

## Kanton Luzern

### Agglomerationsprogramm Luzern, 3. Generation



#### Massnahmenbericht

Verabschiedet vom Regierungsrat  
des Kantons Luzern am 6. Dezember 2016

### **Impressum**

Auftraggeber:

Kanton Luzern, Dienststelle Raum und Wirtschaft (rawi)

### **Politstrategische Führung:**

Robert Küng, Regierungsrat Kt. LU (Vorsitz)

Josef Niederberger, Regierungsrat Kt. NW

Niklaus Bleiker, Regierungsrat Kt. OW

Othmar Reichmuth, Regierungsrat Kt. SZ

Adrian Borgula, Stadtrat Stadt Luzern

Fabian Peter, Verband Luzerner Gemeinden

Pius Zängerle, Gemeindeverband LuzernPlus

Rolf Bättig, Kantonsingenieur Luzern, vif

Thomas Buchmann, Verkehrsverbund Luzern

Reto von Salis, SBB

Toni Häne, SBB

### **Projektleitung / Kerngruppe:**

Mike Siegrist, rawi (Vorsitz)

Sven-Erik Zeidler, rawi

Markus Mächler, rawi

Cüneyd Inan, rawi

Sabine Häfliger, rawi

Rolf Bättig, vif

Ernst Schmid, vif

Danièle Müller, vif

Korintha Bärtsch, uwe

Susanne Bäurle, BUWD

Daniel Rudin, Stadt Luzern

Pascal Süess / Daniel Meier, VVL

Roman Steffen, VVL

Kurt Sidler, LuzernPlus

Elena Anderhub / Manuel Feer, LuzernPlus

Regina Müller, Kanton Nidwalden

Thomas Huwyler, Kanton Schwyz

### **Auftragnehmer:**

Francesca Foletti, ecoptima

Arthur Stierli, ecoptima

Roger Michelin, Planteam

Roger Brunner, Planteam

## Inhaltsverzeichnis

<b>Massnahmenlisten Siedlung und Landschaft sowie Verkehr</b>	<b>5</b>
<b>Massnahmen Siedlung und Landschaft / Erholung</b>	<b>10</b>
<b>Massnahmen Siedlung</b>	<b>10</b>
S-1 Kommunale Aufgaben gemäss übergeordneten Planungsgrundlagen	
S-2 Schlüsselareale Ortskerne	
S-3 Schlüsselareale Sanierungsgebiete	
S-4 Schlüsselareale Transformationsgebiete	
S-5 Schlüsselareale Neueinzunungen (aufgrund überkommunalem Bedarf u. guter öV-Erschliessung)	
S-6 Gebiets- und Arbeitszonenmanagement in Zentren, Entwicklungsschwerpunkten und regionalen Arbeitsplatzgebieten	
S-7 Verkehrsintensive und -relevante Einrichtungen	
S-8 Strategisches Arbeitsgebiet Inwil Schweissmatt	
S-9 Weiler und Weilerzonen	
<b>Massnahmen Landschaft / Erholung</b>	<b>47</b>
LE-1 Landschaftsentwicklungskonzepte	
LE-2 Schutz- und Nutzungskonzepte Seeufer- und Flussräume	
LE-3 Freizeiträume von regionaler Bedeutung	
LE-4 Zugänglichkeit Tourismusschwerpunkte von nationaler Bedeutung optimieren	
<b>Massnahmen Gesamtverkehr</b>	<b>61</b>
GV-1 Gesamtverkehrskonzepte (GVK)	
GV-2 Verkehrssystem-Management (VSM)	
GV-3 Carparkierung Kernagglomeration Luzern inkl. Parkhaus Musegg und stadträumliche Aufwertung Innenstadt	
GV-4 Mobilitätsmanagement	
GV-5 Entschärfung Unfallschwerpunkte	
GV-6 Behindertengerechte Bushaltestellen	
GV-7 Kombinierte Mobilität	
<b>Massnahmen öffentlicher Verkehr</b>	<b>105</b>
ÖV-1 Mittelfristangebot Bahn 2025 / Ausbau S-Bahnsystem in der Zentralschweiz	
ÖV-2 Durchgangsbahnhof Luzern AS2030	
ÖV-3 Neue S-Bahnhaltestellen	
ÖV-4 Ausbau S-Bahnhof Emmenbrücke	
ÖV-5 Doppelspuriger Eisenbahntunnel zwischen Hergiswil Matt und Hergiswil Bahnhof	
ÖV-6 Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn	
ÖV-7 Gesamtkonzept RBus mit Angebot, Rollmaterial, Infrastruktur, Marketing	
ÖV-8 Optimierung des Bussystems in der Agglomeration (ergänzend zu RBus)	
ÖV-9 Buspriorisierung	

ÖV-10 Depot der städtischen Verkehrsbetriebe vbl  
ÖV-11 Fernbus (inkl. Terminal)

**Massnahmen motorisierter Individualverkehr 173**

- MIV-1 Gesamtsystem Bypass Luzern
- MIV-2 Spange Nord, Flühmühle – Anschluss Lochhof – Schlossberg
- MIV-3 Spange Süd mit Anschluss Grosshof
- MIV-4 Luzern, Obergrundstrasse – Bundesstrasse
- MIV-5 Umfahrung Emmen, Seetalstrasse
- MIV-6 Küssnacht, Südumfahrung Abschnitt Räbmatt - Breitfeld
- MIV-7 Küssnacht, Ausbau Zugerstrasse Süd

**Massnahmen Langsamverkehr 195**

- LV-1 Optimierung bestehender Netzelemente
- LV-2 Neue Netzelemente

## Agglomeration Luzern 3. Generation

Mesure cote	Mesure (description concrète, les mesures d'un paquet doivent être citées séparément)	Priorité (A/B/C)	Remarques
Massnahmenummer	Massnahme (konkrete Bezeichnung, bei Massnahmenpaketen die relevanten Massnahmenteile auch einzeln aufzuführen)	Priorität (A/B/C)	Bemerkungen
<b>S-1</b>	<b>Kommunale Aufgaben gemäss übergeordneten Planungsgrundlagen</b>		
S-1.1-3D	Räumliche differenzierte Entwicklung nach Gemeindekategorie		Daueraufgabe*
S-1.2-3D	Kommunales Siedlungsleitbild (inkl. öff. Bauten, Gefahren und Baulandverfügbarkeit)		Daueraufgabe*
S-1.3-3D	Anpassung Reserve- sowie Verkehrszonen (Siedlungsgebiet)		Daueraufgabe*
S-1.4-3D	Ein- und Auszonungen		Daueraufgabe*
S-1.5-3D	Kompakte und dichte Siedlungsformen (inkl. Netzwerk Kompakte und dichte Siedlungsformen (inkl. Netzwerk Innenentwicklung, Ortsbilder, ESP, Arbeitsgebiete)		Daueraufgabe*
S-1.6-3D	Wohnschwerpunkte		Daueraufgabe*
S-1.7-3D	Grün-, Frei- und Naherholungsräume sowie Siedlungsökologie		Daueraufgabe*
S-1.8-3D	Abstimmung von Siedlung und Verkehr		Daueraufgabe*
<b>S-2</b>	<b>Schlüsselareale Ortskerne</b>		
S-2.1-3D	Luzern-Littau: Achse Bahnhof Littau – Gasshof – Bernstrasse		Daueraufgabe*
S-2.2-3D	Emmenbrücke: Sprengi – Sonnenplatz – Gersag – Bahnhof – Seetalplatz		Daueraufgabe*
S-2.3-3D	Ebikon: Masterplangebiet – Bahnhof		Daueraufgabe*
S-2.4-3D	Horw: Diverse Areale auf der Achse Zentrum (– Bahnhof) – Schlund		Daueraufgabe*
S-2.5-3D	Kriens: Achse Zentrum – Kupferhammer		Daueraufgabe*
<b>S-3</b>	<b>Schlüsselareale Sanierungsgebiete</b>		
S-3.1-3D	Luzern: Zürichstrasse (zwischen Löwenplatz und Schlossberg)		Daueraufgabe*
S-3.2-3D	Luzern: Bern- / Baselstrasse inkl. Fluhmühle		Daueraufgabe*
S-3.3-3D	Emmen: Meierhöfli		Daueraufgabe*
S-3.4-3D	Emmen: Gerliswilstrasse		Daueraufgabe*
<b>S-4</b>	<b>Schlüsselareale Transformationsgebiete</b>		
S-4.1-3D	Luzern, ESP Bahnhof inkl. Gleisfeld und Rösslimatt		Daueraufgabe*
S-4.2-3D	Luzern, Areal Industriestrasse		Daueraufgabe*
S-4.3-3D	Luzern, Areal Steghof		Daueraufgabe*
S-4.4-3D	Luzern/Littau: Arbeitszone Littauerboden		Daueraufgabe*
S-4.5-3D	Emmen: Viscoseareal – Emmenweid		Daueraufgabe*
S-4.6-3D	Ebikon: Areal MParc – Schindler		Daueraufgabe*
S-4.7-3D	Ebikon / Dierikon: Mall of Switzerland / Migros / Zentrum Dierikon (Masterplangebiet)		Daueraufgabe*
S-4.8-3D	Buchrain: Ronmatt		Daueraufgabe*
S-4.9-3D	Kriens (Luzern): Eichhof – Anschluss A2 – Luzernerstrasse		Daueraufgabe*
S-4.10-3D	Kriens: Nidfeld inkl. Mattenhof		Daueraufgabe*
S-4.11-3D	Kriens/Horw: Schlund – Grabenhof – Hinterschlund		Daueraufgabe*
S-4.12-3D	Horw: Horw See – HSLU (S-Bahnhaltestelle)		Daueraufgabe*
S-4.13-3D	Rothenburg: Areale Station		Daueraufgabe*
<b>S-5</b>	<b>Schlüsselareale Neueinzonungen (aufgrund überkommunalem Bedarf u. guter öv-Erschliessung)</b>		Auch für Kriens und Horw sind Einzonungen von überkommunaler Bedeutung möglich
S-5.1-3D	Luzern: Littauerboden (Misch- oder Wohnzone)		Daueraufgabe*
S-5.2-3D	Emmen: Emmenfeld (Arbeitszone)		Daueraufgabe*
S-5.3-3D	Ebikon: Schache / Oberschache (Wohnzone)		Daueraufgabe*
S-5.4-3D	Dierikon: Burehof (Arbeitszone)		Daueraufgabe*
<b>S-6</b>	<b>Gebiets- und Arbeitszonenmanagement in Zentren, Entwicklungsschwerpunkten und regionalen Arbeitsplatzgebieten</b>		
S-6.1-3D	Gebietsmanagement LuzernNord		Daueraufgabe*
S-6.2-3D	Gebietsmanagement LuzernOst		Daueraufgabe*
S-6.3-3D	Gebietsmanagement LuzernSüd		Daueraufgabe*
S-6.4-3D	Regionales Arbeitszonen- und Standortmanagement		Daueraufgabe*
<b>S-7</b>	<b>Verkehrsintensive und -relevante Einrichtungen</b>		
S-7-3D	Verkehrsintensive und -relevante Einrichtungen		Daueraufgabe*
<b>S-8</b>	<b>Strategisches Arbeitsgebiet Inwil Schweissmatt</b>		
S-8-3D	Strategisches Arbeitsgebiet Inwil Schweissmatt		Daueraufgabe*
<b>S-9</b>	<b>Weiler und Weilerzonen</b>		
S-9-3D	Weiler und Weilerzonen		Daueraufgabe*
<b>LE-1</b>	<b>Landschaftsentwicklungskonzepte</b>		
LE-1.1-3D	Horwer Halbinsel (Horw)		Daueraufgabe*
LE-1.2-3D	Sonnenberg/Gütsch (Kriens, Stadt Luzern)		Daueraufgabe*
LE-1.3-3D	Reuss/Sedel/Rotsee/Hunsrück (Stadt Luzern, Ebikon, Buchrain)		Daueraufgabe*
LE-1.4-3D	Dietschberg (Stadt Luzern, Adligenswil)		Daueraufgabe*
LE-1.5-3D	Meggerwald, westlicher Teil (Stadt Luzern, Adligenswil, Meggen)		Daueraufgabe*
LE-1.6-3D	Meggerwald, östlicher Teil - Chiemen (Meggen, Adligenswil, Udligenswil, Küsnacht)		Daueraufgabe*
LE-1.7-3D	Dottenberg-Rooterberg (Ebikon, Adligenswil, Dierikon, Udligenswil, Root, Gisikon, Honau, Meierskappel)		Daueraufgabe*
LE-1.8-3D	Blattenberg (Malters, Kriens, Schwarzenberg)		Daueraufgabe*

Mesure cote	Mesure (description concrète, les mesures d'un paquet doivent être citées séparément)	Priorité (A/B/C)	Remarques
Massnahmennummer	Massnahme (konkrete Bezeichnung, bei Massnahmenpaketen die relevanten Massnahmenteile auch einzeln aufzuführen)	Priorität (A/B/C)	Bemerkungen
<b>LE-2</b>	<b>Schutz- und Nutzungskonzepte Seeufer- und Flussräume</b>		
LE-2.1-3D	Vierwaldstättersee		Daueraufgabe*
LE-2.2-3D	Kleine Emme		Daueraufgabe*
LE-2.3-3D	Reuss		Daueraufgabe*
<b>LE-3</b>	<b>Freizeiträume von regionaler Bedeutung</b>		
LE-3.1-3D	Eigenthal (Schwarzenberg, Kriens)		Daueraufgabe*
LE-3.2-3D	Seebodenalp (Küssnacht)		Daueraufgabe*
<b>LE-4</b>	<b>Zugänglichkeit Tourismusschwerpunkte von nationaler Bedeutung optimieren</b>		
LE-4.1-3D	Kriens, Pilatusbahnen		Daueraufgabe*
LE-4.2-3D	Weggis, Luftseilbahn Rigi Kaltbad		Daueraufgabe*
LE-4.3-3D	Vitznau, Rigibahn		Daueraufgabe*
LE-4.4-3D	Bürgenstock		Daueraufgabe*

\* Im Bereich Siedlung und Landschaft handelt es sich primär um Massnahmen, welche im Rahmen der verschiedenen Ortsplanungen der Gemeinden umgesetzt werden. Deshalb können diese Massnahmen nicht genau in die A-/B-/C-Listen eingeteilt werden. Der Stand der verschiedenen Massnahmen wird im nächsten Umsetzungsreporting aufgezeigt.

## Agglomeration Luzern 3. Generation

Mesure cote	Mesure (description concrète, les mesures d'un paquet doivent être citées séparément)	Coût (Mio. CHF)	Prix au (MM.AAAA)	T.V.A. inclus (oui / non)	Priorité (A/B/C)	Degré de maturité (1 / 2)	Remarques
Massnahmenummer	Massnahme (konkrete Bezeichnung, bei Massnahmenpaketen die relevanten Massnahmenteile auch einzeln aufzuführen)	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	Kostenstand (MM.JJJJ)	Inkl. MwSt. (Ja / Nein)	Priorität (A/B/C)	Reifegrad (1 / 2)	Bemerkungen
<b>GV-1</b>	<b>Gesamtverkehrskonzepte (GVK)</b>						
GV-1.1	GVK Agglomerationszentrum Luzern (Anpassungen im Zusammenhang mit der Realisierung des Durchgangsbahnhofs) GV-1.1a-3C Bussystem (betrieblich) GV-1.1b-3C Anpassungen Infrastruktur Strasse inkl. Bus und Taxi GV-1.1c-3C Anpassungen Infrastruktur Parkierung MIV und Kiss and Ride GV-1.1d-3C Anpassungen Veloverkehr GV-1.1e-3C Anpassungen Fussverkehr	20.00	6.2012	Nein/Non	C	1	
GV-1.2	GVK Luzern Nord						
GV-1.2-3D	GVK LuzernNord, Monitoring und Controlling	0.05-0.06/Jahr	6.2016	Nein/Non			Daueraufgabe
GV-1.3	GVK Luzern Ost						
GV-1.3a-3V	GVK LuzernOst, Erarbeitung Gesamtverkehrskonzept	0.30	6.2016	Nein/Non			Vorleistung, Planungskosten
GV-1.3b-3D	GVK LuzernOst, Monitoring und Controlling	0.05-0.06/Jahr	6.2016	Nein/Non			Daueraufgabe
GV-1.3c-3V	GVK LuzernOst, Steuerung und Koordination der LSA	0.50	6.2016	Nein/Non		2	Vorleistung
GV-1.4	GVK Luzern Süd						
GV-1.4-3D	GVK LuzernSüd, Monitoring und Controlling	0.05-0.06/Jahr	6.2016	Nein/Non			Daueraufgabe
GV-1.5	GVK Luzern West (Littau)						
GV-1.5-3A	GVK LuzernWest, Cheerstrasse für ÖV, MIV- und LV-Infrastrukturen	23.80	7.2016	Nein/Non	A	2	
<b>GV-2-3A</b>	<b>Verkehrssystem-Management (VSM)</b>	5.00	6.2016	Nein/Non	A	2	
<b>GV-3</b>	<b>Carparkierung Kernagglomeration Luzern inkl. Option Parkhaus Musegg und stadträumliche Aufwertung Innenstadt</b>						
GV-3.1a-3A	Stadt Luzern, Umsetzung Konzept Carparkierung (2. Etappe)	5.00	10.2016	Nein/Non	A	2	
GV-3.1b-3B	Stadt Luzern, Umsetzung Konzept Carparkierung (3. Etappe)				B		Projektspezifisch
GV-3.2-3V	Ebikon, Verkehrskonzept (Car)Tourismus						Vorleistung, Konzept im Rahmen der Massnahme GV-1.3a-3V
GV-3.3-3V	Kriens, Verkehrskonzept (Car)Tourismus						Vorleistung, Konzept im Rahmen von Vertiefungsstudien von LuzernSüd
<b>GV-4-3D</b>	<b>Mobilitätsmanagement</b>	0.08/Jahr	6.2014	Nein/Non			Daueraufgabe
<b>GV-5</b>	<b>Entschärfung Unfallschwerpunkte</b>						
GV-5.1-3A	Entschärfung Unfallschwerpunkte GV-5.1a-3A K13: Luzern, Basel-/Gütsch-/Bruchstrasse GV-5.1b-3A K2: Luzern, Schweizerhofquai GV-5.1c-3A K2: Luzern, Schwanenplatz GV-5.1d-3A K2: Luzern, Viktonaplatz GV-5.1e-3A K32: Luzern, Kreisel Waldegg GV-5.1f-3A K65: Inwil, Oberhofe GV-5.1g-3A K17b/K30: Udligenswil, Götzental-/Luzerner-/Udligenswilerstrasse GV-5.1h-3A K13: Emmen, Kreisel Sonnenplatz	10.00	6.2016	Nein/Non	A	2	Reifegrad noch nicht vollumfänglich erreicht
GV-5.2-3A	Anpassung Fussgängerstreifen	1.90	6.2016	Nein/Non	A	2	Reifegrad noch nicht vollumfänglich erreicht
<b>GV-6-3A</b>	<b>Behindertengerechte Bushaltestellen</b>	25.40	2.2016	Nein/Non	A	2	
<b>GV-7</b>	<b>Kombinierte Mobilität</b>						
GV-7.1a-3A	Velostation Altstadt Luzern	4.00	8.2016	Nein/Non	A	2	Reifegrad noch nicht vollumfänglich erreicht
GV-7.1b-3A	Velostation Bereich Bahnhof	5.00	12.2015	Nein/Non	A	2	Reifegrad noch nicht vollumfänglich erreicht
GV-7.2-3A	B+R-Anlagen GV-7.2a-3A Bahnhof Emmenbrücke GV-7.2b-3A Bahnhof Hergiswil GV-7.2c-3A Bahnhof Küssnacht GV-7.2d-3A Bahnhof Immensee GV-7.2g-3A Bahnhof Hergiswil Matt GV-7.2h-3A Bahnhof Merlischachen GV-7.2i-3A Bahnhof Littau GV-7.2j-3A Bahnhof Buchrain GV-7.2k-3A Bahnhof Horw GV-7.2m-3A Bahnhof Rothenburg Dorf	1.20	6.2016	Nein/Non	A	2	
GV-7.2-3B	B+R-Anlagen GV-7.2e-3B Bahnhof Meggen Zentrum GV-7.2f-3B Bahnhof Root GV-7.2l-3B Bahnhof Kriens Mattenhof	0.30	6.2016	Nein/Non	B	1	
<b>ÖV-1</b>	<b>Mittelfristangebot Bahn 2025 / Ausbau S-Bahnssystem in der Zentralschweiz</b>						
ÖV-1-3A	Mittelfristangebot Bahn 2025 / Ausbau S-Bahnssystem Zentralschweiz ÖV-1.1-3A Luzern – Sursee ÖV-1.2-3A Luzern – Hochdorf ÖV-1.3-3A Luzern – Wolhusen ÖV-1.4-3A Luzern – Rotkreuz ÖV-1.5-3A Luzern – Küssnacht	100.00	4.2014	Nein/Non	A	1	BIF/STEP
ÖV-1-3C	Mittelfristangebot Bahn 2025 / Ausbau S-Bahnssystem Zentralschweiz ÖV-1.1-3C Luzern – Sursee ÖV-1.2-3C Luzern – Hochdorf ÖV-1.3-3C Luzern – Wolhusen ÖV-1.4-3C Luzern – Rotkreuz ÖV-1.5-3C Luzern – Küssnacht	100.00	4.2014	Nein/Non	C	1	BIF/STEP
<b>ÖV-2-3R</b>	<b>Durchgangsbahnhof Luzern AS2030 (übergeordnete Schlüsselmasnahme in Kompetenz des Bundes)</b>						
ÖV-2.1-3R	Betrieb/Netz						Angebot
ÖV-2.2-3R	Durchgangsbahnhof Luzern 1. Etappe, unterirdische Zufahrt ab Ebikon	1670.00	12.2013	Nein/Non		2	Dringlich, so rasch als möglich; BIF/STEP
ÖV-2.3-3R	Durchgangsbahnhof Luzern 2. Etappe, Durchmesserlinie	560.00	12.2013	Nein/Non		2	Dringlich, so rasch als möglich; BIF/STEP
<b>ÖV-3</b>	<b>Neue S-Bahnhaltestellen</b>						
ÖV-3.1-3C	Luzern, S-Bahnhaltestelle Langensand-Steghof	30.00	12.2004	Nein/Non	C	1	BIF
ÖV-3.2-3C	Luzern, S-Bahnhaltestelle Littau-Ruopigen	30.00	12.2004	Nein/Non	C	1	BIF
ÖV-3.3-3C	Luzern, S-Bahnhaltestelle Gütsch-Kreuzstutz	70.00	12.2004	Nein/Non	C	1	BIF
ÖV-3.4-3C	Luzern, S-Bahnhaltestelle Paulusplatz	70.00	12.2004	Nein/Non	C	1	BIF
ÖV-3.5-3C	Horw, S-Bahnhaltestelle Horw See (Ennethorw)	15.00	6.2016	Nein/Non	C	1	BIF
<b>ÖV-4</b>	<b>Ausbau S-Bahnhof Emmenbrücke</b>						
ÖV-4.1-3B	S-Bahnhof Emmenbrücke, Unterführung/Perronzugänge	2.00	12.2015	Nein/Non	B	1	Reifegrad 1-2
ÖV-4.2-3C	S-Bahnhof Emmenbrücke, Ausbau	125.00	12.2010	Nein/Non	C	1	BIF
<b>ÖV-5</b>	<b>Doppelspuriger Eisenbahntunnel zwischen Hergiswil Matt und Hergiswil Bahnhof</b>	220.00	12.2013	Nein/Non	C	2	BIF

Mesure cote	Mesure (description concrète, les mesures d'un paquet doivent être citées séparément)	Coût (Mio. CHF)	Prix au (MM.AAAA)	T.V.A. inclus (oui / non)	Priorité (A/B/C)	Degré de maturité (1 / 2)	Remarques
Massnahmenummer	Massnahme (konkrete Bezeichnung, bei Massnahmenpaketen die relevanten Massnahmenteile auch einzeln aufzuführen)	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	Kostenstand (MM.JJJJ)	Inkl. MwSt. (Ja / Nein)	Priorität (A/B/C)	Reifegrad (1 / 2)	Bemerkungen
<b>ÖV-6</b>	<b>Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn</b>						
ÖV-6.1	Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn (Luzern Nord)						
ÖV-6.1a-3D	Betrieb/Netz						Daueraufgabe
ÖV-6.1b-3A	Infrastruktur Bahnhof Emmenbrücke Gersag	3.00	12.2015	Nein/Non	A	2	
ÖV-6.1c-3A	Infrastruktur Rothenburg Station (2. Etappe)	16.00	10.2016	Nein/Non	A	2	
ÖV-6.2	Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn (Luzern Ost / Rontal)						
ÖV-6.2a-3D	Betrieb/Netz						Daueraufgabe
ÖV-6.3	Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn (Luzern Süd)						
ÖV-6.3a-3D	Betrieb/Netz						Daueraufgabe
ÖV-6.3b-3A	Infrastruktur Bushub Kriens Mattenhof	15.00	6.2016	Nein/Non	A	2	
ÖV-6.4	Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn (Luzern West)						
ÖV-6.4a-3D	Betrieb/Netz						Daueraufgabe
ÖV-6.4b-3A	Infrastruktur Bahnhof Littau	6.00	6.2016	Nein/Non	A	2	
<b>ÖV-7</b>	<b>Gesamtkonzept RBus mit Angebot, Rollmaterial, Infrastruktur, Marketing</b>						Denkbar ist, dass Energiespeicher teilweise Fahrleitungen ersetzen könnten. Daher sind als A-Massnahmen 11 Mio. Franken für elektrische Traktion vorzusehen. Damit soll die elektrische Fahrt (mit Fahrleitungen oder Speicher) für die Linien 1 und 12 ermöglicht werden.
ÖV-7.1-3D	Betrieb/Netz (Fazit aus AM3)						Daueraufgabe; Angebot
ÖV-7.2-3A	Kapazitätssteigerung und elektrische Traktion Linie 12	7.00	12.2015	Nein/Non	A	2	Kosten verknüpft mit ÖV-7.3-3A und ÖV-7.5-3A gem. Bemerkung zu ÖV-7
ÖV-7.3-3A	Verlängerung Linie 1 Bahnhof Ebikon bis Mall of Switzerland	4.00	12.2015	Nein/Non	A	2	Kosten verknüpft mit ÖV-7.2-3A und ÖV-7.5-3A gem. Bemerkung zu ÖV-7
ÖV-7.4-3B	Kapazitätssteigerung und elektrische Traktion RBus-Linie 2 via Spitalstrasse	4.00	12.2015	Nein/Non	B	2	
ÖV-7.5-3A	Passender Energiespeicher für RBus-/Trolleybus-Flotte	4.00	12.2015	Nein/Non	A	2	Kosten verknüpft mit ÖV-7.2-3A und ÖV-7.3-3A gem. Bemerkung zu ÖV-7
<b>ÖV-8-3D</b>	<b>Optimierung Bussystem in der Agglom. (ergänz. zu RBus), Betrieb/Netz (Fazit aus AM3)</b>						Daueraufgabe; Angebot
<b>ÖV-9</b>	<b>Buspriorisierung</b>						
ÖV-9.1	Buspriorisierung auf Kantonsstrassen						
ÖV-9.1a-3A	Kriens/Ebikon, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus	0.93	6.2014	Nein/Non	A	2	
ÖV-9.1b-3A	K13: Luzern, Umsteigepunkt Bus Kreuzstutz	2.50	6.2016	Nein/Non	A	2	
ÖV-9.1c-3A	K13/16: Sprengplatz (inkl. Zufahrten) – Sonnenplatz	21.76	6.2014	Nein/Non	A	2	
ÖV-9.1d-3A	K10: Luzern, Seetalplatz (exkl.) – Kreisel Hornbach	5.70	6.2014	Nein/Non	A	2	
ÖV-9.1e-3A	K13: Luzern, Grenzweg - Fluhmühle	6.94	6.2014	Nein/Non	A	2	
ÖV-9.1f-3A	K15: Emmen, Autobahnanschluss Emmen Nord - Kreisel Bösfeld	5.93	6.2014	Nein/Non	A	2	
ÖV-9.1g-3A	K15a: Emmen/Rothenburg, Abschnitt Lohren (exkl.) – Einmündung Hasenmoosstrasse	4.40	6.2014	Nein/Non	A	2	
ÖV-9.1h-3A	K65, Buchrain, Schachen-Autobahnanschluss (exkl.)	2.70	6.2014	Nein/Non	A	2	
ÖV-9.1i-3A	K65c, Buchrain, Knoten Einmündung Gde.strasse bei Kanalbrücke	4.00	6.2014	Nein/Non	A	2	
ÖV-9.1j-3B	K17: Ebikon, Grenze Stadt Luzern - Schachenweid	2.87	6.2014	Nein/Non	B	2	
ÖV-9.1k-3B	K33a: Luzern, Kreuzstutz - Grenzhof	4.63	6.2014	Nein/Non	B	2	
ÖV-9.1l-3B	K15a: Rothenburg, Knoten Buzibach – Autobahnanschluss A2	6.30	6.2014	Nein/Non	B	2	
ÖV-9.1m-3A	K13: Einmündung Lindenstrasse – Schiff	20.05	6.2016	Nein/Non	A	2	
ÖV-9.2	Zusätzliche Optimierung für RBus an der K13, K17 und K33a ÖV-9.2a-3A K13 Emmen ÖV-9.2b-3A K17 Ebikon ÖV-9.2c-3A K33a Luzern-Littau	2.30	2.2016	Nein/Non	A	2	
ÖV-9.3	Infrastrukturmassnahmen für RBus, K4 Kriens ÖV-9.3a-3A Kriens, Haltestelle Schachenstrasse ÖV-9.3b-3A Kriens, Haltestelle Alpenstrasse ÖV-9.3c-3A Kriens, Haltestelle Kupferhammer ÖV-9.3d-3A Kriens, Haltestelle Grosshofstrasse	1.20	2.2016	Nein/Non	A	2	
ÖV-9.4	Buspriorisierung auf Gemeindestrassen						
ÖV-9.4a-3A	Luzern, öV-Bevorzugung Spitalstrasse Ost	3.00	12.2015	Nein/Non	A	2	
ÖV-9.4b-3A	ESP Rothenburg Station (öV-Bevorzugung Hasenmoosstrasse)	1.50	12.2015	Nein/Non	A	2	
ÖV-9.4c-3A	Kriens, öV-Bevorzugung Horwerstrasse (Luzern Süd)	1.50	12.2015	Nein/Non	A	2	
ÖV-9.4d-3A	Kriens, Arsenalstrasse/Nidfeldstrasse	5.50	12.2015	Nein/Non	A	2	
ÖV-9.4e-3A	Kriens, öV-Busbevorzugung Vorderschlundstrasse	1.00	12.2015	Nein/Non	A	2	
ÖV-9.4f-3A	Kriens, öV-Neuführung Arsenalstrasse	0.50	12.2015	Nein/Non	A	2	
<b>ÖV-10</b>	<b>Depot der städtischen Verkehrsbetriebe vbl</b>						
ÖV-10.1-3V	ÖV-10-3V Depot Root	6.00	6.2016	Nein/Non		2	Vorleistung
ÖV-10.2-3B	ÖV-10-3B Erweiterung Hauptdepot Weinbergli	9.00	6.2016	Nein/Non	B	1	Reifegrad 1–2
ÖV-11	ÖV-11-3A Fernbus (inkl. Terminal)	3.00	6.2016	Nein/Non	A	1	
<b>MIV-1-3R</b>	<b>Gesamtsystem Bypass Luzern (übergeordnete Schlüsselmassnahme in Kompetenz des Bundes)</b> MIV-1.1-3R Bypass (Doppelspurtunnel A2) MIV-1.2-3R Ausbau 2x3 Fahrspuren Abschnitt Nord MIV-1.3-3R Ausbau 3. Spur Hergiswil-Horw	1575.00	11.2016	Nein/Non		2	dringlich, so rasch als möglich, Programm Engpassbeseitigung
<b>MIV-2-3C</b>	<b>Luzern, Spange Nord, Fluhmühle–Anschluss Lochhof–Schlossberg</b>	200.00	12.2015	Nein/Non	C	2	
<b>MIV-3-3C</b>	<b>Luzern, Spange Süd mit Anschluss Grosshof</b>	230.00	12.2008	Nein/Non	C	1	
<b>MIV-4-3A</b>	<b>Luzern, Obergrundstrasse-Bundesstrasse</b>	22.70	12.2008	Nein/Non	A	2	Reifegrad 2 noch nicht vollumfänglich erreicht
<b>MIV-5-3B</b>	<b>Umfahrung Emmen, Seetalstrasse</b>	65.30	12.2014	Nein/Non	B	1	Reifegrad 1–2
<b>MIV-6-3C</b>	<b>Küssnacht, Südumfahrung, Abschnitt 2 Rämatt–Breitfeld</b>	161.00	6.2016	Nein/Non	C	2	
<b>MIV-7-3A</b>	<b>Küssnacht, Ausbau Zugerstrasse Süd</b>	40.00	12.2011	Nein/Non	A	2	
<b>LV-1</b>	<b>Optimierung bestehender Netzelemente</b>						
LV-1.1	Optimierung bestehender Netzelemente unter Federführung Kanton Luzern						
LV-1.1a-3A	K30: Luzern, Brüel	2.60	6.2014	Nein/Non	A	2	
LV-1.1b-3A	K33a: Luzern/Kriens, Hohrütli–Tschoupis	3.25	6.2014	Nein/Non	A	2	
LV-1.1c-3A	Dierikon – Udligenswil, Götzentalstrasse	10.20	6.2016	Nein/Non	A	2	
LV-1.1d-3A	K13: Luzern, Pilatusplatz–Hirschengraben	2.60	6.2014	Nein/Non	A	2	
LV-1.1e-3B	Ebikon, Buchrainstrasse–Bueristutz	4.35	6.2014	Nein/Non	B	2	
LV-1.1f-3B	K15: Rothenburg, Wegscheid – Rain, Sandblatten – Grenze Hildisrieden	1.00	6.2014	Nein/Non	B	2	Kosten innerhalb Agglomerationsperimeter
LV-1.2	Optimierung bestehender Netzelemente unter Federführung Kanton Schwyz						
LV-1.2a-3A	Küssnacht, Anpassung Zugerstrasse Nord (Ellbögli)	1.85	12.2015	Nein/Non	A	2	
LV-1.2b-3A	Küssnacht, Ausbau Radinfrastruktur Zugerstrasse Süd, Abschnitt Kreisel Baer bis Anschluss A4 Küssnacht	3.80	12.2011	Nein/Non	A	2	



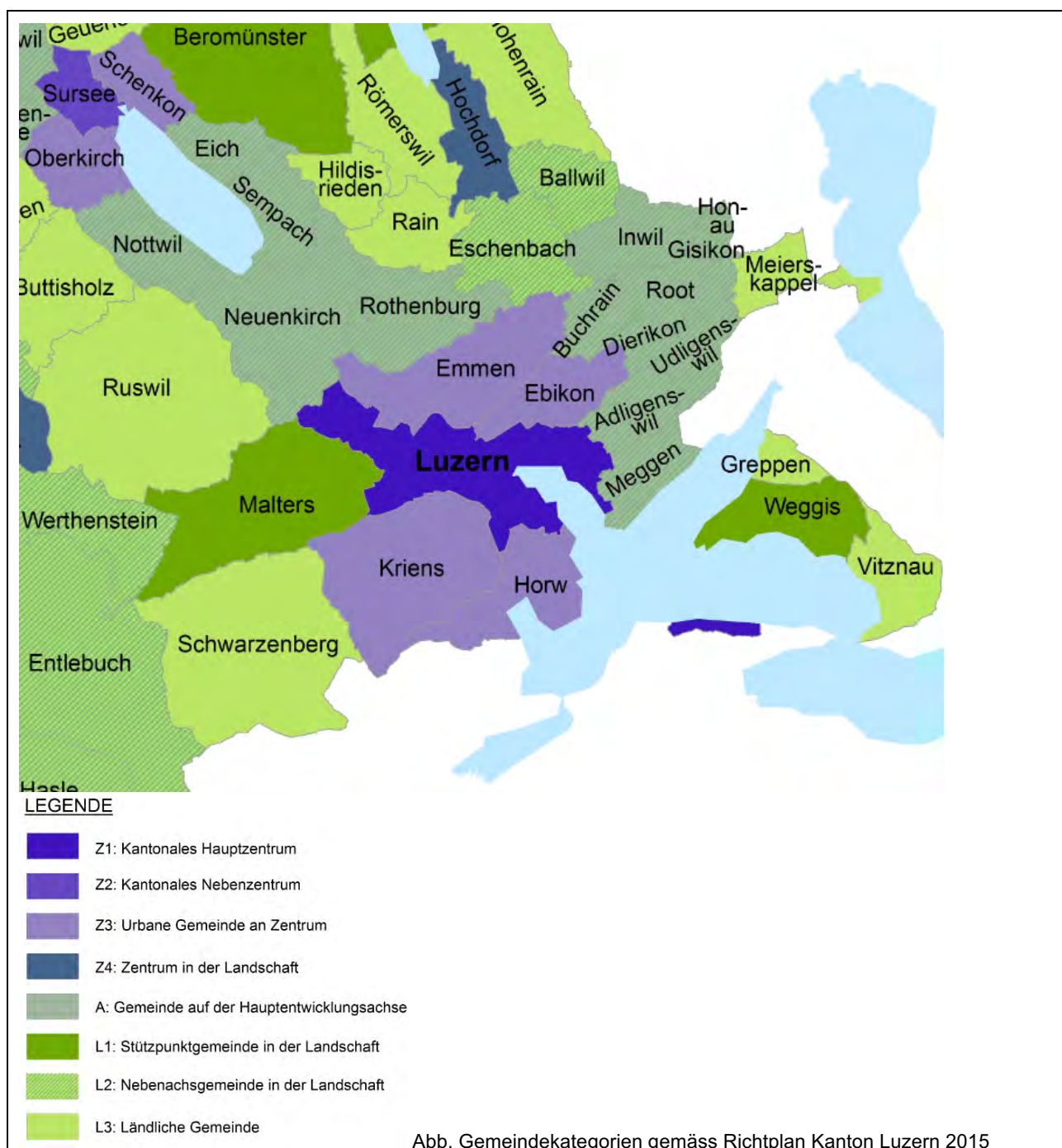
Mesure cote	Mesure (description concrète, les mesures d'un paquet doivent être citées séparément)	Coût (Mio. CHF)	Prix au (MM.AAAA)	T.V.A. inclus (oui / non)	Priorité (A/B/C)	Degré de maturité (1 / 2)	Remarques
Massnahmennummer	Massnahme (konkrete Bezeichnung, bei Massnahmenpaketen die relevanten Massnahmenteile auch einzeln aufzuführen)	Kosten Investitionen (Mio. CHF)	Kostenstand (MM.JJJJ)	Inkl. MwSt. (Ja / Nein)	Priorität (A/B/C)	Reifegrad (1 / 2)	Bemerkungen
LV-1.2c-3B	Küssnacht, Grepperstrasse Abschnitt Rübmat-Breitfeld	1.25	0.2015	Nein/Non	B	2	
LV-1.2d-3B	Küssnacht, Grepperstrasse Abschnitt Breitfeld-Kantonsgrenze SZ/LU	0.50	12.2015	Nein/Non	B	2	
LV-1.2e-3A	Küssnacht, Luzernerstrasse, Abschnitt Merlischachen-Sumpf	2.00	12.2014	Nein/Non	A	2	
LV-1.2f-3B	Küssnacht, Luzernerstrasse, Abschnitt Sumpf-Litzi	0.50	12.2015	Nein/Non	B	2	
LV-1.3	Optimierung bestehender Netzelemente unter Federführung Gemeinden						
LV-1.3a-3A	Emmen, Mooshüslistrasse	0.10	6.2014	Nein/Non	A	2	
LV-1.3b-3B	Emmen, Rüeggisingerstrasse	1.20	6.2012	Nein/Non	B	2	
LV-1.3c-3B	KH1: Hergiswil, Umgestaltung Seestrasse innerorts	10.50	6.2012	Nein/Non	B	2	
LV-1.3d-3A	Küssnacht, Ortszentrum Küssnacht	1.00	6.2016	Nein/Non	A	2	
LV-1.3e-3A	Küssnacht, Schulhaus Ebnat	0.15	6.2012	Nein/Non	A	2	
LV-1.3f-3A	Luzern (Ortsteil Littau), Ruopigenstrasse	1.50	6.2012	Nein/Non	A	2	
LV-1.3g-3B	Luzern (Ortsteil Littau), Flurstrasse	1.60	12.2015	Nein/Non	B	2	
LV-1.3h-3A	Luzern, Anpassung SUVA-Passerelle	1.50	12.2015	Nein/Non	A	2	
LV-1.3i-3A	Luzern, SBB-Fluhmühlepasserelle – Fuss- und Veloverbindung Fluhmühle-Reussinsel	3.50	12.2015	Nein/Non	A	2	
LV-1.3j-3A	Luzern, Personenunterführung Kanal (Reusszopf)	3.00	12.2015	Nein/Non	A	2	
LV-1.3k-3B	Luzern, Personen- und Strassenunterführung Kreuzstutz	3.00	12.2013	Nein/Non	B	2	
LV-1.3l-3A	Luzern, Begegnungszone Bahnhofstrasse Luzern	6.00	12.2013	Nein/Non	A	2	
LV-1.3m-3A	Luzern, Begegnungszone Grendel-Löwengraben	3.50	12.2015	Nein/Non	A	2	
LV-1.3n-3A	Luzern, Begegnungszone Lindenstrasse	2.60	12.2015	Nein/Non	A	2	
LV-1.3o-3A	Rothenburg, Eschenbachstrasse	0.20	12.2015	Nein/Non	A	2	
LV-1.3p-3A	Rothenburg, Wurmstrasse	0.28	6.2012	Nein/Non	A	2	
LV-1.3q-3V	Ebikon, Schösslistrasse	2.00	12.2015	Nein/Non	A	2	Vorleistung
LV-1.3r-3A	Kriens, Knoten Horwer-/Arsenalstrasse/Lauerzerweg	1.40	6.2016	Nein/Non	A	2	
<b>LV-2</b>	<b>Neue Netzelemente</b>						
LV-2.1	Neue Netzelemente unter Federführung Kanton Luzern						
LV-2.1a-3A	Ebikon-Root, Fussweg entlang der Ron	1.54	9.2016	Nein/Non	A	2	
LV-2.2	Neue Netzelemente unter Federführung der Gemeinden						
LV-2.2a-3A	Ebikon, Risch-Löwen-Wydenhof (Weg und Passerellen)	2.50	6.2016	Nein/Non	A	2	
LV-2.2b-3A	Hergiswil neuer Fuss-/Veloweg Allmendli	0.20	12.2015	Nein/Non	A	2	
LV-2.2c-3C	Hergiswil, Renggstrasse-Kreisel Schlüssel (exkl.)	1.00	6.2012	Nein/Non	C	2	
LV-2.2d-3A	Horw, Unterführung Zentralbahn Trasse	6.50	12.2015	Nein/Non	A	2	
LV-2.2e-3A	Luzern, Reusssteg (Fussgängerbrücke über die Kleine Emme)	3.00	12.2015	Nein/Non	A	2	
LV-2.2f-3B	Luzern, Reusssteg	0.80	12.2015	Nein/Non	B	2	
LV-2.2g-3A	Luzern, Reuss-Rotseeweg	0.30	12.2015	Nein/Non	A	2	
LV-2.2h-3B	Luzern, Lädlistrasse (Dammdurchbruch)	4.00	12.2010	Nein/Non	B	2	
LV-2.2i-3B	K13: Luzern, Reussinsel	1.20	6.2012	Nein/Non	B	2	
LV-2.2j-3B	Luzern, Neustadtstrasse-Inselquai	2.00	6.2012	Nein/Non	B	2	
LV-2.2k-3B	Luzern, Reduktion der Trennwirkung des Gleiskörpers für den Fuss- und Radverkehr	5.00	6.2016	Nein/Non	B	2	
LV-2.2l-3A	Ebikon – Root, Veloweg entlang der Gleise	3.95	9.2016	Nein/Non	A	2	
LV-2.2m-3A	Ebikon – Gisikon, Höhenweg	0.10	9.2016	Nein/Non	A	2	

**Massnahmen Siedlung**

**S-1**

**Kommunale Aufgaben gemäss übergeordneten Planungsgrundlagen**

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, ARE-Code:
- teilweise Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. SI-3, SI-4, SA-3, LE-1)  
 (ARE-Code: 1061.2.141, 1061.2.142, 1061.2.169, 1061.2.176)
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: Kosten teilweise Bestandteil der Ortsplanungsrevisionen



## Massnahmenbeschrieb

### Ausgangslage / Zielsetzung:

Gemäss den bundesrechtlichen Vorgaben des RPG ist die Zersiedlung zu stoppen und die Siedlungsentwicklung nach Innen (Erneuerung, Aufwertung, Verdichtung) voranzutreiben. Zudem ist das kantonale Siedlungsgebiet räumlich und quantitativ auf den Zeithorizont 2035 zu begrenzen und die heterogene Situation der Reservezonen zu bereinigen sowie auf die Raum-, Achsen- und Zentrenstruktur auszurichten. Desweiteren sind die Voraussetzungen für Neueinzonungen zu präzisieren und überdimensionierte Bauzonen zu reduzieren.

Der teilrevidierte kantonale Richtplan 2015 konkretisiert die Bestimmungen des RPG und legt nebst der Zuteilung aller Gemeinden in 8 Gemeindekategorien in den Kapiteln R und S verschiedene weitere Vorgaben fest, die **von allen Gemeinden in ihren nun bis spätestens Ende 2023 folgenden Ortsplanungsrevisionen umzusetzen** sind. Die nachfolgenden Massnahmen ergeben sich präzise aus denjenigen neuen oder geänderten Koordinationsaufgaben des teilrevidierten kantonalen Richtplans 2015, bei denen die **Federführung bei den Gemeinden** liegt.

### Massnahmen (insbesondere aus dem KRP LU 2015):

#### S-1.1-3D Räumliche differenzierte Entwicklung nach Gemeindekategorie (vgl. KRP LU 2015 KA R1-5)

Für jede Gemeinde werden entsprechend ihrer Kategorie folgende wesentliche Vorgaben gemacht:

1. Räumliche Entwicklungsprioritäten und Handlungsschwerpunkte  
> diese können innerhalb der einzelnen Ortsplanungen konkretisiert bzw. abgestimmt werden mit den Entwicklungsprioritäten 1a, 1b, 1c, 2 und 3 gemäss den strategischen Entwicklungsstossrichtungen im Kap. 5.1.3 des AP LU 3G
2. Maximaler Bauzonenflächenbedarf m<sup>2</sup> / Einwohner (Dichtewerte)  
> Insbesondere bei den noch unüberbauten Bauzonenreserven ist das Dichtemass und die Nutzung zu überprüfen (wennmöglich mittels Testplanungsverfahren und gestützt auf die bebaute Umgebung sowie die jetzige und künftige öV-Angebotsstufe) und angemessen zu erhöhen unter Berücksichtigung einer bedarfsgerechten Qualität (z.B. durch Ausscheiden von Gebieten mit baulicher Mindestnutzung oder mit höherer Überbauungsziffer (vgl. auch §39 PBG) sowie mittels Sicherung in Sondernutzungsplänen, vgl. Arbeitshilfe „Ortsplanungen mit Bebauungskonzepten“, rawi, Juli 2011). Damit werden die Qualitätsverfahren gestärkt.  
> auch bei bebauten Bauzonen insbesondere an zentralen Lagen sollen Umzonungen und/oder höhere Dichten geprüft und angemessen umgesetzt werden (z.B. entlang von Hauptstrassen, anstelle von Wohnzonen neu Mischzonen mit höherer Dichte und evt. höherer Lärmempfindlichkeitsstufe)
3. Berücksichtigung gemeindespezifischer Wachstumswerte für Neueinzonungen (basierend auf dem jeweils erwarteten Bevölkerung- und Beschäftigtenwachstum).  
Damit wird die aufgrund des RPG erforderliche überkommunale Abstimmung der Bauzonen direkt vom Kantonalen Richtplan vorgegeben, indem je nach Gemeindekategorie unterschiedliche Einwohner- und Beschäftigtenwachstumswerte für die Beurteilung von allfälligen Neueinzonungen vorgegeben werden (höher, gleich oder geringer bezüglich dem gesamtkantonalen durchschnittlichen jährlichen Bevölkerungswachstum von J = 0.75% bis 2030).  
Innerhalb der rechtskräftigen Bauzonen können die Gemeinden auch stärker wachsen.

Es wird auf die neue Technische Arbeitshilfe Bauzonendimensionierung, rawi, 2016 und das neue Merkblatt Bauzonendimensionierung, rawi, 2016 verwiesen.

Vgl. auch Arbeitshilfe „Ortsplanungen mit Bebauungskonzepten“, rawi, Juli 2011

---

#### S-1.2-3D Komm. Siedlungsleitbild (inkl. öff Bauten, Gefahren und Baulandverfügbarkeit) (vgl. KRP LU 2015 KA S1-4, R3-2, S9-2)

In den Siedlungsleitbildern sind – nebst der bedarfs- und eignungsgerechten etappierten Siedlungsentwicklung nach aussen - insbesondere Aussagen zur Siedlungsentwicklung nach Innen gemäss 39 PBG (Umnutzung, Erneuerung, Verdichtung, Aufwertung) vorzusehen. Zudem sind die Verfügbarkeit und Entwicklungsmöglichkeiten in unter- und ungenutzten Bauzonen (Bauzonenreserven) sowie Standorte für das bedürfnisgerechte Wohnen und auch für öffentliche Bauten aufzuzeigen. Desweiteren soll erläutert werden, wie der aktuelle Bauzonenflächenbedarf pro Einwohner gehalten oder gesenkt werden soll. Schliesslich sind auch die Aspekte Schutz vor Naturgefahren und die Umweltvorsorge (Störfälle, Lärm, Strahlung etc) zu behandeln.

Vgl. Arbeitshilfe Siedlungsentwicklung nach Innen, Januar 2013

Vgl. Arbeitshilfe Kommunales Siedlungsleitbild, Juni 2016

Vgl. Arbeitshilfe Störfallvorsorge und Raumplanung, November 2013

Vgl. Wegleitung Naturgefahren im Kanton Luzern, März 2009

Die Verfügbarkeit von Baulandparzellen ist generell und insbesondere in Bezug auf allfällige Auszonungen relevant. Dementsprechend soll stetig und insbesondere im Rahmen der kommenden Ortsplanungsrevisionen und namentlich in der Phase der Siedlungsleitbilderarbeitung die Baulandverfügbarkeit verbessert (und damit die Baulandhortung reduziert) werden mittels spezifischen folgenden Arbeitsschritten bzw. Massnahmen:

1. Gespräche / Beratungen mit Grundeigentümern, Motivation durch Vorgehensvorschlag der Gemeinde (insbesondere mündlich und schriftlich Grundeigentümer auf § 38 PBG hinweisen sowie innert Frist Antworten der Grundeigentümer zu deren Entwicklungsabsichten verlangen)
2. (rechtliche, finanzielle) Anreize schaffen, Beispiel für grössere Areale: Nutzungserleichterungen/Boni in Aussicht stellen für den Fall, dass ein Qualitätsverfahren unter Einbezug der Gemeinde durchgeführt wird
3. Vertragliche Regelungen, z.B. Bauverpflichtung, Kaufrechte
4. Bei Bedarf: Perimeter- oder Landumlegungsverfahren einleiten (vgl. **KRP LU 2015 KA S2-1 und S2-2**)
5. Ev. weitere Massnahmen gestützt auf teilrevidiertes Raumplanungsgesetz, kantonalen Entwicklungsvorgaben gemäss R1-5 KRP und PBG-Revision 2014 (z.B. bezüglich Mindestnutzungen)
6. Gemeinden entwickeln und antizipieren eine Bodenpolitik, welche aktiv, vorausschauend, integral und prioritär umgesetzt wird; damit stellen die Gemeinden ihre Handlungsfähigkeit sicher.
7. Bei peripher gelegenen Grundstücken): Auszonungsverträge ggf mit Verzicht auf Entschädigung

Diese Massnahmen können dazu führen, dass die Grundeigentümer die bauliche Realisierung ihrer Grundstücke an die Hand nehmen; gestützt auf § 38 kann die Baulandverfügbarkeit nötigenfalls auch gegen den Willen der Grundeigentümer durchgesetzt werden.

Es wird auf das Merkblatt Baulandverfügbarkeit, rawi, 2016 verwiesen.

---

#### **S-1.3-3D Anpassung Reserve- sowie Verkehrszonen (Siedlungsgebiet) (vgl. KRP LU 2015 KA S1-1 und S1-8)**

Jede Gemeinde hat in der nächsten Ortsplanungsrevision ihre bestehenden Reservezonen bzw. Übrigen Gebiete b zu überprüfen (im Rahmen Siedlungsleitbild) und abzustimmen bzw. ggf zu reduzieren auf die gemäss Gemeindekategorie noch zulässige Entwicklungsreserve von 8% (Z-Gemeinden), 6% (A-Gemeinden) oder 4% (L-Gemeinden) der bestehenden rechtskräftigen Bauzonenfläche per Ende 2014; dabei sind im Rahmen der Nutzungsplanung zu grosse Reservezonen der Landwirtschaftszone zuzuweisen, insbesondere Flächen mit FFF-Qualität und ungenügender öV-Erschliessung.

Zudem sind die Verkehrsflächen innerhalb des Siedlungsgebiets gemäss der Richtlinie „Darstellung der Verkehrszonen (§ 52 PBG) und Verkehrsflächen in den Zonenplänen“ den Verkehrszonen zuzuweisen.

---

#### **S-1.4-3D Ein- und Auszonungen (vgl. KRP LU 2015 KA S1-5, S1-6, S1-7 und S1-8)**

Gestützt auf den detaillierten Nachweis über die Bauzonenreserven und Bauzonenkapazitäten gemäss KA S1-5 und gestützt auf die Wachstumswerte für die Beurteilung von Neueinzonungen gemäss KA R1-5 kann beurteilt werden, ob eine Gemeinde Einzonungsbedarf hat oder ob sie genügend oder zu grosse Bauzonen hat. Je nachdem sind die verschiedenen kumulativen Voraussetzungen von KA S1-6 Einzonungen, von KA S1-7 Kompensatorische Ein- und Auszonungen oder von KA S1-8 Auszonungen und Überprüfung von Reservezonen zu beachten.

Nebst dem KRP LU 2015 wird auf die neue Technische Arbeitshilfe Bauzonendimensionierung, rawi, 2016, das neue Merkblatt Bauzonendimensionierung, rawi, 2016, die kommende PBG-Revision betreffend dem Mehrwertausgleich sowie auf das Merkblatt Erhalt und Kompensation von Fruchtfolgefächern, BUWD, Juni 2016 verwiesen.

---

#### **S-1.5-3D Kompakte und dichte Siedlungsformen (inkl. Netzwerk Innenentwicklung, Ortsbilder, ESP, Arbeitsgebiete) (vgl. KRP LU 2015 KA S2-3, S2-4, S3-1, S6-1, S6-2)**

Es ist in allen Ortsplanungsrevisionen eine kompakte und dichte Siedlungsentwicklung respektive –erneuerung mit hohen Qualitäten (u.a. durch Bezeichnung von Gebieten mit erheblichem Innenentwicklungspotenzial) anzustreben. Die Umnutzung, Verdichtung, Aufwertung und Erneuerung von bestehenden Quartieren sowie Arbeitsgebieten (kant. ESP, regionale Arbeitsplatzgebiete) soll erleichtert und unterstützt werden.

Es wird auch auf §39 PBG sowie das Netzwerk Innenentwicklung verwiesen (vgl. [www.rawi.lu.ch](http://www.rawi.lu.ch))

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

1. Die Gebiete mit erheblichem Innenentwicklungspotenzial sind durch die Gemeinde bzw. den zuständigen Ortsplaner zu ermitteln und die entsprechenden Perimeter sind festzulegen sowie im kommunalen Siedlungsleitbild (vgl. KRP LU 2015 S1-4 sowie Arbeitshilfe „Kommunales Siedlungsleitbild“ vom Juni 2016) zu verankern.

2. Das rechnerisch vorhandene Verdichtungspotenzial ist aufgrund von Dichteberechnungen zu analysieren (theoretisch zulässig gemäss BZR, tatsächlich realisiert gemäss Plänen oder Abschätzungen, Nachweis über Bauzonenreserven und Bauzonenkapazitäten gemäss KRP LU 2015 KA S1-5).
3. Das sinnvoll realisierbare Verdichtungspotenzial ist – unter Berücksichtigung der städtebaulichen, gestalterischen, verkehrlichen und sozialen Aspekte – beispielsweise anhand von Quartierverdichtungsstudien und allenfalls Bebauungskonzepten zu ermitteln.
4. Gestützt darauf können allenfalls zweckmässige Umzonungen geprüft werden.
5. Gestützt auf die Ergebnisse der Quartierverdichtungsstudien respektive Bebauungskonzepte wird eine adäquate Verdichtung bzw. Aufzonung mit entsprechenden Zonenvorschriften im Bau- und Zonenreglement festgelegt (z.B. Ausscheiden von Gebieten mit baulicher Mindestnutzung oder höherer Überbauungsziffer).
6. Zudem soll ein Nachverdichtungsbonus geprüft und wennmöglich im BZR festgelegt werden (Beispiel: 30% Bonus wenn zusätzliche Wohnung realisiert wird und die übrigen Zonenbestimmungen eingehalten werden).
7. Darüberhinaus können allenfalls die Planungsverfahren und Rahmenbedingungen zur Nachverdichtung in den kommunalen Reglementen spezifisch verankert werden (Beispiel: Nutzungserleichterungen bei Vorhandensein eines kommunalen Masterplanes oder Richtplanes: Stadt Luzern, Zentrumszone Ortsteil Littau).
8. Schliesslich können und sollen auch massgeschneiderte kommunale Sondernutzungsplanungen (Bebauungspläne oder Gestaltungspläne) festgelegt werden (vgl. auch revidiertes PBG 2014), diese allenfalls verbunden mit der Pflicht zu Konkurrenzverfahren.
9. Im Rahmen von Infrastrukturverträgen können Abgeltungen von besonderen Leistungen von Grundeigentümern/InvestorInnen für qualitätsvolle Quartierplanung vorgenommen werden (vgl. KRP LU 2015 KA S2-3).

Vgl. Arbeitshilfe Siedlungsentwicklung nach Innen, Januar 2013

Vgl. Beispielsammlung Siedlungsentwicklung nach innen, April 2013

---

#### **S-1.6-3D Wohnschwerpunkte (vgl. KRP LU 2015 KA S5-1 und S5-2 sowie §45 PBG)**

Die Gemeinden legen gemäss KA S5-1 Standorte als zentrale Wohnlagen fest, die sich in erster Linie an raumplanerischen Kriterien orientieren (Ausscheidung zentraler Wohnlagen in Gemeindekategorien Z1 bis Z4 und A, Arealgrösse von mindestens 1 ha, Lage im Siedlungsgebiet und Umfeld, Erschliessungsgüte mit dem motorisierten Individualverkehr, dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr mindestens Angebotsstufe 3, Angebot und Qualität der anliegenden Grün- und Freiflächen). Zentrale Wohnlagen können sowohl bestehende als auch neue Bauzonen (innerhalb des Siedlungsgebietes) umfassen. Die nutzungsplanerische Festlegung erfolge wenn möglich gestützt auf qualitätssichernde Verfahren und mit zweckmässigen Vorgaben zum Bauzonenflächenbedarf pro Einwohner (gemäss KA R1-5).

Die Gemeinden schaffen zudem die Voraussetzungen für genügend preisgünstigen und bedürfnisgerechten Wohnraum für alle Bevölkerungsgruppen (kinderreiche Familien, wirtschaftlich schwächere Bevölkerungsgruppen, jüngere und ältere BewohnerInnen, etc.). Dabei erarbeiten die Gemeinden der Kategorien Z1-Z4 und A eine Wohnraumstrategie, welche insbesondere folgende Aspekte aufzeigen: Analyse der Bedürfnisse und Herausforderungen auf dem Wohnungsmarkt, Ziele zur Wohnraumentwicklung, Funktionsteilung, Positionierung und Spezialisierung der Wohngemeinden innerhalb der Region LuzernPlus sowie mögliche Massnahmen zur Bereitstellung von genügend preisgünstigem und bedürfnisgerechtem Wohnraum. Zusätzlich zeigen alle Gemeinden LuzernPlus in ihrem Siedlungsleitbild auf, wo preisgünstiger und bedürfnisgerechter Wohnraum besteht oder wo solcher geschaffen werden soll (mindestens öV-Angebotsstufe 2).

---

#### **S1.7-3D Grün-, Frei- und Naherholungsräume sowie Siedlungsökologie (vgl. KRP LU 2015 KA S2-6)**

In den kommenden Ortsplanungsrevisionen ist eine angemessene Ausstattung mit Grün-, Frei- und Naherholungsräumen insbesondere mittels geeigneter Vorgaben der Rahmennutzungs- und Sondernutzungsplanung sowie bei der Erschliessungsplanung sicherzustellen. Wichtige Aspekte sind: Multifunktionalität von öffentlichen Räumen, ökologische Vernetzung im Siedlungsraum, Definition/Gestaltung der Siedlungsränder.

Es sollen – wennmöglich überkommunal koordiniert durch LuzernPlus, gestützt auf das Zukunftsbild 2035 sowie abgestimmt auf zweckmässige Teilräume und Landschaftsentwicklungskonzepte – entsprechende Freiraumkonzepte erarbeitet werden.

Die Freiraumkonzepte erheben den Bestand und die Qualität der urbanen Freiräume, ermitteln den Bedarf und künftige Entwicklungsziele. Die Konzepte umfassen sowohl öffentliche, halböffentliche wie auch private Freiräume, flächige (Platz, Park, Spielplatz, etc.) und lineare Elemente (Wegeverbindung, Flussufer, Baumalleen, etc.). Das urbane Freiraumkonzept findet Anwendung im Rahmen der Aufgaben zur Siedlungsentwicklung und Aussenraumgestaltung der Gemeinden wie auch im Rahmen von privaten Bauvorhaben (insbesondere im Rahmen von Sondernutzungsplanungen). Bei Bedarf werden die Ergebnisse in geeigneten Verfahren (Richtpläne, Nutzungsplanung, Verträge, Son-

dernutzungsplanungen usw.) gesichert.

Die Freiraumkonzepte behandeln im wesentlichen:

- Freiraumanalyse (Erhebung Bestand, Definition der Qualitäten, Erhebung Freiraumbedarf)
- Konzept zur Freiraumentwicklung (Aufwertung und Neuschaffung von Freiräumen im Zuge der Siedlungsentwicklung und Innenverdichtung)
- Entwicklung eines Freiraumnetzes, Vernetzung der urbanen Freiräume und Naherholungsgebiete der Inneren Landschaft unter sich und mit den Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkten, sowie Anschlüsse an die Äusseren Landschaft und ihre Naherholungsräume für den Langsamverkehr
- Etablierung der Gewässerräume als wichtige Freiräume der Stadt (Wege, Zugangsmöglichkeiten, Erlebbarkeit, Nutzungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten) – in Abstimmung mit Gewässer- und Hochwasserschutz
- Erarbeitung von Gestaltungsrichtlinien für öffentliche Freiräume bzw. Handlungsempfehlungen (umfasst z.B. Themen Bepflanzung, Infrastruktur, Stadtmobiliar, Materialisierung, Spielplätze)
- ökologische Aufwertung und Vernetzung der Lebensräume im Siedlungsgebiet
- Naturerlebnisqualitäten und –angebote von Frei- und Grünflächen
- evtl. Pflegekonzepte
- evtl. Pflanzkonzepte (z.B. Alleekonzept)
- evtl. „plan lumière“
- weitere Aspekte

**S-1.8-3D Abstimmung von Siedlung und Verkehr (vgl. KRP LU 2015 KA R7-2, S2-5, S8-2 und S8-3)**

Jede Gemeinde hat ihre Siedlungsentwicklung im Rahmen der Revision der Nutzungsplanung auf die vorhandenen und künftig absehbaren Verkehrsinfrastrukturen, insbesondere des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs, abzustimmen (vgl. KRP LU 2015 KA R7-2).

Bei Verkehrsintensiven Einrichtungen sichern die Gemeinden bei der Anpassung ihrer Ortsplanung eine optimale Flächennutzung (z.B. durch mehrgeschossige Bauten, Tiefgaragen und dergleichen) und leisten durch adäquate Bestimmungen zur Festlegung und Umsetzung der vorhandenen Nutzungspotenziale, zum verträglichen Gesamtverkehrsaufkommen und zur Sicherstellung einer möglichst hohen Wohn- und Umweltqualität durch kommunale Planungsinstrumente einen Beitrag. Sie erlassen zudem verkehrssteuernde Massnahmen. Es wird auf KRP LU 2015 S8-2 und S8-3 verwiesen.

Die Gemeinden sorgen auch für die zweckmässige kleinräumige Zuordnung von nicht verkehrsrelevanten Versorgungseinrichtungen (vgl. KRP LU 2015 KA S2-5)

Es wird insbesondere auch auf die Massnahme S-7 Verkehrsintensive und –relevante Einrichtungen verwiesen.

In den Kantonen Nidwalden und Schwyz haben die Gemeinden gemäss den (teil)revidierten Kantonalen Richtplänen 2015 (Entwürfe) bei folgenden Themen die Federführung:

- Kanton Nidwalden: Koordinationsaufgaben «S1-2 Siedlungsleitbilder», «S1-3 Baulandbedarf Wohnen bestimmen», «S1-4 Siedlungsentwicklung nach innen», «S1-5 Neueinzonungen», «S1-6 Auszonungen», «S1-7 Ausgewogenes Wohnraumangebot», «S1-8 Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Wohnen», «S1-11 Verkehrsintensive Einrichtungen»
- Kanton Schwyz: «B-9 Entwicklungsschwerpunkte Arbeitsplatzgebiete» und «B-9 Entwicklungsschwerpunkte Bahnhofgebiete»

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

**Zuständigkeiten**

**Federführung:**

Alle Gemeinden im Perimeter von Luzernlus

**Beteiligte Stellen:**

rawi, LuzernPlus, ARE NW (Hergiswil), ARE SZ (Küssnacht)

Realisierung		
<b>Vorgehen / Meilensteine:</b> Schrittweise Umsetzung der übergeordneten Vorgaben in den kommunalen Ortsplanungen		
<b>Priorität:</b> <input checked="" type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Realisierungshorizont</b> Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	<b>Koordinationsstand:</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: R, S KA: Div (vgl. unter Rubrik «Massnahme») <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

Kosten	
<b>Kosten:</b> Franken (exkl. MWSt.): offen, je nach Gemeinde unterschiedlich Genauigkeit: +/- %, offen, je nach Gemeinde unterschiedlich Stand: offen, je nach Gemeinde unterschiedlich	<b>An Finanzierung beteiligt:</b> <input type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 3G) <input type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Private/Grundeigentümer

Beurteilung	
<b>Relevanz</b> Behebung Schwachstellen: Zersiedlung, Siedlungsdruck in die Landschaft, neue Anforderungen aus Richtplan Kanton Luzern 2015, Lenkungseffekt Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich Umsetzung Strategie: SL1, SL2, SL3, SL4, SL5, SL7	<b>Qualitative Bewertung:</b> <input checked="" type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input type="checkbox"/> grosse Relevanz <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz
<b>Wirkung</b> WK1: Verbesserung der Erreichbarkeit, Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems, Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr, Verbesserung der Intermodalität WK2: Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem, Verringerung der Zersiedelung, Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume WK3: keine Wirkung WK4: Reduktion der Luftschadstoff- und CO <sub>2</sub> -Emissionen, Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Frei- sowie Natur-/Landschaftsräumen	<b>Bewertung der Wirkung</b> WK1: hinreichende Wirkung WK2: bedeutende Wirkung WK3: keine Wirkung WK4: bedeutende Wirkung
<b>Nötige Einzonungen und allfällige Verluste an FFF</b> Keine bzw gemäss „S-1.4 Ein- und Auszonungen“ sind FFF-Verluste in aller Regel zu kompensieren.	
<b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b> S-2 bis S-9	

## Sonstiges

### Literatur / Grundlagendokumente:

Raumplanungsgesetz des Bundes, 2014  
Richtplan Kanton Luzern, rawi, 2015  
Richtplan Kanton Nidwalden, Baudirektion, 2014 und Entwurf Teilrevision 2014 / 2016  
Richtplan Kanton Schwyz, Amt für Raumentwicklung, 2004 und Überarbeitung 2016 (zur Genehmigung eingereicht)  
Planungs- und Baugesetz Kanton Luzern, BUWD, 2014  
Technische Arbeitshilfe Bauzonendimensionierung, rawi, 2016  
Merkblatt Bauzonendimensionierung, rawi, 2016  
Arbeitshilfe „Kommunales Siedlungsleitbild“, rawi, Juni 2016  
Arbeitshilfe „Ortsplanungen mit Bebauungskonzepten“, rawi, 2011  
Arbeitshilfe Siedlungsentwicklung nach Innen, rawi, 2013  
Beispielsammlung Siedlungsentwicklung nach Innen, rawi, 2013  
Merkblatt Baulandverfügbarkeit, rawi, 2016  
Arbeitspapier Landumlegung und Ortsplanungsverfahren, rawi, 2014  
Arbeitshilfe „Störfallvorsorge und Raumplanung“, BUWD, November 2013  
Wegleitung Naturgefahren im Kanton Luzern, BUWD, 2009  
Beispielsammlung „Verdichtete Wohnsiedlungen“, ARP Luzern, 2001  
Wegleitung Ortsplanungsverfahren, Ausgabe 2014, rawi, 2014  
Richtlinie „Darstellung der Verkehrszonen (§ 52 PBG) und Verkehrsflächen in den Zonenplänen“  
Merkblatt Erhalt und Kompensation von Fruchtfolgefleichen, BUWD, Juni 2016

### Bemerkungen / Hinweise:

-



S-2

Schlüsselareale Ortskerne

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, ARE-Code:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. SI-2.1, SI-2.2, SI-2.3, SI-5.6, SI-5.10, SI-5.13), (ARE-Code: 1061.2.138 bis 1061.2.140, 1061.2.149, 1061.2.153, 1061.2.156)
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

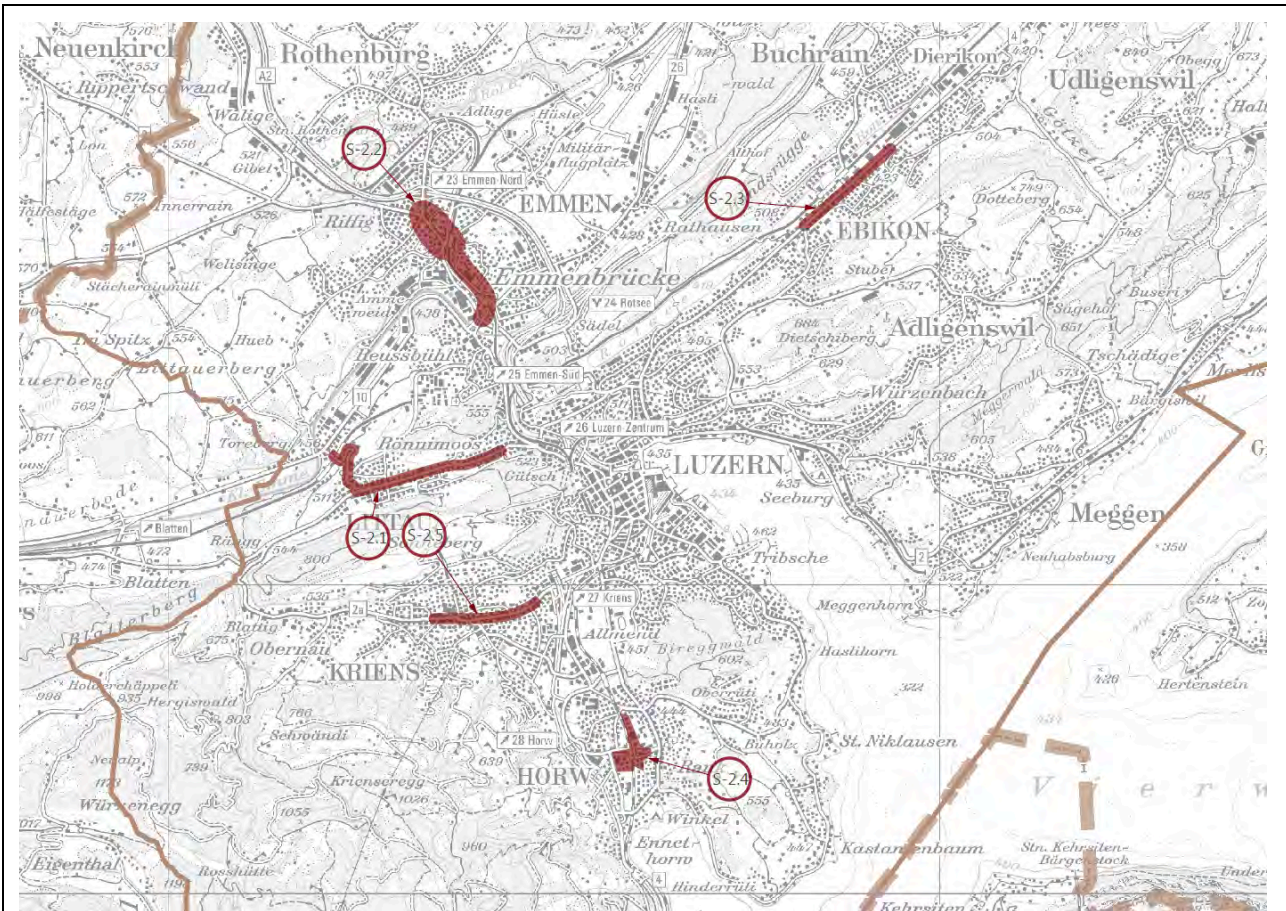


Abb: Schlüsselareale Ortskerne mit Aufwertungsbedarf von überkommunaler Bedeutung

- S-2 S-2 Schlüsselareale Ortskerne
- S-2.1 Littau: Achse Bahnhof Littau - Gasshof - Bernstrasse
- S-2.2 Emmen: Sprengi - Sonnenplatz - Gersag - Bahnhof - Seetalplatz
- S-2.3 Ebikon: Masterplangebiet / Bahnhof
- S-2.4 Horw: diverse Areale auf Achse Zentrum - Schlund
- S-2.5 Kriens: Achse Zentrum - Kupferhammer

Massnahmenbeschreibung

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

In den vergangenen Jahren haben viele Stadt- und Ortskerne an Attraktivität eingebüsst. Die Gründe für die Attraktivitätseinbussen vieler Stadt- und Ortskerne sind vielfältig (z.B. Verschiebung der Einkaufsnutzung an den Siedlungsrand, Konkurrenzkampf im Detailhandel, wachsende Mobilität, Internethandel, gehortetes Bauland, fehlende Parkierungsmöglichkeiten, etc.). Die negative Entwicklung fördert die Trennung von Zentrum und Siedlungsgürtel, mit einem Wachstum am Rand und einem Verlust an Kaufkraft und Attraktivität im Zentrum. Der Trend hält an und ist deutlich sicht- und spürbar (Läden schliessen, Erdgeschosse stehen leer, etc.). Das Metro-ROK 2015 misst auch den Grün- und Freiräumen innerhalb der Siedlungen, die heute vielerorts fehlen, eine hohe Bedeutung zu. Dies insbesondere in jenen Bereichen, wo sich Zwischenlandschaften in Richtung urbane Strukturen entwickeln sollen bzw. Quartiere verdichtet werden.

Im Zuge der Siedlungsentwicklung nach innen stehen insbesondere die Ortskerne vor grossen Herausforderungen:

- Raumplanung (Siedlungsentwicklung nach innen, Dichtesteigerung, Siedlungserneuerung, Denkmalschutz, Monofunktionalität versus Durchmischung, Nutzungsmix, Leerstände, Verdrängung des Gewerbes, etc.)
- Städtebau (Siedlungsentwicklung nach innen, öffentlicher Raum bzw. Freiräume und Freiraumqualität, etc.)
- Gesellschaft (soziale Dichte, Identitätsverlust, etc.)
- Siedlungsökologie (Mobilfunk, Lärm, Lichtemissionen, etc.)
- Verkehr (Verkehrsbelastungen, Bedeutungsgewinn des Langsamverkehrs, Parkplatzregime, etc.)

Um die Zersiedlung und damit verbunden die zunehmende Verschiebung der Einkaufsnutzung an die Siedlungsränder abzubremesen, sind Siedlungen stärker nach innen zu entwickeln und die Ortszentren im Sinne von belebten Zentren zu revitalisieren. Mit der Revitalisierung wird Ortsidentität geschaffen.

Gemäss Leitfaden des Schweizerischen Gemeindeverbandes sind folgende Handlungsempfehlungen zur Revitalisierung von Stadt- und Ortskernen leitend:

- Klare Strategie und Positionierung mit Entwicklungszielen
- Aktive Rolle der Gemeinden (Steuerung, Begleitung und Unterstützung des Revitalisierungsprozesses)
- Frühzeitiger Einbezug aller relevanter Akteure und Interessengruppen in den Revitalisierungsprozess (v.a. Grossverteiler, Detailhandel, Gastgewerbe, Bevölkerung, etc.)
- Revitalisierung des Stadt-/Ortskerns stärkt die kommunale Identität
- Gemeindebehörden mit einer koordinierenden und vermittelnden Rolle
- Massnahmen mit Synergien
- Mit Verdichtung (baulich, funktional, sozial, etc.) zu mehr Lebensqualität
- Rücksichtnahme auf gewachsene Strukturen und Ermöglichung von Innovationen
- Notwendigkeit eines verkehrsübergreifenden Mobilitätskonzeptes
- Kommunikation und Information über gelungene Revitalisierungen der Stadt-/Ortskerne

#### **Massnahme:**

Die Massnahme hat zum Zweck, die Ortskerne zu revitalisieren und eine Ortsidentität zu entwickeln in:

**S-2.1-3D Luzern-Littau: Achse Bahnhof Littau – Gasshof - Bernstrasse**

**S-2.2-3D Emmen: Sprengi – Sonnenplatz – Gersag – Bahnhof - Seetalplatz**

**S-2.3-3D Ebikon: Masterplangebiet – Bahnhof**

**S-2.4-3D Horw: diverse Areale auf Achse Zentrum (– Bahnhof) – Schlund**

**S-2.5-3D Kriens: Achse Zentrum – Kupferhammer**

Mögliche **Massnahmen der Gemeinden** sind:

- Stärkung von Ortszentren durch attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes, Stärkung der Zentrumsfunktion durch räumliche Konzentration der Angebote, Steigerung der Nutzungsdichte im Ortszentrum durch Neubauten an geeigneten Lagen und durch die Aktivierung unternutzter Bauten und Liegenschaften im Eigentum der öffentlichen Hand
- Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Detailhandel im Ortszentrum durch Investitionen in die Verkehrserschliessung und in das Erscheinungsbild im öffentlichen Raum, Reservierung des Erdgeschosses in den Kernzonen für öffentliche Nutzungen, Pflege des Kontaktes mit ansässigen Detaillisten sowie Eigentümern zentraler Liegenschaften, Vermittlung zwischen Detaillisten und Liegenschaftseigentümern bei Schwierigkeiten
- Beobachten von Liegenschaften an Schlüssellagen: Identifizierung von Schlüssellagen, Kontaktpflege mit Eigentümern und Gewerbe, regelmässiges Besprechen von Entwicklungsabsichten, Vermittlung von Lösungen

Weitere kommunale Massnahmen können sein:

- Sicherstellung der Grundversorgung
- punktuelle Aufwertung des öffentlichen Raumes
- Räumliche Konzentration des Angebotes
- Ausbau des Wohnungsangebotes im Ortskern (z.B. Wohnen im Alter)
- Sicherstellung eines ausgewogenen Branchenmixes
- Ausbildung des öffentlichen Raumes im Zentrum und Ausrichtung auf hohe Aufenthaltsqualität

- Erhalt der vorhandenen Arbeitsnutzung in der Kernzone
- Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden i.S. der interkommunalen Kooperation
- Gebietsmanagement und aktive Bodenpolitik
- Qualitätssichernde (Konkurrenz)Verfahren bei Sondernutzungsplanungen
- Optimierte Erschliessung mit dem Langsamverkehr bei Sondernutzungsplanungen
- Verkehrsberuhigung und gegebenenfalls Tempo 30 auf geeigneten Strassen

**Massnahmen von Regionen** können sein:

- Analyse von Grundlagen zur Sicherstellung einer zweckmässigen Versorgung auf regionaler Ebene
- Bekenntnis zum Verzicht auf weitere grossflächige nicht-siedlungsintegrierte Standorte
- Überprüfung der Nutzungsvorgaben für regionale Arbeitsgebiete
- Identifizierung von Strassenabschnitten in Ortskernen, an denen Aufwertungsmassnahmen vorzusehen sind

Typ: **infrastrukturell**

Typ: **nicht infrastrukturell**

**Zuständigkeiten**

Federführung:  
 Luzern, Emmen, Ebikon, Horw, Kriens

Beteiligte Stellen:  
 LuzernPlus, rawi, Denkmalpflege, Wirtschaftsförderung  
 Luzern, Investoren, Grundeigentümer

**Realisierung**

**Vorgehen/Meilensteine:**

siehe Massnahme

**Priorität:**

- vor 2019
- A (2019 – 2022)
- B (2023 – 2026)
- C (ab 2027)
- Daueraufgabe

**Realisierungshorizont**

Vorprojekt:  
 Baubeginn:  
 Inbetriebnahme:

**Koordinationsstand:**

- Vororientierung
  - Zwischenergebnis
  - Festsetzung (zwingend bei A)
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ja Kap: R1-2, R1-5, S2-3, S3-1
  - nein > Verankerung in:

**Kosten**

**Kosten:**

Franken (exkl. MWSt.): offen, je nach Gemeinde und Areal unterschiedlich  
 Genauigkeit: +/- %, offen, je nach Gemeinde und Areal unterschiedlich  
 Stand: offen, je nach Gemeinde und Areal unterschiedlich

**An Finanzierung beteiligt:**

- Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 3G)
- Kanton(e)
- Region
- Gemeinde(n)
- Weitere: Private/Grundeigentümer
- Weitere:

<b>Beurteilung</b>	
<p><b>Relevanz</b></p> <p>Behebung Schwachstellen: Zersiedelung, Attraktivitätsverlust von Zentren und Ortskernen, Verlust an Identität, Behebung städtebaulicher Defizite, Aufhalten des Strukturwandels</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich</p> <p>Umsetzung Strategie: SL1, SL2, SL3, SL4, SL6</p>	<p><b>Qualitative Bewertung:</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p><b>Wirkung</b></p> <p>WK1: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr, des öffentlichen Verkehrssystems, des Strassennetzes, der Erreichbarkeit, der Intermodalität</p> <p>WK2: Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem, Verringerung der Zersiedelung, Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</p> <p>WK3: Erhöhung der Sicherheit</p> <p>WK4: Verminderung der Flächenbeanspruchung, Reduktion der Luftschadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emissionen, Reduktion der Lärmimmissionen, Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur-/Landschaftsräumen</p>	<p><b>Bewertung der Wirkung</b></p> <p>WK1: schwache Wirkung</p> <p>WK2: bedeutende Wirkung</p> <p>WK3: hinreichende Wirkung</p> <p>WK4: hinreichende Wirkung</p>
<p><b>Nötige Einzonungen und allfällige Verluste an FFF</b></p> <p>keine</p>	
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b></p> <p>Koordination mit S-1, S-3, S-4, S-6, S-7</p>	
<b>Sonstiges</b>	
<p>Literatur / Grundlagendokumente:</p> <p>Metro-ROK des Metropolitanraums Zürich, 2015</p> <p>Richtplan Kanton Luzern, rawi, 2015</p> <p>Richtplan Kanton Nidwalden, Baudirektion, 2014 und Entwurf Teilrevision 2014 / 2016</p> <p>Richtplan Kanton Schwyz, Amt für Raumentwicklung, 2004 und Überarbeitung 2016 (zur Genehmigung eingereicht)</p> <p>Revitalisierung von Stadt- und Ortskernen. (Leitfaden Schweizerischer Gemeindeverband), Bern 2013</p> <p>Netzwerk Altstadt (VLP-ASPAN), <a href="http://www.netzwerk-altstadt.ch">www.netzwerk-altstadt.ch</a></p>	
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>-</p>	



S-3

**Schlüsselareale Sanierungsgebiete**

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, ARE-Code:
- teilweise Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. SI-5.2, SI-5.5, SI-5.7, SI-5.8), (ARE-Code: 1061.2.145, 1061.2.148, 1061.2.150, 1061.2.151)
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

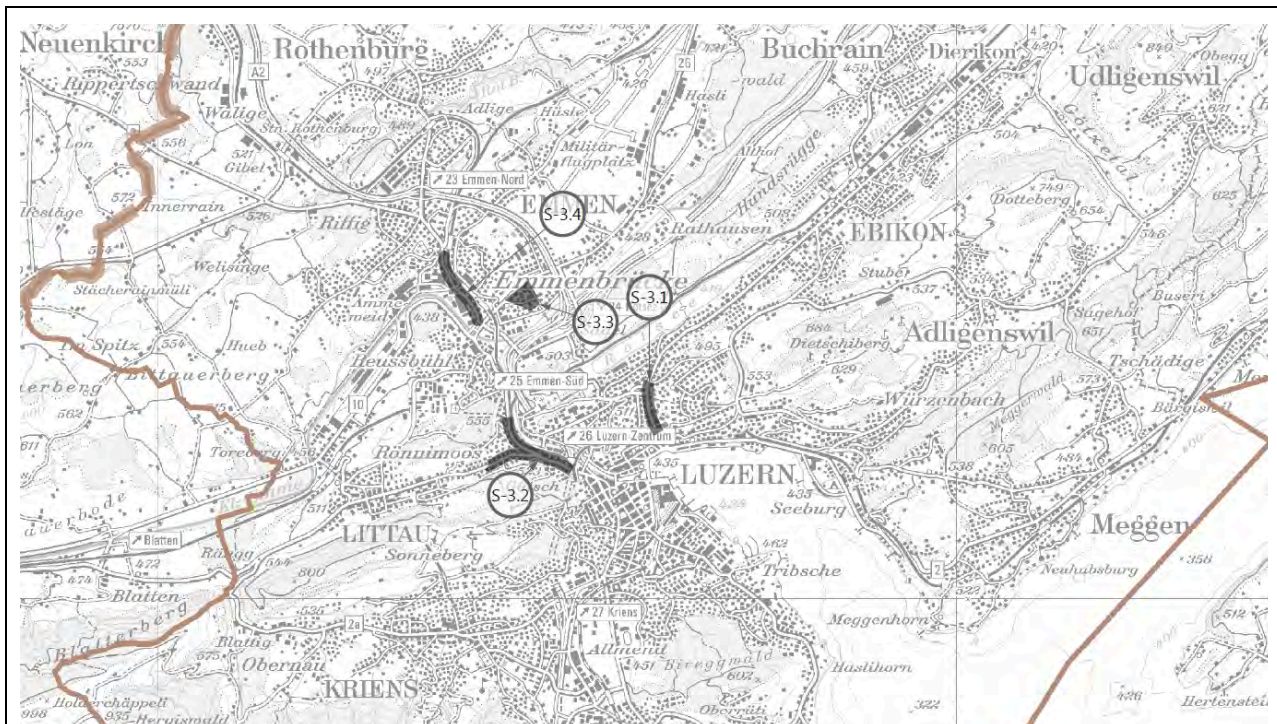


Abb: Schlüsselareale Sanierungsgebiet mit Aufwertungsbedarf von überkommunaler Bedeutung

- S-3** S-3 Schlüsselareale Sanierungsgebiete
- S-3.1 Luzern: Zürichstrasse
- S-3.2 Luzern: Basel-/Bernstrasse inkl. Fluhmühle
- S-3.3 Emmen: Meierhöfli
- S-3.4 Emmen: Gerliswilstrasse

**Massnahmenbeschreibung**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

Sanierungsgebiete weisen in der Regel eine sanierungsbedürftige Bausubstanz auf, liegen oft an lärm- und luftbelasteten Verkehrsachsen und haben in der Regel einen weit überdurchschnittlichen Anteil an Ausländern oder bedürftigen Personen.

