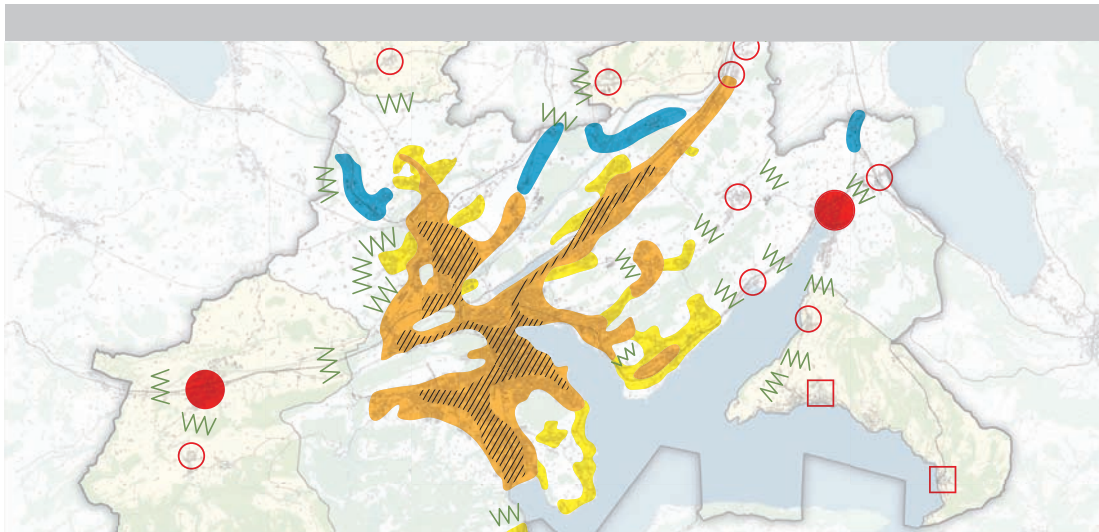


## Kanton Luzern

### Agglomerationsprogramm Luzern, 2. Generation

FASSUNG FÜR DIE MITWIRKUNG VOM 15. SEPTEMBER BIS 14. NOVEMBER 2011



Zukunftsbild 2030:  
Siedlungsstruktur  
Agglomeration  
Luzern

#### Massnahmenblätter

Verabschiedet vom Regierungsrat  
am 30. August 2011

## **Massnahmenblätter**

<b>Massnahmen Siedlung, Raumordnung, Landschaft, Umwelt</b>	<b>3</b>
<b>Massnahmen Gesamtverkehr Agglomerationszentrum Luzern</b>	<b>57</b>
<b>Massnahmen öffentlicher Verkehr</b>	<b>63</b>
<b>Massnahmen motorisierter Individualverkehr</b>	<b>91</b>
<b>Massnahmen Langsamverkehr</b>	<b>109</b>
<b>Massnahmen weitere Mobilitätsbereiche</b>	<b>139</b>

Massnahmen Siedlung, Raumordnung, Landschaft, Umwelt

M x.y

Umnutzungsgebiete Arbeiten



Siedlungsbegrenzungen



Umnutzungsgebiete mit Wohnanteil



Kern- und Kernergänzungsraum



Sanierungsgebiete Wohnen



Wohngebiete für exklusive Bedürfnisse

Zukunftsbild 3b „Bild Wohnen“ – Umnutzungsgebiete mit Wohnanteil

Massnahmenbeschrieb

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

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

**Massnahme:**

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

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

**Typ: infrastrukturell**

**Typ nicht infrastrukturell**

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

**Federführung:**

Agglomerationsgemeinden

**Beteiligte Stellen:**

Ortsplaner, LuzernPlus, rawi, vif, Denkmalpflege; Grundeigentümer, Stiftung Wirtschaftsförderung WFLU

**Realisierung**

**Vorgehen/Meilensteine**

Vgl. oben unter Massnahme: schrittweise Umsetzung gestützt auf die Siedlungsleitbilder und Ortsplanungen der Agglomerationsgemeinden

**Priorität:**

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

**Realisierungshorizont:**

Vorprojekt:  
 Baubeginn:  
 Inbetriebnahme:

**Koordinationsstand**

- Vororientierung
  - Zwischenergebnis
  - Festsetzung (zwingend bei A)
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ja Kap S2 Massn. S2-2, S2-3
  - nein > Verankerung in reg./komm. Instr
-

<b>Kosten</b>			
<b>Kosten:</b>	<b>Kostenteiler:</b>		
Noch offen; ist teilweise Bestandteil der Kosten der Ortsplanungsrevision und hängt wesentlich ab von spezifischen Gegebenheiten in den einzelnen Umnutzungsgebieten.	Anteil Bund	%	Fr.
	Anteil Kanton	%	Fr.
	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Anteil Dritte	%	Fr.

<b>Beurteilung</b>
Nutzen: -
WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -

<b>Sonstiges</b>
<b>Literatur / Grundlagendokumente:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kantonaler Richtplan, S2-2, S2-3</li> <li>- Arbeitshilfe „Kommunale Siedlungsleitbilder“, rawi, Juli 2011</li> <li>- Arbeitshilfe „Ortsplanungen mit Bebauungskonzepten, rawi, Juli 2011</li> <li>- Wegleitung „Abstimmung Siedlung und Verkehr“, BUWD, Dezember 2009</li> </ul>
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b>
-

M x.y

## Nachverdichtung



### Zentrumsverdichtung

Nebst den in dieser Karte dargestellten Gebieten kommen für Nachverdichtungen auch die Basel-/Bernstrasse in Luzern, die Gerliswilstrasse und das Meierhöfliquartier in Emmen sowie generell locker bebaute Wohnzonen (z.B. W2) in verschiedenen Gemeinden in Frage.

### Massnahmenbeschreibung

#### Ausgangslage / Zielsetzung:

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

#### Massnahme:

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

1. Die Gebiete mit relevantem Nachverdichtungspotenzial sind durch die Gemeinde bzw. den zuständigen Ortsplaner zu ermitteln und die entsprechenden Perimeter sind festzulegen sowie im kommunalen Siedlungsleitbild (vgl. KRP 09 S1-3 sowie Arbeitshilfe „Kommunales Siedlungsleitbild“ vom Juli 2011) zu verankern.
2. Das rechnerisch vorhandene Verdichtungspotenzial ist zu analysieren aufgrund von Dichteberechnungen (theoretisch zulässig gemäss BZR, tatsächlich realisiert gemäss Plänen oder Abschätzungen)

3. Das sinnvoll realisierbare Verdichtungspotenzial ist – unter Berücksichtigung der städtebaulichen, gestalterischen und sozialen Aspekte - zu ermitteln, anhand von Quartierverdichtungsstudien und allenfalls Bebauungskonzepten
4. Gestützt darauf können allenfalls zweckmässige Umzonungen geprüft werden
5. Gestützt auf die Quartierverdichtungsstudien sollen im BZR insbesondere auch Mindestdichten festgelegt werden (z.B. Mindestgeschosszahl, Mindesthöhe) (vgl. auch KRP 09 S2-3 und auch PBG-Revision 2010-2013).
6. Zudem soll ein Nachverdichtungsbonus geprüft und wennmöglich im BZR festgelegt werden (Beispiel: 30% Bonus wenn zusätzliche Wohnung realisiert wird und die übrigen Zonenbestimmungen eingehalten werden)
7. Darüberhinaus können allenfalls die Planungsverfahren und Rahmenbedingungen zur Nachverdichtung in den kommunalen Reglementen spezifisch verankert werden (Beispiel: Nutzungserleichterungen bei Vorhandensein eines kommunalen Masterplanes oder Richtplanes)
8. Schliesslich können und sollen auch massgeschneiderte kommunale Sondernutzungsplanungen (Bebauungspläne oder Gestaltungspläne festgelegt werden (vgl. auch PBG-Revision 2010-2013), diese allenfalls verbunden mit der Pflicht zu Konkurrenzverfahren).

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

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

<b>Federführung:</b> Agglomerationsgemeinden, im Rahmen ihrer Ortsplanungsrevisionen	<b>Beteiligte Stellen:</b> Ortsplaner, spezialisiertes Büro, rawi, Denkmalpflege
---	---

**Realisierung**

**Vorgehen/Meilensteine**  
 Vgl. oben unter Massnahme: schrittweise Umsetzung gestützt auf die Ortsplanungen der Agglomerationsgemeinden

<b>Priorität:</b> <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023)	<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 S2    Massn. S2-3 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----
--	---	---

**Kosten**

<b>Kosten:</b> Noch offen; ist teilweise Bestandteil der Kosten der Ortsplanungsrevision und hängt wesentlich ab von spezifischen Gegebenheiten in den einzelnen Nachverdichtungsgebieten.	<b>Kostenteiler:</b> Anteil Bund                      %                      Fr. Anteil Kanton                    %                      Fr. Anteil Gemeinde                %                      Fr. Anteil Dritte                      %                      Fr.
---	--

<b>Beurteilung</b>
Nutzen: -  WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -
<b>Sonstiges</b>
<b>Literatur / Grundlagendokumente:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Kantonaler Richtplan, S2-3</li><li>- Arbeitshilfe „Kommunale Siedlungsleitbilder“, rawi, Juli 2011</li><li>- Arbeitshilfe „Ortsplanungen mit Bebauungskonzepten, rawi, Juli 2011</li><li>- Beispielsammlung „Verdichtete Wohnsiedlungen“, ARP Luzern, Juli 2001</li></ul>
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> -



M x.y

## Bauzonenreserven mit optimierter Dichte



### Zentralstrasse Ebikon

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

### Massnahmenbeschreibung

#### Ausgangslage / Zielsetzung:

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

#### Massnahme:

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

1. Die rechtskräftigen Bauzonenreserven bzw. deren Dichtemass ist im Rahmen von Ortsplanungsrevisionen zu überprüfen aufgrund der jetzigen und der künftigen öV-Angebotsstufen sowie aufgrund der bebauten Umgebung udgl.
2. Gestützt darauf ist das massgebende Dichtemass in geeigneten Gebieten angemessen zu erhöhen unter Berücksichtigung einer guten Qualität; wenn möglich sind dabei Mindestmasse festlegen (Mindestgeschosszahl, Mindestgebäudehöhen, Mindestanteil Nutzungen) (vgl. auch PBG-Revision 2010-2013)
3. In diesem Zusammenhang sollen auch Umzonungen geprüft werden (z.B. entlang von Hauptstrassen anstelle von Wohnzonen neu Mischzonen mit höherer Dichte und höherer Lärmempfindlichkeitsstufe)
4. Darüber hinaus können allenfalls die Planungsverfahren und Rahmenbedingungen im Hinblick auf eine optimierte Dichte in den kommunalen Reglementen spezifisch verankert werden (Beispiel: Nutzungserleichterungen für den Fall, dass nach einem kommunalen Masterplan oder Richtplan gebaut wird: Stadt Luzern, Zentrumszone Ortsteil Littau)
5. In wichtigen Arealen (grossflächige Bauzonenreserven oder solche an zentraler Lage) sollen Testplanungen durchgeführt werden zur Ermittlung der optimalen Dichte und Nutzung; anschliessend erfolgt die verbindliche Sicherung dieser Planung in der Regel mit Sondernutzungsplänen (Bebauungspläne, Gestaltungspläne) (vgl. Arbeitshilfe „Ortsplanungen mit Bebauungskonzepten“, rawi, Juli 2011 sowie auch PBG-Revision 2010-2013).

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

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

<b>Federführung:</b> Agglomerationsgemeinden, im Rahmen ihrer Ortsplanungsrevisionen	<b>Beteiligte Stellen:</b> Ortsplaner, rawi, Denkmalpflege, ev. Testplanungsteams
---	--

**Realisierung**

**Vorgehen/Meilensteine**  
 vgl. oben unter Massnahme: schrittweise Umsetzung gestützt auf die Ortsplanungen der Agglomerationsgemeinden

<b>Priorität:</b> <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023)	<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 S1, R7 Massn. S1-5, R7-2 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----
--	---	---

**Kosten**

<b>Kosten:</b> Noch offen; ist teilweise Bestandteil der Kosten der Ortsplanungsrevision und hängt wesentlich ab von spezifischen Gegebenheiten in den einzelnen unüberbauten Gebieten, die bzgl. Dichte optimiert werden sollen.	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3"><b>Kostenteiler:</b></td> </tr> <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 Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Dritte</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	<b>Kostenteiler:</b>			Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	Anteil Dritte	%	Fr.
<b>Kostenteiler:</b>																
Anteil Bund	%	Fr.														
Anteil Kanton	%	Fr.														
Anteil Gemeinde	%	Fr.														
Anteil Dritte	%	Fr.														

**Beurteilung**

Nutzen:  
-

WK1:  
WK2:  
WK3:  
WK4:

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:  
-

<b>Sonstiges</b>
<b>Literatur / Grundlegendokumente:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Kantonaler Richtplan, S1-5, R7-2</li><li>- Arbeitshilfe „Ortsplanungen mit Bebauungskonzepten, rawi, Juli 2011</li><li>- Beispielsammlung „Verdichtete Wohnsiedlungen“, ARP Luzern, Juli 2001</li></ul>
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> <p>-</p>

M x.y

**Realisierung von Überbauungen fördern**



Seetalplatz, Emmen

**Massnahmenbeschrieb**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

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

**Massnahme:**

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

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

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

Typ: infrastrukturell

Typ nicht infrastrukturell

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

**Federführung:**

Agglomerationsgemeinden, im Rahmen ihrer Ortsplanungsrevisionen

**Beteiligte Stellen:**

Ortsplaner, spezialisiertes Büro, rawi, Jurist

**Realisierung**

**Vorgehen/Meilensteine**

Vgl. oben unter Massnahme: stetige und schrittweise Umsetzung, gestützt auf die Ortsplanungen der Agglomerationsgemeinden

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

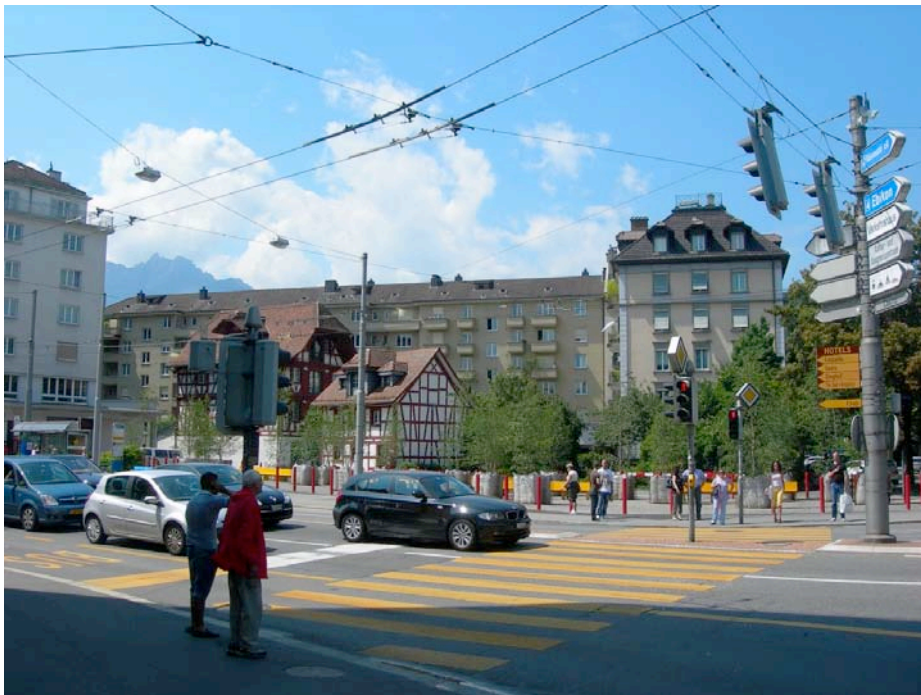
Kosten															
<b>Kosten:</b> Noch offen; ist teilweise Bestandteil der Kosten der Ortsplanungsrevision und hängt wesentlich ab von spezifischen Gegebenheiten auf den einzelnen Parzellen, die verfügbar gemacht werden sollen.	<b>Kostenteiler:</b> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <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;">%</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 Dritte</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>			Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	Anteil Dritte	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.													
Anteil Kanton	%	Fr.													
Anteil Gemeinde	%	Fr.													
Anteil Dritte	%	Fr.													

Beurteilung
Nutzen: -  WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -

Sonstiges
<b>Literatur / Grundlagendokumente:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kantonaler Richtplan, S2-1 und S2-2</li> <li>- Arbeitshilfe „Ortsplanungen mit Bebauungskonzepten, rawi, Juli 2011</li> <li>- Empfehlung „Landumlegung als Mittel der Ortsplanung“, Baudepartement, April 1990</li> </ul>
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> -

M x.y

## Schlüsselarealplanungen



### **Pilatusplatz Stadt Luzern mit abgebrochenem Restaurant Schmiede**

Nebst dem hier dargestellten Beispiel Pilatusplatz sind künftige Schlüsselarealplanungen beispielsweise auch an folgenden Standorten denkbar: Ebikon Bahnhof, Ebikon Halten, Luzern ESP Bahnhof / Gleisfeld / Rösslimatt, Luzern Steghof, Luzern Fluhmühle, Luzern Täschmatte (Reussbühl), Emmen Meierhöfli.

## Massnahmenbeschreibung

### **Ausgangslage / Zielsetzung:**

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

### **Massnahme:**

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

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

Beispiel 1: **durchgeführte Masterplanung Stadtzentrum Luzern Nord:** [www.luzern-nord.lu.ch](http://www.luzern-nord.lu.ch)

Beispiel 2: **Zentrumsplanung Horw:**  
[www.horw.ch/de/aktuelles/projekte/welcome.php?action=showobject&object\\_id=6692](http://www.horw.ch/de/aktuelles/projekte/welcome.php?action=showobject&object_id=6692)

Beispiel 3: **erweiterte Schlüsselarealplanung Pilatusplatz (und Pilatusstrasse)**

- gestützt auf dringliche Abklärungen bezüglich der kurzfristigen Busoptimierung unter dem Lead vif (vgl. Massnahme unter Kap. 6.3) soll der künftig erforderliche Strassenraum am Pilatusplatz und der Pilatusstrasse verifiziert werden und anschliessend die für den Pilatusplatz bestehende Testplanung der Stadt überprüft und ggf angepasst werden.
- Beteiligte: Stadtentwicklung, TBA, vif, rawi, VVL, Externes Fachbüro etc. (Lead noch offen)

Beispiel 4: **neue Schlüsselarealplanung Bahnhof Ebikon als Teil des Masterplanes Zentrum mit Bushof und Gestaltung „Wahlknoten ÖV“** inkl. städtebaulicher Verdichtung und Freiraumgestaltung

- gestützt auf noch zu erarbeitenden Masterplan Zentrum und Agglomobil Due
- Beteiligte: Gemeinde Ebikon (Lead), vif, rawi, VVL, SBB, LuzernPlus

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

Zuständigkeiten (Organisation, Namen, Adresse, Tel, Mail)	
<b>Federführung:</b> Agglomerationsgemeinden mit Schlüsselarealen gemäss obiger Karte	<b>Beteiligte Stellen:</b> Ortsplaner, spezialisierte Büros für Testplanungen, rawi, vif, VVL, Denkmalpflege, LuzernPlus, kommunale Fachstellen

Realisierung		
<b>Vorgehen/Meilensteine</b> Vgl. oben unter Massnahme: schrittweise Umsetzung der Schlüsselarealplanungen		
<b>Priorität:</b> <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<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, S2 Massn. R7-2, S2-2 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----

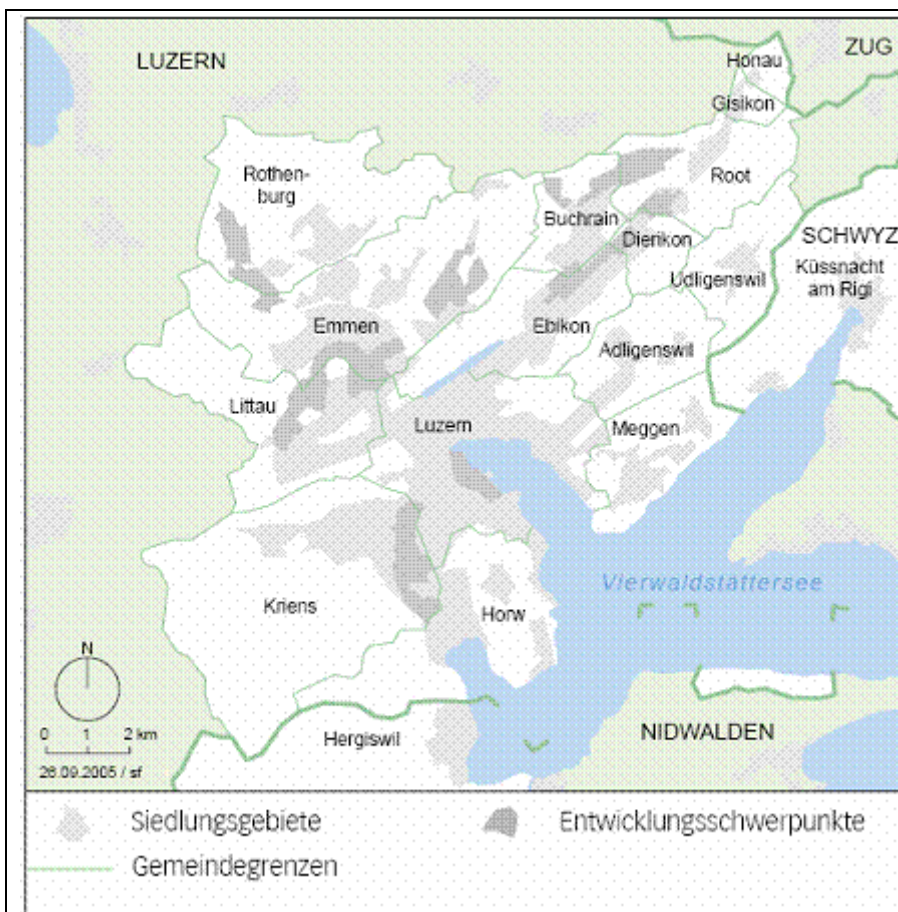
Kosten																			
<b>Kosten:</b> Schlüsselarealplanungen inkl. Testplanungsverfahren: ca. 0.2 bis 0.5 Mio Fr, je nach konkreter Situation.	<b>Kostenteiler:</b> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 10%;">%</td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 20%;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td></td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td></td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Dritte</td> <td>%</td> <td></td> <td>Fr.</td> </tr> </table>			Anteil Bund	%		Fr.	Anteil Kanton	%		Fr.	Anteil Gemeinde	%		Fr.	Anteil Dritte	%		Fr.
Anteil Bund	%		Fr.																
Anteil Kanton	%		Fr.																
Anteil Gemeinde	%		Fr.																
Anteil Dritte	%		Fr.																

<b>Beurteilung</b>
Nutzen: -  WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -
<b>Sonstiges</b>
<b>Literatur / Grundlagendokumente:</b> – Kantonaler Richtplan, R7-2, S2-2 und S2-3 – Arbeitshilfe „Ortsplanungen mit Bebauungskonzepten, rawi, Juli 2011
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> – <a href="http://www-luzern-nord.lu.ch">www-luzern-nord.lu.ch</a>



M x.y

**Regionales Flächenmanagement für Arbeitszonen**



**Entwicklungsschwerpunkte der Agglomeration Luzern**  
 Richtplan Kanton Luzern

**Massnahmenbeschreibung**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

Innerhalb der Agglomeration Luzern gibt es diverse Arbeitszonen, teilweise grossflächig und/oder an gut (öV-) 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 für Arbeitszonen nur noch im Falle von bedarfsgerechten Erweiterungen von bestehenden Betrieben oder für das Schliessen von Baulücken oder zweckmässigen Arrondierungen erforderlich sein sollen.

**Massnahme:**

Das regionale Flächenmanagement für Arbeitszonen stützt sich auf folgende Elemente und Schritte:

1. Der Regionale Entwicklungsträger LuzernPlus setzt für die drei Gebiete Luzern Süd, Luzern Nord und Luzern Ost bis spätestens 2012 je einen Gebietsmanager bzw. eine Gebietsmanagerin ein, der bzw. die sich anschliessend schwergewichtig als zentrale Koordinationsstelle Projekte initiiert und vorantreibt sowie Investoren, Grundeigentümer, Realisierungsträger und Behörden vernetzt. Die Gebietsmanager kennen die Areale und Potenziale in Ihrem jeweiligen Gebiet bestens und können für verschiedene Herausforderungen Lösungen anstreben.
2. Erweiterungsbedürfnisse von (Gross)Unternehmungen sollen möglichst frühzeitig durch die Wirtschaftsförderung Luzern antizipieren und zusammen mit dem Gebietsmanager von LuzernPlus weiter koordiniert werden. Dabei sind prioritär die Erweiterungsmöglichkeiten am bestehenden Firmenstandort zu untersuchen; sollte dies nicht möglich sein, so sollen Alternativstandorte in bestehenden Arbeitszonenreserven innerhalb der Agglomerationen im Vordergrund stehen

<p>3. Für ansiedlungsinteressierte Unternehmungen von ausserhalb stellt die Wirtschaftsförderung als erste Ansprechstelle im Vordergrund und bietet in Koordination mit den Gebietsmanagern von Luzern Plus geeignete Areale bzw. unüberbaute Bauzonenreserven an. Konkretisiert sich eine Ansiedlung, so kann der zuständige Gebietsmanager von Luzern Plus die weiteren – auch raumplanerischen Aspekte wie zum Beispiel Sondernutzungsplanungen – unterstützen.</p> <p>4. Die im kantonalen GIS vorhandenen Daten über die unüberbauten Arbeitszonen werden vom rawi in regelmässigen Abständen der Wirtschaftsförderung und LuzernPlus zur Verfügung gestellt; diese können die Daten beispielsweise mit eigene Gebietskenntnissen und Eignungskriterien ergänzen sowie für das Standortmarketing, für Ansiedlungen etc verwenden.</p>	
<input type="checkbox"/> <b>Typ: infrastrukturell</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>Typ nicht infrastrukturell</b>

Zuständigkeiten (Organisation, Namen, Adresse, Tel, Mail)	
<p><b>Federführung:</b>                  LuzernPlus als Regionaler Entwicklungsträger</p>	<p><b>Beteiligte Stellen:</b>                  Agglomerationsgemeinden, Stiftung Wirtschaftsförderung Luzern WFLU, rawi, vif, Grundeigentümer, Investoren</p>

Realisierung		
<p><b>Vorgehen/Meilensteine</b>                  Vgl. oben unter Massnahme</p>		
<p><b>Priorität:</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<p><b>Realisierungshorizont:</b></p> Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	<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 checked="" type="checkbox"/> ja      Kap S6    Massn. S6-2 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----

Kosten													
<p><b>Kosten:</b>                  Pro Gebietsmanagement müssen jährlich zwischen 100'000 und 150'000 Fr. eingesetzt werden</p>	<p><b>Kostenteiler:</b></p> <table> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Dritte</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	Anteil Dritte	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.											
Anteil Kanton	%	Fr.											
Anteil Gemeinde	%	Fr.											
Anteil Dritte	%	Fr.											

<b>Beurteilung</b>
Nutzen: -  WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -

<b>Sonstiges</b>
<b>Literatur / Grundlagendokumente:</b> – Kantonaler Richtplan, S6-2
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> -

M x.y

## Verkehrsentensive Einrichtungen



Visualisierung des Projekt Ebisquare in Ebikon

### Massnahmenbeschreibung

#### Ausgangslage / Zielsetzung:

Das Vorgehen für die Planung und Realisierung von verkehrsentensiven 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 verkehrsentensiven Einrichtungen weder eine absolute Positivplanung (welches sind die Areale, auf den 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.

#### Massnahme:

Verkehrsentensive Einrichtungen werden gestützt auf S8-2 des KRP09 sowie die Wegleitung Abstimmung Siedlung und Verkehr geprüft und gegebenenfalls verträglich ermöglicht, gestützt auf die folgenden Aspekte und Zuständigkeiten:

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

Ebenfalls wesentlichen verkehr generierende Vorhaben z.B. des Detailhandels (Discounter udgl.) müssen grundsätzlich gestützt auf KRP 09 S2-4 resp. den regionalen und kommunalen Vorgaben beurteilt werden.

Aus diesen Aspekten und Zuständigkeiten wurde folgender grober Beurteilungsraster für alle Beteiligten entwickelt, der

nun bei konkreten Projekten anzuwenden ist:

- Verkehrsintensive Nutzungen wie Einkaufszentren und Fachmärkte mit einer Fahrtenerzeugung von 15 Fahrten DTV pro 100 m<sup>2</sup> anrechenbare Geschossfläche oder mehr werden als in der Regel problematisch für das Gesamtverkehrssystem betrachtet; demzufolge muss ihre Verträglichkeit für das Verkehrssystem mittels aussagekräftigem Gutachten nachgewiesen und – wo entsprechende Nutzungen gemäss aktuellen kommunalen Zonenplänen nicht ausgeschlossen sind - eine Sondernutzungsplanung erstellt werden (vgl. nachfolgende Tabelle).
- Die übrigen Nutzungen mit weniger als 15 Fahrten DTV pro 100 m<sup>2</sup> anrechenbare Geschossfläche (Wohnen, Büro / Dienstleistung, Hotel, Bildung udgl) sollen grundsätzlich bewilligungsfähig sein. Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit ist dabei gemäss der nachfolgenden Tabelle nachzuweisen.
- Übersicht über die notwendigen Beurteilungsgrundlagen:

<i>Nutzung mit</i>	<b>Zulässigkeit der Nutzung</b>	<b>Verkehrsnachweis</b>	
		<b>Kantonsstrassen / Nationalstrassenanschlüsse</b>	<b>Gemeindestrassen</b>
< 15 Fahrten DTV / 100m <sup>2</sup> aGF	zulässig	Verkehrsnachweis betreffend der sicherheitsmässigen und verkehrlichen Auswirkungen	Beurteilung im Einzelfall
≥ 15 Fahrten DTV / 100m <sup>2</sup> aGF	Grundsätzlich nicht zulässig. Kann jedoch – wo entsprechende Nutzungen gemäss aktuellen kommunalen Zonenplänen nicht ausgeschlossen sind - im Rahmen einer Sondernutzungsplanung (BP/GP) die Verträglichkeit der verkehrlichen Auswirkungen auf das Strassennetz nachgewiesen werden, so ist die Nutzung zulässig.	Verkehrsgutachten betreffend der sicherheitsmässigen und verkehrlichen Auswirkungen auf das Strassennetz.	