Die Sanierung dieser Gebiete ist von überkommunalem Interesse. Sanierungen sind unter Federführung oder mit Unterstützung der Gemeinden sukzessive so umzusetzen, dass die Wohnqualität erhöht sowie der preisgünstige und bedürfnisgerechte Wohnbau gefördert wird. Dazu soll auch ein Konzept zur Vermeidung der Verdrängung von bedürftigen Personen bei Sanierungen erstellt werden.

**Massnahme:**

In folgenden Gebieten sind Aufwertungsmassnahmen zu ergreifen:

**S-3.1-3D Luzern: Zürichstrasse (zwischen Löwenplatz und Schlossberg)**

**S-3.2-3D Luzern: Bern- / Baselstrasse inkl. Fluhmühle**

**S-3.3-3D Emmen: Meierhöfli**

**S-3.4-3D Emmen: Gerliswilstrasse**

Mögliche Massnahmen der Gemeinden können sein:

- Stärkung der Gebiete durch attraktive Gestaltung und Aufwertung des öffentlichen Raumes, wennmöglich inkl. Verkehrsberuhigung
- Sofern die bestehende Dichte vergleichsweise gering ist: Steigerung der Nutzungsdichte durch Neubauten an geeigneten Lagen, unter entsprechender Schaffung von Ausgleichsflächen für die Naherholung
- bei Sondernutzungsplanungen: qualitätssichernde (Konkurrenz)Verfahren und optimierte Erschliessung durch den Langsamverkehr
- Aktivierung ungenutzter Bauten und Liegenschaften im Eigentum der öffentlichen Hand
- Pflege des Kontaktes mit ansässigen Eigentümern zentraler Liegenschaften, regelmässiges Besprechen von Entwicklungsabsichten
- Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden i.S. der interkommunalen Kooperation

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

Zuständigkeiten	
<b>Federführung:</b> Luzern, Emmen	<b>Beteiligte Stellen:</b> vif

Realisierung		
<b>Vorgehen / Meilensteine:</b> Schrittweise Umsetzung der Gebietsaufwertungen (vgl. Massnahme)		
<b>Priorität:</b> <input checked="" type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2027) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Realisierungshorizont</b> Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	<b>Koordinationsstand:</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: R1, S5 KA: R1-5, S2-3, S5-1, S5-2 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

Kosten	
<b>Kosten:</b> Franken (exkl. MWSt.): offen, je nach Gemeinde und Areal unterschiedlich Genauigkeit: +/- %, offen, je nach Gemeinde und Areal unterschiedlich Stand: offen, je nach Gemeinde und Areal unterschiedlich	<b>An Finanzierung beteiligt:</b> <input type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 3G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) bei notwendigen Lärmschutzmassnahmen <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Private/Grundeigentümer

<b>Beurteilung</b>	
<p><b>Relevanz</b></p> <p>Behebung Schwachstellen: Zersiedlung, hoher Siedlungsdruck in die Landschaft, Fokussierung Siedlungsentwicklung nach innen, Behebung städtebaulicher Defizite</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich</p> <p>Umsetzung Strategie: SL2, SL3, SL5, SL6</p>	<p><b>Qualitative Bewertung:</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p><b>Wirkung</b></p> <p>WK1: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr, des öffentlichen Verkehrssystems, des Strassennetzes, der Erreichbarkeit, der Intermodalität</p> <p>WK2: Konzentration von Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem, Verringerung der Zersiedelung, Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</p> <p>WK3: Erhöhung der Sicherheit</p> <p>WK4: Verminderung der Flächenbeanspruchung, Reduktion der Luftschadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emissionen, Reduktion der Lärmimmissionen, Verminderung der Flächenbeanspruchung</p>	<p><b>Bewertung der Wirkung</b></p> <p>WK1: schwache Wirkung</p> <p>WK2: bedeutende Wirkung</p> <p>WK3: schwache Wirkung</p> <p>WK4: schwache Wirkung</p>
<p><b>Nötige Einzonungen und allfällige Verluste an FFF</b></p> <p>Keine</p>	
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b></p> <p>Koordination mit S-1, S-2, S-7, MIV-2</p>	
<b>Sonstiges</b>	
<p><b>Literatur / Grundlagendokumente:</b></p> <p>Richtplan Kanton Luzern, rawi, 2015</p> <p>Masterplan Stadtzentrum LuzernNord, 2010</p> <p>Arbeitshilfe „Ortsplanungen mit Bebauungskonzepten, rawi, Juli 2011</p> <p>Arbeitshilfe Siedlungsentwicklung nach Innen, rawi, 2013</p> <p>Beispielsammlung Siedlungsentwicklung nach Innen, rawi, 2013</p>	
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p> <p>-</p>	



S-4

Schlüsselareale Transformationsgebiete

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, ARE-Code:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. SI-1.1 – SI-1.3, SI-5.3, SI-5.4, SI-5.11, SI-5.12), ARE-Code: 1061.2.134 – 1061.2.136, 1061.2.146, 1061.2.147, 1061.2.154, 1061.2.155
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: Kosten teilweise Bestandteil der Ortsplanungsrevisionen

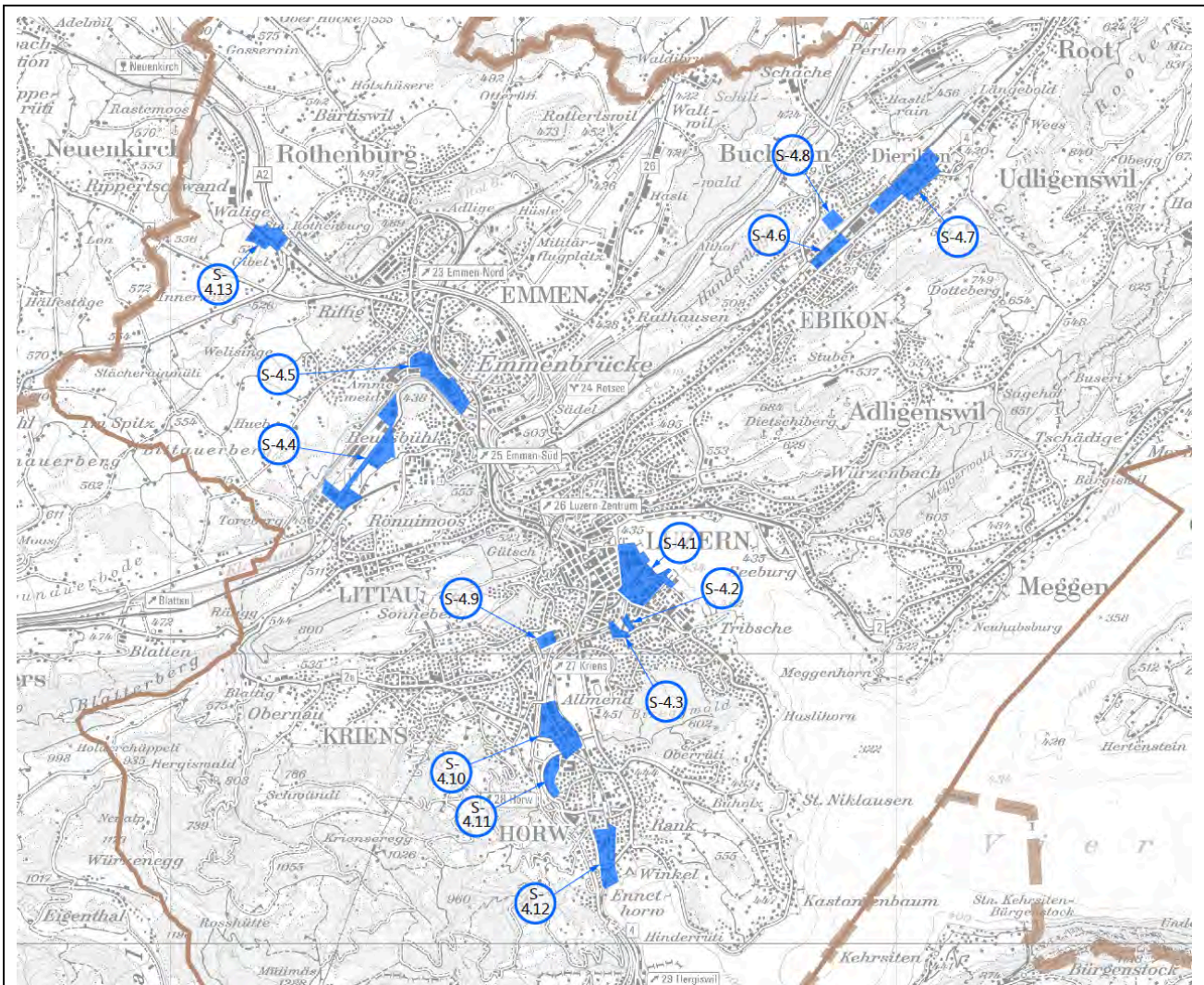


Abb. Schlüsselareale Transformationsgebiete von überkommunaler Bedeutung

- **S-4** S-4 Schlüsselareale Transformationsgebiete
- S-4.1 Luzern: ESP Bahnhof – Gleisfeld – Rösslimatt
- S-4.2 Luzern: Industriestrasse
- S-4.3 Luzern: Steghof
- S-4.4 Luzern/Littau: Arbeitszone Littauerboden
- S-4.5 Emmen: Viscoseareal - Emmenweid
- S-4.6 Ebikon: MParc – Schindler
- S-4.7 Ebikon/Dierikon - Mall Of Switzerland - Migros - Zentrum Dierikon (Masterplangebiet)
- S-4.8 Buchrain: Ronnatt
- S-4.9 LuzernSüd (Kriens): Eichhof – Anschluss A2 – Luzernerstr.
- S-4.10 LuzernSüd (Kriens/Horw): Nidfeld inkl. Mattenhof
- S-4.11 LuzernSüd (Luzern/Kriens/Horw): Schlund – Grabenhof – Hinterschlund
- S-4.12 LuzernSüd (Horw): Horw See – HSLU – (S-Bahn-Hstelle)
- S-4.13 Rothenburg Station



### Massnahmenbeschreibung

#### Ausgangslage / Zielsetzung:

Innerhalb der Agglomeration Luzern gibt es diverse ursprünglich reine Arbeitsgebiete an mit dem ÖV gut erschlossenen Lagen mit einem Potenzial für zweckmässige Nutzungsveränderungen. Bei diesen Gebieten handelt es sich mehrheitlich um grössere zusammenhängende Areale, die baulich nur teilweise ausgenützt sind oder bei denen sich ein Nutzungswandel von reinen Arbeitsplatzgebieten in Mischnutzungen abzeichnet oder im Sinne des Zukunftsbildes 2035 angestrebt ist. Im Hinblick auf die verstärkte Siedlungsentwicklung nach Innen sind diese Umnutzungspotenziale vermehrt und sukzessive zu nutzen. Aufgrund ihrer ortsplanerisch bedeutenden Lage ist bei der Umnutzung grösstmögliche Sorgfalt betreffend den städtebaulichen, gestalterischen, verkehrlichen und sozialen Aspekten beizumessen. Insbesondere ist der Abstimmung von Siedlung und Verkehr, den gewachsenen Strukturen und einer attraktiven Frei- und Aussenraumqualität Rechnung zu tragen.

Es ist zu beachten, dass ein angemessener Anteil der Areale auch weiterhin für Arbeitsnutzungen zur Verfügung stehen soll.

Gemäss Richtplan 2015 (S6-1) haben kantonale Entwicklungsschwerpunkte spezifische Kriterien zu erfüllen.

Unter Transformationen können zudem Umzonungen zwischen verschiedenen Bauzonentypen verstanden werden.

#### Massnahme:

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

1. Die Gebiete mit relevanten Umnutzungspotentialen sind durch die Gemeinde bzw. den zuständigen Ortsplaner sowie in Abstimmung mit der Region zu ermitteln, die entsprechenden Perimeter sind festzulegen sowie im kommunalen Siedlungsleitbild (vgl. KRP 15 S1-4 sowie Arbeitshilfe „Kommunales Siedlungsleitbild“ vom Juni 2016) zu verankern.
2. Die Grundeigentümer sind dabei frühzeitig in den Prozess mit einzubeziehen. Mit den Modellvorhaben Umwandlung von Industriebrachen und *Netzwerk Innenentwicklung* werden seit 2009 Erfahrungen in der DS rawi, insbesondere mit dem optimalen Einbezug der Grundeigentümer, gesammelt.
3. Die grösseren und komplexeren Areale werden aktiv durch den zuständigen Gebietsmanager von LuzernPlus begleitet. Der Gebietsmanager steht an der Schnittstelle zwischen Standort-interessierten Unternehmen, Investoren, Grundeigentümern sowie den Gemeinden, der Region, den kantonalen Fachstellen und der kantonalen Wirtschaftsförderung.
4. Um die erforderliche Qualität sicher zu stellen und den i.d. R. komplexen Fragestellungen gerecht zu werden, sind qualifizierte Verfahren wie bspw. Testplanungen wenn immer möglich durchführen und / oder Konzepte zu erstellen. Die Grundeigentümer und / oder die Gemeinden beteiligen sich an der Finanzierung.
5. Mit der Umnutzung wird sich in der Regel auch das Verkehrsaufkommen verändern. In Bezug auf die Gesamtverkehrsverträglichkeit der geänderten Nutzungen wird auf das Massnahmenblatt S-7 „Verkehrssensitive und –relevante Einrichtungen“ verwiesen. In den Transformationsgebieten muss schon ein nutzerspezifisches ÖV-Angebot vorhanden sein bzw. nutzungsgerechte Angebotsverbesserungen werden vorgenommen.
6. Die Ergebnisse von Testplanungen oder Konzepten werden bei Bedarf in den kommunalen Strategien und Richtplänen umgesetzt sowie in aller Regel in der Rahmennutzungsplanung, insbesondere hinsichtlich der Nutzungen (Art und Mass der Dichte), grundsätzlich verankert.
7. Zudem sind meist massgeschneiderte kommunale Sondernutzungsplanungen (Bebauungspläne, Gestaltungspläne) festzulegen. Diese Instrumente sollen schlank und genügend flexibel für künftige, notwendige Veränderungen sein. In jedem Fall sind mit Rahmen- oder Sondernutzungsplanungen die gesamtkommunalen Dichteanforderungen gemäss R1-5 kant. Richtplan zu erfüllen. Eine optimierte Erschliessung für den Langsamverkehr kann ebenfalls ein wichtiger Aspekt sein.
8. Bei Bedarf bzw. Notwendigkeit ist eine Landumlegung oder ein Perimeterverfahren durchführen.
9. Zudem ist jeweils der Bedarf für das bedürfnisgerechte Wohnen zu ermitteln und gegebenenfalls festzulegen.
10. Die einzelnen Verfahren sind überdies zweckmässig zu koordinieren.

Es handelt sich um folgende Gebiete (inkl. Transformations-Projektstand Ende 2015):

#### **S-4.1-3D Luzern: ESP Bahnhof inkl. Gleisfeld und Rösslimatt**

ESP-Richtplan 2014 verabschiedet, regelmässige Überprüfung im Hinblick auf Durchgangsbahnhof, Studienauftrag / Gestaltungsplan Überbauung Rösslimatt liegt vor, Umsetzung im Gang

#### **S-4.2-3D Luzern: Areal Industriestrasse**

Ergebnisse aus der Entwicklungsstudie sind in die BZO-Revision eingeflossen, Wettbewerbsverfahren Industriestrasse

durchgeführt und Realisierung eingeleitet, Ausschreibung Planverfahren für gemeinnützige Bauträger im Gang

**S-4.3-3D Luzern: Areal Steghof**

Ergebnisse aus der Entwicklungsstudie sind in die BZO-Revision eingeflossen, Abklärungen bezüglich der Auswirkungen des Durchgangsbahnhofs im Gang

**S-4.4-3D Luzern/Littau: Arbeitszone Littauerboden**

Wird im Rahmen der Zusammenführung der BZO von Stadtteil und Littau in den nächsten Jahren vertieft geprüft, unter Berücksichtigung der öV-Erschliessung (bestehende S-Bahnhaltestelle Littau, geplante S-Bahnhaltestelle Ruopigen, Bushaltestellen und Buslinien inkl. deren Weiterentwicklung)

**S-4.5-3D Emmen: Viscoseareal – Emmenweid**

Bebauungsplan Viscosistadt liegt vor, Umsetzung im Gang

**S-4.6-3D Ebikon: Areal MParc – Schindler**

Leitbild Luzern Ost liegt vor, Konkretisierung im Rahmen der Ortslanung im Gang

**S-4.7-3D Ebikon/Dierikon: Mall of Switzerland / Migros / Zentrum Dierikon (Masterplangebiet)**

Leitbild Luzern Ost liegt vor, Konkretisierung im Rahmen der Ortslanung im Gang

**S-4.8-3D Buchrain: Ronmatt**

Leitbild Luzern Ost liegt vor, Konkretisierung im Rahmen der Ortslanung folgt

**S-4.9-3D Kriens (Luzern): Eichhof – Anschluss A2 – Luzernerstrasse**

Entwicklungskonzept Luzern Süd liegt vor, Bebauungsplan Eichhof im Festsetzungsprozess, Städtebauliche Richtlinien für Areal Luzernerstrasse liegen vor

**S-4.10-3D Kriens: Nidfeld inkl. Mattenhof**

Entwicklungskonzept Luzern Süd liegt vor, Städtebauliche Richtlinien für das Vertiefungsgebiet I liegen vor, Bebauungsplanentwürfe liegen vor (z. B Nidfeld), Baubewilligung im Areal Mattenhof I erteilt

**S-4.11-3D Kriens/Horw: Schlund – Grabenhof – Hinterschlund**

Entwicklungskonzept Luzern Süd liegt vor, Städtebauliche Richtlinien für das Vertiefungsgebiet liegen vor, Baubewilligung im Areal Schweighof erteilt, Realisierung angefangen

**S-4.12-3D Horw: Horw See – HSLU (S-Bahnhaltestelle)**

Entwicklungskonzept Luzern Süd liegt vor, Testplanung Areal HSLU durchgeführt

**S-4.13-3D Rothenburg: Areale Station**

Bebauungspläne Rothenburg Station Ost und West: kantonale Vorprüfung abgeschlossen

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

**Zuständigkeiten**

**Federführung:**

Luzern, Emmen, Ebikon, Horw, Kriens, Buchrain, Dierikon, Rothenburg

**Beteiligte Stellen:**

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

**Realisierung**

**Vorgehen / Meilensteine:**

Schrittweise Umsetzung gestützt auf die Siedlungsleitbilder, Nutzungsplanungen und Sondernutzungsplanungen der Agglomerationsgemeinden (vgl. Massnahme)

**Priorität:**

- vor 2019
- A (2019 – 2022)
- B (2023 – 2026)
- C (ab 2027)
- Daueraufgabe

**Realisierungshorizont**

Vorprojekt:  
 Baubeginn:  
 Inbetriebnahme:

**Koordinationsstand:**

- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A)
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ja Kap: S2 KA: S2-2, S2-3, S2-4, S6-1
- nein > Verankerung in:

Kosten	
<p><b>Kosten:</b></p> <p>Franken (exkl. MWSt.): offen / 0.2 Mio Fr bis 0.5 Mio Fr pro Gebiet</p> <p>Genauigkeit: +/- %, offen</p> <p>Stand: offen</p> <p>Noch offen; ist teilweise Bestandteil der Kosten der Ortsplanungsrevision und hängt wesentlich von spezifischen Gegebenheiten in den einzelnen Umnutzungsgebieten ab</p>	<p><b>An Finanzierung beteiligt:</b></p> <p><input type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 3G)</p> <p><input type="checkbox"/> Kanton(e)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Region</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Private/Grundeigentümer</p>

Beurteilung	
<p><b>Relevanz</b></p> <p>Behebung Schwachstellen: Zersiedlung, hoher Siedlungsdruck in die Landschaft, Fokussierung Siedlungsentwicklung nach innen</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich</p> <p>Umsetzung Strategie: SL1, SL2, SL3, SL5, SL6, SL7</p>	<p><b>Qualitative Bewertung:</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p><b>Wirkung</b></p> <p>WK1: Verbesserung der Erreichbarkeit, Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems, Verbesserung der Intermodalität</p> <p>WK2: Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem, Verringerung der Zersiedlung, Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</p> <p>WK3: keine Wirkung</p> <p>WK4: Reduktion der Luftschadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emissionen, Reduktion der Lärmemissionen, Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur-/Landschaftsräumen</p>	<p><b>Bewertung der Wirkung:</b></p> <p>WK1: schwache Wirkung</p> <p>WK2: bedeutende Wirkung</p> <p>WK3: keine Wirkung</p> <p>WK4: bedeutende Wirkung</p>
<p><b>Nötige Einzonungen und allfällige Verluste an FFF</b></p> <p>Keine</p>	
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b></p> <p>Koordination mit S-1, S-2, S-6, S-7</p> <p>Attraktiver ÖV und LV-Verbesserungen notwendig, Koordination mit Freiraumkonzept im Kernraum der Agglomeration, Fokus Aussenraumqualitäten</p>	

Sonstiges
<p><b>Literatur / Grundlagendokumente:</b></p> <p>Richtplan Kanton Luzern, rawi, 2015</p> <p>Planungs- und Baugesetz Kanton Luzern, BUWD, 2014</p> <p>Arbeitshilfe „Siedlungsentwicklung nach Innen“, rawi, 2013</p> <p>Arbeitshilfe „Kommunales Siedlungsleitbild“, rawi, Juni 2016</p> <p>Arbeitshilfe „Ortsplanungen mit Bebauungskonzepten, rawi, Juli 2011</p> <p>Wegleitung „Abstimmung Siedlung und Verkehr“, BUWD, Dezember 2009</p> <p>ESP-Planungen Luzern Nord, Rontal, Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw</p> <p>Regionalentwicklungsplan REP21, 2004</p>
<p><b>Bemerkungen / Hinweise: -</b></p>

**S-5**

**Schlüsselareale Neueinzonungen (aufgrund überkommunalem Bedarf u. guter öV-Erschliessung)**

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, ARE-Code:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. SA-2.1 bis SA-2.4), (ARE-Code: 1061.2.165 – 1061.2.168)
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: Kosten teilweise Bestandteil der Ortsplanungsrevisionen

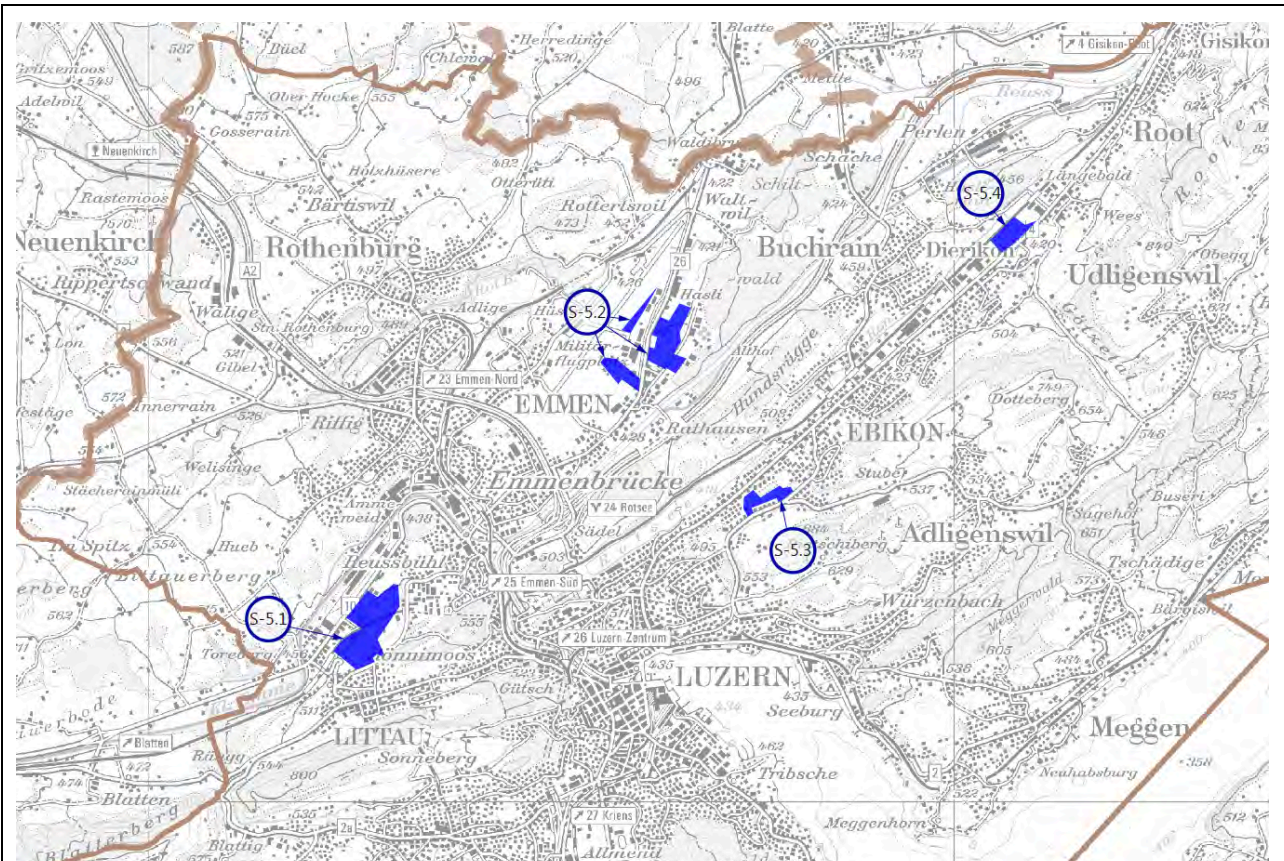


Abb. (Grössere) Neueinzonungen (aufgrund überkommunalem Bedarf und guter öV-Erschliessung)

- S-5 Schlüsselareale Neueinzonungen
- S-5.1 Luzern/Littau: Littauerboden (Mischzone oder Wohnen)
- S-5.2 Emmen: Emmenfeld (Arbeitszone)
- S-5.3 Ebikon: Schache/Oberschache (Wohnen)
- S-5.4 Dierikon: Burehof (Arbeitszone)

**Massnahmenbeschreibung**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

Neueinzonungen haben grundsätzlich gemäss KA R1-5 sowie KA S6-1 des KRP LU 2015 zu erfolgen (vgl. auch Massnahme S-1.4)

Mit der vorliegenden Massnahme werden überkommunal bedeutende Neueinzonungen - im Sinne des regional und funktionalräumlich abgestimmten Ausgleichs in untergeordnetem Mass gemäss KA R1-5 - thematisiert.

**Massnahme:**

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

**S-5.1-3D Luzern: Littauerboden (Mischzone oder Wohnzone)**

Diese mögliche Einzonung wird im Rahmen der Zusammenführung der BZO von Stadtteil und Littau in den nächsten Jahren vertieft geprüft, unter Berücksichtigung der öV-Erschliessung (bestehende S-Bahnhaltestelle Littau, geplante

S-Bahnhaltestelle Ruopigen, Bushaltestellen und Buslinien inkl. deren Weiterentwicklung) sowie der Strassenerschliessung durch die neue Cheerstrasse (Einzonungs- und Strassenflächen unter Vermeidung von Restflächen, zu- und Wegfahrten auf Baufelder, Lage und Funktion von Strassen und Wegen, Strassenraumgestaltung, Emissionen/Immissionen etc.).

**S-5.2-3D Emmen: Emmenfeld (Arbeitszone)**

**S-5.3-3D Ebikon: Schache/Oberschache (Wohnzone)**

**S-5.4-3D Dierikon: Burehof (Arbeitszone)**

**Kriens und Horw:** Gemäss KRP LU 2015 KA R1-5 und S1-6 sind auch für Kriens und Horw als Z3-Gemeinden Einzonungen von überkommunaler Bedeutung möglich, namentlich wenn in der Stadt Luzern das räumlich sinnvolle Bevölkerungswachstum nicht vollumfänglich aufgenommen werden kann (im Sinne des regional und funktionalräumlich abgestimmten Ausgleichs in untergeordnetem Mass gemäss KA R1-5).

Die Anforderungen gemäss KRP LU 2015 KA R1-5, S1-4, S1-5, S1-6 und S1-7 sind massgebend und kumulativ zu erfüllen; darüberhinaus ist zu beachten:

1. Zweckmässige Mindest-Dichten (Mindesthöhen, Mindestanteil Nutzungen) als Vorgabe (vgl. auch §39 Abs 3 PBG)
2. erhöhte Anforderungen in den Bereichen Frei- und Umgebungsgestaltung (Ökologie, Gestaltung, optimierte Erschliessung für den Langsamverkehr) sowie Energie
3. wennmöglich Konkurrenzverfahren als Grundlage für Bebauungskonzepte bei Flächen ab 1ha (vgl. Arbeitshilfe „Ortsplanungen mit Bebauungskonzept“, rawi, Juli 2011)

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

**Zuständigkeiten**

**Federführung:**

Luzern, Emmen, Ebikon, Dierikon, Kriens, Horw

**Beteiligte Stellen:**

rawi, lawa, vif, uwe, LuzernPlus

**Realisierung**

**Vorgehen / Meilensteine:**

Schrittweise Umsetzung gestützt auf die Ortsplanungsrevisionen (vgl. Massnahme)

**Priorität:**

- vor 2019
- A (2019 – 2022)
- B (2023 – 2026)
- C (ab 2027)
- Daueraufgabe (bei Bedarf)

**Realisierungshorizont**

Vorprojekt:  
 Baubeginn:  
 Inbetriebnahme:

**Koordinationsstand:**

- Vororientierung
  - Zwischenergebnis
  - Festsetzung (zwingend bei A)
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ja Kap: R1, S1 KA: R1-5, S1-4, S1-5, S1-6, S1-7
  - nein > Verankerung in:

**Kosten**

**Kosten:**

Franken (exkl. MWSt.): offen

Genauigkeit: +/- %, offen

Stand: offen

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

**An Finanzierung beteiligt:**

- Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 3G)
- Kanton(e)
- Region
- Gemeinde(n)
- Weitere: Private/Eigentümer

<b>Beurteilung</b>	
<p><b>Relevanz</b></p> <p>Behebung Schwachstellen: Zersiedlung, hoher Siedlungsdruck in die Landschaft, Fokussierung Siedlungsentwicklung nach innen</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich</p> <p>Umsetzung Strategie: SL1, SL2, SL4, SL6</p>	<p><b>Qualitative Bewertung:</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p><b>Wirkung</b></p> <p>WK1: Verbesserung des Strassen- und Wegnetzes, Verbesserung der Erreichbarkeit</p> <p>WK2: Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem, Verringerung der Zersiedlung, Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</p> <p>WK3: keine Wirkung</p> <p>WK4: Reduktion der Luftschadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emissionen, Reduktion der Lärmemissionen, Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur-/Landschaftsräumen</p>	<p><b>Bewertung der Wirkung</b></p> <p>WK1: schwache Wirkung</p> <p>WK2: bedeutende Wirkung</p> <p>WK3: keine Wirkung</p> <p>WK4: hinreichende Wirkung</p>
<p><b>Nötige Einzonungen und allfällige Verluste an FFF</b></p> <p>Bei Bedarf und fallbezogen</p> <p>Bezüglich den Vorgaben der Weisung (Seite 80) ist festzuhalten, dass eine Abschätzung/quantitative Angabe zu den Flächen noch nicht möglich ist, dies hängt ab einerseits vom konkreten Einzonungsbedarf und andererseits von der tatsächlichen Qualität der Böden. Beanspruchte FFF müssen gemäs § 3 PBV kompensiert werden.</p>	
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b></p> <p>Koordination mit S-1, S-4, S-6, S-7, GV-1.5</p>	

<b>Sonstiges</b>
<p><b>Literatur / Grundlagendokumente:</b></p> <p>Richtplan Kanton Luzern, rawi, 2015</p> <p>Technische Arbeitshilfe „Bauzonendimensionierung, rawi, 2016</p> <p>Merkblatt Bauzonendimensionierung, rawi, 2016</p> <p>Arbeitshilfe „Kommunales Siedlungsleitbild“, rawi, Juni 2016</p> <p>Arbeitshilfe „Ortsplanungen mit Bebauungskonzepten, rawi, Juli 2011</p> <p>Wegleitung „Abstimmung Siedlung und Verkehr“, BUWD, Dezember 2009</p> <p>Merkblatt Erhalt und Kompensation von Fruchtfolgeflächen, BUWD, Juni 2016</p>
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p> <p>-</p>



S-6

Gebiets- und Arbeitszonenmanagement in Zentren, Entwicklungsschwerpunkten und regionalen Arbeitsplatzgebieten

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, ARE-Code:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. SI-6.1 - SI-6.3), (ARE-Code: 1061.2.159 – 1061.2.161)
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

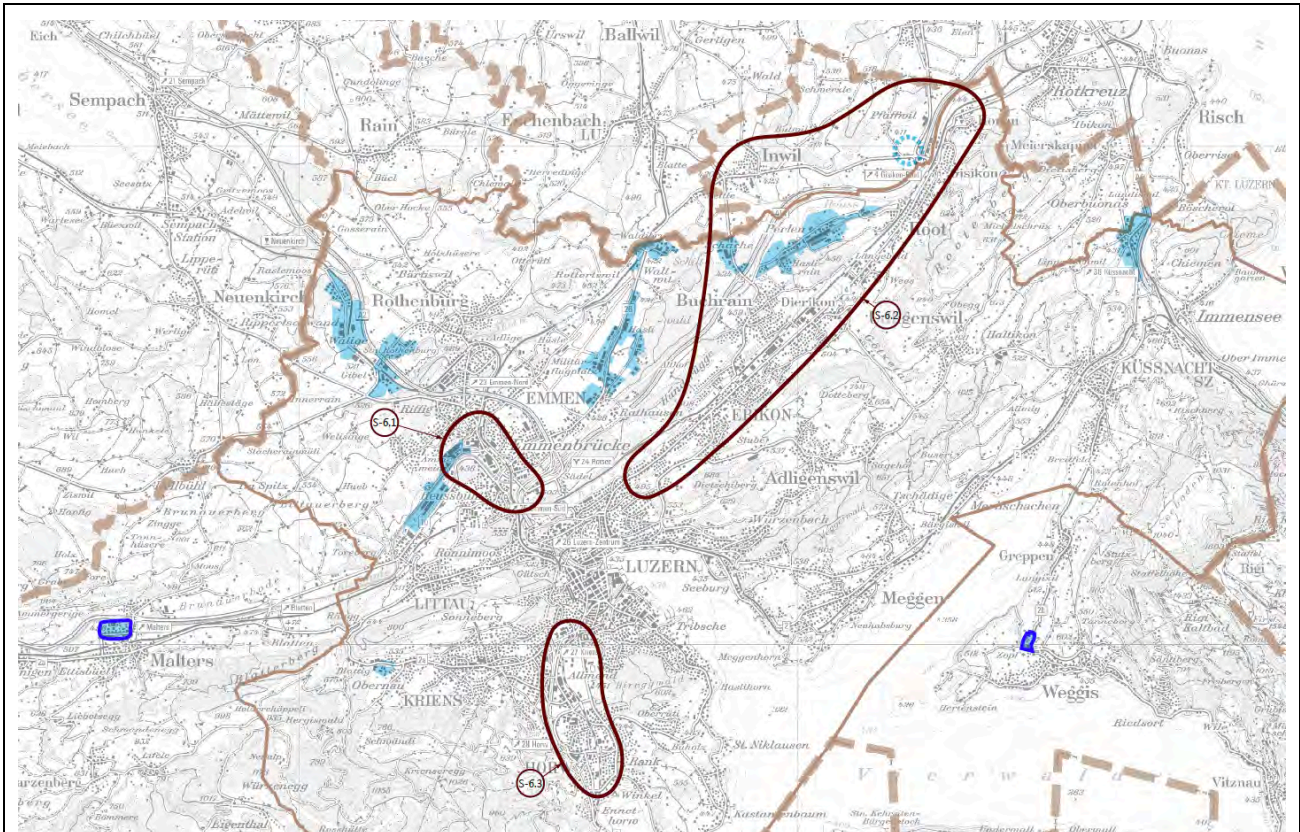


Abb. Räumliche Schwerpunkte des Gebietsmanagements

S-6 Gebiets- und Arbeitszonenmanagement in Zentren, Entwicklungsschwerpunkten und regionalen Arbeitsplatzgebieten

- Schwerpunktgebiete für Arbeitsnutzungen (kant. Entwicklungsschwerpunkte)
  - S-6 S-6.1 Gebietsmanagement Luzern Nord
  - S-6 S-6.2 Gebietsmanagement Luzern Ost
  - S-6 S-6.3 Gebietsmanagement Luzern Süd
  - Regionale Arbeitsplatzgebiete
  - ★ Option Regionales Arbeitsgebiet Inwil/Gisikon/Honau
  - Weitere Zentrums-, Misch- und Arbeitsgebiete
- } S-6.4 regionales Arbeitszonen- und Standortmanagement

Massnahmenbeschreibung

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

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

lücken oder zweckmässigen Arrondierungen ermöglicht werden. Für Standorte mit den Nutzungsprofilen Industrie, Gewerbe und Logistik ist nach Massgabe des (jeweils geltenden) öV-Berichts die Angebotsstufe 2 zu erreichen, für die weiteren Standorte die Angebotsstufe 3 (vgl. KRP S6-2), Gemäss teilrevidiertem Raumplanungsgesetz (RPG) sind Arbeitsplatzgebiete überkommunal zu koordinieren und aktiv zu bewirtschaften. Gestützt darauf sind die Koordinationsaufgaben in Kap. S6 des KRP LU 2015 festgehalten: Der Kanton legt Kriterien für Standorte und Nutzungsprofile kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) fest (S6-1). Die Gemeinden aktualisieren ihre Nutzungsplanungen bei Bedarf und legen dabei zweckmässige Dichtevorgaben fest.

Zur Entwicklung der kantonalen Entwicklungsschwerpunkte ist eine Kooperationsvereinbarung zwischen den Standortgemeinden, den kantonalen Dienststellen, den regionalen Entwicklungsträgern und weiteren Beteiligten abzuschliessen (S6-3).

Die regionalen Entwicklungsträger können - in Ergänzung zu den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten gemäss S6-1 - regionale Arbeitsplatzgebiete definieren. Dabei sind spezifische Kriterien zu erfüllen. Die Gemeinden aktualisieren ihre Nutzungsplanungen bei Bedarf und legen dabei zweckmässige Dichtevorgaben fest (S6-2).

Zusätzlich verantworten die regionalen Entwicklungsträger ein regionales Arbeitszonen- und Standortmanagement (S6-4).

#### Massnahme:

In **Malters** wird – aufgrund der Stützpunktfunktion (L1-Gemeinde) und der Lage auf der Nebenachse - die Arbeitszone nordwestlich des Bahnhofs als **regionales Arbeitsgebiet im Sinne von KRP LU 2015 KA S6-2 festgesetzt**. LuzernPlus erarbeitet eine konzeptionelle Entwicklungsvision für das Arbeitsplatzgebiet.

In **Weggis** wird – aufgrund der Stützpunktfunktion (L1-Gemeinde) auf der Rigisüdseite - die Arbeitszone Weiher beim nordwestlichen Ortseingang als **regionales Arbeitsgebiet im Sinne von KRP LU 2015 KA S6-2 festgesetzt**. LuzernPlus kann bei Bedarf eine konzeptionelle Entwicklungsvision für das Arbeitsplatzgebiet erarbeiten.

LuzernPlus kann in enger Zusammenarbeit mit den jeweiligen Standortgemeinden (Gemeindekategorien Z3, A und L1) und an ausreichend erschlossenen Standorten weitere regionale Arbeitsplatzgebiete definieren. Dabei steht - ausgehend von einigen seit langem bestehenden gewerblichen Nutzungen und der guten Verkehrserschliessung (Nähe zum Bahnhof Gisikon-Root und direkt nördlich angrenzend an den Autobahnanschluss Gisikon) - als **mittel- bis langfristige Option** das **regionale Arbeitsplatzgebiet Inwil/Gisikon/Honau** im Vordergrund. Dieses kann jedoch nur bei ausgewiesenem Bedarf und unter Anpassung des regionalen Teilrichtplans Siedlungslenkung 2030 sowie unter Berücksichtigung weiterer Kriterien planungsrechtlich weiterentwickelt werden.

Zudem werden folgende Gebietsmanagements weitergeführt:

#### **S-6.1-3D Gebietsmanagement LuzernNord** (Seetalplatz, Emmenweid und darüber hinaus):

Steuerungsgremium seit Anfang 2011 etabliert, Gebietsmanager (Hans-Urs Hengartner bis September 2013, anschliessend Ulrich Freyenmuth seit September 2011 tätig, Begleitgruppen eingesetzt)

#### **S-6.2-3D Gebietsmanagement LuzernOst** (Kantonsstrasse Ebikon – Dierikon – Längenbold Root):

Leitbild Entwicklung LuzernOst 2030 liegt vor, Gebietsmanagerin (Nathalie Mill) seit Juli 2013 tätig

#### **S-6.3-3D Gebietsmanagement LuzernSüd** (Kriens – Horw – Luzern):

Steuerungsgremium seit Anfang 2011 etabliert, Gebietsmanager (Thomas Glatthard) seit April 2011 tätig, städtebauliches Begleitgremium eingesetzt.

Das Gebietsmanagement stützt sich auf folgende Elemente und Schritte:

1. Der regionale Entwicklungsträger LuzernPlus hat für die drei Gebiete Luzern Süd, Luzern Nord und Luzern Ost je einen Gebietsmanager bzw. eine Gebietsmanagerin eingesetzt, der bzw. die schwergewichtig als zentrale Koordinationsstelle Projekte initiiert und vorantreibt sowie Investoren, Grundeigentümer, Realisierungsträger und Behörden vernetzt. Die Gebietsmanager kennen die Areale und Potenziale in Ihrem jeweiligen Gebiet bestens und können für verschiedene Herausforderungen Lösungen anstreben.
2. Erweiterungsbedürfnisse von (Gross)Unternehmungen sollen möglichst frühzeitig durch die Wirtschaftsförderung antizipiert und zusammen mit dem jeweiligen Gebietsmanagement von LuzernPlus weiter koordiniert werden. Dabei sind prioritär die Erweiterungsmöglichkeiten am bestehenden Firmenstandort zu untersuchen; sollte dies nicht möglich sein, so sollen Alternativstandorte in bestehenden Arbeitszonenreserven innerhalb der Agglomerationen im Vordergrund stehen
3. Für ansiedlungsinteressierte Unternehmungen von ausserhalb stellt die Wirtschaftsförderung als erste Ansprechstelle im Vordergrund und bietet in Koordination mit dem jeweiligen Gebietsmanagement von Luzern Plus geeignete Areale prioritär in unüberbauten Bauzonenreserven an. Konkretisiert sich eine Ansiedlung, so kann das zuständige Gebietsmanagement von Luzern Plus die weiteren Schritte – auch raumplanerischen Aspekte wie zum Beispiel Sondernutzungsplanungen – unterstützen.
4. Die im kant. GIS vorhandenen Daten über die unüberbauten Arbeitszonen werden vom rawi regelmässig der Wirtschaftsförderung und LuzernPlus zur Verfügung gestellt; diese können die Daten z.B mit eigenen Gebietskenntnissen und Eignungskriterien ergänzen sowie für das Standortmarketing, für Ansiedlungen etc verwenden.
5. Arbeitszonen mit guter ÖV-Anbindung sind mit Priorität zu entwickeln.



6. Für Standorte mit den Nutzungsprofilen Industrie, Gewerbe und Logistik ist nach Massgabe des (jeweils geltenden) öV-Berichts die Angebotsstufe 2 zu erreichen, für die weiteren Standorte die Angebotsstufe 3 (vgl. KRP LU 15 S6-1 und S6-2)

**S6-4-3D Regionales Arbeitszonen- und Standortmanagement:**

LuzernPlus entwickelt gestützt auf KRP LU 15 S6-4 ein regionales Arbeitszonen- und Standortmanagement, unter Beizug von rawi, Wirtschaftsförderung Luzern und Standortgemeinden.

Typ: infrastrukturell

Typ nicht infrastrukturell

**Zuständigkeiten**

**Federführung:**

LuzernPlus

**Beteiligte Stellen:**

Luzern, Emmen, Ebikon, Dierikon, Buchrain, Root, Gisikon, Honau, Inwil, Horw, Kriens, Malters, Wirtschaftsförderung WFLU, rawi, vif, Grundeigentümer, Investoren; alle Gemeinden im Agglomerationsperimeter (beim regionalen Arbeitszonen- und Standortmanagement)

**Realisierung**

**Vorgehen / Meilensteine:**

vgl. oben unter Massnahme

**Priorität:**

- vor 2019
- A (2019 – 2022)
- B (2023 – 2026)
- C (ab 2027)
- Daueraufgabe

**Realisierungshorizont**

Vorprojekt:  
 Baubeginn:  
 Inbetriebnahme:

**Koordinationsstand:**

- Vororientierung
  - Zwischenergebnis
  - Festsetzung (zwingend bei A)
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ja Kap: S6 KA: S6-1 bis S6-4
  - nein > Verankerung in:

**Kosten**

**Kosten:**

Franken (exkl. MWSt.): 0.3 Mio Fr bis 0.45 Mio Fr. pro Gebietsmanagement und Jahr

Genauigkeit: +/- %, offen

Stand: offen bzgl. Arbeitszonenmanagement

Gebietsmanagement Nord, Süd und Ost bereits eingesetzt

**An Finanzierung beteiligt:**

- Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 3G)
- Kanton(e)
- Region
- Gemeinde(n)
- Weitere: Wirtschaftsförderung

**Beurteilung**

**Relevanz**

Behebung Schwachstellen: Zersiedlung, hoher Siedlungsdruck in die Landschaft, Fokussierung Siedlungsentwicklung nach innen, Koordination (interkommunaler) raumplanerischer Aufgaben

Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich

Umsetzung Strategie: SL1, SL2, SL3, SL4, SL5, SL6

**Qualitative Bewertung:**

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

<p><b>Wirkung</b></p> <p>WK1: Verbesserung der Erreichbarkeit, Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems</p> <p>WK2: Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem, Verringerung der Zersiedlung, Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</p> <p>WK3: keine Wirkung</p> <p>WK4: Reduktion der Luftschadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emissionen, Reduktion der Lärmemissionen, Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur-/Landschaftsräumen</p>	<p><b>Bewertung der Wirkung:</b></p> <p>WK1: schwache Wirkung</p> <p>WK2: bedeutende Wirkung</p> <p>WK3: keine Wirkung</p> <p>WK4: bedeutende Wirkung</p>
<p><b>Nötige Einzonungen und allfällige Verluste an FFF</b></p> <p>Keine</p>	
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b></p> <p>Koordination mit S-1, S-2, S-3, S-4, S-5, S-7</p>	
<p><b>Sonstiges</b></p>	
<p><b>Literatur / Grundlagendokumente:</b></p> <p>Richtplan Kanton Luzern, rawi, 2015</p> <p>Leitbild LuzernOst, 2015</p> <p>Leitbild LuzernSüd, 2010</p> <p>Masterplan Stadtzentrum LuzernNord, 2010</p> <p>Masterplan Ebikon, 2015</p>	
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p> <p>-</p>	

S-7

Verkehrsintensive und -relevante Einrichtungen

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, ARE-Code:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. SI-7), ARE-Code: 1061.2.162
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

Nutzungsbeispiele <sup>1</sup>	Zulässigkeit der Nutzung	Erforderliche Nachweise	
		Kantonsstrasse	Gemeindestrasse
- Wohnen - Hotel - Campus - Mischnutzung Gewerbe - Industrie - Dienstleistungsbetrieb ohne intensiven Kundenverkehr - Alle Nutzungen (ohne Food) bis max. 500m <sup>2</sup> aGF bzw. HNF	zulässig <sup>a</sup> unter Berücksichtigung des Normbedarfs an Parkplätzen und deren standortgerechter Reduktion (je nach Güte der öV- und LV-Erschliessung)	Zufahrt in die Kantonsstrasse: einfacher Verkehrsnachweis betreffend Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Anschlussknotens. <sup>a</sup>	Beurteilung im Einzelfall
- Food max 120m <sup>2</sup> (Tankstellenshops, Shop in Shop) - Dienstleistungsbetriebe > 500m <sup>2</sup> aGF bzw HNF mit intensivem Kundenverkehr - Logistik - Spezial-Fachmarkt (Outdoor, Möbel udgl.) - Alle Nutzungen / Projekte mit Sondernutzungsplänen (GP oder BP)	zulässig mit Auflagen: a) Berücksichtigung des Normbedarfs an Parkplätzen und deren standortgerechter Reduktion (je nach Güte der öV- und LV-Erschliessung) b) Mobilitätskonzept mit zusätzlichen Massnahmen c) Etablierung eines Monitoring&Controlling bezüglich der Verkehrsentwicklung und bedarfsweise Ergreifung von weitergehenden Massnahme	Umfassender Verkehrsnachweis betreffend der sicherheitsmässigen und verkehrlichen Auswirkungen auf das Strassennetz, insbesondere über die <b>massgebende Spitzenstunde (ASP und/oder MSP)</b> <sup>b</sup> Mobilitätskonzept mit zusätzlichen Massnahmen und unter Berücksichtigung der weiteren übergeordneten Randbedingungen <sup>c</sup>	
- Einkaufszentren - Fachmärkte (Elektronik, Baumarkt udgl.)	nicht zulässig	Umfassender Verkehrsnachweis betreffend der sicherheitsmässigen und verkehrlichen Auswirkungen auf das Strassennetz <sup>b</sup>	
<p><i>Im Rahmen einer volkswirtschaftlichen Gesamtinteressenabwägung können – unter der Voraussetzung von erstens einer Sondernutzungsplanung BP (oder GP), zweitens der Berücksichtigung des Normbedarfs an Parkplätzen und deren standortgerechter Reduktion (je nach Güte der öV- und LV-Erschliessung), drittens eines umfassenden Mobilitätskonzepts mit zusätzlichen Massnahmen sowie viertens der Etablierung eines Monitoring&amp;Controllings bezüglich der Verkehrsentwicklung und der ggf Ergreifung von weitergehenden Massnahmen - Ausnahmen mit Auflagen zugelassen werden, sofern die Nutzungen gemäss Zonenplan nicht ausgeschlossen sind. Erforderlich ist die Zustimmung des Kantons; stark betroffene Anstössergemeinden sind anzuhören.</i></p>			
<p><sup>a</sup> Die fachlich anerkannten relativ einfachen Verkehrsnachweise für die Sicherheit (Sichtbeziehungen, Schleppkurven etc.) sowie für die Leistungsfähigkeit (Ein- und Ausfahrten) insbesondere des projektspezifischen Anschlussknotens sind unabhängig von der Frage der verkehrlichen Auswirkungen auf das übergeordnete Strassennetz in jedem Fall zu erbringen.</p> <p><sup>b</sup> Der umfassende Verkehrsnachweis beinhaltet nebst den Nachweisen für die Sicherheit und die Leistungsfähigkeit des Anschlussknotens die verkehrlichen Auswirkungen auf das Verkehrssystem in einem grösseren Umkreis (allfällige Rückstaus auf anschliessende Knoten udgl).</p> <p><sup>c</sup> Das Mobilitätskonzept muss – über die Berücksichtigung des Normbedarfs an Parkplätzen und deren standortgerechter Reduktion (je nach Güte der öV- und LV-Erschliessung) hinaus - zusätzliche Massnahmen aufzeigen, mit denen die verkehrlichen Auswirkungen auf das Verkehrssystem in vertretbarem Rahmen gehalten werden können (Beispiele von möglichen Massnahmen nachfolgend in Rubrik Massnahmenbeschreibung)</p>			

<sup>1</sup> Das am 1. Januar 2014 in Kraft getretene teilrevidierte Planungs- und Baugesetz beinhaltet die Ausnützungsziffer und damit den Begriff der anrechenbaren Geschossfläche (aGF) nicht mehr, sondern die Überbauungsziffer. In kommunalen Bau- und Zonenreglementen kann aber der Begriff aGF noch bis spätestens Ende 2023 vorkommen. Für obenstehende Nutzungsbeispiele wird deshalb zusätzlich der Begriff HNF (Hauptnutzfläche, nach SIA-Norm 421) verwendet.

## Massnahmenbeschreibung

### Ausgangslage / Zielsetzung:

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

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

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

### Massnahme:

#### 1. Abstimmung von Siedlung und Verkehr im Rahmen des Planungs- und Bewilligungsverfahrens

A. Verkehrsintensive Einrichtungen werden gestützt auf S8-2 des KRP LU 15 sowie die Wegleitung Abstimmung Siedlung und Verkehr geprüft und gegebenenfalls unter Berücksichtigung der folgenden Aspekte und Zuständigkeiten verträglich ermöglicht:

1. Kanton: Es wird gestützt auf das ausreichend konkrete Vorhaben (Dimension, Nutzungen, erwartetes Verkehrsaufkommen) die grossräumige Zuordnung und eine generelle Machbarkeit untersucht. Bei der grossräumigen Zuordnung stehen Zentren sowie Entwicklungsschwerpunkte ESP im Vordergrund.
2. Regionaler Entwicklungsträger LuzernPlus: Dieser nimmt anhand der Kriterien von S8-2 des KRP LU 15 die erforderliche raumplanerische Interessenabwägung vor. (Das regionale Detailhandelskonzept gemäss regionalem Entwicklungsplan REP 21 wird grundsätzlich beibehalten, allerdings wurde der REP 21 im Jahr 2003 beschlossen und ist gelegentlich zu überprüfen bzw. zu überarbeiten)
3. Gemeinden: Die Gemeinden regeln differenziert im Rahmen ihrer Nutzungsplanungen die Nutzungen und die verkehrssteuernden Massnahmen im Sinne von S8-3 KRP LU 15

In ESP bzw. Gebieten mit bereits vorhandenen hohen Verkehrsbelastungen sind Verkehrsintensive Einrichtungen mit einem Richtwert von mehr als 15 Fahrten DTV / 100m<sup>2</sup> aGF bzw. HNF nicht zulässig; davon kann nur im Rahmen einer volkswirtschaftlichen Gesamtinteressenabwägung sowie mittels Sondernutzungsplänen (BP oder GP) inkl. standortgerechter Reduktion (je nach Güte der öV- und LV-Erschliessung) der Parkplätze sowie umfassendem Mobilitätskonzept mit zusätzlichen Massnahmen abgewichen werden, sofern die Nutzungen gemäss Zonenplan nicht ausgeschlossen sind (vgl. « **Nutzungen im roten Bereich** » gemäss obiger Tabelle). Zudem ist auch ein Monitoring&Controlling zu etablieren, das je nach künftig beobachteter (Verkehrs)Entwicklung gegebenenfalls weitergehende Massnahmen vorschreibt.

B. Sind in einem ESP oder einem Gebiet mit bereits vorhandener hoher Verkehrsbelastung neue verkehrsrelevante Einrichtungen und Anlagen mit einer Fahrterzeugung bis zu einem Richtwert von 15 Fahrten DTV / 100m<sup>2</sup> aGF bzw. HNF oder Projekte im Rahmen von Sondernutzungsplanungen (BP oder GP) vorgesehen (vgl. **Nutzungen im „orange Bereich“** gemäss obiger Tabelle), so sind – nebst den sicherheitsrelevanten Aspekten - die verkehrlichen Auswirkungen mittels umfassendem Verkehrsnachweis ausreichend detailliert zu ermitteln. Dabei sind die verkehrlichen Auswirkungen auf das Verkehrssystem in einem grösseren Umkreis zu beurteilen (vgl. oben Fussnote b). Die Dienststelle vif definiert aus kantonalen Sicht die kritischen Verkehrsknoten, für die der Verkehrsnachweis erbracht werden muss. Massgebend für das kritische Verkehrsaufkommen ist die Spitzenstunde (in der Regel die **Abendspitzenstunde (ASP)** von 17.00 bis 18.00 Uhr, ev auch die **Morgenspitzenstunde (MSP)** von 7.00 bis 8.00 Uhr). Je nach ÖV- und LV-Erschliessung muss dabei in aller Regel die Fahrtenzahl zweckmässig reduziert werden (Basis: VSS-Norm 640 281, Parkieren); die Regulierung der Fahrten in der ASP erfolgt in der Regel auf den Baufeldern im Rahmen von Sondernutzungsplanungen und Baubewilligungen durch die Grundeigentümerschaft, während die Regulierung der Fahrten in der MSP auf dem (übergeordneten) Strassennetz durch die zuständigen Behörden erfolgt. In der Regel kann die Bewilligung dann mit entsprechenden Auflagen erteilt werden. Auflagen sind:

- a) erstens ist die zulässige **Parkplatzzahl** - unter Berücksichtigung des Normbedarfs an Parkplätzen und deren standortgerechter Reduktion (je nach Güte der öV- und LV-Erschliessung) - angemessen festzulegen;
- b) zweitens ist ein Mobilitätskonzept mit zusätzlichen Massnahmen massgebend (insbesondere **Fahrtenzahlregelung** in ASP und MSP);
- c) und drittens ist auch ein Monitoring&Controlling zu etablieren und sind weitergehende Massnahmen vorzuschreiben, je nach künftig beobachteter (Verkehrs)Entwicklung.

C. Sind in einem ESP oder einem Gebiet mit bereits vorhandener hoher Verkehrsbelastung neue bedingt verkehrsrelevante Einrichtungen und Anlagen mit einer Fahrtenerzeugung bis zu einem Richtwert von etwa 4 Fahrten DTV / 100m<sup>2</sup> aGF bzw. HNF vorgesehen (vgl. **Nutzungen im „grünen Bereich“** gemäss obiger Tabelle) vorgesehen, so kann die Bewilligung aus Sicht der **Verkehrserzeugung** bzw. **der Abstimmung von Siedlung und Verkehr** grundsätzlich - unter Berücksichtigung des Normbedarfs an Parkplätzen und deren standortgerechter Reduktion (je nach Güte der öV- und LV-Erschliessung) - erteilt werden, es ist nur der einfache Verkehrsnachweis bezüglich der Sicherheit und der Leistungsfähigkeit insbesondere des projektspezifischen Anschlussknotens zu erbringen (vgl. obige Tabelle, Fussnote a).

D: Allgemeine Hinweise, für alle Nutzungen

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

Das Fahrtenaufkommen soll über die Parkplatzzahl - Ermittlung des Normbedarfs aufgrund der Nutzungen sowie anschliessende standortgerechte Reduktion (je nach Güte der öV- und LV-Erschliessung) - berechnet werden.

Die Beurteilung von Verkehrsintensiven und –relevanten Einrichtungen soll wennmöglich auf das sich im Aufbau befindliche agglomerationsweite „**Monitoring&Controlling Agglomeration Luzern (M&C Agglo)**“ abstützen, welches u. a. die vorhandenen Verkehrsbelastungen und den möglichen Spielraum bzw. Massnahmenbedarf, damit das Gesamtverkehrssystem noch funktioniert, aufzeigt (vgl. auch Kapitel 9.4 des Hauptberichts). Die Beurteilung soll überdies – insbesondere bei Vorhaben nahe an Gemeindegrenzen – vermehrt gemeindegrenzenübergreifend erfolgen.

Die oben genannten Richtwerte – 4 bzw. 15 Fahrten DTV / 100m<sup>2</sup> aGF bzw. HNF - sollen im Rahmen des künftigen AP LU 4G überprüft werden.

## 2. Mögliche Massnahmen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts sowie Monitoring&Controllings

In den Sondernutzungsplanungen und allen Bewilligungen sind grundsätzlich und unter Berücksichtigung des kommunalen Parkplatzreglements der Normbedarf an Parkplätzen und deren standortgerechte Reduktion (je nach Güte der öV- und LV-Erschliessung) festzulegen. Insbesondere bei den Nutzungen im orangen Bereich (verkehrsrelevante Nutzungen) und roten Bereich (verkehrsintensive Nutzungen) sind darüber hinaus gestützt auf ein Mobilitätskonzept angemessene zusätzliche Massnahmen zur Reduktion des Verkehrsaufkommens festzulegen. Zudem ist ein arealspezifisches Monitoring&Controlling aufzuerlegen zwecks verbindlicher Verankerung von weitergehenden Massnahmen, die dann zu ergreifen sind, wenn die künftige Entwicklung der Nutzung und des Verkehrs zu stark von der im Zeitpunkt der Genehmigung bzw. Bewilligung abweicht. Solche zusätzliche oder weitergehende Massnahmen können sein:

- Etablierung bzw. Verstärkung eines Mobilitätsmanagements (Mobilitätsberatung für Firmen: Carsharing, Mitarbeiterinformation, Elektronische Leitssysteme (Mobile-Apps), Home-Office etc; vgl. Massnahmenblatt GV-4 Mobilitätsmanagement und <http://www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch>)
- Anpassungen an den Nutzungen bzw. Vorgaben bei Umnutzungen
- Anpassungen beim Zeitrahmen für Anlieferungen
- (Weitergehende) Reduktion von (oberirdischen) Parkplätzen
- Parkplätze für Carsharing
- Bewirtschaftung von Parkplätzen
- Förderung des öffentlichen Verkehrs, z.B. Anpassungen am Fahrplan oder Erhöhung der Zuverlässigkeit (Busspuren) oder Inkludierung des öV-Abos in der Miete bzw. vergünstigte Abgabe von öV-Abos
- Verbesserung des Langsamverkehrsnetzes
- Gedeckte und abschliessbare, sowie direkt zugängliche, ebenerdige Veloabstellplätze
- Verleih von Lastenvelos, Anhängern
- Abholboxen für Hauslieferdienste
- Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept an Strassen in der relevanten Umgebung
- (unumgängliche) Infrastrukturausbauten
- etc.

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
<b>Federführung:</b> LuzernPlus (Koordination); alle Gemeinden im Agglomerationsperimeter (bei der eigentümergebundenen planerischen Umsetzung sowie Bewilligungen)	<b>Beteiligte Stellen:</b> rawi, vif, uwe, Grundeigentümer, Investoren, Wirtschaftsförderung WFLU

Realisierung		
<b>Vorgehen / Meilensteine:</b> Laufende Beurteilung und Genehmigung bzw. Bewilligung von verkehrsintensiven bzw. verkehrsrelevanten Projekten; keine spezifischen Meilensteine		
<b>Priorität:</b> <input checked="" type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2027) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Realisierungshorizont</b> Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	<b>Koordinationsstand:</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: R7, S8 KA: R7-2, S8-2, S8-3 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

Kosten	
<b>Kosten:</b> xx Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- % Stand: projektspezifische Beurteilungsaufwendungen der beteiligten Stellen, nicht im voraus quantifizierbar	<b>An Finanzierung beteiligt:</b> <input type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 3G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) <input checked="" type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Wirtschaftsförderung

Beurteilung	
<b>Relevanz</b> Behebung Schwachstellen: Ungenügende Abstimmung der Entwicklung von Siedlung und Verkehr in Arbeitsgebieten / ESP, ungenügende Verfahren und Instrumente diesbezüglich (kommunale Parkplatzreglemente) Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich Umsetzung Strategie: SL5, SL6	<b>Qualitative Bewertung:</b> <input checked="" type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input type="checkbox"/> grosse Relevanz <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz
<b>Wirkung</b> WK1: Verbesserung der Intermodalität, Verbesserung der Erreichbarkeit, Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems, Verbesserung des Langsamverkehrs WK2: Konzentration von Nutzungen und Arbeitsplätzen an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem WK3: Verbesserung der Sicherheit WK4: Verminderung der Flächenbeanspruchung, Reduktion der Luftschadstoffe und CO <sub>2</sub> -Emissionen	<b>Bewertung der Wirkung</b> WK1: bedeutende Wirkung WK2: bedeutende Wirkung WK3: hinreichende Wirkung WK4: hinreichende Wirkung
<b>Nötige Einzonungen und allfällige Verluste an FFF</b> Keine	

**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:**

Koordination mit S-1.8, S-2, S-4, S-5, S-6, S-8

**Sonstiges**

**Literatur / Grundlagendokumente:**

Richtplan Kanton Luzern, rawi, 2015

Richtplan Kanton Nidwalden, Baudirektion, 2014 und Entwurf Teilrevision 2014 / 2016

Richtplan Kanton Schwyz, Amt für Raumentwicklung, 2004 und Überarbeitung 2016 (zur Genehmigung eingereicht)

Wegleitung „Abstimmung Siedlung und Verkehr“, BUWD, Dezember 2009

Parkplatz-Musterreglement für die Gemeinden der Agglomeration Luzern, Luzern Plus, 24. Oktober 2014

Luzern Süd, Grundkonzept Verkehr, Juni 2015

**Bemerkungen / Hinweise:**

-



S-8

### Strategisches Arbeitsgebiet Inwil Schweissmatt

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, ARE-Code:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. SA-5), ARE-Code: 1061.2.172 – 1061.2.175
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

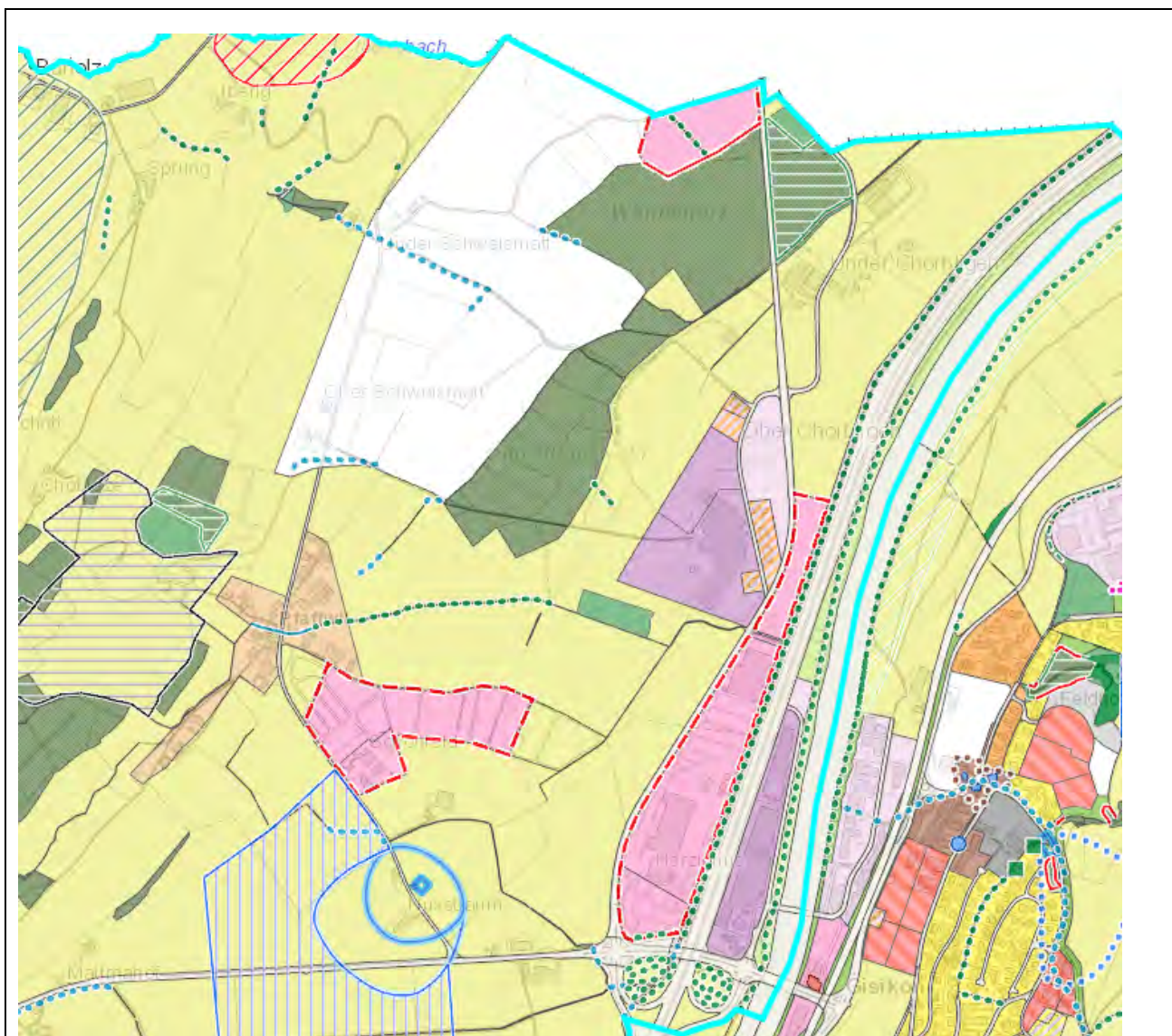


Abb. Strategisches Arbeitsgebiet Schweissmatt Inwil (weiss dargestelltes übriges Gebiet b bzw. Reservezone innerhalb hellblau umrandeten Gemeindegebiet Inwil)

#### Massnahmenbeschreibung

##### Ausgangslage / Zielsetzung:

Der KRP LU 2015 legt in Kap S7 Standorte für strategische Arbeitsgebiete (SAG) und deren Kriterien fest. Solche Gebiete sind reserviert für die Ansiedlung volkswirtschaftlich bedeutender Grossbetriebe (strategische Unternehmen), die aufgrund ihrer Grösse in den konventionellen Bauzonenreserven keinen Platz finden würden. Solche Grossbetriebe gelten gemäss RPG als Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Ziel ist es, die planerischen Arbeiten soweit voranzutreiben und vorzubereiten, dass im Falle eines interessierten Unternehmens sehr rasch die Baureife erstellt und die Baubewilligung erteilt werden kann. Gemäss Richtplan ist dabei nebst der Individualverkehrserschliessung insbesondere eine für die konkrete Nutzung angemessene Angebotsstufe bzw. öV-Erschliessung



zu erreichen; nach Massgabe des (jeweils geltenden) öV-Berichts ist dies die Angebotsstufe 2. Das Strategische Arbeitsgebiet Schweissmatt in Inwil weist gemäss dem vom Bundesrat am 22. Juni 2016 genehmigten KRP LU 15 den Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ auf.

Im Zonenplan der Gemeinde Inwil ist das Areal Schweissmatt zu knapp 30ha als Übriges Gebiet B (Reservezone) bezeichnet, daran schliessen sich vor allem Landwirtschaftszone und Wald an. Diese Reservezone und weitere Flächen in der Landwirtschaftszone sind im Eigentum der CKW, die das Land vor längerer Zeit erworben hat, um darauf eine Energieproduktionsanlage zu realisieren.

**Massnahme:**

**Phase 0: Planungsvereinbarung**

Vor der Phase A soll im Rahmen einer Planungsvereinbarung zwischen Wirtschaftsförderung Luzern (Promotion Ansiedlung), CKW (Grundeigentümerschaft), Gemeinde (Planungs- und Bewilligungsbehörde) sowie Kanton (Genehmigungsbehörde, vertreten durch rawi und RD BUWD) das weitere Vorgehen im Detail abgestimmt werden. Diese Planungsvereinbarung beinhaltet u.a. das Ziel und den Zweck der gemeinsam abgestimmten Planung, das Organigramm inkl. Rollen und Aufgaben der Beteiligten, den Zeitplan und die Einbettung in den ganzen Ortsplanungsprozess (Siedlungsleitbild, Erschliessungsrichtplan, Nutzungsplanung), den Perimeter, die Grössenordnung des Landwertes, die konkrete Umschreibung der Bedeutung eines strategischen Unternehmens (Arbeitsplätze, Wertschöpfung), wichtige raum- und umweltrelevante Abklärungen (wie z.B. Verkehrserschliessung, Umweltaspekte hinsichtlich einer Umweltverträglichkeitsprüfung etc), das verbindliche und schrittweise Vorgehen bei den Phasen A und B etc. etc.

**Phase A: Planung / Vorbereitung ohne konkreter Interessent / Investor**

Das Areal soll im Rahmen der 2015 gestarteten Ortsplanungsrevision der Gemeinde Inwil und gestützt auf ein Musterprojekt vom bestehenden Übrigen Gebiet B in eine Reservezone „strategische Arbeitsnutzung Schweissmatt“ weiterentwickelt werden, mit zugehörigen Zonenbestimmungen, welche den Zonenzweck (Ansiedlung eines strategischen Unternehmens) sowie die wesentlichen materiellen (unter Bezug auf das Musterprojekt, z.B. nicht zulässige Nutzungen bzw. erwünschte Nutzungen, Volumen etc) und formellen (kommunales Nutzungsplanungsverfahren bzw. kantonales Nutzungsplanverfahren sofern dem Koordinationsstand „Festsetzung“ im KRP LU erreicht ist) Rahmenbedingungen für eine Neueinzonung beinhalten. Nebst der allfälligen Ergänzung des Erschliessungsrichtplans sind zugleich verschiedene sachliche Abklärungen vorzunehmen, z.B. bezüglich der Erschliessung mit öV, LV und MIV je nach künftiger Nutzung, bezüglich der Werkleitungerschliessung, Bodenqualität, Grundwasser, Waldrand etc. In der laufenden Ortsplanungsrevision sind auch der Leitbildprozess und die Meinungsbildung (inkl. Interessen der Gemeinde und Vorteile eines strategischen Arbeitsgebietes für die Gemeinde), die öffentliche Auflage, die allfällige Einsprachenbehandlung, die Beschlussfassung durch die Stimmberechtigten Inwil sowie das Genehmigungsverfahren des Regierungsrates zentral.

**Phase B: Planungs- und Baubewilligungsverfahren im Falle eines konkreten Interessenten**

Wenn am Tag X ein konkretes Ansiedlungsinteresse eines strategischen Unternehmens vorliegt, so hat sehr rasch die Koordination und insbesondere die Beurteilung der Wertschöpfung durch die Wirtschaftsförderung unter Beizug der kantonalen und kommunalen Politik zu erfolgen und es ist der Entscheid über die rasche Durchführung der nachfolgenden Verfahren zu fällen. Gestützt auf ein konkretes Bauprojekt werden so rasch als möglich und koordiniert durch den Kanton und die Gemeinde die Nutzungsplanung (projektspezifische Einzonung inkl. Sondernutzungsplanung zugunsten des definierten strategischen Unternehmens), die Umweltverträglichkeitsprüfung, das Sonderbewilligungsverfahren Gewässerverlegung, das Projektbewilligungsverfahren Anpassung Kantonsstrasse und die Baubewilligung sowie ev. das Strassenplanverfahren koordiniert. Je nach konkreter Nutzung kann dabei aus übergeordneter Sicht eine höhere massgebende Angebotsstufe festgelegt werden, insbesondere zu Pendlerzeiten.