Gestützt auf diesen Raster können die Gemeinden ihre nutzungsplanerischen Festlegungen treffen (bzw. haben dies bereits mehrheitlich gemacht, insbesondere in ihren Arbeitszonen).

Im künftigen Stadtzentrum Luzern Nord wurden die detaillierten Abklärungen bereits im Rahmen der Masterplanung getroffen, hier sind Verkehrsintensive Einrichtungen innerhalb des Masterplangebiets aufgrund der Verkehrsverträglichkeit nicht möglich.

Typ: infrastrukturell

Typ nicht infrastrukturell

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

**Federführung:**

LuzernPlus als Regionaler Entwicklungsträger

**Beteiligte Stellen:**

Agglomerationsgemeinden, Stiftung Wirtschaftsförderung Luzern WFLU, rawi, vif, uwe, Grundeigentümer, Investoren

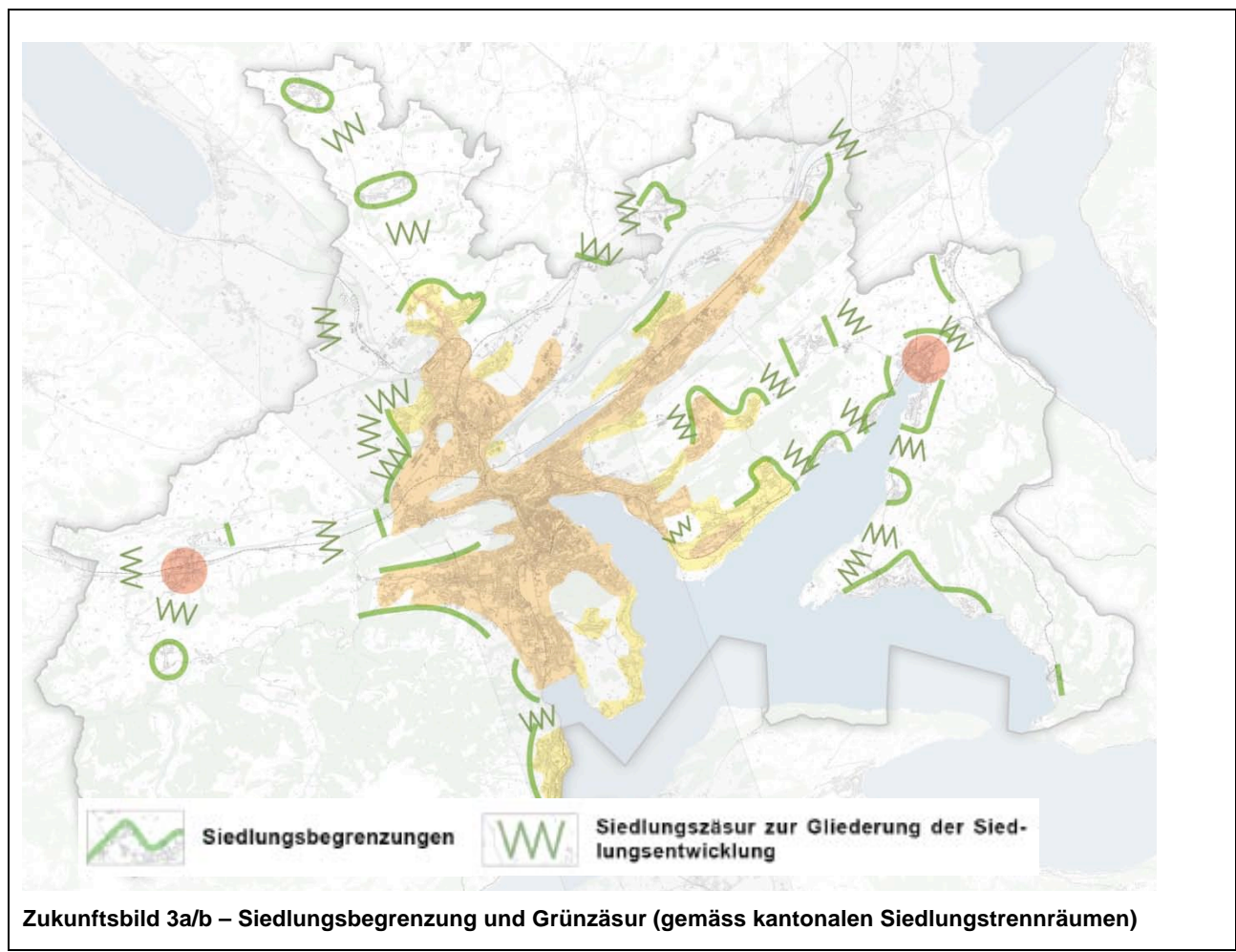
Realisierung		
<b>Vorgehen/Meilensteine</b>		
Vgl. oben unter Massnahme		
<b>Priorität:</b> <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023)	<b>Realisierungshorizont:</b> Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	<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 S8    Massn. S8-2, S8-3 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----

Kosten													
<b>Kosten:</b> Noch offen, da projektspezifisch	<b>Kostenteiler:</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 Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Dritte</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	Anteil Dritte	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.											
Anteil Kanton	%	Fr.											
Anteil Gemeinde	%	Fr.											
Anteil Dritte	%	Fr.											

Beurteilung
Nutzen: -
WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -

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

**M x.y**  
**Kommunale Siedlungsbegrenzungen**



<b>Massnahmenbeschreibung</b>	
<b>Ausgangslage / Zielsetzung:</b> Die Siedlungstrennräume gemäss kantonalem Richtplan und die Siedlungsbegrenzungen gemäss Zukunftsbild 2030 (vgl. Kap. 4) legen die übergeordneten und langfristigen Siedlungsbegrenzungen fest. Gestützt darauf sollen alle Gemeinden im Rahmen ihrer Siedlungsleitbilder die – wenn möglich enger bzw. konkret gefassten - kommunalen Siedlungsbegrenzungslinien festlegen.	
<b>Massnahme:</b> Die Gemeinden beachten die kantonalen Siedlungstrennräume sowie die regional im Zukunftsbild 2030 festgelegten Siedlungsbegrenzungen und konkretisieren diese im Rahmen der Erarbeitung ihrer kommunalen Siedlungsleitbilder wenn möglich zu engeren kommunalen Siedlungsbegrenzungen. Damit wird aufgezeigt, in welche Richtungen das heutige Siedlungsgebiet langfristig nicht ausgedehnt werden soll. Namentlich Fruchfolgeflächen sind bestmöglich zu erhalten und die Erschliessungsgunst ÖV bei Siedlungserweiterungen zu beachten. Bei dieser Erarbeitung kann die Arbeitshilfe „Kommunale Siedlungsleitbilder“, rawi, Juli 2011, herangezogen werden. Nach der Festlegung der kommunalen Siedlungsbegrenzungen sind diese in den nachfolgenden Richt- und Nutzungsplanungen zu beachten.	
<input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten (Organisation, Namen, Adresse, Tel, Mail)	
<b>Federführung:</b> Agglomerationsgemeinden, Gemeinden im Agglomerationsumland	<b>Beteiligte Stellen:</b> Ortsplaner, LuzernPlus, rawi

Realisierung		
<b>Vorgehen/Meilensteine</b> Vgl. oben unter Massnahme: Umsetzung im Rahmen der Erarbeitung der kommunalen Siedlungleitbilder		
<b>Priorität:</b> <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023)	<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 S1    Massn. S1-3 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----

Kosten			
<b>Kosten:</b> Im Rahmen der Erarbeitung der Ortsplanungsrevisionen	<b>Kostenteiler:</b>		
	Anteil Bund	%	Fr.
	Anteil Kanton	%	Fr.
	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Anteil Dritte	%	Fr.

Beurteilung
Nutzen: -
WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -



<b>Sonstiges</b>
<b>Literatur / Grundlegendokumente:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Kantonaler Richtplan, S1-1 bis S1-3</li><li>- Arbeitshilfe „Kommunale Siedlungsleitbilder“, rawi, Juli 2011</li></ul>
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> <p>-</p>

M x.y

## Neueinzonungen



Neueinzonungen bzw. Erweiterungen

### Massnahmenbeschreibung

#### Ausgangslage / Zielsetzung:

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

#### Massnahme:

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

1. KRP 09 S1-3, S1-4 und S1-5, namentlich ausgeschöpfte Reserven und Bedarf, sind erfüllt
2. für den Bedarf sind auch die verschiedenen Entwicklungsprioritäten gemäss Zukunftsbild relevant:  
Entwicklungsprioritäten 1a, 1b, 1c, 2 und 3:  
Gebiete / Gemeinden mit Entwicklungsprioritäten 1a und 1b können / sollen vergleichsweise überdurchschnittliches Wachstum aufweisen,  
solche mit Entwicklungspriorität 3 (ausserhalb Agglomerationsperimeter) unterdurchschnittlich bis maximal durchschnittlich
3. ausreichende bzw. Mindest-Dichten (Mindestgeschosszahl, Mindesthöhen, Mindestanteil Nutzungen) als Vorgabe (vgl. auch PBG-Revision 2010-2013)
4. (hinreichende bis) gute öV-Erschliessung (gemäss GIS-Analyse der aktuellen und künftigen öV-Angebotsstufen)
5. wenn möglich keine Beanspruchung von Fruchtfolgefleichen oder andernfalls – gestützt auf bodenkundliche Untersuchungen - Rekrutierung von neuen FFF im Sinne einer teilweisen oder ganzen Kompensation
6. Verträge mit Regelung der Erschliessung und Überbauung gemäss KRP S1-6 mit optionalem Vorkaufsrecht (vgl. auch PBG-Revision 2010-2013) oder ev. Verzicht auf materielle Entschädigung bei Auszonung, falls nicht innert nützlicher Frist das neu eingezonte Gebiet überbaut wird.
7. kompensatorische Auszonungen prüfen gemäss KRP 09 S1-5, insbesondere an peripheren, schlecht öV-

erschlossenen Lagen oder wenn bei der Einzonung Fruchtfolgeflächen betroffen sind Zudem können die Gemeinden verlangen: – Konkurrenzverfahren an bedeutenden Lagen und für grosse Flächen – Konzepte vor Neueinzonungen (vgl. Arbeitshilfe „Ortsplanungen mit Bebauungskonzept“, rawi, Juli 2011) zwecks guter Qualität und ausreichender baulicher Qualität sowie Sicherung mit Sondernutzungsplanungen	
<input type="checkbox"/> <b>Typ: infrastrukturell</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>Typ nicht infrastrukturell</b>

Zuständigkeiten (Organisation, Namen, Adresse, Tel, Mail)	
<b>Federführung:</b> Agglomerationsgemeinden und Gemeinden im Agglomerationsumland, im Rahmen ihrer Ortsplanungsrevisionen	<b>Beteiligte Stellen:</b> Ortsplaner, rawi, lawa, LuzernPlus

Realisierung		
<b>Vorgehen/Meilensteine</b> Vgl. oben unter Massnahme: schrittweise Umsetzung gestützt auf die Ortsplanungsrevisionen		
<b>Priorität:</b> <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<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 S1    Massn. S1-5, S1-4 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----

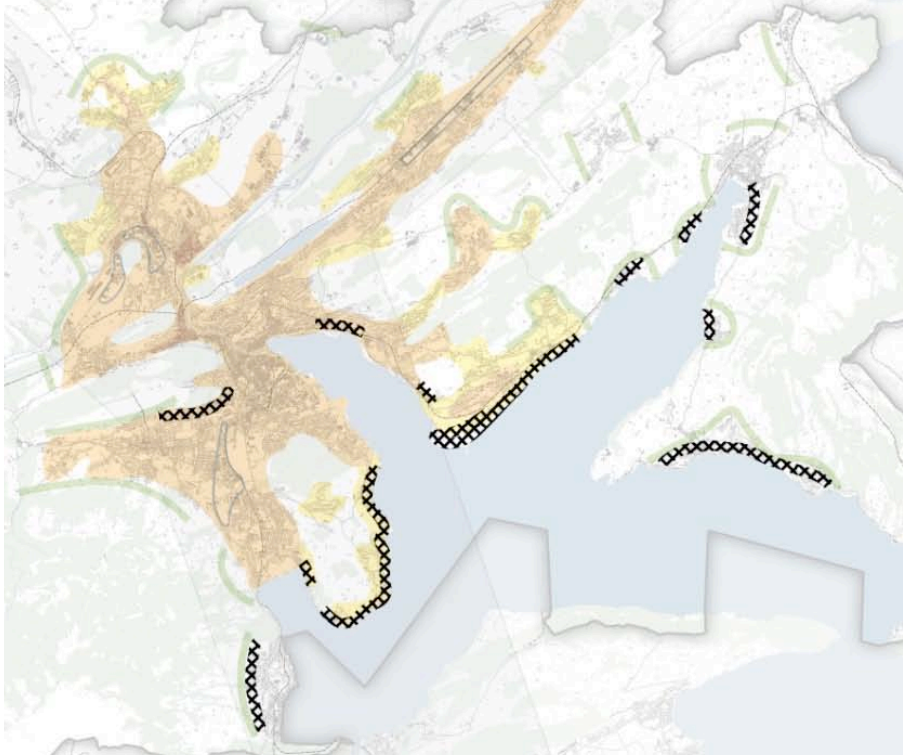
Kosten													
<b>Kosten:</b> Noch offen; ist teilweise Bestandteil der Kosten der Ortsplanungsrevision und hängt wesentlich ab von spezifischen Gegebenheiten in den einzelnen Neueinzonungsgebieten.	<b>Kostenteiler:</b> <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Dritte</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	Anteil Dritte	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.											
Anteil Kanton	%	Fr.											
Anteil Gemeinde	%	Fr.											
Anteil Dritte	%	Fr.											

Beurteilung
Nutzen: -  WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -

<b>Sonstiges</b>
<p><b>Literatur / Grundlagendokumente:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Kantonaler Richtplan, S1-3 bis S1-6, R7-2, L6-2</li><li>- Arbeitshilfe „Kommunale Siedlungsleitbilder“, rawi, Juli 2011</li><li>- Arbeitshilfe „Ortsplanungen mit Bebauungskonzepten, rawi, Juli 2011</li><li>- Wegleitung „Abstimmung Siedlung und Verkehr“, BUWD, Dezember 2009</li></ul>
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p> <p>-</p>

M x.y

**Exklusive Wohnlagen**



Wohngebiete für exklusive Bedürfnisse

**Zukunftsbild 3b „Bild Wohnen“**

**Massnahmenbeschreibung**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

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

**Massnahme:**

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

Typ: infrastrukturell

Typ nicht infrastrukturell

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

**Federführung:**

Luzern Plus als regionaler Entwicklungsträger

**Beteiligte Stellen:**

Grundeigentümer, Gemeinden, rawi, Wirtschaftsförderung Luzern WFLU, Ortsplaner

Realisierung		
<b>Vorgehen/Meilensteine</b> Das konkrete Vorgehen ist im regionalen Konzept für die Ausscheidung exklusiver Wohnlagen zu definieren.		
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<b>Realisierungshorizont:</b> Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	<b>Koordinationsstand</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bis A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja      Kap S5    Massn. S5-2 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----

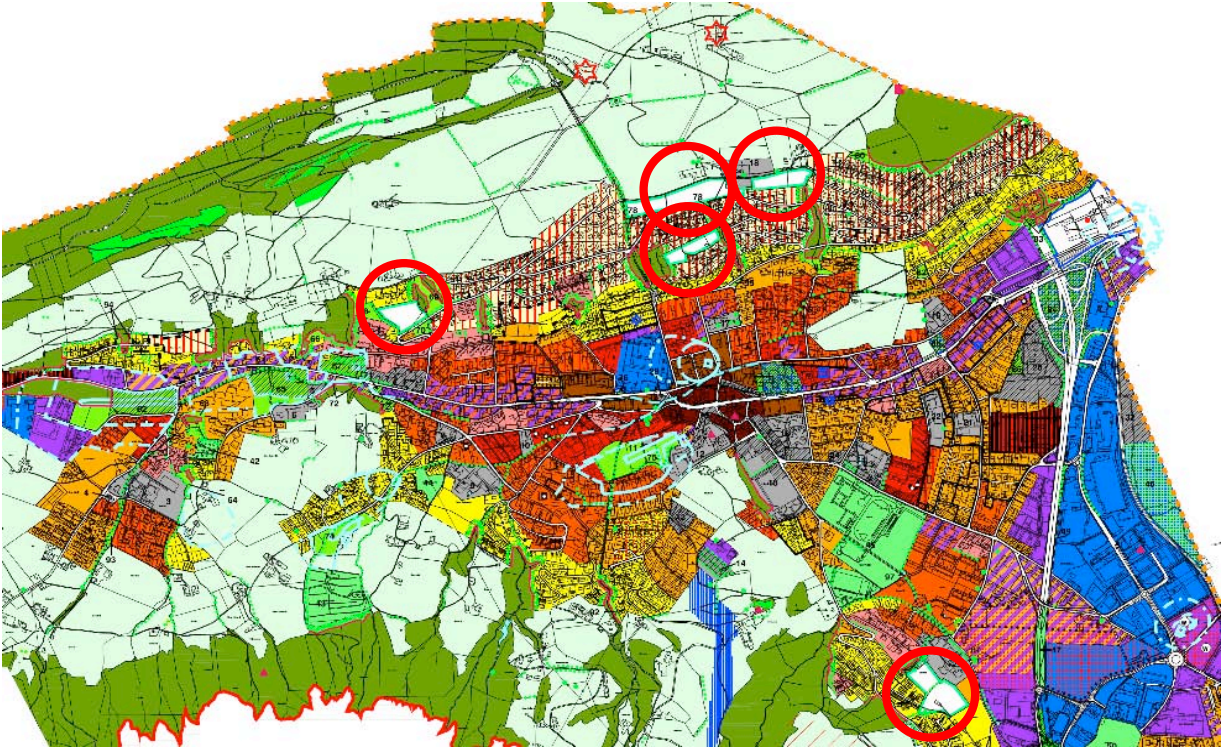
Kosten																			
<b>Kosten:</b> Noch offen, konzeptabhängig	<b>Kostenteiler:</b> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">%</td> <td style="width: 10%;"></td> <td style="width: 20%; text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td></td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td></td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Dritte</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td></td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>			Anteil Bund	%		Fr.	Anteil Kanton	%		Fr.	Anteil Gemeinde	%		Fr.	Anteil Dritte	%		Fr.
Anteil Bund	%		Fr.																
Anteil Kanton	%		Fr.																
Anteil Gemeinde	%		Fr.																
Anteil Dritte	%		Fr.																

Beurteilung
Nutzen: -
WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -

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

M x.y

**Übrige Gebiete überprüfen**



**Zonenplan Kriens – zu prüfende Gebiete**  
 Hier ist als Beispiel ein Ausschnitt aus dem Zonenplan Kriens dargestellt, stellvertretend für die Zonenpläne diverser anderer Gemeinden.

**Massnahmenbeschreibung**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

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

**Massnahme:**

Die bisherigen rechtskräftigen Übrigen Gebiete „ÜG“ sind durch die Gemeinden im Rahmen der Erarbeitung der kommunalen Siedlungsleitbilder zu überprüfen und anschliessend bei den Ortsplanungsrevisionen wenn möglich definitiv in die Landwirtschaftszone umzonen, insbesondere:

- bei ungenügender öV-Erschliessung
- falls der Boden FFF-Qualität aufweist.

Zudem sollen keine Übrigen Gebiete B neu ausgeschieden werden. Die kurz-, mittel- und langfristigen strategischen Festlegungen zur Siedlungsentwicklung sollen künftig konsequent im kommunalen Siedlungsleitbild erfolgen. Die Dienststelle rawi wird bei der Beurteilung von Einzonzonen keinen Unterschied zwischen Übrigen Gebieten und Landwirtschaftszonen machen; massgebend sind primär der nachgewiesene Bedarf und die raumplanerische Eignung eines Gebietes.

Typ: infrastrukturell

Typ nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten (Organisation, Namen, Adresse, Tel, Mail)	
<b>Federführung:</b> Agglomerationsgemeinden und Gemeinden im Agglomerationsumland, im Rahmen ihrer Ortsplanungsrevisionen	<b>Beteiligte Stellen:</b> Ortsplaner, rawi, lawa

Realisierung		
<b>Vorgehen/Meilensteine</b> Vgl. oben unter Massnahme: schrittweise Umsetzung gestützt auf die Ortsplanungsrevisionen		
<b>Priorität:</b> <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023)	<b>Realisierungshorizont:</b> Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	<b>Koordinationsstand</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bis A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja      Kap L6    Massn. L6-1, L6-2 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----

Kosten			
<b>Kosten:</b> Noch offen; ist Bestandteil der Kosten der Ortsplanungsrevision und hängt wesentlich ab von spezifischen Gegebenheiten bezüglich der übrigen Gebiete	<b>Kostenteiler:</b>		
	Anteil Bund	%	Fr.
	Anteil Kanton	%	Fr.
	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Anteil Dritte	%	Fr.

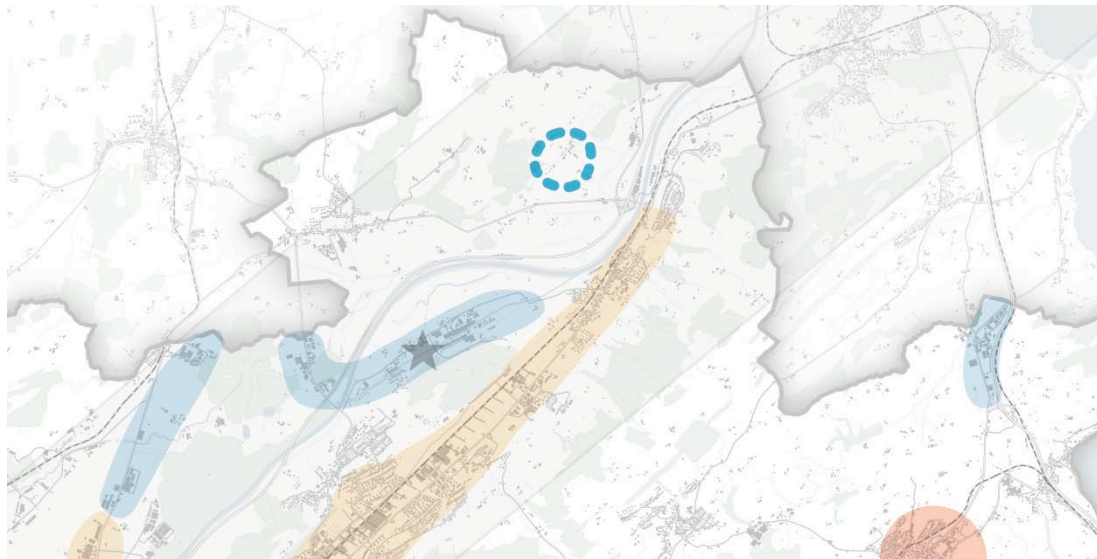
Beurteilung
Nutzen: -
WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -



<b>Sonstiges</b>
<b>Literatur / Grundlegendokumente:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Kantonaler Richtplan, S1-5, L6-1 und L6-2</li><li>- Arbeitshilfe „Kommunale Siedlungsleitbilder“, rawi, Juli 2011</li></ul>
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> <p>-</p>

M x.y

**Strategisches Arbeitsgebiet Inwil**



- |  |   |
|--|---|
|  Vielfältige Arbeitsplatzentwicklung im Kernraum der Agglomeration     |  Arbeitsplätze von kantonaler und regionaler Bedeutung    |
|  Umnutzung reiner Arbeitsgebiete                                      |  Schwerpunktgebiete Energie                              |
|  Schwerpunktgebiete Arbeiten langfristig für Arbeitsnutzungen sichern |  Umlade- und Abstellterminal Güterverkehr Bahn – Strasse |
|  |  Strategisches Arbeitsgebiet                             |

**Zukunftsbild 3c – Strategisches Arbeitsgebiet Inwil**

**Massnahmenbeschreibung**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

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

**Massnahme:**

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

Nutzungsplanerisch sind grundsätzlich folgende Varianten denkbar:

- (1) das SAG bleibt in der Landwirtschaftszone
  - Vorteile:
    - Umzonung erst in Kenntnis des konkreten Vorhabens
    - auf konkretes Vorhaben abgestimmte Zonenabgrenzung und -regelung
  - Nachteile:
    - das öffentliche Interesse wird nicht dokumentiert, keine „Reservation“
    - der Private kann bis dann zonenkonforme Änderungen vornehmen
  
- (2) das SAG wird in ein Übriges Gebiet b umgezont und dann im konkreten Bedarfsfall in eine spezifische Arbeitszone
  - Vorteile:
    - demokratische Abstützung zu einem relativ frühen Zeitpunkt
    - zweite Umzonung in Kenntnis des konkreten Vorhabens
    - auf konkretes Vorhaben abgestimmte Zonenabgrenzung und -regelung
  - Nachteil
    - zweimaliges Nutzungsplanungsverfahren (gemäss Massnahme „Übrige Gebiete überprüfen“ sollen keine neuen übrigen Gebiete festgelegt werden; hier handelt es sich aber um einen Sonderfall)

(3) das SAG wird in eine „Sonderbauzone Strategisches Arbeitsgebiet“ mit zweckmässigen spezifischen Nutzungsbestimmungen und inkl. Sondernutzungsplanpflicht umgezont.  
 Vorteile: - rasche planungsrechtliche Sicherung des SAG  
 - rasche Verfügbarkeit  
 Nachteile: - die Stimmberechtigten stimmen einer „unbekannten“ Umzonung eventuell nicht zu („Katze im Sack“)  
 - Abgrenzung der Sonderbauzone, Formulierung der Sonderbauvorschriften  
 (Randbedingungen versus Flexibilität)  
 - Gefahr der schleichenden Umwandlung in eine „gewöhnliche Bauzone“

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

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

<b>Zuständigkeiten (Organisation, Namen, Adresse, Tel, Mail)</b>	
<b>Federführung:</b> Gemeinde Inwil in Koordination mit rawi	<b>Beteiligte Stellen:</b> Grundeigentümer, Wirtschaftsförderung Luzern WFLU, Ortsplaner, vif, uwe, lawa, LuzernPlus

<b>Realisierung</b>
<p><b>Vorgehen/Meilensteine</b></p> <p><b>A. Vorbereitungsarbeiten</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Gespräch rawi mit Gemeinde Inwil: Weiterhin Unterstützung der Absicht durch Gemeinderat?</li> <li>2. Machbarkeitsstudie, im partnerschaftlichen Auftrag Gemeinde und Kanton</li> <li>3. Gespräche Kanton / Gemeinde mit den Grundeigentümern zu den 3 potenziellen Standorten &gt; vermutlich Reduktion der potenziellen strategischen Arbeitsgebiete</li> <li>4. Abschluss von Kooperationsvereinbarungen zwischen Kanton, Standortgemeinde und Grundeigentümer(n)</li> <li>5. Gestützt auf die Machbarkeitsstudie: vertiefte planerische Bearbeitung durch den Kanton und die Gemeinde, bezüglich Verkehrserschliessung, Umweltbedingungen etc.</li> <li>6. Erarbeitung einer (Teil)Revisionsvorlage der Gemeinde: Erstellung eines oder Anpassung des Siedlungsleitbildes im Hinblick auf das strategische Arbeitsgebiet, Anpassung des Erschliessungsrichtplans, Umzonung von Landwirtschaftszone in Übriges Gebiet oder in Sonderbauzone Arbeitsgebiet (mit Sondernutzungsplanpflicht), Planungsbericht inkl. Erläuterung der Umweltauswirkungen</li> <li>7. Vorprüfung durch den Kanton, öffentliche Auflage, ev. Einsprachebehandlung</li> </ol>
<p>Bei Variante (2):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>8. Erarbeitung eines variantenkonformen Kaufrechtsvertrages zwischen Gemeinde und Grundeigentümer(n) für den Fall einer späteren Einzonung</li> <li>9. Beschluss der Gemeindeversammlung:                     <ol style="list-style-type: none"> <li>I. Umzonung von Landwirtschaftszone in üG</li> <li>II. allenfalls Ermächtigung des Gemeinderates für Abschluss des entsprechenden Kaufrechtsvertrags</li> </ol> </li> <li>10. Abschluss und öffentliche Beurkundung des Kaufrechtsvertrages</li> <li>11. -</li> <li>12. -</li> </ol>
<p>Bei Variante (3):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>8. Erarbeitung eines variantenkonformen Kaufrechtsvertrages zwischen Gemeinde und Grundeigentümer(n) oder Erarbeitung eines definitiven Kaufvertrags inkl. allfälliger künftiger befristeter Pachtverhältnisregelung zugunsten bisheriger Eigentümer</li> <li>9. Beschluss der Gemeindeversammlung:                     <ol style="list-style-type: none"> <li>I. Zustimmung zum Kaufrechtsvertrag (einschliesslich Klausel, dass Gemeinde Land zum Landwirtschaftswert erwirbt) oder zum definitiven Kaufvertrag</li> <li>II. Umzonung in Sonderbauzone Arbeitsgebiet (mit Gestaltungsplanpflicht)</li> </ol> </li> <li>10. Abschluss und öffentliche Beurkundung des Kaufrechtsvertrages oder des definitiven Kaufvertrags</li> <li>11. Genehmigungsverfahren der Umzonung</li> </ol>

12. Meldung an das Bundesamt für Raumentwicklung betreffend Verlust / allfälliger Kompensation von Fruchtfolgefläche		
13. ev. weitere Bearbeitung und ev. Umsetzung von Massnahmen (Verkehr, Umwelt)		
<b>B. Umsetzungsarbeiten im konkreten Bedarfsfall</b>		
14. konkretes Interesse einer strategischen Unternehmung X, schriftliche Absichtserklärung an die Wirtschaftsförderung / an die Regierung		
15. regierungsrätliche Bestätigung der grossen volkswirtschaftlichen Bedeutung, Einsetzung einer Task Force, Definition eines massgeschneiderten koordinierten weiteren Vorgehens in etwa wie folgt:		
16. Abklärung der Realisierbarkeit der spezifischen Ansiedlung des konkreten Unternehmens X mit seine Auswirkungen in Bezug auf Verkehr, Umwelt, Einbettung in die Umgebung udgl.		
Bei Variante (2):		
17. Vorbereitung sowie Behandlung von Nutzungsplanung, Erschliessung, Umweltverträglichkeit, Baubewilligung, Fruchtfolgeflächenbilanz etc.		
18. Vorprüfung durch den Kanton, öffentliche Auflage, ev. Einsprachebehandlung		
19. Beschluss der Gemeindeversammlung betreffend Umzonung von Landwirtschaftsland in die spezifische Arbeitszone		
20. Geltendmachung des Kaufrechts zugunsten strategischer Unternehmung		
21. Koordinierte Genehmigung der Nutzungsplanung, der Erschliessungsmassnahmen, der Umweltverträglichkeit sowie Bewilligung des Baugesuchs durch die Gemeinde und den Kanton		
22. Meldung an das Bundesamt für Raumentwicklung betreffend Verlust / allfälliger Kompensation von Fruchtfolgeflächen		
Bei Variante (3):		
17. Erarbeitung von Sondernutzungsplan, Erschliessungsmassnahmen, Umweltverträglichkeit, Baubewilligung, Fruchtfolgeflächenbilanz etc.		
18. Vorprüfung durch Kanton, öffentliche Auflage, ev. Einsprachebehandlung		
19. Gegebenenfalls Geltendmachung des Kaufrechts zugunsten strategischer Unternehmung		
20. Koordinierte Bewilligung und Genehmigung des Gemeinderates und des Kantons bezüglich Gestaltungsplan, Erschliessungsmassnahmen, Umweltverträglichkeit sowie Bewilligung des Baugesuchs		
21. -		
22. -		
23. Landverkauf an Unternehmen X zum Baulandwert; die Wertdifferenz zum Landwirtschaftsland kann – grösstenteils oder vollständig – dem ursprünglichen Landeigentümer ausbezahlt werden		
24. Bau / Realisierung		
<b>Priorität:</b> <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<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    Massn. S7-1, S7-2 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----

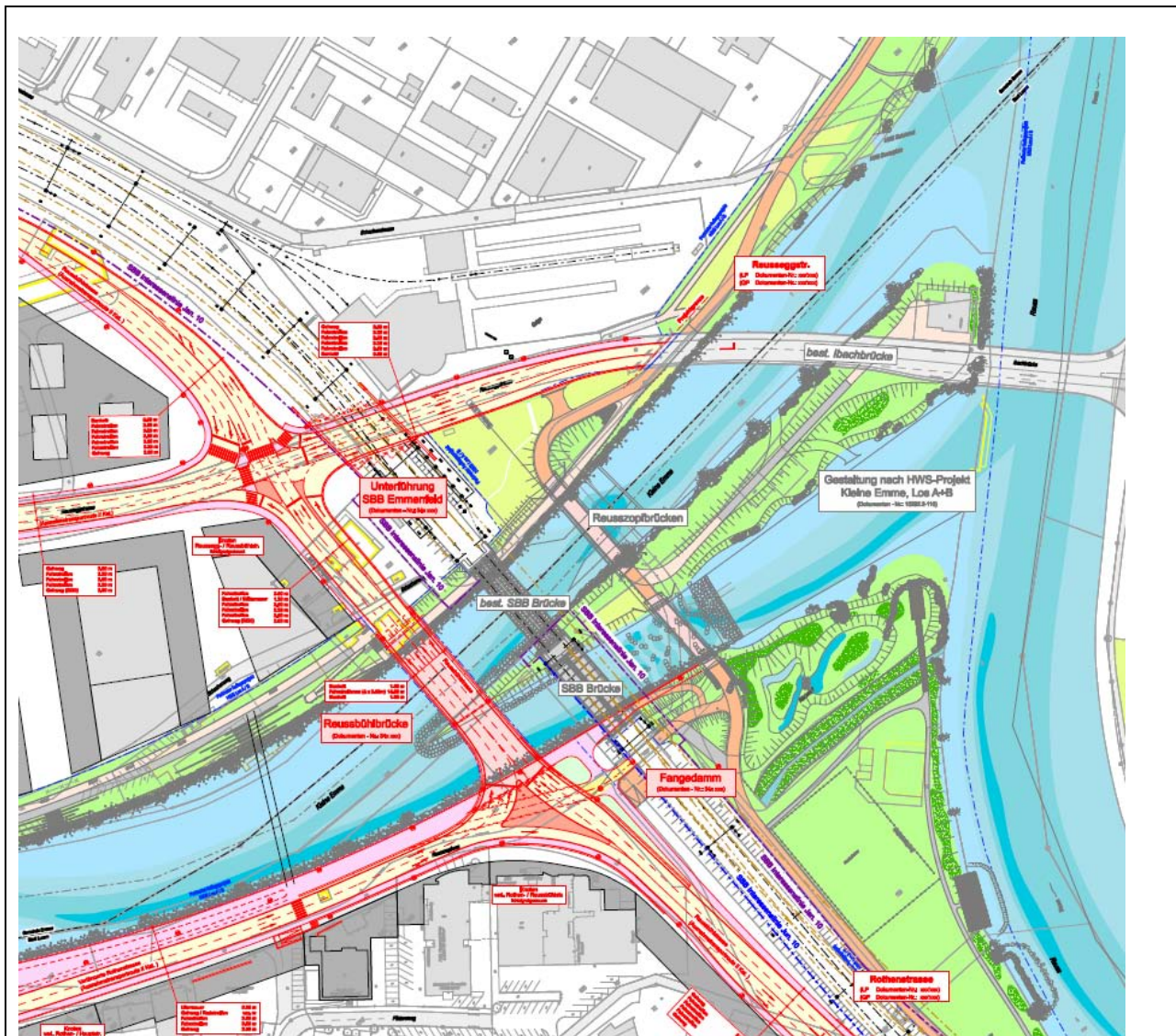
<b>Kosten</b>			
<b>Kosten:</b>	<b>Kostenteiler:</b>		
Ca. 100'000Fr pro Gebiet, bis zum Vorgehensschritt 7	Anteil Bund	%	Fr.
	Anteil Kanton	%	Fr.
	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Anteil Dritte	%	Fr.

<b>Beurteilung</b>
Nutzen: -
WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -

<b>Sonstiges</b>
<b>Literatur / Grundlagendokumente:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Kantonaler Richtplan, S7-1 und S7-2</li><li>- Arbeitshilfe „Ortsplanungen mit Bebauungskonzepten, rawi, Juli 2011</li><li>- Wegleitung „Abstimmung Siedlung und Verkehr“, BUWD, Dezember 2009</li></ul>
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> -

M x.y

## Freiraumkonzepte im Kernraum der Agglomeration



Freiraum Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord

### Massnahmenbeschreibung

#### Ausgangslage / Zielsetzung:

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

#### Massnahme:

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

Die Freiraumkonzepte im Kernraum der Agglomeration behandeln insbesondere:

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

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

<b>Zuständigkeiten (Organisation, Namen, Adresse, Tel, Mail)</b>	
<b>Federführung:</b> Agglomerationsgemeinden, LuzernPlus (Koordination)	<b>Beteiligte Stellen:</b> zuständige Dienststellen Kanton

<b>Realisierung</b>		
<b>Vorgehen/Meilensteine</b>		
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. LuzernPlus legt zusammen mit den Gemeinden die Anforderungen an die Freiraumkonzepte fest.</li> <li>2. Festlegen der Perimeter (wo sinnvoll auch gemeindeübergreifend)</li> <li>3. Zeitlich und fachlich koordinierte Umsetzung durch die Gemeinden</li> <li>4. Sicherung der Ergebnisse im Rahmen der kommunalen Planungsinstrumente</li> </ol>		
<b>Priorität:</b> <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023)	<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 S2    Massn. S2-5 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----

<b>Kosten</b>			
<b>Kosten:</b> Noch offen, da projektspezifisch	<b>Kostenteiler:</b>		
	Anteil Bund	%	Fr.
	Anteil Kanton	%	Fr.
	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Anteil Dritte	%	Fr.

<b>Beurteilung</b>
Nutzen: -  WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -
<b>Sonstiges</b>
<b>Literatur / Grundlagendokumente:</b> -
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> -



**M x.y**  
**Verkehrssteuerung MIV bei Erholungsschwerpunkten**



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

Zuständigkeiten (Organisation, Namen, Adresse, Tel, Mail)	
<p><b>Federführung:</b></p> <p>LuzernPlus (Koordination), Agglomerationsgemeinden</p>	<p><b>Beteiligte Stellen:</b></p> <p>zuständige Dienststellen Kanton</p>

**Realisierung**

**Vorgehen/Meilensteine**

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

<p><b>Priorität:</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<p><b>Realisierungshorizont:</b></p> Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	<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      Massn. <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----
---	---	---

**Kosten**

<p><b>Kosten:</b>                  noch offen, da projektspezifisch.</p>	<p><b>Kostenteiler:</b></p> <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%;"></td> <td style="width: 10%; text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td></td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td></td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Dritte</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td></td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%		Fr.	Anteil Kanton	%		Fr.	Anteil Gemeinde	%		Fr.	Anteil Dritte	%		Fr.
Anteil Bund	%		Fr.														
Anteil Kanton	%		Fr.														
Anteil Gemeinde	%		Fr.														
Anteil Dritte	%		Fr.														

**Beurteilung**

Nutzen:  
 -

WK1:  
 WK2:  
 WK3:  
 WK4:

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:  
 -

**Sonstiges**

**Literatur / Grundlagendokumente:**  
 -

**Bemerkungen / Hinweise:**  
 -

M x.y

**Landschaftsentwicklungskonzept für innere Landschaften (Agglopärke)**



**Sonnenberg bei Kriens, Blick in Richtung Süden**

**Massnahmenbeschrieb**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

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

**Massnahme:**

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

- Abstimmung der Ansprüche Naherholung mit der landwirtschaftlichen Nutzung und den Naturwerten
- Auf ÖV und LV ausgerichtete Besucherlenkung
- Bezeichnung von intensiv und extensiv genutzten/nutzbaren Freizeiträumen
- Betriebskonzepte (inkl. Rangerdienst bei Bedarf)

**Typ: infrastrukturell**

**Typ nicht infrastrukturell**

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

**Federführung:**

Standortgemeinden

**Beteiligte Stellen:**

LuzernPlus (Koordination bei Bedarf), zuständige kantonale Dienststellen

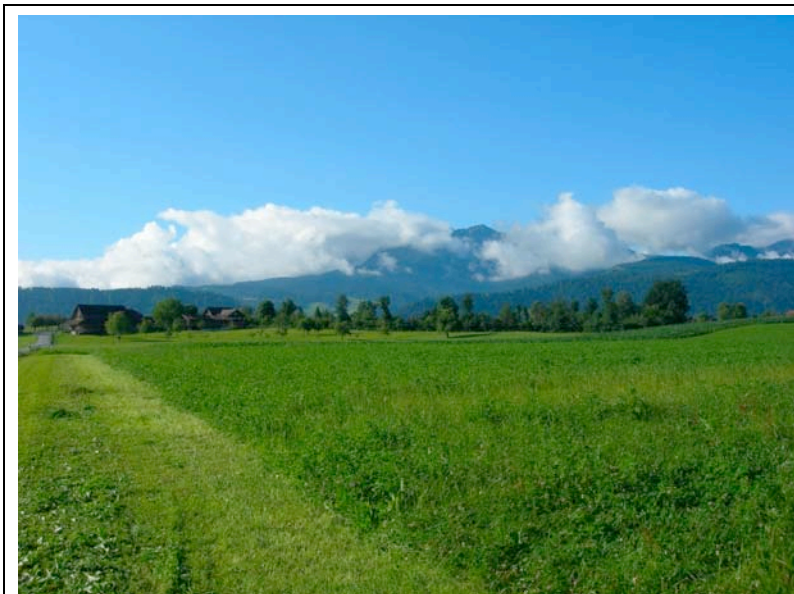
<b>Realisierung</b>		
<b>Vorgehen/Meilensteine</b>		
1. Erarbeiten LEK durch die Standortgemeinden 2. Sicherung und Umsetzung der Massnahmen durch die Standortgemeinden		
<b>Priorität:</b> <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<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 R6, L1 Massn. R6-6, L1-5 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----

<b>Kosten</b>																			
<b>Kosten:</b> Noch offen, da projektspezifisch	<b>Kostenteiler:</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%;"></td> <td style="width: 10%; text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td></td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td></td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Dritte</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td></td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>			Anteil Bund	%		Fr.	Anteil Kanton	%		Fr.	Anteil Gemeinde	%		Fr.	Anteil Dritte	%		Fr.
Anteil Bund	%		Fr.																
Anteil Kanton	%		Fr.																
Anteil Gemeinde	%		Fr.																
Anteil Dritte	%		Fr.																

<b>Beurteilung</b>
Nutzen: -
WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -

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

**M x.y**  
**Landschaftsentwicklungskonzepte für die äusseren Landschaften**



**Littauerberg mit Blick Richtung Südwesten**

**Massnahmenbeschrieb**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

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

**Massnahme:**

Wo notwendig werden für die äusseren Landschaften (z.B. für die Räume Meggerwald/Chiemen, Rooterberg/Dottenberg sowie den Raum Blattenberg) bei Bedarf von den Standortgemeinden Landschaftsentwicklungskonzepte (LEK) erarbeitet. Diese umfassen insbesondere:

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

**Typ: infrastrukturell**

**Typ nicht infrastrukturell**

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

**Federführung:**

Standortgemeinden

**Beteiligte Stellen:**

LuzernPlus (Koordination bei Bedarf), zuständige kantonale Dienststellen

**Realisierung**

**Vorgehen/Meilensteine**

1. Bei Bedarf: Erarbeiten LEK durch die Standortgemeinden
2. Sicherung und Umsetzung der Massnahmen durch die Standortgemeinden

<p><b>Priorität:</b></p> <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<p><b>Realisierungshorizont:</b></p> Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	<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 R6, L1 Massn. R6-6, L1-5 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr. -----
---	---	--

**Kosten**

<p><b>Kosten:</b></p> Noch offen, da projektspezifisch	<p><b>Kostenteiler:</b></p> <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 Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Dritte</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	Anteil Dritte	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.											
Anteil Kanton	%	Fr.											
Anteil Gemeinde	%	Fr.											
Anteil Dritte	%	Fr.											

**Beurteilung**

Nutzen:  
 -

WK1:  
 WK2:  
 WK3:  
 WK4:

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:  
 -

**Sonstiges**

**Literatur / Grundlagendokumente:**

-

**Bemerkungen / Hinweise:**

-

M x.y

**Nutzungskonzepte Seeuferräume Vierwaldstätter- und Rotsee, Flussräume Reuss und Kl. Emme**



**Vierwaldstättersee Horw**



**Staubereich Kleine Emme Malers**

**Massnahmenbeschrieb**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

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

**Massnahme:**

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

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

– Konzentration der MIV-Zugänge mit Sammelparkierungen am geeigneten Ort (inkl. Besucherlenkung) => siehe auch Massnahme "Verkehrssteuerung MIV bei Erholungsschwerpunkten"

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

<b>Zuständigkeiten (Organisation, Namen, Adresse, Tel, Mail)</b>	
<b>Federführung:</b> Anstössergemeinden	<b>Beteiligte Stellen:</b> LuzernPlus (Koordination bei Bedarf), zuständige kantona- nale Dienststellen

<b>Realisierung</b>		
<b>Vorgehen/Meilensteine</b>		
1. Bei Bedarf: Erarbeiten Nutzungskonzepte durch die Anstössergemeinden 2. Sicherung und Umsetzung der Massnahmen durch die Anstössergemeinden		
<b>Priorität:</b>	<b>Realisierungshorizont:</b>	<b>Koordinationsstand</b>
<input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	<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      KapR6, L2 Massn. R6-6, L2-3 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----

<b>Kosten</b>			
<b>Kosten:</b> Noch offen, da projektspezifisch	<b>Kostenteiler:</b>		
	Anteil Bund	%	Fr.
	Anteil Kanton	%	Fr.
	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Anteil Dritte	%	Fr.

<b>Beurteilung</b>
Nutzen: -  WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -



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

**M x.y**  
**Schlüsselareale Natur und Erholung**



**Rotsee Ebikon/Luzern**

**Massnahmenbeschrieb**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

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

**Massnahme:**

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

- Reusspark ab Reusszopf bis Root (Koordination mit Hochwasserprojekt vif); bei Bedarf neue Querungen LV realisieren
- Kleine Emme von Malters/Schachen bis Reusszopf (Koordination mit Hochwasserprojekt vif); bei Bedarf neue Querungen LV realisieren
- Rotseearena

Die Planungen erfolgen gemeindeübergreifend. Die Realisierung und der Betrieb sind wesentliche noch zu klärende Elemente.

**Typ: infrastrukturell**

**Typ nicht infrastrukturell**

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

**Federführung:**

LuzernPlus

**Beteiligte Stellen:**

Standortgemeinden, zuständige kantonale Dienststellen

<b>Realisierung</b>		
<b>Vorgehen/Meilensteine</b>		
1. Erarbeiten Konzepte durch LuzernPlus gemeinsam mit Standortgemeinden 2. Umsetzung Massnahmen durch Standortgemeinden resp LuzernPlus (z.B. Finanzierung)		
<b>Priorität:</b> <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<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 R6    Massn. R6-6 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----

<b>Kosten</b>																			
<b>Kosten:</b> Noch offen, da projektspezifisch	<b>Kostenteiler:</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: 10%;"></td> <td style="width: 10%; text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td></td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td></td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Dritte</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td></td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>			Anteil Bund	%		Fr.	Anteil Kanton	%		Fr.	Anteil Gemeinde	%		Fr.	Anteil Dritte	%		Fr.
Anteil Bund	%		Fr.																
Anteil Kanton	%		Fr.																
Anteil Gemeinde	%		Fr.																
Anteil Dritte	%		Fr.																

<b>Beurteilung</b>
Nutzen: -
WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -

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

M x.y

**Zugänglichkeit Tourismusschwerpunkte optimieren**



**Pilatus Panorama-Gondelbahn Kriens-Krienseregg-Fränküntegg**

**Massnahmenbeschrieb**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

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

**Massnahme:**

Die Standortgemeinden der Touristischen Eingangstore zum Eigenthal (Schwarzenberg), zum Pilatus (Kriens) und zur Rigi (Küssnacht, Weggis, Vitznau) achten auf eine optimale Zugänglichkeit:

- Anbindung an ÖV prüfen und bei Bedarf verbessern
- Anbindung an LV prüfen und bei Bedarf verbessern
- Gestaltung der Aussenräume an den „Eingangstoren Tourismus“ verbessern (Adresse / Identität herstellen)
- Lenkung Zufahrt MIV in Koordination mit Angebot ÖV

Typ: infrastrukturell

Typ nicht infrastrukturell

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

**Federführung:**

Standortgemeinden

**Beteiligte Stellen:**

Verkehrsverbund, vif

<b>Realisierung</b>		
<b>Vorgehen/Meilensteine</b>		
1. Bezeichnung von allfälligen Schwachstellen durch die Standortgemeinden 2. Realisierung von Massnahmen zur Behebung der Schwachstellen		
<b>Priorität:</b> <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<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 R6    Massn. R6-2, R6-3, R6-6 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----

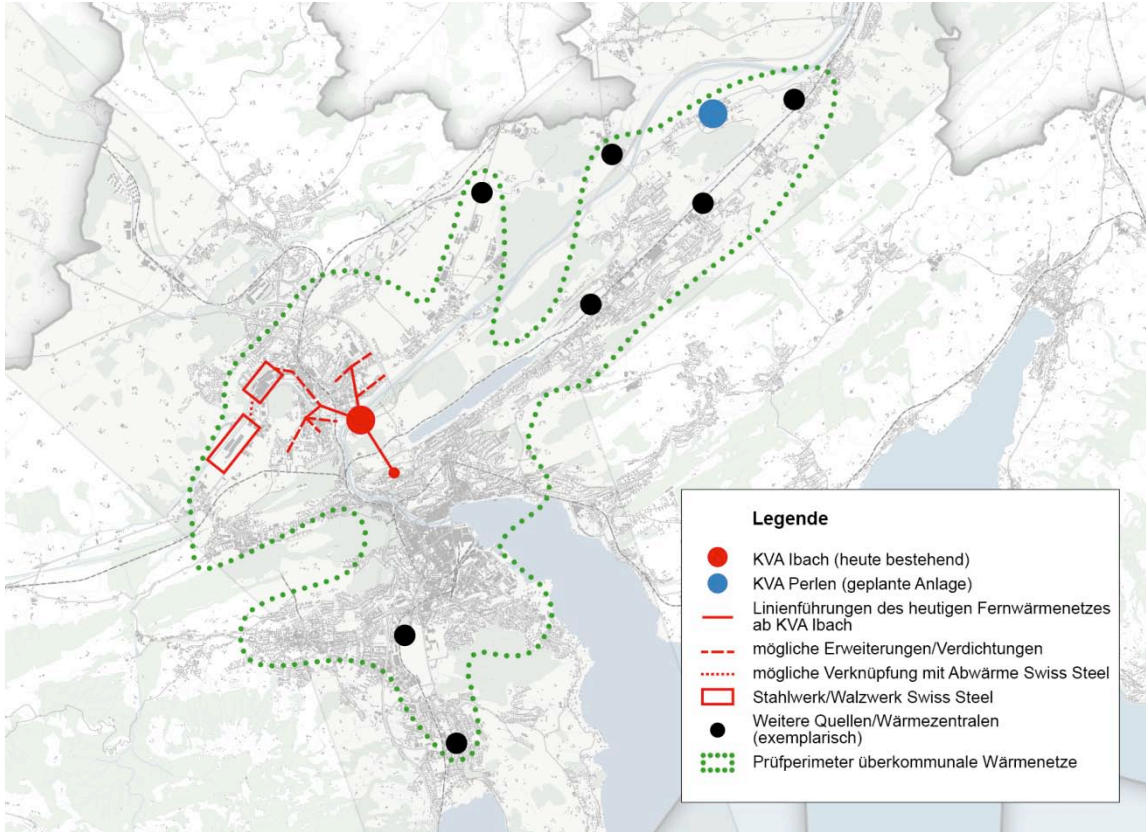
<b>Kosten</b>													
<b>Kosten:</b> Noch offen, da projektspezifisch	<b>Kostenteiler:</b> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 70%;">Anteil Bund</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">%</td> <td style="width: 20%; text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Dritte</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	Anteil Dritte	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.											
Anteil Kanton	%	Fr.											
Anteil Gemeinde	%	Fr.											
Anteil Dritte	%	Fr.											

<b>Beurteilung</b>
Nutzen: -
WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -

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

M x.y

Überkommunale Energieplanungen



Überkommunale Energieplanung, Umwelt und Energie (uwe) Kanton Luzern

Massnahmenbeschreibung

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

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

**Massnahme:**

Erarbeitung eines Energiekonzepts LuzernPlus, ev. unterteilt in die Teilbereiche Luzern Nord/West (bestehendes Fernheiznetz, SwissSteel), Luzern Stadt, Luzern Süd und Rontal (Abwärme neue KVA).

Mittelfristig Ausbau/Aufbau von Wärmenetzen in kompakten Siedlungsstrukturen

Typ: infrastrukturell

Typ nicht infrastrukturell

Zuständigkeiten (Organisation, Namen, Adresse, Tel, Mail)	
<b>Federführung:</b> LuzernPlus	<b>Beteiligte Stellen:</b> uwe, REAL, rawi

Realisierung		
<b>Vorgehen/Meilensteine</b> 1. ...		
<b>Priorität:</b> <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<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 E5    Massn. E5-3, E5-4 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----

Kosten			
<b>Kosten:</b> 200'000 Fr. (grobe Schätzung)	<b>Kostenteiler:</b>		
	Anteil Bund	%	Fr.
	Anteil Kanton	%	Fr.
	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Anteil Dritte	%	Fr.

Beurteilung
Nutzen: -
WK1:
WK2:
WK3:
WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -

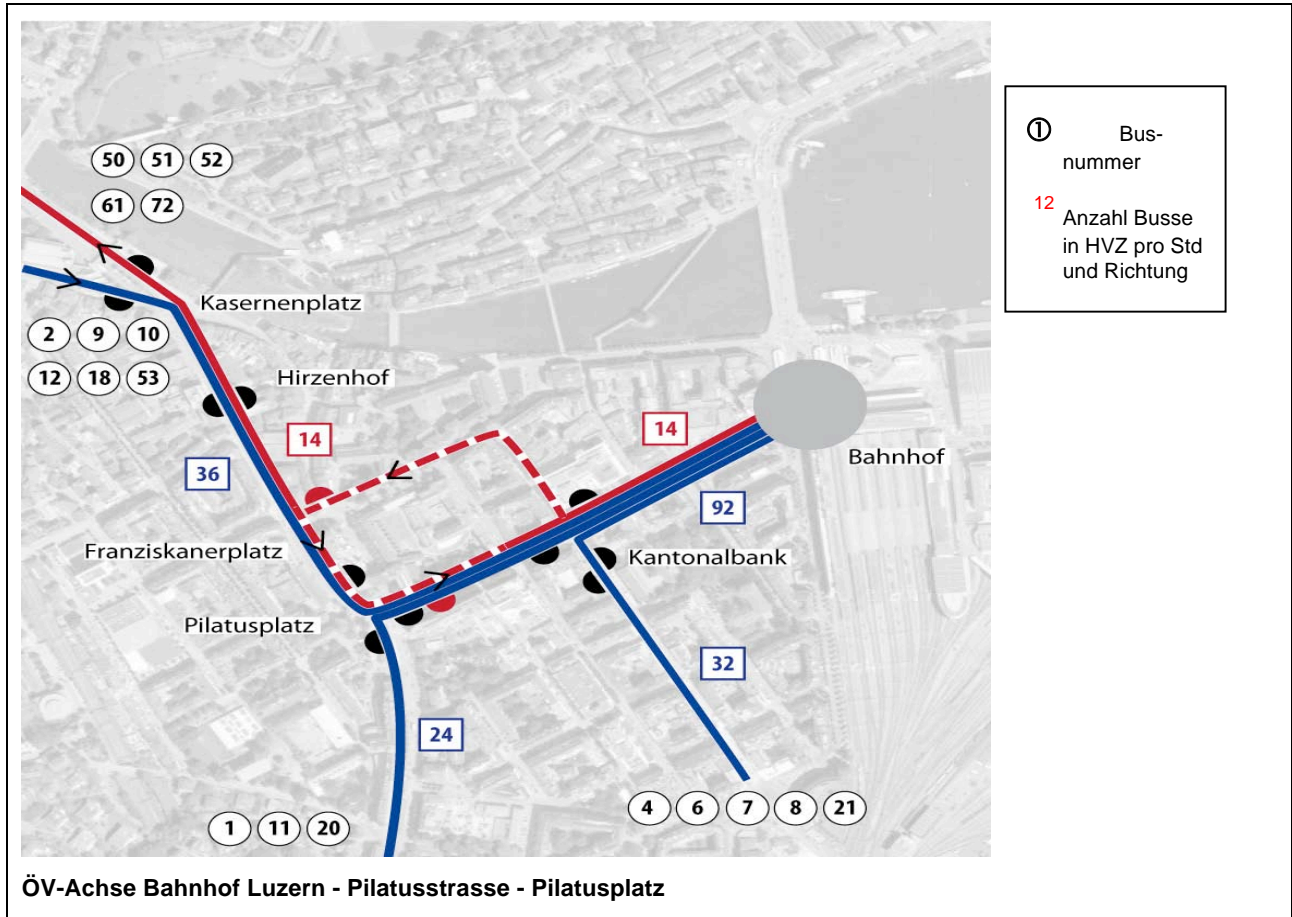
<b>Sonstiges</b>
<b>Literatur / Grundlagendokumente:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Ausbaustudie Fernwärme Luzern Nort (REAL)</li><li>- Voruntersuchungen zu KVA Renergia Perlen, Ersatz KVA Ibach (REAL, BAP-Group/Econcept)</li></ul>
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> <p>-</p>



**Massnahmen Gesamtverkehr Agglomerationszentrum Luzern**

M x.y

**Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern**



**Massnahmenbeschrieb**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

Heute verkehren in den Hauptverkehrszeiten über 100 Busse pro Stunde und Richtung zwischen Pilatusstrasse und Bahnhof Luzern. Die Zufahrt zur zentralen öV-Umsteigedrehscheibe am Bahnhof Luzern ist stark überlastet, auch im Einzugsbereich des Schweizerhofquais. Die Beförderungsgeschwindigkeit der Busse ist deshalb unterdurchschnittlich und die Zuverlässigkeit der Fahrpläne ungenügend. Es müssen Zusatzkurse gefahren werden, um die Fahrplanstabilität zu halten. Diese Situation wirkt sich nachteilig auf die Produktionskosten aus, da zusätzliche Busse und Personal eingesetzt werden müssen. Das Ziel ist ein störungsfreier Ablauf des strassengebundenen öV, damit die Gesamtverkehrsmenge an beförderten Personen gesteigert werden kann. Mit dem Projekt „AggloMobil Due“ sind diverse Massnahmen in Planung, um die starke radiale öV-Konzentration auf den Bahnhof Luzern zu entschärfen. Mit dem Bau des Tiefbahnhofs Luzern ist es zwingend, dass die strassengebundene öV-Achse zum Bahnhof Luzern optimal funktioniert und die notwendigen Kapazitäten bewältigen kann.

1. Kurzfristig (ca. 2011 bis 2014) sollen Optimierungen am Strassennetz im Bereich der Zufahrt zum Bahnhof Luzern sowie in den Bereichen Kantonbank und Pilatusplatz vorgenommen werden, um die Situation zu entschärfen.
2. Mittelfristig sind weitere Veränderungen am Strassennetz im Bereich Schweizerhofquai - Bahnhof Luzern - Pilatusplatz - Bundesplatz vorzunehmen. Folgende Massnahmen werden geprüft:
  - Die Führung der MIV und öV-Achsen
  - Die Reduktion von störenden Abbiegebeziehungen und Strassenquerungen (MIV, LV) , um den öV störungsfrei und effizient abzuwickeln und um die bestehenden Eigenbehinderungen abzubauen.
  - Die Einführung von weiteren Buspriorisierungen und Busspuren.