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

**Zuständigkeiten**

**Federführung Phase A:**

Wirtschaftsförderung Luzern (Prozess)  
 Gemeinde Inwil (Nutzungsplanung)

**Beteiligte Stellen:**

BUWD, rawi, lawa, uwe, vif, Luzern Plus, Grundeigentümerschaft CKW, Gemeinden Root, Gisikon, Honau, Dietwil, Kantone Aargau und Zug

Realisierung		
<b>Vorgehen / Meilensteine:</b> Gemäss Absichtserklärung und Ortsplanungsprozess Inwil		
<b>Priorität:</b> <input checked="" type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2027) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe (bei Bedarf)	<b>Realisierungshorizont</b> Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	<b>Koordinationsstand:</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: S7 KA: S7-1, S7-2 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

Kosten	
<b>Kosten:</b> Franken (exkl. MWSt.): offen, kann ev. im Rahmen der Planungsvereinbarung konkretisiert werden Genauigkeit: +/- %, offen Stand: offen	<b>An Finanzierung beteiligt:</b> <input type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 3G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) <input type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input checked="" type="checkbox"/> Weitere: Private/Grundeigentümer

Beurteilung	
<b>Relevanz</b> Behebung Schwachstellen: Hoher Siedlungsdruck, Sicherstellung eines sehr grossen volkswirtschaftlichen Nutzens Unterstützung Zukunftsbild: mehrheitlich Umsetzung Strategie: SL4, SL5, SL6	<b>Qualitative Bewertung:</b> <input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input type="checkbox"/> grosse Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz
<b>Wirkung</b> WK1: Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems, Verbesserung des Strassennetzes, Verbesserung des Langsamverkehrsnetzes, Verbesserung der Erreichbarkeit WK2: Konzentration von Arbeitsplätzen (und Bevölkerung) an geeignetem Standort und in Koordination mit dem Verkehrssystem, Verringerung der Zersiedlung durch räumlich fokussierte Ansiedlung /Verminderung der Flächenbeanspruchung an anderen periphereren Lagen WK3: keine Wirkung WK4: Je nach konkreter Ansiedlung können sich positive und negative Wirkungen ergeben bzw. aufheben	<b>Bewertung der Wirkung</b> WK1: schwache Wirkung WK2: hinreichende Wirkung WK3: keine Wirkung WK4: keine Wirkung

<b>Nötige Einzonungen und allfällige Verluste an FFF</b> Es ist mehrheitlich FFF-Qualität im gesamten Areal des Übrigen Gebietes B von knapp 30ha zu erwarten; genauere Angaben kann nur die noch durchzuführende Bodenerhebung liefern. Aufgrund des hohen volkswirtschaftlichen Nutzens der Ansiedlung eines strategischen Grossbetriebs ergibt die Interessenabwägung, dass eine Beanspruchung des Bodens mit FFF möglich ist, wobei dieser Boden gemäss § 3 PBV zweckmässig wiederzuverwerten ist. Das Kontingent an FFF gemäss Sachplan FFF des Bundes wird nicht tangiert, da FFF-Böden innerhalb der Übrigen Gebiete B bzw. Reservezonen nicht diesem angerechnet werden.
---

**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:**

-

**Sonstiges**

**Literatur / Grundlagendokumente:**

Richtplan Kanton Luzern, rawi, 2015

Merkblatt Erhalt und Kompensation von Fruchtfolgeflächen, BUWD, Juni 2016

Arbeitshilfe „Ortsplanungen mit Bebauungskonzepten“, rawi, Juli 2011

Wegleitung „Abstimmung Siedlung und Verkehr“, BUWD, Dezember 2009

**Bemerkungen / Hinweise:**

-

S-9

Weiler und Weilerzonen

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, ARE-Code:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, ARE-Code:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

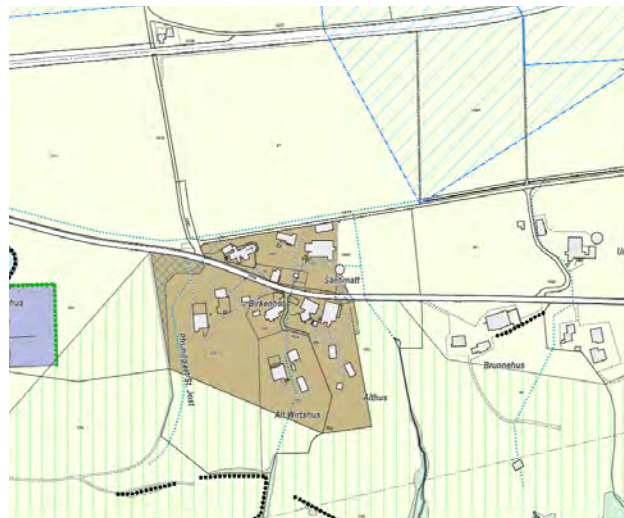
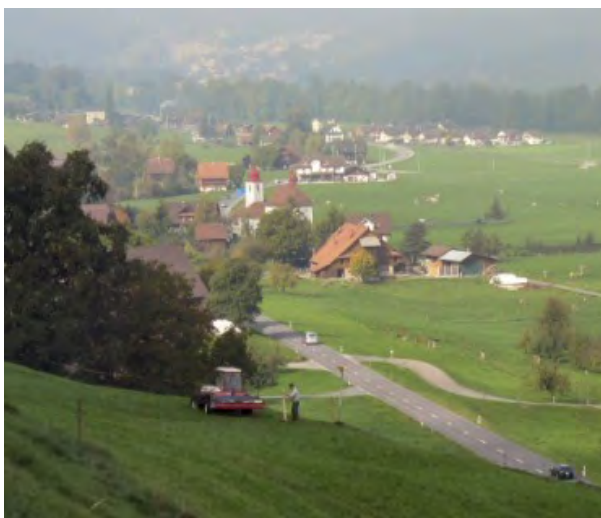
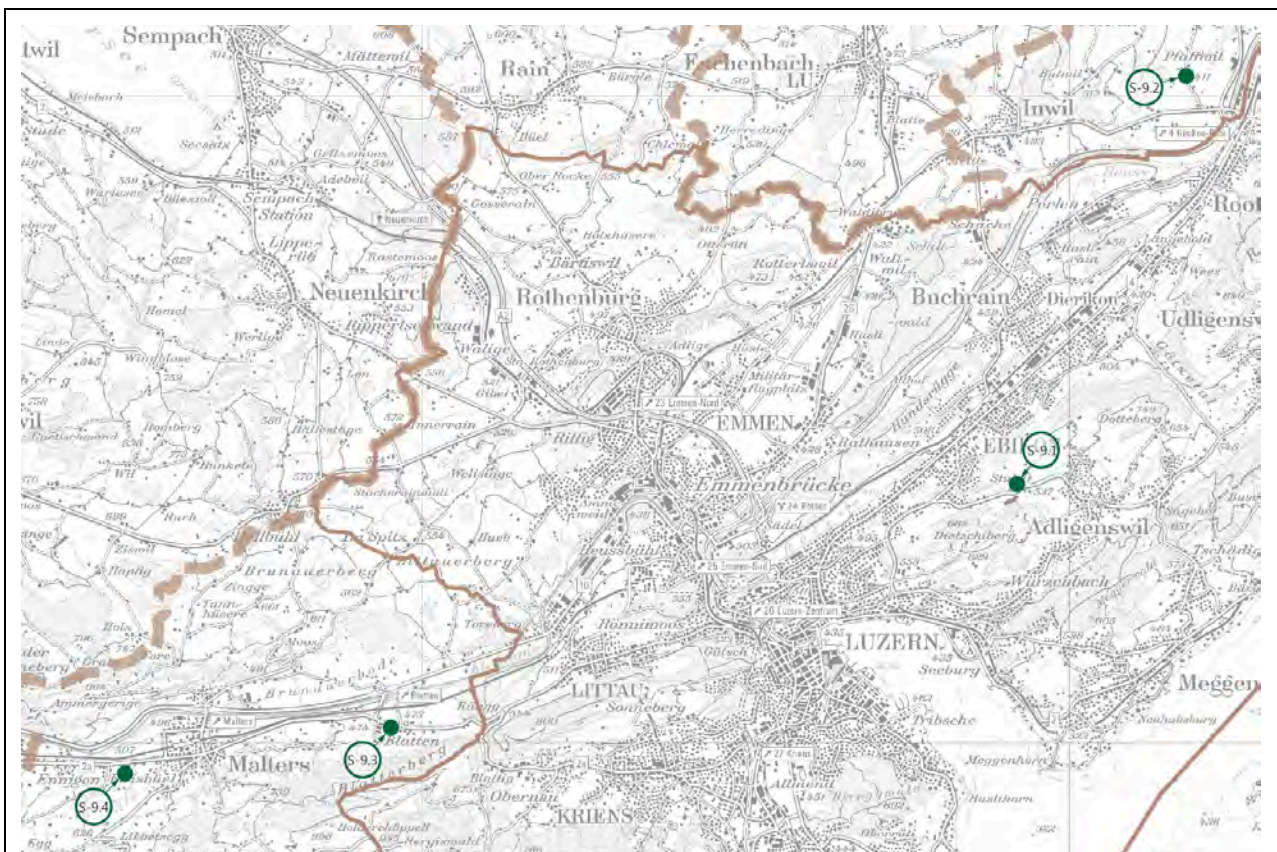


Abb. Beispiel Weiler Blatten Malter's

- S-9 Weiler und Weilerzonen
  - S-9.1 Ebikon Stuben
  - S-9.2 Inwil Pfaffwil
  - S-9.3 Malter's Blatten
  - S-9.4 Malter's Ettisbüel

Massnahmenbeschreibung	
<p><b>Ausgangslage / Zielsetzung:</b></p> <p>Weilerzonen sind nach Art. 33 RPV Zonen, die zur Erhaltung bestehender Kleinsiedlungen ausserhalb der Bauzonen bezeichnet werden können. Sie dürfen gemäss § 47 PBG nur für durch die regionalen Entwicklungsträger als gemischt oder nicht landwirtschaftlich eingestufte Kleinsiedlungen festgelegt werden. Baubewilligungen in den Weilerzonen erfordern nach Inkrafttreten des zurzeit (2016) teilrevidierten PBGs eine Zustimmung des Kantons. Weilerzonen dienen vorab der baulichen Bestandswahrung. Eine Neubaustrategie widerspricht generell den Vorgaben für das Bauen ausserhalb der Bauzonen und den Zielen des Erhalts der ländlichen Strukturen. Mit diesen Zielen vereinbar sind bauliche Massnahmen, die zum Erhalt und zur Pflege der bestehenden Bausubstanz und zum Erhalt der traditionellen Kulturlandschaft beitragen. Einige der heute in den kommunalen Zonenplänen ausgeschiedenen Weilerzonen erfüllen die Definitionsmerkmale und Kriterien von Weilerzonen nicht. Die heutigen Weilerzonen sind daher grundsätzlich zu prüfen und an die bundesrechtlichen Vorgaben anzupassen (vgl. KRP 2015 S4-3).</p>	
<p><b>Massnahme:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– LuzernPlus überprüft gestützt auf KRP LU 2015 KA S4-1 die Weiler sowie deren Typ. Diese Überprüfung kann im Rahmen eines regionalen Konzeptes erfolgen (also kein regionaler Teilrichtplan) und hat eine Mitwirkung der Gemeinden und Betroffenen zu beinhalten.</li> <li>– Die Gemeinden überprüfen gestützt auf KRP LU 2015 KA S4-2 und S4-3 bei der nächsten Revision der Ortsplanung oder gemäss Frist im PBG die vorhandenen Weilerzonen anhand der kantonal festgelegten Kriterien und Definitionsmerkmale (Erhalt baulicher, räumlicher, Nutzungsmässiger Strukturen und die harmonische Eingliederung in die Landschaft; Abgrenzung der Weilerzone; Bevorrangung der landwirtschaftlichen Nutzung und Bewirtschaftung; bauliche und nutzungsseitige Massnahmen sowie Baubewilligungen in der Weilerzone) und passen diese gegebenenfalls an. Dabei weisen sie – gemäss Vorgabe der (per 2016) laufenden PBG-Revision – die Weilerzonen als Nicht-Bauzonen aus.</li> <li>– Der Kanton unterstützt die Gemeinden bei der Bearbeitung und verlangt insbesondere bei Weilerzonen mit Neubaustandorten die Herstellung des bundesrechtskonformen Zustandes. Wenn nötig ist mit dem Erlass einer Planungszone gemäss § 81 PBG eine nicht auf die übergeordneten Vorgaben abgestimmte Neubautätigkeit zu verhindern.</li> </ul>	
<input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>LuzernPlus: (Definition und Typisierung der Weiler)</p> <p>Ebikon, Inwil, Malters (Überprüfung und Anpassung der Weilerzonen im Rahmen der Ortsplanung)</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>rawi</p>

Realisierung		
<p><b>Vorgehen/Meilensteine:</b></p> <p>Umsetzung gemäss Massnahmenbeschreibung</p>		
<p><b>Priorität:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> vor 2019</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026)</p> <p><input type="checkbox"/> C (ab 2027)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe/bei Bedarf</p>	<p><b>Realisierungshorizont</b></p> <p>Vorprojekt:</p> <p>Baubeginn:</p> <p>Inbetriebnahme:</p>	<p><b>Koordinationsstand:</b></p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)</p> <p>Aufnahme in den Kantonalen Richtplan</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: S4-1 bis S4-3</p> <p><input type="checkbox"/> nein &gt; Verankerung in:</p>

Kosten	
<p><b>Kosten:</b>                      Franken (exkl. MWSt.): offen, unterschiedlich für Luzern-Plus und mehrere Gemeinden                      Genauigkeit: +/- %, offen                      Stand: offen</p>	<p><b>An Finanzierung beteiligt:</b></p> <p><input type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 3G)  <input type="checkbox"/> Kanton(e)  <input checked="" type="checkbox"/> Region  <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n)  <input type="checkbox"/> Weitere:</p>

Beurteilung	
<p><b>Relevanz</b>                      Behebung Schwachstellen: Zersiedlung, Erhalt und zur Pflege der bestehenden Bausubstanz und zum Erhalt der traditionellen                      Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich                      Umsetzung Strategie: SL4</p>	<p><b>Qualitative Bewertung:</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz  <input type="checkbox"/> grosse Relevanz  <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz  <input checked="" type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p><b>Wirkung</b>                      WK1: keine Wirkung                      WK2: Verringerung der Zersiedelung                      WK3: keine Wirkung                      WK4: Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur-/Landschaftsräumen</p>	<p><b>Bewertung der Wirkung</b>                      WK1: keine Wirkung                      WK2: hinreichende Wirkung                      WK3: keine Wirkung                      WK4: hinreichende Wirkung</p>
<p><b>Nötige Einzonungen und allfällige Verluste an FFF</b>                      Keine</p>	
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b>                      S-1</p>	

Sonstiges
<p><b>Literatur / Grundlagendokumente:</b>                      – Richtplan Kanton Luzern, rawi, 2015</p>
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b>                      -</p>



## LE-1

### Landschaftsentwicklungskonzepte

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, ARE-Code:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. LE-2.1 – LE-2.5, LE-3.1 – LE-3.3, LE-6), (ARE-Code: 1061.2.178 – 1061.2.186, 1061.2.195)
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

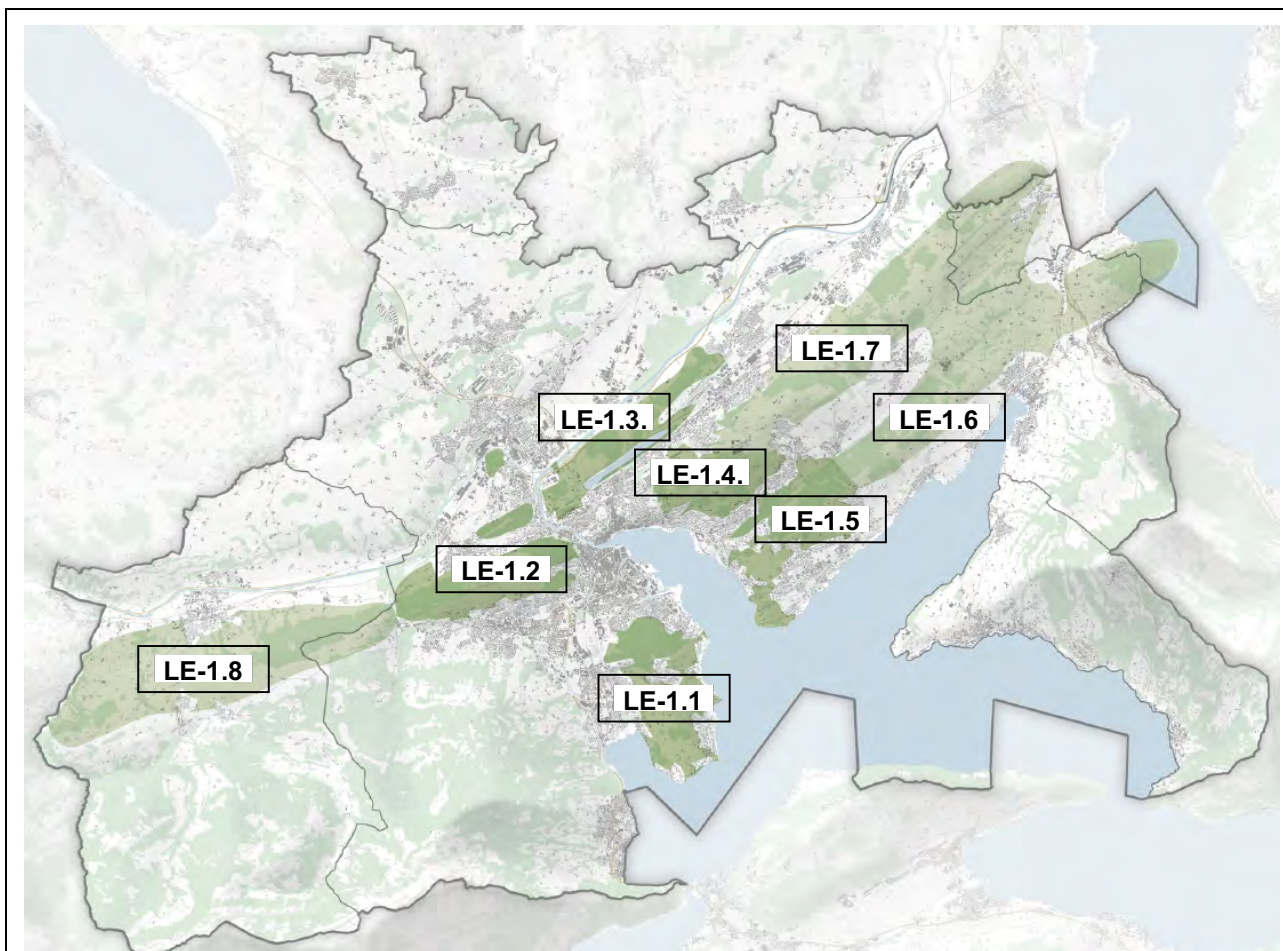


Abb: Spezifische Räume der inneren und äusseren Landschaft gemäss Zukunftsbild

### Massnahmenbeschreibung

#### Ausgangslage / Zielsetzung:

Die spezifischen Freiräume der inneren und äusseren Landschaft sind grosse zusammenhängende Landschaftskammern, die eine wichtige Bedeutung für die Agglomeration haben. Die Freiräume sind Lebensgrundlage für Flora und Fauna, Grundlage für die regionale Forst- und Landwirtschaft sowie wichtige Naherholungsgebiete für die in der Agglomeration lebenden Menschen. Es gilt die Landschaftsräume zu erhalten und zu sichern, eine nachhaltige Nutzung zu ermöglichen sowie die ökologische Aufwertung und Vernetzung der Lebensräume voranzutreiben. Intakte Landschaften spielen zudem eine grosse Rolle für die Agglomeration und ihre Attraktivität für Naherholung und Tourismus. Die spezifischen Freiräume der inneren Landschaft (LE-1.1 - LE-1.5) sind unmittelbar an den Kern- und Kernergänzungsraum angrenzende Naherholungsräume, sie sind daher einem hohen Nutzungsdruck aus den nahen Siedlungsschwerpunkten ausgesetzt. Die Naherholung in diesen siedlungsnahen Freiräumen ist sehr erwünscht, da sie nachhaltig mit wenig Verkehr („gleich vor der Haustüre“) erfolgen kann. Die Erholungssuchenden sollen aber so gelenkt werden, dass die Land- und Forstwirtschaft sowie die Naturwerte (wertvolle Lebensräume, Stadtökologie, Biotopvernetzung) nicht beeinträchtigt werden.

Die äussere Landschaft mit ihren spezifischen Freiräumen (LE-1.6 – LE1.8) dient in ihrer Gesamtheit v.a. der Land- und Forstwirtschaft sowie als Lebensgrundlage für Pflanzen und Tiere und umfasst Schutzobjekte Natur/Landschaft. Zudem dienen v.a die spezifischen Freiräume auch einer extensiven Naherholung mit Sport- und Freizeitnutzung.

In einer umfassenden Interessensabwägung koordinieren die Landschaftsentwicklungskonzepte (LEK) Nutzungen und allfällige Nutzungskonflikte der ausgewiesenen Freiräume, sowie den Schutz der Schutzobjekte. Die LEK umfassen zudem die ökologische Vernetzung und Förderung der Biodiversität, Lenkung und Sensibilisierung der Freizeitgänger, aber auch die Aufwertung des Landschaftsbildes und das Aufzeigen von Potentialen.

Die LEK / Nutzungskonzepte werden mit den Freiraumkonzepten im Kern- und Kernergänzungsraum der Agglomeration abgestimmt. Wo erforderlich erfolgt die Bearbeitung gemeindeübergreifend. Ebenso erfolgt eine Abstimmung mit der kantonalen Landschaftsstrategie (momentan in Bearbeitung) und den Waldentwicklungsplänen (WEP).

#### **Massnahme für „Freiräume der inneren Landschaft“ / SCHWERPUNKT NAHERHOLUNG:**

Für die Räume Horwer Halbinsel, Sonnenberg/Gütsch, Sedel/Rotsee/Hunsrücken, Dietschiberg und agglomerationsnaher Meggerwald werden von den Standortgemeinden Landschaftsentwicklungskonzepte (LEK) bzw. Nutzungskonzepte erarbeitet. Diese sind für den jeweiligen Teilraum zu definieren und können insbesondere umfassen:

- Abstimmung der Ansprüche von Naherholung, Land- und Forstwirtschaft sowie Schutzinteressen und Naturwerte
- ökologische Schutz- sowie Entwicklungs- und Aufwertungsmassnahmen, Biotopvernetzung, Querungsmöglichkeiten für (Klein)Tiere bei Strassen
- Aufwertung des Landschaftsbildes und mögliche Landschaftsqualitäts-Massnahmen
- Bezeichnung von intensiv und extensiv genutzten/nutzbaren Freizeiträumen
- Angebote für Naturerfahrung, Naturerlebnis
- Informations- Lenkungs- und Betriebskonzepte (inkl. Rangerdienst bei Bedarf)
- Auf ÖV und LV ausgerichtete Besucherlenkung, Lenkung bzw. Konzentration des MIV, so dass möglichst keine Beeinträchtigung von Natur und Naherholung
- Wegesystem innerhalb der Freiräume und Vernetzung mit urbanem Freiraumsystem
- Konzepte zur nachhaltigen Nutzung bzw. multifunktionalen Landwirtschaft (z.B. Landschaftspflege, Naturschutz, Erlebnisbauernhof, Lebensmittelproduktion)

#### **Massnahme für „Freiräume der äusseren Landschaft“ / SCHWERPUNKT NATUR / NUTZUNG:**

Wo notwendig, werden für die spezifischen Freiräume der äusseren Landschaft Landschaftsentwicklungskonzepte (LEK) erarbeitet. Diese umfassen insbesondere:

- Abstimmung der Ansprüche der Land- und Forstwirtschaft mit den Naturwerten und der extensiven Naherholung
- Erhalt der Schutzgebiete, Förderung der Biodiversität und ökologischen Vernetzung, Querungsmöglichkeiten für (Klein)Tiere bei Strassen
- auf ÖV und LV ausgerichtete Besucherlenkung, attraktives LV-Wegesystem innerhalb der Freiräume und Zugänge zu den angrenzenden Siedlungsgebieten
- Konzentration der MIV-Zugänge mit Sammelparkierungen am geeigneten Ort (inkl. Besucherlenkung), mit möglichst geringer Beeinträchtigung von Natur und Wohnwert

Es handelt sich um folgende Gebiete (inkl. Grundlagen dazu und Projektstände Mitte 2015) :

**LE-1.1-3D Horwer Halbinsel** (Horw): Konzept und Entwicklungsrichtplan Horwer Halbinsel (2007), Natur- und Erholungsraum Allmend (2009)

**LE-1.2-3D Sonnenberg/Gütsch** (Kriens, Stadt Luzern): Nutzungs- und Erholungskonzept Sonnenberg (2009)

**LE-1.3-3D Reuss/Sedel/Rotsee/Hunsrücken** (Stadt Luzern, Ebikon, Buchrain): Verordnung zum Schutz des Rotsees und seiner Ufer (2013), (Schutzkonzept) Naturarena Rotsee (2015), Landschaftspark Friedental (2015)

**LE-1.4-3D Dietschiberg** (Stadt Luzern, Adligenswil)

**LE-1.5-3D Meggerwald, westlicher Teil** (Stadt Luzern, Adligenswil, Meggen)

**LE-1.6-3D Meggerwald, östlicher Teil – Chiemen** (Meggen, Adligenswil, Udligenswil, Küssnacht)

**LE 1.7-3D Dottenberg-Rooterberg** (Ebikon, Adligenswil, Dierikon, Udligenswil, Root, Gisikon, Honau, Meierskappel)

**LE 1.8-3D Blattenberg** (Malters, Kriens, Schwarzenberg)

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

<b>Zuständigkeiten</b>	
<b>Federführung:</b> Adligenswil, Buchrain, Dierikon, Ebikon, Gisikon, Honau, Horw, Kriens, Küsnacht, Luzern, Malters, Meggen, Meierskappel, Root, Schwarzenberg, Udligenswil  LuzernPlus (Koordination bei Bedarf)  Lawa (Hauptkoordination, gestützt auf L1-1 und L1-5 des KRP LU 15)	<b>Beteiligte Stellen:</b> uwe, rawi, vif

<b>Realisierung</b>		
<b>Vorgehen / Meilensteine:</b> 1. Erarbeitung LEK durch die Standortgemeinden, bei Bedarf koordiniert durch LuzernPlus 2. Sicherung und Umsetzung der Massnahmen durch die Standortgemeinden		
<b>Priorität:</b> <input checked="" type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2027) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Realisierungshorizont</b> Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	<b>Koordinationsstand:</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja      Kap: R2, R6, L1 KA: R2-2, R6-5, R6-4, L1-5 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

<b>Kosten</b>	
<b>Kosten:</b> Franken (exkl. MWSt.): offen  Genauigkeit: +/- %, offen  Stand: offen	<b>An Finanzierung beteiligt:</b> <input type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 3G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) <input checked="" type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:

<b>Beurteilung</b>	
<b>Relevanz</b> Behebung Schwachstellen: Hoher Erholungsdruck aus Kern-/Kernergänzungsräumen, fehlende Nutzungs- und Landschaftsschutzkonzepte, Nutzungskonflikte Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich Umsetzung Strategie: SL7	<b>Qualitative Bewertung:</b> <input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz

<b>Wirkung</b> WK1: Verbesserung ÖV-/LV-Zugänglichkeit, Verbesserung der Erreichbarkeit WK2: Unterstützung der Akzeptanz und der Qualität der Siedlungsentwicklung nach innen WK3: keine Wirkung WK4: Reduktion der Luftschadstoff- und CO <sub>2</sub> -Emissionen, Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen, Schonung der Ressourcen	<b>Bewertung der Wirkung</b> WK1: schwache Wirkung WK2: schwache Wirkung WK3: keine Wirkung WK4: bedeutende Wirkung
<b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b> - Abhängigkeiten zu: LE-2.3, LV-1.3i-3A, LV-1.3j-3A, LV-2.2f-3B; LV-2.2g-3A - Zielkonflikt mit MIV-2	
<b>Sonstiges</b>	
<b>Literatur / Grundlagendokumente:</b> -	
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> -	

LE-2

Schutz- und Nutzungskonzepte Seeufer- und Flussräume

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, ARE-Code:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. LE-4.1 – LE-4.4, LE-6), (ARE-Code: 1061.2.188 bis 1061.2.191, 1061.2.195)
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

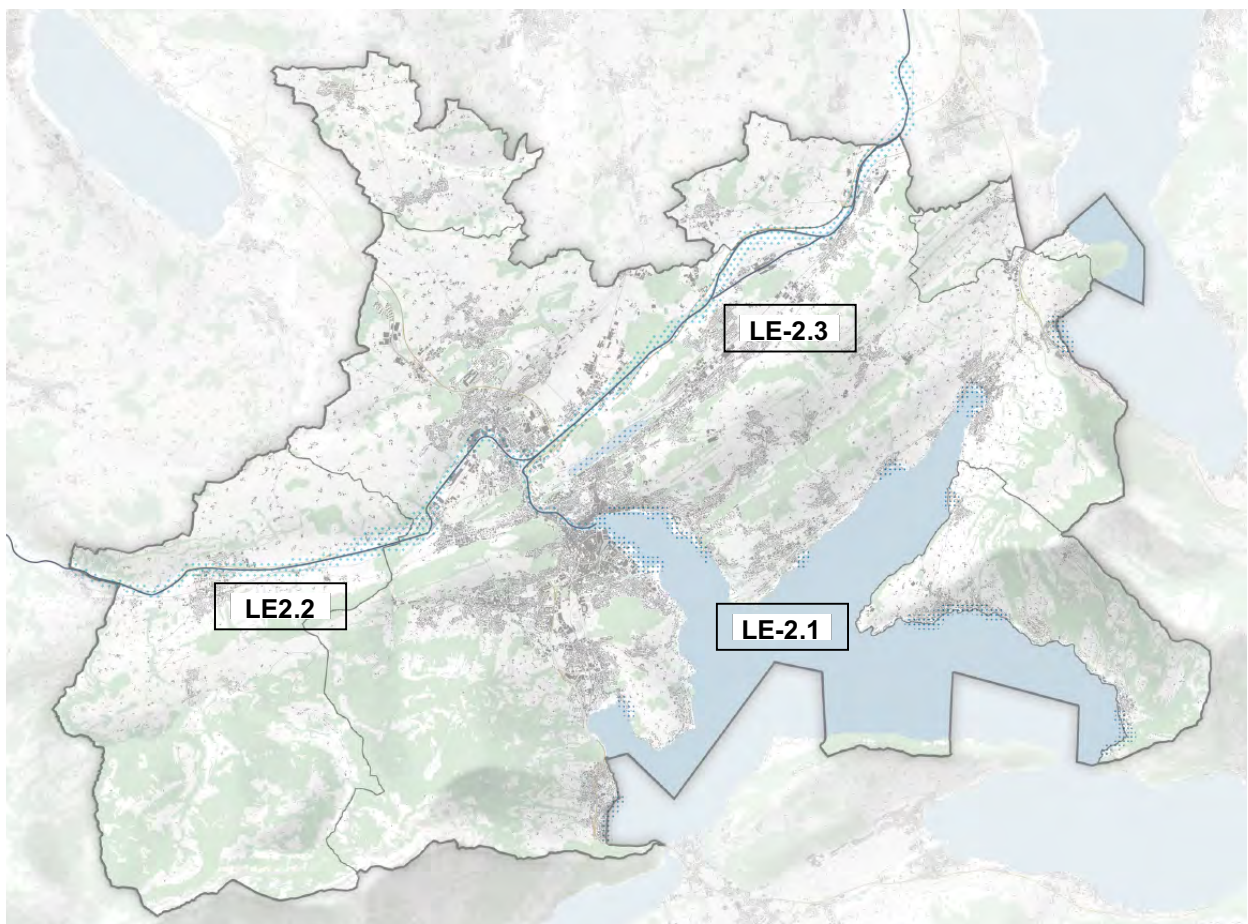


Abb: Seeufer- und Flussräume gemäss Zukunftsbild

Massnahmenbeschreibung

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

Die Seeufer- und Flussräume des Vierwaldstättersees, des Rotsees wie auch die Flussräume der Reuss und der Kleinen Emme erfüllen in gebietsweise unterschiedlicher Intensität verschiedene Aufgaben, z.B. Sicherung von Naturwerten, Hochwasserschutz, Land- und Forstwirtschaft, Naherholung, Sport und Tourismus.

Der Vierwaldstätter See ist eine einzigartige Natur- und Kulturlandschaft. Er ist identitätstiftend für die Agglomeration und etablierter, wichtiger Naherholungsraum. Ausgewiesene Uferbereiche weisen intensive Nutzungen auf. Seezugänglichkeit und Freizeitnutzung haben hohe Priorität. Zugleich ist der See wertvoller Lebensraum für Pflanzen und Tiere und fällt z.T. unter den Schutz der BLN-Gebiete. Entwicklungen am See folgen in Abstimmung mit dem Schutz- und Nutzungskonzept Vierwaldstätter See. Für die Agglomerationsgemeinden finden eine Überarbeitung der spezifischen Vorgaben sowie eine Abstimmung mit den jeweiligen Freiraumkonzepten statt.

Die Flussräume von Reuss und Kleiner Emme sind prägende Landschaftselemente in der Agglomeration. Ihnen kommt eine grosse Bedeutung als vielfältiger Lebensraum für Pflanzen und Tiere zu, sie erfüllen substantielle Aufga-

ben im Wasserhaushalt und dienen dem Hochwasserschutz. Zudem sind sie wichtige Freiräume der Agglomeration insbesondere für die Naherholung, die es noch zu etablieren gilt. Diese verschiedenen Nutzungs- und Schutzansprüche werden in Nutzungskonzepten aufeinander abgestimmt. Die Nutzungskonzepte werden mit den kantonalen Hochwasserschutzkonzepten und den Freiraumkonzepten im Kern- und Kernergänzungsraum der Agglomeration abgestimmt. Wo erforderlich, koordinieren die Anstössergemeinden oder koordiniert LuzernPlus diese Aufgaben gemeindeübergreifend.

Flussräume und naturnahe Erholungsschwerpunkte im Landschaftsraum bieten attraktive Ziele für die Naherholung. Die ÖV-Anbindungen und LV-Wege zu diesen Orten sind wo immer möglich zu fördern. Andererseits werden diese Orte oft mit dem MIV besucht. Damit die (naturnahen) Räume und angrenzenden Siedlungen möglichst wenig durch den MIV tangiert werden, erfolgen an ausgewählten Orten – in Abstimmung mit der jeweiligen ÖV- und LV-Erschliessung - eine gezielte MIV-Lenkung und ein Parkplatz-Reglement. Die Abstimmung muss grossräumig erfolgen.

**Massnahme:**

Die Anstössergemeinden des Vierwaldstättersees sowie der Flussräume der Reuss und der Kleinen Emme koordinieren gegebenenfalls zusammen mit LuzernPlus die unterschiedlichen Nutzungsansprüche. Das weiträumige Wesen der Gewässerräume empfiehlt eine gemeindeübergreifende Bearbeitung der Schutz- und Nutzungskonzepte.

Diese Konzepte umfassen insbesondere:

- Einteilung der Uferabschnitte (Typologie, Schutz- und Nutzungsprioritäten, Nutzungsintensität, Nutzerprofile)
- Abstimmung der verschiedenen Interessen und Funktionen (Erholung, Naturraum, Hochwasserschutz, Sicherheit, Energiegewinnung, Grundwasser, etc.)
- Erarbeitung von ökologischen Leitbildern und Aufwertungskonzepten für die unterschiedlichen Uferabschnitte
- Zugänglichkeit und Gestaltung der intensiven (urbanen) Seeufer Räume mit Einbindung in die Freiraumkonzepte für die Kern- und Kernergänzungsräume der Agglomeration; Zugänglichkeit LV und ÖV optimieren und sicherstellen, «Seeuferweg Inseli-Tribschen» prüfen und soweit möglich optimieren.
- Etablierung der Flussräume als wichtige Freiräume der Agglomeration, LV-Verbindungen, Zugänglichkeit, Nutzung und Gestaltung, sowie Einbindung in die Freiraumkonzepte für die Kern- und Kernergänzungsräume der Agglomeration;
- Konzentration der MIV-Zugänge mit Sammelparkierungen am geeigneten Ort (inkl. Besucherlenkung, Verbot der Zufahrt auf nicht dafür erwünschten Strassen oder Wegen, und spezifische Prüfung der Parkplatzbewirtschaftung, z.B. Parkleitsystem), Verkehrslenkung auf Strassen in Naherholungsgebieten, die in erster Linie der Land- und Forstwirtschaft dienen
- überkantonale Koordination der Bootsplätze und Konzentration an geeigneten Standorten

Die Schutz- und Nutzungskonzepte von Reuss und Kleiner Emme erfolgen in Abstimmung mit den kantonalen Planungen (Hochwasserschutz und Renaturierung Kleine Emme / Reuss). Nutzungskonzepte am Vierwaldstätter See folgen in Abstimmung mit dem Schutz- und Nutzungskonzept Vierwaldstätter See.

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

**LE-2.1-3D Vierwaldstättersee**

**LE-2.2-3D Kleine Emme**

(zwischen Thorenberg/Littau und Reusszopf verstärkte Freiraumnutzung durch bei Siedlungsentwicklung)

**LE-2.3-3D Reuss**

(inkl. Reuss zwischen Spreuerbrücke und Reusszopf sowie zwischen Reusszopf und Kantonsgrenze Aargau)

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

**Zuständigkeiten**

**Federführung:**

LuzernPlus (Gesamtkoordination)  
 Buchrain, Ebikon, Emmen, Gisikon, Hergiswil, Honau, Horw, Inwil, Küssnacht, Luzern, Malters, Meggen, Root

**Beteiligte Stellen:**

lawa, uwe, rawi, vif, Kantone SZ, NW, AG



Realisierung		
<b>Vorgehen / Meilensteine:</b> 1. Bei Bedarf: Erarbeiten von Nutzungskonzepten durch die Anstössergemeinden, ggf koordiniert durch LuzernPlus 2. Sicherung und Umsetzung der Massnahmen durch die Anstössergemeinden		
<b>Priorität:</b> <input checked="" type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2027) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Realisierungshorizont</b> Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	<b>Koordinationsstand:</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: R2, R6, L2 KA: R2-2, R6-3, R6-4, R6-5, L2-3, L2-4 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

Kosten	
<b>Kosten:</b> Franken (exkl. MWSt.): offen Genauigkeit: +/- %, offen Stand: offen	<b>An Finanzierung beteiligt:</b> <input type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 3G) <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e) <input checked="" type="checkbox"/> Region <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n) <input type="checkbox"/> Weitere:

Beurteilung	
<b>Relevanz</b> Behebung Schwachstellen: ungenügende Abstimmung der Nutzungsansprüche, grosser Erholungsdruck, fehlende Nutzungs-/Schutzkonzepte, qualitative Defizite, Nutzungskonflikte MIV/Tourismus/Natur und Landschaft Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich Umsetzung Strategie: SL7	<b>Qualitative Bewertung:</b> <input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz
<b>Wirkung</b> WK1: Verbesserung ÖV-/LV-Zugänglichkeit, Verbesserung der Erreichbarkeit WK2: Unterstützung der Akzeptanz und der Qualität der Siedlungsentwicklung nach innen WK3: keine Wirkung WK4: Reduktion der Luftschadstoff- und CO <sub>2</sub> -Emissionen, Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen	<b>Bewertung der Wirkung</b> WK1: schwache Wirkung WK2: schwache Wirkung WK3: keine Wirkung WK4: hinreichende Wirkung
<b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b> Abhängigkeiten: LE-2.3, LV-1.3i-3A; LV-1.3j-3A; LV-2.2f-3B; LV-2.2g-3A; LV-2.2e-3A; LV-2.2i-3B; LV-2.2h-3B Zielkonflikt mit MIV-2	

<b>Sonstiges</b>
<b>Literatur / Grundlegendokumente:</b> -
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> -

LE-3

Freizeiträume von regionaler Bedeutung

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, ARE-Code:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. LE-5.1, LE-5.2), (ARE-Code: 1061.2.193 – 1061.2.194)
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

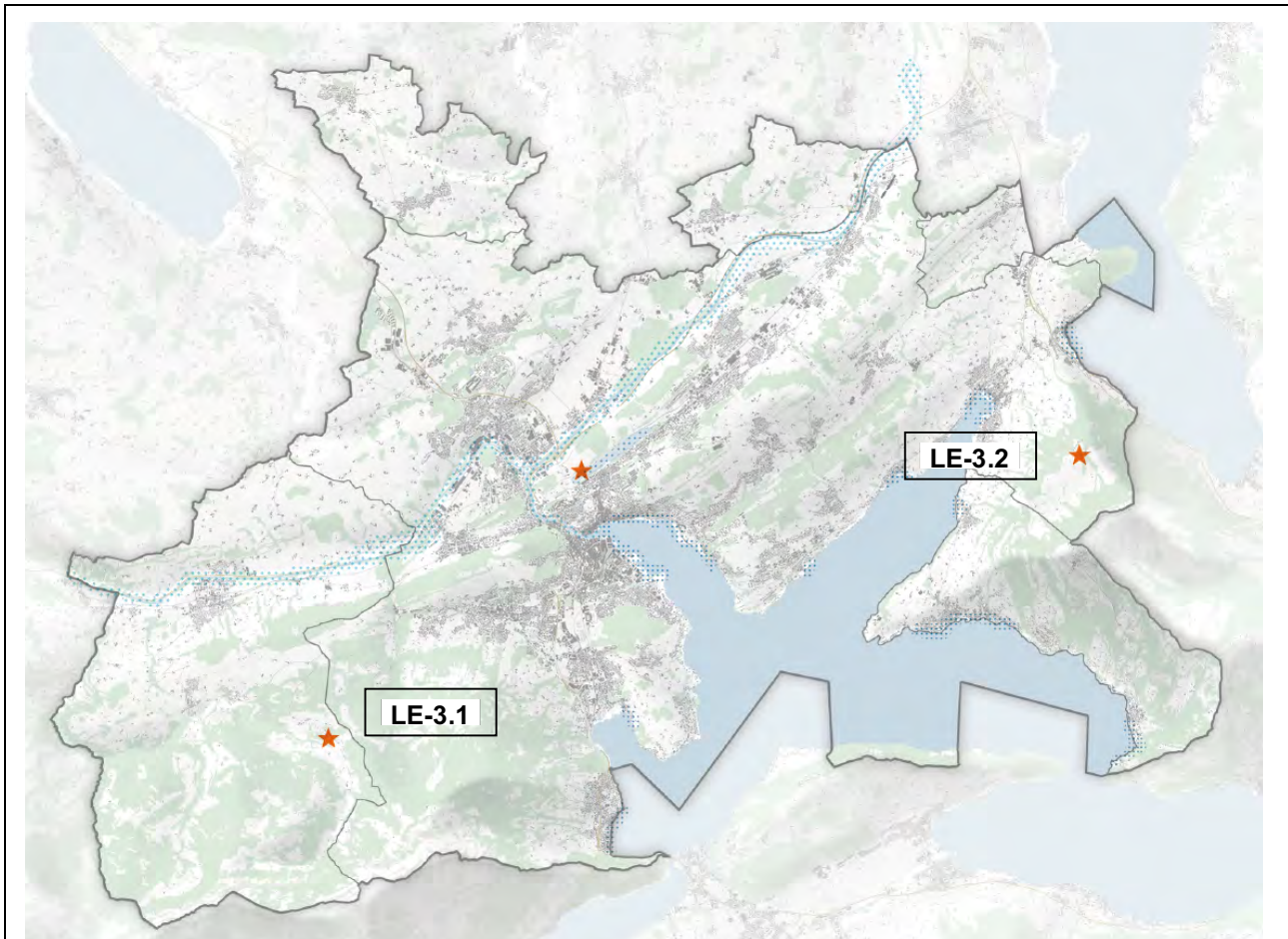


Abb: Freizeiträume von regionaler Bedeutung gemäss Zukunftsbild

Massnahmenbeschreibung

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

Rotsee, Eigenthal und Seebodenalp sind wichtige Freizeiträume der Agglomeration Luzern mit regionaler Bedeutung. Ebenfalls sind sie Räume mit hoher landschaftlicher Qualität. Ihre Funktion als wertvolle Lebensräume ist zu bewahren. Zugleich haben sie ein grosses Potenzial als Erlebnisräume für die Agglomerationsbevölkerung.

Es ist denkbar, dass an ausgewählten Standorten im Eigenthal und auf der Seebodenalp in Abstimmung mit den Naturwerten und der Landwirtschaft eine Qualifizierung und eventuell auch eine - räumlich konzentrierte - Intensivierung der Freizeitnutzung möglich ist. Unter Federführung von LuzernPlus werden die Potenziale ermittelt und deren Aktivierung geprüft.

Eine nachhaltige Freizeitnutzung wird umgesetzt. Die intensiven Nutzungen (Restauration, Parkierung) sind an geeigneten Orten räumlich zu konzentrieren. Es wird mittels Bus oder Luftseilbahn ein attraktiver ÖV saison- und nutzungsabhängig gewährleistet.

Beim Rotsee ist davon auszugehen, dass nach der Umsetzung der Planungen „Naturarena Rotsee“ geeignete Rahmenbedingungen vor Ort vorhanden sind. Schutz und Nutzung sind aufeinander abgestimmt.

**Massnahme:**

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

- nachhaltige Nutzung im Bereich Freizeit und Tourismus, Sommer und Winter
- Konzepterarbeitung in Abhängigkeit und unter Berücksichtigung von Land-/Alpwirtschaft und Naturwerten.
- primäre Förderung saison- und nutzungsabhängiger ÖV-Erschliessung (und Erreichbarkeit der Talstation Seebodenalp)
- Konzentration möglicher intensiver Nutzungen (Restauration, Parkierung) an geeigneten Orten
- Zugängerlenkung bzw. Besucherlenkung MIV (verträgliche Einbindung der MIV-Infrastrukturen ins Landschaftsbild, minimale Beeinträchtigung von Natur und Landschaft)
- Die Parkplatzbewirtschaftung für Verkehrssteuerung MIV bei Erholungsschwerpunkten wird spezifisch geprüft. Insbesondere an Spizentagen kann eine Parkplatzbewirtschaftung sinnvoll sein. Der Entscheid über die Parkplatzbewirtschaftung obliegt der Standortgemeinde.
- Kostenbeteiligung an der regional bedeutenden Infrastruktur

Es handelt sich um folgende Freizeiträume von regionaler Bedeutung:

**LE-3.1-3D Eigenthal** (Schwarzenberg, Kriens, Hergiswil) (Bedeutung für die Agglomeration)

**LE-3.2-3D Seebodenalp** (Küssnacht) (Bedeutung v.a. für Seegemeinden und Raum Küssnacht)

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

**Zuständigkeiten**

**Federführung:**

LuzernPlus (Koordination)  
 Standortgemeinden Schwarzenberg, Kriens, Hergiswil und Küssnacht SZ

**Beteiligte Stellen:**

lawa, uwe, rawi, vif sowie Dienststellen der Kantone Nidwalden und Schwyz

**Realisierung**

**Vorgehen / Meilensteine:**

1. Erarbeiten von Konzepten durch LuzernPlus gemeinsam mit den Standortgemeinden v.a. Schwarzenberg und Küssnacht
2. Umsetzung Massnahmen durch Standortgemeinden resp. LuzernPlus (z.B. Finanzierung)

**Priorität:**

- vor 2019
- A (2019 – 2022)
- B (2023 – 2026)
- C (ab 2027)
- Daueraufgabe

**Realisierungshorizont**

Vorprojekt:  
 Baubeginn:  
 Inbetriebnahme:

**Koordinationsstand:**

- Vororientierung
  - Zwischenergebnis
  - Festsetzung (zwingend bei A)
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ja Kap:R2, R6  
 KA: R2-2, R6-4, R6-5
  - nein > Verankerung in:

Kosten	
<p><b>Kosten:</b>                      Franken (exkl. MWSt.): offen                      Genauigkeit: +/- %, offen                      Stand: offen</p>	<p><b>An Finanzierung beteiligt:</b></p> <p><input type="checkbox"/> Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 3G)  <input checked="" type="checkbox"/> Kanton(e)  <input checked="" type="checkbox"/> Region  <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde(n)  <input type="checkbox"/> Weitere:</p>

Beurteilung	
<p><b>Relevanz</b>                      Behebung Schwachstellen: Ungenügende Abstimmung der Nutzungsansprüche, grosser Erholungsdruck, Nutzungskonflikte, un gelenkte Erholungsnutzung                      Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich                      Umsetzung Strategie: SL7</p>	<p><b>Qualitative Bewertung:</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz  <input type="checkbox"/> grosse Relevanz  <input checked="" type="checkbox"/> mittlere Relevanz  <input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p><b>Wirkung</b>                      WK1: Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs, Verbesserungen bezüglich der Auswirkungen des MIV, Verbesserung der Erreichbarkeit, Verbesserung der Intermodalität                      WK2: Unterstützung der Akzeptanz und der Qualität der Siedlungsentwicklung nach innen                      WK3: keine Wirkung                      WK4: Reduktion der Luftschadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emissionen, Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen</p>	<p><b>Bewertung der Wirkung</b>                      WK1: schwache Wirkung                      WK2: schwache Wirkung                      WK3: keine Wirkung                      WK4: bedeutende Wirkung</p>
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b>                      Koordination mit LE-4</p>	

Sonstiges
<p><b>Literatur / Grundlagendokumente:</b>                      -</p>
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b>                      -</p>

LE-4

Zugänglichkeit Tourismusschwerpunkte von nationaler Bedeutung optimieren

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, ARE-Code:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. LE-7.1 – LE-7.3), (ARE-Code: 1061.2.197 – 1061.2.199)
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

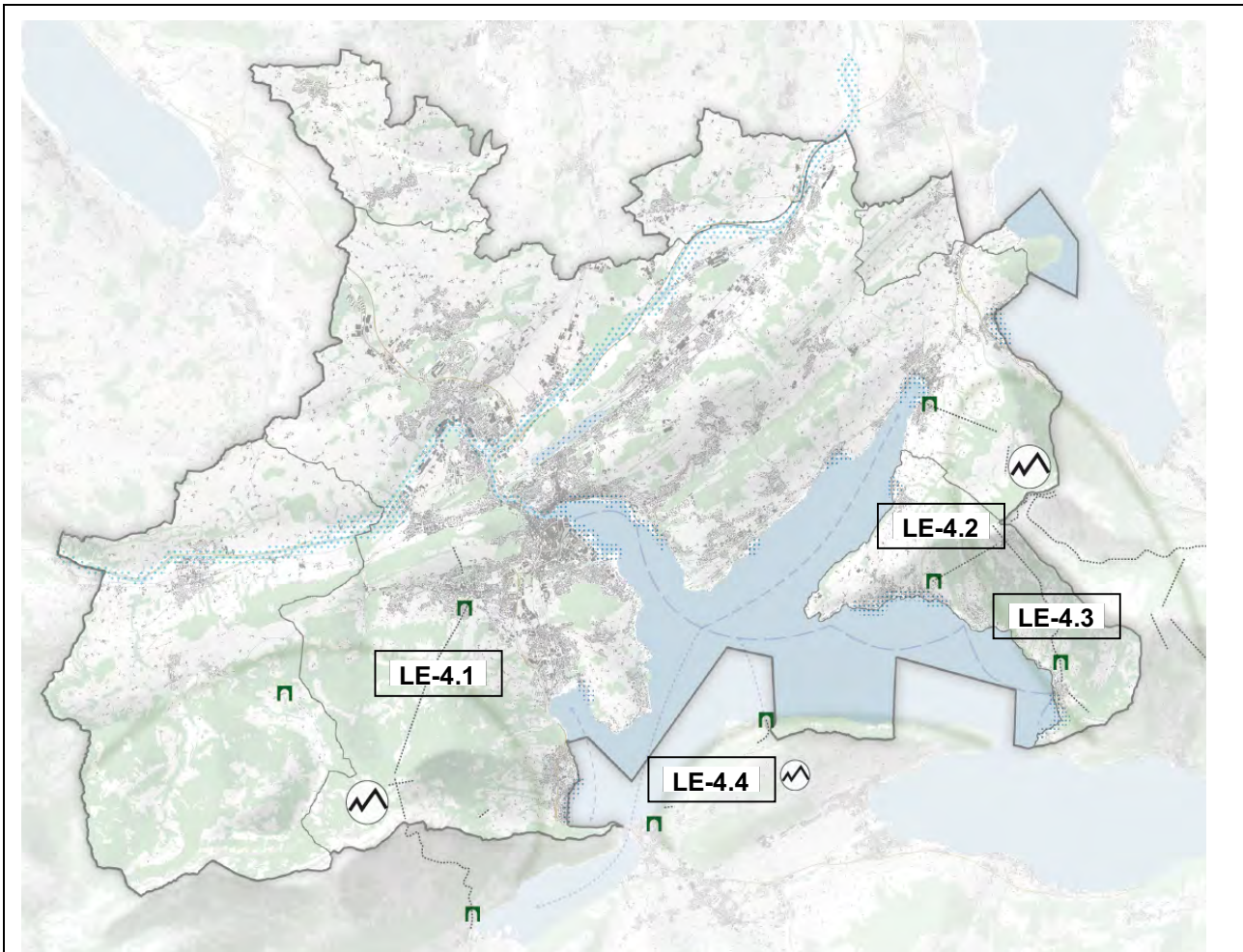


Abb. Tourismus- und Freizeiträume von (inter)nationaler Bedeutung gemäss Zukunftsbild

**Massnahmenbeschrieb**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

Die Agglomeration Luzern weist verschiedene Eingangstore zu Tourismusschwerpunkten von nationaler und internationaler Ausstrahlung aus. Attraktive Zugänge dazu und eine gute Gestaltung dieser Eingangstore und der angrenzenden Aussenräume sind wichtig.

Die Verkehrserschliessung dieser Tourismusräume durch den ÖV (Bahn, Bus, Schiff) mit Anschluss an den Bahnhof Luzern ist primär zu fördern.

**Massnahme:**

Die Standortgemeinden der touristischen Eingangstore zum Pilatus (Kriens), zur Rigi (Weggis, Vitznau) und zum Bürgenstock achten auf eine optimale Zugänglichkeit:



- Anbindung der Luftseil- und Standseilbahnen an den ÖV prüfen und bei Bedarf verbessern inkl. Ausrichtung auf den Bahnhof Luzern
- Gestaltung attraktiver, sicherer und behindertengerechter Fusswege von den Haltestellen des ÖV zu den touristischen Transportanlagen
- Anbindung an LV prüfen und bei Bedarf verbessern
- Gestaltung der Aussenräume an den „Eingangstoren Tourismus“ verbessern (Adresse / Identität herstellen)
- Lenkung Zufahrt MIV in Koordination mit Angebot ÖV, Beeinträchtigung von Naturwerten und Wohnquartieren minimieren
- spezifische Prüfung der Parkplatzbewirtschaftung für Verkehrssteuerung MIV
- Koordination mit den Gemeinden in Erholungsgebieten ausserhalb des Kantons LU

Es handelt sich im Agglomerationsraum um folgende Gebiete :

**LE-4.1-3D Kriens Pilatusbahnen**

**LE-4.2-3D Weggis Luftseilbahn Rigi Kaltbad**

**LE-4.3-3D Vitznau Rigibahn**

**LE-4.4-3D Bürgenstock**

**Typ: infrastrukturell**

**Typ: nicht infrastrukturell**

#### Zuständigkeiten

##### Federführung:

Kriens, Weggis, Vitznau, Stansstad, Ennetbürgen

##### Beteiligte Stellen:

VVL, vif , touristische Transportunternehmen, Luzern-Plus, Kanton Nidwalden

#### Realisierung

##### Vorgehen / Meilensteine:

1. Bezeichnung von allfälligen Schwachstellen durch die Standortgemeinden
2. Realisierung von Massnahmen zur Behebung der Schwachstellen

##### Priorität:

- vor 2019
- A (2019 – 2022)
- B (2023 – 2026)
- C (ab 2027)
- Daueraufgabe

##### Realisierungshorizont

Vorprojekt:  
 Baubeginn:  
 Inbetriebnahme:

##### Koordinationsstand:

- Vororientierung
  - Zwischenergebnis
  - Festsetzung (zwingend bei A)
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ja Kap: R6 KA: R6-2 bis R6-5
  - nein > Verankerung in:

#### Kosten

##### Kosten:

Franken (exkl. MWSt.): offen  
 Genauigkeit: +/- %, offen  
 Stand: offen

##### An Finanzierung beteiligt:

- Bund (gestützt auf Leistungsvereinbarung AP 3G)
- Kanton(e)
- Region
- Gemeinde(n)
- Weitere:

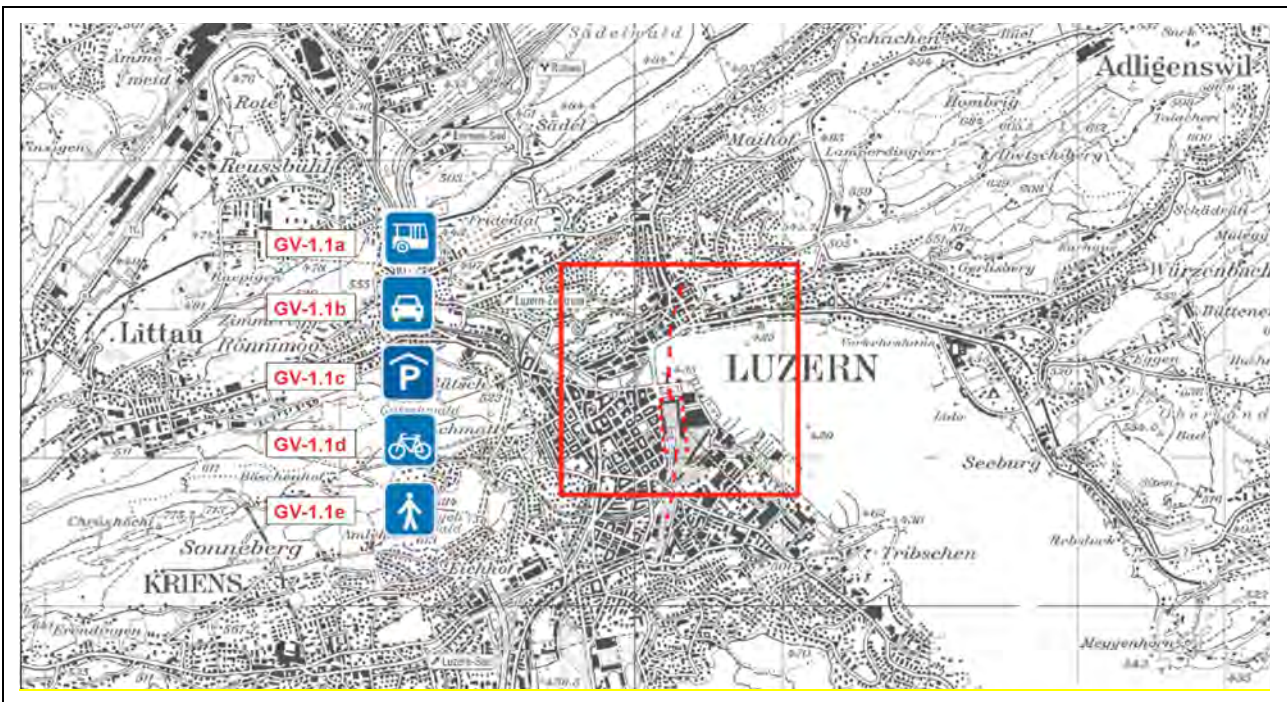
<b>Beurteilung</b>	
<p><b>Relevanz</b></p> <p>Behebung Schwachstellen: nicht attraktive Zugänge zu touristischen Eingangstoren, ungenügende Anbindung ÖV/LV, ungenügende Gestaltung der Aussenräume, ungenügende MIV-Lenkung</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich</p> <p>Umsetzung Strategie: SL7, MIV7</p>	<p><b>Qualitative Bewertung:</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p><b>Wirkung</b></p> <p>WK1: Verbesserungen im Fuss-/Veloverkehr, Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs, Verbesserung der Erreichbarkeit, Verbesserung der Intermodalität</p> <p>WK2: Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume</p> <p>WK3: Erhöhung der objektiven Sicherheit</p> <p>WK4: Reduktion der Luftschadstoffe und CO<sub>2</sub>-Emissionen</p>	<p><b>Bewertung der Wirkung</b></p> <p>WK1: bedeutende Wirkung</p> <p>WK2: schwache Wirkung</p> <p>WK3: schwache Wirkung</p> <p>WK4: hinreichende Wirkung</p>
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b></p> <p>Koordination mit LE-3</p>	
<b>Sonstiges</b>	
<p><b>Literatur / Grundlagendokumente:</b></p> <p>-</p>	
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p> <p>-</p>	

**Massnahmen Gesamtverkehrskonzepte**

**GV-1.1**

**GVK Agglomerationszentrum Luzern (Anpassungen im Zusammenhang mit der Realisierung des Durchgangsbahnhofs)**

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, ARE-Code:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. GV-1.3), ARE-Code: -
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung	
<b>Ausgangslage / Zielsetzung:</b>	
<p>Das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern wird in den sechs Teilprojekten, „Markt, Angebot und Rollmaterial“, „Infrastruktur“, „Finanzierung“, „Kommunikation und Lobbying“, „Verkehr und Umfeld“ und „Gesetzgebung“ bearbeitet.</p> <p>Der Durchgangsbahnhof wirkt sich auf das gesamte Verkehrssystem in der Agglomeration Luzern aus. Im Teilprojekt Verkehr und Umfeld wurden Lösungen für die Abwicklung des Verkehrs im Umfeld des Bahnhofs Luzern nach der Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs aufgezeigt. Die Zufahrt zur zentralen öV-Umsteigedrehscheibe am Bahnhof Luzern ist stark überlastet. Nach der Realisierung des Durchgangsbahnhofs sollen rund 50 % mehr Passagiere den Bahnhof Luzern benutzen. Im Teilprojekt Verkehr und Umfeld wird aufgezeigt, wie die grösseren Personenströme im Umfeld des Bahnhofs abgewickelt werden. Es werden dabei sowohl Lösungen für den öffentlichen Busverkehr, den Langsamverkehr und den motorisierten Individualverkehr ausgearbeitet.</p>	
Massnahmen (in Abklärung)	
1. GV-1.1a-3C	Bussystem (betrieblich)
2. GV-1.1b-3C	Anpassungen Infrastruktur Strasse inkl. Bus und Taxi
3. GV-1.1c-3C	Anpassungen Infrastruktur Parkierung MIV und Kiss and Ride
4. GV-1.1d-3C	Anpassungen Veloverkehr
5. GV-1.1e-3C	Anpassungen Fussverkehr

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

**Zuständigkeiten**

<b>Federführung:</b> vif	<b>Beteiligte Stellen:</b> VVL, Stadt Luzern, Transportunternehmen, Dritte (z.B. Eigentümer Parkhäuser)
-----------------------------	--

**Realisierung**

**Vorgehen/Meilensteine:**

1. Studie 2012 / 2013
2. Projekterarbeitung 2013 – 2016

<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> vor 2019 <input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Realisierungshorizont</b> Vorprojekt: ab 2025 Baubeginn: ab 2035 (mit den Bauarbeiten kann erst nach den Tiefbauarbeiten zusammen mit der Wiederherstellung des Bahnhofplatzes begonnen werden) Inbetriebnahme: ca. 2037 <hr/> <b>Reifegrad</b> <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	<b>Koordinationsstand:</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M5 KA: 5-2 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:
--	---	--

**Kosten**

<b>Kosten:</b> 20 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2012	<b>Finanzierung:</b> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">35%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">7'000'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton*</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde*</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil TUs*</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> * Kostenteiler noch genau zu definieren	Anteil Bund	35%	7'000'000 Fr.	Anteil Kanton*	%	Fr.	Anteil Region	%	Fr.	Anteil Gemeinde*	%	Fr.	Anteil TUs*	%	Fr.
Anteil Bund	35%	7'000'000 Fr.														
Anteil Kanton*	%	Fr.														
Anteil Region	%	Fr.														
Anteil Gemeinde*	%	Fr.														
Anteil TUs*	%	Fr.														

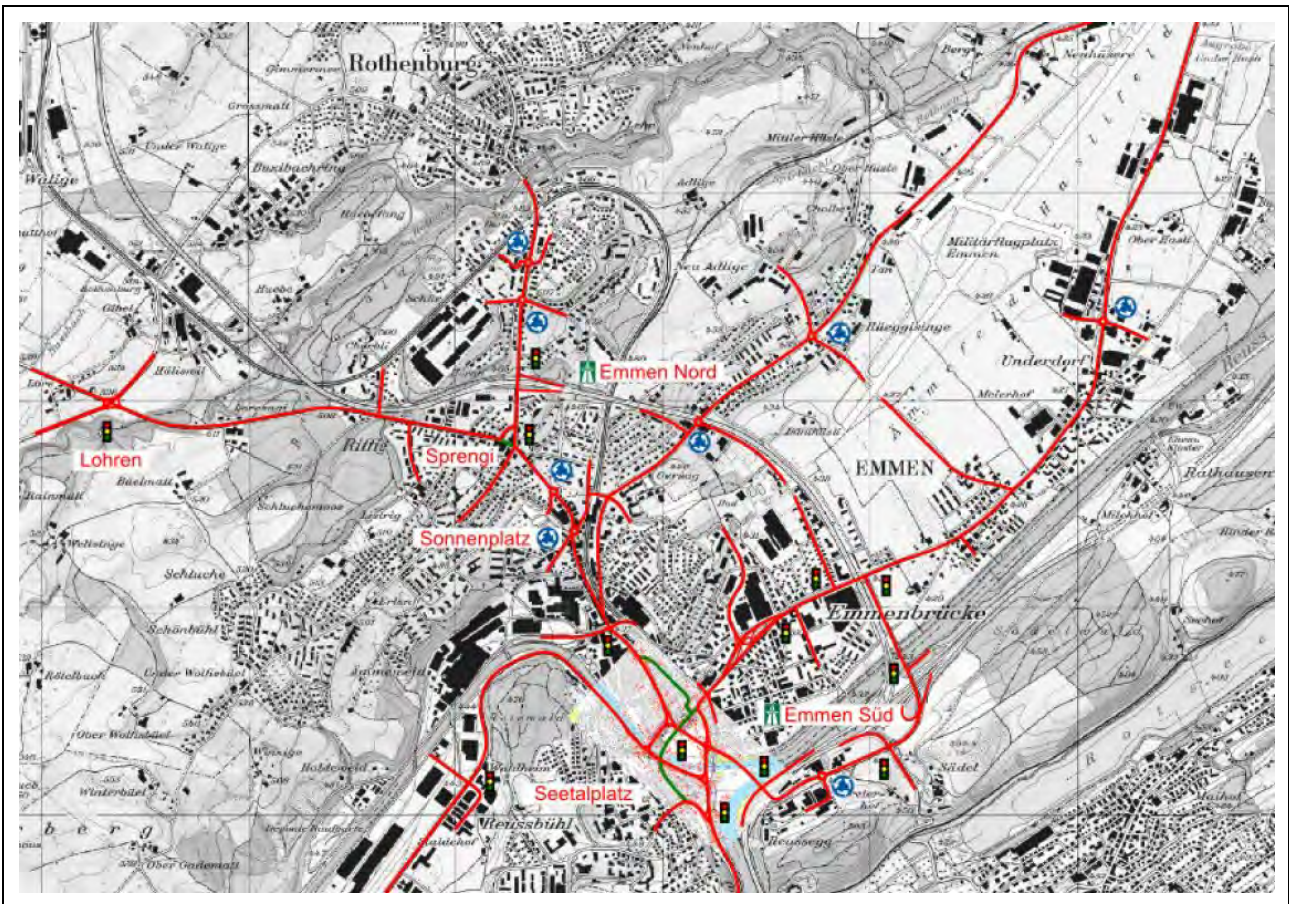
<b>Beurteilung</b>	
<p><b>Relevanz</b></p> <p>Behebung Schwachstellen: siehe Karte Schwachstellen MIV und ÖV</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich</p> <p>Umsetzung Strategie: MIV5, LV3</p>	<p><b>Qualitative Bewertung:</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p><b>Wirkung</b></p> <p>WK1: Die Anpassungen des Gesamtverkehrssystems auf den Durchgangsbahnhof Luzern ermöglicht den maximalen verkehrlichen Nutzen für diese Schlüssel-massnahme.</p> <p>WK2: Durch die Stärkung des öV wird die Siedlungsentwicklung auf Zentren und Achsen konzentriert. Dies wirkt der Zersiedlung entgegen. Durch die Entlastung der Strassen gewinnt der öffentliche Raum.</p> <p>WK3: Durch die verbesserte und auf den Durchgangsbahnhof abgestimmte Verkehrsorganisation resultiert eine Verbesserung der Verkehrssicherheit insbesondere auf dem Bahnhofplatz.</p> <p>WK4: Durch den flüssigeren Verkehrsablauf kann der Ausstoss von Luftschadstoffen und CO<sub>2</sub> sowie die Emission von Lärm verringert werden.</p>	<p><b>Bewertung der Wirkung</b></p> <p>WK1: bedeutende Wirkung</p> <p>WK2: hinreichende Wirkung</p> <p>WK3: bedeutende Wirkung</p> <p>WK4: hinreichende Wirkung</p>
<p><b>Machbarkeit</b></p> <p>Wird im Rahmen der Projekterarbeitung und des Vorprojekts nachgewiesen.</p>	
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- «ÖV-2 Durchgangsbahnhof Luzern AS2030»</li> <li>- Koordination mit den weiteren GVK in der Agglomeration Luzern (s. Massnahmen GV-1)</li> </ul>	
<b>Sonstiges</b>	
<p><b>Literatur / Grundlagendokumente:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Studie zur Optimierung des Bahnhofplatzes, Februar 2009</li> <li>- ÖV-Bericht 2014 bis 2017, 12. November 2013</li> <li>- Konzept AggloMobil tre; Verkehrsverbund Luzern, 2015</li> <li>- Kantonaler Richtplan 2009, teilrevidiert 2015</li> </ul>	
<p><b>Quantitative Angaben:</b></p> <p>-</p>	
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p> <p>-</p>	



GV-1.2

Gesamtverkehrskonzept Luzern Nord

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, ARE-Code:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, ARE-Code:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung (Monitoring und Controlling: Kanton, Gemeinden, ev. Engpassbeseitigung Nationalstrasse)



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Der Norden der Agglomeration Luzern ist ein Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung und soll sich zum zukunftsgerichteten Stadtzentrum Luzern Nord entfalten. Für dieses Gebiet liegt der Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord vor, der vom Kanton Luzern und den beiden Gemeinden Emmen und Luzern im Dezember 2010 verabschiedet wurde. Er ist ein gemeindeübergreifendes Planungsinstrument zur Koordination der Aspekte Siedlungsentwicklung, Städtebau, Verkehr, Hochwasserschutz und Freiraumgestaltung. Der Masterplan basiert auf den Ergebnissen einer Testplanung, die von Juni 2008 bis März 2009 durchgeführt wurde. Im Siedlungsleitbild der Gemeinde Emmen von 2014 wird die Entwicklung bis 2030 aufgezeigt.

Der Seetalplatz ist der Knotenpunkt lokaler, regionaler und überregionaler Verkehrsströme im Kanton Luzern. Der Kanton Luzern wird mit dem laufenden grossen Bauvorhaben am Seetalplatz einen umfassenden Hochwasserschutz sowie ein leistungsfähiges, siedlungsverträgliches und sicheres Verkehrssystem realisieren. Das Grossbauprojekt schafft die Voraussetzung für eine wirtschaftlich nachhaltige Entwicklung, erhöht die Wohn- und Freizeitqualität und verbessert die Umweltsituation:

- Verkehrswachstum MIV von 25% bis 2030 kann bewältigt werden
- Qualität des Bussystems sichern, wo möglich Busbevorzugungsmassnahmen, stabile Fahrzeiten



<ul style="list-style-type: none"> <li>- Attraktive Umsteigemöglichkeit am Bahnhof Emmenbrücke</li> <li>- Direktere, sichere und wenn möglich separate Linienführung für den Langsamverkehr</li> <li>- Verkehrliche Voraussetzung für die Entwicklung des Entwicklungsschwerpunkts Luzern Nord schaffen</li> <li>- Verbesserung der Verkehrssicherheit</li> <li>- Bessere Gestaltung und Nutzung der Verkehrsflächen</li> <li>- Umweltbelastungen (z.B. Lärm) im Gemeindeteil Reussbühl reduzieren oder beheben</li> </ul> <p>Neben dem Seetalplatz sind im Zentrum Luzern Nord verschiedene Siedlungs- und Verkehrsprojekte in Umsetzung bzw. geplant. Aufgrund der starken Dynamik ist es von grosser Bedeutung, dass für dieses Gebiet ein Monitoring und Controlling zur Verkehrs- und Siedlungsentwicklung eingeführt wird. Daraus können u.a. Massnahmen abgeleitet werden, welche in die nächsten Bauprogramme und Agglomerationsprogramme einfließen können.</p>	
<p><b>Massnahme:</b></p> <p><b>Massnahme GV-1.2-3D: LuzernNord, Monitoring und Controlling</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoring und Controlling auf der Basis des erarbeiteten Monitoringkonzepts für die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung (2015). Instrument für die Baubewilligungsbehörden.</li> <li>• Steuerung und Koordination der LSA im Rahmen von Massnahmen des AP LU (u.a. Seetalplatz)</li> </ul>	
<input type="checkbox"/> <b>Typ: infrastrukturell</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>Typ: nicht infrastrukturell</b>

Zuständigkeiten	
Federführung: Gemeinde Emmen, Stadt Luzern, vif	Beteiligte Stellen: LuzernPlus, VVL

Realisierung		
<p><b>Vorgehen/Meilensteine:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Monitoringkonzept LuzernNord 2015</li> <li>- Instrument für die Baubewilligungsbehörde 2016</li> <li>- Einführung des Monitorings und Controllings ab 2016</li> </ul>		
<p><b>Priorität:</b></p> <input type="checkbox"/> vor 2019 <input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	<p><b>Realisierungshorizont</b></p> Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme: <hr/> <p><b>Reifegrad</b></p> <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	<p><b>Koordinationsstand:</b></p> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Monitoringkonzept LuzernNord 2015

Kosten																
<p><b>Kosten:</b></p> Monitoring und Controlling: 50'000 – 60'000 Franken/Jahr Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2016	<p><b>Finanzierung:</b></p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund*</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton*</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde(n)*</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> <p>* Kostenteiler noch genau zu definieren</p>	Anteil Bund*	%	Fr.	Anteil Kanton*	%	Fr.	Anteil Region	%	Fr.	Anteil Gemeinde(n)*	%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund*	%	Fr.														
Anteil Kanton*	%	Fr.														
Anteil Region	%	Fr.														
Anteil Gemeinde(n)*	%	Fr.														
Anteil	%	Fr.														

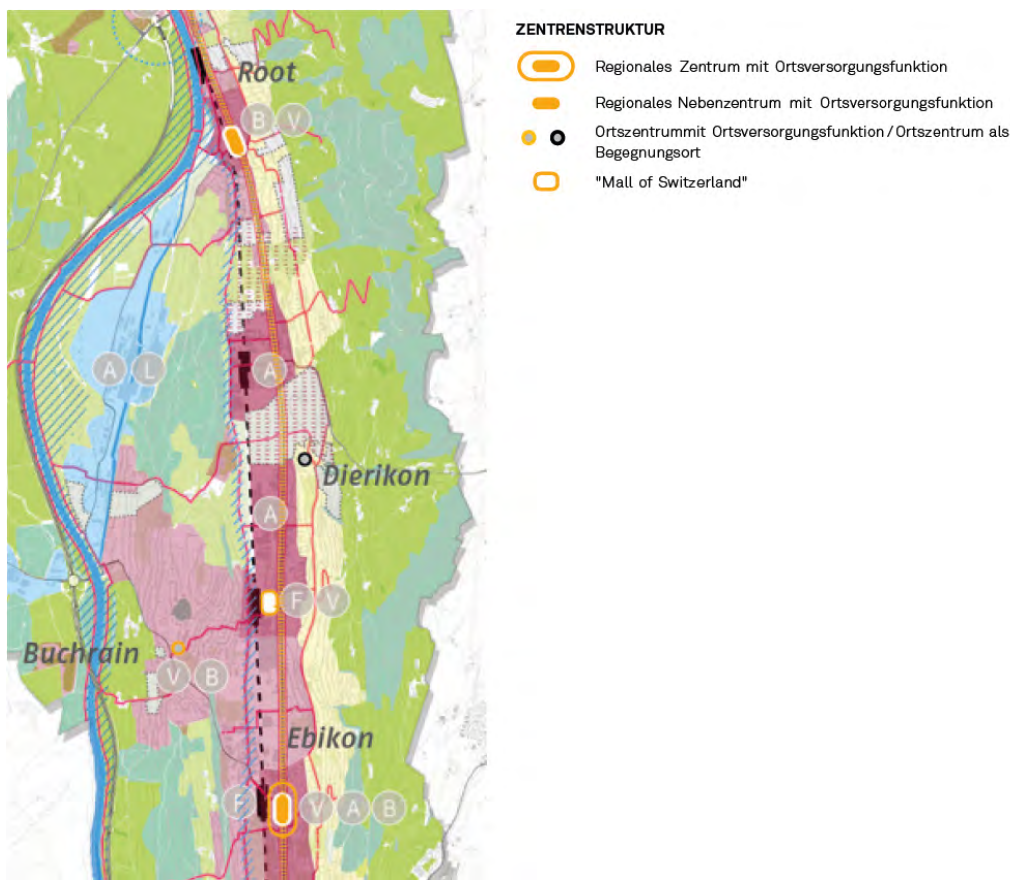
<b>Beurteilung</b>	
<p><b>Relevanz</b></p> <p>Behebung Schwachstellen: siehe auch Karte Schwachstellen MIV und ÖV</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich</p> <p>Umsetzung Strategie: MIV5, LV3, SL5</p>	<p><b>Qualitative Bewertung:</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p><b>Wirkung</b></p> <p>WK1: Dank der Massnahmen kann das Gesamtverkehrssystem im Gebiet Luzern Nord optimiert und insbesondere der öffentliche Verkehr gefördert und ausgebaut werden. Dieses dicht besiedelte Gebiet wird besser und zuverlässiger erreichbar. Die Reisezeiten werden berechenbarer.</p> <p>WK2: Die Wohn- und Arbeitszonen können aufgewertet werden. Durch die Stärkung des ÖV wird die Siedlungsentwicklung auf Zentren und Achsen konzentriert.</p> <p>WK3: Aus der Massnahme resultiert gegenüber heute auch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit.</p> <p>WK4: Die angestrebte Veränderung des Modalsplits aufgrund der Förderung des öffentlichen Verkehrs und die Attraktivierung des Langsamverkehrs bringt eine allgemeine Verbesserung der Lärm- und Luftbelastung mit sich.</p>	<p><b>Bewertung der Wirkung</b></p> <p>WK1: Bedeutende Wirkung</p> <p>WK2: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK3: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK4: Hinreichende Wirkung</p>
<p><b>Machbarkeit</b></p> <p>-</p>	
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte</b></p> <p>Koordination mit den weiteren GVK in der Agglomeration Luzern (s. Massnahmen GV-1)</p>	
<b>Sonstiges</b>	
<p><b>Literatur / Grundlagendokumente:</b></p> <p>- Monitoringkonzept LuzernNord, Stand Mai 2015</p>	
<p><b>Quantitative Angaben:</b></p> <p>-</p>	
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p> <p>-</p>	

GV-1.3

Gesamtverkehrskonzept Luzern Ost

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, ARE-Code:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, ARE-Code:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung (GVK: Kanton, Region und Gemeinden; Monitoring/Controlling: Kanton, Gemeinden, ev. Engpassbeseitigung Nationalstrasse)

Zentrenstruktur gemäss Leitbild Luzern Ost (Stand 23. Juni 2015)



Massnahmenbeschreibung

**Ausgangslage**

Die verkehrliche Situation von Luzern Ost ist von drei Achsen geprägt: Von der Autobahn, der Kantonsstrasse und der S-Bahn. Während den Stosszeiten entstehen bei den Autobahnanschlüssen Buchrain und teilweise auch in Gisikon - Root Rückstaus. Ebenso sind die Ortszentren in den Stosszeiten ausgelastet. Im Bauprogramm 2015-2018 für die Kantonsstrassen sind in Ebikon Projekte zur Anpassung des Strassenraums und zur Optimierung des öV enthalten. Im öV-Bericht 2014-17 sind als wichtigste Massnahmen die Verlängerung der Trolleybuslinie 1 nach Ebikon und der neue Bushub Ebikon enthalten.

**Zielsetzung**

Im Gesamtverkehrskonzept Luzern Ost werden Übersichten (Belastungen, Verkehrsaufkommen, etc.) erarbeitet sowie Abhängigkeiten, Zielkonflikte und Schnittstellen erkannt und aufgezeigt. Als Resultat entsteht ein Massnahmenpaket Gesamtverkehr zur Umsetzung.

<p><b>Ziele:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Siedlungsentwicklung und Verkehr aufeinander abstimmen</li> <li>- Aufeinander abgestimmtes Verkehrssystem aller sieben Gemeinden</li> <li>- Übersicht erarbeiten und bewahren</li> <li>- Leistungspässe ermitteln und erkennen sowie flankierende Massnahmen ausarbeiten</li> <li>- Entflechtung des motorisierten und öffentlichen Verkehrs mit Ableitung von allfälligen Massnahmen</li> <li>- Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs, namentlich durch Ausbau von schnellen, attraktiven und sicheren Verbindungen innerhalb und zwischen den Ortschaften</li> <li>- Einführung eines Verkehrs-System-Managements</li> <li>- Controlling aufbauen, u.a. für Fahrtenkontingente</li> </ul> <p><b>Grundhaltung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die heutige Netzstruktur ist auch die zukünftige.</li> <li>- Der Verkehr ist angebotsorientiert zu lenken.</li> <li>- Raumverträgliche Verkehrsabwicklung ermöglichen.</li> <li>- Modal-Split des öffentlichen Verkehrs im betreffenden Raum auf 30% erhöhen (gemäss Ziel des Agglomerationsprogramm Luzern)</li> </ul>		
<p><b>Massnahme:</b></p> <p><b>Massnahme GV-1.3a-3V: LuzernOst, Erarbeitung Gesamtverkehrskonzept</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzepts für den Raum Luzern Ost. Definition von aufeinander abgestimmten Massnahmen in den Bereichen MIV, ÖV und LV. Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung.</li> </ul> <p><b>Massnahme GV-1.3b-3D: LuzernOst, Monitoring und Controlling</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoringkonzept für die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Instrument für die Baubewilligungsbehörden</li> </ul> <p><b>Massnahme GV-1.3c-3V: LuzernOst, Steuerung und Koordination der LSA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Steuerung und Koordination der LSA im Raum Luzern Ost</li> </ul>		
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"><input type="checkbox"/> <b>Typ: infrastrukturell</b></td> <td style="width: 50%; border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> <b>Typ: nicht infrastrukturell</b></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> <b>Typ: infrastrukturell</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>Typ: nicht infrastrukturell</b>
<input type="checkbox"/> <b>Typ: infrastrukturell</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>Typ: nicht infrastrukturell</b>	

Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>LuzernPlus, vif, Ebikon, Dierikon, Buchrain, Root, Gisikon, Honau, Inwil</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>VVL</p>

Realisierung		
<p><b>Vorgehen/Meilensteine:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gesamtverkehrskonzept 2016-2017</li> <li>- Monitoring und Controlling ab 2016</li> <li>- Projektierung und Realisierung von Massnahmen ab 2016</li> </ul>		
<p><b>Priorität:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> vor 2019 (GVK und Steuerung)</li> <li><input type="checkbox"/> A (2019 – 2022)</li> <li><input type="checkbox"/> B (2023 – 2026)</li> <li><input type="checkbox"/> C (ab 2027)</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe (Monitoring und Controlling)</li> </ul>	<p><b>Realisierungshorizont</b></p> <p>Vorprojekt:</p> <p>Baubeginn:</p> <p>Inbetriebnahme:</p> <hr/> <p><b>Reifegrad</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> 1</li> <li><input type="checkbox"/> 2</li> </ul>	<p><b>Koordinationsstand:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Vororientierung</li> <li><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)</li> </ul> <p>Aufnahme in den Kantonalen Richtplan</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> ja Kap:</li> <li><input type="checkbox"/> nein &gt; Verankerung in:</li> </ul>

Kosten																
<p><b>Kosten:</b>  <b>Gesamtverkehrskonzept:</b> 300'000 Franken (exkl. MWSt.)  <i>Stand:</i> 2016</p> <p><b>Monitoring und Controlling:</b> 50'000 – 60'000 Franken/                      Jahr                      Genauigkeit: +/- 50%  <i>Stand:</i> 2016</p> <p><b>Steuerung:</b> 0.5 Mio. Franken (exkl. MWSt.)                      Genauigkeit: +/- 50%  <i>Stand:</i> 2016</p>	<p><b>Finanzierung Gesamtverkehrskonzept:</b></p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">50%</td> <td style="text-align: right;">150'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde(n)</td> <td style="text-align: center;">50%</td> <td style="text-align: right;">150'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> <p><b>Finanzierung Monitoring und Controlling:</b>                      Kostenteiler noch zu definieren</p> <p><b>Finanzierung Steuerung</b>                      Anteil Kanton: 100%</p>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	50%	150'000 Fr.	Anteil Region	%	Fr.	Anteil Gemeinde(n)	50%	150'000 Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.														
Anteil Kanton	50%	150'000 Fr.														
Anteil Region	%	Fr.														
Anteil Gemeinde(n)	50%	150'000 Fr.														
Anteil	%	Fr.														

Beurteilung	
<p><b>Relevanz</b>                      Behebung Schwachstellen: siehe Karte Schwachstellen MIV und ÖV                      Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich                      Umsetzung Strategie: MIV5, LV3, SL5</p>	<p><b>Qualitative Bewertung:</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz  <input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz  <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz  <input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p><b>Wirkung</b>                      WK1: Dank der Massnahmen kann das Gesamtverkehrssystem im Gebiet Luzern Ost optimiert und insbesondere der öffentliche Verkehr gefördert und ausgebaut werden. Dieses dicht besiedelte Gebiet wird besser und zuverlässiger erreichbar. Die Reisezeiten werden berechenbarer.                      WK2: Die Wohn- und Arbeitszonen können aufgewertet werden. Durch die Stärkung des ÖV wird die Siedlungsentwicklung auf Zentren und Achsen konzentriert.                      WK3: Aus der Massnahme resultiert gegenüber heute auch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit.                      WK4: Die angestrebte Veränderung des Modalsplits aufgrund der Förderung des öffentlichen Verkehrs und die Attraktivierung des Langsamverkehrs bringt eine allgemeine Verbesserung der Lärm- und Luftbelastung mit sich.</p>	<p><b>Bewertung der Wirkung</b>                      WK1: Bedeutende Wirkung                      WK2: Hinreichende Wirkung                      WK3: Hinreichende Wirkung                      WK4: Hinreichende Wirkung</p>
<p><b>Machbarkeit</b>                      Steuerung: Im Kanton Luzern sind verschiedene in sich abgeschlossene Gebiete (Stadt Luzern, Emmen, Ebikon / Dierikon / Buchrain) mit Koordinationsrechnern für die Lichtsignalanlagen ausgerüstet. Aufgrund dieser Erfahrung ist die Machbarkeit von Steuerungsmassnahmen (Upgrade der bestehenden Steuerungssysteme, weitere Anschlüsse an Koordinationsrechnen, Zusatzdosierungen inkl. Gemeindestrasse usw.) gegeben.</p>	
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Infrastrukturelle Massnahmen im Korridor (Bauprogramme) und Verkehrssystem-Management (VSM)</li> <li>– Koordination mit den weiteren GVK in der Agglomeration Luzern (s. Massnahmen GV-1)</li> <li>– Koordination mit LV-Massnahmen im Rontal (unter anderem LV-2.1a-3A, LV-2.2l-3A, LV-2.2m-3A)</li> </ul>	

<b>Sonstiges</b>
<b>Literatur / Grundlagendokumente:</b> – Leitbild LuzernOst (Stand 23. Juni 2015)
<b>Quantitative Angaben:</b> -
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> -



GV-1.4

Gesamtverkehrskonzept Luzern Süd

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, ARE-Code:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, ARE-Code:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung (Monitoring und Controlling: Kanton, Gemeinden, ev. Engpassbeseitigung Nationalstrasse)



Massnahmenbeschreibung

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

Luzern Süd bildet das Zentrum Süd der Agglomeration Luzern und ist ein kantonaler Entwicklungsschwerpunkt. Die Siedlungsentwicklung und Verdichtung nach innen (tendenziell eine Verdoppelung der Einwohnenden und Arbeitsplätze), verbunden mit einer hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität, sind die Ziele für Luzern Süd. Der Verkehr spielt bei der Umsetzung dieser Entwicklung eine zentrale Rolle: Das Verkehrssystem auf Strasse und Schiene wurde in den letzten Jahren attraktiv ausgebaut. Gemäss den Zielsetzungen des Kantons sowie der Stadt Luzern und der Gemeinden Kriens und Horw im Rahmen des Entwicklungskonzepts LuzernSüd erfolgt die weitere Entwicklung durch den Ausbau des platzsparenden öffentlichen Verkehrs sowie des Rad- und Fussverkehrs. Ein neuer, zukunftsfähiger Umgang mit dem Verkehr, vor allem mit dem Autoverkehr, ist zwingend nötig. Im Grundkonzept Verkehr wurden folgende Schlüsselthemen bearbeitet:

- Grundlegende Philosophie
- Angebotsausbau des öffentlichen Verkehrs
- Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr
- Massnahmen für den Autoverkehr
- Massnahmenvorschläge für die Parkierung
- Verkehrsmanagement
- Mobilitätsmanagement
- Monitoring und Controlling
- Vorgaben für die weiterführenden Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepte

Der durchgehende rote Faden zeichnet sich ab: Die Entwicklung muss mit dem bestehenden Strassennetz und den gegebenen Belastbarkeiten funktionieren. Für das Gelingen der angedachten Entwicklung in LuzernSüd braucht es viele Puzzlesteine. Was in LuzernSüd zukünftig an Siedlungsentwicklungen möglich sein wird, hängt in erster Linie vom Umgang mit dem Verkehr resp. dessen Steuerung ab. In allen Abklärungen, Überlegungen, Studien, Überprüfungen

zeigt sich, dass dabei folgende Faktoren ausschlaggebend sind.

- Das Ausüben der Mobilitätsbedürfnisse bleibt gewährleistet und soll nicht eingeschränkt werden.
- Die Funktionalität im Bereich des Autobahnanschlusses Luzern-Kriens muss sichergestellt sein.
- Mit der Anzahl neuer Parkplätze und zusätzlicher Fahrten während der Hauptverkehrszeiten muss angesichts der knappen Strassenkapazitäten restriktiv umgegangen werden.
- Öffentlicher Verkehr, Velos und Fussverkehr tragen die Hauptlast der zukünftigen Entwicklung.
- Beobachten und Steuern der Entwicklung von Siedlung und Verkehr: ein striktes, gemeindeübergreifendes Monitoring und Controlling ist zwingend nötig.

Mit der Entwicklung von LuzernSüd wird sich das Fahrgastaufkommen in diesem Gebiet ungefähr verdoppeln bis verdreifachen. Damit der öV zuverlässig funktioniert, sind im Grundkonzept Verkehr im Raum Luzern Süd verschiedene öV-Bevorzugungen geplant (s. Massnahmenpaket ÖV-9).

**Massnahme:**

**Massnahme GV-1.4-3D: LuzernSüd, Monitoring und Controlling**

- Monitoringkonzept für die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Instrument für die Baubewilligungsbehörden
- Steuerung und Koordination der LSA im Rahmen von Massnahmen des AP LU

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

<b>Zuständigkeiten</b>	
Federführung: LuzernPlus, Stadt Luzern, Kriens, Horw, vif	Beteiligte Stellen: VVL

<b>Realisierung</b>		
<b>Vorgehen/Meilensteine:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gesamtverkehrskonzept 2015</li> <li>- Einführung des Monitorings und Controllings ab 2016</li> </ul>		
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> vor 2019 <input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Realisierungshorizont</b> Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme: <hr/> <b>Reifegrad</b> <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	<b>Koordinationsstand:</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

<b>Kosten</b>																
<b>Kosten:</b> Monitoring und Controlling: 50'000 – 60'000 Franken/Jahr Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2016	<b>Finanzierung:</b> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund*</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">%</td> <td style="width: 30%; text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton*</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde(n)*</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> * Kostenteiler noch genau zu definieren	Anteil Bund*	%	Fr.	Anteil Kanton*	%	Fr.	Anteil Region	%	Fr.	Anteil Gemeinde(n)*	%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund*	%	Fr.														
Anteil Kanton*	%	Fr.														
Anteil Region	%	Fr.														
Anteil Gemeinde(n)*	%	Fr.														
Anteil	%	Fr.														

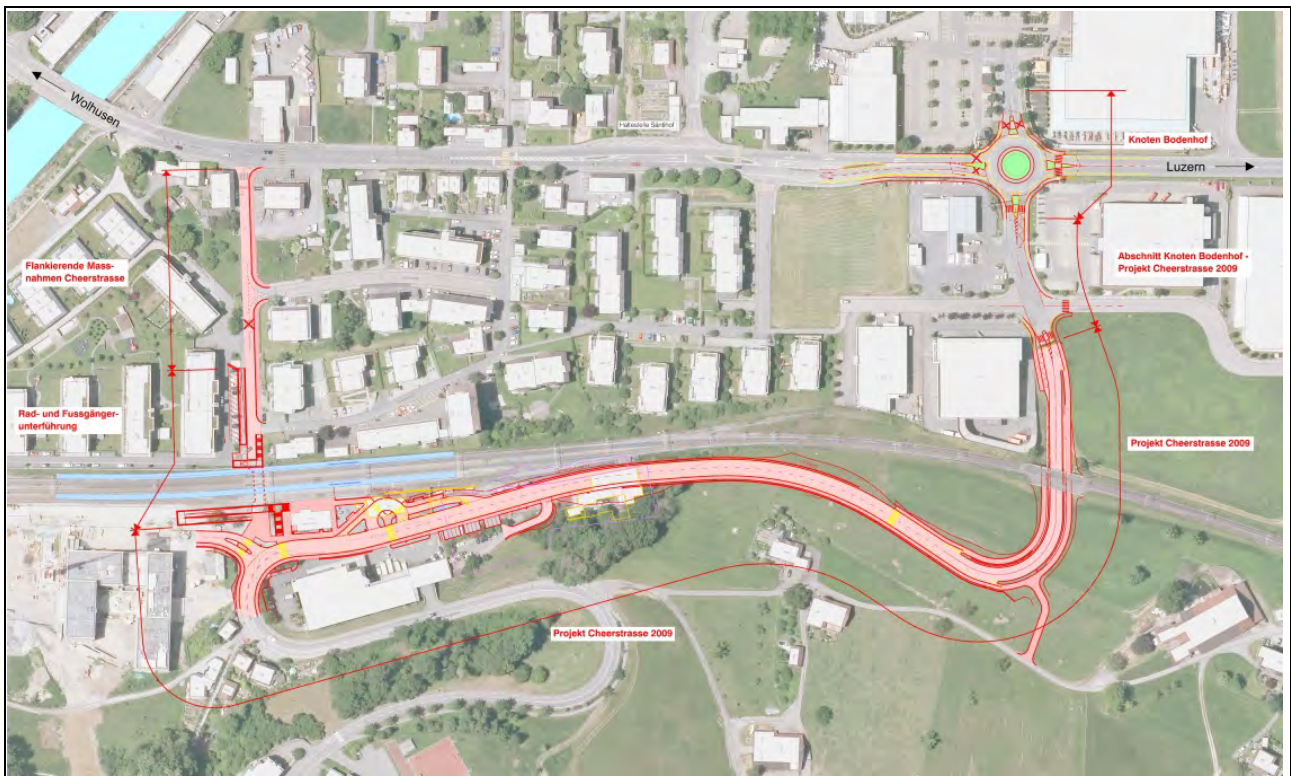
<b>Beurteilung</b>	
<p><b>Relevanz</b></p> <p>Behebung Schwachstellen: siehe Karte Schwachstellen MIV und ÖV</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich</p> <p>Umsetzung Strategie: MIV5, LV3, SL5</p>	<p><b>Qualitative Bewertung:</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p><b>Wirkung</b></p> <p>WK1: Dank der Massnahmen kann das Gesamtverkehrssystem im Gebiet Luzern Süd optimiert und insbesondere der öffentliche Verkehr gefördert und ausgebaut werden. Dieses dicht besiedelte Gebiet wird besser und zuverlässiger erreichbar. Die Reisezeiten werden berechenbarer.</p> <p>WK2: Die Wohn- und Arbeitszonen können aufgewertet werden. Durch die Stärkung des ÖV wird die Siedlungsentwicklung auf Zentren und Achsen konzentriert.</p> <p>WK3: Aus der Massnahme resultiert gegenüber heute auch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit.</p> <p>WK4: Die angestrebte Veränderung des Modalsplits aufgrund der Förderung des öffentlichen Verkehrs und die Attraktivierung des Langsamverkehrs bringt eine allgemeine Verbesserung der Lärm- und Luftbelastung mit sich.</p>	<p><b>Bewertung der Wirkung</b></p> <p>WK1: Bedeutende Wirkung</p> <p>WK2: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK3: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK4: Hinreichende Wirkung</p>
<p><b>Machbarkeit:</b></p> <p>-</p>	
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b></p> <p>– Infrastrukturelle Massnahmen im Korridor (Bauprogramme) und Verkehrssystem-Management (VSM)</p> <p>– Koordination mit den weiteren GVK in der Agglomeration Luzern (s. Massnahmen GV-1)</p>	
<b>Sonstiges</b>	
<p><b>Literatur / Grundlagendokumente:</b></p> <p>– Grundkonzept Verkehr LuzernSüd, August 2015</p>	
<p><b>Quantitative Angaben:</b></p> <p>-</p>	
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p> <p>-</p>	

## GV-1.5

### Gesamtverkehrskonzept Luzern West (Littau)

Luzern (Ortsteil Littau), Cheerstrasse – Neue Verkehrsführung Langsamverkehr, öV und MIV

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, ARE-Code:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. ÖV-11.2c), ARE-Code: 1061.2.202
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



### Massnahmenbeschreibung

#### Ausgangslage / Zielsetzung:

Die Bahnlinie Wohlhusen - Luzern der SBB AG trennt verkehrstechnisch das Unter- und Oberdorf von Littau in zwei Bereiche. Das Unterdorf, der sogenannte Littauer Boden, ist ein städtisches Entwicklungsgebiet. Heute besteht zur Querung der SBB-Gleise für alle Verkehrsteilnehmer ein Bahnübergang im Bereich des Bahnhof Littau. Über diesen führt auch die heutige Radroute. Die Schliesszeiten der Barriere betragen rund 20 Minuten pro Stunde und werden künftig durch die Fahrplanverdichtung noch zunehmen. Die SBB AG plant den Bahnhof Littau spätestens bis 2023 behindertengerecht und an die Anforderungen der Fahrplanverdichtung auszubauen (=> s. öV-6.4). Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Optimierung der Verkehrsabläufe und Reduktion der Wartezeiten ist eine neue Unterquerung der SBB-Gleise beim Bahnhof Littau für Fahrgäste der Bahn und zur besseren Quartiervernetzung vorgesehen.

#### Massnahmen:

- Die beiden Ortsteile von Littau werden durch die neue Cheerstrasse verkehrstechnisch sicher und zukunftsorientiert (An- und Verbindung städtische Entwicklungsgebiete) miteinander verbunden.
- Durch den Bau der neuen Cheerstrasse, mit konfliktfreier **Unterquerung der SBB-Gleise**, können die heutigen Wartezeiten für die Busse, verursacht durch die Barriere, beseitigt werden. Dies führt zu einer erheblichen Fahrplanstabilität und stärkt den Knoten/Bushub. Der Bahnhof Littau/Bushub als Ort des Umsteigens wird gemäss heutigen Anforderungen an einen modernen öV-Verknüpfungspunkt umgestaltet (siehe öV-6.4)
- Die heutige verkehrsorientierte Bahnhofstrasse wird nach der Stilllegung des Bahnübergangs an ihre neue Funk-

tion als **Quartierstrasse** angepasst, die Sicherheit für den LV wird dadurch erhöht.

- Für das bahnhofnahe Siedlungsgebiet ist anstelle des bisherigen Barrierenübergangs neu eine **Unterführung** der SBB-Gleise in Zusammenarbeit mit der SBB für den Langsamverkehr (Kostenteiler ausstehend) vorgesehen (→ s. ÖV-6.4). Für das weiter östlich gelegene städtische Entwicklungsgebiet (Gopige/Bodehof) ist eine Langsamverkehrsführung (**Fussgänger-, Radweg**) entlang der neuen Cheerstrasse geplant und damit inkl. Unterquerung der Bahngleise.
- Bei hohem Einkaufsverkehrsaufkommen im Littauer Boden ist der Kreisel Bodenhof regelmässig überlastet. Die ab Dezember 2016 betriebene Buslinie 41 (heutige Linie 45) verliert im Stau Zeit und riskiert, Anschlüsse im Bahnhof Littau zu verpassen (siehe öV-6.4). Mit geeigneten Massnahmen wird der **Bus** am Kreisel **priorisiert** und via Cheerstrasse zum Bahnhof Littau geführt. Dadurch wird die Situation verbessert und der Standort Bushub gestärkt.
- Die **Wendeschlaufe** des Bushubs gemäss Projekt „Littau, Busbahnhof und Sanierung Bahnhof“ (gemäss Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2016–2019 / Kapitel 5.3 Investitionen öffentlicher Verkehr / Massnahme Nr. 15.) trägt ebenfalls zu einer Verbesserung des Busverkehrs bei.
- Im Rahmen der neuen Linienführung 41 werden u.a. zwei neue **Bushaltestellen** beim Kreisel Bodenhof (Süd-Ost Anschluss) anstelle der Haltestellen Sänthof erstellt.

Für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr in diesem Gebiet dient das Raumentwicklungskonzept (REK). Es setzt die strategischen Leitplanken zur zukünftigen räumlichen Entwicklung der Stadt Luzern und dient als langfristig ausgerichtetes Steuerungs- und Entscheidungsinstrument für planerische und bauliche Entwicklungen. Das REK beinhaltet sowohl die Siedlungs-, Mobilitäts- als auch Freiraumentwicklung und stimmt diese aufeinander ab. Das REK wird im Laufe 2017 überarbeitet und garantiert eine gute Abstimmung von Siedlung und Verkehr und im konkreten Fall insbesondere der Cheerstrasse. Für diese Strasse ist eine optimale Linienführung zu festlegen, so dass möglichst keine Restflächen entstehen sowie alle angrenzenden Areale gut mit Zu- und Wegfahrten erschlossen und baulich zweckmässig genutzt werden. Zudem ist die Strassenraumgestaltung zu beachten.

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

Zuständigkeiten	
Federführung: Stadt Luzern (TBA)	Beteiligte Stellen: SBB, Kanton Luzern (vif), VVL

Realisierung		
<b>Vorgehen/Meilensteine:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Entscheid GStR <span style="float: right;">1. Semester 2017</span></li> <li>- Volksabstimmung (fak. Referendum) <span style="float: right;">Frühling 2017</span></li> <li>- Realisierung <span style="float: right;">2020 – 2023</span></li> </ul>		
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Realisierungshorizont</b> Vorprojekt: liegt vor Baubeginn: 2020 Inbetriebnahme: 2023 <hr/> <b>Reifegrad</b> <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	<b>Koordinationsstand:</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: - Erschliessungsrichtplan Stadtteil Littau - Verkehrsrichtplan Stadtteil Littau - Regionalentwicklungsplan Region Luzern - Entwicklungsschwerpunkt Luzern Nord

Kosten																										
<p><b>Kosten für Cheerstrasse, Anteil LV Unterführung, Kreisel, Bushaltestelle Cheerstrasse (ohne Bushub und Bahnhofsanierung, öV-6.4):</b></p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Anteil öV</td> <td style="text-align: right;">7.22 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil LV</td> <td style="text-align: right;">8.97 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Strasse/Dritte</td> <td style="text-align: right;">7.61 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td><b>Total</b></td> <td style="text-align: right;"><b>23.80 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</b></td> </tr> <tr> <td>Total inkl. MWSt.</td> <td style="text-align: right;">25.71 Mio. Fr.</td> </tr> </table> <p>Genauigkeit: ± 10%</p> <p>Stand: Juli 2016</p>	Anteil öV	7.22 Mio. Fr.	Anteil LV	8.97 Mio. Fr.	Anteil Strasse/Dritte	7.61 Mio. Fr.	<b>Total</b>	<b>23.80 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</b>	Total inkl. MWSt.	25.71 Mio. Fr.	<p><b>Finanzierung:</b></p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">35%</td> <td style="width: 30%; text-align: right;">8.33 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton*</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde(n)*</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> <p>* Kostenteiler noch genau zu definieren</p>	Anteil Bund	35%	8.33 Mio. Fr.	Anteil Kanton*	%	Fr.	Anteil Region	%	Fr.	Anteil Gemeinde(n)*	%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil öV	7.22 Mio. Fr.																									
Anteil LV	8.97 Mio. Fr.																									
Anteil Strasse/Dritte	7.61 Mio. Fr.																									
<b>Total</b>	<b>23.80 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)</b>																									
Total inkl. MWSt.	25.71 Mio. Fr.																									
Anteil Bund	35%	8.33 Mio. Fr.																								
Anteil Kanton*	%	Fr.																								
Anteil Region	%	Fr.																								
Anteil Gemeinde(n)*	%	Fr.																								
Anteil	%	Fr.																								

Beurteilung	
<p><b>Relevanz</b></p> <p>Behebung Schwachstellen: siehe Karten Schwachstellen MIV und ÖV</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich</p> <p>Umsetzung Strategie: MIV4, MIV5, ÖV3, LV3</p>	<p><b>Qualitative Bewertung:</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p><b>Wirkung</b></p> <p>WK1: Dank der Massnahmen kann das Gesamtverkehrssystem im Gebiet Luzern West (Littau) optimiert und insbesondere der öffentliche Verkehr gefördert und ausgebaut werden. Dieses dicht besiedelte Gebiet wird besser und zuverlässiger erreichbar. Die Reisezeiten werden berechenbarer.</p> <p>WK2: Die Wohn- und Arbeitszonen können aufgewertet werden. Durch die Stärkung des ÖV wird die Siedlungsentwicklung auf Zentren und Achsen konzentriert.</p> <p>WK3: Aus der Massnahme resultiert gegenüber heute auch eine erhebliche Verbesserung der Verkehrssicherheit.</p> <p>WK4: Die angestrebte Veränderung des Modalsplits aufgrund der Förderung des öffentlichen Verkehrs und die Attraktivierung des Langsamverkehrs bringt eine allgemeine Verbesserung der Lärm- und Luftbelastung mit sich.</p>	<p><b>Bewertung der Wirkung</b></p> <p>WK1: Bedeutende Wirkung</p> <p>WK2: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK3: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK4: Hinreichende Wirkung</p>
<p><b>Machbarkeit</b></p> <p>Die Machbarkeit ist im Rahmen des Vorprojekts nachgewiesen.</p>	
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Zu Projekt SBB: Bahnhofsausbau</li> <li>– Zu Projekt Bushub: ÖV-6.4</li> <li>– Koordination mit der Massnahme Schlüsselareale Neueinzonungen «S-5.1-3D, Luzern: Littauerboden (Misch- oder Wohnzone)»</li> <li>– Koordination mit den weiteren GVK in der Agglomeration Luzern (s. Massnahmen GV-1)</li> </ul>	



<b>Sonstiges</b>
<b>Literatur / Grundlagendokumente:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Bauprojekt Cheerstrasse aus dem Jahre 2009</li><li>- Genehmigter Kredit über CHF 13.8 Mio. durch Volksentscheid (2009)</li><li>- Ergänzende Projektstudie aus dem Jahr 2016</li></ul>
<b>Quantitative Angaben:</b> <p>-</p>
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> <p>Die Massnahme LV-1.3 Luzern (Ortsteil Littau), Cheerstrasse mit ARE-Code: 1061.2.100 wurde für das AP LU 2G eingereicht und vom ARE abgelehnt, da diese nur die Radfahrerführung und nicht die Gesamtoptimierung für alle Verkehrsteilnehmer inkl. Sicherheitsaspekte aufzeigte.</p>

## GV-2

### Verkehrssystem-Management (VSM)

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation (Nr. M18.1), ARE-Code: 1061.019
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. GV-2), ARE-Code: 1061.2.005
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



### Massnahmenbeschreibung

#### Ausgangslage / Zielsetzung:

Das Verkehrssystem-Management (VSM) besteht aus verschiedenen Einzelementen. Der KRP LU 2015 enthält die Koordinationsaufgabe M1-1 Verkehrsmanagement. Dieses leistet einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Verringerung der Umweltbelastungen sowie zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes der Agglomeration. Eine Hauptzielsetzung betrifft die Förderung des öffentlichen Busverkehrs. Die Massnahmen Verkehrssystem-Management und «ÖV-9 Buspriorisierung» besitzen deshalb einen engen Zusammenhang.

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

Im Projekt Seetalplatz bzw. im AP LU 1G sind die Verkehrsmanagement-Massnahmen für das Gebiet Luzern Nord enthalten. Das AP LU 2G beinhaltet die Verkehrsmanagement-Massnahmen auf dem Gebiet des Agglomerationszentrums (GV-1.1 und GV-1.2). Gestützt auf die Gesamtverkehrskonzepte für die Räume LuzernSüd und LuzernNord werden die entsprechenden Massnahmen für diese Gebiete erarbeitet. Mit diesen Teilschritten wird das Verkehrssystem-Management auf das gesamte Agglomerationsgebiet ausgedehnt.

<b>Massnahme:</b> Verkehrssystem-Management-Massnahmen ausserhalb des Agglomerationszentrums Luzern: Steuerung und Koordination von LSA.  Im Bauprogramm 2015-2018 für die Kantonsstrassen ist die Massnahme Verkehrssystem-Management in der Agglomeration Luzern (Nr. 75) und als Sammelrubrik 8, neue Lichtsignalanlage und Steuerung, enthalten.	
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Typ: infrastrukturell</b>	<input type="checkbox"/> <b>Typ: nicht infrastrukturell</b>

Zuständigkeiten	
<b>Federführung:</b> vif	<b>Beteiligte Stellen:</b> Stadt Luzern und Agglomerationsgemeinden

Realisierung		
<b>Vorgehen / Meilensteine:</b> 1. Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern liegt vor 2. Umsetzung Verkehrsmanagement-Massnahmen LuzernSüd und LuzernOst		
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Realisierungshorizont</b> Vorprojekt: 2017 Baubeginn: ab 2020 Inbetriebnahme: ab 2023  <b>Reifegrad</b> <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	<b>Koordinationsstand:</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)  Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M1 KA: M1-1 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

Kosten																
<b>Kosten:</b> 5 Mio. Franken (exkl. MWSt.)  Genauigkeit: +/- 50%  Stand: 2016	<b>Finanzierung:</b> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">35%</td> <td style="width: 30%; text-align: right;">1.75 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton*</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Agglomerations- gemeinde(n)*</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> * Kostenteiler noch genau zu definieren	Anteil Bund	35%	1.75 Mio. Fr.	Anteil Kanton*	%	Fr.	Anteil Region	%	Fr.	Anteil Agglomerations- gemeinde(n)*	%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	1.75 Mio. Fr.														
Anteil Kanton*	%	Fr.														
Anteil Region	%	Fr.														
Anteil Agglomerations- gemeinde(n)*	%	Fr.														
Anteil	%	Fr.														

<b>Beurteilung</b>	
<p><b>Relevanz</b></p> <p>Behebung Schwachstellen: siehe Karte Schwachstellen ÖV</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich</p> <p>Umsetzung Strategie: MIV6</p>	<p><b>Qualitative Bewertung:</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p><b>Wirkung</b></p> <p>WK1: Dank der Massnahmen kann das Gesamtverkehrssystem optimiert und insbesondere der öffentliche Verkehr gefördert und ausgebaut werden. Die übrigen Massnahmen entfalten erst mit VSM ihre volle Wirkung. Das Zentrum wird besser und zuverlässiger erreichbar. Die Reisezeiten werden berechenbarer.</p> <p>WK2: Die Wohn- und Arbeitszonen können aufgewertet werden. Durch die Stärkung des ÖV wird die Siedlungsentwicklung auf Zentren und Achsen konzentriert.</p> <p>WK3: Aus der Optimierungsmassnahme mit verbessertem Verkehrsfluss resultiert auch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit gegenüber heute.</p> <p>WK4: Die angestrebte Veränderung des Modalsplits aufgrund der Förderung des öffentlichen Verkehrs und die Attraktivierung des Langsamverkehrs bringt eine allgemeine Verbesserung der Lärm- und Luftbelastung.</p>	<p><b>Bewertung der Wirkung:</b></p> <p>WK1: bedeutende Wirkung</p> <p>WK2: hinreichende Wirkung</p> <p>WK3: hinreichende Wirkung</p> <p>WK4: hinreichende Wirkung</p>
<p><b>Machbarkeit:</b></p> <p>In verschiedenen Studien nachgewiesen (siehe u.a. Grundlagendokumente).</p>	
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Massnahmen «ÖV-9.1 Buspriorisierung» gemäss AP LU 3G</li> <li>– Massnahmen «GV-1.1 Kurzfristige Optimierungen Bereich Bahnhof – Kantonalbank – Pilatusplatz» und GV-1.2 «Optimierungen Bereich Luzernerhof – Bahnhof – Pilatusplatz – Bundesplatz» (ARE-Code: 1061.2.003) aus dem AP LU 2G</li> </ul>	
<b>Sonstiges</b>	
<p><b>Literatur / Grundlagendokumente:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Verkehrsmanagementkonzept Luzern, 2009</li> <li>– Vertiefung Verkehrsgrundlagen und Betriebs- und Massnahmenkonzept Luzern Nord, März 2010</li> </ul>	
<p><b>Quantitative Angaben:</b></p> <p>-</p>	
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p> <p>-</p>	

**GV-3**

**Carparkierung Kernagglomeration Luzern inkl. Option Parkhaus Musegg und stadträumliche Aufwertung Innenstadt**

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, ARE-Code: -
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. GV-3 A, B), ARE-Code: 1061.2.007,008
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung (Private für Option Parkhaus Musegg)



**Massnahmenbeschrieb**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

Die Stadt und die Region Luzern sind eine sehr beliebte Tourismusdestination, insbesondere auch im Bereich des Cartourismus. Touristen aus der ganzen Welt, insbesondere auch dem asiatischen Raum, besuchen dabei diese Region als eine der Destinationen auf ihrer Europa-Tour.

**Stadt Luzern**

Zwei der wichtigsten Anziehungspunkte für die Cartouristen liegen im Zentrum der Stadt Luzern, an besonders verkehrsexponierten Lagen:

- Das Gebiet Schwanenplatz/Grendel, welches zu den grössten Uhren-Umschlags- und -Verkaufsplätzen weltweit (!) gehört (Der Schwanenplatz liegt zwischen Luzernerhof und Bahnhof Luzern)
- Das Löwendenkmal, welches über den Löwenplatz angefahren wird

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

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

Zudem sind Bestrebungen zur Renaturierung des heutigen Parkplatzes „Inseli“ im Gespräch. Vor diesem Hintergrund sind auch für die zunehmende Bedeutung der Fernbusse Standorte für geeignete Busterminals und Car-Parkplätze zu evaluieren, welche aufgrund der Nutzung nicht zwingend im Zentrum der Stadt Luzern liegen müssen. Die Standorte sollten über eine gute ÖV-Anbindung verfügen.

Im Konzept miteinbezogen ist die Option eines Parkhauses Musegg, mit welchem das Stadtzentrum vom Verkehr entlastet würde. Zudem könnte die Innenstadt stadträumlich signifikant aufgewertet werden, indem eine beträchtliche Anzahl der Oberflächenparkplätze in das Parkhaus verlagert würden.

Kurzfristig werden in Bezug auf die Carparkierung das Pilotprojekt Schwanenplatz, Löwenplatz und Kasernenplatz in

ein Definitivum überführt sowie bestehende Carparkplätze erweitert. Zudem ist die Installation eines Managements- und Informationssystem vorgesehen.

**Region Luzern**

Die Cartourismus-Problematik ist auch in weiteren Gemeinden der Agglomeration Luzern, insbesondere in Kriens und Ebikon ein Thema. In der Gemeinde Kriens hängt sie insbesondere mit der Erschliessung des Pilatus als Tourismusraum von internationaler Bedeutung und in Ebikon mit den Gastronomiebetrieben im Ortszentrum zusammen. In Ebikon könnte sich die Situation mit den aktuellen Entwicklungen bei der Mall of Switzerland weiter verschärfen. Aus diesem Grund sind auch für diese Gemeinden im Bereich Cartourismus Lösungen zu finden.

**Massnahme:**

**GV-3.1a-3A Stadt Luzern, Umsetzung Konzept Carparkierung (2. Etappe)**

Umnutzung der heutigen Car-Parkplätze inklusive Realisierung von Ersatzstandorten. Ausbau des Management- und Informationssystems. Prüfung der Option Parkhaus Musegg (inkl. stadträumlichem Aufwertungspotenzial).

**GV-3.1b-3B Stadt Luzern, Umsetzung Konzept Carparkierung (3. Etappe)**

Neue touristische Erschliessung des Stadtzentrums von Luzern via Parking Musegg oder einer alternativen Lösung.

**GV-3.2-3V Ebikon, Verkehrskonzept (Car)Tourismus**

Das Thema Cartourismus in Ebikon wird im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts LuzernOst abgehandelt (s. auch Massnahme GV-1.3).

**GV-3.3-3V Kriens, Verkehrskonzept (Car)Tourismus**

Das Thema Cartourismus in Kriens wird im Rahmen der Vertiefungsstudien von LuzernSüd abgehandelt.

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

**Zuständigkeiten**

**Federführung:**

GV-3.1a-3A und GV-3.1b-3B:  
 Stadt Luzern (Tiefbauamt)

GV-3.2-3V und GV-3.3-3V:  
 Gemeinden Ebikon und Kriens

**Beteiligte Stellen:**

GV-3.1a-3A und GV-3.1b-3B:  
 Luzern Tourismus, VVL, vif

Koordination GV-3.2-3V und GV-3.3-3V:  
 LuzernPlus

**Realisierung**

**Vorgehen / Meilensteine**

**Massnahme GV-3.1a-3A und GV-3.1b-3B**

1. Erstellung des Tourismus-(Bus)-Konzepts: Abschluss Ende 2016
2. Umsetzung des Konzepts: Projektierung und Realisierung der 2. und 3. Etappe (s. auch oben)

**Massnahme GV-3.2-3V und GV-3.3-3V**

1. Siehe unter Massnahmen

**Priorität:**

- vor 2019
- A (2019 – 2022)
- B (2023 – 2026)
- C (ab 2027)
- Daueraufgabe

**Realisierungshorizont:**

Vorprojekt:  
 Baubeginn:  
 Inbetriebnahme:

**Reifegrad**

- 1
- 2

**Koordinationsstand**

- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A)

Aufnahme in den Kantonalen Richtplan

- ja Kap: M3 KA: M 3.3
- zus. Verankerung in komm. Instr.



Kosten																
<p><b>Kosten:</b></p> <p><b>Massnahme GV-3.1a-3A</b></p> <p>5 Mio. Franken (exkl. MWSt.)</p> <p>Genauigkeit: +/- 20%</p> <p>Stand: Oktober 2016</p> <p><i>Die Kosten für die Option Parkhaus Musegg betragen grob geschätzt rund 150 Mio Fr. und werden privat finanziert.</i></p> <p><b>Massnahme GV-3.1b-3B</b></p> <p>Kosten noch offen, da projektspezifisch</p> <p><b>Massnahme GV-3.2-3V und GV-3.3-3V</b></p> <p>Zurzeit keine Infrastrukturkosten. Abklärungen im Rahmen von entsprechenden Konzepten</p>	<p><b>Finanzierung GV-3.1a-3A:</b></p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">35%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">1.75 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton*</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde(n)*</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Tourismus Luzern*</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> <p>* Kostenteiler noch genau zu definieren</p>	Anteil Bund	35%	1.75 Mio. Fr.	Anteil Kanton*	%	Fr.	Anteil Region	%	Fr.	Anteil Gemeinde(n)*	%	Fr.	Anteil Tourismus Luzern*	%	Fr.
Anteil Bund	35%	1.75 Mio. Fr.														
Anteil Kanton*	%	Fr.														
Anteil Region	%	Fr.														
Anteil Gemeinde(n)*	%	Fr.														
Anteil Tourismus Luzern*	%	Fr.														

Beurteilung	
<p><b>Relevanz</b></p> <p>Behebung Schwachstellen: Behinderung strassengebundener öV (Kap. 3.2.3) und Verkehrssicherheit Langsamverkehr</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich</p> <p>Umsetzung Strategie: SL6, ÖV1, ÖV7</p>	<p><b>Qualitative Bewertung:</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p><b>Wirkung</b></p> <p>WK1: Weniger Verkehrsbehinderungen des ÖV und des Langsamverkehrs und der Erreichbarkeit des Stadtzentrums von Luzern für alle Verkehrsteilnehmer.</p> <p>WK2: Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raumes.</p> <p>WK3: Erhöhung der objektiven und der subjektiven Verkehrssicherheit, insbesondere für Fussgänger und Velofahrer.</p> <p>WK4: Reduktion der Schadstoffe durch weniger Verkehrsstaus.</p>	<p><b>Bewertung der Wirkung</b></p> <p>WK1: hinreichende Wirkung</p> <p>WK2: hinreichende Wirkung</p> <p>WK3: hinreichende Wirkung</p> <p>WK4: schwache Wirkung</p>
<p><b>Machbarkeit:</b></p> <p>GV-3.1a-3A: Im Rahmen des Tourismus-(Bus)-Konzepts nachgewiesen.</p>	
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b></p> <p>Es bestehen Abhängigkeiten zu folgenden Massnahmenpaketen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Massnahmenpaket «GV-1 Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern» (AP LU 2G)</li> <li>– Massnahmenpaket «LE-7 Zugänglichkeit Tourismusschwerpunkte optimieren» (AP LU 2G)</li> <li>– Massnahmenpaket «ÖV-11 Buspriorisierung» (AP LU 2G)</li> <li>– Massnahmenblatt «ÖV-11 Fernbus»</li> </ul>	

<b>Sonstiges</b>
<b>Literatur / Grundlagendokumente:</b> - Stadt Luzern, Tourismus-(Bus)-Konzept
<b>Quantitative Angaben:</b> -
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> -

**GV-4**  
**Mobilitätsmanagement**

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation (Nr. M20.1, M20.2), ARE-Code: 1061.210
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. MO-2), ARE-Code: 1061.2.129
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

The screenshot shows the website 'luzernmobil.ch' with the tagline 'alles auf einen Blick'. The navigation menu includes 'Aktuelles', 'Verkehrsmittel', 'Verkehrsteilnehmende', 'Nachhaltig mobil', and 'Projekte'. The main content area is titled 'öV-Info in Ihrer Gemeinde:' with a dropdown menu set to 'Luzern'. Below this, it states 'Hier finden Sie alle Informationen über das Mobilitätsangebot in Ihrer Gemeinde.' and displays six categories of services:

- 149 Haltestelle(n)** ganz in Ihrer Nähe (Public transport icon)
- 40 Buslinien** and **16 Bahnlinien** (Train and bus icons)
- Park+Ride** with 689 Parkplätze (Car and bus icon)
- Mobility** with 64 Standort(e) (Three car icons)
- Gemeinde-GA** grenzenlos reisen (Hand holding tickets icon)
- nachtstern** spät zurück (Bus icon with stars)

**Massnahmenbeschreibung**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**  
 Das Mobilitätsmanagement will hohe Mobilität sicherstellen und zugleich die Verkehrsbelastungen senken. Die Massnahme ist als Koordinationsaufgabe M1-2 im kantonalen Richtplan 2009, teilrevidiert 2015, enthalten. Im Vordergrund steht die Mobilität und nicht die Verkehrsinfrastruktur. Der Hebel wird dort angesetzt, wo mit geringem personellem und finanziellem Aufwand eine hohe Wirkung erzielt werden kann. Eine Projektgruppe unter Leitung des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartements erarbeitet entsprechende Projekte. Beispiele: Eine neue Mobilitätszentrale als innovative IT-Plattform unterstützt die optimale und nachhaltige Verkehrsmittelwahl ([www.luzernmobil.ch](http://www.luzernmobil.ch)). Die Unternehmen werden mit einem Beratungsangebot in Mobilitätsfragen unterstützt.

**Massnahme:**  
 Die IT-Plattform luzernmobil.ch wurde im Oktober 2011 in Betrieb genommen. Sie wird regelmässig aktualisiert und weiter ausgebaut (z.B. öV-Informationen für Gemeinden, aktuelle Informationen zu Grossanlässen).  
 Die Mobilitätsberatung in Unternehmen (MMU) im Kanton Luzern wird fortgesetzt und Produkte für die Mobilitätsberatung werden weiterentwickelt: Zusammenarbeit mit öV, Partnerschaft [www.mobilitaetsdurchblick.ch](http://www.mobilitaetsdurchblick.ch), Angebote für Schulen.  
 Als Bestandteil des Mobilitätsmanagements in Planungsprozessen von neuen Arealen (MIPA) werden bei neuen Arealen Mobilitätskonzepte verlangt.

Typ: infrastrukturell       Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
<b>Federführung:</b> vif	<b>Beteiligte Stellen:</b> Verkehrsverbund Luzern, Gemeinden

Realisierung		
Vorgehen / Meilensteine: Daueraufgabe		
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> vor 2019 <input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Realisierungshorizont</b> Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme: <hr/> <b>Reifegrad</b> <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	<b>Koordinationsstand:</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M1 KA: M1-2 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

Kosten																
<b>Kosten:</b> 80'000 Franken/Jahr (exkl. MWSt.)  Genauigkeit: +/- 20%  Stand: 2014	<b>Finanzierung:</b> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">100%</td> <td style="text-align: right;">80'000 Fr./J</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde(n)</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	100%	80'000 Fr./J	Anteil Region	%	Fr.	Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.														
Anteil Kanton	100%	80'000 Fr./J														
Anteil Region	%	Fr.														
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.														
Anteil	%	Fr.														

Beurteilung	
<b>Relevanz</b> Behebung Schwachstellen: Mit Hilfe guter Information und Kommunikation sollen bestehende Engpässe reduziert und damit eine hohe Mobilität sichergestellt werden.  Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich  Umsetzung Strategie: MIV6	<b>Qualitative Bewertung</b> <input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz
<b>Wirkung</b> WK1: Dank der Kommunikationsmassnahmen und verbindlicher Verpflichtungen zur Erarbeitung von Mobilitätskonzepten kann das Problembewusstsein und die gewünschten Entwicklungen im Gesamtverkehrssystem gefördert werden. Das Zentrum wird besser und zuverlässiger erreichbar.  WK2: Mit Hilfe der Massnahmen wird auch auf eine nachhaltige Siedlungsentwicklung mit Verdichtung nach innen gezielt.  WK3: Mit der verstärkten Information, z.B. über sichere Velowege, resultiert eine verbesserte Verkehrssicherheit gegenüber heute.  WK4: Die angestrebten Verhaltensänderungen bringen eine allgemeine Verbesserung der Lärm- und Luftbelastung.	<b>Bewertung der Wirkung</b> WK1: hinreichende Wirkung WK2: hinreichende Wirkung WK3: hinreichende Wirkung WK4: hinreichende Wirkung
<b>Machbarkeit:</b> Das Projekt Mobilitätsmanagement ist im Gange und wird aufgrund der Erfahrungen optimiert.	

**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:**

-

**Sonstiges**

**Literatur / Grundlagendokumente:**

-

**Quantitative Angaben:**

-

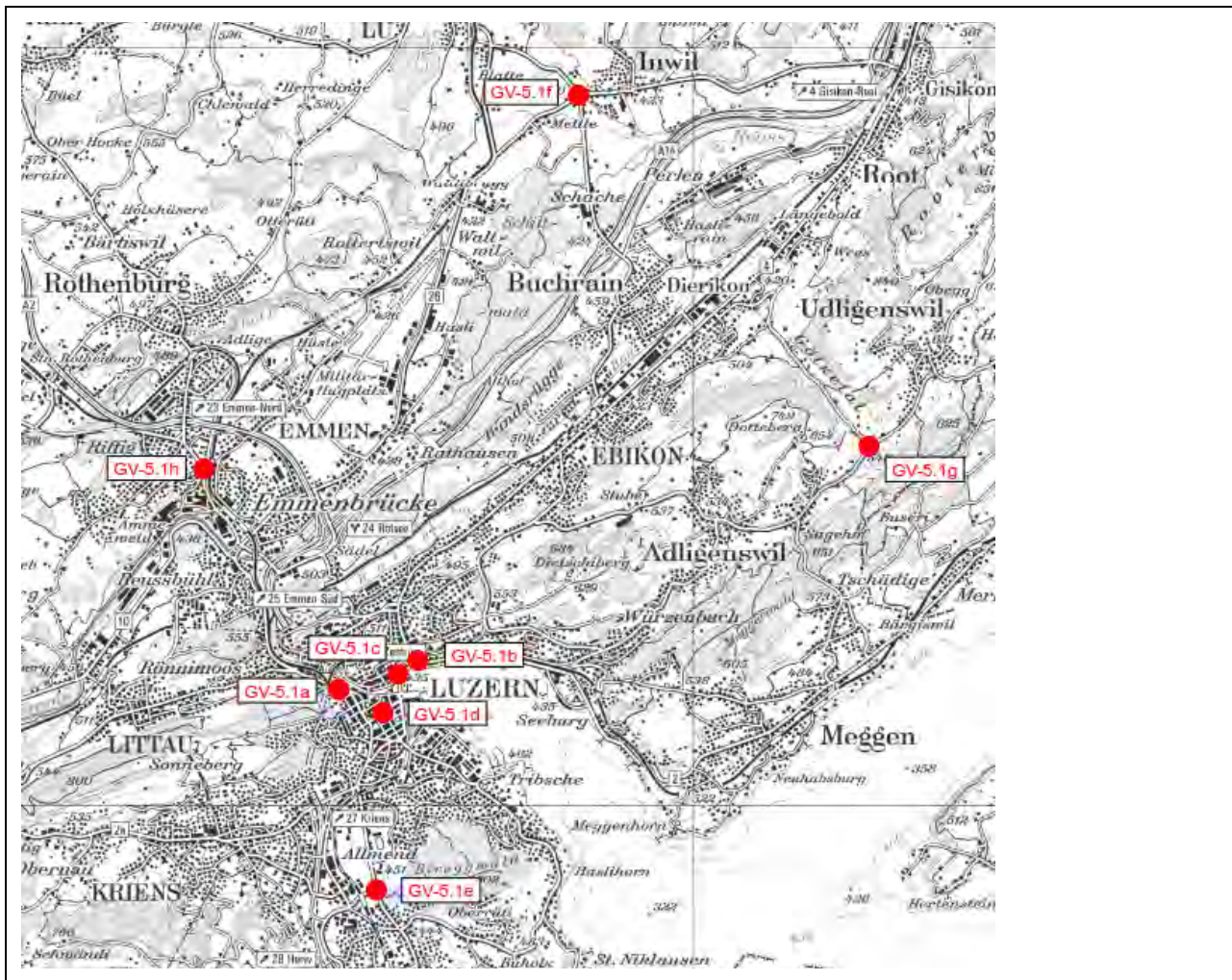
**Bemerkungen / Hinweise:**

-

## GV-5.1

### Entschärfung Unfallschwerpunkte

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, ARE-Code:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, ARE-Code:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



### Massnahmenbeschreibung

#### Ausgangslage / Zielsetzung:

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit mit einer Reduktion der Anzahl Unfälle ist eine wichtige Zielsetzung des Agglomerationsprogramms, des Bauprogramms für die Kantonsstrassen und der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern. Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind entscheidende Faktoren für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs in der Agglomeration und vor allem in der Stadt Luzern. Kanton und Stadt überprüfen laufend ihr Strassennetz auf Verkehrssicherheit, dazu gehören die Ermittlung der Unfallschwerpunkte (USP) und die Überprüfung der Fussgängerstreifen (FGS).

Basierend auf der Datenbank VUGIS des ASTRA mit den «Kandidaten» für Unfallschwerpunkte wurde der Bericht «Monitoring Unfallschwerpunkte 2014» erarbeitet. Im Berichtsjahr 2014 wurden auf den Luzerner Strassen unter Anwendung der Norm (Betrachtungshorizont 5 Jahren Grenzwert 5) insgesamt 70 Unfallschwerpunkte ermittelt. Der Grenzwert setzt sich aus der Anzahl der Unfälle innerhalb eines definierten kreisförmigen Suchperimeters eines jeden Unfalls über die Unfallschwerekategorie gewichtet.



In einer Kurzanalyse wurden für 43 USP mit einem Grenzwert von 6 oder höher (32 in der Agglomeration, davon 1 im Zuständigkeitsbereich des ASTRA, 2 im Perimeter des Neubauprojektes Seetalplatz und 22 in der Stadt Luzern), mögliche Zusammenhänge zwischen der Strasseninfrastruktur, dem Verkehrsablauf und dem Verkehrsverhalten auf das Unfallgeschehen aufgezeigt.

Die Analyse hat ergeben, dass sich das Unfallgeschehen auf Strassen mit hohem bis sehr hohem Verkehrsaufkommen resp. an Knotenpunkte mit anspruchsvoller Verkehrssituation und vorwiegend in der Stadt Luzern konzentriert. Die häufigsten Unfallursachen sind, die mangelnde Rücksichtnahme bei Fahrstreifenwechsel, das Missachten der Signalisation "Kein Vortritt" und das zu nahe Aufschiessen. Mehrheitlich sind Motorfahrzeuglenker involviert.

Das Ergebnis zeigt, dass alle USP entweder Bestandteil eines Projekts gemäss Bauprogramm für die Kantonsstrassen 2015 bis 2018 und Massnahmen des Agglomerationsprogramms sind, oder es sich um Sofortmassnahmen handelt die ev. bereits in Realisierung stehen.

**Massnahme:**

Verkehrstechnische Massnahmen sowie Anpassung der Knotenform (Lage und Verkehrsregime Einmündungen, Innenring Kreisel vergrössern und erhöhen, Kreiselfahrbahn reduzieren, zusätzliche Linksabbiegespur usw.)

**GV-5.1a-3A:** K13 Luzern, Basel-/Gütsch-/Bruchstrasse

*Hauptursachen: Unbekannte Ursache und Vortritt mit fester Signalisation "Kein Vortritt". 35 Unfälle von 2010 bis 2014. Zu 76% waren Personenwagen und zu 6% Radfahrer beteiligt. Die meisten Unfälle ereigneten sich bei schönem Wetter, trockenem Strassenzustand am Tag.*

**GV-5.1b-3A:** K2 Luzern, Schweizerhofquai

*Hauptursachen: Unbekannte Ursache und Vortritt mit fester Signalisation "Kein Vortritt". 46 Unfälle von 2010 bis 2014. Zu 57% waren Personenwagen und zu 18% Radfahrer beteiligt. Die meisten Unfälle ereigneten sich bei schönem Wetter, trockenem Strassenzustand am Tag.*

**GV-5.1c-3A:** K2 Luzern, Schwanenplatz

*Hauptursache: Zu nahes Aufschiessen. 12 Unfälle von 2010 bis 2014. Zu 52% waren Personenwagen und zu 13% Radfahrer beteiligt. Die meisten Unfälle ereigneten sich bei schönem Wetter, trockenem Strassenzustand am Tag.*

**GV-5.1d-3A:** K2 Luzern, Viktoriaplatz

*Hauptursachen: Unbekannte Ursache und Mangelnde Rücksichtnahme bei Fahrstreifenwechsel. 22 Unfälle von 2010 bis 2014. Zu 60% waren Personenwagen, zu 9% Radfahrer und zu 7% Fussgänger beteiligt. Die meisten Unfälle ereigneten sich bei schönem Wetter, trockenem Strassenzustand am Tag.*

**GV-5.1e-3A:** K32 Luzern, Kreisel Waldegg

*Hauptursachen: Vortritt mit fester Signalisation "Kein Vortritt" und Unbekannte Ursache. 11 Unfälle von 2010 bis 2014. Zu 36% waren Personenwagen und zu 41% Radfahrer beteiligt. Die meisten Unfälle ereigneten sich bei schönem Wetter, trockenem Strassenzustand am Tag. Der Knoten ist Bestandteil des Projektes Nr. 98, Bauprogramm 2015 - 2018 für die Kantonsstrassen, Topf B, 2020.*

**GV-5.1f-3A:** K65 Inwil, Oberhofe

*Hauptursachen: Vortritt bei Linksabbiegen vor Gegenverkehr und Vortritt mit fester Signalisation "Kein Vortritt". 11 Unfälle von 2010 bis 2014. Zu 78% waren Personenwagen, Radfahrer waren keine beteiligt. Die meisten Unfälle ereigneten sich bei schönem Wetter, trockenem Strassenzustand am Tag. Der Knoten ist Bestandteil des Projektes Nr. 109, Bauprogramm 2015 - 2018 für die Kantonsstrassen, Topf B, 2020.*

**GV-5.1g-3A:** K17b / K 30 Udligenswil, Götzentel-/Luzerner-/Udligenswilerstrasse

*Hauptursache: Einbiegen von der Götzentel- in die Luzernerstrasse. 10 Unfälle von 2010 bis 2014. Zu 60% waren Personenwagen und 10% Radfahrer beteiligt. Die meisten Unfälle ereigneten sich bei schönem Wetter, trockenem Strassenzustand am Tag.*

**GV-5.1h-3A:** K13 Emmen, Kreisel Sonnenplatz

*Hauptursache: Einbiegeunfall und Fussgängerunfall. 21 Unfälle von 2010 bis 2014. Zu 66% waren Personenwagen und 16% Fussgänger beteiligt. Die meisten Unfälle ereigneten sich bei schönem Wetter, trockenem Strassenzustand in der Nacht. Der Knoten ist Bestandteil des Projektes Nr. 31, Bauprogramm 2015 - 2018 für die Kantonsstrassen, Topf A, 2019.*

**Typ: infrastrukturell**

**Typ: nicht infrastrukturell**

**Zuständigkeiten**

Federführung:  
vif

Beteiligte Stellen:  
Gemeinden, Bundesamt für Strassen

Realisierung																	
<b>Vorgehen/Meilensteine:</b> – Monitoring Unfallschwerpunkte: 2015 – Umsetzung Sofortmassnahmen: ab 2015 – Priorisierung der Massnahmen im Rahmen Unterhalt: ab 2016 – Umsetzung weitergehenden Massnahmen: ab 2019																	
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Realisierungshorizont</b> Vorprojekt: ab 2016 Baubeginn: ab 2019 Inbetriebnahme: ab 2019  <b>Reifegrad</b> <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	<b>Koordinationsstand:</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)  Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Bauprogramm für die Kantonsstrassen															
Kosten																	
<b>Kosten:</b> <b>USP Kantonsstrassen in der Stadt Luzern</b> 7.0 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2016  <b>USP Kantonsstrassen restliche Agglomeration</b> 3.0 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2016	<b>Finanzierung:</b> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">35%</td> <td style="width: 30%; text-align: right;">3.5 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">65%</td> <td style="text-align: right;">6.5 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde(n)</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>		Anteil Bund	35%	3.5 Mio. Fr.	Anteil Kanton	65%	6.5 Mio. Fr.	Anteil Region	%	Fr.	Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	3.5 Mio. Fr.															
Anteil Kanton	65%	6.5 Mio. Fr.															
Anteil Region	%	Fr.															
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.															
Anteil	%	Fr.															
Beurteilung																	
<b>Relevanz</b> Behebung Schwachstellen: Siehe Schwachstellenkarte GV Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich Umsetzung Strategie: MIV5	<b>Qualitative Bewertung:</b> <input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz																
<b>Wirkung</b> WK1: Indirekte Wirkung dank einer Verbesserung der Situation und somit einer Verschiebung des Modalsplits zugunsten des Langsamverkehrs. WK2: Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit können auch eine Verbesserung der öffentlichen Strassenräume mit sich bringen. WK3: Die Massnahmen sind direkt auf die Verbesserung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden ausgerichtet. WK4: Leichte Verbesserung der Umweltbelastung dank der Verschiebung des Modalsplits zugunsten des Langsamverkehrs.	<b>Bewertung der Wirkung</b> WK1: Hinreichende Wirkung WK2: Schwache Wirkung WK3: Bedeutende Wirkung WK4: Schwache Wirkung																

<b>Machbarkeit</b> Die Machbarkeit ist gegeben.
<b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Massnahme «GV-2 Verkehrssystem-Management (VSM)»</li><li>- Massnahmen «GV-3 Carparkierung Kernagglomeration Luzern inkl. Option Parkhaus Musegg und stadträumliche Aufwertung Innenstadt»</li><li>- Massnahmen «ÖV-9.1 Buspriorisierung auf Kantonsstrassen»</li><li>- Massnahmen «LV-1 Optimierung bestehender Netzelemente»</li><li>- Massnahmen «LV-2 Neue Netzelemente»</li><li>- Massnahmen MIV-1 bis MIV-5 enthalten flankierende Massnahmen und generell Elemente zugunsten einer Entschärfung der USP</li></ul>
<b>Sonstiges</b>
<b>Literatur / Grundlagendokumente:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Strassenverkehrsunfälle Kanton Luzern, Monitoring Unfallschwerpunkte 2014</li><li>- VSS-Norm SN 641 724 Strassenverkehrssicherheit; Unfallschwerpunkt-Management Black Spot Management (BSM)</li><li>- Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI-Tools)</li></ul>
<b>Quantitative Angaben:</b> -
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> Der Unfallschwerpunkt in Hergiswil (Seestrasse) und die zwei Unfallschwerpunkte in Küssnacht (Zugerstrasse) werden im Rahmen folgender Massnahmen entschärft: «LV-1.3c-3B KH1: Hergiswil, Umgestaltung Seestrasse innerorts» und «MIV-7-3A Küssnacht, Ausbau Zugerstrasse Süd».



und Markierungsanpassungen – haben Kanton und Stadt bereits Massnahmen umgesetzt.

Bei insgesamt 72 verbleibenden FGS auf Kantonsstrassen auf Kantonsgebiet (davon 20 in der Agglomeration) und bei 55 FGS in der Stadt Luzern wurden schliesslich Massnahmen zugewiesen und eine Priorisierung aufgrund ihrer Mängel vorgenommen. Rund die Hälfte der Massnahmen werden im Rahmen von bestehenden oder zukünftigen Projekten durchgeführt.

**Massnahme:**  
 Die Massnahmen beinhalten verkehrstechnische Massnahmen, Versetzen von Pollern, Entfernen von festen Hindernissen, Absenken des Randsteins, Bauen von Schutzinseln bei genügender und ungenügender Strassenbreite, Vertikal- oder Horizontalversatz bauen, Neubau Kandelaber.

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

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

<b>Realisierung</b>		
<b>Vorgehen/Meilensteine:</b> – Analyse Fussgängerstreifen: 2015 – Umsetzung Sofortmassnahmen im Rahmen des Unterhalts: ab 2015 – Priorisierung der Massnahmen: Mitte 2015 – Umsetzung weitergehenden Massnahmen: ab 2019		
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Realisierungshorizont</b> Vorprojekt: ab 2016 Baubeginn: ab 2019 Inbetriebnahme: ab 2019 <hr/> <b>Reifegrad</b> <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	<b>Koordinationsstand:</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Bauprogramm für die Kantonsstrassen

<b>Kosten</b>																
<b>Kosten:</b> <b>20 FGS auf Kantonsstrassen in der Agglomeration ohne Stadt Luzern</b> 0.4 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2016  <b>55 FGS auf Kantonsstrassen in der Stadt Luzern</b> 1.5 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2016	<b>Finanzierung:</b> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 30%;">35%</td> <td style="width: 40%;">665'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton*</td> <td>65%</td> <td>1'235'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde(n)*</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </table> <p>* Massnahmen welche über den erforderlichen Standard hinausgehen sind durch Dritte zu übernehmen</p>	Anteil Bund	35%	665'000 Fr.	Anteil Kanton*	65%	1'235'000 Fr.	Anteil Region	%	Fr.	Anteil Gemeinde(n)*	%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	665'000 Fr.														
Anteil Kanton*	65%	1'235'000 Fr.														
Anteil Region	%	Fr.														
Anteil Gemeinde(n)*	%	Fr.														
Anteil	%	Fr.														

<b>Beurteilung</b>	
<p><b>Relevanz</b></p> <p>Behebung Schwachstellen: Siehe «Ausgangslage» im vorliegenden Massnahmenblatt</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich</p> <p>Umsetzung Strategie: MIV5</p>	<p><b>Qualitative Bewertung:</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p><b>Wirkung</b></p> <p>WK1: Indirekte Wirkung dank einer Verbesserung der Situation und somit einer Verschiebung des Modalsplits zugunsten des Langsamverkehrs.</p> <p>WK2: Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit können auch eine Verbesserung der öffentlichen Strassenräume mit sich bringen.</p> <p>WK3: Die Massnahmen sind direkt auf die Verbesserung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden ausgerichtet.</p> <p>WK4: Leichte Verbesserung der Umweltbelastung dank der Verschiebung des Modalsplits zugunsten des Langsamverkehrs.</p>	<p><b>Bewertung der Wirkung</b></p> <p>WK1: Schwache Wirkung</p> <p>WK2: Schwache Wirkung</p> <p>WK3: Bedeutende Wirkung</p> <p>WK4: Schwache Wirkung</p>
<p><b>Machbarkeit</b></p> <p>Die Machbarkeit ist gegeben.</p>	
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Massnahme «GV-2 Verkehrssystem-Management (VSM)»</li> <li>- Massnahmen «GV-6 Behindertengerechte Bushaltestellen»</li> <li>- Massnahmen «ÖV-9.1 Buspriorisierung auf Kantonsstrassen»</li> <li>- Massnahmen «LV-1 Optimierung bestehender Netzelemente»</li> <li>- Massnahmen «LV-2 Neue Netzelemente»</li> <li>- Massnahmen MIV-1 bis MIV-5 enthalten flankierende Massnahmen und generell Elemente zugunsten des Fussgängerverkehrs</li> </ul>	
<b>Sonstiges</b>	
<p><b>Literatur / Grundlagendokumente:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Überprüfung Fussgängerstreifen auf Kantonsstrassen, Ergebnisse und Empfehlungen, Juni 2015</li> <li>- Fussgängerstreifen Kantonsstrassen Luzern, Massnahmenzuweisung, Juli 2015</li> </ul>	
<p><b>Quantitative Angaben:</b></p> <p>-</p>	
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p> <p>-</p>	



GV-6

Behindertengerechte Bushaltestellen

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, ARE-Code: -
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, ARE-Code: -
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

Abbildung: Behindertengerechte Bushaltestellen an den Kantonsstrassen



Massnahmenbeschrieb	
<p><b>Ausgangslage / Zielsetzung:</b></p> <p>Das Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) weist verschiedene Geltungsbereiche aus. Für Strassenanlagen sollen alle Bauten und Anlagen für den öffentlichen Verkehr bis spätestens Ende 2023 behindertengerecht sein.</p> <p>Im Kanton Luzern existieren entlang der Kantonsstrassen rund 493 Bushaltestellen, 17 davon sind Busumsteigeanlagen von Bus zu Bahn, Bergbahn oder anderen Bussen. Im Perimeter der Agglomeration Luzern liegen 152 Bushaltestellen.</p> <p>Die Bushaltestellen an den Kantonsstrassen wurden aufgenommen und ihre Ausgestaltung im Hinblick auf die Anforderungen des BehiG überprüft. Als Resultat liegen zwei Vorstudien mit Massnahmenplänen für die notwendigen Ausbauten, mit Priorisierung und Grobkostenschätzungen vor.</p> <p>Von den 152 Haltestellen an den Kantonsstrassen sollen 116 umgebaut werden, davon werden 4 im Rahmen der Massnahme ÖV-9.3 angepasst.</p> <p>Als Massnahme bei den Bushaltestellen ist vorgesehen im Bereich der ersten Tür ein Aufmerksamkeitsfeld für Sehbehinderte mit taktil-visueller Markierung zu erstellen und bei der 2. Tür den Einstieg für Gehbehinderte und mit Rollstühlen zu ermöglichen. Bei der 2. Türe wird unterschieden zwischen dem Einstieg über eine Klappe und mit Hilfe des Chauffeurs (Kante von 16 cm erforderlich) oder niveaugleich, selbständigen Einstieg der Behinderten (mit einer 22 cm hohen Kante). Bei Haltestellen an den RBus-Linien wird eine hohe Kante von 22cm Anschlag über die gesamte Länge von mindestens 25 m realisiert und somit für alle Passagiere der rasche, niveaugleiche Einstieg bei allen 5 Türen gewährleistet. Haltestellen mit mehreren Buslinien werden entsprechend mit längeren Buskanten ausgeführt.</p> <p>In den Vorstudien für BehiG-konforme Bushaltestellen und für die RBus-Linien 1 &amp; 2 wurden diese Möglichkeiten für jede Haltestelle einzeln untersucht und festgelegt.</p>	
<p><b>Massnahme:</b></p> <p>Umbau von 112 Bus-Haltestellen an den Kantonsstrassen zu einem behindertengerechten Standard.</p>	
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Typ: infrastrukturell</b>	<input type="checkbox"/> <b>Typ: nicht infrastrukturell</b>
Zuständigkeiten	
<p>Federführung:</p> <p>vif</p>	<p>Beteiligte Stellen:</p> <p>VVL, Stadt Luzern, Gemeinden</p>
Realisierung	
<p><b>Vorgehen/Meilensteine:</b></p> <p>– Vorprojekt, Bauprojekt Bewilligungen: 2017 – 2018</p> <p>– Realisierung: 2019 – 2022</p>	
<p><b>Priorität:</b></p> <p><input type="checkbox"/> vor 2019</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022)</p> <p><input type="checkbox"/> B (2023 – 2026)</p> <p><input type="checkbox"/> C (ab 2027)</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>	<p><b>Realisierungshorizont</b></p> <p>Vorprojekt: 2017 – 2018</p> <p>Baubeginn: 2019 – 2020</p> <p>Inbetriebnahme: 2020 – 2022</p> <hr/> <p><b>Reifegrad</b></p> <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>
<p><b>Koordinationsstand:</b></p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)</p> <p>Aufnahme in den Kantonalen Richtplan</p> <p><input type="checkbox"/> ja Kap:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> nein &gt; Verankerung im Bauprogramm für Kantonsstrassen 2015-2018 (Sammelrubrik 15)</p>	

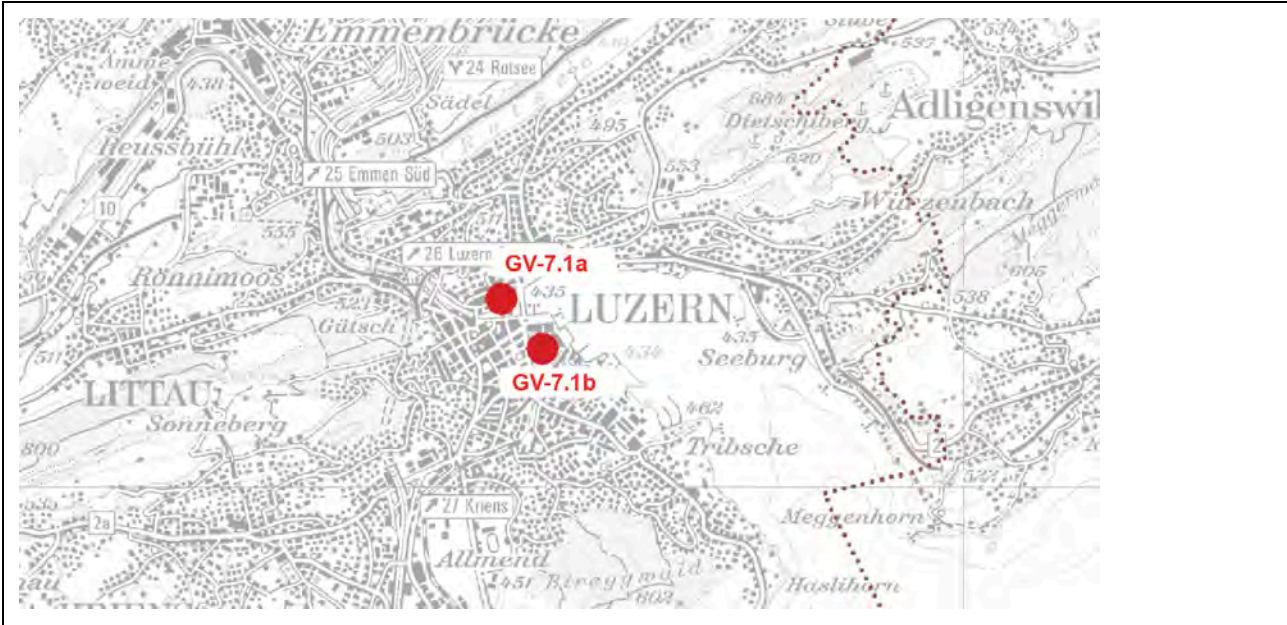
Kosten		
<b>Kosten:</b>		<b>Finanzierung:</b>
K.str.Nr.	Anzahl Hst	Kosten exkl. MWSt
K2	21	Fr. 4'265'000
K4	7	Fr. 1'660'000
K10	4	Fr. 1'110'000
K13	12	Fr. 3'095'000
K15,K15a	11	Fr. 2'485'000
K16	10	Fr. 1'900'000
K17	14	Fr. 2'945'000
K19,K19a	8	Fr. 1'985'000
K30	10	Fr. 2'220'000
K31	2	Fr. 555'000
K32	2	Fr. 555'000
K33a	8	Fr. 2'220'000
K65,K65c	3	Fr. 435'000
<b>Total</b>	<b>112</b>	<b>Fr. 25'430'000</b>
Pro Haltestelle		Fr. 227'000
Kosten Total 25'430'000.- Franken (exkl. MWSt.)		
Genauigkeit: +/- 30%		
Stand: Preisbasis Februar 2016		
Anteil Bund	35%	8'900'000 Fr.
Anteil Kanton	65%	16'530'000 Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.
Anteil	%	Fr.

Beurteilung	
<p><b>Relevanz</b></p> <p>Behebung Schwachstellen: Bushaltestellen werden durch Behinderte benutzbar, schnellerer Fahrgastwechsel, Reduktion Reisezeiten.</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: Mehrheitlich</p> <p>Umsetzung Strategie: ÖV-8</p>	<p><b>Qualitative Bewertung:</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p><b>Wirkung</b></p> <p>WK1: Die Massnahmen bringen einem rascheren Fahrgastwechsel und somit eine bessere Zuverlässigkeit der Busse und eine Verkürzung der Reisezeiten mit sich. Der Ein- und Ausstieg in bzw. aus Busse wird komfortabler.</p> <p>WK2: Durch die Massnahme kann eine leichte Entlastung der Strasse erreicht werden. Dadurch gewinnt der öffentliche Raum an Attraktivität.</p> <p>WK3: Die Verkehrssicherheit für Fussgänger (Passagiere) wird erhöht.</p> <p>WK4: Für Mobilitätsbehinderte und für ältere Menschen wird Ein- und Ausstieg ermöglicht und erleichtert. Die Umweltbilanz verbessert sich durch den flüssigeren Verkehr.</p>	<p><b>Bewertung der Wirkung</b></p> <p>WK1: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK2: Keine Wirkung</p> <p>WK3: Schwache Wirkung</p> <p>WK3: Schwache Wirkung</p>
<p><b>Machbarkeit</b></p> <p>Die technische Machbarkeit wurde in der Vorstudie Behindertenkonforme Bushaltestellen an den Kantonsstrassen vom 2. August 2016 und in der Vorstudie RBus-Haltestellen der vbl-Linien 1 und 2 vom 12. August 2016 nachgewiesen.</p>	
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b></p> <p>– Massnahmen «ÖV-9.3, Infrastrukturmassnahmen für RBus, K4 Kriens»</p>	

<b>Sonstiges</b>
<b>Literatur / Grundlagendokumente:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- ÖV-Bericht 2014 bis 2017, 12. November 2013</li><li>- Bauprogramm für die Kantonsstrassen 2015-2018 Botschaft B116 vom 20. Juni 2014</li><li>- Konzept AggloMobil tre; Verkehrsverbund Luzern, 2015</li><li>- Vorstudie 10949 BehiG-konforme Bushaltestellen an den Kantonsstrassen vom 2. August 2016</li><li>- Vorstudie 10950 RBus-Haltestellen der vbl-Linien 1 und 2 vom 12. August 2016</li></ul>
<b>Quantitative Angaben:</b> -
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> -

**GV-7.1**  
**Kombinierte Mobilität: Velostationen**

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, ARE-Code:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. MO-1.2), ARE-Code: 1061.2.128
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



<b>Massnahmenbeschreibung</b>	
<b>Ausgangslage / Zielsetzung:</b>	
<p>Die Angebotsverbesserungen beim öffentlichen Verkehr führt einerseits zu einer allgemeinen Zunahme der Reisenden, andererseits benützen, nicht zuletzt durch die gezielte Veloförderung, immer mehr Leute das Velo auch in der Stadt. Die Veloabstellplätze in der Altstadt Luzern und im Bereich Bahnhof entsprechen nicht in allen Bereichen den Bedürfnissen der Velofahrenden. Voraussetzung für die vermehrte Nutzung des Velos als Verkehrsmittel ist neben attraktiven und sicheren Wegnetzen vor allem auch eine qualitativ hochwertige Veloparkierung mit genügend Kapazität.</p> <p>Mit der Verbesserung sowie mit der Erhöhung des Angebots an Veloabstellplätzen wird die Attraktivität für den Langsamverkehr erhöht. Genügend und attraktive Veloabstellplätze tragen zu einer Umlagerung des MIV bei und führen so zu einem höheren Anteil des LV am Modal-Split.</p>	
<b>Massnahme:</b>	
– Erstellen und Betreiben von Velostationen in der Altstadt Luzern sowie im Bereich Bahnhof.	
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Typ: infrastrukturell</b>	<input type="checkbox"/> <b>Typ: nicht infrastrukturell</b>

<b>Massnahme GV-7.1a-3A</b>	<b>Luzern, Velostation Altstadt Luzern</b>		
ARE-Code: 1061.2.128			
<b>Beschreibung</b>	Aufgrund der verschiedenen Nutzungsansprüche in der Luzerner Altstadt können die Veloabstellplätze nicht mehr alle oberirdisch angeordnet werden. Deshalb wird der Bau einer Velostation beispielsweise unterirdisch oder ebenerdig unerlässlich. Die Velostation soll in Kombination mit privaten Bauvorhaben umgesetzt werden.		
<b>Federführung</b>	Stadt Luzern (Tiefbauamt)		
<b>Beteiligte Stellen</b>	Betreiber Velostation Bahnhof, vif		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019	<input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
		<input type="checkbox"/> B (2023 – 2026)	
		<input type="checkbox"/> C (ab 2027)	
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: 2018	Baubeginn: 2021	Inbetriebnahme: 2022
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja	Kap: KA:
	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: komm. Instrument	
<b>Kosten</b>	4'000'000 Fr. (exkl. MWSt.)	<b>Finanzierung:</b>	
	Genauigkeit: +/- 50%	Anteil Bund	35% 1'400'000 Fr.
	Stand: August 2016	Anteil Kanton	% Fr.
		Anteil Region	% Fr.
		Anteil Gemeinde(n)	65% 2'600'000 Fr.
		Anteil	% Fr.
<b>Abhängigkeiten</b>	-		
<b>Grundlagen</b>	Stadt Luzern: Richtplan leichter Zweiradverkehr 25.3.2008 Stadt Luzern, Grosser Stadtrat: Motion Nr. 419, 2004/2009. Velofreundliche Altstadt: Planungsbericht Veloparking für die Altstadt erstellen. 23.6.2008 Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität. 29.4.2010 Stadt Luzern: Parkplatzkataster Zweiradabstellplätze 1:6000 Stand 11.4.2011 Veloparkierung Altstadt Luzern, Planungsbericht 31. Januar 2012 Stadt Luzern: Veloparkierungskonzept Innenstadt von Luzern, B+A vom 18.11.2015		
<b>Bemerkungen</b>	-		

<b>Massnahme GV-7.1b-3A</b>	<b>Luzern, Velostation Bereich Bahnhof</b>		
ARE-Code: -			
<b>Beschreibung</b>	Gemäss Prognosen aus dem Veloparkierungskonzept Innenstadt Luzern besteht bis 2020 auf der Westseite des Bahnhofes gegenüber heute ein Bedarf nach rund 1'300 zusätzlichen Veloabstellplätzen (+50%). Für das Jahr 2035 wird sogar mit rund 5'000 zusätzlichen Abstellplätzen gerechnet (+200%). Aufgrund der verschiedenen Nutzungsansprüche können diese nicht mehr oberirdisch angeordnet werden. Zudem soll die Bahnhofstrasse von oberirdischen Veloabstellplätzen entlastet werden. Deshalb wird der Bau einer Velostation beispielsweise unterirdisch oder ebenerdig unerlässlich. Die Stadt sieht vor, unter Einbezug des heutigen Autoparkings eine neue Velostation im Bereich des Bahnhofplatzes zu realisieren.		
<b>Federführung</b>	Stadt Luzern (Tiefbauamt)		

<b>Beteiligte Stellen</b>	Betreiber Velostation Bahnhof		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019	<input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
		<input type="checkbox"/> B (2023 – 2026)	
		<input type="checkbox"/> C (ab 2027)	
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: 2018	Baubeginn: 2022	Inbetriebnahme: 2023
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja	Kap: KA:
	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in:	
<b>Kosten</b>	5'000'000 Fr. (exkl. MWSt.)	<b>Finanzierung:</b>	
	Genauigkeit: +/- 50%	Anteil Bund	35% 1'750'000 Fr.
	Stand: 2015	Anteil Kanton*	% Fr.
		Anteil Region	% Fr.
		Anteil Gemeinde(n)*	65% 3'250'000 Fr.
		Anteil	% Fr.
<b>Abhängigkeiten</b>			
<b>Grundlagen</b>			
<b>Bemerkungen</b>	* Kostenteiler ist noch zu klären.		

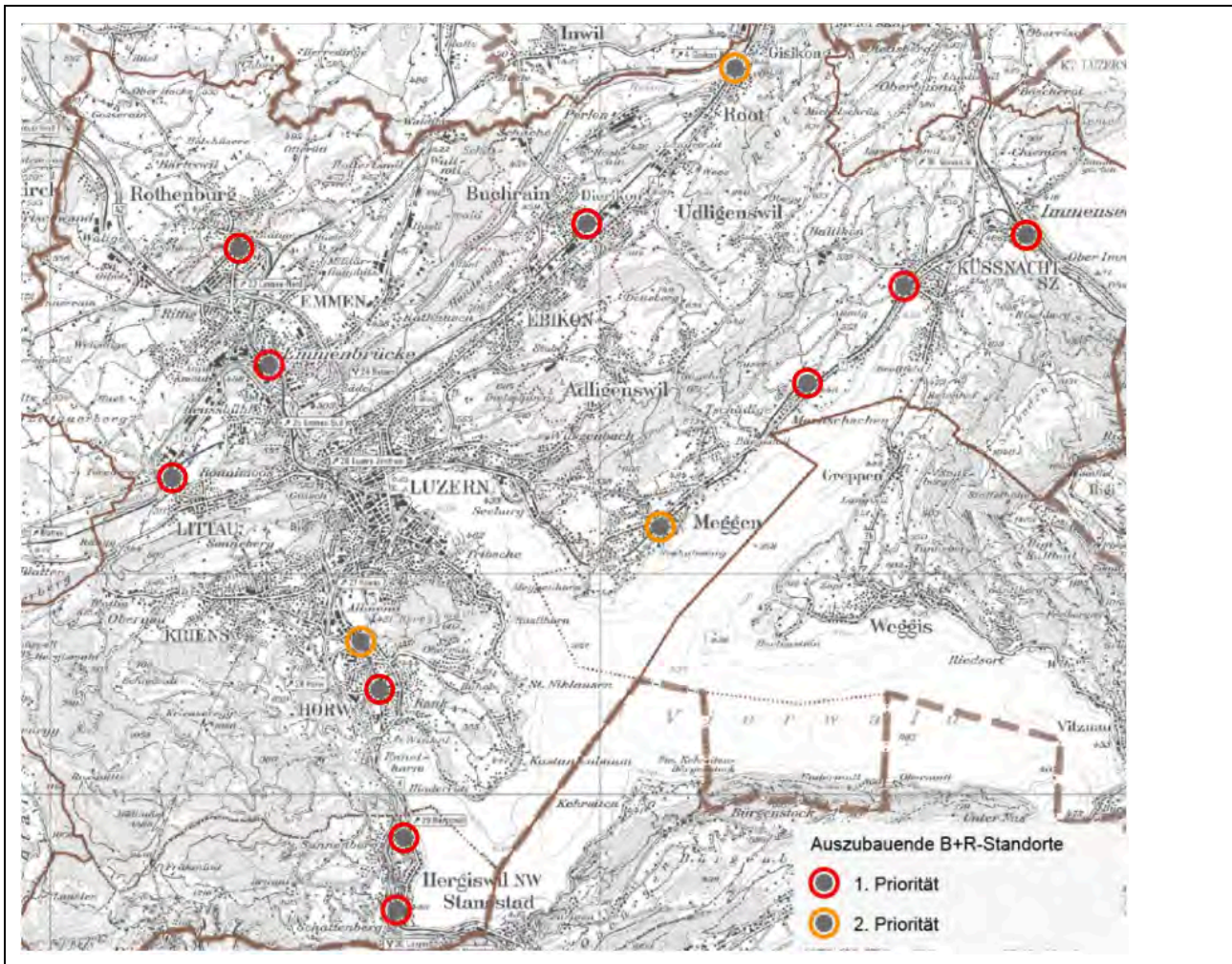
Beurteilung	
<p><b>Relevanz</b></p> <p>Behebung Schwachstelle: Ungenügende Veloabstellplätze, ästhetisch unbefriedigende Abstell-situationen resp. Strassen- und Platzgestaltungen (s. auch Schwachstellenkarte)</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich</p> <p>Umsetzung Strategie: ÖV6, LV2</p>	<p><b>Qualitative Bewertung:</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p><b>Wirkung</b></p> <p>WK1: Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr durch genügend vorhandene, geordnete und sichere Veloparkplätze an den wichtigen Zielorten.</p> <p>WK2: Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume durch geordnete Veloparkierung.</p> <p>WK3: Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit. Der Vandalismus und Diebstahl von Velos in der Innenstadt und am Bahnhof kann vermindert werden.</p> <p>WK4: Verminderung der Flächenbeanspruchung durch Parkiersysteme und unterirdische Anordnung (Velostation). Reduktion der Luft- und Lärmbelastung sowie des Platzbedarfs durch höheren Veloanteil.</p>	<p><b>Bewertung der Wirkung</b></p> <p>WK1: hinreichende Wirkung</p> <p>WK2: schwache Wirkung</p> <p>WK3: schwache Wirkung</p> <p>WK4: hinreichende Wirkung</p>



## GV-7.2

### Kombinierte Mobilität: B+R-Anlagen

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, ARE-Code:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, ARE-Code:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



### Massnahmenbeschreibung

#### Ausgangslage / Zielsetzung:

B+R-Anlagen an verschiedenen S-Bahnhaltestellen weisen heute eine Auslastung von über 80% auf. Voraussetzung für die vermehrte Nutzung des Velos als Verkehrsmittel ist neben attraktiven und sicheren Wegnetzen vor allem auch eine qualitativ hochwertige Veloparkierung mit genügend Kapazität.

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

<b>Massnahme:</b> Erstellen und Ausbau von verschiedenen Bike+Ride-Anlagen an S-Bahnhaltestellen (ca. 1'000–1'100 Plätze): <b>GV-7.2a-3A Bahnhof Emmenbrücke</b> <b>GV-7.2b-3A Bahnhof Hergiswil</b> <b>GV-7.2c-3A Bahnhof Küssnacht</b> <b>GV-7.2d-3A Bahnhof Immensee</b> <b>GV-7.2e-3B Bahnhof Meggen Zentrum</b> <b>GV-7.2f-3B Bahnhof Root</b> <b>GV-7.2g-3A Bahnhof Hergiswil Matt</b> <b>GV-7.2h-3A Bahnhof Merlischachen</b> <b>GV-7.2i-3A Bahnhof Littau</b> <b>GV-7.2j-3A Bahnhof Buchrain</b> <b>GV-7.2k-3A Bahnhof Horw</b> <b>GV-7.2l-3B Bahnhof Kriens Mattenhof</b> <b>GV-7.2m-3A Bahnhof Rothenburg Dorf</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
Federführung: Transportunternehmen / Buchrain, Emmen, Hergiswil, Horw, Kriens, Luzern, Küssnacht, Meggen, Rothenburg, Root	Beteiligte Stellen: vif, VVL, Kanton Nidwalden, Kanton Schwyz

Realisierung		
<b>Vorgehen/Meilensteine:</b> – Projektierung der Anlagen		
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Realisierungshorizont</b> Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:  <b>Reifegrad</b> <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	<b>Koordinationsstand:</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan LU <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M5-7 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

Kosten																
<b>Kosten:</b> 1'500'000 Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2016 (A-Liste: Fr. 1'200'000.–; B-Liste: 300'000.–)	<b>Finanzierung:</b> <table> <tr> <td>Anteil Bund**</td> <td>35%</td> <td>525'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton*</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region*</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde(n)</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil TU*</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </table> * Kostenteiler noch genau zu definieren ** A-Liste: Fr. 420'000, B-Liste: Fr. 105'000	Anteil Bund**	35%	525'000 Fr.	Anteil Kanton*	%	Fr.	Anteil Region*	%	Fr.	Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.	Anteil TU*	%	Fr.
Anteil Bund**	35%	525'000 Fr.														
Anteil Kanton*	%	Fr.														
Anteil Region*	%	Fr.														
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.														
Anteil TU*	%	Fr.														

<b>Beurteilung</b>	
<p><b>Relevanz</b></p> <p>Behebung Schwachstelle: Ungenügende Veloabstellplätze (s. auch Schwachstellenkarte GV)</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich</p> <p>Umsetzung Strategie: ÖV6, LV2</p>	<p><b>Qualitative Bewertung:</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p><b>Wirkung</b></p> <p>WK1: Verbesserung im Fuss- und Veloverkehr durch genügend Veloparkplätze an den wichtigen Zielorten.</p> <p>WK2: Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume durch geordnete Veloparkierung.</p> <p>WK3: Erhöhung der subjektiven Sicherheit.</p> <p>WK4: Reduktion der Luft- und Lärmbelastung sowie des Platzbedarfs durch höheren Veloanteil.</p>	<p><b>Bewertung der Wirkung</b></p> <p>WK1: hinreichende Wirkung</p> <p>WK2: schwache Wirkung</p> <p>WK3: schwache Wirkung</p> <p>WK4: hinreichende Wirkung</p>
<p><b>Machbarkeit</b></p> <p>Die Machbarkeit ist gegeben.</p>	
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b></p> <p>– Littau: Massnahmen GV-1.5 und ÖV-6.4</p>	

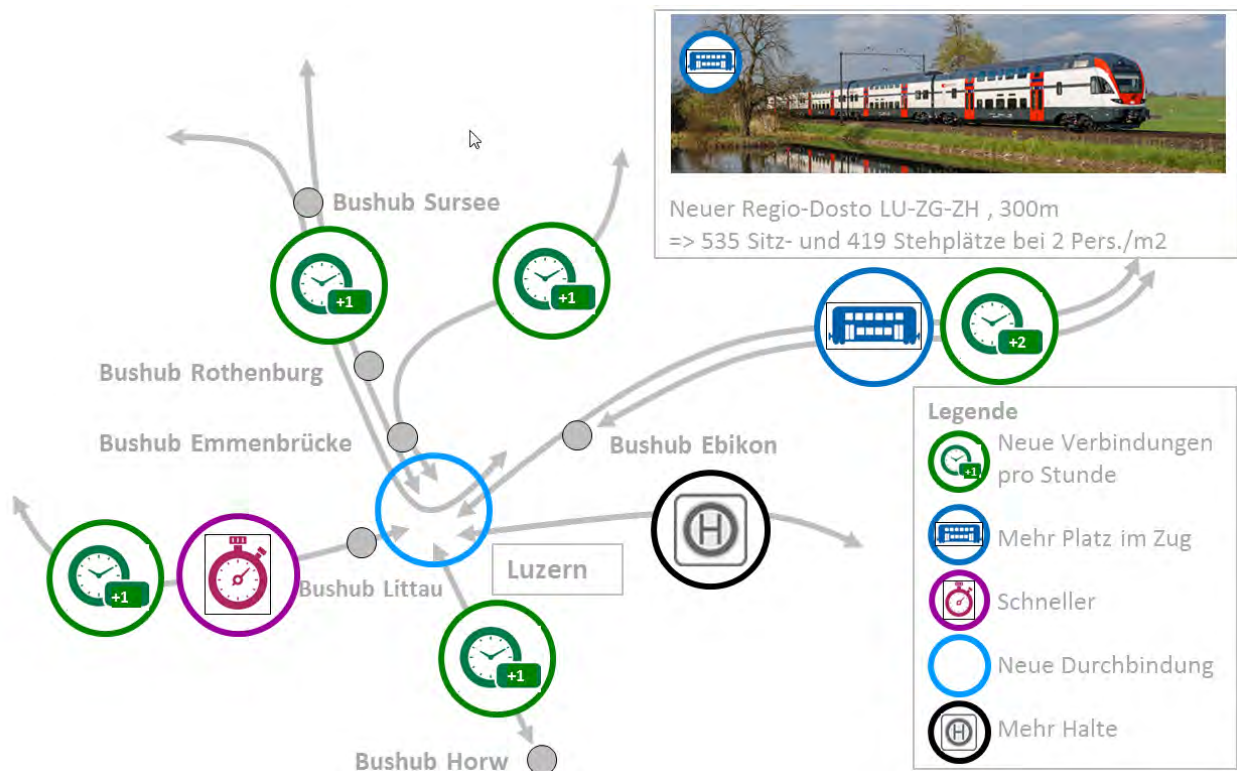
<b>Sonstiges</b>
<p><b>Literatur / Grundlagendokumente:</b></p> <p>– Verkehrsrichtpläne der Gemeinden</p>
<p><b>Quantitative Angaben:</b></p> <p>–</p>
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p> <p>B+R-Anlagen bei den Bahnhöfen Emmenbrücke Gersag und Rothenburg Station werden im Rahmen der Massnahmen ÖV-6.1a/b ausgebaut.</p> <p>Beim Bahnhof Kriens Mattenhof sind nach dem Ausbau der B+R-Anlage im Rahmen des Bushubs (ÖV-6.3b-3A) aufgrund der Dynamik des Gebiets mittel- bis langfristig zusätzliche Veloabstellplätze notwendig.</p> <p>Kosten pro Veloabstellplatz: ca. Fr. 1'500.–</p> <p>Abschätzung der zusätzlich nötigen Kapazität:</p> <p>ca. 200 Plätze: GV-7.2a-3A, GV-7.2k-3A und GV-7.2l-3B</p> <p>ca. 40–80 Plätze: GV-7.2c-3A und GV-7.2i-3A</p> <p>&lt; 40 Plätze: GV-7.2b-3A, GV-7.2d-3A, GV-7.2e-3B, GV-7.2f-3B, GV-7.2g-3A, GV-7.2h-3A, GV-7.2j-3A, GV-7.2m-3A</p>

**Massnahmen öffentlicher Verkehr**

**ÖV-1**

**Mittelfristangebot Bahn 2025 / Ausbau S-Bahnsystem in der Zentralschweiz**

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation (Nr. M14.1), ARE-Code: -
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. ÖV-2), ARE-Code: 1061.2.012
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: BIF/STEP



**Massnahmenbeschreibung**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

Bis zur Inbetriebnahme der ersten Etappe des Durchgangsbahnhofs (Kopftiefbahnhof) muss das bereits heute stark ausgelastete S-Bahnsystem im Rahmen der übergeordneten Infrastrukturrandbedingungen optimiert werden. Neben Angebotsjustierungen sind auch kleine Infrastrukturanpassungen nötig, welche zum Durchgangsbahnhof aufwärtskompatibel sind.