- Die Anordnung der öV-Haltestellen
- Die Prüfung von zusätzlichen Haltekanten am Bahnhof Luzern.
- Die Aufwertung der städtischen, zentrumsnahen Umsteigepunkte (Pilatusplatz, Kreuzstutz, Schlossberg, Luzernerhof).
- Die städtebauliche Gestaltung mit Fokus auf die Mobilitätsabwicklung im Perimeter Pilatusplatz – Kantonalbank -Bundesplatz - Bahnhof Luzern.

**Massnahmen (in Abklärung)**

1. kurzfristige Verbesserung der Zufahrt zum Bahnhof Luzern
2. Anpassungen Strassenraum
3. Infrastrukturanpassungen Haltestellen (Kundenlenkung, Wartebereiche, Sicherheit)

**Typ: infrastrukturell**

**Typ nicht infrastrukturell**

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

**Federführung:**

Betriebliche Massnahmen: VVL

Infrastrukturmassnahmen: vif

**Beteiligte Stellen:**

Stadt Luzern, Transportunternehmen,  
 Tarifverbund Passepartout

Stadt Luzern, Kanton Luzern, Transportunternehmen

**Realisierung**

**Vorgehen/Meilensteine**

1. ...
2. ...

**Priorität:**

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

**Realisierungshorizont:**

Vorprojekt:  
 Baubeginn:  
 Inbetriebnahme:

**Koordinationsstand**

- Vororientierung  
 Zwischenergebnis  
 Festsetzung (zwingend bei A)  
 Aufnahme in den Kantonalen Richtplan  
 ja      Kap M3    Massn. M3-3  
 nein > Verankerung in reg./komm. Instr

**Kosten**

**Kosten:**

Fr.

**Kostenteiler:**

Anteil Bund	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.
Anteil Dritte	%	Fr.

<b>Beurteilung</b>
Nutzen: -  WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:  -
<b>Sonstiges</b>
<b>Literatur / Grundlagendokumente:</b> – ÖV-Bericht 2011 – Planungsbericht AggloMobil Due
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b>  -

M x.y

## Aufwertung Fussverkehr in Ortszentren und wichtigen Arealen



Zentrum Horw

### Massnahmenbeschrieb

#### Ausgangslage / Zielsetzung:

Die Ortszentren und die Schlüsselareale der Entwicklung sind wichtige Brennpunkte der künftigen Entwicklung. Neben Fragen der städtebaulichen Entwicklung, des Nutzungsmixes sowie der Aussenraumgestaltung sind insbesondere auch deren Erreichbarkeit und die Sicherheit für alle Verkehrsarten innerhalb dieser Räume massgebend. Dabei wird eine optimale Koexistenz der verschiedenen Verkehrsarten angestrebt, wobei die jeweiligen Prioritäten ortsspezifisch festgelegt werden müssen. Der Schwerpunkt der Aufgaben liegt bei der Sicherheit und der Attraktivität für den Langsamverkehr.

**Massnahmen:**

In den Ortszentren und den Schlüsselarealen der Entwicklung (z. B. Kriens Mattenhof, weitere; vgl. auch Massnahme Schlüsselarealplanungen) achten die Standortgemeinden auf eine gute Erreichbarkeit durch den Fussverkehr. Innerhalb der Gebiete werden die Netze und die Räume für den Fussverkehr hinsichtlich Sicherheit und Attraktivität der Linienführung überprüft und bei Bedarf angepasst. Für Netzlücken werden neue Verbindungen realisiert. Die Gestaltung der Räume für den Fussverkehr wird mit der Aussenraumgestaltung der Areale koordiniert.

Planerisch kann dies insbesondere in folgenden Instrumenten erfolgen:

1. Netzgestaltung im Rahmen Erschliessungsrichtpläne gemäss § 40 PBG.
2. Koordination mit Städtebau und Aussenraumgestaltung sowie Abstimmung mit anderen Verkehrsträgern im Rahmen von Masterplänen (Beispiel: Seetalplatz) oder Sondernutzungsplänen
3. Strassenbauprojekte gemäss Strassengesetz StrG.

Die Realisierung erfolgt im Rahmen von Projekten der öffentlichen Hand oder von Privaten (Beispiel: Auflage im Rahmen der Baubewilligungen, vertragliche Vereinbarungen).

Typ: infrastrukturell

Typ nicht infrastrukturell

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

**Federführung:**

Agglomerationsgemeinden

**Beteiligte Stellen:**

Fachplaner, vif, Grundeigentümer, rawi, ev. Denkmalpflege

**Realisierung**

**Vorgehen/Meilensteine**

Vgl. oben unter Massnahme: schrittweise Umsetzung gestützt auf die entsprechenden Planungen der Agglomerationsgemeinden

**Priorität:**

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

**Realisierungshorizont:**

Vorprojekt:  
 Baubeginn:  
 Inbetriebnahme:

**Koordinationsstand**

- Vororientierung
  - Zwischenergebnis
  - Festsetzung (zwingend bei A)
  - Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
  - ja Kap M3, M6 Massn. M3-3, M6-2
  - > Verankerung in reg./komm. Instr
- 

**Kosten**

**Kosten:**

Noch offen; hängt wesentlich ab von spezifischen Gegebenheiten in den einzelnen Gebieten.

**Kostenteiler:**

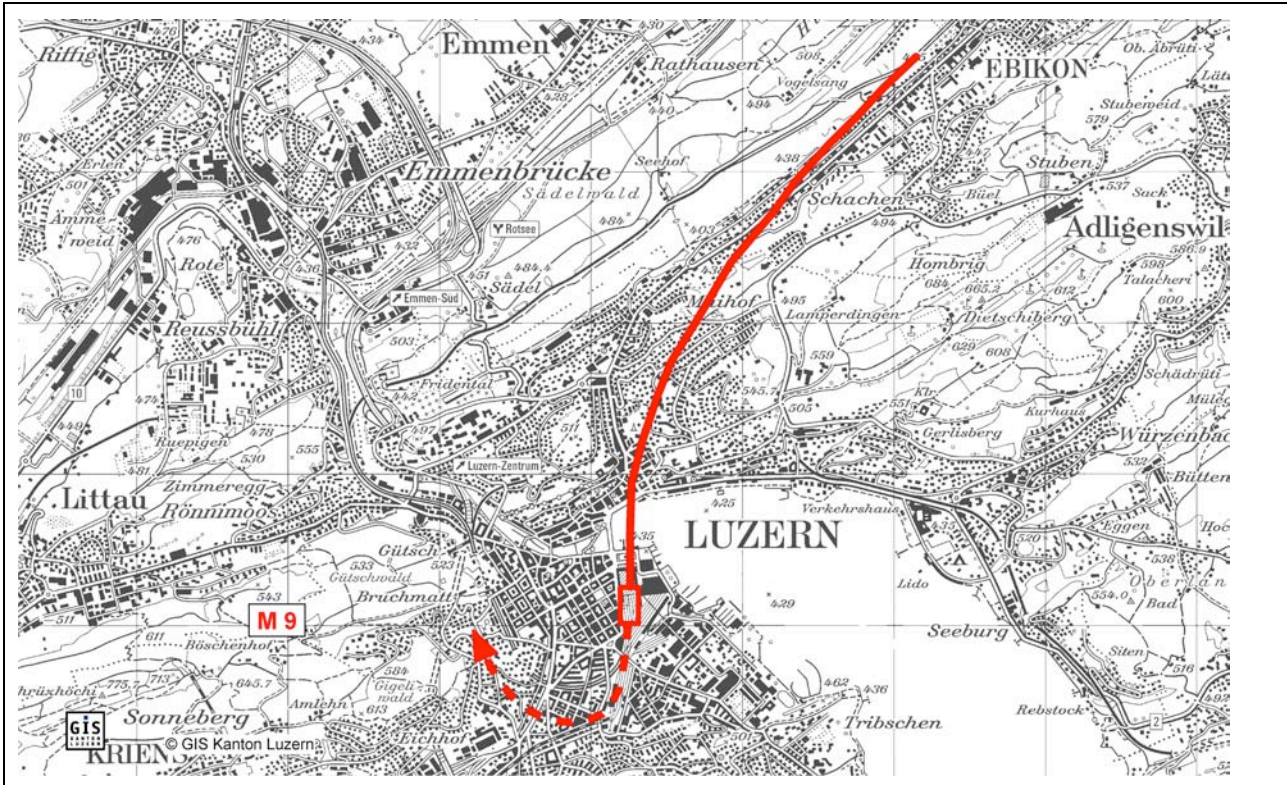
Anteil Bund	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.
Anteil Dritte	%	Fr.

<b>Beurteilung</b>
Nutzen: -  WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -
<b>Sonstiges</b>
<b>Literatur / Grundlagendokumente:</b> – Kantonaler Richtplan, Kap. M6, KA M6-2
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> -

Massnahmen öffentlicher Verkehr

M x.y

Tiefbahnhof Luzern inkl. Durchgangsbahnhof



Massnahmenbeschreibung

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

Der Bahnhof Luzern gehört zu den meistfrequentierten Bahnhöfen der Schweiz. Die heutige Zufahrt ist komplett ausgelastet. In den letzten Jahrzehnten liess sich die Leistung zwar noch steigern, weitere Optimierungen sind jetzt aber nicht mehr möglich.

Der Engpass am Rotsee hemmt den Verkehr auf der nachfragestarken Linie Luzern-Zürich, der Gütschtunnel wird von fünf nationalen Bahnlinien überfordert, die Kapazitäten im Bahnhofvorfeld und im Bahnhof sind heute vollständig ausgenutzt. Bis 2030 wird eine Verkehrszunahme von 40-50 Prozent erwartet. Ein Ausbau ist deshalb dringlich; dies wird auch im Rahmenplan der SBB vom Oktober 2010 bestätigt.

Der Tiefbahnhof Luzern mit unterirdischer Zufahrt ab Ebikon ist technisch machbar und kann später zum Durchgangsbahnhof ausgebaut werden. Dies geht aus dem Rahmenplan der SBB sowie den erarbeiteten Grundlagen für ein Vorprojekt Tiefbahnhof Luzern hervor, die auch die Zweckmässigkeit und die Wirtschaftlichkeit des Projekts bestätigen.

Der Tiefbahnhof Luzern lässt sich in einer späteren Phase vom Kopfbahnhof zu einem Durchgangsbahnhof ausbauen. Ein Anschlussstunnel Richtung Olten-Basel/Bern würde vielfältige verkehrliche und städtebauliche Vorteile mit sich bringen.

**Agglomerationsprogramm 1. Generation: M8.1 15 – Minutentakt S-Bahn im Rotal**

Die Massnahme in der Leistungsvereinbarung Agglomerationsprogramm Luzern 1. Generation 2007 liefert einen Finanzierungsbeitrag von 82.42 Mio. Fr. (Preisstand 2005, ohne MWSt.)

**Massnahme:**

Das Projekt Tiefbahnhof Luzern setzt sich aus drei Modulen zusammen:

- Anschluss Ebikon

– 3,5 Kilometer langer Doppelspurtunnel – Tiefbahnhof Luzern Die Weiterausbaumöglichkeit vom Kopf- zum Durchgangsbahnhof bleibt gewährt. Der Anschlusspunkt an die bestehende Zufahrt ist zurzeit noch offen.	
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Typ: infrastrukturell</b>	<input type="checkbox"/> <b>Typ nicht infrastrukturell</b>

Zuständigkeiten (Organisation, Namen, Adresse, Tel, Mail)	
<b>Federführung:</b> -	<b>Beteiligte Stellen:</b> -

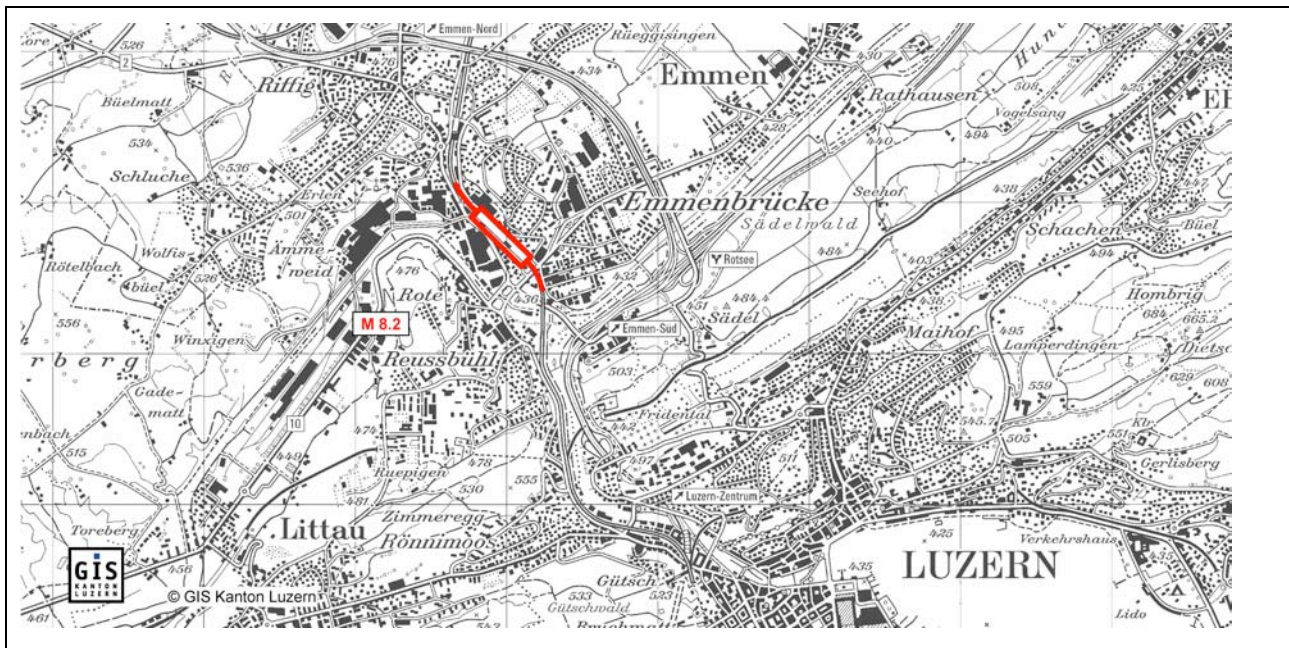
Realisierung		
<b>Vorgehen/Meilensteine</b> 1. ...		
<b>Priorität:</b> <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<b>Realisierungshorizont:</b> Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	<b>Koordinationsstand</b> <input 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 M5    Massn. M5-2 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----

Kosten													
<b>Kosten:</b> > 1 Mia. Fr.	<b>Kostenteiler:</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 Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Dritte</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	Anteil Dritte	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.											
Anteil Kanton	%	Fr.											
Anteil Gemeinde	%	Fr.											
Anteil Dritte	%	Fr.											



<b>Beurteilung</b>
Nutzen: -  WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -
<b>Sonstiges</b>
Literatur / Grundlagendokumente: -
Bemerkungen / Hinweise: Nr. AP 1G: M 9

**M x.y**  
**Ausbau Bahnhof Emmenbrücke mit zusätzlichem Geleise und verbessertem Umstieg Bahn - Bus**



**Massnahmenbeschreibung**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**  
 Der Bahnhof Emmenbrücke im Zentrum des Siedlungsraums Luzern Nord genügt den heutigen Anforderungen nicht. Seine Attraktivität soll zukünftig gestärkt werden. Nach der Realisierung des Projekts Optimierung Seetalplatz (ab 2013) werden 5 Buslinien zum Bahnhof geführt und der Umsteigeknoten gestärkt.  
 Der Bahnhof verfügt über zwei Perronkanten und wurde vor wenigen Jahren umgebaut. Von grosser Bedeutung ist zudem der Güterverkehr im Zusammenhang mit der Stahlproduktion der Swiss Steel. Mit dem weiteren Ausbau der S-Bahn nach Realisierung des Tiefbahnhofs Luzern werden zwei zusätzliche Perronkanten in Emmenbrücke benötigt. Der Umstieg Bahn-Bus soll zudem mit direkten Perronaufgängen ab der Bushaltestelle nochmals verbessert werden.  
 Auf die im Agglomerationsprogramm 1. Generation und im kantonalen Richtplan 2009 enthaltene Massnahme einer neuen Bahnverbindung Emmenbrücke – Rontal kann verzichtet werden. Sie wird mit der Massnahme Tiefbahnhof Luzern (M 9) ersetzt bzw. hinfällig.

**Massnahme:**  
 Ausbau Bahnhof Emmenbrücke mit 2 zusätzlichen Perrongleisen und verbessertem Umstieg Bahn-Bus

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

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

<b>Federführung:</b> -	<b>Beteiligte Stellen:</b> -
---------------------------	---------------------------------

Realisierung		
<b>Vorgehen/Meilensteine</b>		
1. ...		
2. ...		
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023)	<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 M5    Massn. M5-2 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----

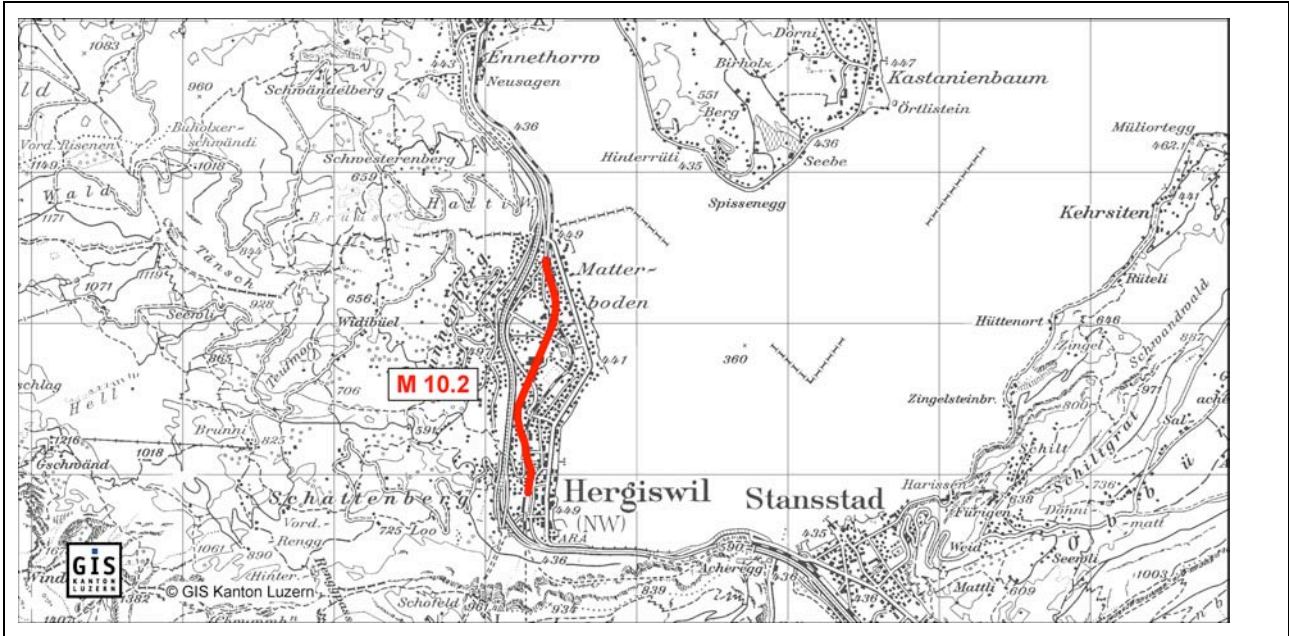
Kosten			
<b>Kosten:</b>	<b>Kostenteiler:</b>		
offen	Anteil Bund	%	Fr.
	Anteil Kanton	%	Fr.
	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Anteil Dritte	%	Fr.

Beurteilung
Nutzen: -
WK1:
WK2:
WK3:
WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: -
Bemerkungen / Hinweise: Nr. AP 1G: M 8.2

M x.y

Tunnel Zentralbahn Hergiswil



Massnahmenbeschreibung

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

Das Projekt Doppelspurausbau und Tieflegung der Zentralbahn in Luzern geht zusammen mit der neuen Haltestelle Allmend Ende 2012 in Betrieb. Dieser Ausbau bildet die Grundlage für den Fahrplan 2014 mit dem 15-Minutentakt der S-Bahn zwischen Hergiswil und Luzern.

In Hergiswil besteht vom Bahnhof bis Hergiswil Schlüssel ein Einspurabschnitt, der aus Kapazitätsgründen auf Doppelspur ausgebaut werden soll. Das erarbeitete Projekt Doppelspurausbau ist sistiert. Der Regierungsrat des Kantons Nidwalden und die Gemeinde Hergiswil lassen ein Vorprojekt für die favorisierte Variante "Tunnel lang" mit Doppelspur von Hergiswil Schlüssel bis zum Bahnhof Hergiswil ausarbeiten. Im Jahr 2013 werden die Ergebnisse vorliegen. Anschliessend wird in Kenntnis der Vor- und Nachteile der verschiedenen Varianten - heutiger Zustand; Doppelspurausbau mit offener Linienführung, Tunnel kurz oder Tunnel lang – das weitere Vorgehen festgelegt.

**Massnahme:**

Doppelspurausbau und Tunnel für die Zentralbahn in Hergiswil

Typ: infrastrukturell

Typ nicht infrastrukturell

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

Federführung:

-

Beteiligte Stellen:

-

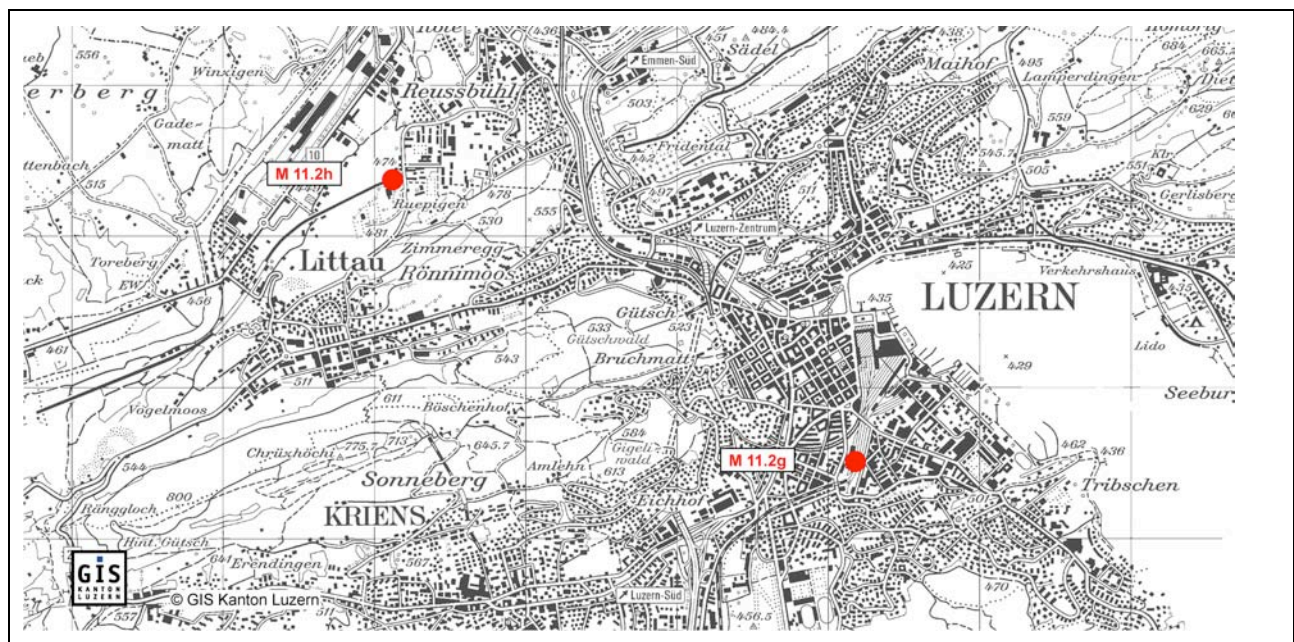
<b>Realisierung</b>		
<b>Vorgehen/Meilensteine</b>		
1. ...		
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<b>Realisierungshorizont:</b> Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	<b>Koordinationsstand</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan NW <input checked="" type="checkbox"/> ja      Kap      Massn. <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----

<b>Kosten</b>			
<b>Kosten:</b>	<b>Kostenteiler:</b>		
offen	Anteil Bund	%	Fr.
	Anteil Kanton	%	Fr.
	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Anteil Dritte	%	Fr.

<b>Beurteilung</b>
Nutzen: -
WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -

<b>Sonstiges</b>
Literatur / Grundlagendokumente: -
Bemerkungen / Hinweise: Nr. AP 1G: M 10.2

**M x.y**  
**Neue S-Bahnhaltestellen**



<b>Massnahmenbeschreibung</b>	
<p><b>Ausgangslage / Zielsetzung:</b></p> <p>In den letzten Jahren wurden in der Agglomeration Luzern 7 neue S-Bahnhaltestellen realisiert. Diese erschliessen wichtige Siedlungsgebiete in der Agglomeration Luzern. Die verbesserte örtliche Erschliessung sind zusammen mit dem Angebotsausbau die zentralen Elemente der S-Bahn Luzern und des Agglomerationsprogramms. Die S-Bahn leistet einen Beitrag zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik und zur notwendigen Leistungssteigerung des Gesamtverkehrssystems in der Agglomeration Luzern.</p>	
<p><b>Massnahmen:</b></p> <p><b>M 11.g</b>                  Die neue Haltestelle Langensand-Steghof in Luzern liegt an den S-Bahnlinien Richtung Sarnen und Stans. Der Standort ist zwischen der Langensandbrücke und einer neuen Passerelle zwischen Neustadtstrasse und Fruttstrasse/Industriestrasse vorgesehen. Die Haltestelle ist Teil des Entwicklungsschwerpunkts Bahnhof Luzern und erschliesst die Gebiete Steghof-Tribschen. Daneben können wichtige Umsteigebeziehungen auf die Buslinien Nrn. 4, 6, 7, 8 und 21 Richtung Tribschen geschaffen werden.</p> <p><b>M 11.2h</b>                  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.</p> <p><b>M 11.2i und M11.2j</b>                  Die beiden Massnahmen mit den neuen Haltestellen Gütsch-Kreuzstutz und Paulusplatz, beide in Luzern, aus dem Agglomerationsprogramm 1. Generation werden bis auf weiteres zurückgestellt. Sie sind erst in einer späten Phase im Zusammenhang mit einem Durchgangsbahnhof Luzern realisierbar.</p>	
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Typ: infrastrukturell</b>	<input type="checkbox"/> <b>Typ nicht infrastrukturell</b>

Zuständigkeiten (Organisation, Namen, Adresse, Tel, Mail)	
<b>Federführung:</b> -	<b>Beteiligte Stellen:</b> -

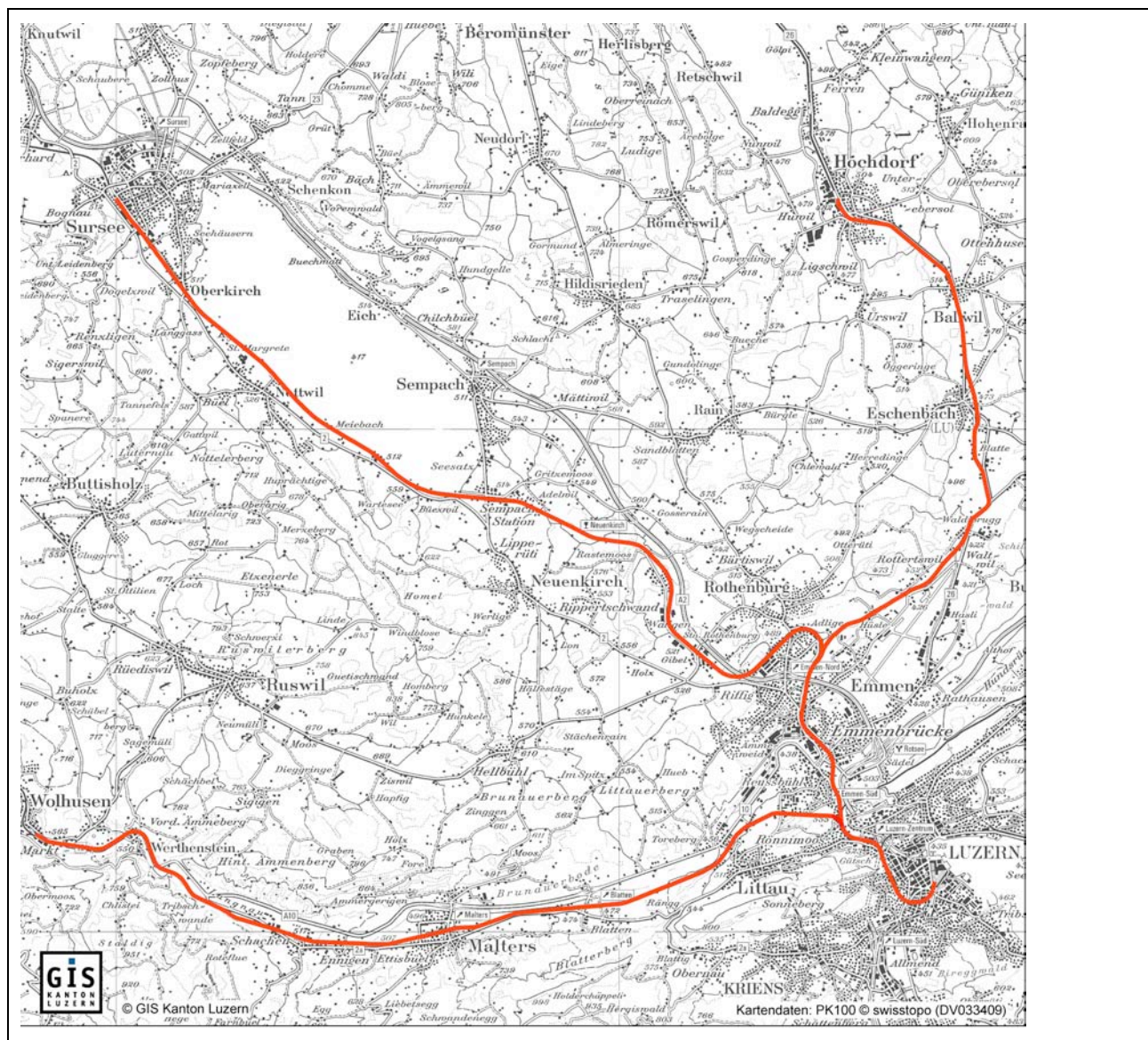
Realisierung		
<b>Vorgehen/Meilensteine</b> ...		
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<b>Realisierungshorizont:</b> Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	<b>Koordinationsstand</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja      Kap M5    Massn. M5-3 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----

Kosten			
<b>Kosten:</b>	<b>Kostenteiler:</b>		
Haltestelle Littau, Ruopigen: 30.0 Mio. Fr. (aus 1. AP)	Anteil Bund	%	Fr.
Haltestelle Steghof : 13.0 Mio. Fr. (aus 1. AP)	Anteil Kanton	%	Fr.
	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Anteil Dritte	%	Fr.