Richtung Süden auf dem Meterspurtrasse der Zentralbahn wird seit Ende 2013 der 15-Minuten-Takt angeboten. Richtung Norden begrenzen nachfolgend beschriebene Infrastrukturengpässe einen weiteren Angebotsausbau des S-Bahnsystems in Richtung 15-Minuten-Takt.

Der Bahnhof Luzern gehört zu den meistfrequentierten Bahnhöfen der Schweiz. Die Leistungsfähigkeit der Anlage konnte über Jahrzehnte stetig gesteigert werden. Dieses Potenzial ist nun ausgeschöpft. Die heutige Zufahrt entlang des Einspurabschnitts Rotsee und im Gütschtunnel ist komplett ausgelastet. Wie der Rahmenplan Luzern der SBB aufgezeigt, bringt ein Durchgangsbahnhof Luzern den Befreiungsschlag (siehe Massnahme ÖV-2):

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

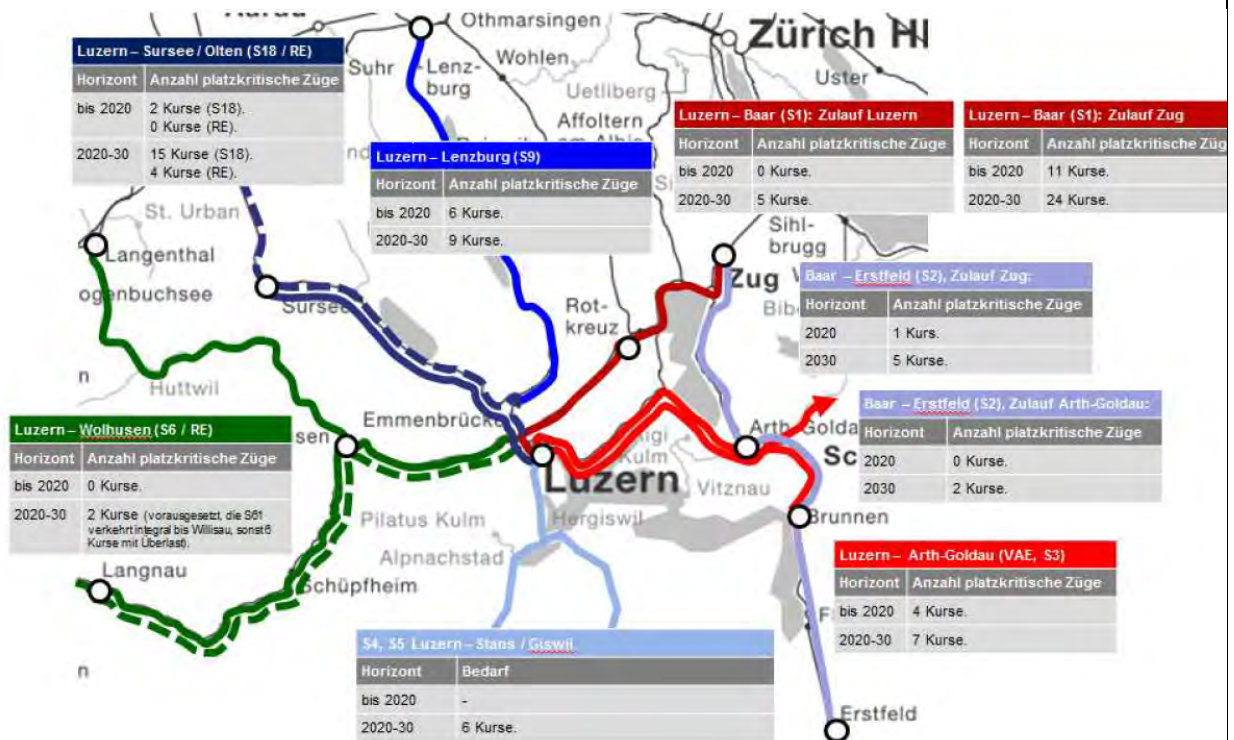


- In einer zweiten Etappe wird das neue Bahnsystem zur unterirdischen Durchmesserlinie Richtung Norden ausgebaut. Hier ergeben sich für S-Bahn und Fernverkehr völlig neue Angebotsmöglichkeiten mit neuen, schnellen und umsteigefreien Durchmesserlinien.

**Massnahmen:**

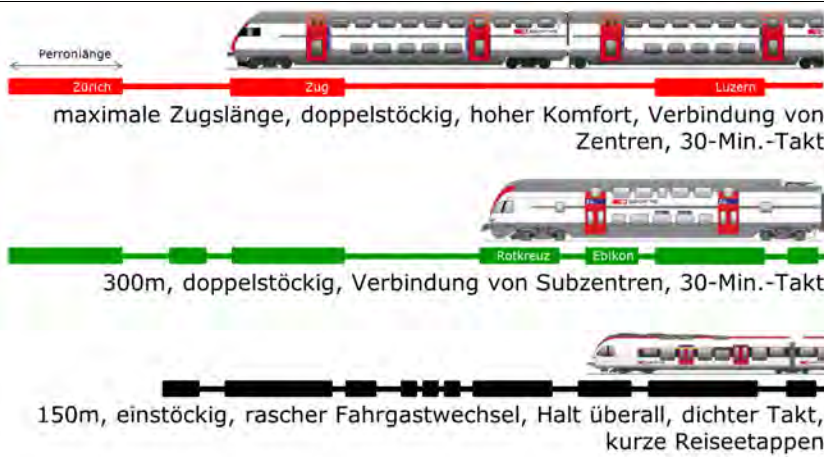
Aktuell sind folgende Planungen im Gang:

- Im Rahmenplan Luzern der SBB sind Infrastrukturelemente aufgeführt, welche mit den Durchgangsbahnhofetappen mitrealisiert werden müssten, damit das Bahnangebot zum 15-Minutentakt in allen Korridoren ausgebaut werden kann und der Durchgangsbahnhof seine volle Wirkung entfaltet. Im Bericht «S-Bahn Luzern Langfristige Angebotsentwicklung mit Tiefbahnhof» sind folgende Elemente erwähnt:
  - Kreuzungsstellen Hochdorf Schönau und Waldibrücke
  - Entflechtung Hübeli
  - Ausbau Emmenbrücke auf 4 Perrons (siehe Massnahme ÖV-4)
  - Reduktion Zugfolgezeit Abschnitt Fluhmühle-Emmenbrücke-Hübeli
  - Kreuzungsstelle Station Hasle, gleichzeitiges Einfahren für Kreuzungen in Littau und Menznau, Abstellgleis Schüpfheim, Massnahmen zwischen Langenthal und Willisau (die Massnahmen in Luzern West sind in den Kosten unten nicht enthalten)
- Im Rahmen der abgeschlossenen Angebotsplanung Zentralschweiz (AP Zentralschweiz) wurden die heutigen Nachfragewerte ermittelt und bis in die Jahre 2020 und 2030 hochgerechnet. In der Regionalen Angebotsplanung AS2030 der ZKöV wurden diese Szenarien auf platzkritische Kurse umgerechnet.



Kapazitätsbedarf Rollmaterial Perimeter Zentralschweiz (Quelle: Regionales Angebotskonzept AS2030, Abb.23)

- Infrastruktureutrale Massnahmen zur Beseitigung der Nachfrageengpässe wurden bis 2020 mit Kursverstärkungen (doppelt geführte Zugseinheiten) gefunden. Zwischen 2020 und 2030 braucht es vor allem auf den Hauptentwicklungsachsen Olten-Luzern-Zürich Massnahmen. Im Mittelfristangebot Bahn 2025 wurden 2 Angebotskonzepte dazu geplant. Je nach Konzept und aktuellem Planungsstand des Fernverkehrsnetzes können auch Infrastrukturmassnahmen auf den meist einspurigen Nebenentwicklungsachsen ausgelöst werden.



Ansatz für Strecke Zürich-Zug-Luzern-Sursee (Quelle: Angebotskonzept Mittelfristangebot Bahn 2025)

- Mit FABI ist nun der Bund für die Bahnplanung zuständig. Das Mittelfristangebot Bahn 2025 wurde dem Prozessführer für seine Arbeiten zur Verfügung gestellt.

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

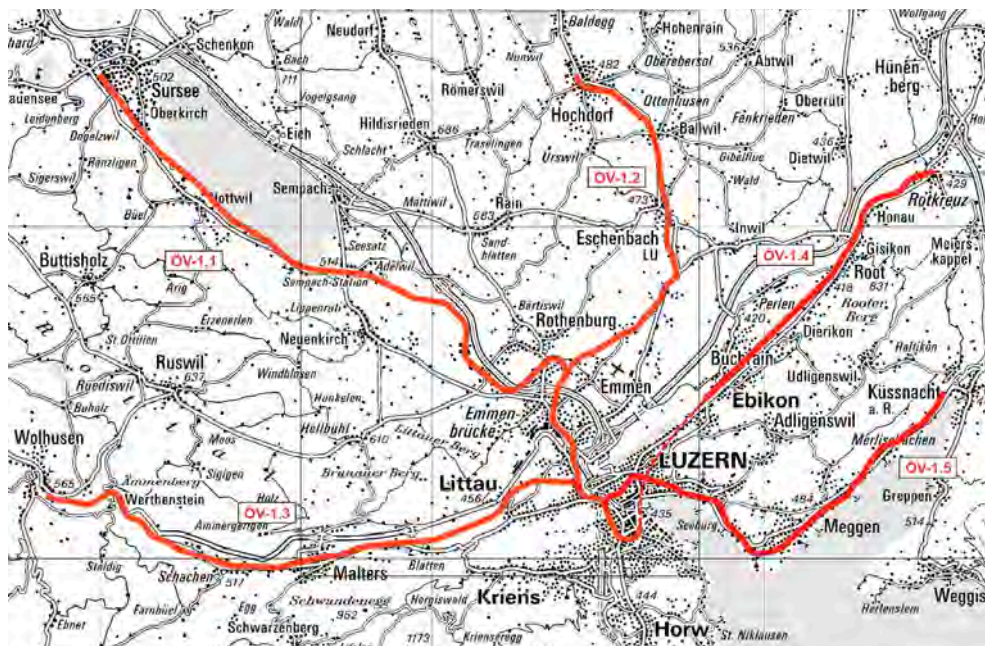
**ÖV-1.1-3A/C Massnahmen Luzern – Sursee**

**ÖV-1.2-3A/C Massnahmen Luzern – Hochdorf, z.B. zusätzliche Kreuzungsstellen**

**ÖV-1.3-3A/C Massnahmen Luzern – Wolhusen, z.B. 2. Gleis Portal Zimmeregg-Tunnel-Malters**

**ÖV-1.4-3A/C Massnahmen Luzern – Rotkreuz**

**ÖV-1.5-3A/C Massnahmen Luzern – Küssnacht**



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

Zuständigkeiten	
<b>Federführung:</b> BAV	<b>Beteiligte Stellen:</b> SBB, vif, VVL, Gemeinden

Realisierung																	
<b>Vorgehen / Meilensteine:</b> – Regionales Angebotskonzept AS2030 (ZKöV, 2014) und Mittelfristangebot 2025 (VVL et al., 2014) liegt vor – Weitere Projektierung Durchgangsbahnhof Luzern																	
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Realisierungshorizont Massnahmen Horizont 2025:</b> Vorprojekt: ab 2016 Baubeginn: ab 2020 Inbetriebnahme: bis 2025  <b>Reifegrad</b> <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	<b>Koordinationsstand</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M5 KA: M5-2 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:															
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> vor 2019 <input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Realisierungshorizont Streckenmassnahmen nach Bau des Durchgangsbahnhofs:</b> Vorprojekt: ab 2016 Baubeginn: mit Durchgangsbahnhof Inbetriebnahme: mit Durchgangsbahnhof  <b>Reifegrad</b> <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	<b>Koordinationsstand</b> <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M5 KA: M5-2 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:															
Kosten																	
<b>Kosten:</b> 200 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 50% Stand: 24. April 2014  Priorität A: Horizont 2025: 100 Mio. Franken Priorität C: Streckenmassnahmen nach Bau des Durchgangsbahnhofs: 100 Mio. Franken	<b>Finanzierung:</b> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 30%; text-align: center;">100%</td> <td style="width: 40%; text-align: right;">200 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde(n)</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>		Anteil Bund	100%	200 Mio. Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Region	%	Fr.	Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	100%	200 Mio. Fr.															
Anteil Kanton	%	Fr.															
Anteil Region	%	Fr.															
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.															
Anteil	%	Fr.															
Beurteilung																	
<b>Relevanz</b> Behebung Schwachstellen: siehe Karte Schwachstellen ÖV Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich Umsetzung Strategie: ÖV2	<b>Qualitative Bewertung:</b> <input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz																
<b>Wirkung</b> WK1: Vor und in Ergänzung zum Durchgangsbahnhof Luzern werden auf den verschiedenen Streckenabschnitten zusätzliche Infrastrukturmassnahmen nötig. Damit kann das Angebot auf der Schiene bis zum attraktiven 15-Minutentakt	<b>Bewertung der Wirkung</b> WK1: Bedeutende Wirkung WK2: Hinreichende Wirkung																



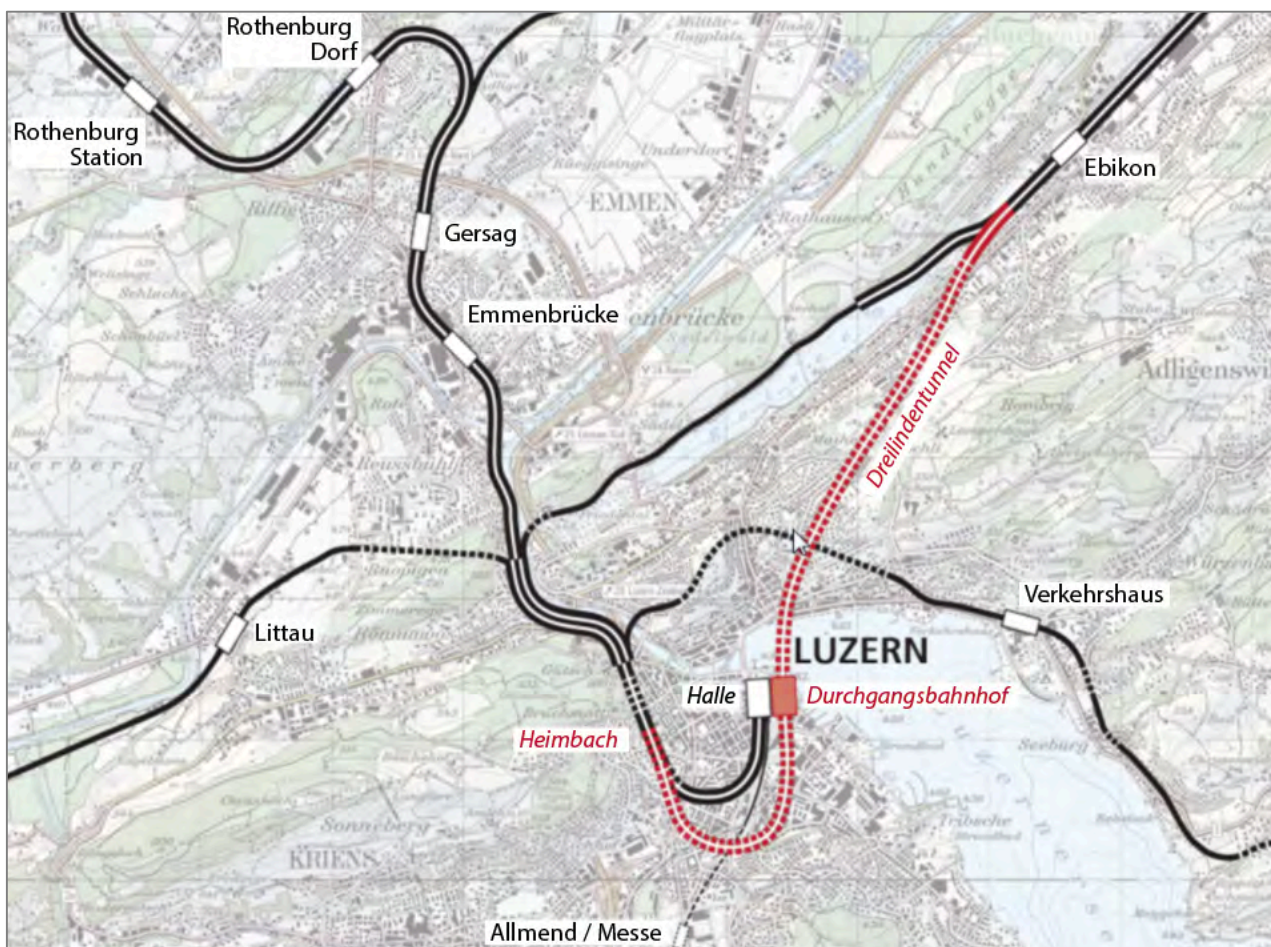
<p>ausgebaut werden. Der Ausbau der S-Bahn ermöglicht es zudem, die Regionalbuslinien noch besser an der Peripherie an die zuverlässigere S-Bahn anzuschliessen. Parallelführungen von Bus und Bahn ins verkehrlich stark belastete Zentrum können dadurch weiter minimiert werden. Mit der Verbesserung des ÖV-Angebots kann der Modal Split zugunsten des öV verschoben werden. Dies führt zu Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehr, einer besseren Intermodalität und beeinflusst die Mobilitätsnachfrage positiv. Die Erreichbarkeit von Luzern und des ganzen Raumes wird verbessert.</p> <p>WK2: Durch die Stärkung des öV wird die Siedlungsentwicklung auf Zentren und Achsen konzentriert. Dies wirkt der Zersiedlung entgegen. Durch die Entlastung der Strassen gewinnt der öffentliche Raum.</p> <p>WK3: Durch die Verschiebung der Verkehrsleistung auf die viel sicherere Bahn kann die Verkehrssicherheit erhöht werden. Durch den gewonnenen Freiraum können die Strassen sicherer gestaltet werden.</p> <p>WK4: Dank der Verlagerung des Verkehrs auf die Bahn kann der Ausstoss von Luftschadstoffen und CO<sub>2</sub> sowie die Emission von Lärm verringert werden.</p>	<p>WK3: Hinreichende Wirkung                  WK4: Hinreichende Wirkung</p>
<p><b>Machbarkeit:</b></p> <p>Die Machbarkeit ist in abgeschlossenen Studien «Mittelfristangebot Bahn 2025», «Angebotsplanung S-Bahn Zentralschweiz», «BLS Angebotsentwicklung Luzern West», «Voralpen-Express 2020 oder «Zentralbahn 2020» dokumentiert.</p>	
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Massnahme «ÖV-2 Durchgangsbahnhof Luzern»</li> <li>- Massnahme «ÖV-4.2-3C Ausbau Bahnhof Emmenbrücke»</li> </ul>	
<p><b>Sonstiges</b></p>	
<p><b>Literatur / Grundlagendokumente:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rahmenplan SBB, Technischer Bericht, SBB, 8. September 2010</li> <li>- S-Bahn Luzern Langfristige Angebotsentwicklung mit Tiefbahnhof, Schlussbericht AP Luzern, SBB, 27. Oktober 2010</li> <li>- Mittelfristangebot Bahn 2025, BAV/Kanton Luzern/VVL, 24. April 2014</li> <li>- Vorprojekt Tiefbahnhof Luzern, 27. November 2014</li> </ul>	
<p><b>Quantitative Angaben:</b></p> <p>-</p>	
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p> <p>-</p>	

## ÖV-2 (Übergeordnete Schlüsselmassnahme in Kompetenz des Bundes)

### Durchgangsbahnhof Luzern AS2030

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation (Nr. M8.1-2, M9, M11.2k), ARE-Code: 1061.057, 1061.012
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. ÖV-1), ARE-Code: 1061.2.010 – 1061.2.011
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: BIF/STEP

#### Unterirdischer Durchgangsbahnhof Luzern



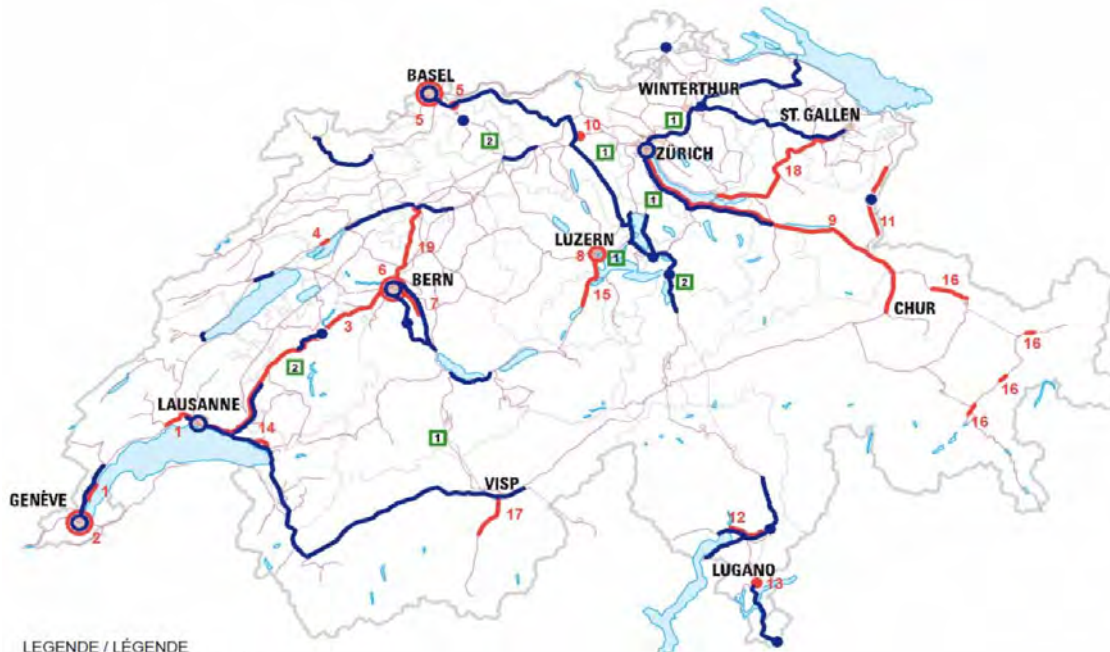
#### Massnahmenbeschreibung

##### Ausgangslage / Zielsetzung:

Der Bahnhof Luzern gehört zu den meistfrequentierten Bahnhöfen der Schweiz. Die Agglomeration Luzern ist mit fast 220'000 Einwohnern die sechstgrösste Agglomeration der Schweiz und weist eine hohe Wachstumsrate auf. Die Stadt Luzern ist mit knapp 7 Mio. Hotel- und Tagesgästen pro Jahr eine wichtige Touristendestination, Standort nationaler Kultureinrichtungen sowie Hochschulstandort. Im nationalen Vergleich ist die Erreichbarkeit von Luzern unterdurchschnittlich und hat in den letzten 25 Jahren praktisch keine Verbesserung erfahren. Bei den Fernverkehrsverbindungen existiert kein konsequenter 30-Minuten-Takt. Wegen des fehlenden Bahnknotens Luzern sind optimale Verknüpfungen zwischen dem Fernverkehr und den regionalen Zubringerlinien (S-Bahn, Bus) nur teilweise möglich.

Trotz grossen Investitionen im Schweizer Bahnnetz mit ZEB (2020) und dem ersten Ausbauschritt von FABI (AS2025) präsentiert sich die Knotensituation für Luzern noch immer schlecht. Dies hat Auswirkungen auf die grösste Agglomeration der Zentralschweiz und die beiden hinter liegenden Nachbarkantone Ob- und Nidwalden.

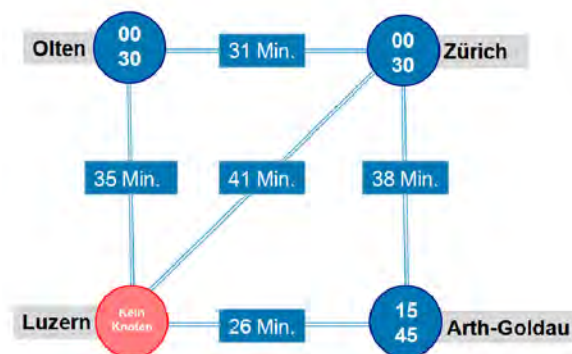
**Massnahmen Ausbau Bahninfrastruktur gemäss Vorlage FABI**



LEGENDE / LÉGENDE

Ausbau ZEB	blau
Ausbauschritt 2025	rot
Kredit für Projektierung und Studien	grün

- 1 Projektierung Kapazitätsausbau Zug-Luzern (Tiefbahnhof bzw. Durchgangsbahnhof)
- 8 Bern-Luzern: Leistungssteigerung
- 15 Luzern-Stans/Giswil: Leistungssteigerungen



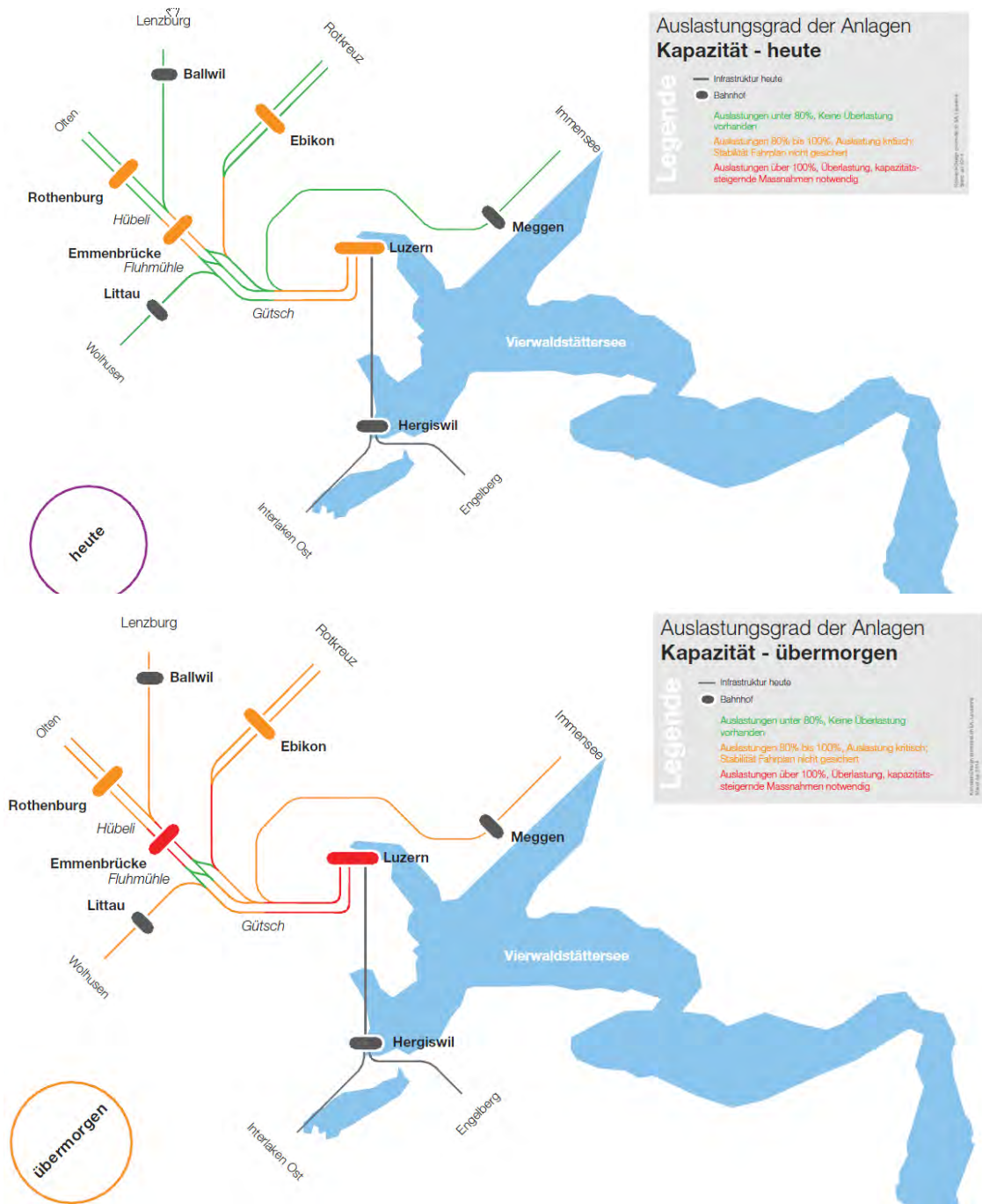
Systemknoten und Fahrzeiten im Referenzzustand 2025 im Viereck Luzern-Olten-Zürich-Arth-Goldau (Quelle: Nutzenstudie Tiefbahnhof Luzern, 12. März 2015)

Die heutige Zufahrt ist ausgelastet, ein aus Gesamtverkehrssicht notwendiger Angebotsausbau daher bis zu Infrastrukturinvestitionen blockiert. Der Engpass am Rotsee hemmt den Verkehr auf der nachfrage- und potentialstarken Linie Luzern – Zug – Zürich, der Gütschtunnel wird durch fünf nationale Bahnlinien überlastet, die Kapazitäten im Bahnhof vorfeld und im Bahnhof sind heute vollständig ausgenutzt (teilweise stehen 2 S-Bahnen wegen Engpässen am gleichen Perron). Bis 2030 erwarten die SBB eine Verkehrszunahme von mehr als 50%. Gemäss den Prognosen des Bundes weist der Korridor Luzern-Zürich im Jahr 2030 ohne Massnahmen grosse Überlasten auf. Ein Ausbau ist deshalb dringlich.



Kapazitätsprobleme Infrastruktur heute

Kapazitätsprobleme Infrastruktur 2030



Auslastung einzelner Netzteile (Quelle: Kurzbericht Rahmenplan Luzern, 22. Juli 2014)

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

- 1/4-h-Takt Luzern-Zürich
- 1/2-h-Takt Luzern-Bern
- 1/2-h-Takt Luzern-Basel sowie
- 1/4-h-Takt bei der S-Bahn Luzern

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

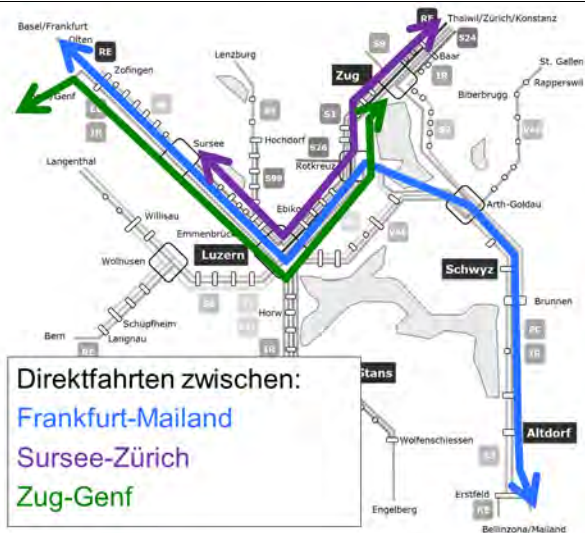
Im zweiten Schritt soll das neue Bahnsystem mit einem Tunnel in den Raum Heimbach zur Durchmesserlinie ausgebaut werden mit Anschluss an die bestehende Linie Richtung Olten bzw. Basel/Bern. Diese Durchmesserlinie kann eine Drehscheibenfunktion im Fernverkehr wahrnehmen und weist – im Vergleich zu anderen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



Die Durchmesserlösung bringt vielfältige verkehrliche und städtebauliche Vorteile mit sich:

- Die Kapazitätsengpässe im Kernbereich des Bahnhofs Luzern werden langfristig behoben
- Dank dem Durchgangsbahnhof Luzern kann in Luzern ein Knoten mit integrealem Taktfahrplan realisiert werden.
- Luzern wird in das Knotensystem Schweiz eingebunden.
- Es werden neue, umsteigefreie Zugverbindungen im nationalen Verkehr (Nordschweiz – Südschweiz, Westschweiz – Südschweiz und Ostschweiz – Zentralschweiz) möglich
- Dank einem Durchgangsbahnhof sind beachtliche Reisezeitgewinne im Fern- und S-Bahn-Verkehr möglich.
- Dank dem Durchgangsbahnhof resultieren auch günstigere Betriebskosten bzw. eine verbesserte Produktivität
- Zürich wird von umsteigenden Fahrgästen entlastet.
- Gesamtverkehrlich positive Wirkungen im Raum Luzern (stärkere Verlagerung von Bus auf Bahn, geringere Anfälligkeit für Verlustzeiten, höhere Verkehrssicherheit, etc.)

Auswahl künftig möglicher Durchmesserbeziehungen:



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

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

**Massnahmen:**

**ÖV-2.1-3R Betrieb/Netz**

Schrittweise soll das Angebot bis zur Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs Luzern aufgebaut werden. Das Regio-Express-Angebot (RE) spielt dabei eine wichtige Rolle und deckt die Fahrtenwünsche im Bereich zwischen S-Bahn und Interregio-Angebot (IR) ab. Wichtig ist bei diesem Konzept für Luzern, dass die IR-Züge dereinst schnell und direkt den Zürcher Kopfbahnhof erreichen, die Regio-Express-Züge via Thalwil/Enge in den Durchmesserbahnhof Zürich führen und darüber hinaus mit Oerlikon und Winterthur die Grossagglomeration Zürich optimal bedienen. So verbindet der IR die Pole, der RE die immer bedeutender werdenden Subzentren. Die S-Bahn garantiert die lokale Feinerschliessung mit Halt an allen Stationen. Der Durchgangsbahnhof Luzern verbindet dabei die beiden kapazitätsstarken Hauptentwicklungsachsen des Normalspurnetzes. Es werden aber auch Nebenentwicklungsachsen wie das Seetal oder Luzern West, später auch Meggen/Küssnacht von Verbindungen via Durchgangsbahnhof profitieren.

**ÖV-2.2-3R Durchgangsbahnhof Luzern, 1. Etappe, unterirdische Zufahrt ab Ebikon**

- Die 1. Etappe setzt sich aus drei Modulen zusammen:
- Anschluss Ebikon
  - 3,5 Kilometer langer doppelspuriger Dreilindentunnel
  - unterirdische Zufahrt (Seeunterquerung) mit Tiefbahnhof

**ÖV-2.3-3R Durchgangsbahnhof Luzern, 2. Etappe, Durchmesserlinie**

Ausbau zur Durchmesserlinie ab dem neuen Tiefbahnhof in einem Bogen nach Süden und Westen und dann Richtung Norden. Der Anschlusspunkt an die bestehende Zufahrt liegt gemäss heutigem Kenntnisstand im Bereich Heimbach in Luzern.

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
<b>Federführung:</b> Bund (BAV)	<b>Beteiligte Stellen:</b> Kanton Luzern, SBB, Kantone Nidwalden und Obwalden, VVL, Stadt Luzern, Gemeinden, LuzernPlus

Realisierung		
<b>Vorgehen / Meilensteine</b> Vgl. oben bei Massnahme; Abhängigkeit von FABI (bzw. STEP)		
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> vor 2019 <input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> Dringlich, so rasch als möglich	<b>Realisierungshorizont:</b> Vorprojekt: abgeschlossen Bauprojekt: ab 2018 Baubeginn: ab 2025 möglich Inbetriebnahme: ab 2033 möglich Realisierung in 2 Etappen. Termine abhängig von FABI und strategischem Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP)	<b>Koordinationsstand</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M5 KA: M5-2 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:
	<b>Reifegrad</b> <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	

Kosten																
<b>Kosten:</b> <b>ÖV-2.1-3 Durchgangsbahnhof Luzern, 1. Etappe, unterirdische Zufahrt ab Ebikon</b> 1.67 Mia. Franken exkl. MWST (1.8 Mia. Franken inkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 15% Stand: 2013  <b>ÖV-2.2-3 Durchgangsbahnhof Luzern, 2. Etappe, Durchmesserlinie</b> 0.56 Mia. Franken exkl. MWST (0.6 Mia. Franken inkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 20% Stand: 2013	<b>Finanzierung:</b> <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>100%</td> <td>2.23 Mia. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde(n)</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	100%	2.23 Mia. Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Region	%	Fr.	Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	100%	2.23 Mia. Fr.														
Anteil Kanton	%	Fr.														
Anteil Region	%	Fr.														
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.														
Anteil	%	Fr.														

Beurteilung	
<b>Relevanz</b> Behebung Schwachstellen: siehe Karte Schwachstellen MIV und ÖV Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich Umsetzung Strategie: ÖV1, ÖV2, ÖV3, ÖV5	<b>Qualitative Bewertung:</b> <input checked="" type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input type="checkbox"/> grosse Relevanz <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz

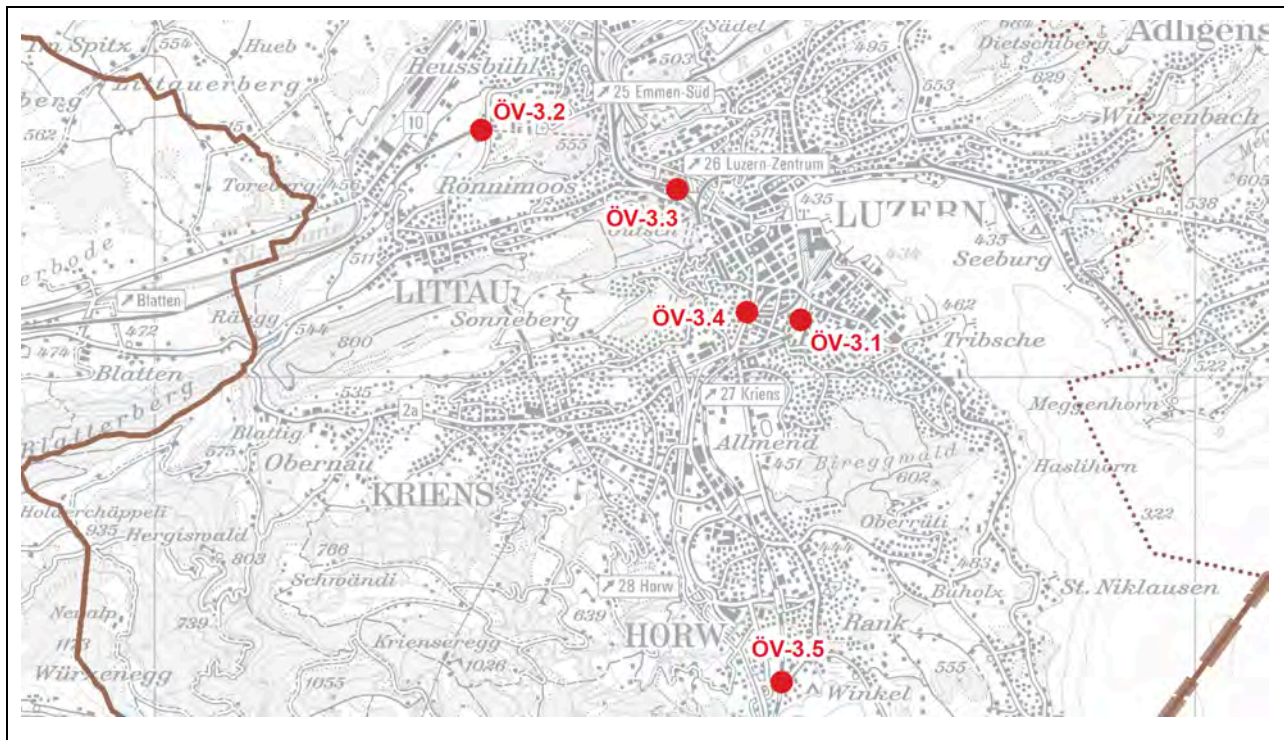


<p><b>Wirkung</b></p> <p>WK1: Der Durchgangsbahnhof Luzern schafft Raum auf Schiene und Strasse. Die neue Zufahrt zum Bahnhof Luzern ermöglicht neue Angebote auf allen Achsen des Schienenverkehrs. Der Ausbau der S-Bahn ermöglicht es die Quartier- und Regionalbuslinien an der Peripherie an die S-Bahn anzuschliessen und damit das Strassennetz der Agglomeration und der Stadt zu entlasten. Mit der Verbesserung des öV-Angebots kann der Modal Split zugunsten des öV verschoben werden. Dies führt zu Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehr, einer besseren Intermodalität und beeinflusst die Mobilitätsnachfrage positiv. Die Erreichbarkeit von Luzern und des ganzen Raumes wird verbessert.</p> <p>WK2: Durch die Stärkung des öV wird die Siedlungsentwicklung auf Zentren und Achsen konzentriert. Dies wirkt der Zersiedlung entgegen. Durch die Entlastung der Strassen gewinnt der öffentliche Raum. Die Überbauung des freiwerdenden Areals des Bahnhofs erlaubt eine Verdichtung nach innen.</p> <p>WK3: Durch die Verschiebung der Verkehrsleistung auf die viel sicherere Bahn kann die Verkehrssicherheit markant erhöht werden. Durch den gewonnenen Freiraum können die Strassen sicherer gestaltet werden, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr.</p> <p>WK4: Dank der Verlagerung des Verkehrs auf die Bahn kann der Ausstoss von Luftschadstoffen und CO<sub>2</sub> sowie die Emission von Lärm verringert werden.</p>	<p><b>Bewertung der Wirkung:</b></p> <p>WK1: Bedeutende Wirkung</p> <p>WK2: Bedeutende Wirkung</p> <p>WK3: Bedeutende Wirkung</p> <p>WK4: Bedeutende Wirkung</p>
<p><b>Machbarkeit:</b></p> <p>Die Machbarkeit des Durchgangsbahnhofs Luzern wurde mit dem Vorprojekt nachgewiesen.</p>	
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern ist Voraussetzung für den Ausbau des Angebots des öffentlichen Verkehrs im Raum Luzern.</li> </ul>	
<p><b>Sonstiges</b></p>	
<p><b>Literatur / Grundlagendokumente:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Grobbewertung der Ausbauvarianten, 5. Mai 2010</li> <li>– Angebotsvergleich, 5. Mai 2010</li> <li>– Rahmenplan Luzern, SBB vom 8. September 2010</li> <li>– AP Luzern, Schlussbericht, 27. Oktober 2010</li> <li>– Kostenaufteilung, Schlussbericht, 6. September 2011</li> <li>– Botschaft zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» und zum direkten Gegenentwurf (Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, FABI) vom 18. Januar 2012</li> <li>– Nutzen Tiefbahnhof Luzern, 2. Mai 2012</li> <li>– Vorprojekt Tiefbahnhof Luzern, 27. November 2014</li> <li>– Variantenstudium Ausbau Bahnknoten Luzern, Synthesebericht, 16. Januar 2015</li> <li>– Nutzenstudie Tiefbahnhof Luzern, 12. März 2015</li> </ul>	
<p><b>Quantitative Angaben:</b></p> <p>-</p>	
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p> <p>Hinweis zur Abbildung «Auslastung einzelner Netzteile»: Auch die Strecke Luzern – Hergiswil weist bereits heute einen hohen Auslastungsgrad auf.</p>	

**ÖV-3**

**Neue S-Bahnhaltestellen**

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation (Nr. M11.2g-j), ARE-Code: 1061.033
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. ÖV-3), ARE-Code: 1061.2.015 – 1061.2.016
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: BIF



**Massnahmenbeschreibung**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

Seit Inbetriebnahme der S-Bahn in der Zentralschweiz 2004 wurden in der Agglomeration Luzern 7 neue S-Bahnhaltestellen realisiert. Diese erschliessen wichtige Siedlungsgebiete, insbesondere in der Agglomeration Luzern. Die verbesserte örtliche Erschliessung sind zusammen mit dem Angebotsausbau die zentralen Elemente der S-Bahn in der Zentralschweiz und des Agglomerationsprogramms. Die S-Bahn leistet einen Beitrag zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik und zur notwendigen Leistungssteigerung des Gesamtverkehrssystems in der Agglomeration Luzern. Weitere S-Bahnhaltestellen unterstützen diese Aspekte.

**Massnahmen:**

**ÖV-3.1-3C Luzern, S-Bahnhaltestelle Langensand-Steghof**

Die neue Haltestelle Langensand-Steghof in Luzern liegt an den S-Bahnlinien Richtung Sarnen und Stans. Der Standort ist zwischen der Langensandbrücke und einer neuen Passerelle zwischen Neustadtstrasse und Fruttstrasse/Industriestrasse vorgesehen. Die Haltestelle ist Teil des Entwicklungsschwerpunkts Bahnhof Luzern und erschliesst die Gebiete Neustadt-Steghof-Tribschen. Daneben können wichtige Umsteigebeziehungen auf die Buslinien Nrn. 4, 6, 7, 8 und 21 Richtung Tribschen geschaffen werden.

**ÖV-3.2-3C Luzern, S-Bahnhaltestelle Littau-Ruopigen**

Die neue Haltestelle Littau-Ruopigen in Luzern soll am westlichen Ende des Zimmeregg隧nells angeordnet werden. Angesichts des Höhenunterschiedes zum Gebiet Ruopigen und des wachsenden Gewerbegebiets im Littauer Boden müssen die Zugänge in beide Richtungen attraktiv ausgebaut werden.

**ÖV-3.3-3C Luzern, S-Bahnhaltestelle Gütsch-Kreuzstutz**

Die neue Haltestelle Gütsch-Kreuzstutz in Luzern wird von verschiedenen Bahnlinien bedient und ermöglicht attraktive Umsteigebeziehungen zum Bussystem. Sie ist erst in einer späten Phase im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof Luzern realisierbar.

**ÖV-3.4-3C Luzern, S-Bahnhaltestelle Paulusplatz**

Die neue Haltestelle Paulusplatz in Luzern wird von verschiedenen Bahnlinien bedient, erschliesst dicht besiedeltes Stadtgebiet und ist auch interessant als Umsteigepunkt von der RBuslinie 1 aus Richtung Kriens und den Linien 11, 14 und 20 aus Luzern Süd. Sie ist erst in einer späten Phase im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof Luzern realisierbar.

**ÖV-3.5-3C Horw, S-Bahnhaltestelle Horw See (Ennethorw)**

Das Grundkonzept Luzern Süd sieht eine neue Haltestelle Horw See (Ennethorw) vor. Die Haltestelle erschliesst die dort angedachte verdichtete Siedlung, bedient den Standort der weiter wachsenden Hochschule Luzern und ist aufgrund der Nähe zum Naherholungsgebiet am See optimal für Freizeitnutzungen. Für die neue S-Bahnstation Horw See wird auf den bis und mit Ausbauschnitt 2030 vorgesehenen Zugkursen basiert. Erste Abklärungen zeigen, dass für eine Bedienung einer neuen Station Horw See im Realisierungshorizont 2035 keine zusätzlichen S-Bahnzüge oder Abstell- / Wendegleise erstellt werden müssen. Erforderlich sind lediglich Perrons inkl. Zugänge sowie die nötigen Sicherungsanlagen und Haltestelleninfrastruktur.

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

**Zuständigkeiten**

**Federführung:**

Bund (BAV)

**Beteiligte Stellen:**

SBB, Kanton Luzern, Stadt Luzern, Zentralbahn

**Realisierung**

**Vorgehen / Meilensteine:**

**ÖV-3.1-3C und ÖV-3.2-3C**

– Vorprojekt

**ÖV-3.3-3C, ÖV-3.4-3C und ÖV-3.5-3C**

– Machbarkeitsstudie

**Priorität:**

- vor 2019
- A (2019 – 2022)
- B (2023 – 2026)
- C (ab 2027)
- Daueraufgabe

**Realisierungshorizont:**

Vorprojekt: *noch offen*  
 Baubeginn: *ab 2027*  
 Inbetriebnahme: *noch offen*

**Reifegrad**

- 1
- 2

**Koordinationsstand**

- Vororientierung
  - Zwischenergebnis
  - Festsetzung (zwingend bei A)
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan  
 ja Kap: M5 KA: M5-3  
 nein > Verankerung in:

**Kosten**

**Kosten:**

**Luzern, S-Bahnhaltestelle Langensand-Steghof:**

30 Mio. Franken (exkl. MWSt.)

Genauigkeit: +/- 30%

Stand: 2004

**Luzern, S-Bahnhaltestelle Littau-Ruopigen:**

30 Mio. Franken (exkl. MWSt.)

**Finanzierung:**

Anteil Bund	100%	215 Mio. Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.
Anteil	%	Fr.

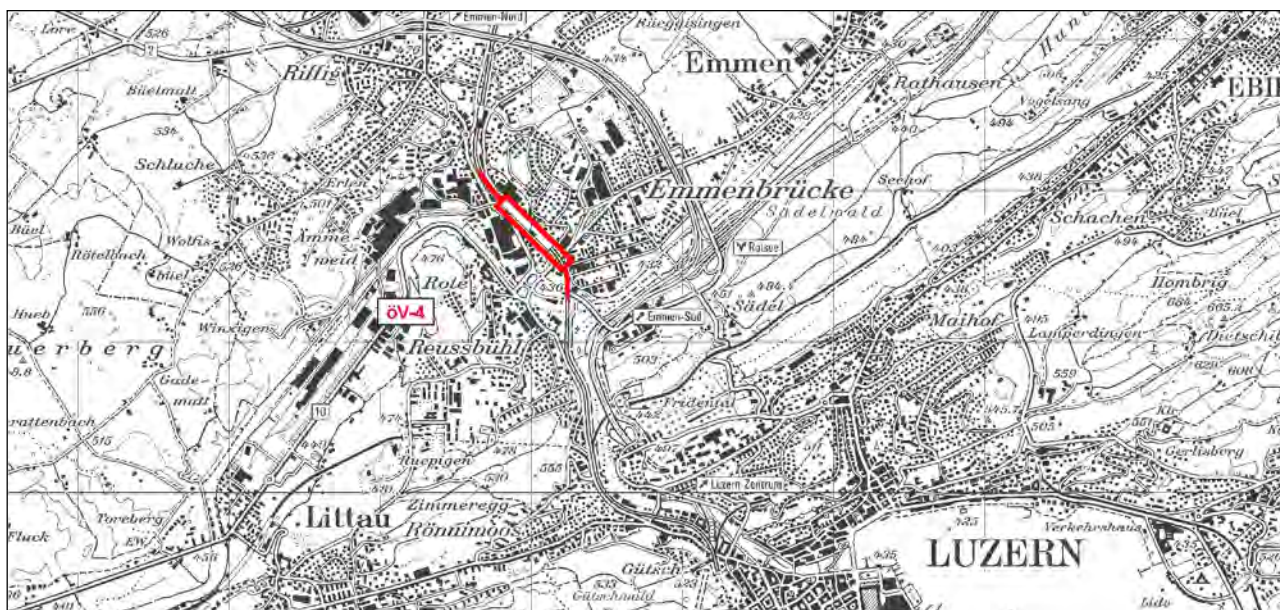
<p>Genauigkeit: +/- 30%</p> <p>Stand: 2004</p> <p><b>Luzern, S-Bahnhaltestelle Gütsch-Kreuzstutz:</b></p> <p>70 Mio. Franken (exkl. MWSt.)</p> <p>Genauigkeit: +/- 50%</p> <p>Stand: 2004</p> <p><b>Luzern, S-Bahnhaltestelle Paulusplatz:</b></p> <p>70 Mio. Franken (exkl. MWSt.)</p> <p>Genauigkeit: +/- 50%</p> <p>Stand: 2004</p> <p><b>Horw, S-Bahnhaltestelle Horw See (Ennethorw):</b></p> <p>15 Mio. Franken (exkl. MWSt.)</p> <p>Genauigkeit: +/- 50%</p> <p>Stand: 2016</p>	
--	--

<b>Beurteilung</b>	
<p><b>Relevanz</b></p> <p>Behebung Schwachstellen: siehe Karte Schwachstellen ÖV</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich</p> <p>Umsetzung Strategie: ÖV5</p>	<p><b>Qualitative Bewertung:</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p><b>Wirkung</b></p> <p>WK1: Die neuen Bahnhaltestellen ermöglichen wichtigen Entwicklungsschwerpunkten einen direkten und attraktiven Anschluss an das nationale Bahnnetz und entlasten das überlastete Strassenverkehrssystem. Eine Entlastung des Bussystems mit leistungsstarker und zuverlässiger Bahn kann erreicht werden.</p> <p>WK2: Die zentralen Bahnhaltestellen verbessern die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und führen zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen. Sie wirken einer Zersiedlung entgegen.</p> <p>WK3: Durch die Verlagerung auf das sichere Bahnsystem wird die Unfallhäufigkeit im Zentrum reduziert.</p> <p>WK4: Durch die Verlagerung auf die Bahn können der Ausstoss von Luftschadstoffen und CO<sub>2</sub> sowie die Lärmbelastung reduziert werden.</p>	<p><b>Bewertung der Wirkung</b></p> <p>WK1: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK2: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK3: Schwache Wirkung</p> <p>WK4: Hinreichende Wirkung</p>
<p><b>Machbarkeit:</b></p> <p>Haltestellen ÖV-3.1 bis ÖV-3.4 wurden im Rahmen der Planung «S-Bahn Zentralschweiz» studiert. Die Haltestelle ÖV-3.5 ist im Grundkonzept Verkehr Luzern Süd aufgearbeitet.</p>	
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b></p> <p>-</p>	

<b>Sonstiges</b>
<b>Literatur / Grundlegendokumente:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Planungsbericht des Regierungsrates über die S-Bahn Luzern, B34, Dezember 2003</li><li>- Luzern Süd, Grundkonzept Verkehr, LuzernPlus, Juni 2015</li></ul>
<b>Quantitative Angaben:</b> -
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> -

**ÖV-4**  
**Ausbau S-Bahnhof Emmenbrücke**

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation (Nr. M8.2), ARE-Code: 1061.057
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. ÖV-4), ARE-Code: -
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt (Teil Verbesserung ÖV-Verknüpfungspunkt)
- Andere Finanzierung: BIF (Teil Bahninfrastruktur)



<b>Massnahmenbeschreibung</b>	
<p><b>Ausgangslage / Zielsetzung:</b></p> <p>Der Bahnhof Emmenbrücke im Zentrum des Siedlungsraums Luzern Nord wurde 2002/2003 mit beidseitigen Treppen- und Rampenaufgängen versehen. Nicht optimal sind die Umsteigebeziehungen Bahn-Bus. Die Attraktivität des Bahnhofs soll zukünftig gestärkt und die gewünschte Verknüpfung zum Bushub verbessert werden. Mit Inbetriebnahme des Seetalplatzes im Dezember 2016 wird der Umsteigeknoten gestärkt, indem diverse Buslinien an die neue Umsteigestation herangeführt und optimiert werden. Der heutige Bahnhof verfügt über zwei Perronkanten. Von grosser Bedeutung ist zudem der Güterverkehr im Zusammenhang mit der Stahlproduktion der Swiss Steel. Mittelfristig soll der Umstieg Bahn-Bus mit direkten Perronaufgängen ab der Bushaltestelle nochmals verbessert werden.</p> <p>Langfristig sind für den weiteren Ausbau der S-Bahn nach Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern zwei zusätzliche Perronkanten in Emmenbrücke nötig.</p>	
<p><b>Massnahme:</b></p> <p><b>ÖV-4.1-3B:</b> Bessere Verknüpfung Bahn Perron und Bushub mit direkten Perronaufgängen ab der Bushaltestelle und Emmen, Bahnunterführung Seetalstrasse</p> <p><b>ÖV-4.2-3C:</b> Ausbau Bahnhof Emmenbrücke mit 2 zusätzlichen Perrongleisen</p>	
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Typ: infrastrukturell</b>	<input type="checkbox"/> <b>Typ: nicht infrastrukturell</b>
<b>Zuständigkeiten</b>	
<p><b>Federführung:</b></p> <p>Bund (BAV) und vif</p>	<p><b>Beteiligte Stellen:</b></p> <p>SBB, Gemeinde Emmen</p>



Realisierung		
<b>Vorgehen / Meilensteine:</b> – Erarbeitung Vorprojekt		
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> vor 2019 <input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Realisierungshorizont</b> Unterführung/Perronzugänge Vorprojekt: ab 2022 Baubeginn: 2023 Inbetriebnahme: 2026  <b>Reifegrad</b> <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	<b>Koordinationsstand</b> <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> vor 2019 <input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Realisierungshorizont</b> Ausbau Bahnhof Emmenbrücke Koordiniert mit Projekt Durchgangsbahnhof Luzern Vorprojekt: ab 2019 Baubeginn: 2027 Inbetriebnahme: 2030  <b>Reifegrad</b> <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	<b>Koordinationsstand</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M5 KA: M5-2 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

Kosten																															
<b>Kosten:</b> <b>ÖV-4.1-3B Unterführung/Perronzugänge</b> 2 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2015  <b>ÖV-4.2-3C Ausbau Bahnhof Emmenbrücke</b> 125 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2010	<b>Finanzierung Unterführung/Perronzugänge:</b> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">35%</td> <td style="width: 30%; text-align: right;">0.7 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton*</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde(n)*</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> * Kostenteiler noch genau zu definieren  <b>Finanzierung Ausbau Bahnhof:</b> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">100%</td> <td style="width: 30%; text-align: right;">125 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde(n)</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35%	0.7 Mio. Fr.	Anteil Kanton*	%	Fr.	Anteil Region	%	Fr.	Anteil Gemeinde(n)*	%	Fr.	Anteil	%	Fr.	Anteil Bund	100%	125 Mio. Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Region	%	Fr.	Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	0.7 Mio. Fr.																													
Anteil Kanton*	%	Fr.																													
Anteil Region	%	Fr.																													
Anteil Gemeinde(n)*	%	Fr.																													
Anteil	%	Fr.																													
Anteil Bund	100%	125 Mio. Fr.																													
Anteil Kanton	%	Fr.																													
Anteil Region	%	Fr.																													
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.																													
Anteil	%	Fr.																													

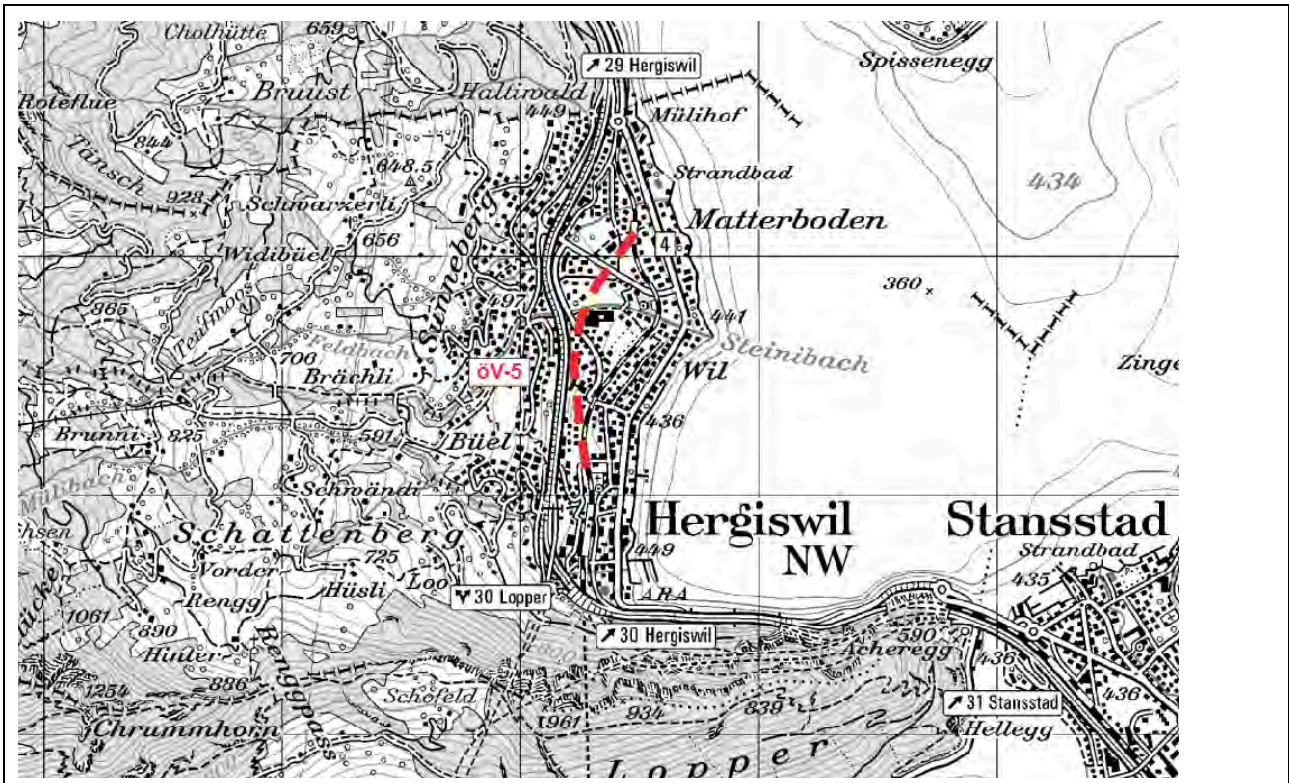


<b>Beurteilung</b>	
<p><b>Relevanz:</b>                      Behebung Schwachstellen: siehe Karte Schwachstellen ÖV                      Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich                      Umsetzung Strategie: ÖV3</p>	<p><b>Qualitative Bewertung:</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz  <input type="checkbox"/> grosse Relevanz  <input checked="" type="checkbox"/> mittlere Relevanz  <input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p><b>Wirkung</b></p> <p>WK1: Der Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke ist eine Voraussetzung für eine Steigerung des S-Bahnangebots im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof Luzern. Dank der neuen Unterführung und der Perronzugänge resultieren attraktive Umsteigebeziehungen Bahn-Bus. Sie ermöglicht einen Bushub mit einem optimierten Bahn- und Busangebot. Von der Unterführung profitiert auch der Langsamverkehr.</p> <p>WK2: Durch die Stärkung des ÖV wird die Siedlungsentwicklung auf Zentren und Achsen konzentriert. Dies wirkt der Zersiedlung entgegen. Durch die Entlastung der Strassen gewinnt der öffentliche Raum.</p> <p>WK3: Durch die Verschiebung der Verkehrsleistung auf die viel sicherere Bahn und dem damit auf der Strasse gewonnenen Freiraum können die Verkehrssicherheit erhöht werden. Mit der neuen Unterführung kann der Langsamverkehr viel sicherer unter der Bahn hindurch geführt werden.</p> <p>WK4: Durch die Verlagerung des Verkehrs auf die Bahn, den Bus und die Attraktivierung des Langsamverkehrs kann der Ausstoss von Luftschadstoffen und CO<sub>2</sub> sowie die Emission von Lärm verringert werden.</p>	<p><b>Bewertung der Wirkung:</b></p> <p>WK1: Bedeutende Wirkung                      WK2: Hinreichende Wirkung                      WK3: Hinreichende Wirkung                      WK4: Schwache Wirkung</p>
<p><b>Machbarkeit:</b></p> <p>-</p>	
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Projekt Neugestaltung des Verkehrs im Gebiet Seetalplatz</li> <li>- Massnahme «ÖV-2 Durchgangsbahnhof Luzern»</li> <li>- Massnahme «ÖV-6.1b Infrastruktur am ÖV-Knoten Emmenbrücke» des AP LU 2G (ARE-Code: 1061.2.024)</li> </ul>	
<b>Sonstiges</b>	
<p><b>Literatur / Grundlagendokumente:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord, Dezember 2010</li> <li>- Rahmenplan SBB, 8. September 2010</li> <li>- www.luzern-nord.lu.ch</li> </ul>	
<p><b>Quantitative Angaben:</b></p> <p>-</p>	
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p> <p>-</p>	

ÖV-5

Doppelspuriger Eisenbahntunnel zwischen Hergiswil Matt und Hergiswil Bahnhof

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation (Nr. M10.1b, M10.2), ARE-Code: -
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. ÖV-5), ARE-Code: 1061.2.020
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: BIF



**Massnahmenbeschreibung**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

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

**Massnahme:**

Nach der Realisierung des Doppelspurabschnitts Ausgang Haltiwaldtunnel bis Haltestelle Matt, welcher im Rahmen des Projekts Doppelspurausbau und Tieflegung der Zentralbahn in Luzern (Infrastrukturfonds) finanziert ist, bleibt noch eine Einspurstrecke bis zum Bahnhof Hergiswil. Diese ist auf Doppelspur zu erweitern, um die Voraussetzungen für den mittel- und langfristigen Ausbau des Bahnangebots sicherzustellen. Damit werden die notwendigen Kapazitäten auf der Schiene geschaffen, die Immissionen des Bahnbetriebes reduziert, die Siedlungstrennung der Bahn aufgehoben und eine attraktive Langsamverkehrsachse mit Naherholungsraum erstellt. Mit dem doppelspurigen Bahntunnel wird das Siedlungsgebiet nachhaltig aufgewertet.

Für den Streckenabschnitt zwischen Hergiswil Matt und Hergiswil Bahnhof liegt ein Vorprojekt mit einem rund 800 Meter langen doppelspurigen Tunnel vor.

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
<b>Federführung:</b> BAV Im Rahmen von STEP Angebotsschritt 2030 (AS2030)	<b>Beteiligte Stellen:</b> Zentralbahn, Kanton Nidwalden, Amt für Raumentwicklung und Amt für Umwelt NW, Kanton Luzern, Kanton Obwalden, Gemeinde Hergiswil

Realisierung		
<b>Vorgehen / Meilensteine:</b> Der Doppelspurabschnitt Hergiswil Matt bis Hergiswil Dorf wird im Rahmen von STEP Angebotsschritt 2030 geplant. Die Ergebnisse der Planung zeigen, in welchen Angebotsschritt der Doppelspurabschnitt vorgesehen ist. Die Infrastruktur wird vollumfänglich im Rahmen des BIF (Bahninfrastrukturfonds) durch den Bund finanziert. Erstellen eines Bauprojektes und Vorbereitung des Projektgenehmigungsverfahrens. Realisierung des doppelspurigen Bahntunnels.		
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> vor 2019 <input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Realisierungshorizont</b> Vorprojekt: liegt vor (2013) Baubeginn: 2027 Inbetriebnahme: 2030  <b>Reifegrad</b> <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	<b>Koordinationsstand</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan NW <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: V3 Öffentlicher Verkehr V 3-9 Doppelspurausbau der Bahn in Hergiswil <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

Kosten																
<b>Kosten:</b> 220 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 20% Stand: 2013	<b>Finanzierung:</b> <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>100%</td> <td>220 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde(n)</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	100%	220 Mio. Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Region	%	Fr.	Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	100%	220 Mio. Fr.														
Anteil Kanton	%	Fr.														
Anteil Region	%	Fr.														
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.														
Anteil	%	Fr.														

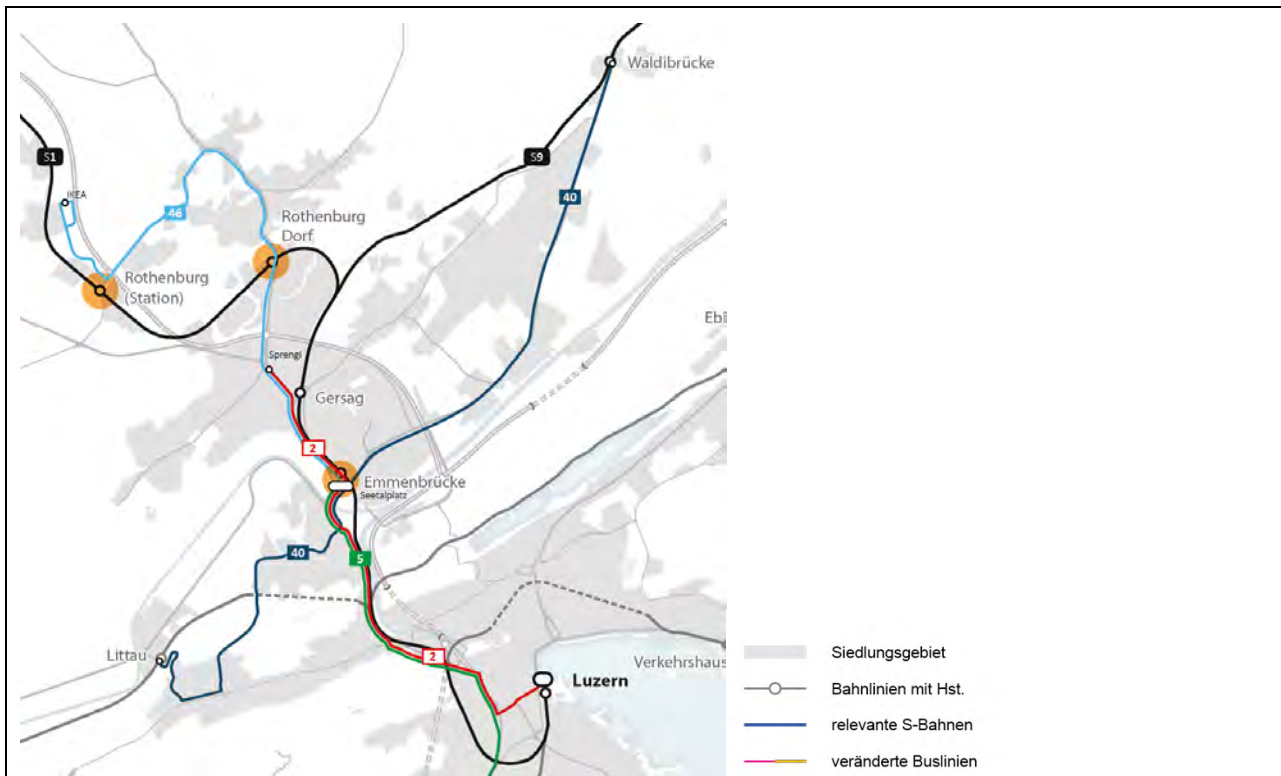
Beurteilung	
<b>Relevanz</b> Behebung Schwachstellen: siehe Karte Schwachstellen ÖV Unterstützung Zukunftsbild: mehrheitlich Umsetzung Strategie: ÖV2	<b>Qualitative Bewertung:</b> <input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz

<p><b>Wirkung</b></p> <p>WK1: Die Massnahme ermöglicht eine Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit und somit Taktverdichtungen und neue Kapazitäten (für Pendler und Touristen), eine markante Steigerung der Fahrplanstabilität, eine Entlastung der Autobahn A2 durch höheren Anteil der ÖV-Nutzung, eine bessere Erreichbarkeit des Kantons Nidwalden sowie bessere Umsteigebeziehungen dank Taktverdichtung (Knoten Hergiswil). Die Massnahme ermöglicht eine Wiedereinführung der Schnellzugshalte in Hergiswil. Die Massnahme hat auch eine positive Wirkung im Bereich LV, da das bestehende Trasseee für eine attraktive LV-Route genutzt werden kann. Heute besteht keine LV-Achse Nord–Süd in der Gemeinde Hergiswil.</p> <p>WK2: Die Massnahme hat eine Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen zur Folge: Öffentliche Räume werden von Beeinträchtigungen (Lärm, Stau, Abgase) entlastet und neue geschaffen.</p> <p>WK3: Die Massnahme bewirkt eine Verminderung der Unfallhäufigkeit durch Verkehrsumlagerung von MIV auf ÖV.</p> <p>WK4: Dank dieser Massnahme kann eine Verminderung der Luftbelastung durch Verkehrsumlagerung von MIV auf ÖV erreicht werden. Die Lärmbelastung Schiene fällt durch Tieflegung der zb im Ortsbereich weg. Eine Verminderung der Lärmbelastung der Strasse durch Verkehrsumlagerung von MIV auf ÖV kann erreicht werden. Zudem findet eine Verringerung der Flächenbeanspruchung statt, da der Raum entlang des frei werdenden alten Trassees neu genutzt werden kann (LV-Route). Die Trennwirkung durch Infrastrukturen (Bahnlinie) wird ebenfalls reduziert.</p>	<p><b>Bewertung der Wirkung</b></p> <p>WK1: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK2: Schwache Wirkung</p> <p>WK3: Schwache Wirkung</p> <p>WK4: Bedeutende Wirkung</p>
<p><b>Machbarkeit:</b></p> <p>Die Machbarkeit wurde im Rahmen des Vorprojekts nachgewiesen.</p>	
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b></p> <p>Im Rahmen der Planungen STEP des Bundes zum Angebotsschritt 2030 ist auch das Angebotskonzept der Zentralbahn eingereicht worden. Darin enthalten ist auch ein Halt des IR Luzern-Interlaken in Hergiswil zur Verknüpfung der Tourismusdestinationen Engelberg und Interlaken. Um diesen Halt zu ermöglichen, ist ein Doppelspurtunnel mit einer maximalen Geschwindigkeit von 90 Km/h notwendig. Diese Geschwindigkeit erfordert einen Tunnel zwischen Hergiswil Matt und Bahnhof.</p> <p>Abhängigkeit zur Massnahme LV-2.1c-3C</p>	
<p><b>Sonstiges</b></p>	
<p><b>Literatur / Grundlagendokumente:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Zentralbahn 2030, mrs Zürich, Schlussbericht, 5. November 2009</li> <li>– Zusatzabklärungen zum Auflageprojekt Doppelspurausbau der zb zwischen Hergiswil Matt und Schlüssel, 2010</li> <li>– Masterplan der Zentralbahn 2050, mrs Zürich, 2011</li> <li>– Agglomerationsprogramm Nidwalden 2011</li> <li>– Vorprojekt zb Tunnel kurz von 2013 der IG zentralbahn (Edy Toscano AG; Jauslin + Strebler Ingenieure AG)</li> </ul>	
<p><b>Quantitative Angaben:</b></p> <p>-</p>	
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p> <p>-</p>	

ÖV-6.1

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

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation (Nr. M11.2I), ARE-Code: 1061.013
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. ÖV-6.1), ARE-Code: 1061.2.023
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschrieb

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

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

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

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

Die **Bahnstation Rothenburg (Station)** erschliesst den Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Rothenburg, welcher sich als Folge der Ansiedlung der IKEA stark entwickelt. Die Station ist heute ungenügend ausgebaut, provisorisch hergerichtet und noch immer unübersichtlich und unattraktiv. Im Zusammenhang mit dem ESP, der Ansiedlung von IKEA und der damit verbundenen Erschliessung mit der verlängerten Linie 13 bekommt die Station eine neue Bedeutung. Aus Ruswil/Ettiswil gibt es neben der Direktlinie 61 nach Luzern die Linie 60 zum «Umsteigebahnhof» Rothenburg. Schrittweise wird das Angebot zu Lasten der Direktverbindung in die Stadt erhöht, da mit der Bahn viel schnellere und zuverlässigere Verbindungen nach Luzern angeboten werden können. Gleiches ist mit der Linie 72 realisiert. Neben der bestehenden Direktlinie 72 Neuenkirch - Luzern ist die Linie 70 in Betrieb, welche Neuenkirch an die beiden Bahnhöfe Rothenburg (Station) und Sempach - Neuenkirch anschliesst. Auch hier wird diese Linie zu Lasten der Di-

rektverbindung künftig ausgebaut.

Die Buslinien aus dem Korridor Beromünster kreuzen sich im Bereich der Bahnstation **Rothenburg Dorf** mit der Bahn. Die Buslinien verkehren teilweise weiter via Autobahn bis Luzern Bahnhof. Die Linie 51 von Rain wird ab Dez. 2015 eingekürzt.

Bei der **Bahnstation Gersag** sind verschiedene Ortsbuslinien (Emmer Bus) erfolgreich an das S-Bahn-System angebunden. In der Nähe verkehrt ab Dez. 2016 die RBus-Linie 2 Sprengi - Luzern.

Der Umsteigepunkt **Emmenbrücke Bahnhof Süd** beim Seetalplatz hat in jüngster Zeit eine Aufwertung erfahren. Er wird von 5 Zügen pro Stunde (2 S-Bahn-Linien, 1 RE) bedient, in der HVZ mit Zusatzzügen vom Seetal noch dichter und weist so sehr gute Voraussetzungen als ÖV-Drehscheibe auf. In diesem Zusammenhang werden Buslinien verstärkt an diesen Verknüpfungspunkt angebunden und neu verknüpft.

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

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

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

Im Gegensatz zu anderen Korridoren lässt sich die Verknüpfung von Bahn und Bus aus verschiedenen Gründen nicht auf einen Punkt allein konzentrieren, sondern soll an verschiedenen Umsteigepunkten erfolgen. Gewisse Regionalbuslinien sind eingekürzt und bringen daher vermehrt Fahrgäste auf die S-Bahn, welche zurzeit nur im 30'-Takt verkehrt. Mit dem Mittelfristangebot Bahn 2025 sind neue RE-Verbindungen geplant, welche an gewissen Stationen 4 stündliche Abfahrten bringen werden.

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

Daneben sollen Rothenburg (Station), Rothenburg Dorf und Emmenbrücke Gersag massiv aufgewertet werden und für die Regional- und Ortsbuslinien zu einem optimalen Umsteigebahnhof werden.

In der Planung AggloMobil tre wurden Schwachstellen auf der Strasse aus Betriebsdaten gesammelt. Abschnitte mit hohen Verlustzeiten und grosser Betroffenheit wurden unter anderem auf der Seetalstrasse, Gerliswilstrasse und der Gersagstrasse festgestellt. Im Raum Seetalplatz wird die Neuanlage die heute noch angespannte Situation entschärfen.

Folgende Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen 1G und 2G sind noch nicht in Betrieb:

- Emmenbrücke Sprengi 1. Etappe (ÖV-6.1c, A-Liste, AP LU 2G)
- Rothenburg Dorf (ÖV-6.1d, A-Liste/Daueraufgabe, AP LU 2G)
- Rothenburg (Station) Etappe 1 (ÖV-6.1e, A-Liste, AP LU 2G)

#### **Massnahmen:**

##### **Massnahme ÖV-6.1a-3D: Betrieb/Netz**

Mit den neuen Infrastrukturmassnahmen um den Seetalplatz wird das Busnetz auf Dezember 2016 optimiert. Damit ist in Luzern Nord der Angebots-Um- und Ausbau weitgehend auf dem neusten Stand.

AggloMobil tre plant das öV-Netz bis 2022 und ist vollständig in dieses Agglomerationsprogramm eingeflossen.



**Massnahme ÖV-6.1b-3A: Infrastruktur Bahnhof Emmenbrücke Gersag**

Der öV-Verknüpfungspunkt Emmenbrücke Gersag entwickelt sich bezüglich Nachfrage erfolgreich, weist jedoch erhebliche Mängel bzgl. Umsteigekomfort auf. Die Perronanlagen sowie die Perronzugänge sollen weiter verbessert werden. Damit der Bus optimal Fahrgäste zu- und abbringen kann, sind die Bushaltestellen (u.a. Witterungsschutz) und die kommunale Strassenanlage im Umfeld verstärkt auf den öV auszurichten (Busspuren, Fahrbahnhaltestellen und/oder Verkehrsmanagementanlagen)

Massnahme: Perronerhöhung P55

Massnahme: Bessere Perronzugänge, Bushub und Zufahrt Bushub verbessern

**Massnahme ÖV-6.1c-3A: Infrastruktur Rothenburg Station (Etappe 2)**

Nach 1. Etappe weiterer Ausbau der Bushaltestellen in Abstimmung mit den Massnahmen der SBB "Bahnzugang 2023". Realisierung weitere P+R-Plätze in idealer Lage zum Bahnhof unter Abstimmung mit den Veloabstellplätzen. Projekt in Koordination mit den Ausbauten der Perronanlagen (Projekt SBB, wennmöglich mit einer Unterführung anstelle eines Lifts).

Massnahme: Perronerhöhung P55, Unterführung, Lift

Massnahme: Bushub: Bessere Perronzugänge, Bushub und Zufahrt Bushub verbessern

**Typ: infrastrukturell**

**Typ: nicht infrastrukturell**

**Zuständigkeiten**

**Federführung:**

Betriebliche Massnahmen: VVL

Infrastrukturmassnahmen: SBB, Emmen, Rothenburg, vif

**Beteiligte Stellen:**

Transportunternehmen (TU)

VVL, Stadt Luzern und betroffene Gemeinden, TU

**Realisierung**

**Vorgehen / Meilensteine**

**Infrastruktur Bahnhof Emmenbrücke Gersag**

- Massnahme: Perronerhöhung P55 (2020)
- Massnahme: Bessere Perronzugänge, Bushub und Zufahrt Bushub verbessern (2020)

**Infrastruktur Rothenburg Station (Etappe 2)**

- Massnahme: Perronerhöhung P55, Unterführung (2022)
- Massnahme: Bushub: Bessere Perronzugänge, Bushub und Zufahrt Bushub verbessern (2022)

**Priorität:**

- vor 2019
- A (2019 – 2022)
- B (2023 – 2026)
- C (ab 2027)
- Daueraufgabe (Betrieb / Netz)

**Realisierungshorizont:**

**Bahnhof Emmenbrücke Gersag**

Vorprojekt: 2016  
 Baubeginn: 2019  
 Inbetriebnahme: 2020

**Reifegrad**

- 1
- 2

**Koordinationsstand**

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

**Priorität:**

- vor 2019
- A (2019 – 2022)
- B (2023 – 2026)

**Realisierungshorizont:**

**Rothenburg Station, 2. Etappe**

Vorprojekt: liegt vor  
 Baubeginn: 2022  
 Inbetriebnahme: ab 2024

**Koordinationsstand**

- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A)

<input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe (Betrieb / Netz)	<b>Reifegrad</b> <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M5 KA: M5-5 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:
--	---	--

Kosten																
<b>Kosten:</b> 19 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- % Stand: 2016 Bahnhof Emmenbrücke Gersag: 3 Mio. Fr. Bahnhof Emmenbrücke Gersag, Perronerhöhung / BIF Rothenburg Station, 2. Etappe: 16 Mio. Fr. Rothenburg Station Perronerhöhung / BIF	<b>Finanzierung:</b> <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>35%</td> <td>6'650'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton*</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde(n)*</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </table> * Kostenteiler noch genau zu definieren	Anteil Bund	35%	6'650'000 Fr.	Anteil Kanton*	%	Fr.	Anteil Region	%	Fr.	Anteil Gemeinde(n)*	%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	6'650'000 Fr.														
Anteil Kanton*	%	Fr.														
Anteil Region	%	Fr.														
Anteil Gemeinde(n)*	%	Fr.														
Anteil	%	Fr.														