Beurteilung
Nutzen: -
WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: -
Bemerkungen / Hinweise: Nr. AP 1G: M 11.2g, M 11.2h und M 11.2j

**M x.y**  
**Ausbau S-Bahnsystem Luzern**



<b>Massnahmenbeschreibung</b>	
<b>Ausgangslage / Zielsetzung:</b> Der Ausbau der S-Bahn Luzern zum 15-Minutentakt auf den Hauptrelationen setzt den Tiefbahnhof Luzern voraus. Zusätzlich sind auf den zuführenden Linien weitere Massnahmen zur Kapazitätssteigerung nötig. Im Rahmen der Angebotsplanung S-Bahn werden bis 2013 die notwendigen Infrastrukturelemente definiert, welche erforderlich sind für die zukünftigen Fahrplanverbesserungen. Sie sind mit den laufenden Arbeiten zur Massnahme Tiefbahnhof abzustimmen (vgl. auch Rahmenplan SBB vom Oktober 2010)	
<b>Massnahmen:</b>	
1. Massnahmen Luzern – Sursee 2. Massnahmen Luzern – Hochdorf, z.B. zusätzliche Kreuzungsstellen 3. Massnahmen Luzern – Wollhusen, z.B. 2. Gleis Zimmeregg-tunnel-Malters (vgl. M5-2 im Kant. Richtplan 2009)	
<input checked="" type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input type="checkbox"/> Typ nicht infrastrukturell



Zuständigkeiten (Organisation, Namen, Adresse, Tel, Mail)	
<b>Federführung:</b> -	<b>Beteiligte Stellen:</b> -

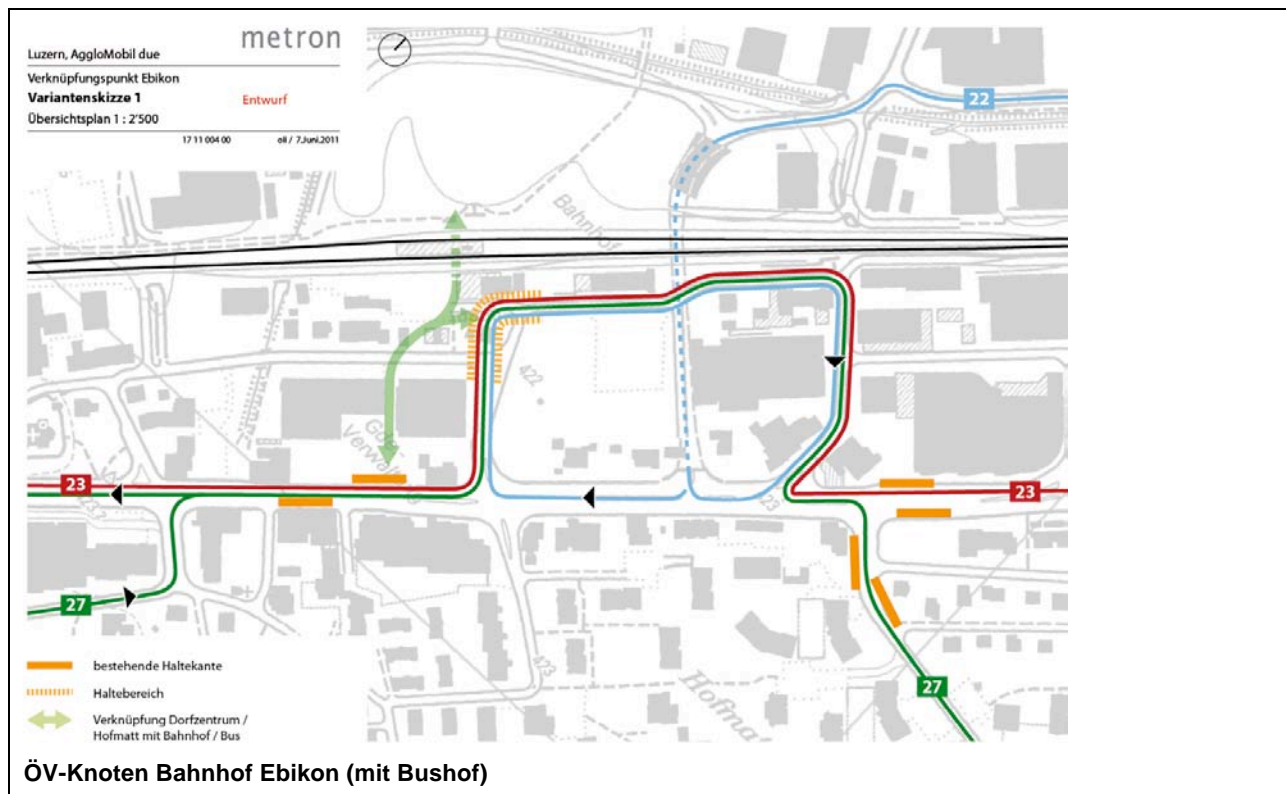
Realisierung		
<b>Vorgehen/Meilensteine</b> 1. ...		
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<b>Realisierungshorizont:</b> Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	<b>Koordinationsstand</b> <input 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 M5    Massn. M5-2 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----

Kosten			
<b>Kosten:</b> offen	<b>Kostenteiler:</b>		
	Anteil Bund	%	Fr.
	Anteil Kanton	%	Fr.
	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Anteil Dritte	%	Fr.

Beurteilung
Nutzen: -
WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: -
Bemerkungen / Hinweise: -

**M x.y**  
**ÖV-Konzept Rontal**



<b>Massnahmenbeschreibung</b>	
<p><b>Ausgangslage / Zielsetzung:</b></p> <p>Bereits im 2010 besteht eine überdurchschnittlich hohe ÖV-Nachfrage auf den Bushauptlinien im Rontal. Die S-Bahn verkehrt wegen den beschränkten Infrastrukturkapazitäten weiterhin im Halbstundentakt. Die Mobilitätszunahme bis 2030 in diesem Raum bleibt überdurchschnittlich (Hauptentwicklungsachsen, ESP, Autobahnanschluss). Das ÖV-Konzept Rontal trägt dazu bei, dass die Mobilitätsnachfrage nachhaltig auf den ÖV gelenkt werden kann. Mit dem Trolleybussystem (Lighttram), dem durchgehenden Einsatz von kapazitätsmässig leistungsfähigen Doppelgelenktrolleybussen und der entsprechenden Strassenraumgestaltung wird der Lebensraum Rontal wahrnehmbar urban und lebensfreundlich ausgestaltet.</p>	
<p><b>Massnahme:</b></p> <p>Neuer ÖV-Knoten Ebikon beim Bahnhof mit Ausrichtung von (Orts-) Busnetz und -linien; Synergie mit Entwicklungsschwerpunkt (ESP); Schnellbuslinie und Trolleybusverlängerung (gemäss Konzept Rontal) zum ÖV-Knoten und weiter zum ESP.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Infrastruktur Verknüpfungspunkt Bahn-Bus Umgestaltung Bahnhofbereich Ebikon zur optimalen Verknüpfung von Bahn und Bus und zwischen den Buslinien.</li> <li>2. Ev. Zweckmässige Anpassung / Aufwertung des Strassenraum zwecks Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, der Milderung der räumlich starken Trennwirkung im Rontal sowie der Verbesserung der Sicherheit und damit zwecks Förderung der ÖV-Nachfrage und des Langsamverkehrs.</li> <li>3. Ev. Infrastruktur Fahrleitungen, wenn möglich Verlängerung des Trolleybussystems mindestens bis Bahnhof Ebikon oder bis zum ESP.</li> <li>4. Betriebskosten Bus</li> </ol>	
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Typ: infrastrukturell</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>Typ nicht infrastrukturell</b>

Zuständigkeiten (Organisation, Namen, Adresse, Tel, Mail)	
<b>Federführung:</b> Betriebliche Massnahmen: Verkehrsverbund Luzern  Infrastrukturmassnahmen: vif	<b>Beteiligte Stellen:</b> Gemeinden im Rontal, Verkehrsbetriebe Luzern, Tarifverbund Passepartout  Gemeinden im Rontal

Realisierung		
<b>Vorgehen/Meilensteine</b> 1. ...		
<b>Priorität:</b> <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<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 M5    Massn. M5-5 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----

Kosten			
<b>Kosten:</b> Fr.	<b>Kostenteiler:</b>		
	Anteil Bund	%	Fr.
	Anteil Kanton	%	Fr.
	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Anteil Dritte	%	Fr.

Beurteilung
Nutzen: -
WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -

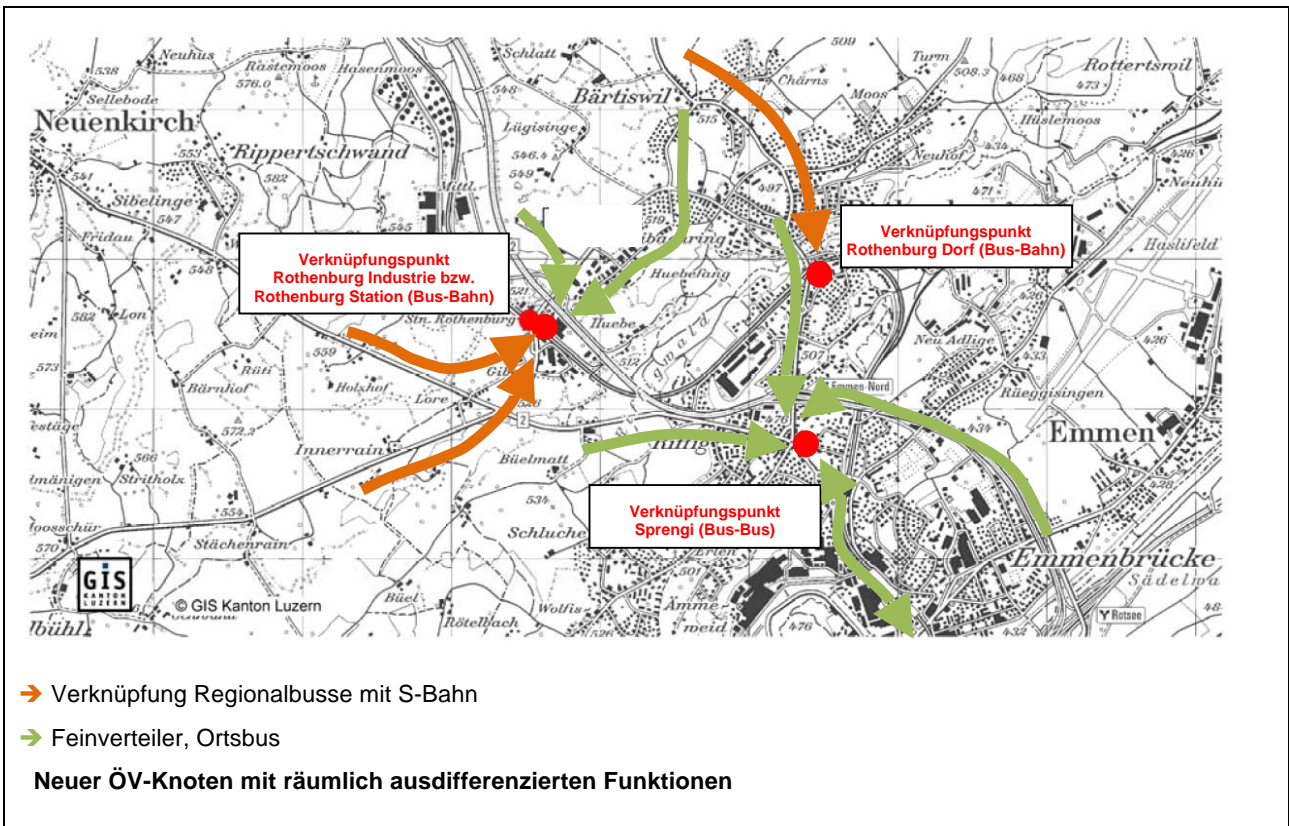
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: – ÖV-Bericht 2011 – ÖV-Konzept Rontal 2010 – Planungsbericht AggloMobil Due

Bemerkungen / Hinweise:

-

M x.y

ÖV-Konzept Rothenburg – Emmen Nord



**Massnahmenbeschreibung**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

Im Raum Luzern Nord besteht eine sehr hohe Mobilitätsnachfrage, die künftig mit attraktiven Linien- und Haltestellenkonzepten auf den ÖV gelenkt werden muss.

Die Bahnstation Rothenburg Industrie bzw. Rothenburg Station erschliesst den Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Rothenburg, welcher sich als Folge der Ansiedlung der IKEA stark entwickeln wird. Die Station ist heute völlig ungenügend ausgebaut, die Anlage ist unübersichtlich und unattraktiv. Im Zusammenhang mit dem ESP, der Ansiedlung von IKEA sowie dem neuen Autobahnanschluss und der damit verbundenen Attraktivitätssteigerung des P&R-Angebotes bekommt die Station eine neue Bedeutung. Die Station wird von Buslinien angefahren und erhält die Funktion einer bedeutenden Umsteigestation im Gebiet Luzern Nord. Für diese Aufgabe muss sie aus- und umgebaut werden (Verknüpfungspunkt). Im 2011 startet vif eine Projektstudie zu den notwendigen Massnahmen Bahnstation Rothenburg.

Weitere Buslinien aus dem Einzugsgebiet werden effizient mit der S-Bahnstation Rothenburg Dorf verknüpft (da Umwegfahrt über Bahnstation Rothenburg Industrie nicht möglich).

Es besteht die Absicht, gewisse Regionallinien einzukürzen (nicht durchgehend möglich, wegen fehlendem ¼-Stdtakt auf S-Bahn). Als flexibler, multifunktionaler öV-Knoten ist deshalb die Sprengi zu verstärken und sicherer auszugestalten sowie die Aufenthaltsqualität erheblich zu erhöhen. Die Sprengi bietet die Möglichkeit, die ÖV-Beziehungen zwischen Regionalbus, Trolleybus und Ortsbus im Raum Luzern Nord optimal abzustimmen. Die Sprengi wird im erweiterten Einzugsgebiet des Seetalplatzes eine wesentliche öV-Drehscheibe bleiben.

**Massnahmen:**

Neuer ÖV-Knoten mit räumlich ausdifferenzierten Funktionen:

Rothenburg-Dorf: Verknüpfung des regionalen Korridors Hildisrieden-Beromünster mit der Bahn sowie teilweise mit dem lokalen Feinverteiler.

Rothenburg-Industrie bzw. Rothenburg Station: Verknüpfung des regionalen Korridors Ruswil-Ettswil und teilweise mit dem lokalen Feinverteiler mit der Bahn (M11.2I, M15.2); zudem Ausbau für Umstieg Perrons sowie Park&Ride

<b>Sprengi:</b> Verknüpfung der regionalen Buslinien mit dem städtischen und Ortsbusnetz.	
1. Infrastruktur Verknüpfungspunkte Bahn-Bus 2. Verknüpfungspunkt Sprengi inkl. Umsteigeanlagen 3. Ev. Zweckmässige Anpassung / Aufwertung Strassenraum zwecks Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, der Milderung der Trennwirkung sowie der Verbesserung der Sicherheit und damit zwecks Förderung der öV-Nachfrage und des Langsamverkehrs. 4. Betriebskosten Bus	
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Typ: infrastrukturell</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>Typ nicht infrastrukturell</b>

Zuständigkeiten (Organisation, Namen, Adresse, Tel, Mail)	
<b>Federführung:</b> Betriebliche Massnahmen: Verkehrsverbund Luzern  Infrastrukturmassnahmen: vif	<b>Beteiligte Stellen:</b> Gemeinden Emmen und Rothenburg, Transportunternehmen, Tarifverbund Passepartout  Gemeinden Emmen und Rothenburg

Realisierung		
<b>Vorgehen/Meilensteine</b> 1. ...		
<b>Priorität:</b> <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<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 M5    Massn. M5-5 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----

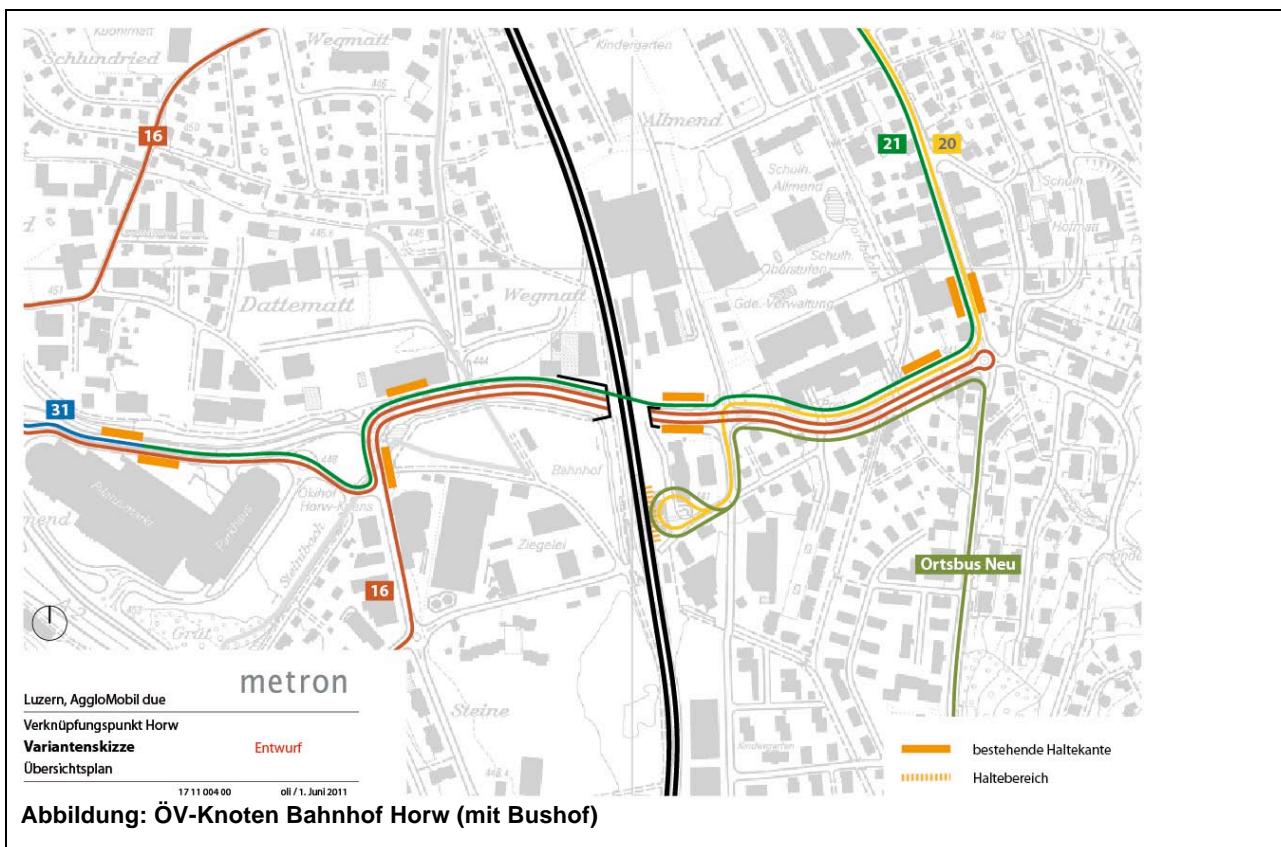
Kosten			
<b>Kosten:</b>	<b>Kostenteiler:</b>		
Fr.	Anteil Bund	%	Fr.
	Anteil Kanton	%	Fr.
	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Anteil Dritte	%	Fr.

Beurteilung
Nutzen: -
WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: - Planungsprojekt Sprengi - ÖV-Bericht 2011 - Planungsbericht AggloMobil Due
Bemerkungen / Hinweise: -

M x.y

ÖV-Konzept Horw und Kriens



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

1. Verknüpfung von S-Bahn und Bus in Horw (ÖV-Knoten Horw)  
 Horw erhält 2014 den Viertelstundentakt auf der S-Bahn. Im Einzugsbereich des Bahnhofs entsteht ein neuer Stadtteil "Südbahnhof" mit einem neuen Bahnhofplatz. Die Verknüpfung von S-Bahn und Bus wird mit dem Bushof erheblich verbessert. Der Ortsbus wird entsprechend neu ausgerichtet. Die Einkürzung der Buslinie 20 bis Bahnhof Horw und damit die Verknüpfung mit der Bahn wird geprüft.
2. S-Bahn-Haltestelle Kriens-Mattenhof  
 Die Agglomerationsgemeinde Kriens verfügt über die S-Bahn-Haltestelle Mattenhof, welche ab 2014 ebenfalls den Viertelstundentakt nach Luzern erhält und damit eine zuverlässige, schnelle Verbindung zum Hauptbahnhof Luzern. Die Anbindung der Ortsbuslinie an die S-Bahnstation Mattenhof wird verbessert.

Massnahmen

Neuer ÖV-Knoten Horw beim Bahnhof, mit Ausrichtung von (Orts-)Busnetz und -linien; Synergie mit Entwicklungsschwerpunkt.

Umsteigepunkt Kriens-Mattenhof: Anbindung und Anpassung (Ortsbuslinie)

1. Infrastruktur Verknüpfungspunkt Bahn-Bus  
 Umgestaltung Bahnhofbereich Horw zur optimalen Verknüpfung von Bahn und Bus und zwischen den Buslinien.
2. Ev. Weitere zweckmässige Aufwertung Strassenraum zwecks Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowie der Verbesserung der Sicherheit und damit zwecks Förderung der ÖV-Nachfrage und des Langsamverkehrs.
3. Betriebskosten Bus

Gemäss Buskonzept AggloMobil Due



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

Zuständigkeiten (Organisation, Namen, Adresse, Tel, Mail)	
<b>Federführung:</b> Betriebliche Massnahmen: Verkehrsverbund Luzern  Infrastrukturmassnahmen: vif	<b>Beteiligte Stellen:</b> Gemeinde Horw, Verkehrsbetriebe Luzern, Tarifverbund Passepartout  Gemeinde Horw

Realisierung		
<b>Vorgehen/Meilensteine</b>		
1. ...		
<b>Priorität:</b> <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<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 M5    Massn. M5-5 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----

Kosten			
<b>Kosten:</b>	<b>Kostenteiler:</b>		
Fr.	Anteil Bund	%	Fr.
	Anteil Kanton	%	Fr.
	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Anteil Dritte	%	Fr.

Beurteilung
Nutzen: -
WK1:
WK2:
WK3:
WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -

<b>Sonstiges</b>
Literatur / Grundlegendokumente: <ul style="list-style-type: none"><li>- Planung ESP/Südbahnhof Horw</li><li>- ÖV-Bericht 2011</li><li>- Planungsbericht AggloMobil Due</li></ul>
Bemerkungen / Hinweise: -

**M x.y**  
**ÖV-Konzept Littau**



**ÖV-Knoten Littau mit Bushof beim Bahnhof Littau (hier mit Symbolbild)**

**Massnahmenbeschreibung**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**  
 Littau ist der neue, nordwestlich gelegene Stadtteil von Luzern und verfügt über die sehr stark frequentierte Buslinie 12 ab Bahnhof Luzern bis Gasshof (7/8 Minuten-Takt). Gemäss der Ortsplanung Littau soll das Gebiet ab Kreuzstutz - Littau Gasshof bis Littauerboden / Bahnhof Littau verdichtet und besser vernetzt werden. Mit der S-Bahn fährt man ab Bahnhof Littau in wenigen Minuten zum Hauptbahnhof Luzern. Die Verknüpfung und Stärkung des ÖV-Knotens Littau mit einem ausgeprägteren Umsteigepunkt sollen dazu beitragen, dass die Mobilität in diesem urbanen Raum optimal abgewickelt werden kann.

- Massnahme:**
- Umsteigepunkt Bahnhof Littau stärker ausprägen, ev. Anpassung Busnetz- und Linien, ev. Umstellung Dieselbuslinie 12 auf Trolleybusbetrieb (Fahrleitungen ab Kreuzstutz).
1. Infrastruktur Verknüpfungspunkt Bahn-Bus
  2. Ev. zweckmässige Anpassung / Aufwertung Strassenraum zwecks Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und sowie Verbesserung der Sicherheit und damit zwecks Förderung der öV-Nachfrage und des Langsamverkehrs.
  3. ev. Infrastruktur Fahrleitungen ab Kreuzstutz bis Bahnhof Littau
  4. Betriebskosten Bus

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

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

<b>Federführung:</b> Betriebliche Massnahmen: Verkehrsverbund Luzern	<b>Beteiligte Stellen:</b> Verkehrsbetriebe Luzern, Tarifverbund Passepartout, Stadt Luzern
---	--

Infrastrukturmassnahmen: vif	Stadt Luzern
------------------------------	--------------

**Realisierung**

**Vorgehen/Meilensteine**  
 1. ...

<b>Priorität:</b> <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<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 M5    Massn. M5-5 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----
--	---	---

**Kosten**

<b>Kosten:</b> Fr.	<b>Kostenteiler:</b> Anteil Bund                      %                      Fr. Anteil Kanton                    %                      Fr. Anteil Gemeinde                %                      Fr. Anteil Dritte                      %                      Fr.
-----------------------	--

**Beurteilung**

Nutzen:  
 -

WK1:  
 WK2:  
 WK3:  
 WK4:

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:  
 -

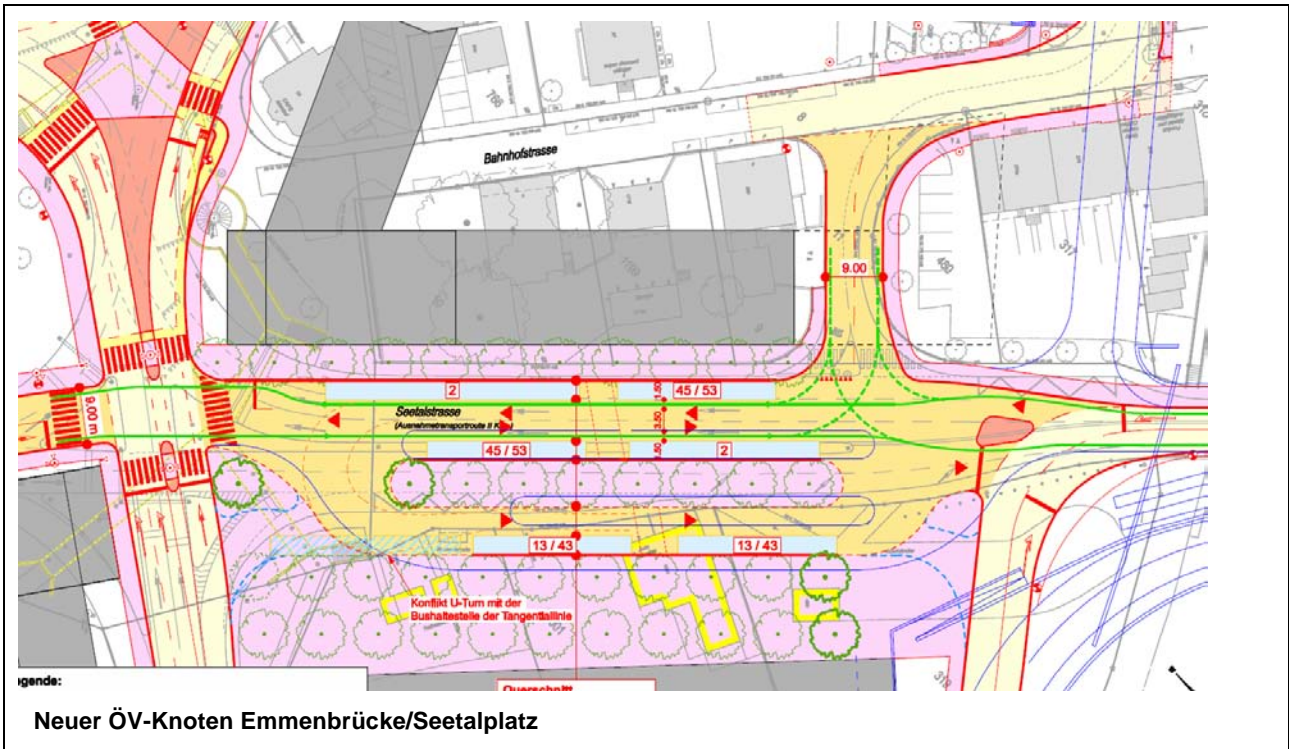
**Sonstiges**

Literatur / Grundlagendokumente:  
 – ÖV-Bericht 2011  
 – Planungsbericht AggloMobil Due

Bemerkungen / Hinweise:  
 -

M x.y

**ÖV-Konzept Emmenbrücke**



**Massnahmenbeschreibung**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

Im Raum Luzern Nord besteht eine sehr hohe Mobilitätsnachfrage, die künftig mit attraktiven Linien- und Haltestellenkonzepten auf den öV gelenkt werden muss. Die laufende Planung rund um den Seetalplatz berücksichtigt diese Entwicklungen. Das neue Zentrum rund um den Seetalplatz bietet gemäss Planung eine optimale öV-Infrastruktur mit einem neuen Bushof unmittelbar beim Seetalplatz und schlanken Umsteigebeziehungen direkt beim Bahnhof Emmenbrücke. Damit können optimale Verknüpfungen zwischen S-Bahn und Bussen angeboten sowie die Nachfrageentwicklung in diesem Raum mit den neuen Nutzungen optimal befriedigt werden.

**Massnahmen:**

Neuer öV-Knoten Emmenbrücke/Seetalplatz: Bahnhofplatz, Verknüpfungspunkt Bus, Fahrleitungen, Anpassungen (Orts-)Busnetz- und -linien.