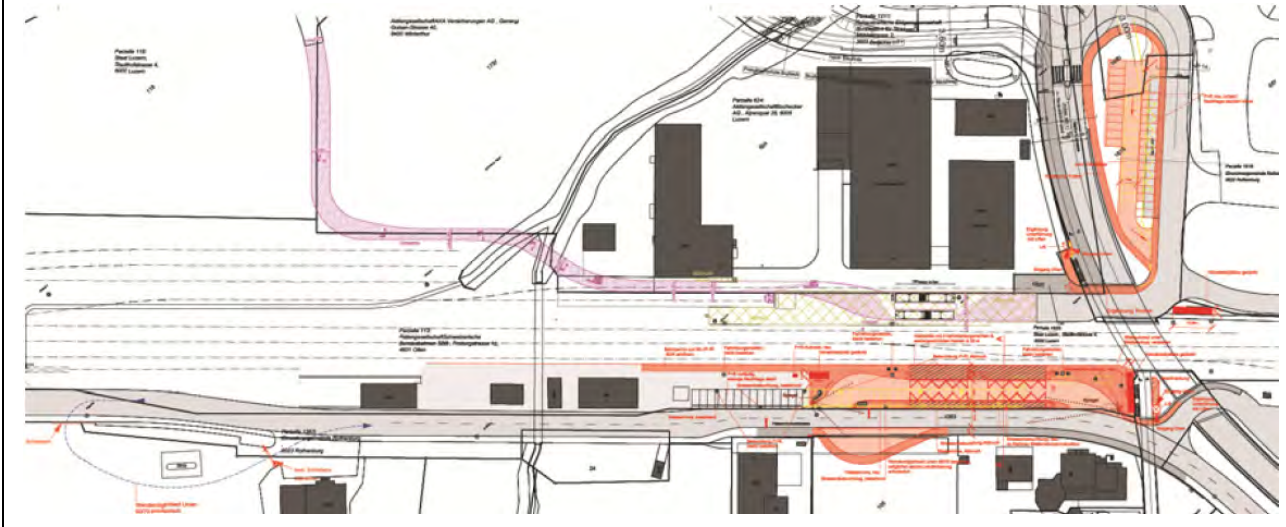
Beurteilung	
<b>Relevanz</b> Behebung Schwachstellen: Siehe Schwachstellenkarte ÖV Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich Umsetzung Strategie: ÖV3, ÖV8	<b>Qualitative Bewertung:</b> <input checked="" type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input type="checkbox"/> grosse Relevanz <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz
<b>Wirkung</b> WK1: Das Konzept führt insbesondere zu einer starken Verbesserung der öV-Erreichbarkeit aus dem Agglomerationsgürtel ins Zentrum, mit den entsprechenden Umsteigepotenzialen zum öV. Dieses Konzept bedingt die Aufwertung der Umsteigebahnhöfe zu intermodalen Drehscheiben. Dabei wird auch die Situation für den LV verbessert und die S-Bahn gestärkt. WK2: Mit den Umsteigebahnhöfen entstehen attraktiv erschlossene Gebiete, die siedlungsplanerisch zu ESP's aufgewertet werden können. Es erfolgt eine zweckmässige Abstimmung von Siedlung und Verkehr, indem die Siedlungsentwicklung an diesen Bahnhöfen konzentriert wird und mit diesen Anstrengungen zur Siedlungsentwicklung nach innen auch der Zersiedelung entgegengewirkt wird. Durch flankierende gestalterische Massnahmen werden die Bahnhofgebiete zudem zu attraktiven öffentlichen Räumen aufgewertet. WK3: Durch das hohe Verlagerungspotenzial auf den öV besteht eine indirekte Wirkung auf die Verkehrssicherheit. WK4: Auch auf die Umwelt hat die Massnahme eine positive Wirkung aufgrund der Beeinflussung des Modal-Splits.	<b>Bewertung der Wirkung</b> WK1: Bedeutende Wirkung WK2: Hinreichende Wirkung WK3: Hinreichende Wirkung WK4: Hinreichende Wirkung
<b>Machbarkeit:</b> Im Rahmen der Vorprojekte nachgewiesen.	
<b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b> Projekt M3.1 Optimierung Seetalplatz ( <a href="http://www.luzern-nord.lu.ch/index/verkehr.htm">http://www.luzern-nord.lu.ch/index/verkehr.htm</a> ) aus dem AP LU 1G (ARE-Code: 1061.002)	

**Sonstiges**

**Literatur / Grundlegendokumente:**

- ÖV-Bericht 2014 bis 2017, 12. November 2013
- Konzept AggloMobil tre; Verkehrsverbund Luzern, 2015
- diverse Planungen (Rothenburg); siehe nachfolgenden Plan

**Rothenburg Station; Situationsplan aus Studie**



**Quantitative Angaben:**

-

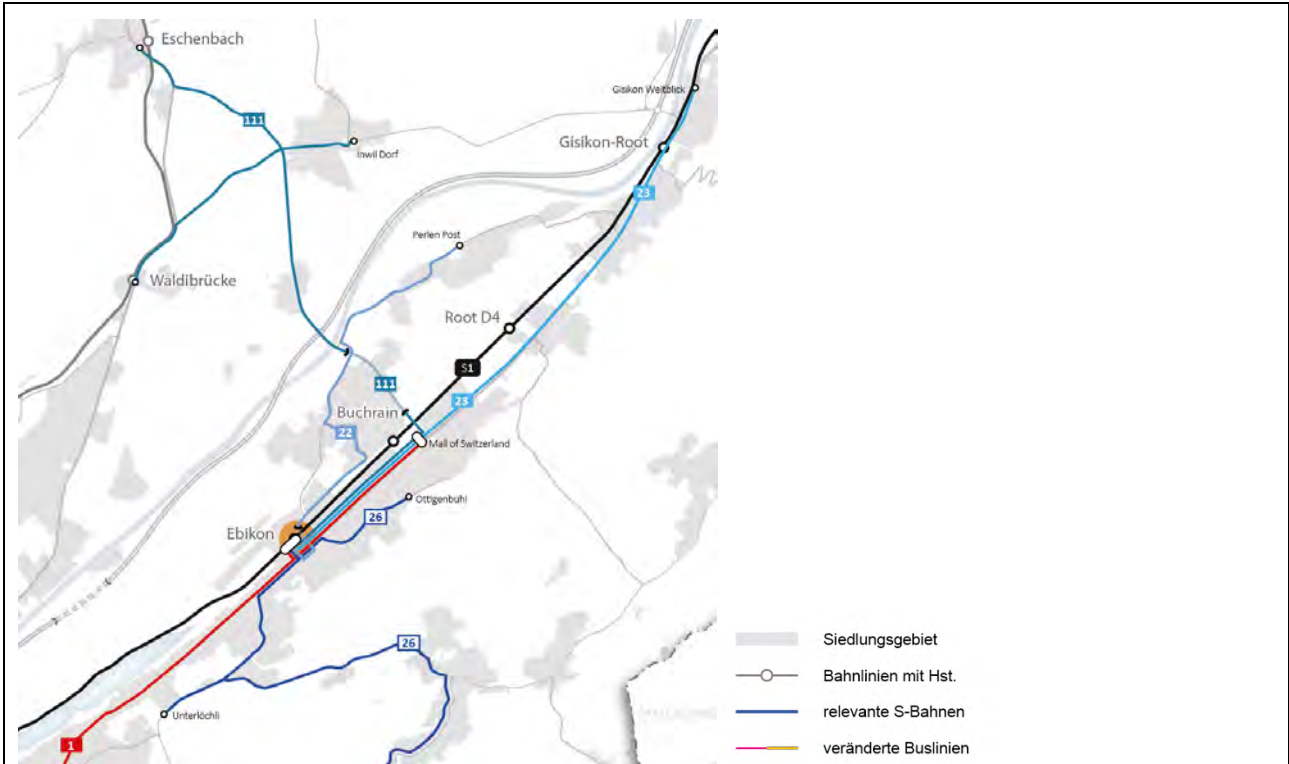
**Bemerkungen / Hinweise:**

-

ÖV-6.2

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

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, ARE-Code:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. ÖV-6.2), ARE-Code: 1061.2.031, 032
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung (Angebotsmassnahmen)



Massnahmenbeschreibung

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

Bereits heute besteht eine überdurchschnittlich hohe ÖV-Nachfrage auf den Buslinien im Rontal. Die S-Bahn verkehrt wegen den beschränkten Infrastrukturkapazitäten weiterhin im 30'-Takt. Im Mittelfristangebot Bahn 2025 ist ein neuer Regionalexpress Luzern-Zug-Zürich angedacht, welcher im Rontal voraussichtlich in Ebikon hält. Die Mobilitätszunahme bis 2030 in diesem Raum bleibt überdurchschnittlich (ESP, Autobahnanschluss Buchrain, eingezonte (unüberbaute) Flächen auf dem Korridor Luzern-Rotkreuz-Zug-Zürich, Einkaufszentren).

Der strassengebundene Regionalverkehr in der Agglomeration Luzern wird aktuell direkt bis ins verkehrlich überlastete Zentrum und zum Bahnhof Luzern geführt. Mit dem Busangebotskonzept AggloMobil soll Ende 2019 das Zentrum von gewissen Linien entlastet werden, indem der Regionalverkehr auf die S-Bahnhalte im Agglomerationsgürtel ausgerichtet wird. Damit können einerseits kürzere Reisezeiten realisiert werden, andererseits wird der regionale ÖV vom MIV entflochten und kann dank der Eigentrassierung stabil und fahrplansicher betrieben werden. Mit dem städtischen Nahverkehr stehen am neuen Verknüpfungspunkt auch künftig Busse in die Innenstadt bereit. Im Fall von Ebikon endet die Linie aus dem Rontal aber nicht mehr am Bahnhof Luzern, sondern fährt bis Kriens, was neue Gebiete ab Ebikon direkt erschliesst.

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

- Lenkung der Mobilitätsnachfrage auf den ÖV
- Zweckmässige Funktionsdifferenzierung und -zuordnung zwischen
  - S-Bahn

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Regionalbuslinien</li> <li>- Städtischen Feinverteilerlinien</li> <li>• Stärkere Verknüpfung der Systeme Bus und Bahn in einem optimal gebauten Umsteigeknoten.</li> <li>• Nutzung der Systemvorteile der Bahn (Komfort, Zuverlässigkeit)</li> <li>• Ausbau RBus – Hochwertiges Bussystem für Stadt und Agglomeration Luzern</li> <li>• Mehr Durchmesserlinien innerhalb des urbanen Siedlungsraums</li> <li>• Einheitliche Taktstandards</li> </ul> <p>In der Planung AggloMobil tre wurden Schwachstellen auf der Strasse aus Betriebsdaten gesammelt. Abschnitte mit hohen Verlustzeiten und grosser Betroffenheit wurden unter im Zentrum Ebikon festgestellt.</p> <p>Folgende Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen 1G und 2G sind noch nicht in Betrieb:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bushub Ebikon (ÖV-6.2b, A-Liste, AP LU 2G)</li> <li>• Elektrische Traktion Maihof-Ebikon (ÖV-7.1, A-Liste, AP LU 2G)</li> </ul>		
<p><b>Massnahmen:</b></p> <p><b>Massnahme ÖV-6.2a-3D: Betrieb/Netz</b></p> <p>Einkürzung von heutigen Regionallinien nach Luzern Bhf. zu Zubringerlinien auf die S-Bahn oder den städtischen Nahverkehr am neuen Bushub Ebikon:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Linie 1: Kriens - Luzern Bhf. - Maihof - Ebikon Bhf. - Mall of Switzerland</li> <li>• Linie 18: Littau - Kantonsspital - Ebikon</li> <li>• Linie 22: Perlen/Inwil - Ebikon Bhf.</li> <li>• Linie 23: Gisikon/Root - Ebikon Bhf.</li> </ul> <p>AggloMobil tre plant das öV-Netz bis 2022 und ist vollständig in dieses Agglomerationsprogramm eingeflossen.</p>		
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"><input type="checkbox"/> <b>Typ: infrastrukturell</b></td> <td style="width: 50%; border: none;"><input checked="" type="checkbox"/> <b>Typ: nicht infrastrukturell</b></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> <b>Typ: infrastrukturell</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>Typ: nicht infrastrukturell</b>
<input type="checkbox"/> <b>Typ: infrastrukturell</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>Typ: nicht infrastrukturell</b>	

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

<b>Realisierung</b>		
<p><b>Vorgehen / Meilensteine</b></p> <p>1. Angebotsausbau gemäss öV-Bericht</p>		
<p><b>Priorität:</b></p> <p><input type="checkbox"/> vor 2019</p> <p><input type="checkbox"/> A (2019 – 2022)</p> <p><input type="checkbox"/> B (2023 – 2026)</p> <p><input type="checkbox"/> C (ab 2027)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>	<p><b>Realisierungshorizont:</b></p> <p>Vorprojekt:</p> <p>Baubeginn:</p> <p>Inbetriebnahme:</p> <hr/> <p><b>Reifegrad</b></p> <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input type="checkbox"/> 2</p>	<p><b>Koordinationsstand</b></p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)</p> <p>Aufnahme in den Kantonalen Richtplan</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M5 KA: M5-5</p> <p><input type="checkbox"/> nein &gt; Verankerung in:</p>

Kosten			
<b>Kosten:</b>		<b>Finanzierung:</b>	
Keine Infrastrukturkosten		Anteil Bund	% Fr.
Genauigkeit: +/- %		Anteil Kanton	% Fr.
<i>Stand:</i>		Anteil Region	% Fr.
		Anteil Gemeinde(n)	% Fr.
		Anteil	% Fr.

Beurteilung	
<p><b>Relevanz</b></p> <p>Behebung Schwachstellen: Siehe Schwachstellenkarte ÖV</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich</p> <p>Umsetzung Strategie: ÖV3, ÖV8</p>	<p><b>Qualitative Bewertung:</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p><b>Wirkung</b></p> <p>WK1: Das Konzept führt insbesondere zu einer Verbesserung der öV-Erreichbarkeit aus dem Agglomerationsgürtel ins Zentrum, mit den entsprechenden Umsteigepotenzialen zum öV.</p> <p>WK2: Mit dem Umsteigeknoten Ebikon entsteht ein attraktiv erschlossenes Gebiet. Es erfolgt eine zweckmässige Abstimmung von Siedlung und Verkehr, indem die Siedlungsentwicklung in diesem Gebiet konzentriert wird.</p> <p>WK3: Durch das hohe Verlagerungspotenzial auf den öV besteht eine indirekte Wirkung auf die Verkehrssicherheit.</p> <p>WK4: Auch auf die Umwelt hat die Massnahme eine positive Wirkung aufgrund der positiven Beeinflussung des Modal-Splits.</p>	<p><b>Bewertung der Wirkung</b></p> <p>WK1: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK2: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK3: Schwache Wirkung</p> <p>WK4: Hinreichende Wirkung</p>
<p><b>Machbarkeit:</b></p> <p>Im Rahmen von AggloMobil tre nachgewiesen.</p>	
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b></p> <p>-</p>	

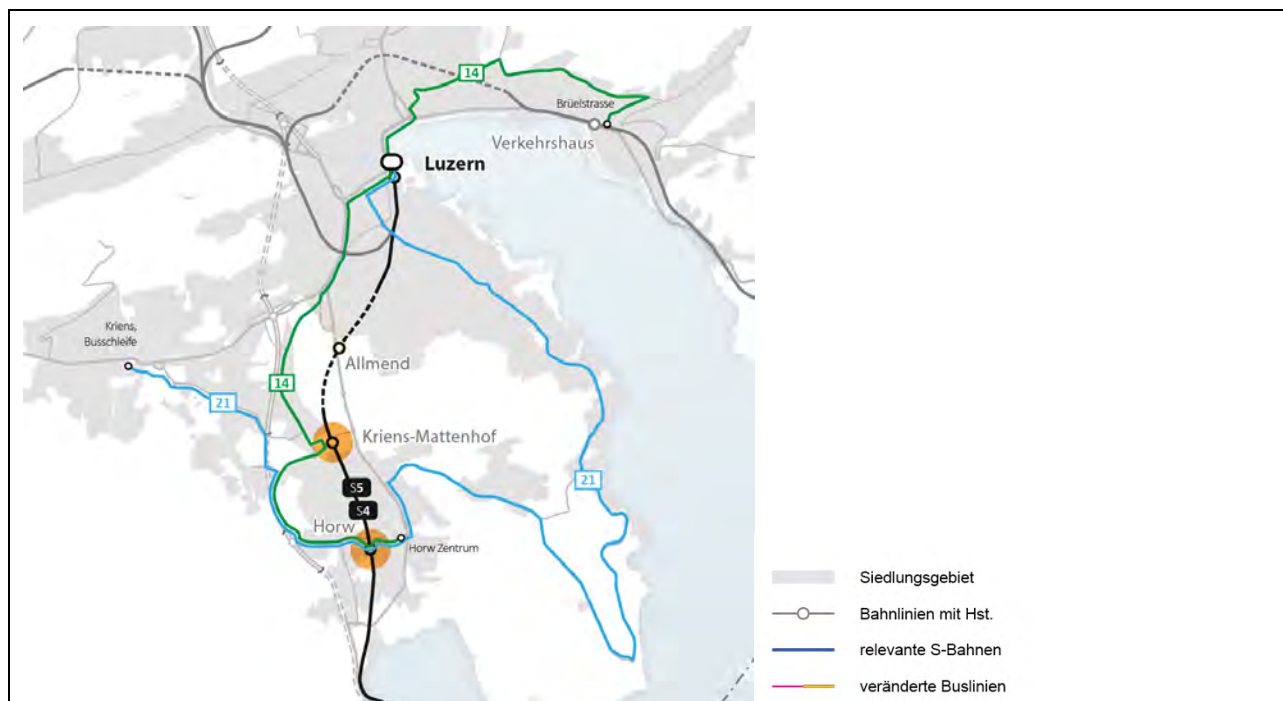
Sonstiges
<p><b>Literatur / Grundlagendokumente:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ÖV-Bericht 2014 bis 2017, 12. November 2013</li> <li>- Konzept AggloMobil tre; Verkehrsverbund Luzern, 2015</li> <li>- Planung zum ÖV-Umsteigeknoten Ebikon</li> </ul>
<p><b>Quantitative Angaben:</b></p> <p>-</p>
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p> <p>-</p>



## ÖV-6.3

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

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, ARE-Code: -
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. ÖV-6.3c), ARE-Code: 1061.2.036
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



### Massnahmenbeschrieb

#### Ausgangslage / Zielsetzung:

Mit der Tieflegung der Zentralbahn (zb) zwischen Mattenhof und Luzern ist seit dem Fahrplanjahr 2014 der **15'-Takt** eingeführt. Davon profitieren Horw mit dem Bahnhof und Kriens mit der Haltestelle Mattenhof, sowie das Sport- und Messezentrum Allmend.

Beim Bahnhof Horw besteht das Zentrum des Entwicklungsschwerpunkt (ESP), mit dem Stadtteil Horw Mitte (Neuer Name für Konzept «Südbahnhof»). Auch beim Bahnhof Kriens-Mattenhof sind wesentliche Entwicklungen im Gang, es entstehen diverse Hochbauprojekte mit vielfältigen Nutzungen.

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

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

Das öV-Angebot wurde im Rahmen der Planungen AggloMobil, soweit es die Infrastruktur zulässt, im Dezember 2013 eingeführt.

Folgende Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen 1G und 2G sind noch nicht in Betrieb, bzw. unzureichend ausgestaltet:

- Bushub Horw (ÖV-6.3b, A-Liste, AP LU 2G)
- Bushub Kriens Mattenhof (ÖV-6.3c, B-Liste, AP LU 2G)

<b>Massnahmen:</b> <b>Massnahme ÖV-6.3a-3D: Betrieb/Netz</b> Umgestaltung von bestehenden Linien mit neuem Bushub Horw: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Linie 21 Luzern Bhf. - Kastanienbaum - Horw Bhf. - Kriens</li> <li>• Linie 14 Brüelstrasse - Luzern Bahnhof - Südpol - Horw Bhf.</li> <li>• Linie 16 (Horw Zentrum -) Kriens Kuonimatt - Kriens Mattenhof Bhf. - Kriens</li> <li>• Ortsbus Horw (neue Linie 16C)</li> </ul> AggloMobil tre plant das öV-Netz bis 2022 und ist vollständig in dieses Agglomerationsprogramm eingeflossen.	
<b>Massnahme ÖV-6.3b-3A: Infrastruktur Bushub Kriens Mattenhof</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbau des ÖV-Umsteigeknotens Kriens Mattenhof. Bau eines grösseren Bushubs für optimale Verknüpfung der Buslinie 16 und 14 mit der S-Bahn Richtung Luzern, aber auch nach Ob- resp. Nidwalden.</li> <li>• Verbesserung der Sicherheit, Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und dadurch Förderung des Langsamverkehrs (Fussgänger und Velo) mit Neubau einer neuen zentralen Bahnunterführung oder Ausbau der heutigen Minimallösung, Bau von B+R-Abstellplätze.</li> </ul>	
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Typ: infrastrukturell</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>Typ: nicht infrastrukturell</b>

Zuständigkeiten	
<b>Federführung:</b> Betriebliche Massnahmen: VVL Infrastrukturmassnahmen: vif, Gemeinde Kriens, zb	<b>Beteiligte Stellen:</b> Transportunternehmen (TU) VVL, Stadt Luzern und betroffene Gemeinden, TU

Realisierung		
<b>Vorgehen / Meilensteine</b> – Ausbau Kriens Mattenhof koordiniert mit Überbauungsprojekt Mattenhof		
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe (Betrieb / Netz)	<b>Realisierungshorizont Bushub Kriens Mattenhof:</b> Vorprojekt: 2016 Baubeginn: 2019 Inbetriebnahme: 2020 <hr/> <b>Reifegrad</b> <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	<b>Koordinationsstand</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M5 KA: M5-5 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

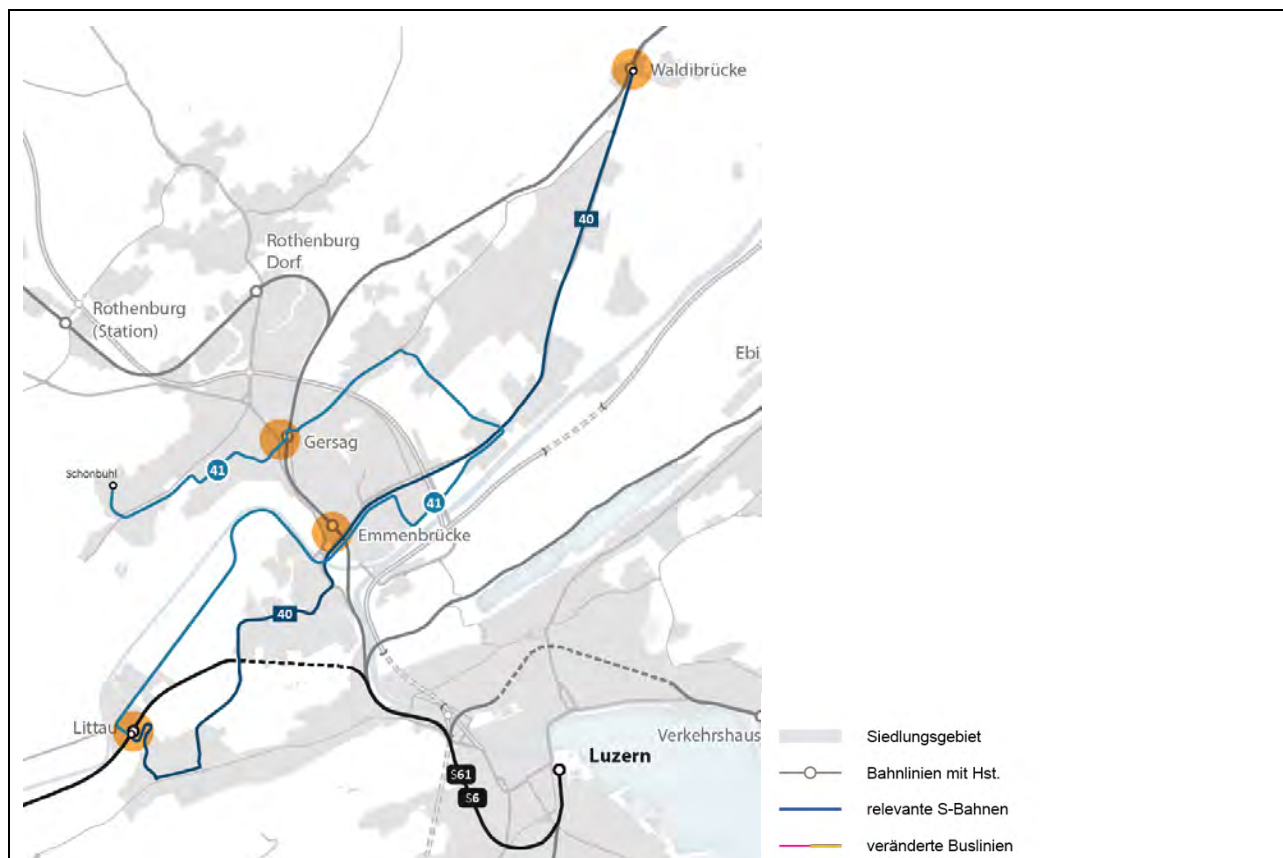
Kosten																
<b>Kosten der beschriebenen Infrastrukturmassnahmen:</b> 15 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: 2016	<b>Finanzierung:</b> <table> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>35%</td> <td>5.25 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton*</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde(n)*</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </table> * Kostenteiler noch genau zu definieren	Anteil Bund	35%	5.25 Mio. Fr.	Anteil Kanton*	%	Fr.	Anteil Region	%	Fr.	Anteil Gemeinde(n)*	%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	5.25 Mio. Fr.														
Anteil Kanton*	%	Fr.														
Anteil Region	%	Fr.														
Anteil Gemeinde(n)*	%	Fr.														
Anteil	%	Fr.														

<b>Beurteilung</b>	
<p><b>Relevanz</b></p> <p>Behebung Schwachstellen: Siehe Schwachstellenkarte ÖV</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich</p> <p>Umsetzung Strategie: ÖV3, ÖV8</p>	<p><b>Qualitative Bewertung:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p><b>Wirkung</b></p> <p>WK1: Das Konzept führt insbesondere zu einer starken Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit aus dem Agglomerationsgürtel ins Zentrum, mit den entsprechenden Umsteigepotenzialen zum öV. Dieses Konzept bedingt die Aufwertung der Umsteigsbahnhöfe zu intermodalen Drehscheiben. Dabei wird auch die Situation für den LV stark verbessert (u.a. mit attraktiven B+R-Abstellplätze) und die S-Bahn gestärkt.</p> <p>WK2: Mit dem Umsteigsbahnhof entsteht ein attraktiv erschlossenes Gebiet, das siedlungsplanerisch zu einem ESP aufgewertet werden kann. Es erfolgt eine zweckmässige Abstimmung von Siedlung und Verkehr, indem die Siedlungsentwicklung an diesen Bahnhöfen konzentriert wird und mit diesen Anstrengungen zur Siedlungsentwicklung nach innen auch der Zersiedelung entgegengewirkt wird. Durch flankierende gestalterische Massnahmen werden die Bahnhofgebiete zudem zu attraktiven öffentlichen Räumen aufgewertet.</p> <p>WK3: Durch das hohe Verlagerungspotenzial auf den ÖV besteht eine indirekte Wirkung auf die Verkehrssicherheit.</p> <p>WK4: Auch auf die Umwelt hat die Massnahme eine positive Wirkung aufgrund der Beeinflussung des Modal-Splits zugunsten des ÖV.</p>	<p><b>Bewertung der Wirkung</b></p> <p>WK1: Bedeutende Wirkung</p> <p>WK2: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK3: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK4: Hinreichende Wirkung</p>
<p><b>Machbarkeit:</b></p> <p>Im Rahmen des Vorprojekts nachgewiesen.</p>	
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b></p> <p>-</p>	
<b>Sonstiges</b>	
<p><b>Literatur / Grundlagendokumente:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ÖV-Bericht 2014 bis 2017, 12. November 2013</li> <li>- Konzept AggloMobil tre; Verkehrsverbund Luzern, 2015</li> <li>- Luzern Süd, Grundkonzept Verkehr, LuzernPlus, Juni 2015</li> </ul>	
<p><b>Quantitative Angaben:</b></p> <p>-</p>	
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p> <p>-</p>	

## ÖV-6.4

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

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, ARE-Code:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. ÖV-6.4), ARE-Code: 1061.2.038
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



### Massnahmenbeschreibung

#### Ausgangslage / Zielsetzung:

Littau ist der nordwestlich gelegene Stadtteil von Luzern. Gemäss der Ortsplanung Littau soll das Gebiet ab Kreuzstutz-Littau Gasshof bis Littauerboden/Bahnhof Littau verdichtet und besser vernetzt werden. Die Erschliessung des Hauptkorridors erfolgt heute durch die Linie 12 ab Bahnhof Luzern, mit dichtem Angebot. Das Konzept RBus sieht vor, die Linie 12 als neue RBus-Linie 3 von Littau nach Würzenbach als Durchmesserlinie zu betreiben.

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

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

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

Die Stadt Luzern plant eine neue Umfahrungsstrasse, sowie Verbesserungen für den Langsamverkehr, von welchen die Buslinie 41 Richtung Seetalplatz mitprofitieren kann, damit auf der Südseite ein optimaler Bushub entstehen kann,

welcher direkt vor dem S-Bahn Haltestelle Littau liegt. Siehe Massnahme «GV-1.5 Gesamtverkehrskonzept Luzern West (Littau)»

**Massnahmen:**

**Massnahme ÖV-6.4a-3D: Betrieb/Netz**

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

- Linie 40: Littau Bhf. via Cheerstrasse - Ruopigen - Seetalplatz - Emmen Center - Waldibrücke (Tangentiallinie)
- Linie 41: Schönbühl - Sonnenplatz - Emmen - Seetalplatz - Littau Bahnhof; neue Linienführung beim Bahnhof Littau via Cheerstrasse,
- Offener Optimierungspunkt: Allenfalls zu prüfen ist die Anbindung Linie 18 Littau - Kantonsspital - Ebikon ebenfalls an den öV-Verknüpfungspunkt Littau (bisher in AggloMobil tre nach Littau Tschuopis)

AggloMobil tre plant das öV-Netz bis 2022 und ist vollständig in dieses Agglomerationsprogramm eingeflossen.

**Massnahme ÖV-6.4b-3A: Infrastruktur Bahnhof Littau**

- Infrastruktur Verknüpfungspunkt Bahn-Bus: Umgestaltung Bahnhofbereich zur optimalen Verknüpfung von Bahn und Bus und zwischen den Buslinien (Bushub).

Über FABI wird der Bahnhof Littau behindertengerecht ausgestaltet (Zugänge/Perronanlagen) u.a. mit Massnahmen der Perronerhöhung P55 und mit einer betriebsnotwendigen Personenunterführung.

Weitere abgestimmte Massnahmen im Bereich Bahnhof Littau sind im Massnahmenblatt «GV-1.5 Gesamtverkehrskonzept Luzern West (Littau)» enthalten.

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

**Zuständigkeiten**

<p><b>Federführung:</b></p> <p>Betriebliche Massnahmen: VVL</p> <p>Infrastrukturmassnahmen: Stadt Luzern, SBB, vif</p>	<p><b>Beteiligte Stellen:</b></p> <p>Transportunternehmen (TU)</p>
--	--

**Realisierung**

**Vorgehen / Meilensteine**

- Vorprojekt Bahnhof Littau (SBB)
- Bauprojekt Bushub Littau, abgestimmt mit GV-1.5 (Stadt Luzern, vif)
- Bahnhofsumbau und Bau des Bushubs abgestimmt mit Massnahme «GV-1.5 Gesamtverkehrskonzept Luzern West (Littau)»

<p><b>Priorität:</b></p> <p><input type="checkbox"/> vor 2019</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022)</p> <p><input type="checkbox"/> B (2023 – 2026)</p> <p><input type="checkbox"/> C (ab 2027)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe (Betrieb / Netz)</p>	<p><b>Realisierungshorizont:</b></p> <p>Vorprojekt: gemäss GV-1.5</p> <p>Baubeginn:</p> <p>Inbetriebnahme:</p> <hr/> <p><b>Reifegrad</b></p> <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>	<p><b>Koordinationsstand</b></p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)</p> <p>Aufnahme in den Kantonalen Richtplan</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M5 KA: M5-5</p> <p><input type="checkbox"/> nein &gt; Verankerung in:</p>
---	---	--

Kosten			
<b>Kosten Bushub:</b>		<b>Finanzierung:</b>	
6 Mio. Franken (exkl. MWSt.)		Anteil Bund	35% 2'100'000 Fr.
Genauigkeit: +/- 50%		Anteil Kanton*	% Fr.
Stand: 2016		Anteil Region	% Fr.
		Anteil Gemeinde(n)*	% Fr.
		Anteil	% Fr.
		* Kostenteiler noch genau zu definieren	

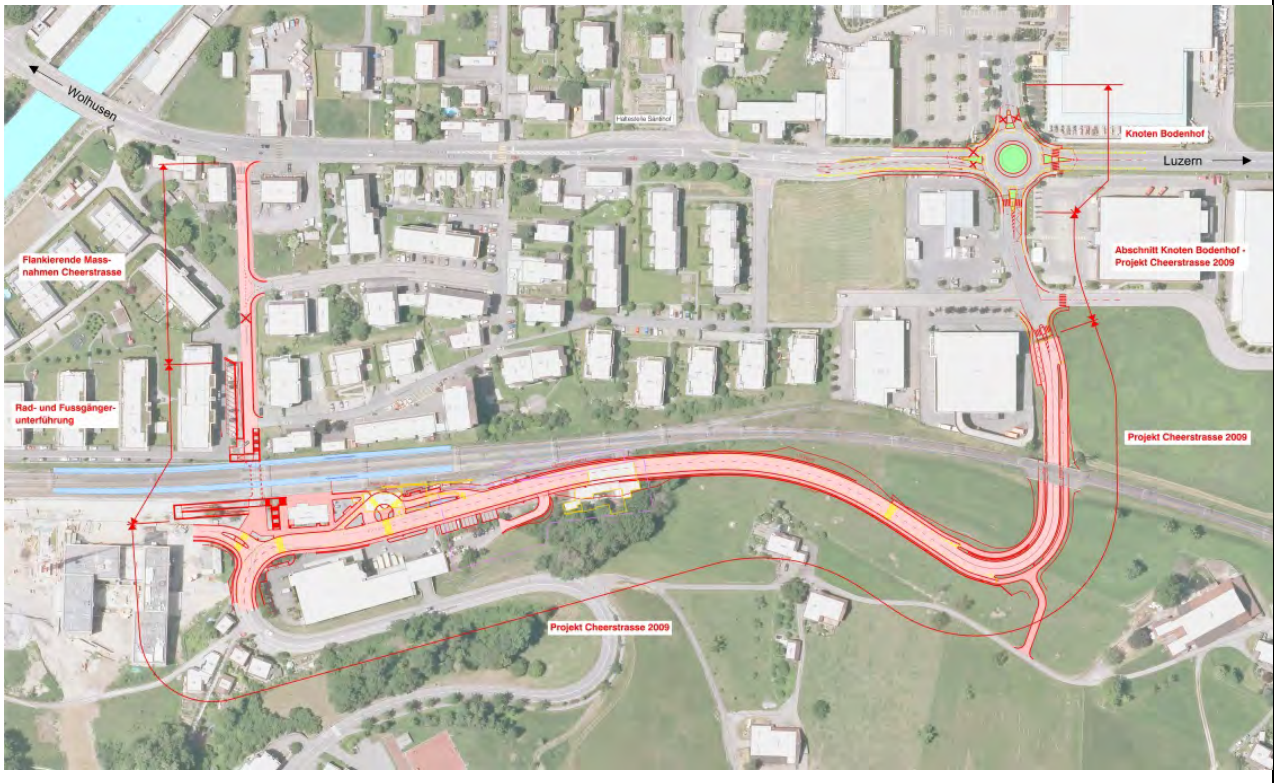
Beurteilung	
<p><b>Relevanz</b></p> <p>Behebung Schwachstellen: Siehe Schwachstellenkarte ÖV</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich</p> <p>Umsetzung Strategie: ÖV3, ÖV8</p>	<p><b>Qualitative Bewertung:</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p><b>Wirkung</b></p> <p>WK1: Das Konzept führt insbesondere zu einer starken Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit aus dem Agglomerationsgürtel ins Zentrum, mit den entsprechenden Umsteigepotenzialen zum öV. Dieses Konzept bedingt die Aufwertung der Umstiegsbahnhöfe zu intermodalen Drehscheiben. Dabei wird die S-Bahn gestärkt. Mit dem städtischen Umfahrungsstrassenprojekt kann die ÖV-Drehscheibe optimal vor der S-Bahn-Station Littau integriert werden.</p> <p>WK2: Mit den Umstiegsbahnhöfen entstehen attraktiv erschlossene Gebiete. Es erfolgt eine zweckmässige Abstimmung von Siedlung und Verkehr, indem die Siedlungsentwicklung an diesen Bahnhöfen konzentriert wird und mit diesen Anstrengungen zur Siedlungsentwicklung nach innen auch der Zersiedelung entgegengewirkt wird. Durch flankierende gestalterische Massnahmen werden die Bahnhofsgelände zudem zu attraktiven öffentlichen Räumen aufgewertet.</p> <p>WK3: Durch das hohe Verlagerungspotenzial auf den öV besteht eine hohe indirekte Wirkung auf die Verkehrssicherheit.</p> <p>WK4: Auch auf die Umwelt hat die Massnahme eine hohe indirekte Wirkung aufgrund der positiven Beeinflussung des Modal-Splits.</p>	<p><b>Bewertung der Wirkung</b></p> <p>WK1: Bedeutende Wirkung</p> <p>WK2: Schwache Wirkung</p> <p>WK3: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK4: Schwache Wirkung</p>
<p><b>Machbarkeit:</b></p> <p>Im Rahmen des Bauprojekts 2009 nachgewiesen.</p>	
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- «GV-1.5 Gesamtverkehrskonzept Luzern West (Littau)»</li> <li>- FABI, Sanierung Bahnhof Littau</li> </ul>	

Sonstiges
<p><b>Literatur / Grundlagendokumente:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ÖV-Bericht 2014 bis 2017, 12. November 2013</li> <li>- Konzept AggloMobil tre; Verkehrsverbund Luzern, 2015</li> <li>- Schlussbericht Busbeschleunigung Waldibrücke-Seetalplatz-Bahnhof Littau; Zweckverband ÖVL, 2009</li> </ul>



(siehe auch nachfolgender Situationsplan)

### Situationsplan Littau Bahnhof



#### Quantitative Angaben:

-

#### Bemerkungen / Hinweise:

-

## ÖV-7

### Gesamtkonzept RBus mit Angebot, Rollmaterial, Infrastruktur, Marketing

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation (Nr. M18.2a3, M18.2b1), ARE-Code: -
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. ÖV-7.2, ÖV-11.1a,b,e,l), ARE-Code: 1061.2.042, 202, 048, 049, 052, 059
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



#### Massnahmenbeschrieb

##### Ausgangslage / Zielsetzung:

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

In zahlreichen Hauptkorridoren muss die Transportkapazität aufgrund der laufend steigenden Nachfrage erhöht werden. Mit den Doppel-Gelenktrolleybussen bietet die elektrische Traktion die Möglichkeit, längere Gefässe mit einer wesentlich höheren Kapazität einzusetzen.

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

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

Im öV-Bericht 2014 bis 2017 wurde «RBus - das hochwertige Bussystem für Agglomeration» verankert, in AggloMobil tre nun planerisch aufgearbeitet: Das System RBus ist ein erhöhter Standard für Doppelgelenktrolleybuslinien, welches den Fahrgästen beinahe die Vorteile eines Tramsystems bietet. Durch den Ausbau des Angebots, des Rollmaterials, der Infrastruktur und des Marketings soll das System RBus schrittweise und koordiniert bis 2025 zu einem optimalen Nahverkehrssystem für die Agglomeration Luzern führen.

Ziel ist es, sich dem Qualitätsstandard von Schienennahverkehrssystemen anzunähern, gleichzeitig aber die Kostenvorteile des Busses zu nutzen. Das System lehnt sich an das Konzept BRT (Bus Rapid Transit), welches bereits in

mehreren Städten in Frankreich oder Südamerika erfolgreich eingesetzt wird.

Ziele von RBus:

- Die Fahrzeit von einer Endstation zur anderen nimmt im Schnitt um 10% ab.
- Die Reisedauer in der Hauptverkehrszeit ist derjenigen der Nebenverkehrszeit ähnlich und vor allem konstant (Erhöhung der Zuverlässigkeit).
- Doppelgelenktrolleybuslinien erreichen in Sachen Komfort, Image und Bevorzugung den Standard eines Tramsystems.
- Das RBus-Konzept zieht rund 5% mehr Fahrgäste an.

**Massnahme:**

- System: Mit dem «RBus» wird eine weitere Hierarchie-Ebene zwischen Bus und Bahn geschaffen, die bzgl. Funktion, Kapazität und v.a. «Image» die Rolle des Trams übernehmen kann. RBus soll als Premiumprodukt auf ausgewählten kapazitätsstarken Hauptkorridoren eingesetzt werden.

RBus

- Angebot: Umsetzung auf wichtigsten Hauptkorridoren innerhalb der Agglomeration Luzern, Ausgestaltung als Durchmesserlinien. Dichter und einfach merkbarer Takt von Montag bis Sonntag. Anbindung an Bahn-Verknüpfungspunkte in der Agglomeration Luzern.
- Rollmaterial: Komfortable und umweltschonende Fahrzeuge: Doppelgelenktrolleybus mit hohen Kapazitäten und Designelementen eines Trams (Front, Radabdeckung).
- Infrastruktur: Konzentration der Massnahmen zur Busbevorzugung auf RBus-Linien. Vertiefte Anstrengungen in der öV-Bevorzugung mittels Lichtsignalanlagen.
- Marketing: Hervorhebung des RBusses mit eigenem Brand und spezifischer Darstellung in Liniennetzplänen

Das Angebot ist in AggloMobil tre beschrieben und terminiert, wichtig bleibt die Umsetzung der Infrastrukturen:

- Priorisierte Realisierung von wirksamen Bevorzugungsmassnahmen im Strassenraum (Infrastruktur und Betrieb), zugunsten kurzer Reisezeiten und hoher Zuverlässigkeit
- Elektrische Traktion, welche heute eine Voraussetzung für den flüssigen und wirtschaftlichen Betrieb von grossen Gefässen (Doppelgelenkbussen) darstellt.

**Massnahme ÖV-7.1-3D Betrieb/ Netz (Fazit aus AM3)**

RBus besteht im Zielzustand aus drei Durchmesserlinien:

- Linie 1 Kriens - Luzern - Ebikon
- Linie 2 Emmenbürcke - Luzern - Hirtenhof (Verknüpfung heutige Linie 2 und südlicher Abschnitt Linie 8)
- Linie 3 Littau - Luzern - Würzenbach (Verknüpfung heutige Linie 12 und nördlicher Abschnitt Linie 8)

AggloMobil tre plant das öV-Netz bis 2022 und ist vollständig in dieses Agglomerationsprogramm eingeflossen.





RBus-Netz im Zielzustand 2025 (Quelle: AggloMobil tre)

#### Massnahme ÖV-7.2-3A: Kapazitätssteigerung und elektrische Traktion Linie 12

- Linie 12 Luzern Bahnhof - Littau Gasshof:  
Elektrische Traktion auf Abschnitt Luzern Kreuzstutz - Littau Tschuopis; ggf entsprechende Umstellung der Linie auf Trolleybus (ca. 2.9 km Strecke); zwischen Luzern Bahnhof und Kreuzstutz besteht eine Trolleybusfahrleitung.

#### Massnahme ÖV-7.3-3A: Verlängerung Linie 1 Bahnhof Ebikon bis Mall of Switzerland

- Verlängerung bestehender Buslinie ab Bahnhof Ebikon bis Mall of Switzerland.

#### Massnahme ÖV-7.4-3B Kapazitätssteigerung und elektrische Traktion RBus-Linie 2 via Spitalstrasse

- Linie 2 Sprengi - Luzern - Hirtenhof via Spitalstrasse:  
Elektrische Traktion des Abschnitts Luzern Kreuzstutz - Luzern Schlossberg; auf den restlichen Abschnitten besteht eine Trolleybusfahrleitung.  
Alternativ ist es möglich, die Linie 2 via Pilatusplatz zu führen, wobei auch dort Infrastrukturen nötig sind, um die Fahrt vom Korridor Emmenbrücke zum Korridor Hirtenhof anzubieten. In diesem Fall würde die Linie 19 zum Kantonsspital und Friedental auf elektrische Traktion umgestellt.

#### Massnahme ÖV-7.5-3A Passender Energiespeicher für RBus-/Trolleybus-Flotte

- Die partiell fahrleitungslose Fahrt wird mit zunehmendem technischen Fortschritt realistischer. Dabei können Energiespeicher Infrastrukturen an der Strassenanlage (Fahrleitungen) zum Teil ersetzen: In der Trolleybusstrategie des VVL aus dem Jahr 2013 wurden Grundsatzdiskussionen zu Traktionsfragen mit allen Partnern diskutiert. Nach einer Auslageordnung konnten gemeinsam Leitplanken für weitere Investitionen und Projekte gesetzt werden. Um mit der Entwicklung mitzuwachsen, wurden die 9 bereits beschafften RBusse mit kleinen Energiespeichern statt einem Dieselnoteaggregat ausgerüstet. Ähnlich der bisherigen Notfahrt mit Dieselnoteaggregaten kann damit mit einem Trolleybus ein reduzierter Betrieb, z.B. bei Umleitungen oder Baustellen bereits heute elektrisch angeboten werden. Die kürzlich für AggloMobil tre weiteren nötigen RBusse werden aktuell mit ähnlichen Konfigurationen bestellt, um die Flotte redundant aufzubauen. Ähnlich wie in Zürich wird damit die partiell fahrleitungslose Fahrt von Trolleybussen schrittweise möglich, wenn auch künftige Einsatzorte dieser Möglichkeiten heute noch weitgehend nicht unter den Partnern ausdiskutiert sind.  
Zum Zeitpunkt, wo die Technik wirtschaftlich erschwinglich und zuverlässig bereitsteht, sind die Trolleybusse mit entsprechenden neuen und zum Einsatz passenden Energiespeicher auszurüsten.

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

Zuständigkeiten	
<b>Federführung:</b> Bauliche Massnahmen: vif Passende Energiespeicher: VBL Betriebliche Massnahmen: VVL	<b>Beteiligte Stellen:</b> VVL, VBL

Realisierung
<b>Vorgehen / Meilensteine</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sicherstellung passender Energiespeicher auf allen Trolleybussen vor Betriebsaufnahme von partiell fahrleistungslosen Abschnitten im ordentlichen Fahrplanbetrieb.</li> <li>2. Sicherstellung elektrische Traktion auf dem Abschnitt Kreuzstutz-Littau</li> <li>3. Sicherstellung elektrische Traktion auf dem Abschnitt Kreuzstutz-Schlossberg</li> <li>4. Priorisierte Realisierung von Bevorzugungsmassnahmen im Strassenraum auf RBus-Linien gemäss Bauprogramm Kantonsstrassen.</li> <li>5. Verstärkte Lichtsignalbevorzugungsmassnahmen und Haltestellenanpassungen auf RBus-Netz</li> </ol>

<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Elektrische Traktion Linie 12</b> Vorprojekt: 2017 Baubeginn: 2020 Inbetriebnahme: 2021 <hr/> <b>Reifegrad</b> <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	<b>Koordinationsstand</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M5 KA: M5-5 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Mall of Switzerland</b> Vorprojekt: 2017 Baubeginn: 2019 Inbetriebnahme: 2021	<b>Koordinationsstand</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M5 KA: M5-5 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Passende Energiespeicher für Trolleybusse</b> Vorprojekt: 2017 Ausschreibung: 2019 Inbetriebnahme: 2021	<b>Koordinationsstand</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Trolleybusstrategie

<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> vor 2019 <input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Elektrische Traktion Linie 2 (Spitalstrasse)</b> Vorprojekt: 2020 Ausschreibung: 2022 Inbetriebnahme: 2023	<b>Koordinationsstand</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M5 KA: M5-5 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:
--	--	--

Kosten																
<b>Kosten:</b> 15 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2015 – ÖV-7.2-3A: 7 Mio. Fr. * – ÖV-7.3-3A: 4 Mio. Fr. * – ÖV-7.4-3B: 4 Mio. Fr. – ÖV-7.5-3A: 4 Mio. Fr. * * Denkbar ist, dass Energiespeicher teilweise Fahrleitungen ersetzen könnten. Daher sind als A-Massnahmen 11 Mio. Franken für elektrische Traktion vorzusehen. Damit soll die elektrische Fahrt (mit Fahrleitungen oder Speicher) für die Linien 1 und 12 ermöglicht werden.	<b>Finanzierung:</b> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">35%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">5'250'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton*</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde(n)*</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table> * Kostenteiler noch genau zu definieren	Anteil Bund	35%	5'250'000 Fr.	Anteil Kanton*	%	Fr.	Anteil Region	%	Fr.	Anteil Gemeinde(n)*	%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	5'250'000 Fr.														
Anteil Kanton*	%	Fr.														
Anteil Region	%	Fr.														
Anteil Gemeinde(n)*	%	Fr.														
Anteil	%	Fr.														

Beurteilung	
<b>Relevanz</b> Behebung Schwachstellen: Siehe Schwachstellenkarte ÖV Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich Umsetzung Strategie: ÖV7, ÖV8	<b>Qualitative Bewertung:</b> <input checked="" type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input type="checkbox"/> grosse Relevanz <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz
<b>Wirkung</b> WK1: Die Umstellung der Busflotte auf RBus (Doppel-Gelenkbusse) auf den Linien 1, 2, 8 und 12 führt zu starken Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr. Auf heute schon hoch ausgelasteten bzw., bereits überlasteten Streckenabschnitten können die benötigten Kapazitäten ohne Infrastruktur-anpassungen effizient bereitgestellt werden. Die höheren Kapazitäten stellen die öV-Erreichbarkeit entlang der dicht bebauten Korridore der Linien 1, 2, 8 und 12 auch in Zukunft sicher. Neue Durchmesserverbindungen lassen eine positive Beeinflussung des Modal-Splits zugunsten des ÖV erwarten lassen. WK2: Die Linien 1, 2, 8 und 12 erschliessen bereits heute dicht bebaute Korridore der Agglomeration. Mit dem Agglomerationsprogramm werden entlang dieser Korridore weitere Verdichtungsanstrengungen vorgenommen und verschiedene ESP ausgewiesen (Bahnhof Ebikon). Die zusätzlichen Kapazitäten werden benötigt, damit Mehrverkehr weitgehend auf den öV gelenkt werden kann. Die Massnahme ist demnach von hoher Bedeutung für die Koordination von Siedlung und Verkehr sowie die Schaffung von Möglichkeiten zur Ansiedlung von EW/AP an geeigneten Standorten.	<b>Bewertung der Wirkung</b> WK1: Bedeutende Wirkung WK2: Hinreichende Wirkung WK3: Hinreichende Wirkung WK4: Hinreichende Wirkung



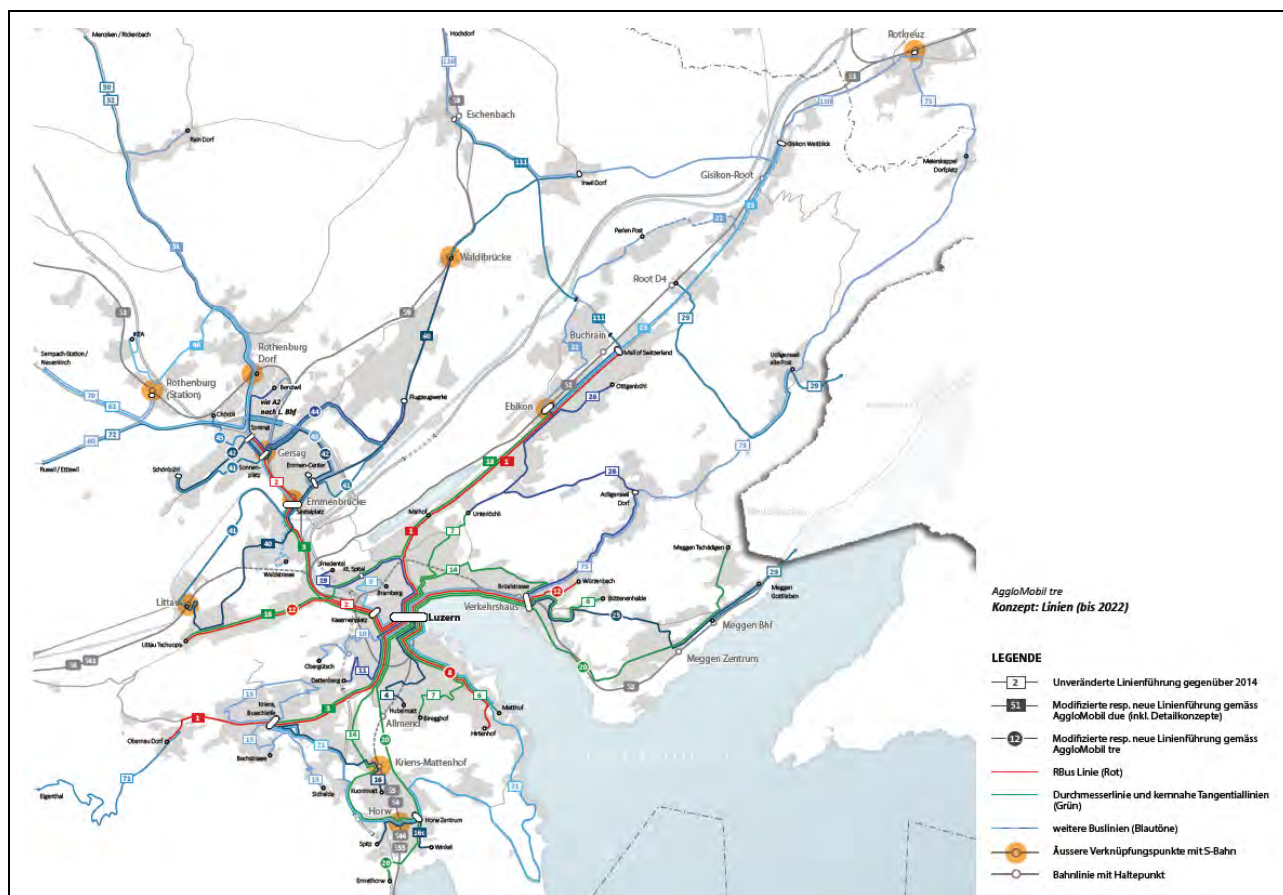
<p>WK3: Durch das hohe Verlagerungspotenzial auf den ÖV besteht eine hohe indirekte Wirkung auf die Verkehrssicherheit.</p> <p>WK4: Auch auf die Umwelt hat die Massnahme eine positive Wirkung aufgrund der Beeinflussung des Modal-Split zugunsten des ÖV. Es sind positive Auswirkungen in den Bereichen Lärm- und Luftbelastung zu erwarten. Zudem ist die Massnahme aus Umweltsicht als sehr effizient zu bewerten, da kaum neue Infrastrukturen benötigt werden und diese zudem in bereits bestehende Strassen integriert werden können.</p>	
<p><b>Machbarkeit:</b></p> <p>Betriebskonzept im Rahmen von AggloMobil tre nachgewiesen. Technische Vertiefungen in der Studie «Trolleybus mit fahrleitungsloser Fahrt» (vbl/VVL zusammen mit der Hochschule Luzern).</p>	
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b></p> <p>-</p>	

<p><b>Sonstiges</b></p>
<p><b>Literatur / Grundlagendokumente:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- ÖV-Bericht 2014 bis 2017, 12. November 2013</li><li>- Konzept AggloMobil tre; Verkehrsverbund Luzern, 2015</li><li>- Trolleybusstrategie VVL, 2013</li></ul>
<p><b>Quantitative Angaben:</b></p> <p>-</p>
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p> <p>-</p>

ÖV-8

Optimierung des Bussystems in der Agglomeration (ergänzend zu RBus)

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation (Nr. M14.2), ARE-Code: -
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. ÖV-9), ARE-Code: 1061.2.044
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung (Betriebliche Massnahmen und Fahrzeuge)



Massnahmenbeschreibung

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

Während RBus auf den Hauptlinien auf absehbare Zeit zum Rückgrat des städtischen Nahverkehrs ausgebaut wird, verlangen sonstige Siedlungsentwicklungen einerseits und neue Netzelemente andererseits entsprechende Anpassungen von Buslinien.

Mit den Anpassungen und Ergänzungen werden folgende Ziele verfolgt:

- Gezielte Erweiterungen des Busnetzes aufgrund der Siedlungsentwicklung
- Optimierung des Bussystems zugunsten neuer Nachfragepotenziale
- Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit (Taktverdichtungen), bzw. bessere Merkbarkeit

Optimale Anschlussbedingungen an die weiteren öV-Hirarchieebenen (Bahn, RBus, Regionalbuslinien)

In der Grafik wird beispielhaft die Angebotsstandards von AggloMobil tre abgebildet. Nachfolgend unter Massnahmen aufgelistet sind jene Punkte, welche in keinem anderen Massnahmenblatt thematisiert sind.

**Massnahmen:**

**Massnahme ÖV-8-3D Betrieb/Netz**

Das öV-Konzept AggloMobil tre, welches auf den erfolgreichen 4 Pfeilern von AggloMobil due beruht, beinhaltet drei Schwerpunkte.

**Mehr Durchmesserlinien**

Heute verkehrt ein Grossteil der Buslinien radial zum Bahnhof Luzern. Mit der Verknüpfung eines Teils dieser Buslinien zu Durchmesserlinien wird das öV-System besser vernetzt. Die Fahrgäste profitieren von einer umsteigefreien Fahrt innerhalb der Stadt und Agglomeration Luzern. Weiter sorgen Durchmesserlinien für besser ausgelastete Fahrzeuge in der Innenstadt und leisten einen wichtigen Beitrag für ein flüssiges Gesamtverkehrssystem. In einem ersten Schritt entsteht mit Verknüpfung der Linien 20 und 24 eine direkte Verbindung zwischen Horw, Luzern und Meggen. Mit der Verknüpfung der Linien 12 und 8 wird in einem zweiten Schritt eine direkte Verbindung zwischen Littau und Würzenbach geschaffen. Als dritter Schritt folgt später die Verknüpfung der Linien 2 und 8 zur Durchmesserlinie Emmenbrücke - Hirtenhof.

**Einheitliche Taktstandards**

Vergleichbare Korridore und Quartiere werden mit einheitlichen Takten und zu einheitlichen Betriebszeiten bedient. Hierzu werden die Kapazitäten und Takte auf das Nachfragepotenzial abgestimmt. Die Umsetzung erfolgt mit der zweijährlichen Fahrplangestaltung.

AggloMobil tre plant das öV-Netz bis 2022 und ist vollständig in dieses Agglomerationsprogramm eingeflossen.

**Haupt-Linienveränderungen mit AggloMobil tre:**

- Ergänzungen und Ausbauten 54/111
- Angebotsstandardisierung, Taktoptimierung Linien 9, 10 und 11
- L41-45Optimierung Emmer Buskonzept auf Seetalplatz (ab 2017)
- L46 Verlängerung Waldstrasse
- L20/24 Durchbindung Ennethorw - Meggen Tschädigen
- L12 Durchbindung bis Würzenbach und Taktveränderungen
- L8 Einkürzung auf Abschnitt Hirtenhof - Luzern Bhf und Taktanpassung
- L6 Taktanpassungen (aufgrund Taktüberlagerung mit Linie 12)

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

**Zuständigkeiten**

<b>Federführung:</b> Betriebliche Massnahmen und Fahrzeuge: VVL	<b>Beteiligte Stellen:</b> VBL
--	-----------------------------------

**Realisierung**

<b>Vorgehen / Meilensteine</b>
1. AggloMobil tre wird schrittweise bis 2022 umgesetzt.

**Kosten**

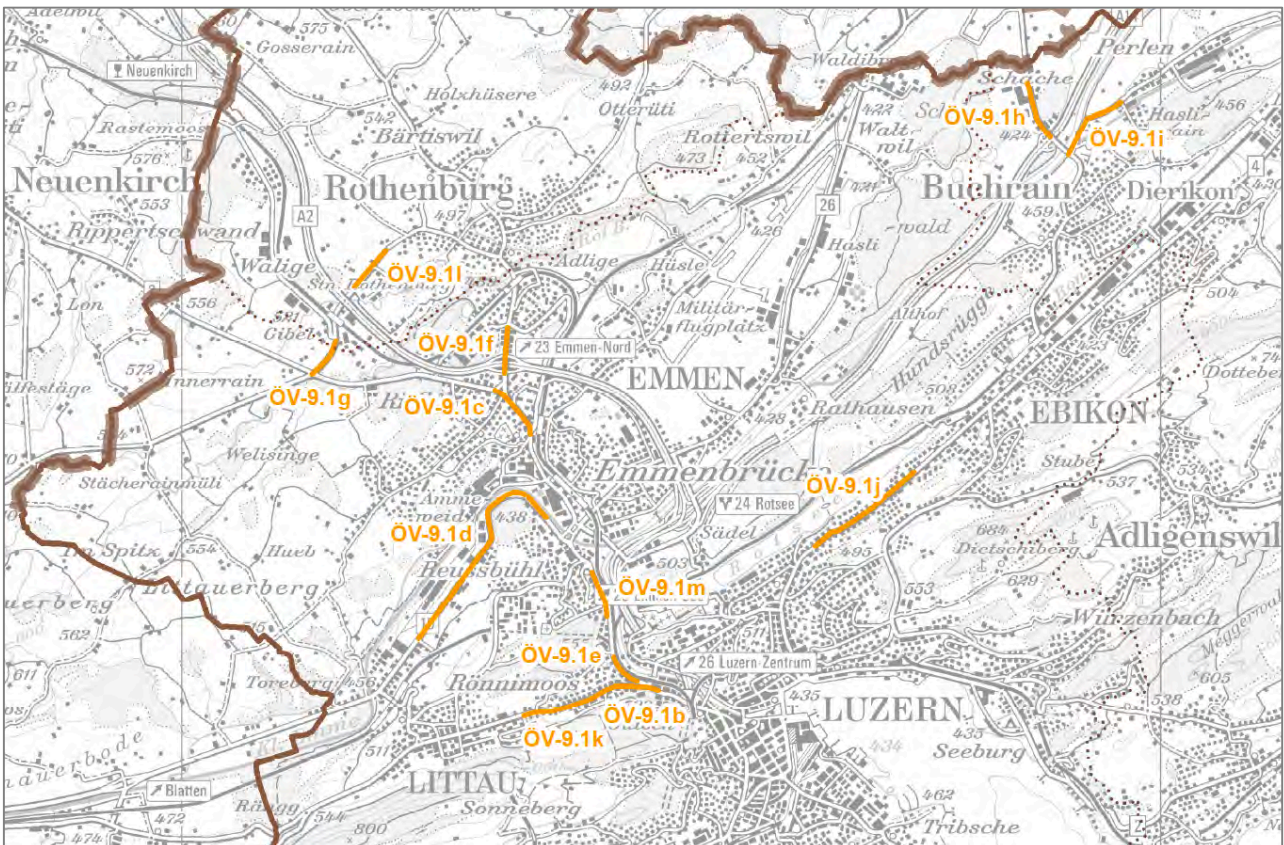
<b>Kosten:</b>	<b>Finanzierung:</b>
Keine Infrastrukturkosten	Anteil Bund                    %                    Fr.
Genauigkeit:    +/- %	Anteil Kanton                %                    Fr.
<i>Stand:</i>	Anteil Region                %                    Fr.
	Anteil Gemeinde(n)        %                    Fr.
	Anteil                            %                    Fr.

<b>Beurteilung</b>	
<p><b>Relevanz</b></p> <p>Behebung Schwachstellen: Siehe Schwachstellenkarte ÖV</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich</p> <p>Umsetzung Strategie: ÖV8</p>	<p><b>Qualitative Bewertung:</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p><b>Wirkung</b></p> <p>WK1: Mit der Optimierung des Bussystems in der Agglomeration erfolgt eine effiziente und zweckmässige Erschliessung des Siedlungsgebietes mit dem ÖV. Die Erreichbarkeit von neuen Siedlungsgebieten wird ebenso verbessert wie die Erreichbarkeit bisher schlecht erschlossener Siedlungsgebiete. Von den Optimierungen ist eine positive Wirkung auf den Modal-Split zu erwarten.</p> <p>WK2: Das ÖV-System muss mit der Siedlungsentwicklung schritthalten. Mit den Optimierungen erhalten insbesondere bisher schlecht erschlossene Siedlungsgebiete einen ÖV-Anschluss.</p> <p>WK3: Von der Massnahme ist eine positive Wirkung aufgrund von Verlagerungen des Modal-Splits zugunsten des ÖV zu erwarten.</p> <p>WK4: Insbesondere für die Luftbelastung sind durch die Verkehrsverlagerung zum ÖV positive Effekte zu erwarten.</p>	<p><b>Bewertung der Wirkung</b></p> <p>WK1: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK2: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK3: Schwache Wirkung</p> <p>WK4: Schwache Wirkung</p>
<p><b>Machbarkeit:</b></p> <p>Im Rahmen von AggloMobil tre nachgewiesen.</p>	
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b></p> <p>-</p>	
<b>Sonstiges</b>	
<p><b>Literatur / Grundlagendokumente:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ÖV-Bericht 2014 bis 2017, 12. November 2013</li> <li>- Konzept AggloMobil tre; Verkehrsverbund Luzern, 2015</li> </ul>	
<p><b>Quantitative Angaben:</b></p> <p>-</p>	
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p> <p>-</p>	

ÖV-9.1

Buspriorisierung auf Kantonsstrassen

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, ARE-Code: -
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (ÖV-10.2, ÖV-11.1I,n), ARE-Code: 1061.2.045, 106.2.202, 106.2.059, 106.2.061
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

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

Das System RBus ist ein erhöhter Standard für Doppelgelenktrolleybuslinien, welches den Fahrgästen beinahe die Vorteile eines Tramsystems bietet. Durch den Ausbau des Angebots, des Rollmaterials und der Infrastruktur soll das System RBus schrittweise und koordiniert bis 2025 zu einem optimalen Nahverkehrssystem für die Agglomeration Luzern führen. Bis 2025 sollen zahlreiche Infrastrukturmassnahmen schrittweise umgesetzt werden. Diese Massnahmen sind in diesem Massnahmenblatt auch enthalten. Verstärkende Massnahmen finden sich in den Massnahmenblättern ÖV-9.2 und ÖV-9.3.

<b>Massnahmen:</b>	
<b>ÖV-9.1a-3A</b>	<b>K4/17: Kriens/Ebikon Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus (z.B. Busbevorzugungen)</b> Bauprogramm 2015-2018 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 10, 2018 (in Karte nicht dargestellt)
<b>ÖV-9.1b-3A</b>	<b>K 13: Luzern, Umsteigepunkt Bus Kreuzstutz, Neue Haltestellen an der Bernstrasse und an der Baselstrasse für kurze Umsteigewege, Strassenanpassungen</b> Bauprogramm 2015-2018 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 28, 2019-2022, (AP LU 2G: ÖV-10.2)
<b>ÖV-9.1c-3A</b>	<b>K13/16: Sprengiplatz (inkl. Zufahrten) – Sonnenplatz, Optimierung Gesamtverkehrssystem, Massnahmen für den öV, Radverkehrsanlagen</b> Bauprogramm 2015-2018 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 31, 2019-2022, (AP LU 2G: ÖV-6.1c)
<b>ÖV-9.1d-3A</b>	<b>K 10: Luzern, Seetalplatz (exkl.) – Kreisel Hornbach, Massnahmen für den öV</b> Bauprogramm 2015-2018 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 80, 2019-2022, (AP LU 2G: ÖV-11.1n)
<b>ÖV-9.1e-3A</b>	<b>K 13: Luzern, Grenzweg – Fluhmühle, Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den öV, Radverkehrsanlagen</b> Bauprogramm 2015-2018 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 83, 2019-2022, (AP LU 2G: ÖV-11.1a)
<b>ÖV-9.1f-3A</b>	<b>K 15: Emmen, Autobahnanschluss Emmen-Nord (exkl.) – Kreisel Bösfeld, Massnahmen für den öV, Radverkehrsanlagen</b> Bauprogramm 2015-2018 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 88, 2019-2022, (AP LU 2G: ÖV-11.1i)
<b>ÖV-9.1g-3A</b>	<b>K 15a: Emmen/Rothenburg, Abschnitt Lohren (exkl.) – Einmündung Hasenmoosstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr</b> Bauprogramm 2015-2018 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 90, 2019-2022
<b>ÖV-9.1h-3A</b>	<b>K 65: Buchrain, Schachen – Autobahnanschluss (exkl.), Massnahmen für den öffentlichen Verkehr</b> Bauprogramm 2015-2018 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 108, 2019-2022
<b>ÖV-9.1i-3A</b>	<b>K 65c: Buchrain, Knoten Einmündung Gemeindestrasse bei Perlenwehr, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr</b> Bauprogramm 2015-2018 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 110, 2019-2022
<b>ÖV-9.1j-3B</b>	<b>K 17: Ebikon, Grenze Stadt Luzern – Schachenweid (exkl.), flankierende Massnahmen Zubringer Rontal</b> Bauprogramm 2015-2018 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 130, nach 2022, (AP LU 2G: ÖV-11.1e)
<b>ÖV-9.1k-3B</b>	<b>K 33a: Luzern, Kreuzstutz – Grenzhof Massnahmen für den öV, Radverkehrsanlagen</b> Bauprogramm 2015-2018 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 133, nach 2022, (AP LU 2G: ÖV-10.2/11.1b)
<b>ÖV-9.1l-3B</b>	<b>K 15a: Rothenburg, Knoten Buzibach – Autobahnanschluss A2, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr</b>
<b>ÖV-9.1m-3A</b>	<b>K 13: Luzern, Einmündung Lindenstrasse – Schiff, Radverkehrsanlage, Busspur, Reussthalmauer</b> Bauprogramm 2015-2018 für die Kantonsstrassen Plan Nr.85, ab 2019
<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ: nicht infrastrukturell

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

Realisierung
<b>Vorgehen / Meilensteine:</b> Gemäss Strassengesetz des Kantons Luzern beschliesst der Kantonsrat des Kantons Luzern mindestens alle 4 Jahre ein Bauprogramm für die Kantonsstrassen (BP). Dieses bezeichnet alle Bauvorhaben auf Kantonsstrassen, die in einer Programmperiode geplant, ausgeführt oder fortgesetzt werden sollen. Das aktuelle Bauprogramm 2015 – 2018 wurde vom Kantonsrat am 5. November 2014 beschlossen. Nachfolgend ist der Stand der Planung und der Zeitpunkt



der Realisierung gemäss Bauprogramm 2015 – 2018 für die Kantonsstrassen dargestellt.

ÖV-9.1a-3A, Kriens/Ebikon (BP 10)	Realisierung ab 2018
ÖV-9.1b-3A, Luzern, Umsteigepunkt Bus am Kreuzstutz (BP 28)	Realisierung ab 2018
ÖV-9.1c-3A, Emmen, Sprengiplatz (inkl. Zufahrten) – Sonnenplatz (BP 31)	Realisierung ab 2020
ÖV-9.1d-3A, Luzern, Seetalplatz – Kreisel Hornbach (BP 80)	Realisierung ab 2022
ÖV-9.1e-3A, Luzern, Grenzweg – Fluhmühle (BP 83)	Realisierung ab 2022
ÖV-9.1f-3A, Emmen, Autobahnanschluss Emmen-Nord – Bösfeld (BP 88)	Realisierung ab 2021
ÖV-9.1g-3A, Emmen/Rothenburg, Lohren – Einm. Hasenmoosstr. (BP 90)	Realisierung ab 2020
ÖV-9.1h-3A, Buchrain, Schachen – Autobahnanschluss (exkl.) (BP 108)	Realisierung ab 2021
ÖV-9.1i-3A, Buchrain, Knoten Einmünd. Gde.str. Perlenwehr (BP 110)	Realisierung ab 2020
ÖV-9.1j-3B, Ebikon, Grenze Stadt Luzern – Schachenweid (BP 130)	Realisierung ab 2023
ÖV-9.1k-3B, Luzern, Kreuzstutz – Grenzhof (BP 133)	Realisierung ab 2022
ÖV-9.1l-3B, Rothenburg, Buzibach – Autobahnanschluss A2	Realisierung ab 2022
ÖV-9.1m-3A, Luzern, Einmündung Lindenstrasse – Schiff (BP 85)	Realisierung ab 2019

<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Realisierungshorizont</b> Siehe Vorgehen / Meilensteine	<b>Koordinationsstand</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M5 KA: M5-5 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:
	<b>Reifegrad</b> <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	

Kosten			
<b>Kosten:</b>		<b>Finanzierung:</b>	
88.71 Franken (exkl. MWSt.)		Anteil Bund	35% 31.05 Mio. Fr.
(95.8 Mio. Franken, inkl. MWST)		Anteil Kanton	65% 57.66 Mio. Fr.
Genauigkeit: +/- 30%		Anteil Region	% Fr.
Stand: 2014/2016		Anteil Gemeinde(n)	% Fr.
		Anteil	% Fr.
ÖV-9.1a-3A, (BP 10)	0.93 Mio. Fr.		
ÖV-9.1b-3A, (BP 28)	2.50 Mio. Fr.		
ÖV-9.1c-3A, (BP 31)	21.76 Mio. Fr.		
ÖV-9.1d-3A, (BP 80)	5.70 Mio. Fr.		
ÖV-9.1e-3A, (BP 83)	6.94 Mio. Fr.		
ÖV-9.1f-3A, (BP 88)	5.93 Mio. Fr.		
ÖV-9.1g-3A, (BP 90)	4.40 Mio. Fr.		
ÖV-9.1h-3A, (BP 108)	2.70 Mio. Fr.		
ÖV-9.1i-3A, (BP 110)	4.00 Mio. Fr.		
ÖV-9.1j-3B, (BP 130)	2.87 Mio. Fr.		
ÖV-9.1k-3B, (BP 133)	4.63 Mio. Fr.		
ÖV-9.1l-3B	6.30 Mio. Fr.		
ÖV-9.1m-3A (BP 85)	20.05 Mio. Fr.		
<b>Total</b>	<b>88.71 Mio. Franken</b>		

Die Massnahmen werden vollständig dem hauptsächlich profitierenden ÖV angerechnet, auch wenn die anderen Verkehrsträger ebenfalls vom Projekt profitieren.	
--	--

**Beurteilung**

<p><b>Relevanz</b></p> <p>Behebung Schwachstellen: siehe Karte Schwachstellen MIV und ÖV</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich</p> <p>Umsetzung Strategie: ÖV8</p>	<p><b>Qualitative Bewertung:</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
--	---

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

<p><b>Machbarkeit:</b></p> <p>Im Rahmen von Variantenstudien und Vorprojekten nachgewiesen.</p>
---

<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Massnahme «MIV-2 Spange Nord, Fluhmühle – Anschluss Lochhof – Schlossberg»</li> <li>- Massnahmenpaket «ÖV-6 Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn»</li> <li>- Massnahmenpaket «ÖV-7 Gesamtkonzept RBus mit Angebot, Rollmaterial, Infrastruktur, Marketing»</li> <li>- Abhängigkeit ÖV-11.1i – ÖV-11.2d (AP LU 2G)</li> <li>- Das Massnahmenpaket enthält in verschiedenen Projekten auch Massnahmen zugunsten des Radverkehrs.</li> </ul>
--

**Sonstiges**

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

<p><b>Quantitative Angaben:</b></p> <p>-</p>
--

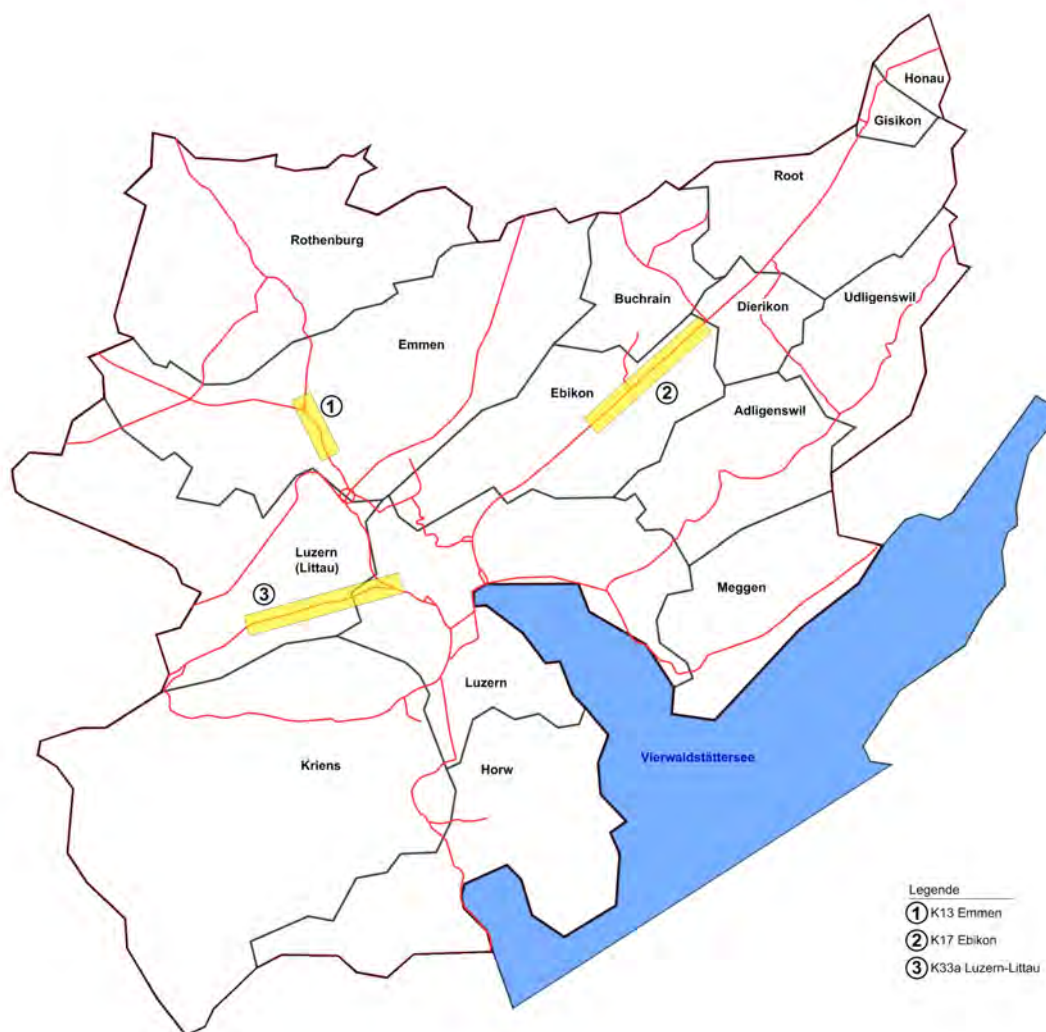
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p> <p>-</p>
--

## ÖV-9.2

### Zusätzliche Optimierung für RBus an der K13, K17 und K33a

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

Abbildung: Karte mit Abschnitten, welche bezüglich Infrastruktur verstärkt für den RBus optimiert werden



#### Massnahmenbeschreibung

##### Ausgangslage / Zielsetzung:

Drei Abschnitte an der K13, K17 und K33a (siehe obenstehende Karte) sollen für den RBus verstärkt optimiert werden. Diese Abschnitte sind während den Hauptverkehrszeiten oft überlastet und der Verkehr staut sich. Der MIV behindert den Busverkehr. In der vorliegenden Massnahme sind Beschleunigungen für den RBus anzustreben.

<b>Zielsetzung:</b> – Busbeschleunigung mit LSA, einfachere Wegfahrt, freier Abschnitt mit elektronischer Busspur resp. separater Busspur.	
<b>Massnahme:</b> Mit einer separaten Busspur, Busbevorzugungen für Lichtsignalanlagen oder einer sogenannten «elektronischen Busspur» wird der Busverkehr gleichmässig verflüssigt und beschleunigt.	
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Typ: infrastrukturell</b>	<input type="checkbox"/> <b>Typ: nicht infrastrukturell</b>

Zuständigkeiten	
<b>Federführung:</b> vif	<b>Beteiligte Stellen:</b> VVL, Stadt Luzern, Gemeinden Emmen und Ebikon

Realisierung		
<b>Vorgehen/Meilensteine:</b> – Vorprojekt, Bauprojekt, Bewilligungen: 2019 – 2020 – Realisierung: 2020 – 2022		
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Realisierungshorizont</b> Vorprojekt: 2019 Baubeginn: 2020 Inbetriebnahme: 2021 – 2022 <hr/> <b>Reifegrad</b> <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	<b>Koordinationsstand:</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Antrag im Bauprogramm für die Kantonsstrassen 2019 - 2022

Kosten																
<b>Kosten:</b> 2.25 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: Preisbasis Februar 2016	<b>Finanzierung:</b> <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>35%</td> <td>787'500 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>65%</td> <td>1'462'500 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde(n)</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35%	787'500 Fr.	Anteil Kanton	65%	1'462'500 Fr.	Anteil Region	%	Fr.	Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	787'500 Fr.														
Anteil Kanton	65%	1'462'500 Fr.														
Anteil Region	%	Fr.														
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.														
Anteil	%	Fr.														

Beurteilung	
<b>Relevanz</b> Behebung Schwachstellen: Siehe Schwachstellenkarte ÖV Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich Umsetzung Strategie: ÖV-7	<b>Qualitative Bewertung:</b> <input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz

<p><b>Wirkung</b></p> <p>WK1: Die Qualität des Verkehrssystems verbessert sich. Mit den Massnahmen kann die Zuverlässigkeit des Bussystems verbessert, die Fahrzeit dank elektronischer Busspur verringert sowie die Schnelligkeit und der Komfort beim Fahrgastwechsel erhöht werden. Für mobilitätsbehinderte und ältere Menschen wird den Ein- und Ausstieg erleichtert.</p> <p>WK2: Durch die Stärkung des öV mit dem RBus wird die Siedlungsentwicklung auf Zentren und Achsen konzentriert. Dies wirkt der Zersiedlung entgegen. Durch die Entlastung der Strasse gewinnt der öffentliche Raum.</p> <p>WK3: Die Verkehrssicherheit wird bei der Buswegfahrt erhöht. Die Sicherheit für den Fussgängerverkehr wird verbessert.</p> <p>WK4: Die Umweltbilanz verbessert sich und der Ressourcenverbrauch reduziert sich durch den flüssigeren Verkehrsablauf sowie durch eine Verschiebung des Modalsplits zugunsten des ÖV.</p>	<p><b>Bewertung der Wirkung</b></p> <p>WK1: Bedeutende Wirkung</p> <p>WK2: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK3: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK4: Schwache Wirkung</p>
<p><b>Machbarkeit</b></p> <p>Die technische Machbarkeit wurde am Beispiel der K4 in Kriens (Massnahme ÖV-9.3 im AP LU 3G und Massnahme M18.2c im AP LU 1G) bereits nachgewiesen.</p>	
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Massnahme «ÖV-7 Gesamtkonzept RBus mit Angebot, Rollmaterial, Infrastruktur, Marketing»</li> <li>- Massnahme «ÖV-9.3 Infrastrukturmassnahmen für RBus, K4 Kriens»</li> <li>- Projekt Kriens K4 / 4b Kupferhammer, Förderung öffentlicher Verkehr (AP LU 1G M18.2c2)</li> </ul>	
<p><b>Sonstiges</b></p>	
<p><b>Literatur / Grundlagendokumente:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ÖV-Bericht 2014 bis 2017, 12. November 2013</li> <li>- Konzept AggloMobil tre; Verkehrsverbund Luzern, 2015</li> <li>- Knotenkonzept 10950 K4 Kriens, RBus Strasseninfrastruktur: Knotenkonzept Alpen- und Schachenstrasse, 9. September 2015</li> <li>- Vorstudie 10950 Strasseninfrastruktur für den RBus, RBushaltestellen der vbl-Linie 1 &amp; 2, 12. August 2016</li> </ul>	
<p><b>Quantitative Angaben:</b></p> <p>-</p>	
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p> <p>-</p>	

### ÖV-9.3

#### Infrastrukturmassnahmen für RBus, K4 Kriens

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, Nr. im Prüfbericht Bund:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung

Bild: Foto Haltestelle Schachenstrasse mit anfahrendem RBus (Aufnahme 2016)



#### Massnahmenbeschreibung

##### Ausgangslage / Zielsetzung:

Der Abschnitt der K4 in Kriens zwischen der Einmündung der Schachenstrasse bis zur Stadtgrenze soll für den RBus-Betrieb optimiert werden. Dieser Abschnitt ist während den Hauptverkehrszeiten oft überlastet und der Verkehr staut sich. Der MIV behindert den Busverkehr. Der Kanton plant bereits im Projekt Kupferhammer eine Busspur, welche den Busverkehr Richtung Kriens beschleunigt. In der vorliegenden Massnahme soll mittels einer neuen LSA bei der Haltestelle Alpenstrasse eine Busbevorzugung für die Wegfahrt von der Haltestelle und für den folgenden Abschnitt erreicht werden («elektronische Busspur»).

Gleichzeitig werden alle Bushaltestellen in diesem Abschnitt auf den BehiG-Standard gebracht.

##### Zielsetzung:

- Busbeschleunigung, einfachere Wegfahrt, freier Abschnitt mit elektronischer Busspur
- 7 Buskanten mit RBus-Standard für raschen und komfortablen Fahrgastwechsel und niveaugleichen Einstieg bei allen 5 Türen.