1. Infrastruktur Verknüpfungspunkt Bahn-Bus
2. Infrastruktur Verknüpfungspunkt Bus-Bus
3. Aufwertung Strassenraum

Typ: infrastrukturell

Typ nicht infrastrukturell

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

**Federführung:**

Betriebliche Massnahmen: Verkehrsverbund Luzern

Infrastrukturmassnahmen: vif

**Beteiligte Stellen:**

Gemeinde Emmen, Verkehrsbetriebe Luzern, Tarifverbund Passepartout

Gemeinde Emmen

**Realisierung**

**Vorgehen/Meilensteine**  
 1. ...

<b>Priorität:</b> <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<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 M5    Massn. M5-5 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----
--	---	---

**Kosten**

<b>Kosten:</b> Fr.	<b>Kostenteiler:</b> Anteil Bund                      %                      Fr. Anteil Kanton                    %                      Fr. Anteil Gemeinde                %                      Fr. Anteil Dritte                      %                      Fr.
-----------------------	--

**Beurteilung**

Nutzen:  
 -

WK1:  
 WK2:  
 WK3:  
 WK4:

Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:  
 -

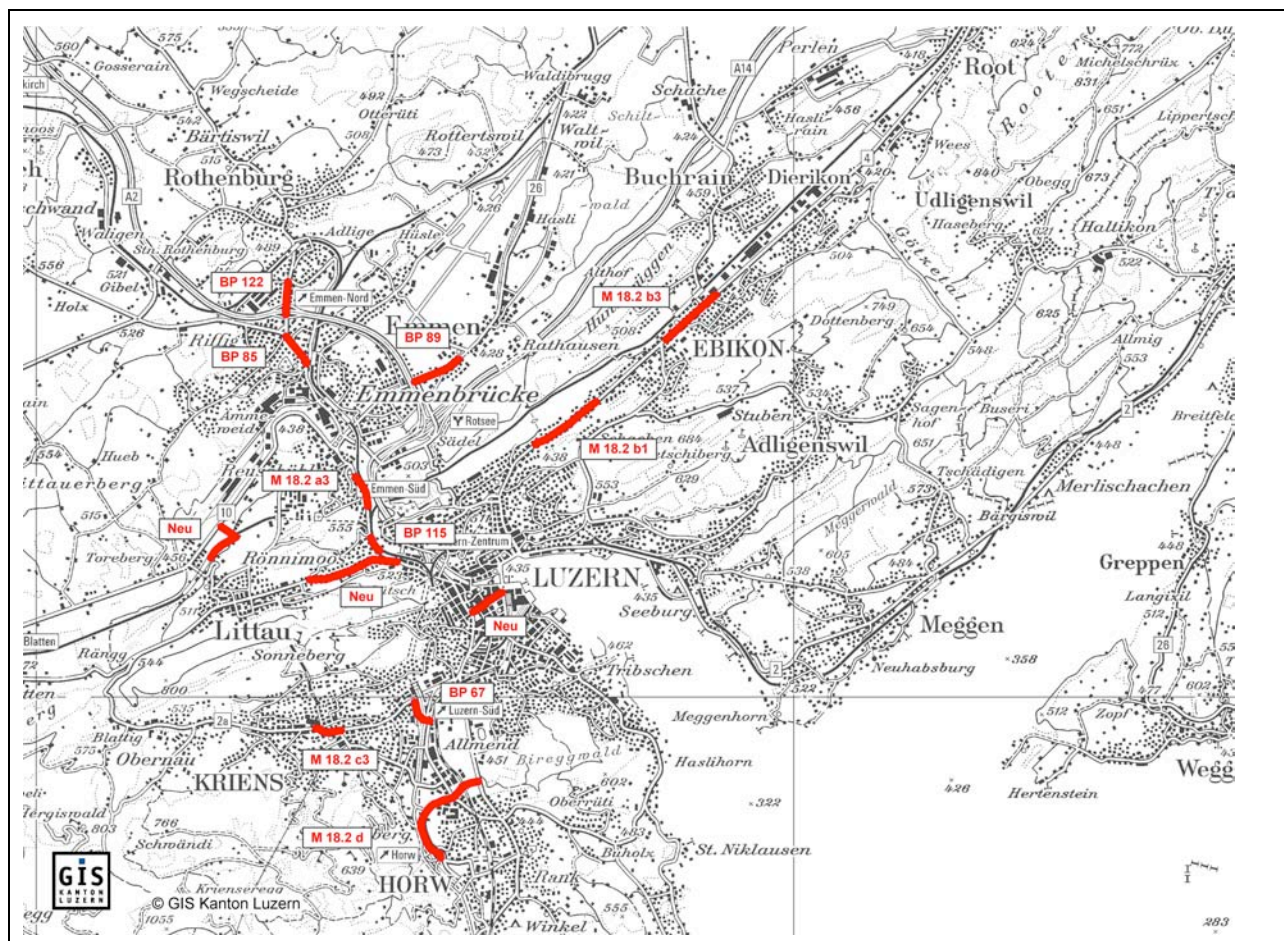
**Sonstiges**

Literatur / Grundlagendokumente:  
 – Bauprojekt Optimierung Seetalplatz (M3.1 im Agglomerationsprogramm 1. Generation)  
 – Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord  
 – ÖV-Bericht 2011  
 – Planungsbericht AggloMobil Due

Bemerkungen / Hinweise:  
 -

M x.y

Buspriorisierung



**Massnahmenbeschreibung**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

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

**Massnahmen (Bauprogramm Kantonsstrassen 2011-14):**

- M18.2a3 Luzern, Einmündung Lindenstrasse – Schiff, Radverkehrsanlage, Busspur, Reussthalmauer, BP 82, 2015 – 2018
- M18.2b1 Ebikon, Grenze Stadt Luzern – Schachenweid (exkl.), Flankierende Massnahmen Zubringer Rontal BP 131, nach 2018
- M18.2b3 Ebikon, Knoten Schösslistrasse, Flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Umbau Knoten in Kreisel BP 92, 2015 – 2018  
 Ebikon, Einmündung Schösslistrasse – Einmündung Weichenstrasse (Kreisel Migros), Flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Anpassung und Erneuerung Strassenraum, BP 93, nach 2018
- M18.2c3 Kriens, Zentrum, Förderung öffentlicher Verkehr, Erstellen Radverkehrsanlage, BP 68, 2015 – 2018
- M18.2d Kriens, Schlund, Förderung öffentlicher Verkehr, Erstellen Lichtsignalanlage, Verkehrsmanagement

	BP 46, 2015 – 2018
BP 67	Kriens, Eichwilstrasse, Umgestaltung Knoten und Förderung öffentlicher Verkehr, 2015 – 2018
BP 85	Emmen, Sprengplatz (exkl. Bushof) – Sonnenplatz (inkl.) mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen-Nord (exkl.) Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlage und Förderung öffentlicher Verkehr, 2015 – 2018
BP 89	Emmen, Erstellen Busspur Abschnitt Emmen – Knoten Meierhöfli, 2015 – 2018
BP 115	Luzern, Grenzweg – Fluhmühle, optimieren Leistungsfähigkeit, Erstellen Radverkehrsanlage 2015 - 2018
BP122	Emmen, Autobahnanschluss Emmen-Nord (exkl.) – Kreisel Bösfeld, Radverkehrsanlage und Förderung öffentlicher Verkehr, nach 2018
<b>Neue Massnahmen</b>	
Neu	Luzern, Bernstrasse, Abschnitt Kreuzstutz – Einmündung Udelbodenrain: Förderung öffentlicher Verkehr (Dosierung, elektronische Busspur Zufahrt Kreuzstutz) und Radverkehrsanlage (Ergänzung der Massnahme BP 137: Radverkehrsanlage Kreuzstutz-Grenzhof), nach 2018
Neu	Luzern, Germeindestrasse Bahnhof Littau – Kreisel Hornbach: Neue Gemeindestrasse mit Busspur, 2015 – 2018
<b>Massnahme streichen</b>	
M18.2b4	Ebikon, Knoten Migros – Root, Ronnegg, Massnahme aus AP 1. Gen. löschen, ist nicht Bestandteil Bauprogramm Kantonsstrassen 2011-14
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Typ: infrastrukturell</b> <span style="margin-left: 200px;"><input type="checkbox"/> <b>Typ nicht infrastrukturell</b></span>	

<b>Zuständigkeiten (Organisation, Namen, Adresse, Tel, Mail)</b>	
<b>Federführung:</b>	<b>Beteiligte Stellen:</b>
-	-

<b>Realisierung</b>		
<b>Vorgehen/Meilensteine</b>		
1. ...		
<b>Priorität:</b> <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<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 M5    Massn. M5-5 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----



<b>Kosten</b>			
<b>Kosten:</b>		<b>Kostenteiler:</b>	
M18.2a3, BP 82	13.0 Mio. Fr.	Anteil Bund	% Fr.
M18.2b1, BP 131	2.2 Mio. Fr.	Anteil Kanton	% Fr.
M18.2b3, BP 92+93	7.6 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	% Fr.
M18.2c3, BP 68	3.0 Mio. Fr.	Anteil Dritte	% Fr.
M18.2d, BP 46	0.9 Mio. Fr.		
BP 67	0.9 Mio. Fr.		
BP 85	24.9 Mio. Fr.		
BP 89	1.5 Mio. Fr.		
BP 115	4.4 Mio. Fr.		
BP122	4.2 Mio. Fr.		
Neu	offen		

<b>Beurteilung</b>
Nutzen: -
WK1:
WK2:
WK3:
WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -

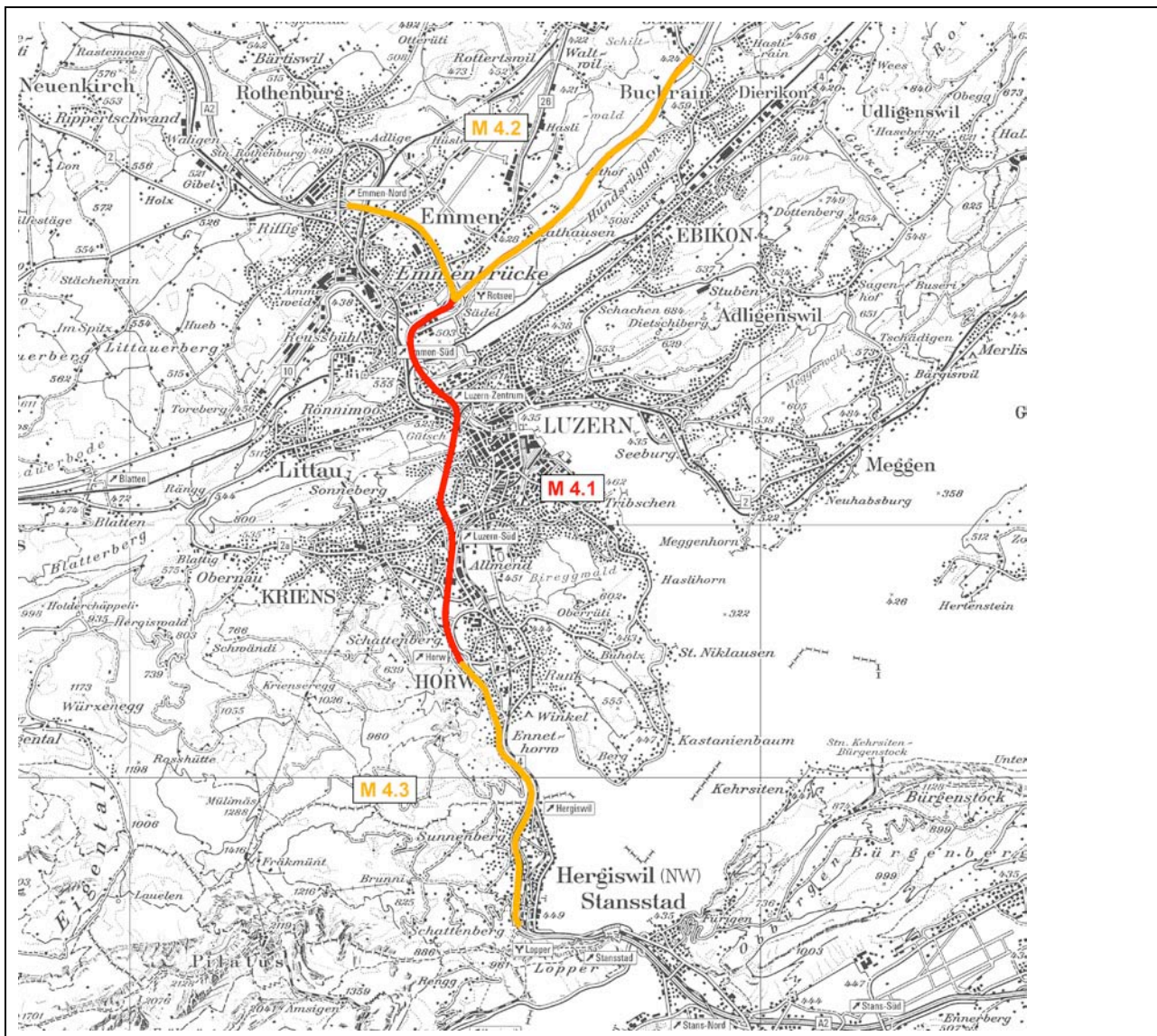
<b>Sonstiges</b>
Literatur / Grundlagendokumente: -
Bemerkungen / Hinweise: Nummer beziehen sich auf Agglomerationsprogramm 1. Generation und auf das kantonale Bauprogramm.



Massnahmen motorisierter Individualverkehr

M x.y

Gesamtsystem Bypass Luzern



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

Vor Luzern treffen bei der Verzweigung Rotsee die Verkehrsströme der nationalen Nord-Süd-Achse A2 sowie der A14 von Zürich–Zug zusammen und überlagern sich auf der Stadtdurchfahrt mit dem regionalen und lokalen Ziel- und Quellverkehr. Die dadurch verursachte Verkehrsbelastung führt bereits heute zu Überlastungen. Diese behindern sowohl den Regionalverkehr wie auch den nationalen Durchgangsverkehr. Mit der zu erwartenden Verkehrszunahme wird sich die Situation verschärfen. Um diesem Engpass zu begegnen, wurde eine grosse Anzahl von Lösungsvarianten auf ihre Machbarkeit und Zweckmässigkeit hin untersucht. Aufgrund der umfangreichen Untersuchungen wird der «Bypass Luzern» als beste Lösung beurteilt.

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 2009 verankert.

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat 2011 das generelle Projekt für den Bypass Luzern ausgelöst. Dies bedeutet, dass der Bypass Luzern bis zur Fortschreibung des Programms "Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassen-

netz" im Jahr 2013 planerisch vertieft und neu beurteilt wird. Gleichzeitig erarbeitet der Kanton Luzern ein Vorprojekt zur Spange Nord.

**Massnahmen:**

M 4.1 Zwei rund 4,3 Kilometer lange Doppelspurtunnels bilden das Kern- und Hauptelement des Gesamtsystems «Bypass Luzern». Sie führen von der Verzweigung Rotsee (A2/A14) im Norden direkt bis zur Vorzone des Tunnels Schlund (Kriens) im Süden. Die beiden Tunnels leiten den Durchgangsverkehr an den heutigen Anschlüssen Luzern-Zentrum und Luzern-Kriens vorbei.

M 4.2 Die A14 wird zwischen der Verzweigung Rotsee und dem Anschluss Buchrain in beiden Richtungen auf je drei Spuren ausgebaut. Dies bedingt eine Verbreiterung des Trassees bzw. beim Tunnel Rathausen den Bau einer 3. Röhre. Die A2 wird ab der Verzweigung Rotsee bis zum Anschluss Emmen Nord ebenfalls auf je drei Spuren ausgebaut.

M 4.3 Als langfristige Option ist zwischen der Verzweigung Lopper und Horw der Ausbau der nordwärts führenden Fahrbahn auf drei Fahrspuren geplant.

**Typ: infrastrukturell**                       **Typ nicht infrastrukturell**

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

<b>Federführung:</b> -	<b>Beteiligte Stellen:</b> -
---------------------------	---------------------------------

**Realisierung**

**Vorgehen/Meilensteine**  
1. ...

<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023)	<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 M2    Massn. M2-1 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----
--	---	---

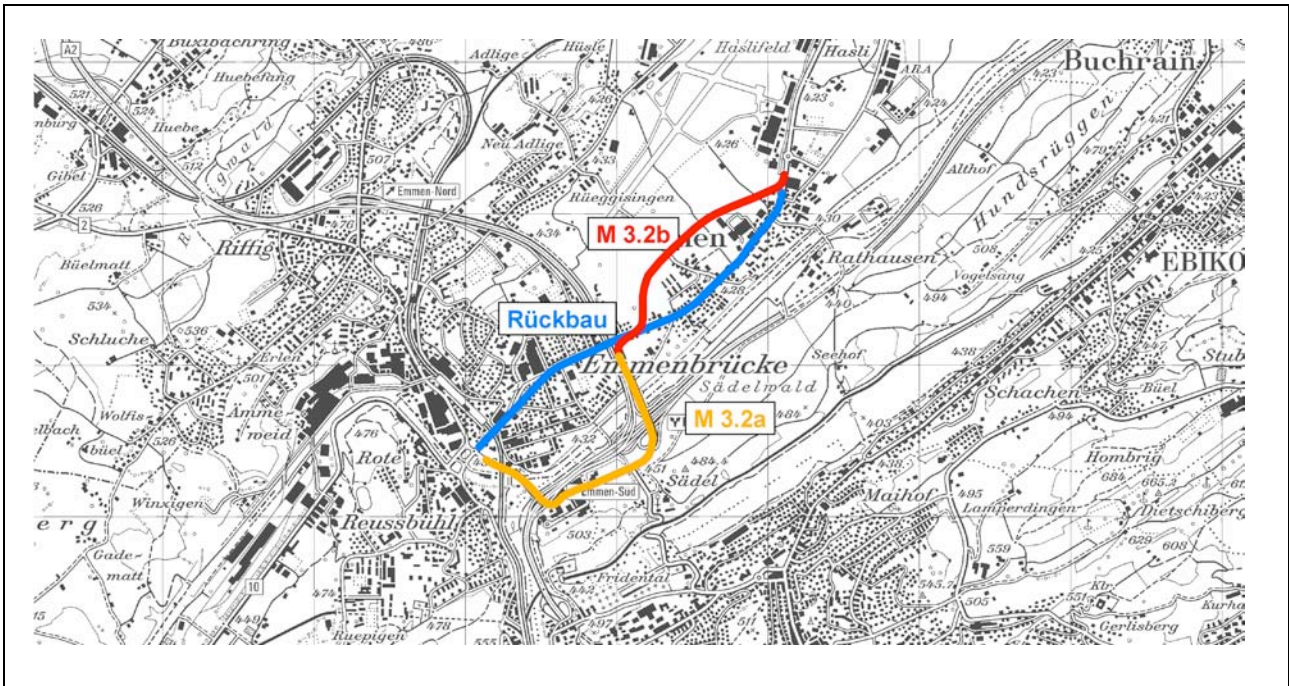
**Kosten**

<b>Kosten:</b> 1.7 Mia. Fr.	<b>Kostenteiler:</b> Anteil Bund                      %                      Fr. Anteil Kanton                    %                      Fr. Anteil Gemeinde                %                      Fr. Anteil Dritte                      %                      Fr.
--------------------------------	--

<b>Beurteilung</b>
Nutzen: -  WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -
<b>Sonstiges</b>
<b>Literatur / Grundlagendokumente:</b> -
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> Nr. AP 1G: M 4

M x.y

Umfahrung Emmen, Seetalstrasse



**Massnahmenbeschreibung**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

Mit den beiden Umfahrungen soll die Seetalstrasse auf den Abschnitten Seetalplatz-Meierhöfli (M3.2a) und Dorf Emmen (M3.2b) für den Durchgangsverkehr unterbrochen werden. Das Dorf Emmen wird mit einer neuen zweispurigen Strasse auf der Seite des Flugplatzes umfahren. Anschliessend wird der Durchgangsverkehr östlich der Autobahn über die Reusseggstrasse zum Seetalplatz geführt.

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

**Massnahmen** (Bauprogramm Kantonsstrassen 2011-14):

M3.2 Emmen, Umfahrung Emmen und Meierhöfli,  
 BP 126, nach 2022

Typ: infrastrukturell

Typ nicht infrastrukturell

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

**Federführung:**

-

**Beteiligte Stellen:**

-

Realisierung		
<b>Vorgehen/Meilensteine</b>		
1. ...		
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023)	<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 M3    Massn. M3-1 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----

Kosten			
<b>Kosten:</b>	<b>Kostenteiler:</b>		
offen	Anteil Bund	%	Fr.
	Anteil Kanton	%	Fr.
	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Anteil Dritte	%	Fr.

Beurteilung
Nutzen: -
WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -

Sonstiges
<b>Literatur / Grundlagendokumente:</b> -
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> Nr. AP 1G: M 3.2

M x.y

Luzern Schlossberg, 2. Etappe



**Massnahmenbeschreibung**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

Der Bus als Massenverkehrsmittel 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.

**Massnahme (Bauprogramm Kantonsstrassen 2011-14):**

Abbau der Verkehrsbehinderungen und Busförderung im Zulauf des Knotens Schlossberg (Sedel-/Friedentalstrasse und Zürich-/Maihofstrasse) durch Aus-/Umbau des Kreisels Rosenberg, Verlegung von Verkehrsströmen am Schlossberg, Anpassung der Bushaltestelle.

M5.1a Luzern, Schlossberg, Förderung öffentlicher Verkehr  
 BP 91, 2015 – 2018

Typ: infrastrukturell

Typ nicht infrastrukturell

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

**Federführung:**

-

**Beteiligte Stellen:**

-



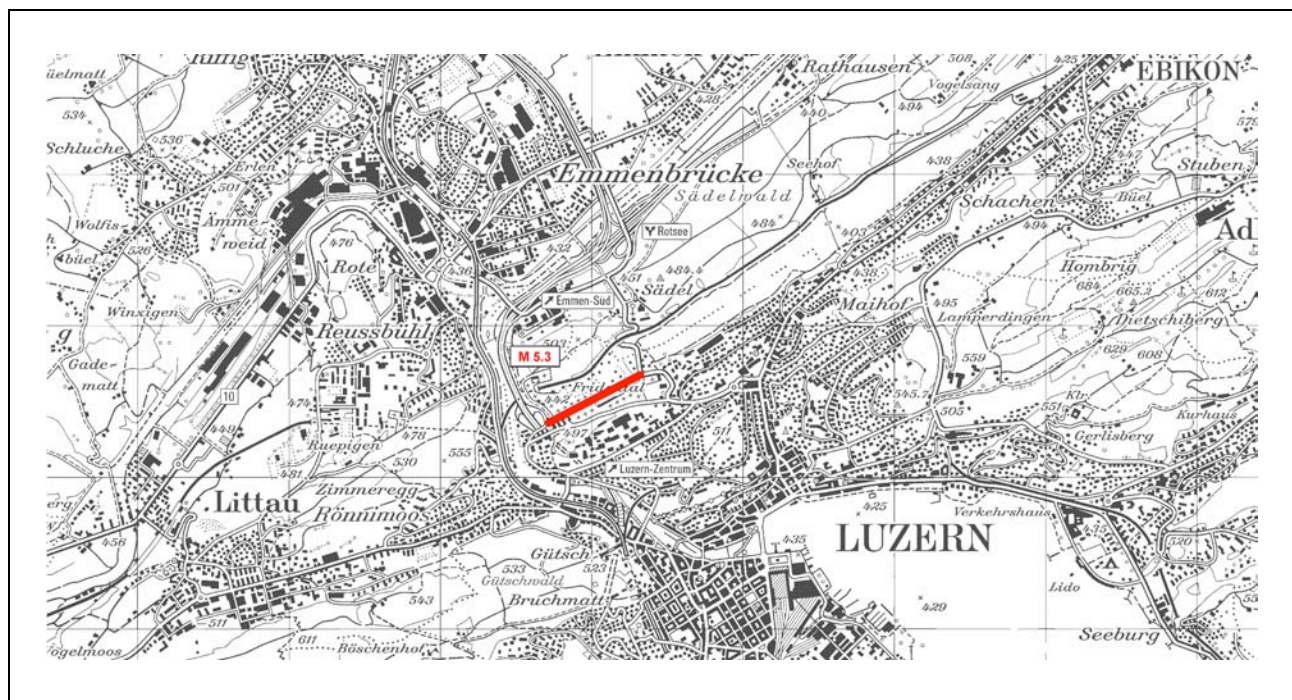
Realisierung		
<b>Vorgehen/Meilensteine</b>		
1. ...		
<b>Priorität:</b> <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<b>Realisierungshorizont:</b> Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	<b>Koordinationsstand</b> <input 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 M3, M5 Massn. M3-1, M5-5 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----

Kosten			
<b>Kosten:</b>		<b>Kostenteiler:</b>	
M5.1a, BP 91	2.2 Mio. Fr.	Anteil Bund	% Fr.
		Anteil Kanton	% Fr.
		Anteil Gemeinde	% Fr.
		Anteil Dritte	% Fr.

Beurteilung
Nutzen: -
WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -

Sonstiges
<b>Literatur / Grundlagendokumente:</b> -
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> Nr. AP 1G: 5.1b

**M x.y**  
**Spange Nord, Friedental – Lochhof**



**Massnahmenbeschreibung**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**  
 Die Spange Nord ist Teil des Luzerner Verkehrskonzepts zur Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr. Sie kann frühestens zusammen mit dem Bypass realisiert werden. Der Durchgangsverkehr soll um den Stadtkern herum über die Autobahn geführt werden. Die Spange dient der Erhaltung und Verbesserung der Lebensqualität im Stadtzentrum. Sie ermöglicht Verbesserungen für den Langsamverkehr und das Busverkehrssystem.

**Massnahme (Bauprogramm Kantonsstrassen 2011-14):**  
 Die Planung Vorprojekt wurde 2011 ausgelöst: Verbindung Knoten Friedental – neuer Anschluss Lochhof; Ausbau Sedelstrasse und Riedstrasse, neuer Tunnel zum Anschluss Lochhof  
 M 5.3 Luzern, Spange Nord,  
 BP 136, nach 2022

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

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

<b>Federführung:</b> -	<b>Beteiligte Stellen:</b> -
---------------------------	---------------------------------

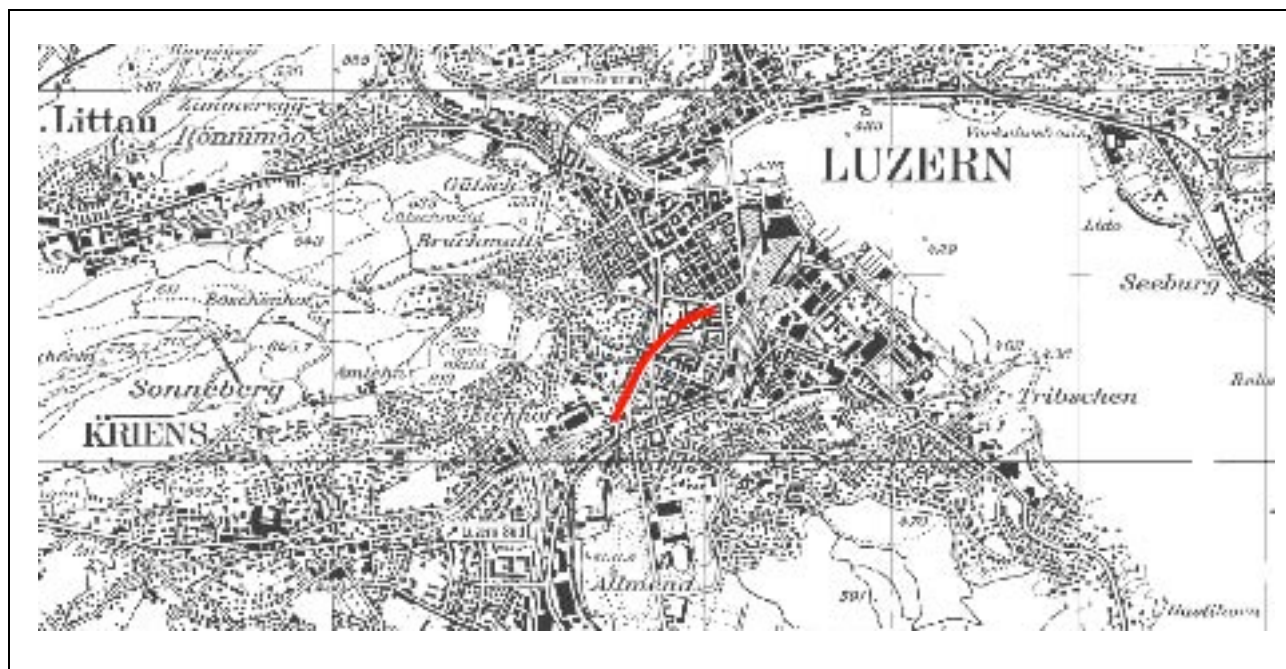
Realisierung		
<b>Vorgehen/Meilensteine</b>		
1. ...		
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023)	<b>Realisierungshorizont:</b> Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	<b>Koordinationsstand</b> <input 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 M3    Massn. M3-1 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----

Kosten			
<b>Kosten:</b>		<b>Kostenteiler:</b>	
M 5.3, BP 136	31.0 Mio. Fr.	Anteil Bund	%      Fr.
		Anteil Kanton	%      Fr.
		Anteil Gemeinde	%      Fr.
		Anteil Dritte	%      Fr.

Beurteilung
Nutzen: -
WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -

Sonstiges
<b>Literatur / Grundlagendokumente:</b> -
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> Nr. AP 1G: M 5.3

**M x.y**  
**Luzern, Obergrundstrasse - Bundesstrasse**



**Massnahmenbeschreibung**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**  
 Der Strassenabschnitt Obergrundstrasse, Einmündung Horwerstrasse – Bundesplatz ist überlastet. Die wichtige Trolleybuslinie 1 Kriens-Luzern wird behindert. Ziel der Massnahme ist insbesondere eine Optimierung der Leistungsfähigkeit mit Verbesserungen für den Bus und Radfahrende.