<b>Massnahme:</b> Folgende Haltestellen werden auf den <b>RBus-Standard</b> gebracht. – ÖV-9.3a-3A: Schachenstrasse (beide Kanten) – ÖV-9.3b-3A: Alpenstrasse (beide Kanten) – ÖV-9.3c-3A: Kupferhammer (Richtung Luzern) – ÖV-9.3d-3A: Grosshofstrasse (beide Kanten)  Bei der Haltestelle <b>Alpenstrasse</b> wird eine <b>Lichtsignalanlage (LSA)</b> erstellt. Diese LSA bevorzugt den Bus für die Wegfahrt von der Haltestelle und für den nachfolgenden Strassenabschnitt («elektronische Busspur»).	
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Typ: infrastrukturell</b>	<input type="checkbox"/> <b>Typ: nicht infrastrukturell</b>

Zuständigkeiten	
Federführung: vif	Beteiligte Stellen: VVL, Gemeinde Kriens

Realisierung		
<b>Vorgehen/Meilensteine:</b> – Vorprojekt, Bauprojekt, Bewilligungen: 2017 – 2018 – Realisierung: 2019		
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Realisierungshorizont</b> Vorprojekt: 2017 Baubeginn: 2019 Inbetriebnahme: Ende 2019  <b>Reifegrad</b> <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	<b>Koordinationsstand:</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)  Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung im Bauprogramm 2015 - 2018 für die Kantonsstrassen

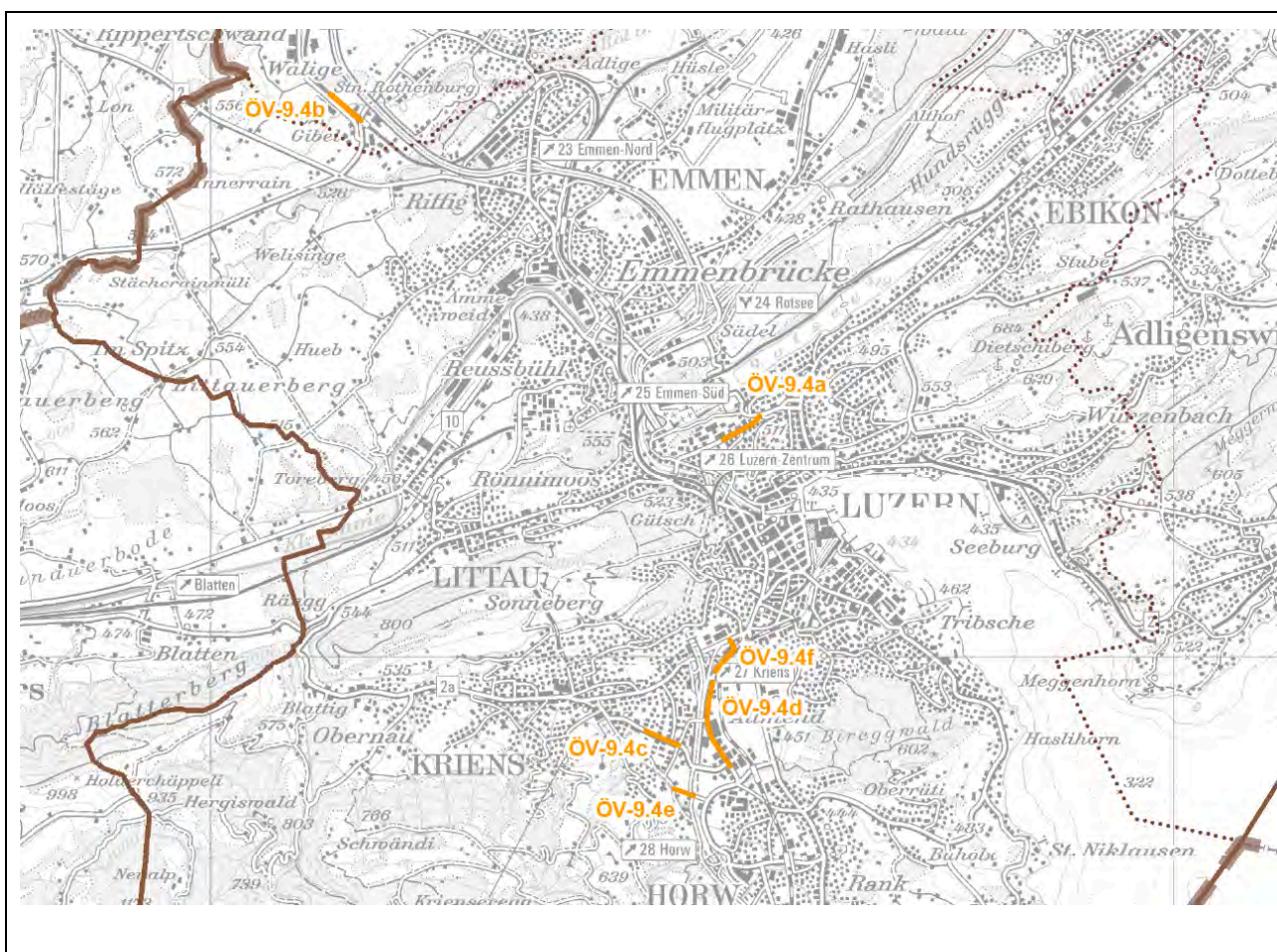
Kosten																
<b>Kosten:</b> 1'242'000.- Franken (exkl. MWSt.)  Genauigkeit: +/- 30 %  Stand: Preisbasis Februar 2016	<b>Finanzierung:</b> <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>35%</td> <td>434'700 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>65%</td> <td>807'300 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde(n)</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35%	434'700 Fr.	Anteil Kanton	65%	807'300 Fr.	Anteil Region	%	Fr.	Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	434'700 Fr.														
Anteil Kanton	65%	807'300 Fr.														
Anteil Region	%	Fr.														
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.														
Anteil	%	Fr.														

<b>Beurteilung</b>	
<p><b>Relevanz</b></p> <p>Behebung Schwachstellen: Siehe Schwachstellenkarte ÖV</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich</p> <p>Umsetzung Strategie: ÖV-7</p>	<p><b>Qualitative Bewertung:</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p><b>Wirkung</b></p> <p>WK1: Die Qualität des Verkehrssystems verbessert sich. Mit den Massnahmen kann die Zuverlässigkeit des Bussystems verbessert, die Fahrzeit dank elektronischer Busspur verringert sowie die Schnelligkeit und der Komfort beim Fahrgastwechsel erhöht werden. Für mobilitätsbehinderte und ältere Menschen wird den Ein- und Ausstieg erleichtert.</p> <p>WK2: Durch die Stärkung des öV mit dem RBus wird die Siedlungsentwicklung auf Zentren und Achsen konzentriert. Dies wirkt der Zersiedlung entgegen. Durch die Entlastung der Strasse gewinnt der öffentliche Raum.</p> <p>WK3: Die Verkehrssicherheit wird bei der Buswegfahrt und beim Knoten Alpenstrasse erhöht. Die Sicherheit für den Fussgängerverkehr wird verbessert.</p> <p>WK4: Die Umweltbilanz verbessert sich und der Ressourcenverbrauch reduziert sich durch den flüssigeren Verkehrsablauf sowie durch eine Verschiebung des Modalsplits zugunsten des ÖV.</p>	<p><b>Bewertung der Wirkung</b></p> <p>WK1: Bedeutende Wirkung</p> <p>WK2: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK3: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK4: Schwache Wirkung</p>
<p><b>Machbarkeit</b></p> <p>Die technische Machbarkeit ist mit der Vorstudie nachgewiesen.</p>	
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Massnahme «ÖV-7 Gesamtkonzept RBus mit Angebot, Rollmaterial, Infrastruktur, Marketing»</li> <li>- Projekt Kriens K4 / 4b Kupferhammer, Förderung öffentlicher Verkehr (Massnahme M18.2c2 aus dem AP LU 1G)</li> <li>- Projekt K4 Kriens Achse Zentrum- Kupferhammer (Massnahme S-2.5).</li> </ul>	
<b>Sonstiges</b>	
<p><b>Literatur / Grundlagendokumente:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ÖV-Bericht 2014 bis 2017, 12. November 2013</li> <li>- Konzept AggloMobil tre; Verkehrsverbund Luzern, 2015</li> <li>- Knotenkonzept 10950 K4 Kriens, RBus Strasseninfrastruktur: Knotenkonzept Alpen- und Schachenstrasse, 9. September 2015</li> <li>- Vorstudie 10950 Strasseninfrastruktur für den RBus, RBushaltestellen der vbl-Linie 1 &amp; 2 vom 12. August 2016</li> </ul>	
<p><b>Quantitative Angaben:</b></p> <p>-</p>	
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p> <p>Das Projekt ist eng verknüpft mit dem Projekt Kriens K4 / 4b Kupferhammer, Förderung öffentlicher Verkehr und sollte gleichzeitig oder zeitnah ausgeführt werden.</p>	

## ÖV-9.4

### Buspriorisierung auf Gemeindestrassen

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, ARE-Code: -
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. ÖV-11.2c,d), ARE-Code: 1061.2.202, 1061.2.065, 1061.2.066
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



### Massnahmenbeschreibung

#### Ausgangslage / Zielsetzung:

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

Die Ziele sind die Gewährleistung von:

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

Folgende Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen 1G und 2G sind noch nicht in Betrieb:

- Motelstrasse (ÖV-11.2b, A-Liste, AP LU 2G)
- Spitalstrasse (West)-Kreuzstutz (Realisierung 2017) (ÖV-11.2a, A-Liste, AP LU 2G)

<p><b>Massnahme:</b></p> <p><b>Massnahme ÖV-9.4a-3A: Luzern, öV-Bevorzugung Spitalstrasse Ost</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Busschleuse und Radverkehrsanlage auf der Spitalstrasse</li> </ul> <p><b>Massnahme ÖV-9.4b-3A: ESP Rothenburg Station, Hasenmoosstrasse</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Zu- und Wegfahrt zum Busterminal Rothenburg ist in Spitzenstunden staugefährdet. Der Bus ist in geeigneter Weise bei der Zufahrt zur Kantonsstrasse ab Bushub Rothenburg zu bevorzugen (Busspur, LSA-Anlage auf der Hasenmoosstrasse zur Rückhaltung des Verkehrs beim Bushub)</li> </ul> <p><b>Massnahme ÖV-9.4c-3A: Kriens, öV-Bevorzugung Horwerstrasse (Gde.str)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gelistete Massnahme im Grundkonzept Verkehr von Luzern Süd</li> </ul> <p><b>Massnahme ÖV-9.4d-3A: Kriens, öV-Bevorzugung Arsenalstrasse/Nidfeldstrasse, Busspur (Gde.str)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gelistete Massnahme im Grundkonzept Verkehr von Luzern Süd</li> <li>- In Abstimmung mit Massnahme ÖV11.1i-2A</li> </ul> <p><b>Massnahme ÖV-9.4e-3A: Kriens, öV-Bevorzugung Vorderschlundstrasse, Busspur (Gde.str)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gelistete Massnahme im Grundkonzept Verkehr von Luzern Süd</li> </ul> <p><b>Massnahme ÖV-9.4f-3A: Kriens, öV-Neuführung Arsenalstrasse</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Linie 14 fährt heute im Bereich Arsenalstrasse via Eichwilstrasse, Autobahnanschluss Luzern-Kriens zum Eichhof. Unter ÖV-11.1i-2G ist aus dem genehmigten Strassenbauprogramm eine Massnahme definiert, den öffentlichen Verkehr im Bereich der Autobahnein- und -ausfahrt zu priorisieren. Direkter wäre die Fahrt via Arsenalstrasse, wo noch ein zusätzlicher Halt möglich wäre. Dieser wäre im Zusammenhang mit der Umgestaltung des heutigen Zentralbahntrassees zur Langsamverkehrsachse ideal gelegen.</li> <li>• Im Rahmen dieser Massnahme müssten die beiden Lichtsignalanlagen beim Eichhof und der Eichwilstrasse auf die geänderte ÖV-Führung angepasst werden.</li> </ul>	
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Typ: infrastrukturell</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>Typ: nicht infrastrukturell</b>

Zuständigkeiten	
<p><b>Federführung:</b></p> <p>Bauliche Massnahmen: Stadt Luzern, Kriens Rothenburg</p>	<p><b>Beteiligte Stellen:</b></p> <p>vif, VVL, Transportunternehmen</p>

Realisierung														
<p><b>Vorgehen / Meilensteine</b></p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 70%; border-bottom: none;">– Massnahme ÖV-9.4a-3A: Luzern, öV-Bevorzugung Spitalstrasse Ost</td> <td style="width: 30%; border-bottom: none;">Realisierung 2019</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: none;">– Massnahme ÖV-9.4b-3A: ESP Rothenburg Station, Hasenmoosstrasse</td> <td style="border-bottom: none;">Realisierung ab 2019</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: none;">– Massnahme ÖV-9.4c-3A: Kriens, öV-Bevorzugung Horwerstrasse</td> <td style="border-bottom: none;">Realisierung ab 2019</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: none;">– Massnahme ÖV-9.4d-3A: Kriens, öV-Bevorzugung Arsenalstrasse/Nidfeldstrasse</td> <td style="border-bottom: none;">Realisierung 2021</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: none;">– Massnahme ÖV-9.4e-3A: Kriens, öV-Bevorzugung Vorderschlundstrasse</td> <td style="border-bottom: none;">Realisierung ab 2019</td> </tr> <tr> <td style="border-bottom: none;">– Massnahme ÖV-9.4f-3A: Kriens, öV-Neuführung Arsenalstrasse</td> <td style="border-bottom: none;">Realisierung ab 2019</td> </tr> </table>			– Massnahme ÖV-9.4a-3A: Luzern, öV-Bevorzugung Spitalstrasse Ost	Realisierung 2019	– Massnahme ÖV-9.4b-3A: ESP Rothenburg Station, Hasenmoosstrasse	Realisierung ab 2019	– Massnahme ÖV-9.4c-3A: Kriens, öV-Bevorzugung Horwerstrasse	Realisierung ab 2019	– Massnahme ÖV-9.4d-3A: Kriens, öV-Bevorzugung Arsenalstrasse/Nidfeldstrasse	Realisierung 2021	– Massnahme ÖV-9.4e-3A: Kriens, öV-Bevorzugung Vorderschlundstrasse	Realisierung ab 2019	– Massnahme ÖV-9.4f-3A: Kriens, öV-Neuführung Arsenalstrasse	Realisierung ab 2019
– Massnahme ÖV-9.4a-3A: Luzern, öV-Bevorzugung Spitalstrasse Ost	Realisierung 2019													
– Massnahme ÖV-9.4b-3A: ESP Rothenburg Station, Hasenmoosstrasse	Realisierung ab 2019													
– Massnahme ÖV-9.4c-3A: Kriens, öV-Bevorzugung Horwerstrasse	Realisierung ab 2019													
– Massnahme ÖV-9.4d-3A: Kriens, öV-Bevorzugung Arsenalstrasse/Nidfeldstrasse	Realisierung 2021													
– Massnahme ÖV-9.4e-3A: Kriens, öV-Bevorzugung Vorderschlundstrasse	Realisierung ab 2019													
– Massnahme ÖV-9.4f-3A: Kriens, öV-Neuführung Arsenalstrasse	Realisierung ab 2019													
<p><b>Priorität:</b></p> <p><input type="checkbox"/> vor 2019</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022)</p> <p><input type="checkbox"/> B (2023 – 2026)</p> <p><input type="checkbox"/> C (ab 2027)</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p>	<p><b>Realisierungshorizont:</b></p> <p>s. unter Vorgehen/Meilensteine</p> <hr/> <p><b>Reifegrad</b></p> <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>	<p><b>Koordinationsstand</b></p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)</p> <p>Aufnahme in den Kantonalen Richtplan</p> <p><input type="checkbox"/> ja      Kap:      KA:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> nein &gt; Verankerung in: komm. Instrumente</p>												

Kosten																		
<p><b>Kosten:</b>                      13.0 Mio. Franken (exkl. MWSt.)                      Genauigkeit: +/- 50%                      Stand: 2016                      – ÖV-9.4a-3A: 3.0 Mio. Fr.                      – ÖV-9.4b-3A: 1.5 Mio. Fr.                      – ÖV-9.4c-3A: 1.5 Mio. Fr.                      – ÖV-9.4d-3A: 5.5 Mio. Fr.                      – ÖV-9.4e-3A: 1.0 Mio. Fr.                      – ÖV-9.4f-3A: 0.5 Mio. Fr.</p>	<p><b>Finanzierung:</b></p> <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: right;">35%</td> <td style="text-align: right;">4'550'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde(n)</td> <td style="text-align: right;">65%</td> <td style="text-align: right;">8'450'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>			Anteil Bund	35%	4'550'000 Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Region	%	Fr.	Anteil Gemeinde(n)	65%	8'450'000 Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	4'550'000 Fr.																
Anteil Kanton	%	Fr.																
Anteil Region	%	Fr.																
Anteil Gemeinde(n)	65%	8'450'000 Fr.																
Anteil	%	Fr.																

Beurteilung	
<p><b>Relevanz</b>                      Behebung Schwachstellen: Siehe Schwachstellenkarte ÖV                      Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich                      Umsetzung Strategie: ÖV8</p>	<p><b>Qualitative Bewertung:</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz  <input type="checkbox"/> grosse Relevanz  <input checked="" type="checkbox"/> mittlere Relevanz  <input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p><b>Wirkung</b>                      WK1: Mit den Busbevorzugungsmassnahmen wird der ÖV gegenüber dem MIV auf kritischen Streckenabschnitten priorisiert. Der ÖV profitiert durch die Priorisierung stark von den vermiedenen Fahrzeitverlusten und der hohen Anschlusssicherheit.                      WK2: Die ÖV-angebundenen Wohn- und Arbeitszonen können aufgewertet werden. Durch die Stärkung des ÖV wird die Siedlungsentwicklung auf Zentren und Achsen konzentriert.                      WK3: Die Massnahme bringt teilweise eigene Fahrspuren für den Bus. Durch diese Massnahmen resultiert eine Verbesserung der Verkehrssicherheit.                      WK4: Auf die Umwelt hat die Massnahme eine indirekte Wirkung aufgrund der positiven Beeinflussung des Modal-Splits.</p>	<p><b>Bewertung der Wirkung</b>                      WK1: Bedeutende Wirkung                      WK2: Hinreichende Wirkung                      WK3: Schwache Wirkung                      WK4: Schwache Wirkung</p>
<p><b>Machbarkeit:</b>                      Spitalstrasse: Auflageprojekt                      Luzern Süd: AggloMobil tre (VVL) sowie Grundkonzept Verkehr (LuzernPlus)                      Hasenmoosstrasse: Vorprojekt</p>	
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b>                      – Abhängigkeit ÖV-11.1i – ÖV-11.2d (AP LU 2G)</p>	

<b>Sonstiges</b>
<b>Literatur / Grundlagendokumente:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- ÖV-Bericht 2014 bis 2017, 12. November 2013</li><li>- Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern, 2013</li><li>- Konzept AggloMobil tre; Verkehrsverbund Luzern, 2015</li><li>- Luzern Süd, Grundkonzept Verkehr, LuzernPlus, Juni 2015</li></ul>
<b>Quantitative Angaben:</b> -
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> -



## ÖV-10

### Depot der städtischen Verkehrsbetriebe vbl

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, ARE-Code:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, ARE-Code:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt (Teil B-Liste)
- Andere Finanzierung: vbl (Teil Vorleistung)



### Massnahmenbeschrieb

#### Ausgangslage / Zielsetzung:

Die geplante Neuanschaffung von grösseren und zusätzlichen (Trolley-) Bussen aufgrund der geplanten und bevorstehenden Nachfragesteigerung und der darauf basierenden Angebotsentwicklung in der Stadt und Agglomeration (AggloMobil due und tre) bringt die Verkehrsbetriebe Luzern AG (vbl) am heutigen Standort «Weinbergli» in der Stadt Luzern zunehmend in Platznot. Eine Weiterentwicklung bzw. einen Ausbau am heutigen, momentan begrenzten Standort ist nicht mehr möglich.

Zwischen dem heutigen Depot Weinbergli und dem Eiszentrum hat es noch freien Platz, welcher für eine strategische Gesamtplanung inkl. möglicher zusätzlicher oder neuer Nutzung auch unter Einbezug einer neuen und grösseren Depothalle genutzt werden könnte. Das vbl-Depot in Weinbergli ist strategisch optimal gelegen für den Betrieb der (Trolley-) Buslinien in der Stadt und Agglomeration Luzern.

Zudem ist ein einziges zentrales Depot in Luzern strategisch zunehmend schwierig: Mit neuen Tangentiallinien (z.B. Linie 18 Ebikon-Kantonsspital-Littau) und Angebotsausbau im Agglomerationsgürtel liegt es nicht ideal, um wirtschaftlich und schnell Fahrzeuge einsetzen, oder im Störfall austauschen zu können. Um unproduktive Leerfahrten möglichst zu vermeiden, hat vbl – auch aus ökologischen Gründen – im Rontal einen Zweitstandort gesucht.

Heutige Depotstandorte:

- Hauptdepot Weinbergli
- Temporäre Einmietung im Depot der Auto AG Rothenburg
- Depot von Subunternehmer in Horw

**Massnahme ÖV-10.1-3V: Depot Root**

Ein zweiter Depotstandort der vbl wird kurzfristig in der Gemeinde Root realisiert. Am 21. Juli 2016 hat die Investorin das Baugesuch für die Realisierung einer gewerblichen Gesamtüberbauung in Root eingereicht. Innerhalb dieser Überbauung ist ein vbl-Depot für 27 Gelenkautobusse vorgesehen. Geplant ist die Inbetriebnahme des Depots auf 2019. Neben dem Depot werden im vorderen Grundstücksteil mehrstöckige Gewerbebauten realisiert. Im hinteren Teil des Areals ist das Depot im Erdgeschoss. Im Obergeschoss soll Platz für weitere Gewerbebetriebe geschaffen werden, die dank einer Rampe eine direkte Zufahrt erhalten. Damit trägt dieser Gewerbebau auch zur inneren Verdichtung bei, indem mehrere Geschosse genutzt werden.

**Massnahme ÖV-10.2-3B: Erweiterung Hauptdepot Weinbergli**

Bezüglich Erweiterung Hauptdepot Weinbergli Richtung Eiszentrum wird in Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Partnern und der vbl eine Gesamt-Arealentwicklungsplanung aufgestartet. Die Stadt Luzern und vbl prüfen intensiv die Möglichkeit einer Neu- oder Umnutzung des gesamten Areals rund um das heutige Depot Weinbergli, um den strategischen wichtigsten, wirtschaftlich effizientesten und langfristig gesicherten Betrieb der Stadt- und Agglomerationslinien zu gewährleisten.

Typ: infrastrukturell       Typ: nicht infrastrukturell

**Zuständigkeiten**

Federführung: vbl

Beteiligte Stellen: Standortgemeinden, ggf. VVL

**Realisierung**

**Vorgehen/Meilensteine:**  
 – S. unter Massnahme

<p><b>Priorität:</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> vor 2019 <input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<p><b>Realisierungshorizont Depot Root</b></p> Vorprojekt: 2016 Baubeginn: ab 2017 Inbetriebnahme: 2019 <hr/> <p><b>Reifegrad</b></p> <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	<p><b>Koordinationsstand:</b></p> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:
<p><b>Priorität:</b></p> <input type="checkbox"/> vor 2019 <input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<p><b>Realisierungshorizont Erweiterung Hauptdepot Weinbergli</b></p> Vorprojekt: 2017 Baubeginn: ab 2023 Inbetriebnahme: ab 2023 <hr/> <p><b>Reifegrad</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	<p><b>Koordinationsstand:</b></p> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

Kosten			
<b>Kosten:</b>		<b>Finanzierung Depot Root:</b>	
Depot Root:	6 Mio. Franken (exkl. MWSt.)	Anteil Bund	% Fr.
Depot Weinbergli:	9 Mio. Franken (exkl. MWSt.)	Anteil Kanton	% Fr.
Genauigkeit:	+/- 30 bzw. 50%	Anteil Region	% Fr.
Stand:	2016	Anteil Gemeinde(n)	% Fr.
		Anteil vbl	100% 6 Mio. Fr.
		<b>Finanzierung Erweiterung Hauptdepot Weinbergli:</b>	
		Anteil Bund	35% 3.15 Mio. Fr.
		Anteil Kanton	% Fr.
		Anteil Region	% Fr.
		Anteil Gemeinde(n)	% Fr.
		Anteil vbl	65% 5.85 Mio. Fr.

Beurteilung	
<p><b>Relevanz</b></p> <p>Behebung Schwachstellen: Siehe Schwachstellenkarte ÖV</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: mehrheitlich</p> <p>Umsetzung Strategie: ÖV-8</p>	<p><b>Qualitative Bewertung:</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p><b>Wirkung</b></p> <p>WK1: Mit einem zentral gelegenen Depot-Standort kann auch bei Störungsfällen das Bussystem möglichst stabil betrieben werden. Dank kurze Wege beim Einsetzen und beim Einstellen der Busse können unnötige lange Fahrten vermieden werden.</p> <p>WK2: Keine nennenswerte Wirkung.</p> <p>WK3: Dank eines stabilen und zuverlässigen Bussystems kann eine Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV und somit eine Verminderung der Verkehrsunfälle erreicht werden.</p> <p>WK4: Dank kurzer Wege beim Einsetzen und beim Einstellen der Busse sowie dank einer Modalsplit-Veränderung kann die Umweltbelastung reduziert werden.</p>	<p><b>Bewertung der Wirkung</b></p> <p>WK1: Hinreichende Wirkung</p> <p>WK2: Keine Wirkung</p> <p>WK3: Schwache Wirkung</p> <p>WK4: Schwache Wirkung</p>
<p><b>Machbarkeit:</b></p> <p>Baueingabe für ein zweites vbl-Depot in Root im Juli 2016.</p>	
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b></p> <p>-</p>	

<b>Sonstiges</b>
<b>Literatur / Grundlagendokumente:</b> -
<b>Quantitative Angaben:</b> -
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> -

ÖV-11

Fernbus (inkl. Terminal)

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, ARE-Code: -
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, ARE-Code: -
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

Rechtliche Situation:

Die Anbieter brauchen eine eidgenössische Bewilligung. Diese erteilt das BAV. VVL und Standortgemeinden der Haltestellen sind Vernehmlassungspartner. Verbindungen innerhalb der Schweiz sind verboten (anders als z.B. in Deutschland und Frankreich).

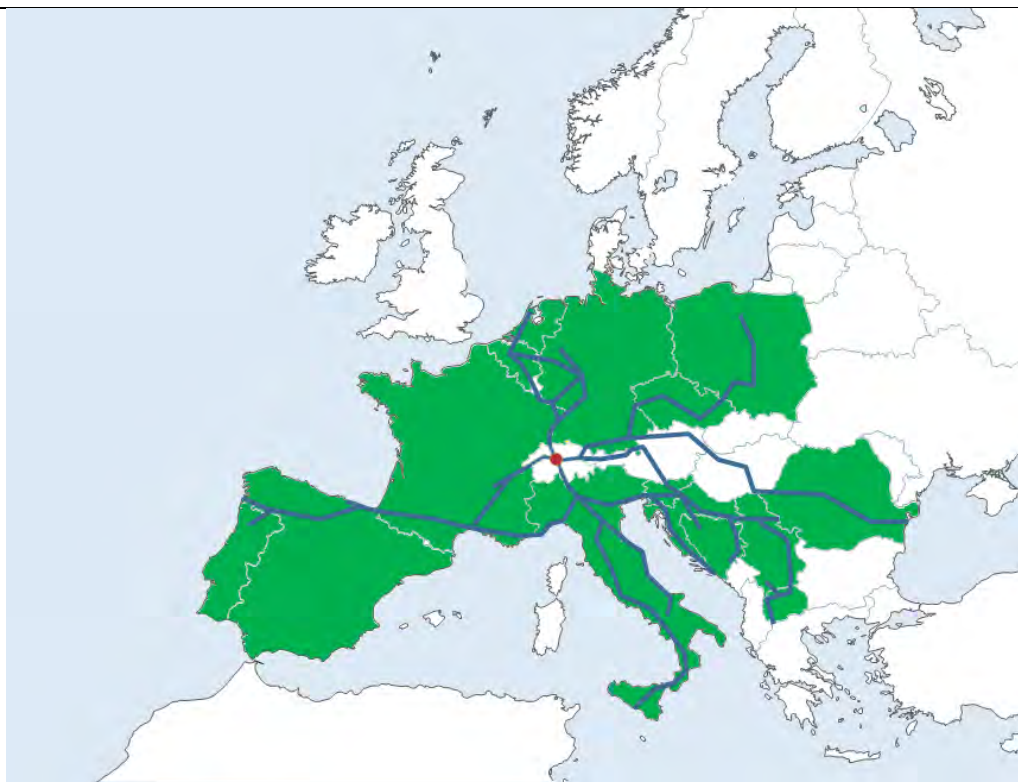
Situation in Luzern:

Rund 60 Linien bedienen Luzern (Stand 2014). Mehrheitlich führen Linien Richtung Italien und Balkan. Dominiert ist der Markt durch zurzeit durch viele kleine Anbieter. Die Professionalisierung schreitet aber rasch voran. Aufgrund des Car-Tourismus existieren in Luzern heute zahlreiche Car-Parkplätze (z.B. Löwenplatz, Schwanenplatz, Inseli, Kasernenplatz, Alpenquai, Verkehrshaus, ...). Es existiert eine Arbeitsgruppe, um den Gruppenreisetourismus mit dem touristischen Einkaufsangebot in Einklang zu bringen. Die Fernbusdestination Luzern ist dabei ebenfalls ein Thema. Der Fokus der Arbeit liegt aber auf dem Gruppentourismus mit Bezug zur Innenstadt.

Erfolgsfaktoren:

Einfache Zugänglichkeit, dank modernem (geschlossenen) Ticketsystem. Grundsätzlich ist der Fernbus meist günstiger im Vergleich zu Bahn und Flugzeug. Ab Luzern, aber vor allem ab Zürich existiert ein grosses Netz von Direktverbindungen, insbesondere dort, wo die Bahn ein schlechtes Angebot aufweist (Beispiel Luzern–Balkan oder Zürich–München). Die Anbieter sind flexibel und dynamisch. Zahlreiche Anbieter setzen auf moderne Busse, gute Informationsplattformen, modernen Auftritt, professionelles Marketing usw.

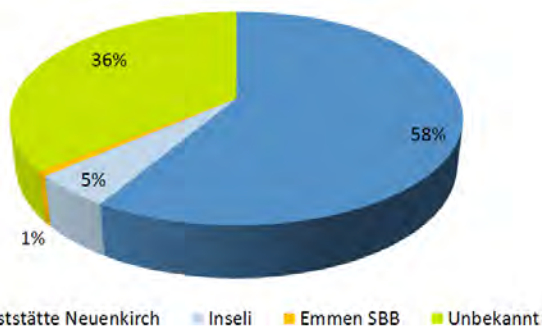




- Direkt ab Luzern bediente Länder
- Luzern
- Liniennetz ab Luzern

**Haltestellen Kanton Luzern gemäss Bewilligungen:**

Die Raststätte in Neuenkirch ist in den Konzessionen die meistgenannte Luzerner Fernbushaltestelle. Viele Anbieter bitten aber auch einen Zustieg ab Luzern an. Es ist also davon auszugehen, dass die Innenstadt von zahlreichen Fernbuslinien bedient wird.



**Fazit:**

Die internationale Anbindung mit Bussen soll gefördert und koordiniert werden, da die Bahn teilweise nicht rentabel betrieben oder wegen Infrastrukturengpässen erst sehr langfristig Züge führen kann. Eine allfällige Öffnung von Inlanddestinationen ist vorsichtig durch das zuständige BAV zu prüfen. Wie in Luzern existierende Beispiele Tellbus (Luzern-Aldorf via Autobahn A2) oder Flugbus (Frühkurse Luzern-Zürich Flughafen via A2) zeigen, kann der Bus auf längeren Inlanddistanzen das Gesamtsystem öV aber auch stärken.

**Massnahme ÖV-11-3A:**

Neue Arbeitsgruppe unter der Federführung des Kantons in Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden und dem VVL zur Suche eines ideal gelegenen offiziellen Fernbusterminal. Dieser Standort ist planerisch zu sichern, aktiv zu planen und zu realisieren.

Werbung für die Fernbusreisedestination Luzern bei Transportunternehmen koordiniert durch die Tourismusorganisationen.



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

Zuständigkeiten	
Federführung: vif	Beteiligte Stellen: betroffene Gemeinden, VVL, Fernbusanbieter

Realisierung		
<b>Vorgehen/Meilensteine:</b> – S. unter Massnahme		
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Realisierungshorizont</b> Vorprojekt: 2017 Baubeginn: ab 2019 Inbetriebnahme: 2020 <hr/> <b>Reifegrad</b> <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	<b>Koordinationsstand:</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

Kosten																
<b>Kosten:</b> 3 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/-50% Stand: 2016	<b>Finanzierung:</b> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%;">35%</td> <td style="width: 20%;">1'050'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton*</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde(n)*</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </table> * Kostenteiler noch genau zu definieren	Anteil Bund	35%	1'050'000 Fr.	Anteil Kanton*	%	Fr.	Anteil Region	%	Fr.	Anteil Gemeinde(n)*	%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	1'050'000 Fr.														
Anteil Kanton*	%	Fr.														
Anteil Region	%	Fr.														
Anteil Gemeinde(n)*	%	Fr.														
Anteil	%	Fr.														

Beurteilung	
<b>Relevanz</b> Behebung Schwachstellen: siehe Schwachstellenkarte ÖV Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich Umsetzung Strategie: ÖV11	<b>Qualitative Bewertung:</b> <input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input type="checkbox"/> grosse Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz
<b>Wirkung</b> WK1: Die Förderung der internationalen Anbindung mit Bussen kann kurz- bis mittelfristig eine Entlastung der Bahn mit sich bringen. WK2: Durch die Massnahme kann eine leichte Entlastung der Strassen erreicht werden. Dadurch gewinnt der öffentliche Raum an Attraktivität. WK3: Von der Massnahme ist eine gewisse indirekte Wirkung aufgrund von Verlagerungen des Modalsplits zugunsten des ÖV zu erwarten. WK4: Dank der Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und der Lärmbelastung erreicht.	<b>Bewertung der Wirkung</b> WK1: Hinreichende Wirkung WK2: Schwache Wirkung WK3: Schwache Wirkung WK4: Schwache Wirkung

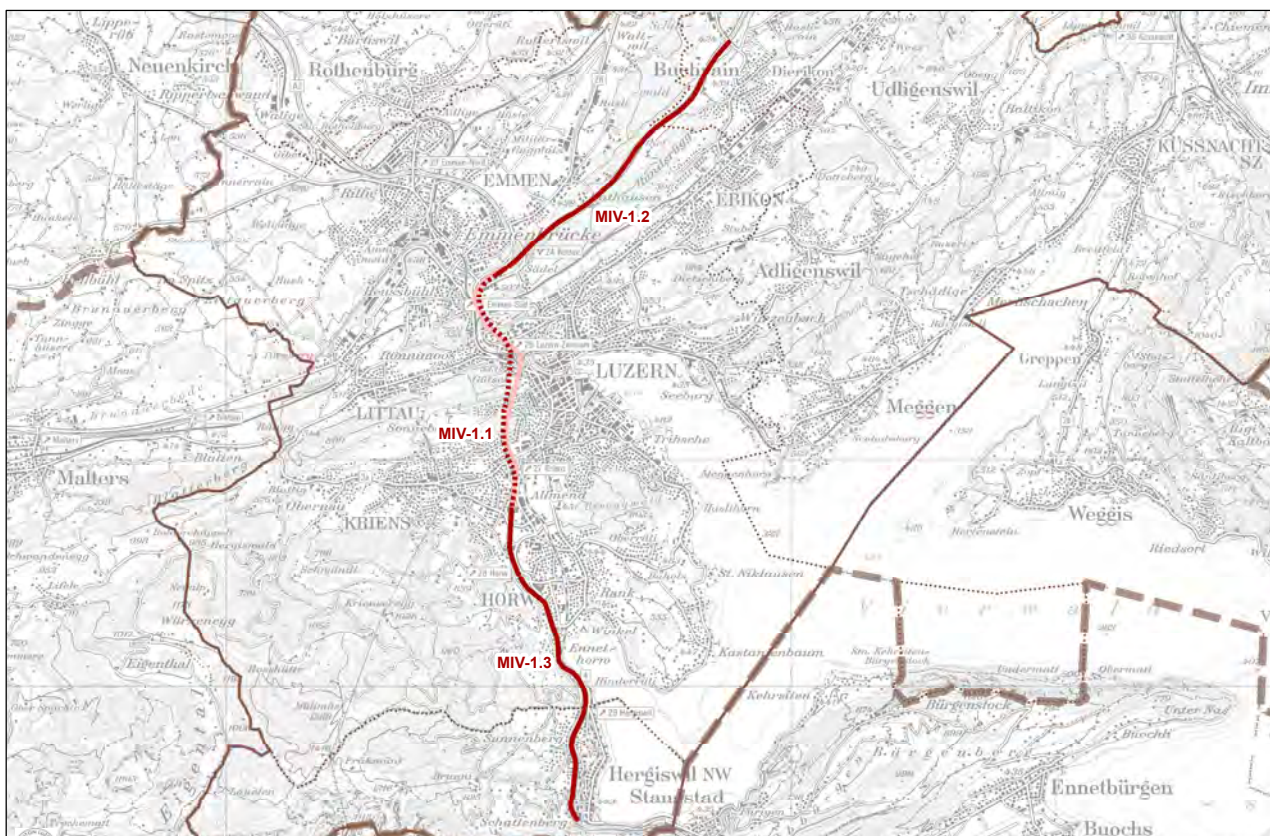
<b>Machbarkeit:</b> Erste Überlegungen im Konzept Carparking (Stadt Luzern).
<b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b> – Massnahme «GV-3 Carparkierung Kernagglomeration Luzern inkl. Option Parkhaus Musegg und stadträumliche Aufwertung Innenstadt»
<b>Sonstiges</b>
<b>Literatur / Grundlagendokumente:</b> -
<b>Quantitative Angaben:</b> -
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> -

**Massnahmen motorisierter Individualverkehr**

**MIV-1 (Übergeordnete Schlüsselmassnahme in Kompetenz des Bundes)**

**Gesamtsystem Bypass Luzern**

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation (Nr. M4), ARE-Code: -
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. MIV-1), ARE-Code: 1061.2.067
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung: Nationalstrasse, Engpassbeseitigung



**Massnahmenbeschreibung**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

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

Der Kanton Luzern setzt sich im Rahmen des Programms zur Beseitigung der Engpässe auf dem Nationalstrassennetz beim Bund für die weitere Planung und Projektierung des Gesamtsystems Bypass Luzern ein. Sie ist als Massnahme M2-1 im kantonalen Richtplan Luzern 2015 verankert.

Für die südliche Verflechtung des Bypasses mit der bestehenden Autobahn hat sich das ASTRA im Januar 2013 für die Variante «Berg» entschieden. Im Auftrag des ASTRA und in Koordination mit dem Kanton Luzern wurde für den Bypass Luzern bis im Frühling 2014 das Generelle Projekt (GP) ausgearbeitet. Dies erfolgte koordiniert mit der Planung zur Spange Nord (MIV-2).

**Massnahmen:**

**MIV-1.1-3R Bypass (Doppelspurtunnel A2)**

Zwei rund 4 Kilometer lange neue Doppelspurtunnels bilden das Kern- und Hauptelement des Gesamtsystems «Bypass Luzern». Sie führen von der Verzweigung Rotsee (A2/A14) im Norden direkt bis zum Bereich Grosshof (Kriens) im Süden. In den engen Anschlussbereichen werden aufwändige Bauwerke notwendig. Die heutige Autobahn mit den Tunneln Reussport und Sonnenberg wird umfunktioniert, dient als Zubringer und ermöglicht den Anschluss der Spange Nord im Lochhof.

**MIV-1.2-3R Ausbau 2x3 Fahrspuren Abschnitt Nord**

Im Norden wird im Gesamtsystem Bypass der Nationalstrassenabschnitt Verzweigung Buchrain bis Rotsee mit je einer zusätzlichen Spur ergänzt. Das bedeutet, dass der Tunnel Rathausen mit einer dritten Röhre ausgestattet und die Bauwerke an der Verzweigung Rotsee erweitert werden müssen.

**MIV-1.3-3R Ausbau 3. Spur Hergiswil – Horw**

Im Süden wird im Gesamtsystem Bypass zwischen den Anschlüssen Luzern-Horw und Hergiswil in Fahrtrichtung Norden ein dritter Fahrstreifen benötigt. Zwischen dem Anschluss Hergiswil und der Verzweigung der A8 und A2 wird der Verflechtungstreifen verlängert. Damit kann das erwartete Verkehrsaufkommen abgewickelt werden.

**Typ: infrastrukturell**

**Typ: nicht infrastrukturell**

**Zuständigkeiten**

**Federführung:**  
 Bund (ASTRA)

**Beteiligte Stellen:**  
 Kantone Luzern und Nidwalden, Gemeinden

**Realisierung**

**Vorgehen/Meilensteine:**

- Generelles Projekt Mai 2014
- Vernehmlassung GP Juli - Sept. 2014
- Überarbeitung GP und Einreichung Ergebnisse Vernehmlassung an UVEK im September 2016
- Genehmigung des GP durch den Bundesrat im November 2016
- Ausführungsprojekt ab 2017

**Priorität:**

- vor 2019
- A (2019 – 2022)
- B (2023 – 2026)
- C (ab 2027)
- Daueraufgabe
- Dringlich, so rasch als möglich

**Realisierungshorizont**

Vorprojekt: 2013  
 Baubeginn: Aus Sicht des Kantons Luzern so rasch als möglich, gemäss PEB (Progr.botschaft Engpassbeseitig.)  
 Inbetriebnahme: *noch offen*

**Reifegrad**

- 1
- 2

**Koordinationsstand:**

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

Kosten			
<b>Kosten:</b>	<b>Finanzierung:</b>		
1.575 Mia. Franken (exkl. MWSt.)	Anteil Bund (Nationalstrasse)	100%	1.575 Mia. Fr.
(1.7 Mia. Franken inkl. MWSt.)	Anteil Kanton	%	Fr.
Genauigkeit: +/- 20%	Anteil Region	%	Fr.
Stand: 2016	Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.
	Anteil	%	Fr.

Beurteilung	
<p><b>Relevanz</b></p> <p>Behebung Schwachstellen: siehe Karte Schwachstellen MIV</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich</p> <p>Umsetzung Strategie: MIV1</p>	<p><b>Qualitative Bewertung:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p><b>Wirkung</b></p> <p>WK1: Mit der Massnahme wird ein Engpass des Nationalstrassennetzes beseitigt. Die Stausituationen im Strassenverkehr können im nationalen und lokalen Netz eliminiert werden. Die Verkehrsentslastung im Zentrum wird durch eine Reduktion der MIV-Verkehrsmenge erreicht. Dadurch wird eine Leistungs- und Attraktivitätssteigerung des Bus- und Langsamverkehrssystems möglich. Unter anderem ermöglicht es den Ausbau des Busverkehrs Luzern - Kriens durch Entlastung der Obergrund- und Pilatusstrasse. Mit der Entlastung der Kernagglomeration und der Buspriorisierung kann die Qualität im öV gesteigert werden, indem die Zuverlässigkeit verbessert und die Reisezeit verringert wird. Um einen stabilen Busfahrplan zu gewährleisten sind flankierende Massnahmen, wie z.B. Pfortner- und Dosierungsanlagen vorgesehen. Um die Infrastruktur den Bedürfnissen entsprechend zu optimieren, wird ein Verkehrsmanagementsystem eingeführt. Die Erreichbarkeit des Zentrums wird verbessert und dauerhaft sichergestellt. Die Qualität im Fuss- und Veloverkehr wird durch flankierende Massnahmen, wie z.B. Velostreifen und Begegnungszonen, verbessert.</p> <p>WK2: Die Reduktion der MIV-Verkehrsmenge im Zentrum hat zur Folge, dass sich die Lebensqualität im Zentrum erhöht und ermöglicht eine Konzentration der Aktivitäten im Siedlungsschwerpunkt. Die Trennwirkung im Siedlungszentrum wird durch die Reduktion der MIV-Verkehrsmenge vermindert und es können zusätzliche Flächen für den Bus- und Langsamverkehr zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>WK3: Die Realisierung des Bypasses lässt eine positive Entwicklung des Unfallgeschehens erwarten, da dadurch Strecken mit hohem Verflechtungsbedarf, die sich derzeit als Unfallschwerpunkte oder Unfallstellen darstellen, entlastet werden. Gefährliche Einfahrten (z.B. Luzern-Kriens Richtung Norden mit Fahrstreifenabbau im Sonnenbergtunnel) werden künftig als Fahrstreifenaddition ausgeführt, überlastete Tunnelstrecken entweder entlastet (Reussport, Sonnenberg) oder mit zusätzlichen Fahrstreifen versehen (Rathausen, Spier). Durch die Reduktion der MIV-Verkehrsmenge im Zentrum können für den Bus und den Langsamverkehr zusätzliche Flächen ausgeschieden werden. Somit kann die Infrastruktur sicher gestaltet werden, wodurch die Unfallhäufigkeit im Zentrum reduziert und die Sicherheit erhöht wird. Die Anzahl der Sachschäden, Verletzten und Tote pro Jahr nimmt ab.</p> <p>WK4: Mit der Reduktion der Stausituationen auf den Autobahnen A2 und A14 sowie der MIV-Verkehrsmenge im Zentrum vermindert sich die Lärm- und Luftbelastung im Vergleich zum Referenzzustand.</p>	<p><b>Bewertung der Wirkung</b></p> <p>WK1: Bedeutende Wirkung</p> <p>WK2: Bedeutende Wirkung</p> <p>WK3: Bedeutende Wirkung</p> <p>WK4: Bedeutende Wirkung</p>

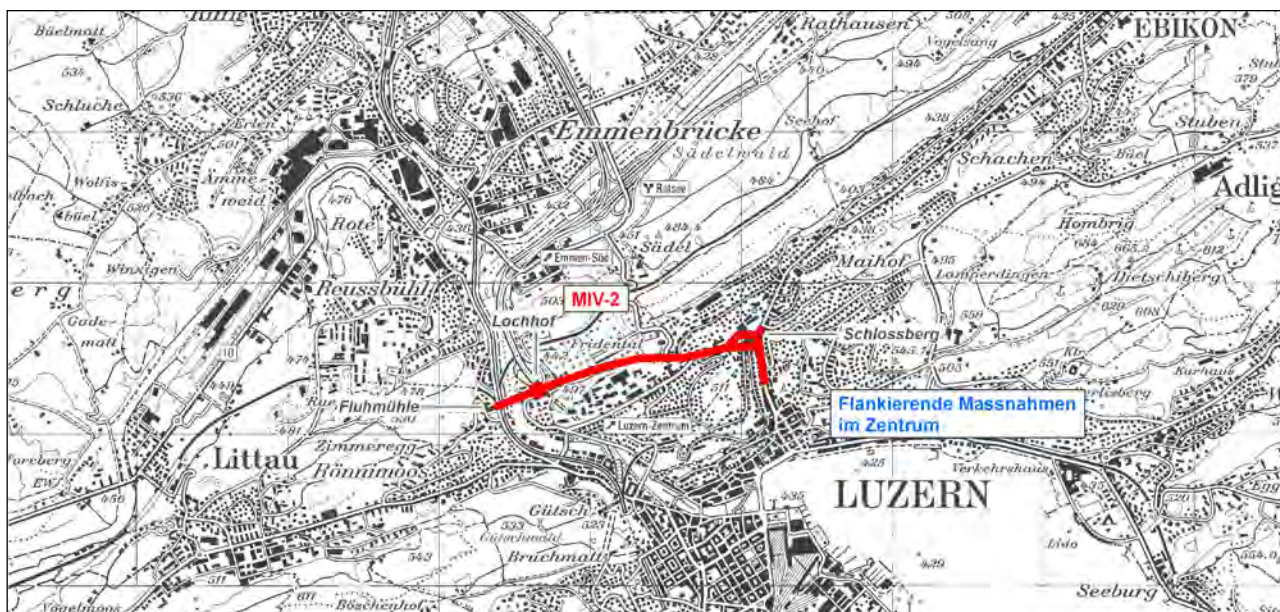
<b>Machbarkeit:</b> Die Machbarkeit ist nachgewiesen. Das Generelle Projekt liegt vor.
<b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b> – Massnahme «MIV-2-3C Spange Nord, Fluhmühle – Lochhof – Schlossberg»
<b>Sonstiges</b>
<b>Literatur / Grundlagendokumente:</b> – <a href="http://www.bypasslu.ch">www.bypasslu.ch</a> – Gesamtsystem Bypass, Generelles Projekt, 30. April 2016 – Agglomerationsprogramm Nidwalden 2011
<b>Quantitative Angaben:</b> A2 Luzern, Reussport: 94'340 Fz, DTV 2014 A2 Luzern, Sonnenberg: 68'020 Fz, DTV 2015
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> -



**MIV-2**

**Spange Nord, Fluhmühle – Anschluss Lochhof – Schlossberg**

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation (Nr. M5.1b, M5.3), ARE-Code: 1061.028
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. MIV-2, ÖV-10.3), ARE-Code: 1061.2.045
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



<b>Massnahmenbeschreibung</b>	
<b>Ausgangslage / Zielsetzung:</b> Die Spange Nord ist eine geplante Hauptverkehrsachse vom Schlossberg bis zur Fluhmühle. Durch die Spange Nord wird der nördliche Teil der Stadt Luzern beim Anschluss Lochhof ans Nationalstrassennetz angebunden. Sie ist Teil des Luzerner Verkehrskonzepts zur Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr. Sie wird zusammen mit dem Bypass realisiert. Der Durchgangsverkehr soll um den Stadtkern herum über die Autobahn geführt werden. Die Spange dient der Erhaltung und Verbesserung der Lebensqualität im Stadtzentrum. Sie ermöglicht Verbesserungen für den Langsamverkehr und für das Busverkehrssystem.	
<b>Massnahme:</b> <b>MIV-2-3C Luzern, Spange Nord, Fluhmühle – Anschluss Lochhof – Schlossberg</b> Bauprogramm 2015-2018 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 131 Neuer bzw. ergänzter Anschluss Lochhof mit Reussbrücke und Verbindung zum Gebiet Fluhmühle; Verbindung Richtung Friedentalstrasse / Schlossberg mit neuem Tunnel sowie Strassenausbau. Das Projekt wird mit flankierenden Massnahmen ergänzt. Diese sind zurzeit noch offen.	
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Typ: infrastrukturell</b>	<input type="checkbox"/> <b>Typ: nicht infrastrukturell</b>

<b>Zuständigkeiten</b>	
<b>Federführung:</b> vif	<b>Beteiligte Stellen:</b> Bund (ASTRA), Stadt Luzern

Realisierung		
<b>Vorgehen/Meilensteine:</b> – Vorprojekt Mai 2014 – Vernehmlassung VP Juli - Sept. 2014 – Überarbeitung VP bis 2016 – Bauprojekt ca. ab 2017 - in Abhängigkeit zur Fortsetzung der Planung Bypass		
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> vor 2019 <input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Realisierungshorizont</b> Vorprojekt: 2013 Baubeginn: ab 2027 Inbetriebnahme: <i>noch offen</i>	<b>Koordinationsstand:</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan LU <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M3 KA: M3-1 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:
	<b>Reifegrad</b> <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	

Kosten			
<b>Kosten:</b> 200 Mio. Franken (exkl. MWSt.) (216 Mio. Franken inkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 20% Stand: 2016	<b>Finanzierung:</b>	Anteil Bund 35% 70 Mio. Fr. Anteil Kanton 65% 130 Mio. Fr. Anteil Region % Fr. Anteil Gemeinde(n) % Fr. Anteil % Fr.	

Beurteilung	
<b>Relevanz</b> Behebung Schwachstellen: siehe Karte Schwachstellen MIV Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich Umsetzung Strategie: MIV1, MIV2	<b>Qualitative Bewertung:</b> <input checked="" type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input type="checkbox"/> grosse Relevanz <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz
<b>Wirkung</b> WK1: Dank der Massnahme wird der Verkehr um das Stadtzentrum geführt. Mit ergänzenden flankierenden Massnahmen wird die Verkehrsbelastung im Zentrum reduziert. Diese Verkehrsentlastung ist die Voraussetzung für Verbesserungen zugunsten des öffentlichen und des Langsamverkehrs im Zentrum. Das Zentrum wird besser und zuverlässiger erreichbar, das ÖV-Angebot kann ausgebaut werden, die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr wird gefördert. Mit der Spange Nord erhält das Gesamtsystem Bypass die optimale Wirkung. Die Anschlussfunktionalität der Autobahn wird erhöht und die wichtige Redundanz des Systems im Falle von Störungen wird gewährleistet. WK2: Durch die Massnahme kann die Qualität der Verkehrssysteme im Zentrum langfristig gewährleistet werden. Eine weitere Entwicklung und Verdichtung der Agglomeration ist möglich.	<b>Bewertung der Wirkung</b> WK1: Bedeutende Wirkung WK2: Hinreichende Wirkung WK3: Bedeutende Wirkung WK4: Hinreichende Wirkung

<p>WK3: Die Massnahme bringt eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit mit sich. Im Zentrumsbereich können die Anlagen für den Langsamverkehr verbessert werden. Der MIV wird zur optimalen Verkehrstrennung direkt auf die Stadtautobahn geführt.</p> <p>WK4: Durch die Verlagerung des Verkehrs um das Stadtzentrum werden die gefahrenen Kilometer des MIV insgesamt zunehmen, insbesondere entlang der Spange. Dem stehen bedeutende Entlastungen bezüglich Lärm und Luftemissionen im Stadtzentrum gegenüber. Die Stausituationen werden sich stark reduzieren. Die Flächenbeanspruchung des Projekts ist mässig, sollen doch in erster Linie bestehende Strassen ausgebaut sowie Teilbereiche untertunnelt werden.</p>	
---	--

**Machbarkeit:**  
 Die Machbarkeit ist nachgewiesen. Das Vorprojekt liegt vor.

**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:**

- Die Spange Nord kann nur zusammen mit dem Bypass Luzern vollständig realisiert werden. Mit der Spange Nord erhält das Gesamtsystem die optimale Wirkung (Anschlussfunktionalität, Redundanz).
- Buspriorisierungsmassnahme ÖV-11.1d aus dem AP LU 2G (ARE-Code: 1061.2.201 / 1061.2.051)

**Sonstiges**

**Literatur / Grundlagendokumente:**

- Variantenstudium Spange Nord

**Quantitative Angaben:**

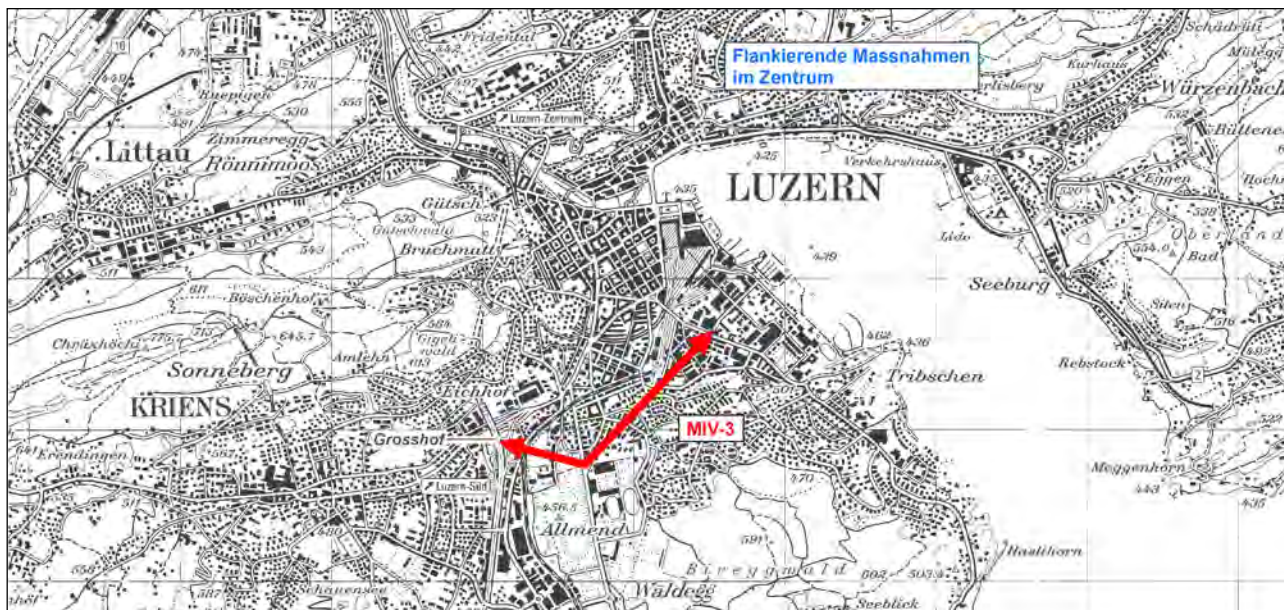
Spitalstrasse:	10'790 Fz, DTV 2015
Friedentalstrasse:	20'400 Fz, DTV 2015
Maihofstrasse:	13'000 Fz, DTV 2015
Zürichstrasse:	16'700 Fz, DTV 2015

**Bemerkungen / Hinweise:**

-

**MIV-3**  
**Spange Süd mit Anschluss Grosshof**

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation (Nr. M6.1), ARE-Code: -
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. MIV-3), ARE-Code: -
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung	
<p><b>Ausgangslage / Zielsetzung:</b></p> <p>Die Spange Süd ist Teil des Luzerner Verkehrskonzepts zur Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr und verbindet die Entwicklungsschwerpunkte Bahnhof, Tribtschenquartier und Allmend mit dem Autobahnanschluss Luzern Süd. Sie kann frühestens zusammen mit dem Bypass realisiert werden. Der Verkehr soll direkt auf die Autobahn geführt werden. Die Spange dient der Erhaltung und Verbesserung der Lebensqualität im Stadtzentrum und in den Wohngebieten Luzern Süd. Sie ermöglicht Verbesserungen für den Langsamverkehr und für das Busverkehrssystem. Die Wohngebiete in den angrenzenden Gebieten können verkehrsberuhigt werden.</p>	
<p><b>Massnahme:</b></p> <p><b>MIV-3-3C Luzern, Spange Süd mit Anschluss Grosshof</b>                  Bauprogramm 2015-2018 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 113, Luzern, Spange Süd</p> <p>Ab dem Autobahnanschluss Luzern Süd (Grosshof) erschliesst eine neue, zweispurige und meist unterirdische Strasse die Gebiete Tribtschen und Bahnhof.                  Das Projekt wird mit flankierenden Massnahmen ergänzt. Diese sind zurzeit noch offen.</p>	
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Typ: infrastrukturell</b>	<input type="checkbox"/> <b>Typ: nicht infrastrukturell</b>
Zuständigkeiten	
<p><b>Federführung:</b></p> <p>vif</p>	<p><b>Beteiligte Stellen:</b></p> <p>Stadt Luzern, Kriens</p>

Realisierung		
<b>Vorgehen/Meilensteine</b> – Variantenstudium Sommer 2008 – Vorprojekt ab 2019		
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> vor 2019 <input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Realisierungshorizont</b> Vorprojekt: ab 2019 Baubeginn: ab 2027 Inbetriebnahme: <i>noch offen</i>  <b>Reifegrad</b> <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	<b>Koordinationsstand:</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)  Aufnahme in den Kantonalen Richtplan LU <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M3 KA: M3-1 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

Kosten																
<b>Kosten:</b> 230 Mio. Franken (exkl. MWSt.) (250 Mio. Franken inkl. MWSt.)  Genauigkeit: +/- 50%  Stand: 2008	<b>Finanzierung:</b> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 30%; text-align: center;">35%</td> <td style="width: 40%; text-align: right;">80.5 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">32.5%</td> <td style="text-align: right;">74.75 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde(n)</td> <td style="text-align: center;">32.5%</td> <td style="text-align: right;">74.75 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35%	80.5 Mio. Fr.	Anteil Kanton	32.5%	74.75 Mio. Fr.	Anteil Region	%	Fr.	Anteil Gemeinde(n)	32.5%	74.75 Mio. Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	80.5 Mio. Fr.														
Anteil Kanton	32.5%	74.75 Mio. Fr.														
Anteil Region	%	Fr.														
Anteil Gemeinde(n)	32.5%	74.75 Mio. Fr.														
Anteil	%	Fr.														

Beurteilung	
<b>Relevanz</b> Behebung Schwachstellen: siehe Karte Schwachstellen MIV Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich Umsetzung Strategie: MIV1, MIV2	<b>Qualitative Bewertung:</b> <input checked="" type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input type="checkbox"/> grosse Relevanz <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz
<b>Wirkung</b> WK1: Dank der Massnahme wird der Verkehr um das Stadtzentrum geführt. Der Verkehr im Gebiet Luzern Süd wird reduziert. Mit ergänzenden flankierenden Massnahmen wird auch die Verkehrsbelastung im Zentrum verringert. Die Erreichbarkeit der Entwicklungsschwerpunkte Bahnhof und Tribtschen kann stark verbessert werden.  WK2: Die Standortattraktivität im Raum Tribtschen (Arbeiten: ESP Luzern Bahnhof, Wohnen: Tribtschenstadt) kann erhöht werden. Weiter kann die Lebensqualität im Stadtzentrum und in den Wohngebieten von Luzern Süd durch Reduktion der MIV-Verkehrsmenge erhöht werden.  WK3: Die Massnahme bringt eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit mit sich. Im Zentrumsbereich können die Anlagen für den Langsamverkehr verbessert werden. Der MIV wird zur optimalen Verkehrstrennung direkt auf die Stadtautobahn geführt.	<b>Bewertung der Wirkung</b> WK1: Bedeutende Wirkung WK2: Hinreichende Wirkung WK3: Bedeutende Wirkung WK4: Hinreichende Wirkung

<p>WK4: Durch die Verlagerung des Verkehrs um das Stadtzentrum werden die gefahrenen Kilometer des MIV insgesamt zunehmen. Das Gebiet Luzern Süd wird durch die Spange Süd aufgrund der unterirdischen Linienführung von Lärm und Luftschadstoffen stark entlastet. Die Stausituationen werden sich stark reduzieren. Die Flächenbeanspruchung des Projekts ist gering (unterirdische Linienführung).</p>	
<p><b>Machbarkeit:</b> Es liegen Varianten auf Stufe Planungsstudie vor.</p>	
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Massnahmenpaket «MIV-1 Gesamtsystem Bypass Luzern». Die Realisierung des Bypasses Luzern ist Voraussetzung für die Spange Süd.</li><li>- Massnahme «MIV-2-3C Spange Nord Fluhmühle – Lochhof – Schlossberg»</li></ul>	
<p><b>Sonstiges</b></p>	
<p><b>Literatur / Grundlagendokumente:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Variantenstudium Spange Süd, 2008</li></ul>	
<p><b>Quantitative Angaben:</b></p> <p>Horwerstrasse: 12'950 Fz, DTV 2015 Obergrundstrasse: 35'310 Fz, DTV 2015 Langensandbrücke: 18'210 Fz, DTV 2015 Arsenalstrasse: 6'050 Fz, DTV 2015 Sonnenbergtunnel A2: 68'020 Fz, DTV 2015 Tunnel Schlund A2: 65'770 Fz, DTV 2014</p>	
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p> <p>-</p>	



**MIV-4**

**Luzern, Obergrundstrasse - Bundesstrasse**

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, ARE-Code: -
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. MIV-4), ARE-Code: 1061.2.070
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



**Massnahmenbeschreibung**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

Der Strassenabschnitt Obergrundstrasse, Einmündung Horwerstrasse – Bundesplatz mit den Knoten Eichhof, Paulusplatz und Bundesplatz ist überlastet. Über diesen Strassenabschnitt werden verschiedene Stadtquartiere und insbesondere das Tribtschenquartier erschlossen und mit der Autobahn A2 verbunden. Die wichtigste RBus-Linie 1 Kriens-Luzern (zukünftig bis Ebikon) und weitere fünf Buslinien (11, 14, 20, 71 und Tellbus) auf dem Abschnitt Eichhof-Paulusplatz sowie die Buslinien im Bereich Bundesplatz werden behindert. Auf der Bundesstrasse fehlen Radverkehrsanlagen und der Bundesplatz ist ein ausgewiesener Unfallschwerpunkt.

Ziele der Massnahme sind die verbesserte Erschliessung der südlichen Stadtquartiere, insbesondere der Entwicklungsschwerpunkte Bahnhof und Tribtschen, der Abbau der Behinderungen des öffentlichen Verkehrs, Verbesserungen für den Radverkehr und die Sanierung des Unfallschwerpunktes Bundesplatz. Mit der Massnahme werden zudem die angrenzenden Wohngebiete vom Verkehr entlastet werden. Die Massnahme ist wenn möglich mit der notwendigen Sanierung der Werkleitungen und des Krienbachkanals im Strassenraum zu koordinieren.

**Massnahme:**

**MIV-4-3A Luzern, Obergrundstrasse – Bundesstrasse**

Obergrundstrasse, Einmündung Horwerstrasse – Bundesplatz (inkl.), Förderung des öffentlichen Verkehrs, Verbesserung Radverkehrsanlagen und Sanierung Unfallschwerpunkt.

Bauprogramm 2015-2018 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 77

Konkrete Massnahmen werden in einem Variantenstudium erarbeitet.

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten	
<b>Federführung:</b> vif	<b>Beteiligte Stellen:</b> Stadt Luzern

Realisierung		
<b>Vorgehen / Meilensteine:</b>		
– Vorstudie: 2008 – Variantenstudium und Vorprojekt: 2017 / 2018 – Bauprojekt und Projektbewilligung: 2019 – 2021 – Baubeginn: 2022		
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Realisierungshorizont</b> Vorprojekt: ab 2017 Baubeginn: 2022 Inbetriebnahme: 2024	<b>Koordinationsstand:</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan LU <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M5 KA: M5-5 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:
	<b>Reifegrad</b> <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	

Kosten																
<b>Kosten:</b> 22.7 Mio. Franken (exkl. MWSt.) (24.5 Mio. Franken inkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2008	<b>Finanzierung:</b> <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>35%</td> <td>7'945'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton*</td> <td>65%</td> <td>14'755'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde(n)*</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </table> * Massnahmen welche über den erforderlichen Standard hinausgehen sind durch Dritte zu übernehmen	Anteil Bund	35%	7'945'000 Fr.	Anteil Kanton*	65%	14'755'000 Fr.	Anteil Region	%	Fr.	Anteil Gemeinde(n)*	%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	7'945'000 Fr.														
Anteil Kanton*	65%	14'755'000 Fr.														
Anteil Region	%	Fr.														
Anteil Gemeinde(n)*	%	Fr.														
Anteil	%	Fr.														

Beurteilung	
<b>Relevanz</b> Behebung Schwachstellen: siehe Karte Schwachstellen MIV Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich Umsetzung Strategie: MIV4, MIV5	<b>Qualitative Bewertung:</b> <input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz
<b>Wirkung</b> WK1: Dank der Massnahme kann der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr gefördert werden. Die Quartiere Neustadt, Tribtschen und Bahnhof werden besser und zuverlässiger erreichbar, das ÖV-Angebot kann ausgebaut und dessen Zuverlässigkeit erhöht werden. Die Erreichbarkeit der Entwicklungsschwerpunkte Bahnhof und Tribtschen wird verbessert. WK2: Die Standortattraktivität im Raum Tribtschen (Arbeiten: ESP Luzern Bahnhof, Wohnen: Tribtschenstadt) kann verbessert werden. Der Strassenraum kann	<b>Bewertung der Wirkung</b> WK1: Bedeutende Wirkung WK2: Hinreichende Wirkung WK3: Hinreichende Wirkung WK4: Hinreichende Wirkung

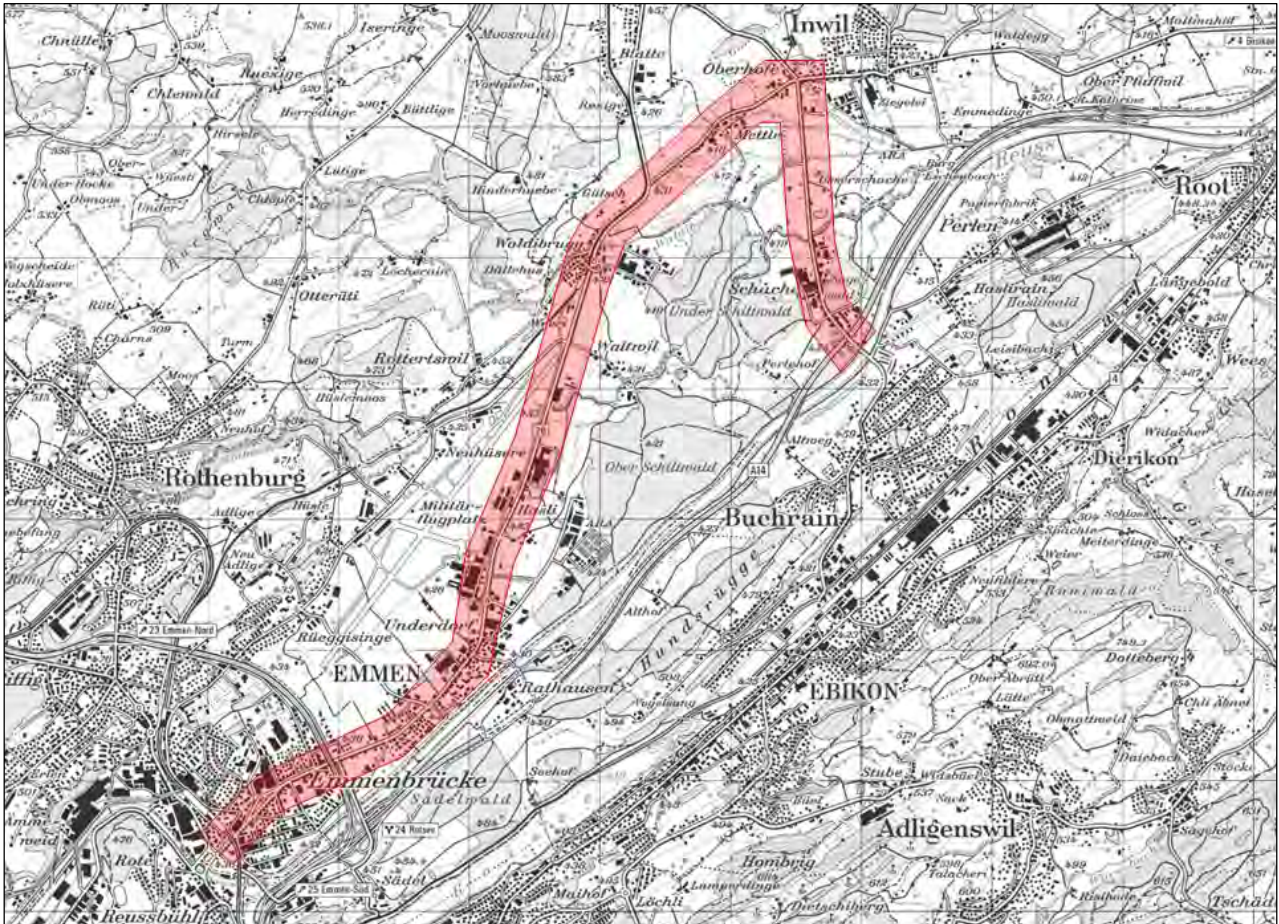
<p>aufgewertet werden.</p> <p>WK3: Die Massnahme zugunsten des Langsamverkehrs bringt eine Verbesserung der Verkehrssicherheit mit sich. Ein Unfallschwerpunkt kann beseitigt werden.</p> <p>WK4: Die Belastung der Gebiete entlang der Massnahme bleibt. Durch die Verbesserung der Erreichbarkeit der Gebiete Bahnhof und Tribtschen entsteht aber eine Entlastung bezüglich Lärm und Luftemissionen in den angrenzenden Gebieten (Reduktion Schleichverkehr). Die Stausituationen werden sich reduzieren. Die Flächenbeanspruchung des Projekts ist gering, wird doch eine bestehende Strasse ausgebaut und mit einer neuen Knotenform am Bundesplatz die dortige Strassenfläche reduziert.</p>	
<p><b>Machbarkeit:</b></p> <p>Es liegt eine Vorstudie vor. In einem vertiefenden Variantenvergleich auf Stufe Vorprojekt wird die Massnahme konkretisiert.</p>	
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b></p> <p>– Die Massnahme ist zusammen mit der kurzfristig notwendigen Sanierung der Werkleitungen und des Krienbachkanals im Strassenraum zu koordinieren.</p>	
<p><b>Sonstiges</b></p>	
<p><b>Literatur / Grundlagendokumente:</b></p> <p>– Variantenstudium Sommer 2008</p>	
<p><b>Quantitative Angaben:</b></p> <p>Luzernerstrasse, Kriens: 22'160 Fz, DTV 2015 Obergrundstrasse: 35'310 Fz, DTV 2015 Horwerstrasse: 12'950 Fz, DTV 2015 Langensandbrücke: 18'210 Fz, DTV 2015 Sonnenbergtunnel A2: 68'020 Fz, DTV 2015 Tunnel Schlund A2: 65'770 Fz, DTV 2014</p>	
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p> <p>-</p>	



MIV-5

Umfahrung Emmen, Seetalstrasse

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation (Nr. M3.2), ARE-Code: -
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. MIV-5), ARE-Code: -
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Der Entwicklungsschwerpunkt Luzern Nord erstreckt sich entlang der Seetalstrasse und besitzt noch bedeutende, unüberbaute Arbeitsplatzgebiete. Gemäss den früheren Vorstellungen soll mit zwei Umfahrungen auf den Abschnitten Seetalplatz-Meierhöfli und Dorf Emmen der Durchgangsverkehr auf der Seetalstrasse um die Siedlungsgebiete geleitet werden. Das Dorf Emmen würde mit einer neuen zweispurigen Strasse auf der Seite des Flugplatzes umfahren. Zudem würde der Durchgangsverkehr östlich der Autobahn über die Reusseggstrasse zum Seetalplatz geführt.

Lokale Umfahrungen der Gebiete Emmen Dorf und Meierhöfli würden die Wohngebiete entlasten, den Verkehr jedoch letztlich wieder auf die Seetalstrasse führen. Neue Studien setzen beim Ausbau von Knotenpunkten, dem verbesserten Anschluss an die Autobahn in Buchrain und eigenen Spuren für den öffentlichen Busverkehr an.

Massnahmen:

Im Bauprogramm 2015-2018 für die Kantonsstrassen sind die Umfahrungen Emmen und Meierhöfli als langfristige Massnahme enthalten. In einem ersten Schritt werden in einem umfassenden Variantenstudium die unterschiedlichen Lösungsansätze auf ihre Zweckmässigkeit und die Kosten überprüft und beurteilt. Auf diesen Ergebnissen werden die

nachfolgenden Planungsschritte aufgebaut. Bauprogramm 2015-2018 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 91.	
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Typ: infrastrukturell</b>	<input type="checkbox"/> <b>Typ: nicht infrastrukturell</b>

Zuständigkeiten	
<b>Federführung:</b> vif	<b>Beteiligte Stellen:</b> Emmen

Realisierung		
<b>Vorgehen/Meilensteine</b> – Studie Optimierung Verkehrsablauf: Oktober 2002 – Variantenstudium und Vorprojekt: ab 2017		
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> vor 2019 <input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Realisierungshorizont</b> Vorprojekt: ab 2017 Baubeginn: ab 2023 Inbetriebnahme: <i>noch offen</i>	<b>Koordinationsstand:</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan LU <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M3 KA: M3-1 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:
	<b>Reifegrad</b> <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	

Kosten																
<b>Kosten:</b> 65.3 Mio. Franken (exkl. MWSt.) (70.5 Mio. Franken inkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2014	<b>Finanzierung:</b> <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>35%</td> <td>22.9 Mio Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>32.5%</td> <td>21.2 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde(n) für Rückbau</td> <td>32.5%</td> <td>21.2 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35%	22.9 Mio Fr.	Anteil Kanton	32.5%	21.2 Mio. Fr.	Anteil Region	%	Fr.	Anteil Gemeinde(n) für Rückbau	32.5%	21.2 Mio. Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	22.9 Mio Fr.														
Anteil Kanton	32.5%	21.2 Mio. Fr.														
Anteil Region	%	Fr.														
Anteil Gemeinde(n) für Rückbau	32.5%	21.2 Mio. Fr.														
Anteil	%	Fr.														

Beurteilung	
<b>Relevanz</b> Behebung Schwachstellen: siehe Karte Schwachstellen MIV Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich Umsetzung Strategie: MIV3	<b>Qualitative Bewertung:</b> <input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input type="checkbox"/> grosse Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz
<b>Wirkung</b> WK1: Dank der Massnahme wird der Verkehr um das Dorf Emmen und das Gebiet Meierhöfli geführt. Diese Verkehrsentlastung ist die Voraussetzung für Verbesserungen zugunsten des öffentlichen und des Langsamverkehrs. Das ÖV-Angebot kann ausgebaut werden, die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr wird gefördert. WK2: Durch die Massnahme wird die Entwicklung des Dorfzentrums von Emmen	<b>Bewertung der Wirkung</b> WK1: Hinreichende Wirkung WK2: Schwache Wirkung WK3: Hinreichende Wirkung WK4: Schwache Wirkung

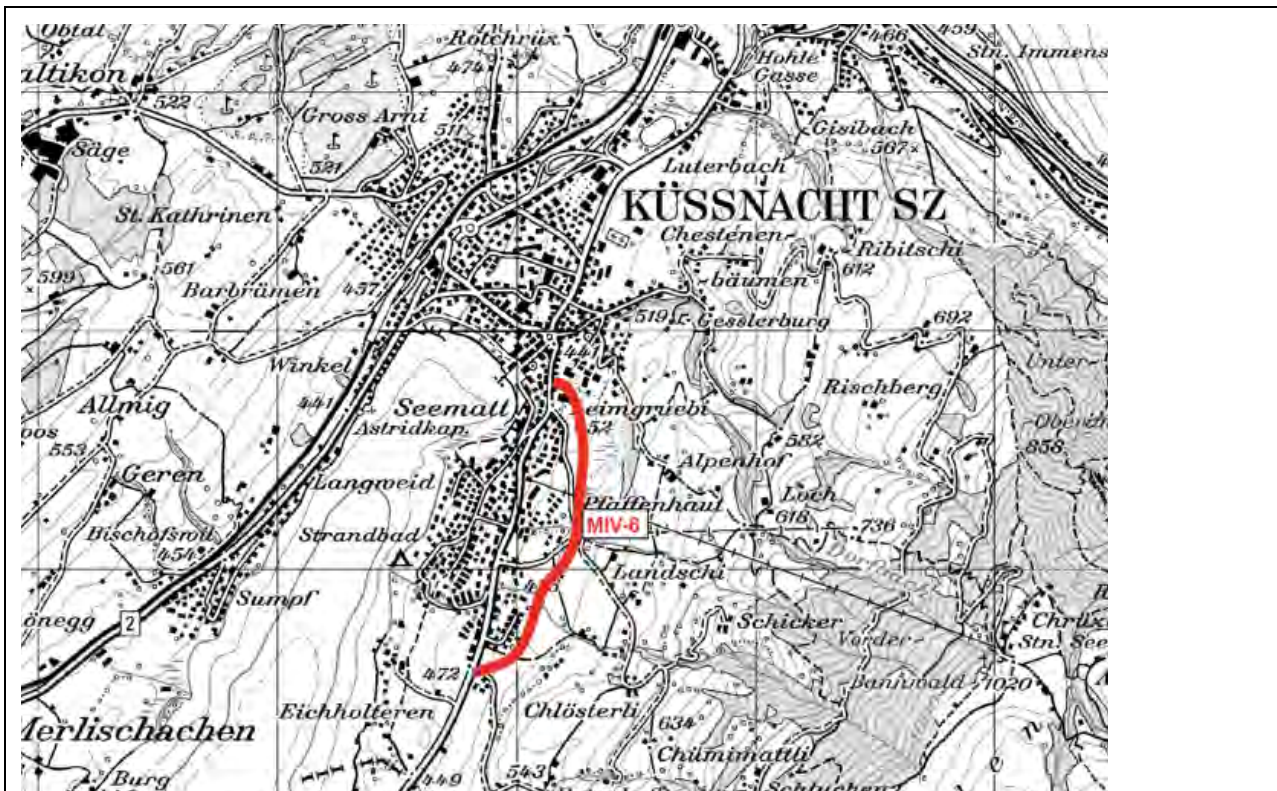
<p>und des Quartiers Meierhöfli ermöglicht. Die Lebensqualität kann markant gesteigert werden und die Trennwirkung wird reduziert.</p> <p>WK3: Die Massnahme bringt eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit im Dorfzentrum von Emmen und im Quartier Meierhöfli mit sich. Der MIV wird zur optimalen Verkehrstrennung auf die Umfahrungen geführt.</p> <p>WK4: Durch die Verlagerung des Verkehrs auf die Umfahrungen nehmen die gefahrenen Kilometer des MIV marginal zu. Das Dorfzentrum von Emmen und das Quartiers Meierhöfli werden von Lärm und Luftschadstoffen deutlich entlastet. Die Stausituationen werden sich reduzieren. Die Umfahrung Meierhöfli ist mit einer Ergänzung der bestehenden Strassen realisierbar. Nur die neue Umfahrungsstrasse von Emmen benötigt zusätzliche Flächen für den Strassenraum. Durch die vorgesehene Lage der Umfahrungsstrasse Emmen am Siedlungsrand ist die Zerschneidung der Landflächen marginal.</p>	
<b>Machbarkeit:</b> Wird im Rahmen des Vorprojekts erbracht.	
<b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b> – Projekt Neugestaltung des Verkehrs im Gebiet Seetalplatz	
<b>Sonstiges</b>	
<b>Literatur / Grundlagendokumente:</b> – Studie Optimierung Verkehrsablauf, Oktober 2002 – Vorprojekt Umfahrung Emmen Dorf, 2011 – <a href="http://www.luzern-nord.lu.ch">www.luzern-nord.lu.ch</a>	
<b>Quantitative Angaben:</b> Emmen, Seetalstrasse: 21'700 Fz, DTV 2013	
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> -	



MIV-6

Küssnacht, Südumfahrung, Abschnitt 2 Rämatt - Breitfeld

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, ARE-Code: -
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation (Nr. MIV-6), ARE-Code: 1061.2.074
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



Massnahmenbeschreibung

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

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

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

Mit der Realisierung des Abschnitts 2 der Südumfahrung sollen die Wohngebiete entlang der Grepperstrasse vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Dadurch kann die Wohnqualität, die Verkehrssituation (Zufahrten) und die Verkehrssicherheit (Schulwege) wesentlich verbessert werden. Mit der Umfuhungstrasse können die Luzerner Seegemeinden einfacher und schneller erreicht werden.

<b>Massnahmen:</b> <b>MIV-6-3C Südumfahrung Küssnacht, Abschnitt Räbmatt-Breitfeld</b> Bau der Umfahrungsstrasse zwischen Räbmatt und Breitfeld als 2. Abschnitt der gesamten Südumfahrung Küssnacht (Länge 1'500 m, davon 1'125 m im Tunnel)	
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Typ: infrastrukturell</b>	<input type="checkbox"/> <b>Typ: nicht infrastrukturell</b>

Zuständigkeiten	
<b>Federführung:</b> Kanton Schwyz (Tiefbauamt)	<b>Beteiligte Stellen:</b> Bezirk Küssnacht

Realisierung		
<b>Vorgehen/Meilensteine:</b> – Erarbeitung Vorprojekt		
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> vor 2019 <input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Realisierungshorizont</b> Vorprojekt: Frühjahr 2016 Baubeginn: ab 2027 Inbetriebnahme: noch offen <hr/> <b>Reifegrad</b> <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	<b>Koordinationsstand:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan SZ <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: V-2.3-02 (Richtplanüberarbeitung 2016) <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

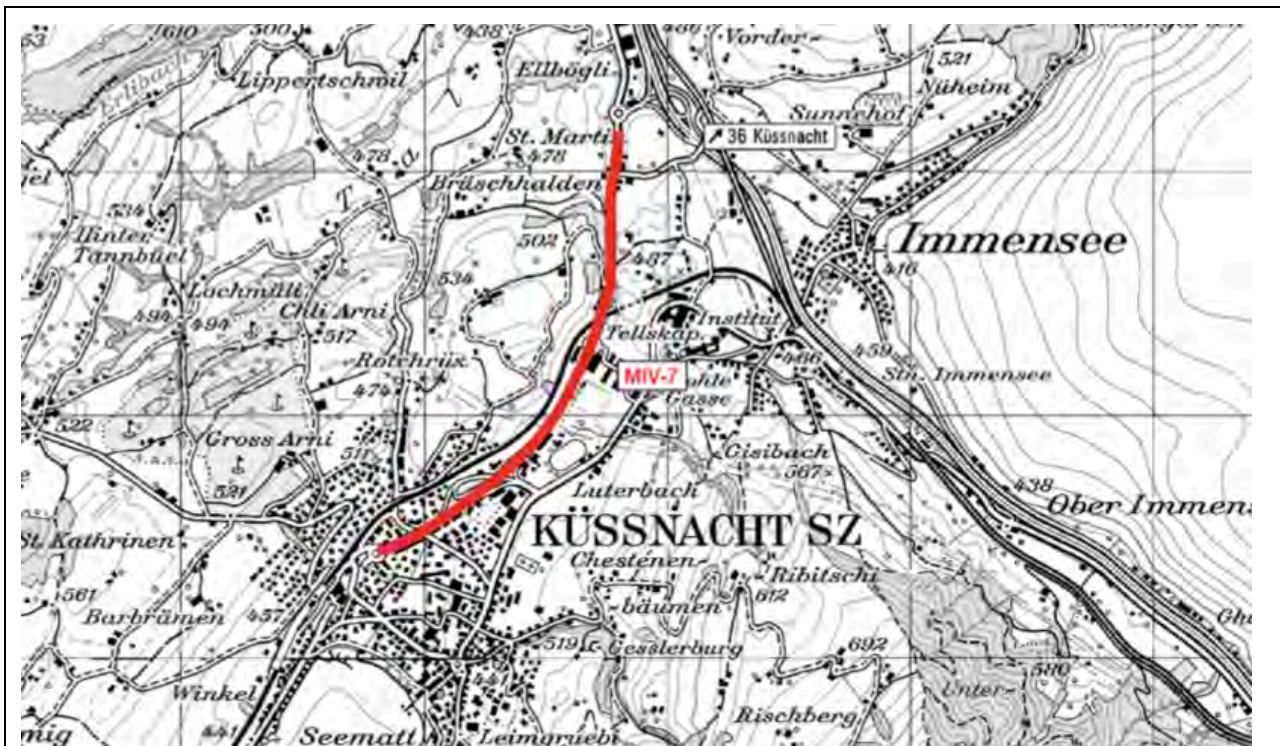
Kosten																
<b>Kosten:</b> 161 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 15% Stand: 2016	<b>Finanzierung:</b> <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>35%</td> <td>56.4 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>32.5%</td> <td>52.3 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde(n)</td> <td>32.5%</td> <td>52.3 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35%	56.4 Mio. Fr.	Anteil Kanton	32.5%	52.3 Mio. Fr.	Anteil Region	%	Fr.	Anteil Gemeinde(n)	32.5%	52.3 Mio. Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	56.4 Mio. Fr.														
Anteil Kanton	32.5%	52.3 Mio. Fr.														
Anteil Region	%	Fr.														
Anteil Gemeinde(n)	32.5%	52.3 Mio. Fr.														
Anteil	%	Fr.														