**Massnahme (Bauprogramm Kantonsstrassen 2011-14):**  
 BP 111 Luzern, Obergrundstrasse, Einmündung Horwerstrasse – Bundesplatz (inkl.), Erstellen Radverkehrsanlage, optimieren Leistungsfähigkeit

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

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

<b>Federführung:</b> -	<b>Beteiligte Stellen:</b> -
---------------------------	---------------------------------

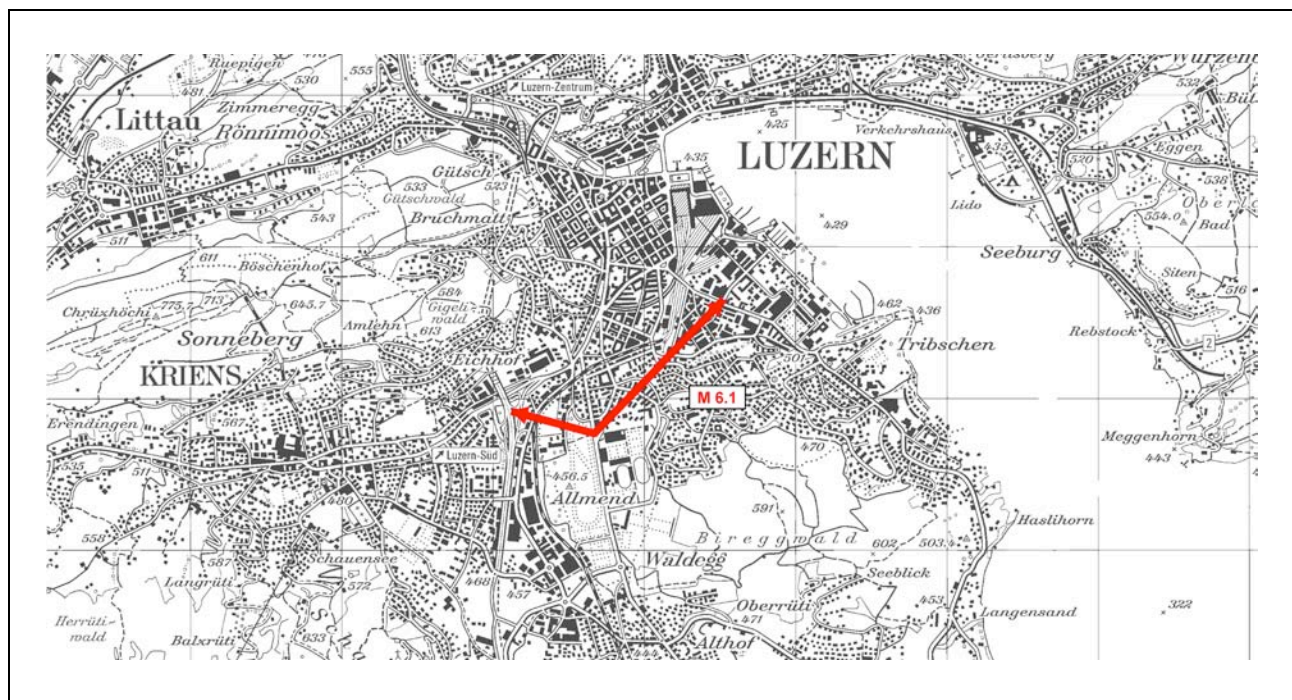
Realisierung		
<b>Vorgehen/Meilensteine</b>		
1. ...		
<b>Priorität:</b> <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<b>Realisierungshorizont:</b> Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	<b>Koordinationsstand</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 M5Massn. M5-5 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----

Kosten			
<b>Kosten:</b>	<b>Kostenteiler:</b>		
10.4 Mio. Fr. (0.4 Mio 2015- - 2018); 10.0 Mio nach 2018)	Anteil Bund	%	Fr.
	Anteil Kanton	%	Fr.
	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Anteil Dritte	%	Fr.

Beurteilung
Nutzen: -
WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -

Sonstiges
<b>Literatur / Grundlagendokumente:</b> -
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> Nr. Bauprogramm Kanton Luzern: 111

**M x.y**  
**Spange Süd mit Anschluss Grosshof**



<b>Massnahmenbeschreibung</b>	
<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 Durchgangsverkehr soll um den Stadtkern herum über die Autobahn geführt werden. Die Spange dient der Erhaltung und Verbesserung der Lebensqualität im Stadtzentrum und in den Wohngebieten Luzern Süd. Sie ermöglicht Verbesserungen für den Langsamverkehr und das Busverkehrssystem. Insbesondere schafft sie freie Kapazitäten auf der Obergrundstrasse, welche für die Leistungssteigerung der überlasteten Trolleybuslinie 1 benötigt werden. Mit Massnahmen wie Busspuren und Busbevorzugungsmassnahmen entlang der VBL-Linie 1 soll der reibungslose Busbetrieb auch langfristig sichergestellt werden. Mit der Spange Süd können zudem die Wohngebiete in den angrenzenden Gebieten verkehrsberuhigt werden.</p>	
<p><b>Massnahme (Bauprogramm Kantonsstrassen 2011-14):</b></p> <p>Ab dem Autobahnanschluss Luzern Süd (Grosshof) erschliesst eine neue, zweispurige und meist unterirdische Strasse die Gebiete Allmend und Tribtschen (BP 112).</p> <p>M 6.1 - BP 112, Luzern, Spange Süd, nach 2022</p> <p>Im Bauprogramm Kantonsstrassen ist auch eine oberirdische, günstigere und damit rascher realisierbare Alternative enthalten (BP 111), vgl. dazu separates Massnahmenblatt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- BP 111, Obergrundstrasse, Einmündung Horwerstrasse – Bundesplatz (inkl.), Erstellen Radverkehrsanlage, optimieren Leistungsfähigkeit, 2019 – 2022</li> </ul>	
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Typ: infrastrukturell</b>	<input type="checkbox"/> <b>Typ nicht infrastrukturell</b>

Zuständigkeiten (Organisation, Namen, Adresse, Tel, Mail)	
<b>Federführung:</b> -	<b>Beteiligte Stellen:</b> -

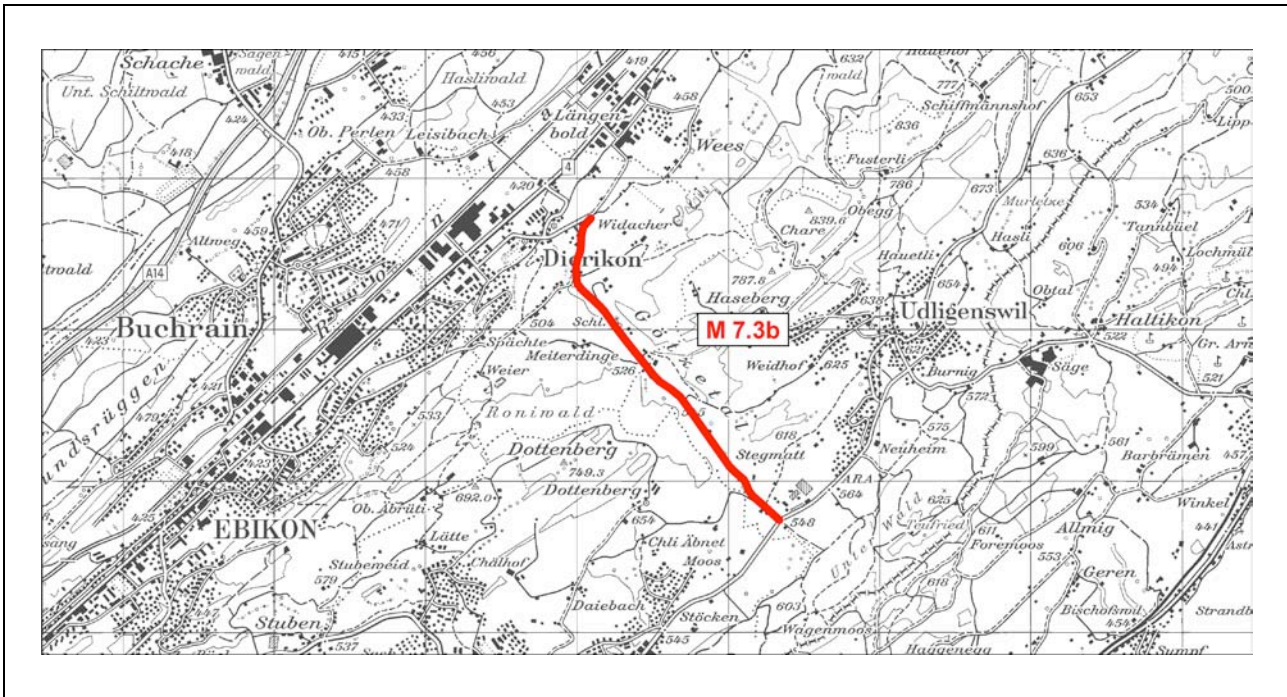
Realisierung		
<b>Vorgehen/Meilensteine</b> 1. ...		
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023)	<b>Realisierungshorizont:</b> Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	<b>Koordinationsstand</b> <input 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 M3    Massn. M3-1 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----

Kosten			
<b>Kosten:</b>		<b>Kostenteiler:</b>	
M6.1, BP 112	Kosten offen	Anteil Bund	% Fr.
(BP 111	10.4 Mio. Fr.)	Anteil Kanton	% Fr.
		Anteil Gemeinde	% Fr.
		Anteil Dritte	% Fr.

Beurteilung
Nutzen: -
WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -

Sonstiges
<b>Literatur / Grundlagendokumente:</b> -
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> Nr . AP 1G: M 6.1

**M x.y**  
**Dierikon – Udligenswil; Götzenthalstrasse**



**Massnahmenbeschreibung**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**  
 Die Gemeinden Meggen, Adligenswil und Udligenswil sollen besser an das Rontal und die A14 angeschlossen werden. Mit der Massnahme profitiert auch das Agglomerationszentrum von einer Verkehrsentslastung. Der Ausbaustandard der erst 2007 zur Kantonsstrasse aufklassierten Strasse ist ungenügend, sie muss saniert und ausgebaut werden.

**Massnahme (Bauprogramm Kantonsstrassen 2011-14):**  
 M7.3b Dierikon/Udligenswil, Einmündung Rigistrasse (exkl.) – Einmündung K 30, Götzenthalstrasse, Flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Erstellen Radverkehrsanlage mit Sanierung  
 BP 132, 2019 – 2022

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

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

<b>Federführung:</b> -	<b>Beteiligte Stellen:</b> -
---------------------------	---------------------------------



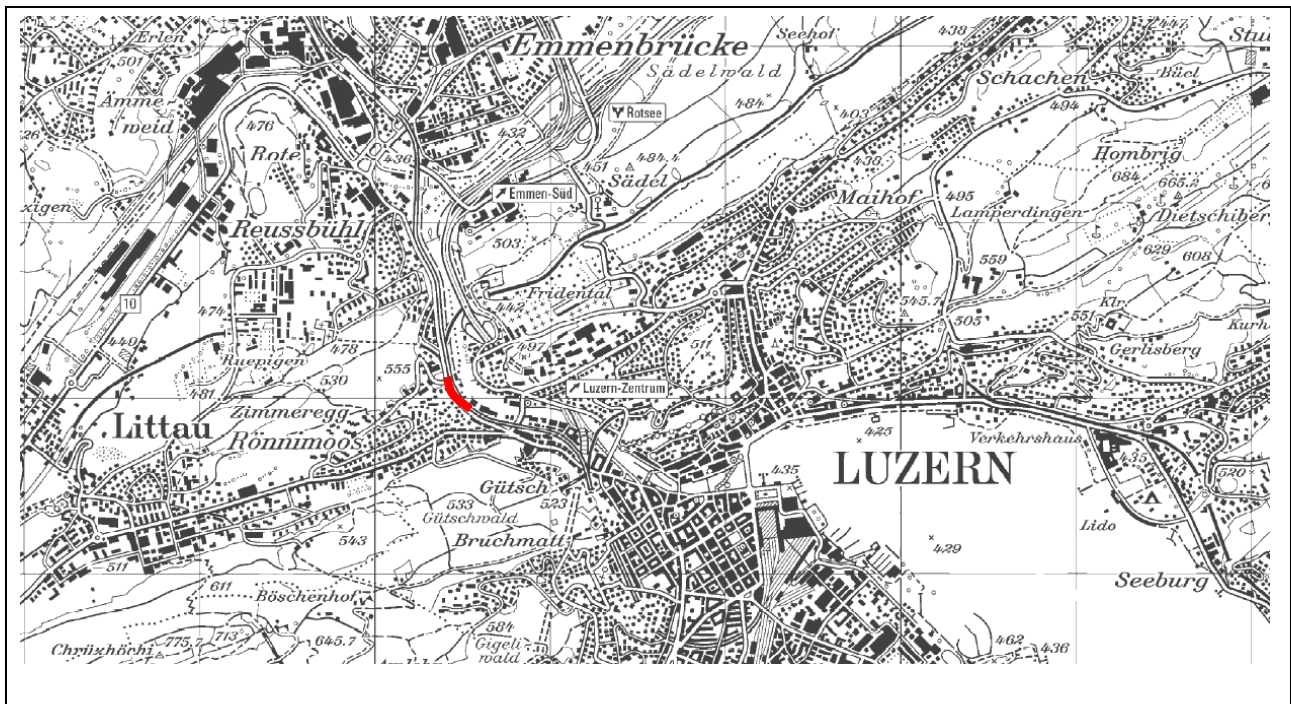
Realisierung		
<b>Vorgehen/Meilensteine</b>		
1. ...		
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<b>Realisierungshorizont:</b> Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	<b>Koordinationsstand</b> <input 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 M3    Massn. M3-2 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----

Kosten			
<b>Kosten:</b>	<b>Kostenteiler:</b>		
6.0 Mio. Fr.	Anteil Bund	%	Fr.
	Anteil Kanton	%	Fr.
	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Anteil Dritte	%	Fr.

Beurteilung
Nutzen: -
WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -

Sonstiges
<b>Literatur / Grundlagendokumente:</b> -
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> Nr. AP 1G: M 7.3b

**M x.y**  
**Luzern, Grenzweg - Fluhmühle**



<b>Massnahmenbeschreibung</b>	
<b>Ausgangslage / Zielsetzung:</b> Der Kreisel Kreuzstutz ist überlastet. Auf der K13 bilden sich in Fahrtrichtung Luzern vor dem Knoten längere Staus während der Hauptverkehrszeiten. Davon betroffen sind auch die Buslinien 2 und 53. Ziel der Massnahme ist eine Verlängerung der bestehenden Busspur und die Erstellung von Radverkehrsanlagen.	
<b>Massnahme (Bauprogramm Kantonsstrassen 2011-14):</b> BP 115 Luzern, Grenzweg – Fluhmühle, optimieren Leistungsfähigkeit, Erstellen Radverkehrsanlage, nach 2022	
<input checked="" type="checkbox"/> <b>Typ: infrastrukturell</b>	<input type="checkbox"/> <b>Typ nicht infrastrukturell</b>
<b>Zuständigkeiten (Organisation, Namen, Adresse, Tel, Mail)</b>	
<b>Federführung:</b> -	<b>Beteiligte Stellen:</b> -

Realisierung		
<b>Vorgehen/Meilensteine</b>		
1. ...		
<b>Priorität:</b> <input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023)	<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 M5    Massn. M5-5 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----

Kosten			
<b>Kosten:</b>	<b>Kostenteiler:</b>		
4.4 Mio. Fr.	Anteil Bund	%	Fr.
	Anteil Kanton	%	Fr.
	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Anteil Dritte	%	Fr.

Beurteilung
Nutzen: -
WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -

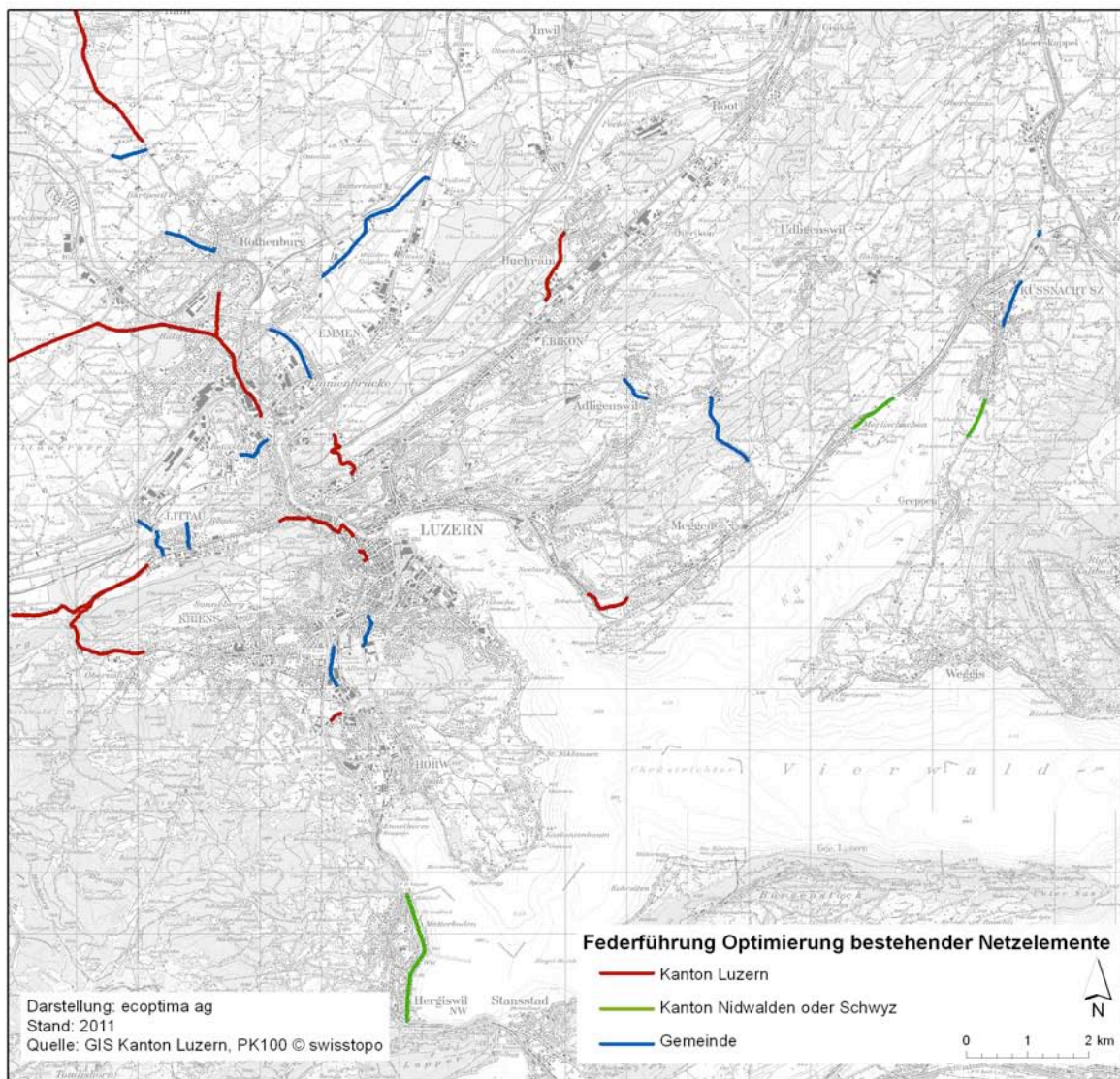
Sonstiges
<b>Literatur / Grundlagendokumente:</b> -
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> Nr. im kantonalen Bauprogramm: 115



**Massnahmen Langsamverkehr**

**LV-1**

**Optimierung bestehender Netzelemente**



**Beschrieb Massnahmenpaket**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

Schwachstellen beim Langsamverkehr betreffen vor allem bestehende Strassenabschnitte mit hohen MIV-Belastungen. Mit der Verbesserung der kritischen Abschnitte im Fuss- und Veloverkehrsnetz, wird die Attraktivität und die Sicherheit für den Langsamverkehr erhöht. Die verbesserten Verbindungen tragen zu einer Umlagerung des MIV und ÖV bei und führen so zu einem höheren Anteil des LV am Modal-Split.

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



		Anteil Gemeinde	%	Fr.
		Anteil Dritte	%	Fr.
Abhängigkeiten	-			
Grundlagen	- Richtplan leichter Zweiradverkehr Stadt Luzern 2009 - Testplanung Pilatusplatz - BZO-Revision			
Bemerkungen	- Nr. Bauprogramm Kanton Luzern: 79			

<b>Massnahme LV-1 A3</b>	<b>K4/33a: Kriens/Luzern, Renggloch</b>			
Beschreibung	Die zweispurige Strasse von Luzern, Littau über das Renggloch nach Kriens ist sehr eng. Die Realisierung von Radverkehrsanlagen bedingt einen Ausbau der Strasse uns tis in diesem sehr steilen und rutschgefährdeten Gebiet äusserst aufwendig.			
Federführung	Kanton Luzern, Dienststelle vif			
Beteiligte Stellen	-			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> C (ab 2023)	
Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:	
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan		
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja	Kap	Massn.
	<input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instrument		
Kosten	16'000'000 Fr.	Kostenteiler:		
		Anteil Bund	%	Fr.
		Anteil Kanton	%	Fr.
		Anteil Gemeinde	%	Fr.
		Anteil Dritte	%	Fr.
Abhängigkeiten	-			
Grundlagen	-			
Bemerkungen	- Kosten nicht 100% zu dem LV anrechenbar - Nr. AP 1G : M17.3 - Nr. Bauprogramm Kanton Luzern: 69			

<b>Massnahme LV-1 A4</b>	<b>K12: Emmen/Luzern, Loren – Littau/Luzern, Stächenrain (Radverkehrsanlage)</b>			
Beschreibung	Die zweispurige Strasse ist sehr schmal. Es ist vorgesehen einen kombinierten Rad- und Gehweg zu realisieren.			
Federführung	Kanton Luzern, Dienststelle vif			
Beteiligte Stellen	-			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> C (ab 2023)	
Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:	

Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap Massn. <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instrument
Kosten	1'550'000 Fr.	Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil Dritte % Fr.
Abhängigkeiten	-	
Grundlagen	-	
Bemerkungen	- Nr. AP 1G : M17.4 - Nr. Bauprogramm Kanton Luzern: 77	

<b>Massnahme LV-1 A5</b>	<b>K13: Luzern, Kreuzstutz – Kasernenplatz (exkl.)</b>		
Beschreibung	Erstellen einer Radverkehrsanlage und Optimierung des Gesamtverkehrssystem		
Federführung	Kanton Luzern, Dienststelle vif		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> C (ab 2023)
Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap Massn. <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instrument	
Kosten	3'800'000 Fr.	Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil Dritte % Fr.	
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	-		
Bemerkungen	- Nr. Bauprogramm Kanton Luzern: 80		

<b>Massnahme LV-1 A6</b>	<b>K13: Emmen, Einmündung Weiherstrasse – Loren (exkl.)</b>		
Beschreibung	Erstellen einer Radverkehrsanlage		
Federführung	Kanton Luzern, Dienststelle vif		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> C (ab 2023)



Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap Massn. <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instrument	
Kosten	3'700'000 Fr.	Kostenteiler:	
		Anteil Bund	% Fr.
		Anteil Kanton	% Fr.
		Anteil Gemeinde	% Fr.
		Anteil Dritte	% Fr.
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	-		
Bemerkungen	– Nr. Bauprogramm Kanton Luzern: 116 – Im AP 1G : Teil der Massnahme M 18.2a4 (Massnahme Buspriorisierung)		

<b>Massnahme LV-1 A7</b>	<b>K13/15: Emmen, Schützenmattstrasse – Sprengiplatz – Mühlematt</b>		
Beschreibung	Erstellen einer Radverkehrsanlage (Alternativroute)		
Federführung	Kanton Luzern, Dienststelle vif		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> C (ab 2023)
Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap Massn. <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instrument	
Kosten	200'000 Fr.	Kostenteiler:	
		Anteil Bund	% Fr.
		Anteil Kanton	% Fr.
		Anteil Gemeinde	% Fr.
		Anteil Dritte	% Fr.
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	-		
Bemerkungen	– Nr. Bauprogramm Kanton Luzern: 84		

<b>Massnahme LV-1 A8</b>	<b>K15: Rothenburg, Wegscheiden – Rain, Sandblatten</b>		
Beschreibung	Zwischen Wegscheiden und Sandblatten, wo vielfach Schüler verkehren, sind keine Anlagen für Radfahrer vorhanden Es soll deshalb ein 2.2km langer Rad- und Gehweg im Zweirichtungsverkehr erstellt werden. Er wird mittels eines Grünstreifens von der Fahrbahn getrennt.		
Federführung	Kanton Luzern, Dienststelle vif		

Beteiligte Stellen	-			
Priorität	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> C (ab 2023)	
Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:	
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan		
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input checked="" type="checkbox"/> ja	Kap Massn.	
	<input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instrument		
Kosten	3'200'000 Fr.	Kostenteiler:		
		Anteil Bund	%	Fr.
		Anteil Kanton	%	Fr.
		Anteil Gemeinde	%	Fr.
		Anteil Dritte	%	Fr.
Abhängigkeiten	-			
Grundlagen	-			
Bemerkungen	- Kant. Radroutenkonzept: Plan Nr. 30			
	- Nr. Bauprogramm Kanton Luzern: 123			

<b>Massnahme LV-1 A9</b>	<b>K19: Kriens, Mattenhof – Vorderschlund</b>			
Beschreibung	Zusammen mit einem privaten Bauvorhaben soll auf der Nordwestseite der Kantonsstrasse ein 230m langer Rad- und Gehweg mit Grünstreifen realisiert werden.			
Federführung	Kanton Luzern, Dienststelle vif			
Beteiligte Stellen	-			
Priorität	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> C (ab 2023)	
Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:	
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan		
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja	Kap Massn.	
	<input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instrument		
Kosten	260'000 Fr.	Kostenteiler:		
		Anteil Bund	%	Fr.
		Anteil Kanton	%	Fr.
		Anteil Gemeinde	%	Fr.
		Anteil Dritte	%	Fr.
Abhängigkeiten	Realisierung abhängig von privatem Bauvorhaben			
Grundlagen	- Richtplan leichter Zweiradverkehr Stadt Luzern 2009, Richtplan R1 Russwege Stadt Luzern, November 1996			
	- Gestaltungsplan Schweighof			
	- Machbarkeitsstudie sowie Nutzungsstudie Plüss Meyer Partner AG März 2007			
Bemerkungen	- Kant. Radroutenkonzept: Plan Nr. 11			
	- Bauvorhaben Dritter mit Kantonsbeitrag			

– teilweise realisiert

<b>Massnahme LV-1 A10</b>	<b>K31: Luzern/Ebikon, Einmündung Friedentalstrasse – Sedel</b>		
Beschreibung	Erstellen einer Radverkehrsanlage im Zusammenhang mit dem Ausbau der Kantonsstrasse.		
Federführung	Kanton Luzern, Dienststelle vif		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> C (ab 2023)
Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:
Kordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap Massn. <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instrument	
Kosten	3'600'000 Fr.	Kostenteiler:	
		Anteil Bund	% Fr.
		Anteil Kanton	% Fr.
		Anteil Gemeinde	% Fr.
		Anteil Dritte	% Fr.
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	-		
Bemerkungen	– Nr. AP 1G M: 5.2 – Nr. Bauprogramm Kanton Luzern: 96		

<b>Massnahme LV-1 A11</b>	<b>K33a: Luzern, Kreuzstutz – Grenzhof</b>		
Beschreibung	Auf der ansteigende Kantonsstrasse, vom Kreuzstutz in Richtung Ortsteil Littau, fehlen Massnahmen für die Radfahrenden. Der Strassenraum ist sehr eng und begrenzt. Es ist vorgesehen bergwärts einen Radstreifen (stadtauswärts) und Querungshilfen für Fussgänger zu realisieren.		
Federführung	Kanton Luzern, Dienststelle vif		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> C (ab 2023)
Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:
Kordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap Massn. Plan Nr. 30 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instrument	
Kosten	3'200'000 Fr.	Kostenteiler:	
		Anteil Bund	% Fr.
		Anteil Kanton	% Fr.