Beurteilung	
Behebung Schwachstellen: Übermässige Verkehrsbelastung und ungenügende Verkehrssicherheit in Küssnacht (siehe auch Schwachstellenkarte MIV) Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich Umsetzung Strategie: MIV3	<b>Qualitative Bewertung:</b> <input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input type="checkbox"/> grosse Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz
<b>Wirkung</b> WK1: Folgendes wird durch die Massnahme bewirkt: Eine Entlastung sowie eine Verstetigung des Verkehrsflusses, eine Verminderung von Stausituationen und eine Verringerung der Reisezeiten beim ÖV dank einer Entlastung der Grep-perstrasse vom MIV. WK2: Die Massnahme bewirkt eine Verbesserung der Qualität des öffentlichen	<b>Bewertung der Wirkung</b> WK1: Hinreichende Wirkung WK2: Schwache Wirkung WK3: Hinreichende Wirkung WK4: Schwache Wirkung

<p>Raums im Bereich der Greppenstrasse dank Verminderung der MIV-Belastung.</p> <p>WK3: Eine Abnahme der Unfallhäufigkeit durch Reduzierung der MIV-Belastung und der Umgestaltung mit flankierenden Massnahmen ist auf der Grepperstrasse zu erwarten. Auf der Grepperstrasse kann die Sicherheit für den LV markant erhöht werden.</p> <p>WK4: Durch die Verlagerung des Verkehrs auf die Umfahrung nehmen die gefahrenen Kilometer des MIV marginal zu. Die Grepperstrasse wird von Lärm und Luftschadstoffen entlastet. Die Stausituationen werden sich reduzieren. Der Abschnitt 2 der neuen Umfahrungsstrasse benötigt zusätzliche Flächen für den Strassenraum im Breitfeld. Im Übrigen Bereich wird kein Landwirtschaftsland beansprucht, da die Strasse im Tunnel verläuft.</p>	
<p><b>Machbarkeit:</b></p> <p>Die Machbarkeit ist gegeben (Vorprojekt aus dem Jahr 2016).</p>	
<p><b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Südumfahrung Abschnitt 1 (MIV-6.1, AP LU 2G)</li><li>– Grepperstrasse (LV-1.2c-3B und LV-1.2d-3B)</li></ul>	
<p><b>Sonstiges</b></p>	
<p><b>Literatur / Grundlagendokumente:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Kommunaler Richtplan Küssnacht 2007</li><li>– Strassenbauprogramm Kt. SZ 2016 – 2030 (Aktualisierung 2015)</li><li>– Vorprojekt Abschnitt 2, 2016</li></ul>	
<p><b>Quantitative Angaben:</b></p> <p>Auf der Grepperstrasse beträgt der DTV (2013) 9'300 Fz/Tag.</p>	
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Mit der Erstellung des Abschnittes 1 der Südumfahrung (MIV-6.1, AP LU 2G) wird der Dorfkern deutlich entlastet. Die Belastung aus dem Dorfkern verschiebt sich jedoch auf den Bereich Räämmatt. Um das gesamte östliche Siedlungsgebiet vom Verkehr zu entlasten ist der Bau des zweiten Abschnittes ebenso wichtig wie der Abschnitt 1.</li><li>– Gestützt auf eine Initiative aus der Bevölkerung haben die Stimmberechtigten dem Bezirksrat 2015 einen Planungskredit zur Erarbeitung eines Vorprojekts erteilt. Im Gegensatz zum Bauprojekt 2012 ist von der Räämmatt bis ins Breitfeld ein durchgehender Tunnel vorgesehen. Die horizontale Linienführung bleibt in etwa die gleiche wie beim Bauprojekt 2012.</li></ul>	

**MIV-7**  
**Küssnacht, Ausbau Zugerstrasse Süd**

- Bestandteil Agglomerationsprogramm 1. Generation, ARE-Code:
- Bestandteil Agglomerationsprogramm 2. Generation, ARE-Code:
- Zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds berechtigt
- Andere Finanzierung



**Massnahmenbeschreibung**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**  
 Um langfristig eine ausreichende Leistungsfähigkeit des übergeordneten Verkehrssystems im Raum Küssnacht zu gewährleisten, ist die Zugerstrasse Süd zwischen dem Autobahnanschluss Küssnacht und der Verzweigung Luterbach auszubauen. Unabhängig vom Ausbau ist für den Langsamverkehr aus Sicherheitsgründen eine physische Trennung des motorisierten Verkehrs notwendig. Die verkehrstechnischen Untersuchungen haben als Bestvariante die Realisierung einer abgetrennten Rad-/Gehwegführung ergeben.

**Massnahmen:**  
**MIV-7-3A Küssnacht, Ausbau Zugerstrasse Süd**  
 Der Ausbau der Zugerstrasse erhöht die Leistungsfähigkeit und verbessert die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Das Projekt ist auf die angrenzenden Projekte (Südumfahrung, Ausbau Anschluss A4 Küssnacht) sowie auf diverse Umweltmassnahmen (Wildtierkorridor, Hochwasserschutz, usw.) abgestimmt.

- Typ: infrastrukturell
- Typ: nicht infrastrukturell

**Zuständigkeiten**

**Federführung:**  
 Kanton Schwyz (Tiefbauamt)

**Beteiligte Stellen:**  
 Bezirk Küssnacht

Realisierung		
<b>Vorgehen/Meilensteine:</b> – Vorprojekt: 2011 – Erarbeitung Bauprojekt: 2017–2018		
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Realisierungshorizont</b> Bauprojekt: 2017–2018 Baubeginn: ab 2021 Inbetriebnahme: ab 2023  <b>Reifegrad</b> <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	<b>Koordinationsstand:</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)  Aufnahme in den Kantonalen Richtplan SZ <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: V-2.3 (Richtplanüberarbeitung 2016)  <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:

Kosten																
<b>Kosten:</b> 40 Mio. Franken (exkl. MWSt., exkl. Landerwerb)  Genauigkeit: +/- 20%  Stand: Dezember 2011	<b>Finanzierung:</b> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">35%</td> <td style="width: 30%; text-align: right;">14 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">65%</td> <td style="text-align: right;">26 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde(n)</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35%	14 Mio. Fr.	Anteil Kanton	65%	26 Mio. Fr.	Anteil Region	%	Fr.	Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	14 Mio. Fr.														
Anteil Kanton	65%	26 Mio. Fr.														
Anteil Region	%	Fr.														
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.														
Anteil	%	Fr.														

Beurteilung	
<b>Relevanz</b> Behebung Schwachstellen: s. Karte Schwachstellen MIV Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich Umsetzung Strategie: MIV4, MIV5	<b>Qualitative Bewertung:</b> <input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz <input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz <input type="checkbox"/> mittlere Relevanz <input type="checkbox"/> geringe Relevanz
<b>Wirkung</b> WK1: Dank dieser Massnahme kann eine Verstetigung des Verkehrsflusses, eine Verminderung von Stausituationen, eine Verringerung der Reisezeiten beim ÖV im Raum Küsnacht erreicht werden.  WK2: Die Siedlungsentwicklung nach innen wird unterstützt.  WK3: Eine Abnahme der Unfallhäufigkeit ist auf der Zugerstrasse zu erwarten. Hauptsächlich am Knoten Fännstrasse und am Knoten Anschluss A4 – heute zwei Unfallschwerpunkte – kann die Sicherheit für den MIV sowie auch den LV markant erhöht werden.  WK4: Es werden zusätzliche Flächen für den Strassenraum benötigt. Durch die Aufwertung des Wildtierkorridors kann eine Verbesserung in Bezug auf die Trennwirkung erreicht werden.	<b>Bewertung der Wirkung</b> WK1: Bedeutende Wirkung WK2: Schwache Wirkung WK3: Hinreichende Wirkung WK4: Schwache Wirkung
<b>Machbarkeit:</b> Die Machbarkeit ist im Rahmen des Vorprojekts 2011 nachgewiesen.	

**Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:**

- LV-Massnahmen aus der Zugerstrasse (LV-1.2a-3A und LV-1.2b-3A)
- Südumfahrung Abschnitt 1 (MIV-6.1, AP LU 2G)
- Sanierung Kreisel / Anschluss A4 Küssnacht

**Sonstiges**

**Literatur / Grundlegendokumente:**

- Strassenbauprogramm Kt. SZ 2016 – 2030 (Aktualisierung 2015)

**Quantitative Angaben:**

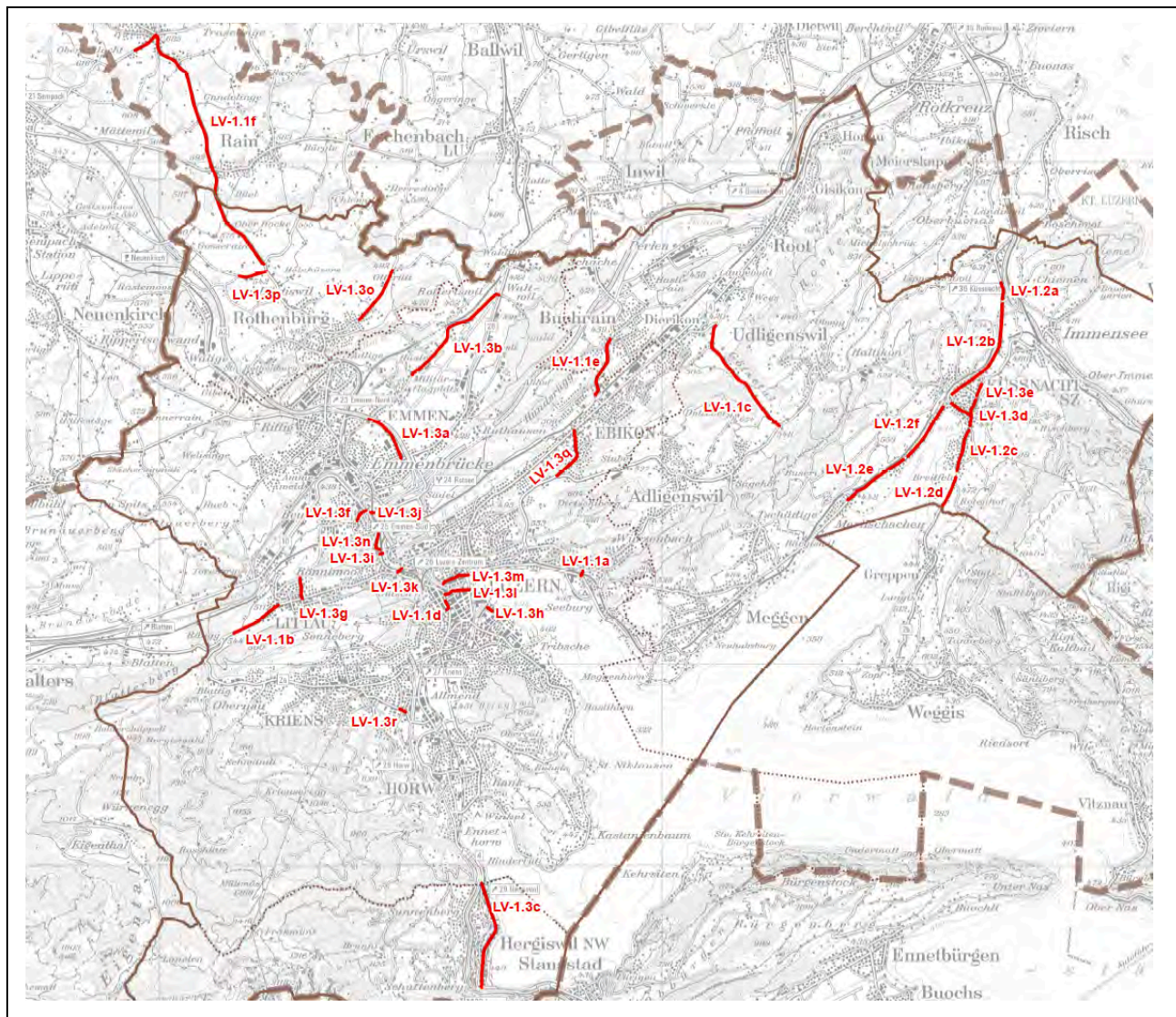
Auf der Zugerstrasse Süd beträgt der DTV (2013) 21'400 Fz/Tag.

**Bemerkungen / Hinweise:**

-



**Massnahmen Langsamverkehr**  
**LV-1**  
**Optimierung bestehender Netzelemente**



**Beschrieb Massnahmenpaket**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**  
 Schwachstellen beim Langsamverkehr betreffen vor allem bestehende Strassenabschnitte mit hohen MIV-Belastungen. Mit der Verbesserung der kritischen Abschnitte im Fuss- und Veloverkehrnetz werden die Attraktivität und die Sicherheit für den Langsamverkehr erhöht. Die verbesserten Verbindungen tragen zu einer Umlagerung des MIV bei und führen so zu einem höheren Anteil des LV am Modal-Split. Als Grundlage liegen das kantonale Radroutenkonzept 1994 des Kantons Luzern und die Ergänzung von 2009, die kantonale Radroutenkonzepte der Kantone Nidwalden und Schwyz sowie verschiedene kommunale Konzepte und Richtpläne vor.

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

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

<b>LV-1.1</b>			
<b>Optimierung bestehender Netzelemente unter Federführung Kanton Luzern</b>			
<b>Massnahme LV-1.1a-3A</b>		<b>K30: Luzern, Brüel</b>	
ARE-Code: 1061.2.116			
<b>Beschreibung</b>	Die Abmessungen der bestehenden Strassenunterführung unter der SBB-Bahnlinie (Haltestelle Verkehrshaus) sind für den Fuss- und Radverkehr nicht ausreichend. Mit Anpassungen sollen die Bedürfnisse des Fuss- und Radverkehrs aufgenommen werden.		
<b>Federführung</b>	Kanton Luzern, Dienststelle vif		
<b>Beteiligte Stellen</b>	Stadt Luzern		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019	<input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: 2019	Baubeginn: 2022	Inbetriebnahme: 2023
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M KA: M6-1 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:	
<b>Kosten</b>	2.6 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2014	<b>Finanzierung:</b>	
		Anteil Bund	35% 910'000 Fr.
		Anteil Kanton	65% 1'690'000 Fr.
		Anteil Region	% Fr.
		Anteil Gemeinde(n)	% Fr.
		Anteil	% Fr.
<b>Abhängigkeiten</b>	-		
<b>Grundlagen</b>	– Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 96, nach 2018		
<b>Bemerkungen</b>	-		

<b>Massnahme LV-1.1b-3A</b>		<b>K33a: Luzern/Kriens, Hohrüti - Tschoupis</b>	
ARE-Code: -			
<b>Beschreibung</b>	Erstellen einer Radverkehrsanlage auf dem Abschnitt Hohrüti –Tschoupis.		
<b>Federführung</b>	Kanton Luzern, Dienststelle vif		
<b>Beteiligte Stellen</b>			
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019	<input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: 2017	Baubeginn: 2021	Inbetriebnahme: 2022

<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M KA: M6-1 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:
<b>Kosten</b>	3.25 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2014	<b>Finanzierung:</b> Anteil Bund 35% 1.14 Mio. Fr. Anteil Kanton 65% 2.11 Mio. Fr. Anteil Region % Fr. Anteil Gemeinde(n) % Fr. Anteil % Fr.
<b>Abhängigkeiten</b>	-	
<b>Grundlagen</b>	- Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 99, nach 2018	
<b>Bemerkungen</b>	-	

<b>Massnahme LV-1.1c-3A</b>	<b>Dierikon – Udligenswil, Götzentalsstrasse</b>		
ARE-Code: 1061.030/ 1061.2.087			
<b>Beschreibung</b>	Dierikon/Udligenswil, Einmündung Rigistrasse (exkl.) – Einmündung K30, Götzentalsstrasse, flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination mit der Sanierung der Strasse.		
<b>Federführung</b>	Kanton Luzern, Dienststelle vif		
<b>Beteiligte Stellen</b>	-		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019	<input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: 2018	Baubeginn: 2022	Inbetriebnahme: 2024
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M KA: M6-1 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:	
<b>Kosten</b>	10.2 Mio. Fr. (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2014	<b>Finanzierung:</b> Anteil Bund 35% 3.57 Mio. Fr. Anteil Kanton 65% 6.63 Mio. Fr. Anteil Region % Fr. Anteil Gemeinde(n) % Fr. Anteil % Fr.	
<b>Abhängigkeiten</b>	-		
<b>Grundlagen</b>	- Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 93, nach 2018 - Planungsstudie 2014		
<b>Bemerkungen</b>	-		

<b>Massnahme LV-1.1d-3A</b>		<b>K13: Luzern, Pilatusplatz – Hirschengraben</b>	
ARE-Code: 1061.2.045			
<b>Beschreibung</b>	Zwischen Pilatusplatz und Hirschengraben werden Radverkehrsanlagen in Koordination mit der Buslinie Nr. 3 erstellt.		
<b>Federführung</b>	Kanton Luzern, Dienststelle vif		
<b>Beteiligte Stellen</b>	Stadt Luzern		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019	<input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
		<input type="checkbox"/> B (2023 – 2026)	
		<input type="checkbox"/> C (ab 2027)	
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: 2016/2017	Baubeginn: 2019	Inbetriebnahme: 2020
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja	Kap:
	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:	
<b>Kosten</b>	2.6 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)	<b>Finanzierung:</b>	
Genauigkeit: +/- 50%		Anteil Bund	35% 910'000 Fr.
Stand: 2014		Anteil Kanton	65% 1'690'000 Fr.
		Anteil Region	% Fr.
		Anteil Gemeinde(n)	% Fr.
		Anteil	% Fr.
<b>Abhängigkeiten</b>	-		
<b>Grundlagen</b>	– Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 26		
<b>Bemerkungen</b>	Teil von ÖV-10.1 (ARE-Code: 1061.2.045) ist in der vorliegenden Massnahme integriert		

<b>Massnahme LV-1.1e-3B</b>		<b>Ebikon, Buchrainstrasse - Bueristutz</b>	
ARE-Code: -			
<b>Beschreibung</b>	Zwischen Dorfausgang Ebikon und Dorfeingang Buchrain fehlen Radverkehrsanlagen. Vor allem in der Steigung Richtung Buchrain stellt dies eine empfindliche Lücke dar. Es soll ein Rad- und Gehweg in Richtung Buchrain erstellt werden.		
<b>Federführung</b>	Kanton Luzern, Dienststelle vif		
<b>Beteiligte Stellen</b>	-		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019	<input type="checkbox"/> A (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
		<input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026)	
		<input type="checkbox"/> C (ab 2027)	
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: 2020	Baubeginn: 2025	Inbetriebnahme: 2026
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input checked="" type="checkbox"/> ja	Kap: M KA: M6-1
	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:	

<b>Kosten</b>	4.35 Mio. Fr. (exkl. MWSt.)	<b>Finanzierung:</b>		
	Genauigkeit: +/- 50%	Anteil Bund	35%	1.52 Mio. Fr.
	Stand: 2014	Anteil Kanton	65%	2.83 Mio. Fr.
		Anteil Region	%	Fr.
		Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.
		Anteil	%	Fr.
<b>Abhängigkeiten</b>	-			
<b>Grundlagen</b>	– Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 156, nach 2022			
<b>Bemerkungen</b>	-			

<b>Massnahme LV-1.1f-3B</b>	<b>K15: Rothenburg, Wegscheiden – Rain, Sandblatten – Grenze Hildisrieden</b>			
ARE-Code: 1061.2.082				
<b>Beschreibung</b>	Zwischen Wegscheiden und Sandblatten und Grenze Hildisrieden, wo vielfach Schüler verkehren, sind keine Anlagen für Radfahrer vorhanden. Es soll deshalb ein 3 km langer Rad- und Gehweg im Zweirichtungsverkehr erstellt werden. Er wird mittels eines Grünstreifens von der Fahrbahn getrennt.			
<b>Federführung</b>	Kanton Luzern, Dienststelle vif			
<b>Beteiligte Stellen</b>	-			
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019	<input type="checkbox"/> A (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	
		<input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026)		
		<input type="checkbox"/> C (ab 2027)		
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: 2020	Baubeginn: 2023	Inbetriebnahme: 2024	
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan		
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input checked="" type="checkbox"/> ja	Kap: M KA: M6-1	
	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:		
<b>Kosten</b>	1'000'000 Fr. (exkl. MWSt.)	<b>Finanzierung:</b>		
	Anteil innerhalb Agglo-Perimeter	Anteil Bund	35%	350'000 Fr.
	Genauigkeit: +/- 50%	Anteil Kanton	65%	650'000 Fr.
	Stand: 2014	Anteil Region	%	Fr.
		Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.
		Anteil	%	Fr.
<b>Abhängigkeiten</b>	-			
<b>Grundlagen</b>	– Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen Plan Nr. 123, nach 2022			
<b>Bemerkungen</b>	– Massnahme teilweise ausserhalb des BfS-Perimeters (Gesamtkosten: Fr. 3.2 Mio.)			

LV-1.2	
Optimierung bestehender Netzelemente unter Federführung Kanton Schwyz	
<b>Massnahme LV-1.2a-3A</b>	<b>Küssnacht, Anpassung Zugerstrasse Nord (Ellbögli)</b>
ARE-Code: -	
<b>Beschreibung</b>	Anpassung an ASTRA-Knoten (Anschluss A4 Küssnacht) mit Verbesserung LV-Führung.
<b>Federführung</b>	Kanton Schwyz, Tiefbauamt
<b>Beteiligte Stellen</b>	ASTRA
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027)
<b>Realisierungshorizont</b>	Bauprojekt: 2015                      Baubeginn: 2019                      Inbetriebnahme: 2020
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung                      Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> ja                      Kap: V-4 (Richtplanüberarbeitung 2016) <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:
<b>Kosten</b>	1'850'000 Fr. (exkl. MWSt.) <b>Finanzierung:</b> Genauigkeit: +/- 10%                      Anteil Bund                      35%                      647'500 Fr. Stand: 2015                      Anteil Kanton                      65%                      1'202'500 Fr. Anteil Region                      %                      Fr. Anteil Gemeinde(n)                      %                      Fr. Anteil                      %                      Fr.
<b>Abhängigkeiten</b>	– Ausbau Anschluss A4 Küssnacht (ASTRA-Projekt) – Ausbau Zugerstrasse Süd (MIV-7)
<b>Grundlagen</b>	– Kantonales Radroutenkonzept 2015
<b>Bemerkungen</b>	-

<b>Massnahme LV-1.2b-3A</b>	<b>Küssnacht, Ausbau Radinfrastruktur Zugerstrasse Süd, Abschnitt Kreisel Baer bis Anschluss A4 Küssnacht</b>
ARE-Code: 1061.2.108	
<b>Beschreibung</b>	Vom Kreisel Baer bis Anschluss A4 Küssnacht besteht entlang der Zugerstrasse Süd ein beidseitiger Radstreifen. Für den Radverkehr soll im Rahmen des Ausbaues der Zugerstrasse Süd die Verkehrssicherheit erhöht werden.
<b>Federführung</b>	Tiefbauamt Kanton Schwyz
<b>Beteiligte Stellen</b>	-
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027)



<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: 2011	Baubeginn: ab 2021	Inbetriebnahme: noch offen
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: V-4 (Richtplanüberarbeitung 2016) in Zusammenhang mit A4-Ausbau <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:	
<b>Kosten</b>	3'800'000 Fr. (exkl. MWSt.)	<b>Finanzierung:</b>	
	Genauigkeit: +/- 20 %	Anteil Bund	35% 1'330'000 Fr.
	Stand: Dezember 2011	Anteil Kanton	65% 2'470'000 Fr.
		Anteil Region	% Fr.
		Anteil Gemeinde(n)	% Fr.
		Anteil	% Fr.
<b>Abhängigkeiten</b>	– Ausbau Zugerstrasse Süd (MIV-7)		
<b>Grundlagen</b>	– Teilrichtplan Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr, Bezirk Küsnacht – Kantonales Radroutenkonzept 2015		
<b>Bemerkungen</b>	– Dieser Abschnitt ist die Verbindung zwischen den regionalen Radwanderwegen 38 (Luzerner Hinterland – Rigi) und 77 (Rigi - Reuss-Klettgau).		

<b>Massnahme LV-1.2c-3B</b>	<b>Küsnacht, Grepperstrasse Abschnitt Räbmatt – Breitfeld</b>		
ARE-Code: -			
<b>Beschreibung</b>	Zwischen dem Anschluss Räbmatt (SUK 1) und dem Küsnachter Breitfeld besteht eine ungenügende Strassenraumgestaltung (u.a. fehlender Radstreifen) und es gibt mehrere mangelhafte Fussgängerstreifen. Durch das Massnahmenkonzept soll die Situation für den Langsamverkehr verbessert werden.		
<b>Federführung</b>	Kanton Schwyz, Tiefbauamt		
<b>Beteiligte Stellen</b>	Bezirk Küsnacht		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027)	<input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: 2020	Baubeginn: 2023	Inbetriebnahme: 2025
<b>Koordinationsstand</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:	
<b>Kosten</b>	1'250'000 Fr. (exkl. MWSt.)	<b>Finanzierung:</b>	
	Genauigkeit: +/- 30 %	Anteil Bund	35% 437'500 Fr.
	Stand: 2015	Anteil Kanton	65% 812'500 Fr.
		Anteil Region	% Fr.
		Anteil Gemeinde(n)	% Fr.
		Anteil	% Fr.
<b>Abhängigkeiten</b>	– Massnahme MIV-6 Südumfahrung Küsnacht, Abschnitt 2 (Räbmatt – Breitfeld)		

<b>Grundlagen</b>	– Teilrichtplan Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr, Bezirk Küssnacht
<b>Bemerkungen</b>	– Massnahmenkonzept wird von TBA Kt. Schwyz ab 2016 erarbeitet

<b>Massnahme LV-1.2d-3B</b>	<b>Küssnacht, Grepperstrasse Abschnitt Breiffeld – Kantonsgrenze SZ/LU</b>		
ARE-Code: -			
<b>Beschreibung</b>	Zwischen dem Küssnachter Breiffeld und der Kantonsgrenze SZ/LU besteht entlang der Grepperstrasse eine Lücke im Angebot für Radfahrer. Der auf dem Gemeindegebiet Greppen bis zur Kantonsgrenze Schwyz bestehende Fuss- und Radweg soll bis ins Gebiet Breiffeld weitergeführt werden.		
<b>Federführung</b>	Kanton Schwyz, Tiefbauamt		
<b>Beteiligte Stellen</b>	Bezirk Küssnacht, Gemeinde Greppen		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019	<input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: 2024	Baubeginn: 2026	Inbetriebnahme: 2028
<b>Koordinationsstand</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: V-4 (Richtplanüberarbeitung 2016) <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:	
<b>Kosten</b>	500'000 Fr. (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30 % Stand: 2015	<b>Finanzierung:</b> Anteil Bund 35% Anteil Kanton 65% Anteil Region % Anteil Gemeinde(n) % Anteil %	175'000 Fr. 325'000 Fr. Fr. Fr. Fr.
<b>Abhängigkeiten</b>	– Südumfahrung Küssnacht, Abschnitte 1 + 2		
<b>Grundlagen</b>	– Kantonales Radroutenkonzept 2015		
<b>Bemerkungen</b>	– Dieser Abschnitt der Grepperstrasse ist Bestandteil der regionalen Radwanderroute 38 (Luzerner Hinterland – Rigi).		

<b>Massnahme LV-1.2e-3A</b>	<b>Küssnacht, Luzernerstrasse, Abschnitt Merlischachen – Sumpf</b>		
ARE-Code: -			
<b>Beschreibung</b>	Auf der Strecke zwischen Merlischachen und «Sumpf» soll die Infrastruktur für den Langsamverkehr verbessert werden.		
<b>Federführung</b>	Kanton Schwyz, Tiefbauamt		
<b>Beteiligte Stellen</b>	Bezirk Küssnacht		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019	<input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe

<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: 2017	Baubeginn: ab 2019	Inbetriebnahme: offen
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: V-2.3 (Richtplanüberarbeitung 2016) <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:	
<b>Kosten</b>	2'000'000 Fr. (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 20 % Stand: 2014	<b>Finanzierung:</b> Anteil Bund 35% 700'000 Fr. Anteil Kanton 32.5% 650'000 Fr. Anteil Region % Fr. Anteil Gemeinde(n) 32.5% 650'000 Fr. Anteil % Fr.	
<b>Abhängigkeiten</b>	-		
<b>Grundlagen</b>	-	Kantonales Radroutenkonzept 2015	
<b>Bemerkungen</b>	-	Der definitive Kostenteiler muss mit dem Bezirk Küsnacht verhandelt werden.	

<b>Massnahme LV-1.2f-3B</b>	<b>Küsnacht, Luzernerstrasse Abschnitt Sumpf – Litzi</b>		
ARE-Code: -			
<b>Beschreibung</b>	Auf der Strecke zwischen «Sumpf» und Küsnacht Litzi soll die Infrastruktur für den Langsamverkehr verbessert werden.		
<b>Federführung</b>	Kanton Schwyz, Tiefbauamt		
<b>Beteiligte Stellen</b>	-		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019	<input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: offen	Baubeginn: ab 2023	Inbetriebnahme: offen
<b>Koordinationsstand</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: V-4 (Richtplanüberarbeitung 2016) <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:	
<b>Kosten</b>	500'000 Fr. (exl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30 % Stand: 2015	<b>Finanzierung:</b> Anteil Bund 35% 175'000 Fr. Anteil Kanton 65% 325'000 Fr. Anteil Region % Fr. Anteil Gemeinde(n) % Fr. Anteil % Fr.	
<b>Abhängigkeiten</b>	-		
<b>Grundlagen</b>	-	Kantonales Radroutenkonzept 2015	
<b>Bemerkungen</b>	-		

LV-1.3	
Optimierung bestehender Netzelemente unter Federführung der Gemeinden	
<b>Massnahme LV-1.3a-3A</b>	<b>Emmen, Mooshüslistrasse</b>
ARE-Code: 1061.2.095	
<b>Beschreibung</b>	Die Mooshüslistrasse ist im Bereich der Badeanstalt sowohl vom MIV als auch vom LV stark frequentiert. Die Höchstgeschwindigkeit wird schlecht eingehalten. Mittels geeigneter Massnahmen soll die Situation verbessert werden.
<b>Federführung</b>	Gemeinde Emmen
<b>Beteiligte Stellen</b>	-
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027)
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: s. unten                      Baubeginn: ab 2019                      Inbetriebnahme: ab 2019
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung                      Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> ja                      Kap:                      KA: <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan Emmen
<b>Kosten</b>	100'000 Fr. (exkl. MWSt.) <b>Finanzierung:</b> Genauigkeit: +/- 50%                      Anteil Bund                      35%                      35'000 Fr. Stand: 2014                      Anteil Kanton                      %                      Fr. Anteil Region                      %                      Fr. Anteil Gemeinde(n)                      65%                      65'000 Fr. Anteil                      %                      Fr.
<b>Abhängigkeiten</b>	-
<b>Grundlagen</b>	- Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan Gemeinde Emmen, Juli 2007
<b>Bemerkungen</b>	- Für den Bereich Feldbreite bis Knoten Seetalstrasse besteht ein Vorprojekt.

<b>Massnahme LV-1.3b-3B</b>	<b>Emmen, Rüeggisingerstrasse</b>
ARE-Code: -	
<b>Beschreibung</b>	Zwischen Cholbe und Neuhüsern soll der bestehende Gehweg auf 1'200 m Länge zu einem normkonformen Rad- und Gehweg von Breite 2.5 m ausgebaut werden und im Abschnitt Neuhüsere – Waltwil soll ein 1'250 m langer und 2.2 m breiter Rad- und Gehweg erstellt werden.
<b>Federführung</b>	Gemeinde Emmen
<b>Beteiligte Stellen</b>	-
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019 <input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027)

<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: <i>noch offen</i>	Baubeginn: ab 2023	Inbetriebnahme: <i>noch offen</i>
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan Emmen	
<b>Kosten</b>	1'200'000 Fr. (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2012	<b>Finanzierung:</b> Anteil Bund 35% 420'000 Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Region % Fr. Anteil Gemeinde(n) 65% 780'000 Fr. Anteil % Fr.	
<b>Abhängigkeiten</b>	-		
<b>Grundlagen</b>	– Netz SchweizMobil – Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan Gemeinde Emmen, Juli 2007		
<b>Bemerkungen</b>	Der Abschnitt Cholbe – Neuhüsere hat die grössere Priorität als der Abschnitt Neuhüsere – Waltwil.		

<b>Massnahme LV-1.3c-3B</b>	<b>KH1: Hergiswil, Umgestaltung Seestrasse innerorts</b>		
ARE-Code: 1061.2.090			
<b>Beschreibung</b>	Hergiswil, KH1, Umgestaltung Seestrasse innerorts → Erhöhung Strecken- und Knotensicherheit für den LV (Kernfahrbahn oder Mehrzweckstreifen, Trottoir optimieren, FG-Streifen mit Mittelinsel); Strassenraumgestaltung inkl. intensiver Grüngestaltung/Vernetzung, Umgestaltung Knoten Sonnenbergstrasse; Optimierung Parkplätze/Zufahrten (kanalisieren/minimieren).		
<b>Federführung</b>	Gemeinde Hergiswil		
<b>Beteiligte Stellen</b>	Amt für Mobilität des Kantons Nidwalden, Private		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027)	<input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: 2016	Baubeginn: ab 2023	Inbetriebnahme: ab 2023
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: komm. Instrument	
<b>Kosten</b>	10'500'000 Fr. (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2012	<b>Finanzierung:</b> Anteil Bund 35% 3'675'000 Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Region % Fr. Anteil Gemeinde(n) 65% 6'825'000 Fr. Anteil % Fr.	

<b>Abhängigkeiten</b>	Koordination mit anstehenden Belagssanierungen (Strassenunterhalt)
<b>Grundlagen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Studie, Überprüfung Knoten / weitergehende Massnahmen, Teamverkehr, April 2010</li> <li>– Betriebs- und Gestaltungskonzept, Seestrasse Abschnitt Glasiareal, Teamverkehr, März 2009</li> <li>– Studie, Erschliessung Bahnhofstrasse, Teamverkehr, Sept. 2008</li> </ul>
<b>Bemerkungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Nr. AP NW 2G V-HE-LV1.K2</li> <li>– DTV: Ausgangslage 2010: ca. 6'200–7'100 ; Zustand 2030: ca. 7'300–7'800</li> <li>– Gemäss Prüfbericht des Bundes vom 26.02.2014 stellt die Massnahme eine Eigenleistung dar.</li> </ul>

<b>Massnahme LV-1.3d-3A</b>	<b>Küssnacht, Ortszentrum Küssnacht</b>		
ARE-Code: 1061.2.106			
<b>Beschreibung</b>	Auf der Oberdorfstrasse, Abschnitt Hauptplatz bis Schulanlage Ebnet, auf der Bahnhofstrasse und auf der Grepperstrasse bis Rämatt sind die Strassenraumverhältnisse sehr eng und begrenzt. Für den Fuss- und Radverkehr soll mit verschiedenen flankierenden Massnahmen die Verkehrssicherheit erhöht werden.		
<b>Federführung</b>	Bezirk Küssnacht (Kanton Schwyz)		
<b>Beteiligte Stellen</b>	-		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019	<input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
		<input type="checkbox"/> B (2023 – 2026)	
		<input type="checkbox"/> C (ab 2027)	
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: 2011	Baubeginn: 2020	Inbetriebnahme: 2021
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja	Kap: KA:
	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Teilrichtplan LV Küssnacht	
<b>Kosten</b>	1'000'000 Fr. (exkl. MWSt.)	<b>Finanzierung:</b>	
	Genauigkeit: +/- 30%	Anteil Bund	35% 350'000 Fr.
	Stand: 2016	Anteil Kanton	65% 650'000 Fr.
		Anteil Region	% Fr.
		Anteil Gemeinde(n)	% Fr.
		Anteil	% Fr.
<b>Abhängigkeiten</b>	-		
<b>Grundlagen</b>	– Teilrichtplan Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr, Bezirk Küssnacht		
<b>Bemerkungen</b>	– Flankierende Massnahme zur Südumfahrung Küssnacht (Bestandteil AP LU 2G, Kredit vom Bezirk Küssnacht am 17. Juni 2012 genehmigt).		



<b>Massnahme LV-1.3e-3A</b>		<b>Küssnacht, Schulhaus Ebnet</b>	
ARE-Code: 1061.2.107			
<b>Beschreibung</b>	Umgestaltung des Knotens Artherstrasse: Erhöhung Strecken- und Knotensicherheit für den Langsamverkehr (Mehrzweckstreifen, Trottoir und Querungshilfen optimieren) in Zusammenhang mit der Südumfahrung Küssnacht.		
<b>Federführung</b>	Bezirk Küssnacht		
<b>Beteiligte Stellen</b>	-		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019	<input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
		<input type="checkbox"/> B (2023 – 2026)	
		<input type="checkbox"/> C (ab 2027)	
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: 2011	Baubeginn: 2021	Inbetriebnahme: 2022
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input checked="" type="checkbox"/> ja	Kap: V-4 (Richtplanüberarbeitung 2015)
	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:	
<b>Kosten</b>	155'000 Fr. (exkl. MWSt.)	<b>Finanzierung:</b>	
Genauigkeit: +/- 30%		Anteil Bund	35% 54'250 Fr.
Stand: 2011		Anteil Kanton	% Fr.
		Anteil Region	% Fr.
		Anteil Gemeinde(n)	65% 100'750 Fr.
		Anteil	% Fr.
<b>Abhängigkeiten</b>	-		
<b>Grundlagen</b>	Teilrichtplan Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr, Bezirk Küssnacht		
<b>Bemerkungen</b>	-		

<b>Massnahme LV-1.3f-3A</b>		<b>Luzern (Ortsteil Littau), Ruopigenstrasse</b>	
ARE-Code: 1061.2.102			
<b>Beschreibung</b>	Radstreifen auf der Ruopigenstrasse.		
<b>Federführung</b>	Stadt Luzern		
<b>Beteiligte Stellen</b>	-		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019	<input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
		<input type="checkbox"/> B (2023 – 2026)	
		<input type="checkbox"/> C (ab 2027)	
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: 2019	Baubeginn: 2022	Inbetriebnahme: 2024
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja	Kap: KA:
	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in:	Verkehrsrichtplan Gemeinde Littau 2004

<b>Kosten</b>	1'500'000 Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2012	<b>Finanzierung:</b> Anteil Bund 35% 525'000 Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Region % Fr. Anteil Gemeinde(n) 65% 975'000 Fr. Anteil % Fr.
<b>Abhängigkeiten</b>	-	
<b>Grundlagen</b>	- Verkehrsrichtplan Gemeinde Littau 2004	
<b>Bemerkungen</b>	-	

<b>Massnahme LV-1.3g-3B</b>	<b>Luzern (Ortsteil Littau), Flurstrasse</b>		
ARE-Code: 1061.2.101			
<b>Beschreibung</b>	Die Flurstrasse ist eine wichtige Verbindung von der Ritterstrasse zur Luzernerstrasse. Sie verfügt heute nur über einen Radstreifen bergwärts. Die Fahrspuren sind sehr schmal und entsprechen nicht den heutigen Normen. Bei den bestehenden Fussgängerstreifen fehlen teilweise Querungshilfen. Die Flurstrasse soll ausgebaut und mit Radverkehrsanlagen und Fussgängerinseln erweitert werden.		
<b>Federführung</b>	Stadt Luzern		
<b>Beteiligte Stellen</b>	-		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019	<input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: 2023	Baubeginn: 2025	Inbetriebnahme: 2026
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Verkehrsrichtplan Gemeinde Littau 2004	
<b>Kosten</b>	1'600'000 Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: 2015	<b>Finanzierung:</b> Anteil Bund 35% 560'000 Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Region % Fr. Anteil Gemeinde(n) 65% 1'040'000 Fr. Anteil % Fr.	
<b>Abhängigkeiten</b>	-		
<b>Grundlagen</b>	- Verkehrsrichtplan Gemeinde Littau 2004		
<b>Bemerkungen</b>	-		

<b>Massnahme LV-1.3h-3A</b>	<b>Luzern, Anpassung SUVA-Passerelle</b>		
ARE-Code: -			
<b>Beschreibung</b>	Mit der SBB-Überbauung Rösslimatte erhält der Zugang zur bestehenden SUVA-Passerelle eine neue Bedeutung. Der Zugang soll verbreitert und städtebaulich aufgewertet werden. So entsteht eine attraktive direkte Verbindung vom Entwicklungsschwerpunkt Rösslimatte zum Bahnhof Luzern.		
<b>Federführung</b>	Stadt Luzern, Tiefbauamt		
<b>Beteiligte Stellen</b>	Bauherrschaft Rösslimatte		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019	<input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: 2017	Baubeginn: 2020	Inbetriebnahme: 2021
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:	
<b>Kosten</b>	1'500'000 Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: 2015	<b>Finanzierung:</b>	
		Anteil Bund	35% 525'000 Fr.
		Anteil Kanton	% Fr.
		Anteil Region	% Fr.
		Anteil Gemeinde(n)*	% Fr.
		Anteil SBB*	% Fr.
		* Kostenteiler noch genau zu definieren	
<b>Abhängigkeiten</b>	– Überbauung Rösslimatte, 1. Etappe		
<b>Grundlagen</b>	– G 360 Gestaltungsplan Rösslimatte I		
<b>Bemerkungen</b>	-		

<b>Massnahme LV-1.3i-3A</b>	<b>Luzern, SBB-Fluhmühlepasserelle – Fuss- und Veloverbindung Fluhmühle-Reussinsel</b>		
ARE-Code: -			
<b>Beschreibung</b>	Die einzige Verbindung aus dem Quartier Fluhmühle an den Naherholungsraum Reuss bildet eine sanierungsbedürftige SBB-Passerelle. Die Passerelle soll durch eine velo- und -behindertenrechte Lösung ersetzt werden.		
<b>Federführung</b>	Stadt Luzern		
<b>Beteiligte Stellen</b>	SBB, Kanton		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019	<input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: 2017	Baubeginn: ab 2019	Inbetriebnahme: 2019

<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Richtplan Fuss- und Radverkehr (kommunal)
<b>Kosten</b>	3'500'000 Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: 2015	<b>Finanzierung:</b> Anteil Bund 35% 1'125'000 Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Region % Fr. Anteil Gemeinde(n)* % Fr. Anteil SBB* % Fr. * Kostenteiler noch genau zu definieren
<b>Abhängigkeiten</b>	– M18.2a3 (AP LU 1G) ; ÖV-11.1a (AP LU 2G), LE-1.3-3D, LE 2.3 – MIV-2 Spange Nord, Fluhmühle – Anschluss Lochhof – Schlossberg	
<b>Grundlagen</b>	– Betriebs- und Gestaltungskonzept Lindenstrasse	
<b>Bemerkungen</b>	-	

<b>Massnahme LV-1.3j-3A</b>	<b>Luzern, Personenunterführung Kanal (Reusszopf)</b>		
ARE-Code: -			
<b>Beschreibung</b>	Das Naherholungsgebiet Reusszopf ist die einzige öffentliche Grünfläche auf Gemeindegebiet der Stadt Luzern im Bereich Luzern Nord. Der Reusszopf ist durch den SBB-Bahndamm und die Kantonsstrasse von den Wohn- und Arbeitsquartieren abgetrennt. Die Zugänglichkeit für Radfahrer ist ungenügend und Konflikte mit den Fussgängern in der bestehenden 1.8 m hohen Personenunterführung unter der SBB-Linie sind alltäglich. Die bestehende Unterführung soll den Bedürfnissen von Fuss- und Radfahrern angepasst werden.		
<b>Federführung</b>	Stadt Luzern		
<b>Beteiligte Stellen</b>	SBB		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: 2016	Baubeginn: 2019	Inbetriebnahme: 2019
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Verkehrsrichtplan Littau 2004; ESP Luzern Nord (Massnahme 6B)	
<b>Kosten</b>	3'000'000 Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 20% Stand: 2015	<b>Finanzierung:</b> Anteil Bund 35% 1'050'000 Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Region % Fr. Anteil Gemeinde(n)* % Fr.	

		Anteil SBB*	%	Fr.
		* Kostenteiler noch genau zu definieren		
<b>Abhängigkeiten</b>	LE-1.3-3D, LE 2.5			
<b>Grundlagen</b>	– Verkehrsrichtplan Littau 2004 – ESP Luzern Nord			
<b>Bemerkungen</b>	-			

<b>Massnahme LV-1.3k-3B</b>		<b>Luzern, Personen- und Strassenunterführung Kreuzstutz</b>		
ARE-Code: -				
<b>Beschreibung</b>	Die Abmessungen der bestehenden Strassenunterführung unter der SBB sind für den Fussverkehr nicht ausreichend. Eine neue Personenunterführung soll den Bedürfnissen des Fussverkehrs gerecht werden.			
<b>Federführung</b>	Stadt Luzern			
<b>Beteiligte Stellen</b>	Private			
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2018	<input type="checkbox"/> A (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	
		<input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026)		
		<input type="checkbox"/> C (ab 2027)		
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: 2018	Baubeginn: ab 2023	Inbetriebnahme: ab 2024	
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan		
	<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja	Kap:	KA:
	<input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:		
<b>Kosten</b>	3'000'000 Franken (exkl. MWSt.)	<b>Finanzierung:</b>		
	Genauigkeit: +/- 30%	Anteil Bund	35%	1'050'000 Fr.
	Stand: 2013	Anteil Kanton	%	Fr.
		Anteil Region	%	Fr.
		Anteil Gemeinde(n)*	65%	1'950'000 Fr.
		Anteil	%	Fr.
		* Kostenteiler noch genau zu definieren		
<b>Abhängigkeiten</b>	-			
<b>Grundlagen</b>	– Vorstudie ewp, 2013			
<b>Bemerkungen</b>	-			

<b>Massnahme LV-1.3I-3A</b>		<b>Luzern, Begegnungszone Bahnhofstrasse Luzern</b>		
ARE-Code: -				
<b>Beschreibung</b>	In der Volksabstimmung «Für eine attraktive Bahnhofstrasse» hat sich die Bevölkerung für eine Aufwertung und Umgestaltung zugunsten des Langsamverkehrs auf der Bahnhofstrasse ausgesprochen.			
<b>Federführung</b>	Stadt Luzern			

<b>Beteiligte Stellen</b>	-		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019	<input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: 2016	Baubeginn: 2019	Inbetriebnahme: 2020
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Mobilitätsstrategie Stadt Luzern 2014	
<b>Kosten</b>	6'000'000 Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: 2013	<b>Finanzierung:</b> Anteil Bund 35% Anteil Kanton % Anteil Region % Anteil Gemeinde(n) 65% Anteil %	2'100'000 Fr. Fr. Fr. 3'900'000 Fr. Fr.
<b>Abhängigkeiten</b>	-		
<b>Grundlagen</b>	Initiative «Für eine attraktive Bahnhofstrasse».		
<b>Bemerkungen</b>	-		

<b>Massnahme LV-1.3m-3A</b>	<b>Luzern, Begegnungszone Grendel-Löwengraben</b>		
ARE-Code:	-		
<b>Beschreibung</b>	Aufwertung der Achse Grendel-Löwengraben hinsichtlich Verkehrssicherheit, Behindertengerechtigkeit und stadträumlicher Qualität.		
<b>Federführung</b>	Stadt Luzern		
<b>Beteiligte Stellen</b>	-		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019	<input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: 2015	Baubeginn: 2019	Inbetriebnahme: 2019
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Mobilitätsstrategie Stadt Luzern 2014	
<b>Kosten</b>	3'500'000 Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: 2015	<b>Finanzierung:</b> Anteil Bund 35% Anteil Kanton % Anteil Region % Anteil Gemeinde(n) 65% Anteil %	1'225'000 Fr. Fr. Fr. 2'275'000 Fr. Fr.

<b>Abhängigkeiten</b>	-
<b>Grundlagen</b>	B+A 32/2014 «Neugestaltung Grendel-Löwengraben»
<b>Bemerkungen</b>	-

<b>Massnahme LV-1.3n-3A</b>	<b>Luzern, Begegnungszone Lindenstrasse</b>		
ARE-Code:	-		
<b>Beschreibung</b>	Das Quartier Fluhmühle liegt im Reussraum, zwischen SBB-Bahnlinien, Kantonsstrasse K13 und Geländekante eingezwängt. Das Quartier ist stark durch Verkehrsemissionen belastet. Im Zusammenhang mit dem Kantonsstrassenausbau soll die einzige Grünfläche als Installationsplatz verwendet werden. Zur Aufwertung des Quartierkerns soll ein neuer Fluhmühlepark entstehen und die Lindenstrasse verkehrsberuhigt/umgebaut werden.		
<b>Federführung</b>	Stadt Luzern		
<b>Beteiligte Stellen</b>	Private		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019	<input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
		<input type="checkbox"/> B (2023 – 2026)	
		<input type="checkbox"/> C (ab 2027)	
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: 2016	Baubeginn: 2019	Inbetriebnahme: 2019
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja	Kap: KA:
	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Mobilitätsstrategie Stadt Luzern 2014	
<b>Kosten</b>	2'600'000 Franken (exkl. MWSt.)	<b>Finanzierung:</b>	
	Genauigkeit: +/- 30%	Anteil Bund	35% 910'000 Fr.
	Stand: 2015	Anteil Kanton	% Fr.
		Anteil Region	% Fr.
		Anteil Gemeinde(n)	65% 1'690'000 Fr.
		Anteil Private	% Fr.
<b>Abhängigkeiten</b>	-		
<b>Grundlagen</b>	Städtebauliches Leitbild Fluhmühle-Lindenstrasse; Betriebs- und Gestaltungskonzept Lindenstrasse		
<b>Bemerkungen</b>	-		

<b>Massnahme LV-1.3o-3A</b>	<b>Rothenburg, Eschenbachstrasse</b>		
ARE-Code:	-		
<b>Beschreibung</b>	Mit dem Ausbau der Rad-/Gehweganlage im Abschnitt Ottenrüti bis Siedlungsgebiet kann die Verkehrssicherheit massgeblich erhöht und der gesamte Abschnitt dadurch für den LV attraktiviert werden.		
<b>Federführung</b>	Gemeinde Rothenburg		
<b>Beteiligte Stellen</b>	-		



<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019	<input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
		<input type="checkbox"/> B (2023 – 2026)	
		<input type="checkbox"/> C (ab 2027)	
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: ab 2017	Baubeginn: ab 2019	Inbetriebnahme: noch offen
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja	Kap: KA:
	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Verkehrsrichtplan Rothenburg 2012	
<b>Kosten</b>	200'000 Franken (exkl. MWSt.)	<b>Finanzierung:</b>	
	Genauigkeit: +/- 25%	Anteil Bund	35% 70'000 Fr.
	Stand: 2015	Anteil Kanton	% Fr.
		Anteil Region	% Fr.
		Anteil Gemeinde(n)	65% 130'000 Fr.
		Anteil	% Fr.
<b>Abhängigkeiten</b>	-		
<b>Grundlagen</b>	Verkehrsrichtplan Gemeinde Rothenburg		
<b>Bemerkungen</b>	-		

<b>Massnahme LV-1.3p-3A</b>	<b>Rothenburg, Wurmistrasse</b>		
ARE-Code: 1061.2.105			
<b>Beschreibung</b>	Zwischen Kantonsstrasse und der Abzweigung Bürlimoos entlang der Wurmistrasse besteht eine Lücke im Angebot für Fussgänger und Radfahrende. Mit einem mittels Grünstreifen von der Fahrbahn getrennten Gehweg kann die Lücke behoben werden. Dank einer Breite von 1,5 m kann der Gehweg auch für Radfahrer zur Mitbenützung freigegeben werden.		
<b>Federführung</b>	Gemeinde Rothenburg		
<b>Beteiligte Stellen</b>	-		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019	<input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
		<input type="checkbox"/> B (2023 – 2026)	
		<input type="checkbox"/> C (ab 2027)	
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: 2019	Baubeginn: ab 2019	Inbetriebnahme: <i>noch offen</i>
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja	Kap: KA:
	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Verkehrsrichtplan Rothenburg	
<b>Kosten</b>	280'000 Franken (exkl. MWSt.)	<b>Finanzierung:</b>	
	Genauigkeit: +/- 50%	Anteil Bund	35% 98'000 Fr.
	Stand: 2012	Anteil Kanton	% Fr.
		Anteil Region	% Fr.

	Anteil Gemeinde(n)	32.5%	91'000 Fr.
	Anteil Grundeigentümer	32.5%	91'000 Fr.
<b>Abhängigkeiten</b>	-		
<b>Grundlagen</b>	Verkehrsrichtplan Gemeinde Rothenburg, 2006/2011		
<b>Bemerkungen</b>	Dieser Abschnitt der Wurmistrasse ist Bestandteil der nationalen Radwanderroute 3 (Nord-Süd-Route).		

<b>Massnahme LV-1.3q-3V</b>		<b>Ebikon, Schösslistrasse</b>	
ARE-Code: -			
<b>Beschreibung</b>	Strassenraumgestaltung und Anpassung Temporegime. Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr.		
<b>Federführung</b>	Gemeinde Ebikon		
<b>Beteiligte Stellen</b>	-		
<b>Priorität</b>	<input checked="" type="checkbox"/> vor 2019	<input type="checkbox"/> A (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
		<input type="checkbox"/> B (2023 – 2026)	
		<input type="checkbox"/> C (ab 2027)	
<b>Realisierungshorizont</b>	Vor-/Bauprojekt: 2016	Baubeginn: 2017	Inbetriebnahme: 2018
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja	Kap: KA:
	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in:	
<b>Kosten</b>	2'000'000 Franken (exkl. MWSt.) inkl. Belagsanierung	<b>Finanzierung:</b>	
	Genauigkeit: +/- 30%	Anteil Bund	% Fr.
	Stand: 2016	Anteil Kanton	% Fr.
		Anteil Region	% Fr.
		Anteil Gemeinde(n)	100% 2'000'000 Fr.
		Anteil	% Fr.
<b>Abhängigkeiten</b>	-		
<b>Grundlagen</b>	-		
<b>Bemerkungen</b>	-		

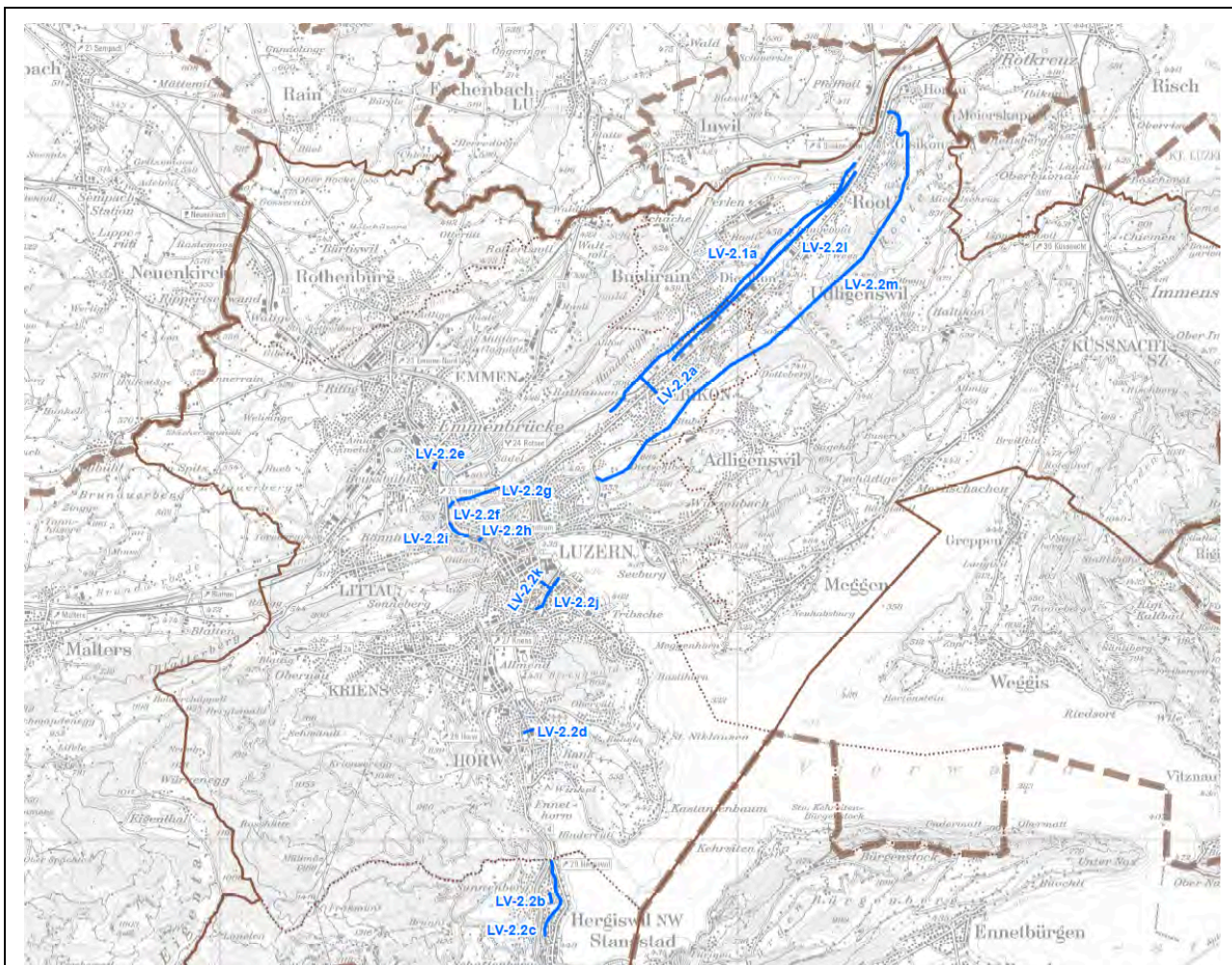
<b>Massnahme LV-1.3r-3A</b>		<b>Kriens, Knoten Horwerstrasse/Arsenalstrasse/Lauerzerweg</b>	
ARE-Code: -			
<b>Beschreibung</b>	Die Verzweigung der Gemeindestrassen (vierarmiger Knoten mit Lichtsignalanlage) wurde in der Analyse Monitoring Umfallschwerpunkte 2014 der Dienststelle vif als Unfallschwerpunkt erkannt. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den LV liegen Studien für die Umgestaltung des Knotens in einem Kreisell vor.		
<b>Federführung</b>	Gemeinde Kriens		

<b>Beteiligte Stellen</b>	-		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019	<input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
		<input type="checkbox"/> B (2023 – 2026)	
		<input type="checkbox"/> C (ab 2027)	
<b>Realisierungshorizont</b>	Vor-/Bauprojekt: 2019	Baubeginn: 2021	Inbetriebnahme: 2022
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja	Kap: KA:
	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in:	
<b>Kosten</b>	1'400'000 Franken (exkl. MWSt.)	<b>Finanzierung:</b>	
	Genauigkeit: +/- 30%	Anteil Bund	35% 525'000 Fr.
	Stand: 2016	Anteil Kanton	% Fr.
		Anteil Region	% Fr.
		Anteil Gemeinde(n)	65% 975'000 Fr.
		Anteil	% Fr.
<b>Abhängigkeiten</b>	-		
<b>Grundlagen</b>	-		
<b>Bemerkungen</b>	-		

Beurteilung	
<p><b>Relevanz</b></p> <p>Behebung Schwachstellen: Verkehrssicherheitsdefizite, Kapazitätsengpässe beim Veloverkehr (s. auch Karte Schwachstellen LV)</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich</p> <p>Umsetzung Strategie: LV1, LV3, LV4, LV5, LV6</p>	<p><b>Qualitative Bewertung:</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p><b>Wirkung</b></p> <p>WK1: Dank dem Massnahmenpaket können ein sicheres und attraktives Wegnetzes, eine Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten, eine bessere Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten für den LV, bessere Zugänge zu den ÖV-Haltestellen sowie eine Verlagerung MIV – LV dank attraktiven LV-Netzen erreicht werden.</p> <p>WK2: Das Massnahmenpaket bringt einen Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum mit sich.</p> <p>WK3: Dank dem Massnahmenpaket können spezifische Unfallanhäufungen sowie eine Geschwindigkeitsreduktion erreicht werden.</p> <p>WK4: Das Massnahmenpaket bewirkt eine Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch die Verringerung des MIV-Anteils.</p>	<p><b>Bewertung der Wirkung</b></p> <p>WK1: hinreichende Wirkung</p> <p>WK2: schwache Wirkung</p> <p>WK3: bedeutende Wirkung</p> <p>WK4: hinreichende Wirkung</p>

LV-2

Neue Netzelemente



**Beschrieb Massnahmenbereich**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

Die heutigen Fuss- und Radverkehrsnetze weisen zum Teil längere Lücken auf. Sie sind teilweise durch Verkehrsknoten mit hoher MIV-Belastung oder durch topografische Hindernisse unterbrochen und haben vielfach unattraktive Querungen. Mit dem Schliessen dieser bestehenden Netzlücken im regionalen Fuss- und Veloverkehrsnetz entstehen kurze und attraktive Wege für den Alltags- und den Freizeitverkehr. Die neuen Verbindungen tragen zu einer Umlagerung des MIV auf alternative Verkehrsmittel (Fuss- und Veloverkehr, ÖV) bei.

**Massnahmen:**

Schliessen bestehender Netzlücken im regionalen Velo- und Fussverkehrsnetz, welche durch Einfallstrassen, Bahnlinien oder topografische Hindernisse gebildet werden.

Typ: infrastrukturell

Typ: nicht infrastrukturell

LV-2.1	
Neue Netzelemente unter Federführung Kanton Luzern	
<b>Massnahme LV-2.1a-3A</b>	<b>Ebikon – Root, Fussweg entlang der Ron</b>
ARE-Code: -	
<b>Beschreibung</b>	Aus- und Neubau eines Fussweges entlang der Ron (z.B. im Rahmen der Renaturierung der Ron) sowie Anbindung der Wohn- zu den Naherholungsgebieten.
<b>Federführung</b>	vif
<b>Beteiligte Stellen</b>	LuzernPlus, betroffene Gemeinden
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027)
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: 2017                      Baubeginn: ab 2019                      Inbetriebnahme: ab 2020
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung                      Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> ja                      Kap:                      KA: <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:
<b>Kosten</b>	1'540'000 Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/-50% Stand: 2016
	<b>Finanzierung:</b> Anteil Bund*                      35%                      539'000 Fr. Anteil Kanton*                      %                      Fr. Anteil Region                      %                      Fr. Anteil Gemeinde(n)*                      %                      Fr. Anteil                      %                      Fr. * Kostenteiler noch genau zu definieren
<b>Abhängigkeiten</b>	– Renaturierung der Ron
<b>Grundlagen</b>	– Renaturierung Reuss, Ron – Leitbild LuzernOst, 2015 – Kommunale Verkehrskonzepte – Masterplan Ebikon 2015
<b>Bemerkungen</b>	* Kostenteiler: Bundesanteil folgt in Zusammenhang mit der Renaturierung evtl. über eine andere Finanzierungsquelle als der Infrastrukturfonds.

LV-2.2																
Neue Netzelemente unter Federführung der Gemeinden																
<b>Massnahme LV-2.2a-3A</b>	<b>Ebikon, Risch-Löwen-Wydenhof (Weg und Passerellen)</b>															
ARE-Code:-																
<b>Beschreibung</b>	Die Verkehrsinfrastrukturen im Rontal wirken für den LV in Bezug auf die Querverbindungen z.T. stark trennend. Erstellung eines Weges mit zwei Fussgänger-Passerellen zwischen Risch, Löwen und Wydenhof (über Bahnlinie und K17) zur Verbindung von wichtigen Zielorten.															
<b>Federführung</b>	Gemeinde Ebikon															
<b>Beteiligte Stellen</b>	-															
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027)															
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: ab 2017                      Baubeginn: ab 2019                      Inbetriebnahme: ab 2020															
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung                      Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> ja                      Kap:                      KA: <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Fusswegrichtplan															
<b>Kosten</b>	2.5 Mio. Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2015															
<b>Finanzierung:</b>	<table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>35%</td> <td>875'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde(n)</td> <td>65%</td> <td>1'625'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35%	875'000 Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Region	%	Fr.	Anteil Gemeinde(n)	65%	1'625'000 Fr.	Anteil	%	Fr.
Anteil Bund	35%	875'000 Fr.														
Anteil Kanton	%	Fr.														
Anteil Region	%	Fr.														
Anteil Gemeinde(n)	65%	1'625'000 Fr.														
Anteil	%	Fr.														
<b>Abhängigkeiten</b>	-															
<b>Grundlagen</b>	- Masterplan Ebikon 2015 - Fusswegrichtplan															
<b>Bemerkungen</b>	-															

<b>Massnahme LV-2.2b-3A</b>	<b>Hergiswil, neuer Fuss-/Veloweg Allmendli</b>
ARE-Code: -	
<b>Beschreibung</b>	Neue Fuss- und Radwegverbindung zwischen Schulhaus Grossmatt und Sonnenbergstrasse.
<b>Federführung</b>	Gemeinde Hergiswil
<b>Beteiligte Stellen</b>	-
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027)

<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: 2016	Baubeginn: 2019	Inbetriebnahme: 2020
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Gestaltungsplan Allmendli	
<b>Kosten</b>	200'000 Fr. (exkl. MWSt.)	<b>Finanzierung:</b>	
	Genauigkeit: +/- 30%	Anteil Bund	35% 70'000 Fr.
	Stand: 2015	Anteil Kanton	% Fr.
		Anteil Region	% Fr.
		Anteil Gemeinde(n)	65% 130'000 Fr.
		Anteil	% Fr.
<b>Abhängigkeiten</b>	– Gestaltungsplan Allmendli		
<b>Grundlagen</b>	-		
<b>Bemerkungen</b>	Als Auflage im Gestaltungsplan Allmendli deponiert		

<b>Massnahme LV-2.2c-3C</b>	<b>Hergiswil, Renggstrasse - Kreisel Schlüssel (exkl.)</b>		
ARE-Code: -			
<b>Beschreibung</b>	Umnutzung des Zentralbahn (zb)-Trasses von der Renggstrasse bis in die Nähe des Kreisels Schlüssel zu Gunsten des LV nach der Erstellung des neuen zb-Tunnels → Erstellen eines Fuss- und Veloweges, diverse Anschlüsse zum bestehenden Netz, Brücke Steinibach erhöhen zwecks Hochwasserschutz; Grüngestaltung/Vernetzung → Naherholungsraum		
<b>Federführung</b>	Gemeinde Hergiswil		
<b>Beteiligte Stellen</b>	Zentralbahn (zb)		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019 <input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2027)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: ab 2020	Baubeginn: ab 2030	Inbetriebnahme: ab 2030
<b>Koordinationsstand</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: komm. Instrument	
<b>Kosten</b>	1'000'000 Fr. (exkl. MWSt.)	<b>Finanzierung:</b>	
	Genauigkeit: +/- 50%	Anteil Bund	35% 350'000 Fr.
	Stand: 2012	Anteil Kanton	% Fr.
		Anteil Region	% Fr.
		Anteil Gemeinde(n)	65% 650'000 Fr.
		Anteil	% Fr.
<b>Abhängigkeiten</b>	– Massnahme «ÖV-5 Doppelspuriger Eisenbahntunnel zwischen Hergiswil Matt und Hergiswil Bahnhof»		
<b>Grundlagen</b>	-		



<b>Bemerkungen</b>	Nr. AP NW 2G: LV-HE-LV2.K1
--------------------	----------------------------

<b>Massnahme LV-2.2d-3A</b>	<b>Horw, Unterführung Zentralbahn Trasse</b>		
ARE-Code: -			
<b>Beschreibung</b>	Fuss- und Radwegunterführung Zentralbahn Trasse Wegmatt-Allmendstrasse		
<b>Federführung</b>	Gemeinde Horw und zb		
<b>Beteiligte Stellen</b>	Kanton Luzern, Dienststelle vif		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019	<input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
		<input type="checkbox"/> B (2023 – 2026)	
		<input type="checkbox"/> C (ab 2027)	
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: 2015	Baubeginn: 2019	Inbetriebnahme: 2020
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M KA: M6-1	
	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:	
<b>Kosten</b>	6'500'000 Fr. (exkl. MWSt.)	<b>Finanzierung:</b>	
	Genauigkeit: +/- 30%	Anteil Bund	35% 2'275'000 Fr.
	Stand: 2015	Anteil Kanton	% Fr.
		Anteil Region	% Fr.
		Anteil Gemeinde(n)	15% 975'000 Fr.
		Anteil zb	50% 3'250'000 Fr.
<b>Abhängigkeiten</b>	-		
<b>Grundlagen</b>	Vorprojekt		
<b>Bemerkungen</b>	-		

<b>Massnahme LV-2.2e-3A</b>	<b>Luzern, Reusseggsteg (Fussgängerbrücke über die Kleine Emme)</b>		
ARE-Code: -			
<b>Beschreibung</b>	Die beiden neu entwickelten Gemeindeteile/Stadtquartiere in Luzern Nord sollen mittels einer neuen Fussgängerbrücke über die Kleine Emme verbunden werden.		
<b>Federführung</b>	Stadt Luzern, Gemeinde Emmen		
<b>Beteiligte Stellen</b>	Kanton Luzern, Dienststelle vif		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019	<input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
		<input type="checkbox"/> B (2023 – 2026)	
		<input type="checkbox"/> C (ab 2027)	
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: 2017	Baubeginn: 2019	Inbetriebnahme: 2020
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja Kap: KA:	
	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung		

	(zwingend bei A)	<input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Masterplan Luzern Nord
<b>Kosten</b>	3'000'000 Franken (exkl. MWSt.)	<b>Finanzierung:</b>
	Genauigkeit: +/- 50%	Anteil Bund 35% 1'050'000 Fr.
	Stand: 2015	Anteil Kanton % Fr.
		Anteil Region % Fr.
		Anteil Gemeinde(n) 65% 1'950'000 Fr.
		Anteil Private (ev.) % Fr.
<b>Abhängigkeiten</b>	- LE 2.3	
<b>Grundlagen</b>	- Masterplan Luzern Nord 2010	
<b>Bemerkungen</b>	-	

<b>Massnahme LV-2.2f-3B</b>	<b>Luzern, Reusssteg</b>		
ARE-Code: -			
<b>Beschreibung</b>	Fusswegverbindung über die Reuss im Bereich der bestehenden SBB-Brücke Reussmatt zum Friedental und Naherholungsgebiet Naturarena Rotsee: Die Reuss ist heute zwischen der St. Karlibrücke und der Sedelbrücke auf einer Länge von über 2 km für den Fussverkehr nicht überquerbar. Die zu schaffende Querungsmöglichkeit stärkt die Naherholungsqualität in einem heute stark belasteten Raum. Ein möglicher Lösungsansatz könnte die Erweiterung der bestehenden SBB-Brücke mit Fuss- und Veloverkehrsanlagen sein.		
<b>Federführung</b>	Stadt Luzern		
<b>Beteiligte Stellen</b>	SBB, Kanton		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019	<input type="checkbox"/> A (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
		<input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026)	
		<input type="checkbox"/> C (ab 2027)	
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: 2017	Baubeginn: ab 2023	Inbetriebnahme: ab 2024
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja	Kap: KA:
	<input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:	
<b>Kosten</b>	800'000 Franken (exkl. MWSt.)	<b>Finanzierung:</b>	
	Genauigkeit: +/- 20%	Anteil Bund 35%	280'000 Fr.
	Stand: 2015	Anteil Kanton %	Fr.
		Anteil Region %	Fr.
		Anteil Gemeinde(n) 65%	520'000 Fr.
		Anteil %	Fr.
<b>Abhängigkeiten</b>	LE-1.3-3D, LE 2.3		
<b>Grundlagen</b>	-		
<b>Bemerkungen</b>	-		

<b>Massnahme LV-2.2g-3A</b>	<b>Luzern, Reuss-Rotseeweg</b>		
ARE-Code: -			
<b>Beschreibung</b>	Fusswegverbindung zwischen Reuss und dem Naherholungsgebiet Naturarena Rotsee. Die zu schaffende Fusswegverbindung (Littau-Fluhmühle)-Reuss-Rotsee erschliesst Luzern Nord mit der Naturarena Rotsee.		
<b>Federführung</b>	Stadt Luzern		
<b>Beteiligte Stellen</b>	-		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019	<input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: 2017	Baubeginn: 2019	Inbetriebnahme: 2019
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Richtplan Fusswege Stadt Luzern	
<b>Kosten</b>	300'000 Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 20% Stand: 2015	<b>Finanzierung:</b> Anteil Bund 35% Anteil Kanton % Anteil Region % Anteil Gemeinde(n) 65% Anteil %	105'000 Fr. Fr. Fr. 195'000 Fr. Fr.
<b>Abhängigkeiten</b>	LE-1.3-3D, LE 2.3		
<b>Grundlagen</b>	Richtplan R1 Fusswege Stadt Luzern 1996 Erschliessungs- und Freiraumkonzept Friedental		
<b>Bemerkungen</b>	-		

<b>Massnahme LV-2.2h-3B</b>	<b>Luzern, Lädelistrasse (Dammdurchbruch)</b>		
ARE-Code: 1061.2.118			
<b>Beschreibung</b>	Unterführungsbauwerk für den Rad- und Fussverkehr. Der Dammbuch öffnet das Quartier Lädelistrasse zur Reuss hin und verbindet es für den Langsamverkehr direkt mit der Innenstadt.		
<b>Federführung</b>	Stadt Luzern		
<b>Beteiligte Stellen</b>	-		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019	<input type="checkbox"/> A (2019 –2022) <input checked="" type="checkbox"/> B (2023 –2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: liegt vor	Baubeginn: ab 2023	Inbetriebnahme: <i>noch offen</i>

<b>Koordinationsstand</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Richtpläne leichter Zweiradverkehr und Fusswege Luzern, Mobilitätsstrategie
<b>Kosten</b>	4'000'000 Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 30% Stand: 2010	<b>Finanzierung:</b> Anteil Bund 35% 1'400'000 Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Region % Fr. Anteil Gemeinde(n) 65% 2'600'000 Fr. Anteil % Fr.
<b>Abhängigkeiten</b>	LE 2.3	
<b>Grundlagen</b>	– Vorprojekt – Richtplan leichter Zweiradverkehr Stadt Luzern 2009 – Richtplan R1 Fusswege Stadt Luzern, November 1996; Bericht und Antrag an den Grossen Stadtrat von Luzern vom 2. Mai 2007 (StB 392) – Bericht und Antrag an den Grossen Stadtrat von Luzern vom 8. September 2010 (StB 799)	
<b>Bemerkungen</b>	– Am 16. Dezember 2010 lehnte der grosse Stadtrat eine Erhöhung des Kredits für das Projekt ab und beschloss, dieses nicht auszuführen. Der Dammdurchbruch ist nochmals zu überprüfen.	

<b>Massnahme LV-2.2i-3B</b>	<b>K13: Luzern, Reussinsel</b>		
ARE-Code: -			
<b>Beschreibung</b>	Im Gestaltungsplan 311 zur Überbauung der Reussinsel und im Richtplan R1 Fusswe- ge ist entlang der Reuss ein Fussweg vorgesehen. Dieser Weg soll auch vom Radver- kehr genutzt werden können. Langfristig ist die Erweiterung des Weges bis zur St. Kar- li-Brücke vorgesehen.		
<b>Federführung</b>	Kanton Luzern, Dienststelle vif / Stadt Luzern		
<b>Beteiligte Stellen</b>	-		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019	<input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: <i>noch offen</i>	Baubeginn: ab 2023	Inbetriebnahme: <i>noch offen</i>
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap: M KA: M6-1 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:	
<b>Kosten</b>	1'200'000 Fr. (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2012	<b>Finanzierung:</b> Anteil Bund 35% 420'000 Fr. Anteil Kanton 32.5% 390'000 Fr. Anteil Region % Fr. Anteil Gemeinde(n) 32.5% 390'000 Fr.	

	Anteil	%	Fr.
<b>Abhängigkeiten</b>	Weitere Etappen:		
	- Überbauung Reussinsel (Gestaltungsplan 311)		
	- Landerwerb oder öffentliche Fuss- und Fahrwegrechte von Privaten		
<b>Grundlagen</b>	- Radroutenkonzept 94, Ergänzung 2009		
	- Richtplan leichter Zweiradverkehr Stadt Luzern 2009		
	- Richtplan R1 Fusswege Stadt Luzern 1996		
<b>Bemerkungen</b>	-		

<b>Massnahme LV-2.2j-3B</b>	<b>Luzern, Neustadtstrasse – Inseliquai</b>		
ARE-Code: -			
<b>Beschreibung</b>	Erstellung einer Verbindung von der Neustadt zur Fruttstrasse. Die Route soll als Rad- und Fussweg bis zum Inseliquai, unter der neu erstellten Langensandbrücke hindurch, weitergeführt werden. Die Linienführung der Radroute ist abhängig von der zukünftigen Gleisnutzung und der Überbauung des Güterareals.		
<b>Federführung</b>	Stadt Luzern		
<b>Beteiligte Stellen</b>	-		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019	<input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: <i>noch offen</i>	Baubeginn: ab 2023	Inbetriebnahme: <i>noch offen</i>
<b>Koordinationsstand</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in: Richtpläne leichter Zweiradverkehr und Fusswege Luzern	
<b>Kosten</b>	2'000'000 Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/-50% Stand: 2012	<b>Finanzierung:</b> Anteil Bund 35% Anteil Kanton % Anteil Region % Anteil Gemeinde(n) 65% Anteil %	700'000 Fr. Fr. Fr. 1'300'000 Fr. Fr.
<b>Abhängigkeiten</b>	- Überbauung des Güterareals		
<b>Grundlagen</b>	- Richtplan leichter Zweiradverkehr Stadt Luzern 2009 - Richtplan R1 Fusswege Stadt Luzern 1996		
<b>Bemerkungen</b>	Die Langsamverkehrsachse auf dem ehemaligen zb-Trasse und der ESP-Steghof sind zu berücksichtigen.		

<b>Massnahme LV-2.2k-3B</b>		<b>Luzern, Reduktion der Trennwirkung des Gleiskörpers für Fuss- und Radverkehr</b>	
ARE-Code: -			
<b>Beschreibung</b>	Der Nutzungsdruck auf den Bereich rund um den Bahnhof Luzern wird durch die geplanten Entwicklungen (ESP Bahnhof, Ausbau Rösslimatt) verstärkt. Die bestehenden Bahnhofserschliessungen und -querungen können diese Zunahme nicht bewältigen. Es braucht zusätzliche Zugänge für den Fuss- und Radverkehr um den Gleiskörper zu queren.		
<b>Federführung</b>	Stadt Luzern (Tiefbauamt)		
<b>Beteiligte Stellen</b>	SBB		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019	<input type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: 2019	Baubeginn: 2023	Inbetriebnahme: 2025
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in:	
<b>Kosten</b>	5'000'000 Fr. (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 50% Stand: 2016	<b>Finanzierung:</b> Anteil Bund 35% Anteil Kanton % Anteil Region % Anteil Gemeinde(n) 65% Anteil %	1'750'000 Fr. Fr. Fr. 3'250'000 Fr. Fr.
<b>Abhängigkeiten</b>	-		
<b>Grundlagen</b>	-		
<b>Bemerkungen</b>	-		

<b>Massnahme LV-2.2I-3A</b>		<b>Ebikon – Root, Veloweg entlang der Gleise</b>	
ARE-Code: -			
<b>Beschreibung</b>	Ausbau der Verbindung Ebikon – Root entlang der Bahngleise als schnelle, direkte Alltagsveloroute (inkl. kombiniert mit Fussverkehr). Durchgehende Asphaltierung, Verbreiterung Weg zwischen Gleisen und Lagerhalle Strüby Holzbau auf mind. 3 m. Prüfen Prinzip Velostrasse (Pilotversuch ASTRA) zwischen Ebikon und Luzern. Anbindung an Wohngebiete.		
<b>Federführung</b>	LuzernPlus		
<b>Beteiligte Stellen</b>	vif, betroffene Gemeinden		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019	<input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: 2017	Baubeginn: ab 2019	Inbetriebnahme: ab 2020

<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:
<b>Kosten</b>	3'950'000 Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/-50% Stand: 2016	<b>Finanzierung:</b> Anteil Bund 35% 1'382'500 Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Region % Fr. Anteil Gemeinde(n) 65% 2'567'500 Fr. Anteil % Fr.
<b>Abhängigkeiten</b>	-	
<b>Grundlagen</b>	- Renaturierung Reuss, Ron - Leitbild LuzernOst, 2015 - Kommunale Verkehrskonzepte - Masterplan Ebikon 2015	
<b>Bemerkungen</b>	-	

<b>Massnahme LV-2.2m-3A</b>	<b>Ebikon – Gisikon, Höhenweg</b>		
ARE-Code:	-		
<b>Beschreibung</b>	Entwicklung Fussweg Rooterberg (Höhenweg)		
<b>Federführung</b>	LuzernPlus		
<b>Beteiligte Stellen</b>	Luzerner Wanderwege, betroffene Gemeinden		
<b>Priorität</b>	<input type="checkbox"/> vor 2019 <input checked="" type="checkbox"/> A (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> B (2023 – 2026) <input type="checkbox"/> C (ab 2027)	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	
<b>Realisierungshorizont</b>	Vorprojekt: 2017	Baubeginn: ab 2019	Inbetriebnahme: ab 2020
<b>Koordinationsstand</b>	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap: KA: <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in:	
<b>Kosten</b>	100'000 Franken (exkl. MWSt.) Genauigkeit: +/-50% Stand: 2016	<b>Finanzierung:</b> Anteil Bund 35% 35'000 Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Region % Fr. Anteil Gemeinde(n) 65% 65'000 Fr. Anteil % Fr.	
<b>Abhängigkeiten</b>	-		
<b>Grundlagen</b>	- Leitbild LuzernOst, 2015 - Kommunale Verkehrskonzepte		



	- Masterplan Ebikon 2015
<b>Bemerkungen</b>	-

<b>Beurteilung</b>	
<p><b>Relevanz</b></p> <p>Behebung Schwachstellen: Fehlende Netzelemente für den Fuss- und Veloverkehr (s. auch Karte Schwachstellen LV)</p> <p>Unterstützung Zukunftsbild: vollumfänglich</p> <p>Umsetzung Strategie: LV1, LV3, LV4, LV5, LV6</p>	<p><b>Qualitative Bewertung:</b></p> <p><input type="checkbox"/> sehr grosse Relevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> grosse Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Relevanz</p> <p><input type="checkbox"/> geringe Relevanz</p>
<p><b>Wirkung</b></p> <p>WK1: Dank dem Massnahmenpaket können ein sicheres und attraktives Wegnetzes, eine bessere Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten für den LV, bessere Zugänge zu den ÖV-Haltestellen sowie eine Verlagerung MIV – LV dank attraktiven LV-Netzen erreicht werden.</p> <p>WK2: Das Massnahmenpaket bringt einen Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum mit sich.</p> <p>WK3: Eine Erhöhung der Sicherheit dank separater LV-Führung sowie eine Verringerung spezifischer Unfallanhäufungen können erreicht werden.</p> <p>WK4: Das Massnahmenpaket bewirkt eine Reduktion der Lärm- und Luftbelastung durch Verringerung des MIV-Anteils.</p>	<p><b>Bewertung der Wirkung</b></p> <p>WK1: hinreichende Wirkung</p> <p>WK2: schwache Wirkung</p> <p>WK3: bedeutende Wirkung</p> <p>WK4: hinreichende Wirkung</p>