		Anteil Gemeinde	%	Fr.
		Anteil Dritte	%	Fr.
Abhängigkeiten	-			
Grundlagen	-			
Bemerkungen	– Nr. AP 1G: M 17.6 – Nr. Bauprogramm Kanton Luzern: 137			

<b>Massnahme LV-1 A12</b>	<b>Ebikon, Buchrainstrasse - Bueristutz</b>			
Beschreibung	Erstellen einer Radverkehrsanlage			
Federführung	Kanton Luzern, Dienststelle vif			
Beteiligte Stellen	-			
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> C (ab 2023)	
Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:	
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> ja Kap Massn. Plan Nr. 16 <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instrument			
Kosten	1'000'000 Fr.	Kostenteiler:		
		Anteil Bund	%	Fr.
		Anteil Kanton	%	Fr.
		Anteil Gemeinde	%	Fr.
		Anteil Dritte	%	Fr.
Abhängigkeiten	-			
Grundlagen	-			
Bemerkungen	– Nr. Bauprogramm Kanton Luzern: 152			

<b>Massnahmenpaket LV-1 B: Optimierung bestehender Netzelemente unter Federführung Kantone SZ/NW</b>	
<b>Massnahme LV-1 B1</b>	<b>KH1: Hergiswil, Knoten Bahnhofstrasse/Seestrasse</b>
Beschreibung	Hergiswil, KH1, Umgestaltung Knoten Bahnhofstrasse/Seestrasse -> Kreisel, Torwirkung erzeugen, Optimierung Parkplätze/Zufahrten im Bereich des Kreisels (Kanalisieren, minimieren), Fokus Sicherheit Veloverkehr im Kreisel (klare Routenführung); Trottoirbreiten optimieren, FG-Streifen mit Mittelinseln im Bereich des Kreisels.
Federführung	Kanton NW Tiefbauamt / Gemeinde Hergiswil
Beteiligte Stellen	-
Priorität	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2013      Baubeginn: 2015      Inbetriebnahme: 2016
Koordinationsstand	<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung      Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> ja      Kap      Massn. <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instrument
Kosten	1'000'000 Fr.      Kostenteiler: Annahme Anteil Bund      40%      Fr. Anteil Kanton      12%      Fr. Anteil Gemeinde      48%      Fr. Anteil Dritte      %      Fr.
Abhängigkeiten	– Koordination mit der Massnahme «Umgestaltung Seestrasse innerorts» – Koordination mit anstehenden Belagssanierungen (Strassenunterhalt)
Grundlagen	– Studie, Überprüfung Knoten / weitergehende Massnahmen, Teamverkehr, April 2010 – Betriebs- und Gestaltungskonzept, Seestrasse Abschnitt Glasiareal, Teamverkehr,,März 2009 – Studie, Erschliessung Bahnhofstrasse, Teamverkehr, Sept. 2008 – Weitere s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente
Bemerkungen	– Nr. AP 2G Stans: V-HE-LV1.K1 – DTV: Ausgangslage 2010: Bahnhofstrasse ca. 1'800 und Seestrasse ca. 6'200 – Zustand 2030: Bahnhofstrasse ca. 2'300 und Seestrasse ca. 7'300

<b>Massnahme LV-1 B2</b>	<b>KH1: Hergiswil, Umgestaltung Seestrasse innerorts</b>
Beschreibung	Hergiswil, KH1, Umgestaltung Seestrasse innerorts → Erhöhung Strecken- und Knotensicherheit für den LV (Kernfahrbahn oder Mehrzweckstreifen, Trottoir optimieren, FG-Streifen mit Mittelinsel); Strassenraumgestaltung inkl. Intensiver Grüngestaltung/Vernetzung, Umgestaltung Knoten Sonnenbergstrasse; Optimierung Parkplätze/Zufahrten (kanalisieren/minimieren) und Knoten
Federführung	Gemeinde Hergiswil
Beteiligte Stellen	Tiefbauamt des Kanton Nidwaldens, Private
Priorität	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)
Realisierungshorizont	Vorprojekt: 2016      Baubeginn: 2019      Inbetriebnahme: 2021

Koordinationsstand	<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap Massn. <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instrument
Kosten	10'500'000 Fr.	Kostenteiler: Annahme Anteil Bund 40% Fr. Anteil Kanton 1% Fr. Anteil Gemeinde 59% Fr. Anteil Dritte % Fr.
Abhängigkeiten	Koordination mit anstehenden Belagssanierungen (Strassenunterhalt)	
Grundlagen	– Studie, Überprüfung Knoten / weitergehende Massnahmen, Teamverkehr, April 2010 – Betriebs- und Gestaltungskonzept, Seestrasse Abschnitt Glasiareal, Teamverkehr, März 2009 – Studie, Erschliessung Bahnhofstrasse, Teamverkehr, Sept. 2008 – Weitere s. unter Sonstiges: Literatur / Grundlagendokumente	
Bemerkungen	– Nr. AP 2G Stans V-HE-LV1.K2 – DTV: Ausgangslage 2010: ca. 6'200–7'100 – Zustand 2030: ca. 7'300–7'800	

Massnahme LV-1 B3	Küssnacht, Merlischachen – Sumpf		
Beschreibung	Zwischen Merlischachen und Sumpf fehlt eine Verbindung für Radfahrende. Diese Strecke wird von Primar- und Oberstufenschülern sowie Berufspendlern rege benutzt und weist ca 120 Radfahrer/Tag auf. Ein sicherer Fuss- und Radweg soll erstellt werden.		
Federführung	Gemeinde Küssnacht (Kanton Schwyz)		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> C (ab 2023)
Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap Massn. <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instrument	
Kosten	1'100'000 Fr.	Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil Dritte % Fr.	
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	– Vorstudie Radfahrersicherheit Merlischachen-Sumpf vom 23.11.2010		
Bemerkungen	-		

<b>Massnahme LV-1 B4</b>		<b>Küssnacht – Greppenstrasse</b>			
Beschreibung	Radweg				
Federführung	Gemeinde Küssnacht (Kanton Schwyz)				
Beteiligte Stellen	-				
Priorität	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> C (ab 2023)		
Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:		
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan			
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja	Kap	Massn.	
	<input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instrument			
Kosten	Fr.	Kostenteiler:			
		Anteil Bund	%	Fr.	
		Anteil Kanton	%	Fr.	
		Anteil Gemeinde	%	Fr.	
		Anteil Dritte	%	Fr.	
Abhängigkeiten	-				
Grundlagen	-				
Bemerkungen	-				

<b>Massnahmenpaket LV-1 C: Optimierung bestehender Netzelemente unter Federführung Gemeinde</b>					
<b>Massnahme LV-1 C1</b>		<b>Adligenswil, Dorfstrasse</b>			
Beschreibung	Das Netz wird zwischen Adligenswil und Ebikon (Kreisel Rössli – Widspüel) mit einem bergwärts führenden, kombinierten Rad- und Gehweg optimiert. Ausserdem soll durch eine Temporeduktion der Verkehr auf der Dorfstrasse verträglicher durchgeleitet werden. Damit kann eine Steigerung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer sowie eine Verstetigung des Verkehrsflusses erreicht werden.				
Federführung	Gemeinde Adligenswil				
Beteiligte Stellen	-				
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> C (ab 2023)		
Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:		
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan			
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja	Kap	Massn.	
	<input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instrument			
Kosten	7'000'000 Fr.	Kostenteiler:			
		Anteil Bund	%	Fr.	
		Anteil Kanton	%	Fr.	
		Anteil Gemeinde	%	Fr.	
		Anteil Dritte	%	Fr.	
Abhängigkeiten	-				

Grundlagen	– Räumliches Entwicklungskonzept REK Adligenswil, Mai 2010
Bemerkungen	-

Massnahme LV-1 C2	Adligenswil, Meggerstrasse		
Beschreibung	Das Netz wird zwischen Adligenswil und Meggen (Meggerwald) wird mit einem bergwärtsführenden kombinierten Rad- und Gehweg optimiert. Dieser wird mit einem Grünstreifen von der Fahrbahn abgetrennt.		
Federführung	Gemeinde Adligenswil		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> C (ab 2023)
Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja Kap Massn.	
	<input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instrument	
Kosten	1'150'000 Fr.	Kostenteiler:	
		Anteil Bund	% Fr.
		Anteil Kanton	% Fr.
		Anteil Gemeinde	% Fr.
		Anteil Dritte	% Fr.
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	– Räumliches Entwicklungskonzept REK Adligenswil, Mai 2010		
Bemerkungen	Die Sicherheit des Langsamverkehrs und der Fussgänger (Spaziergänger, Wanderer) sind innerhalb dieses Streckenabschnittes für beide Gemeinden (Adligenswil und Meggen) ein dringendes Anliegen. Dazu beitragen soll zusätzlich eine Reduktion des Tempos von heute T80 auf T60 (auch infolge verschiedener Querungen des Wildes und Wanderer aus Waldgebieten).		

Massnahme LV-1 C3	Emmen, Mooshüslistrasse		
Beschreibung	Die Mooshüslistrasse ist im Bereich der Badeanstalt sowohl vom MIV als auch vom LV stark frequentiert. Die Höchstgeschwindigkeit wird schlecht eingehalten. Mittels Gestaltung (baulich oder farbliche Gestaltung Fahrbahnoberfläche) oder Geschwindigkeitswechsel 30/50 soll die Situation verbessert werden.		
Federführung	Gemeinde Emmen		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> C (ab 2023)
Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja Kap Massn.	
	<input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instrument	
Kosten	100'000 Fr.	Kostenteiler:	
		Anteil Bund	% Fr.
		Anteil Kanton	% Fr.
		Anteil Gemeinde	% Fr.
		Anteil Dritte	% Fr.
Abhängigkeiten	-		



Grundlagen	– Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan Gemeinde Emmen, Juli 2007
Bemerkungen	-

<b>Massnahme LV-1 C4</b>	<b>Emmen, Rüeggisingerstrasse</b>		
Beschreibung	Im zwischen Cholbe – Neuhüsern soll der bestehende Gehweg auf 1'200m Länge zu einem normkonformen Rad- und Gehweg von Breite 2.5m ausgebaut werden und im Abschnitt Neuhüsere – Waltwil soll ein 1'250m langer und 2.2m breiter Rad- und Gehweg erstellt werden. Dieser ist mit einem 1.5m breiten Grünstreifen von der Rüeggisingerstrasse zu trennen.		
Federführung	Gemeinde Emmen		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> C (ab 2023)
Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja Kap Massn.	
	<input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instrument	
Kosten	1'200'000 Fr.	Kostenteiler:	
		Anteil Bund	% Fr.
		Anteil Kanton	% Fr.
		Anteil Gemeinde	% Fr.
		Anteil Dritte	% Fr.
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	– Netz SchweizMobil – Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan Gemeinde Emmen, Juli 2007		
Bemerkungen	Der Abschnitt Cholbe – Neuhüsere hat die grössere Priorität als der Abschnitt Neuhüsere – Waltwil.		

<b>Massnahme LV-1 C5</b>	<b>Kriens, Arsenalstrasse</b>		
Beschreibung	Zwischen dem Südpol und dem Kreisel Arsenal-/Nidfeldstrasse besteht eine Lücke im Radwegnetz. Mit dem Ausbau des bestehenden Gehwegs auf der Ostseite der Strasse (Seite Südpol) zu einem Rad-/Gehweg im Gegenverkehr entsteht eine durchgehende Hauptradroute.		
Federführung	Gemeinde Kriens		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> C (ab 2023)
Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja Kap Massn.	
	<input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instrument	
Kosten	400'000 Fr.	Kostenteiler:	
		Anteil Bund	% Fr.
		Anteil Kanton	% Fr.
		Anteil Gemeinde	% Fr.
		Anteil Dritte	% Fr.

Abhängigkeiten	– Kriens, Nidfeldstrasse LV-1 C6
Grundlagen	– Vorstudie Radroutenkonzept Gemeinde Kriens, August 2010 (Abschnitt 9.5)
Bemerkungen	-

<b>Massnahme LV-1 C6</b>	<b>Kriens, Nidfeldstrasse</b>		
Beschreibung	Die Lücke im Langsamverkehrsnetz zwischen den Kreiseln Alter Pilatusmarkt und Arsenal-/soll mit einem Rad- und Gehweg in diesem Abschnitt geschlossen werden.		
Federführung	Gemeinde Kriens		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> C (ab 2023)
Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja	Kap Massn.
	<input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instrument	
Kosten	350'000 Fr.	Kostenteiler:	
		Anteil Bund	% Fr.
		Anteil Kanton	% Fr.
		Anteil Gemeinde	% Fr.
		Anteil Dritte	% Fr.
Abhängigkeiten	– Kriens, Arsenalstrasse LV-1 C5		
Grundlagen	– Vorstudie „Radroutenkonzept“ Gemeinde Kriens, August 2010 (Abschnitt 11.1)		
Bemerkungen	-		

<b>Massnahme LV-1 C7</b>	<b>Luzern, Moosmattstrasse</b>		
Beschreibung	Vom Kreisel Allmend bis zur Breitenlachenstrasse fehlen Radverkehrsanlagen. Markieren von Radstreifen oder Einbinden in Tempo-30-Zone verbessert das regionale Radroutennetz. Dazu müssen öffentliche Parkplätze aufgehoben werden.		
Federführung	Stadt Luzern		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> C (ab 2023)
Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja	Kap Massn.
	<input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instrument	
Kosten	Fr.	Kostenteiler:	
		Anteil Bund	% Fr.
		Anteil Kanton	% Fr.
		Anteil Gemeinde	% Fr.
		Anteil Dritte	% Fr.
Abhängigkeiten	-		

Grundlagen	– Richtplan leichter Zweiradverkehr Stadt Luzern 2009
Bemerkungen	-

<b>Massnahme LV-1 C8</b>		<b>Luzern (Ortsteil Littau), Cheerstrasse</b>	
Beschreibung	Radstreifen		
Federführung	Stadt Luzern		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> C (ab 2023)
Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja	Kap Massn.
	<input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instrument	
Kosten	Fr.	Kostenteiler:	
		Anteil Bund	% Fr.
		Anteil Kanton	% Fr.
		Anteil Gemeinde	% Fr.
		Anteil Dritte	% Fr.
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	-		
Bemerkungen	-		

<b>Massnahme LV-1 C9</b>		<b>Luzern (Ortsteil Littau), Flurstrasse</b>	
Beschreibung	Radstreifen		
Federführung	Stadt Luzern		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> C (ab 2023)
Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja	Kap Massn.
	<input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instrument	
Kosten	Fr.	Kostenteiler:	
		Anteil Bund	% Fr.
		Anteil Kanton	% Fr.
		Anteil Gemeinde	% Fr.
		Anteil Dritte	% Fr.
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	-		
Bemerkungen	-		

Massnahme LV-1 C10	Luzern (Ortsteil Littau), Ruopigenstrasse		
Beschreibung	Radstreifen		
Federführung	Stadt Luzern		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> C (ab 2023)
Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja Kap Massn.	
	<input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instrument	
Kosten	Fr.	Kostenteiler:	
		Anteil Bund	% Fr.
		Anteil Kanton	% Fr.
		Anteil Gemeinde	% Fr.
		Anteil Dritte	% Fr.
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	-		
Bemerkungen	-		

Massnahme LV-1 C11	Rothenburg, Stationsstrasse		
Beschreibung	In Zusammenhang mit der Realisierung des A2-Anschlusses Rothenburgs ist der Verkehr auf der Stationsstrasse in einem beschränkten Abschnitt zu beruhigen und eine für Fussgänger und Radfahrer attraktive Begegnungszone zu schaffen.		
Federführung	Gemeinde Rothenburg		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> C (ab 2023)
Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja Kap Massn.	
	<input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instrument	
Kosten	1'000'000 Fr.	Kostenteiler:	
		Anteil Bund	% Fr.
		Anteil Kanton	% Fr.
		Anteil Gemeinde	% Fr.
		Anteil Dritte	% Fr.
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	– Verkehrsrichtplan Gemeinde Rothenburg, 2006 – Siedlungsleitbild Gemeinde Rothenburg, 2008		
Bemerkungen	-		

<b>Massnahme LV-1 C12</b>	<b>Rothenburg, Wurmistrasse</b>		
Beschreibung	Zwischen Kantonsstrasse und der Abzweigung Bürlimoos entlang der Wurmistrasse besteht eine Lücke im Angebot für Fussgänger und Radfahrende. Mit einem mittels Grünstreifen von der Fahrbahn getrennten Gehweg kann die Lücke behoben werden. Dank einer Breite von 1,5 m kann der Gehweg auch für Radfahrer freigegeben werden.		
Federführung	Gemeinde Rothenburg		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> C (ab 2023)
Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja Kap Massn.	
	<input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instrument	
Kosten	280'000 Fr.	Kostenteiler:	
		Anteil Bund	% Fr.
		Anteil Kanton	% Fr.
		Anteil Gemeinde	% Fr.
		Anteil Dritte	% Fr.
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	– Verkehrsrichtplan Gemeinde Rothenburg, 2006		
Bemerkungen	Dieser Abschnitt der Wurmistrasse ist Bestandteil nationalen Radwanderroute 3 (Nord-Süd-Route)		

<b>Massnahme LV-1 C13</b>	<b>Küssnacht, Ortszentrum Küssnacht</b>		
Beschreibung	Fuss- und Radweg		
Federführung	Gemeinde Küssnacht		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> C (ab 2023)
Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja Kap Massn.	
	<input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instrument	
Kosten	Fr.	Kostenteiler:	
		Anteil Bund	% Fr.
		Anteil Kanton	% Fr.
		Anteil Gemeinde	% Fr.
		Anteil Dritte	% Fr.
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	-		
Bemerkungen	-		

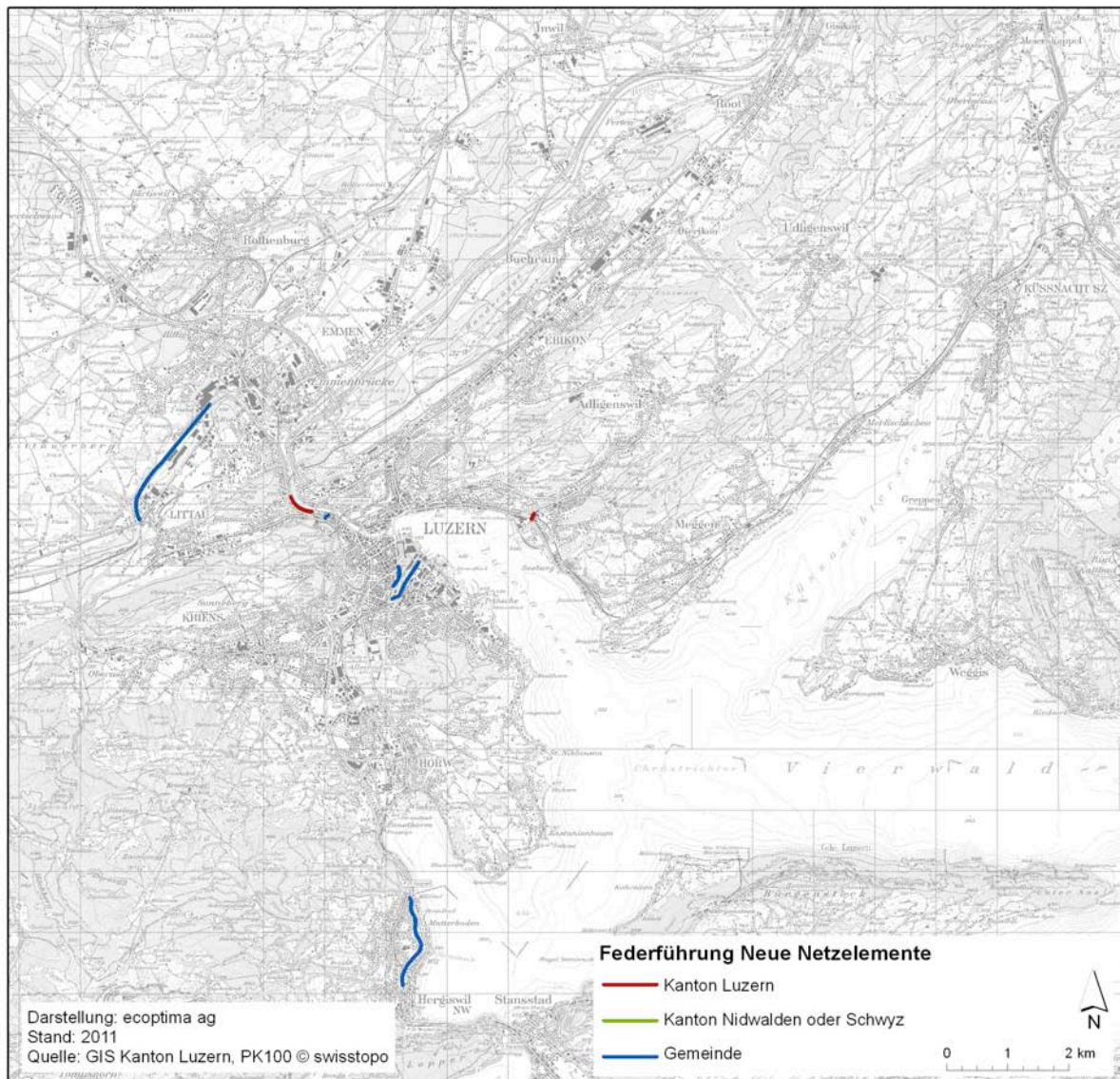
<b>Massnahme LV-1 C14</b>	<b>Küssnacht, Schulhaus Ebnet</b>		
Beschreibung	Fuss- und Radweg		
Federführung	Gemeinde Küssnacht		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> C (ab 2023)
Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja Kap Massn.	
	<input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instrument	
Kosten	Fr.	Kostenteiler:	
		Anteil Bund	% Fr.
		Anteil Kanton	% Fr.
		Anteil Gemeinde	% Fr.
		Anteil Dritte	% Fr.
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	-		
Bemerkungen	-		

<b>Massnahme LV-1 C15</b>	<b>Küssnacht, Hotel Frohsinn</b>		
Beschreibung	Optimierung Radweg		
Federführung	Gemeinde Küssnacht		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> C (ab 2023)
Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja Kap Massn.	
	<input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instrument	
Kosten	Fr.	Kostenteiler:	
		Anteil Bund	% Fr.
		Anteil Kanton	% Fr.
		Anteil Gemeinde	% Fr.
		Anteil Dritte	% Fr.
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	-		
Bemerkungen	-		

<b>Beurteilung Massnahmenpaket und Massnahmen</b>
Nutzen: -  WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -

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

**LV-2**  
**Neue Netzelemente**



**Beschrieb Massnahmenpaket**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

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

**Massnahmen:**

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

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





		Anteil Kanton	%	Fr.
		Anteil Gemeinde	%	Fr.
		Anteil Dritte	%	Fr.
Abhängigkeiten	-			
Grundlagen	-			
Bemerkungen	- Nr. Kantonales Bauprogramm: 135			

**Massnahmenpaket LV-2 B: Neue Netzelemente unter Kanton SZ/NW**

-

<b>Massnahmenpaket LV-2 C: Neue Netzelemente unter Federführung Gemeinden</b>	
<b>Massnahme LV-2 C1</b>	<b>Luzern, Lädelistrasse (Dammdurchbruch)</b>
Beschreibung	Unterführungsbauwerk für den Rad- und Fussverkehr. Der Dammbrech öffnet das Quartier Lädelistrasse zur Reuss hin und verbindet es mit dem für den Langsamverkehr direkt mit der Innenstadt.
Federführung	Stadt Luzern
Beteiligte Stellen	-
Priorität	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input checked="" type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)
Realisierungshorizont	Vorprojekt:                                      Baubeginn:                                      Inbetriebnahme:
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung                              Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> ja              Kap              Massn. <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instrument
Kosten	4'000'000 Fr.                                      Kostenteiler: Anteil Bund                      %              Fr. Anteil Kanton                      %              Fr. Anteil Gemeinde                      %              Fr. Anteil Dritte                      %              Fr.
Abhängigkeiten	
Grundlagen	- 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)
Bemerkungen	- Nr. AP 1G: M 16.1 Am 16. Dezember 2010 lehnte der grosse Stadtrat eine Erhöhung des Credits für das Projekt ab und beschloss dieses nicht auszuführen. Die Realisierung ist noch offen.

<b>Massnahme LV-2 C3</b>	<b>Luzern, Neustadtstrasse – Zentralstrasse (Umfahrung Bundesplatz)</b>		
Beschreibung	Mit dem Neubau der Langensandbrücke wurden die für die Wegverbindung notwendige Unterführung im Bereich des Brückenwiderlagers erstellt. Beim südlich der Langensandbrücke gelegenen und noch nicht überbauten Grundstück ist die Wegführung als Arkade entlang einem zukünftigen Wohn- und Geschäftshaus vorgesehen. In diesem Abschnitt sind Verhandlungen für den Erwerb der notwendigen Rechte im Gange. Auf der Nordseite bestehen Konflikte mit bestehenden Bauten und den Notausgängen des Kinos Capitol.		
Federführung	Stadt Luzern		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> C (ab 2023)
Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja	Kap Massn.
	<input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instrument	
Kosten	2'000'000 Fr.	Kostenteiler:	
		Anteil Bund	% Fr.
		Anteil Kanton	% Fr.
		Anteil Gemeinde	% Fr.
		Anteil Dritte	% Fr.
Abhängigkeiten	Die für diese Wegverbindung notwendige Unterführung bei der Langensandbrücke wurde erstellt.		
Grundlagen	– Richtplan leichter Zweiradverkehr Stadt Luzern 2009 Richtplan R1 Fusswege Stadt Luzern, November 1996		
Bemerkungen	Zurzeit ist der Landerwerb bzw. die Fahr-/Fusswegrechte noch offen. Insbesondere konnten bisher keine Zusagen Seitens der SBB erwirkt werden.		

<b>Massnahme LV-2 C4</b>	<b>Luzern, Neustadtstrasse – Inselliquai (via S-Bahn Haltestelle Steghof-Langensand)</b>		
Beschreibung	Durch den Neubau einer S-Bahn-Haltestelle „Steghof-Langensand“ besteht die Möglichkeit, eine Verbindung von der Neustadt zur Fruttstrasse anzubieten. Im Zusammenhang mit dem Bau der Spange Süd (Süderschliessung) soll die Route als Rad- und Fussweg bis zum Inselliquai, unter der neu erstellten Langensandbrücke hindurch, weitergeführt werden. Die Linienführung der Radroute ist abhängig von der zukünftigen Gleisnutzung und der Überbauung des Güterareals.		
Federführung	Stadt Luzern		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023)
Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja	Kap Massn.

	<input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instrument
Kosten	Fr.	Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil Dritte % Fr.
Abhängigkeiten	– Überbauung des Güterareals – Projekt Süderschliessung – S-Bahn-Haltestelle „Steghof-Langensand“.	
Grundlagen	– Richtplan leichter Zweiradverkehr Stadt Luzern 2009 – Richtplan R1 Fusswege Stadt Luzern, November 1996	
Bemerkungen	-	

<b>Massnahme LV-2 C5</b>	<b>Luzern (Ortsteil Littau), Rad-/Fussweg entlang der Kleinen Emme</b>		
Beschreibung	Zur Umfahrung der stark befahrenen Thorenbergstrasse soll entlang der Kleinen Emme über das Industrieareal von Moos in Richtung Malters eine Alternativroute geschaffen werden.		
Federführung	Stadt Luzern		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> C (ab 2023)
Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja Kap Massn. <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instrument	
Kosten	Fr.	Kostenteiler: Anteil Bund % Fr. Anteil Kanton % Fr. Anteil Gemeinde % Fr. Anteil Dritte % Fr.	
Abhängigkeiten	– Hochwasserschutzprojekt Kleine Emme – Problematik Durchfahrtsrechte auf Privatgrund		
Grundlagen	– Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan Gemeinde Malters, Juli 2007		
Bemerkungen	-		

<b>Massnahme LV-2 C6</b>	<b>Hergiswil, Renggstrasse - Kreisel Schlüssel (exkl.)</b>
Beschreibung	Umnutzung des Zentral Bahn (ZB)-Trasses von der Renggstrasse bis in die Nähe des Kreisels Schlüssel zu Gunsten des LV nach der Erstellung des neuen ZB-Tunnels lang → Erstellen eines Fuss- und Veloweges, diverse Anschlüsse zum bestehenden Netz, Brücke Steinibach erhöhen zwecks Hochwasserschutz Grüngestaltung/Vernetzung → Naherholungsraum

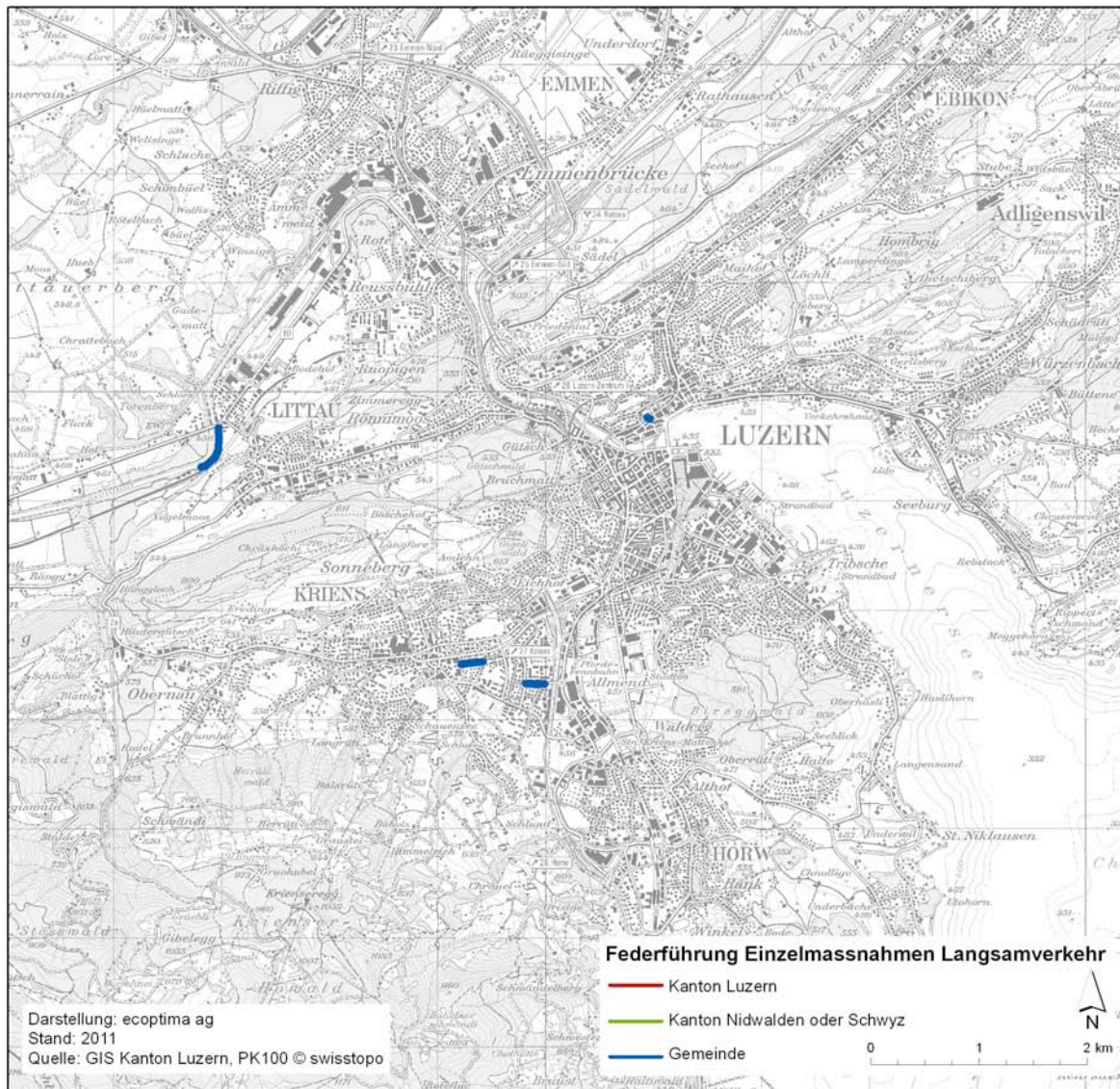
Federführung	Gemeinde Hergiswil			
Beteiligte Stellen	Zentral Bahn (ZB)			
Priorität	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<input checked="" type="checkbox"/> C (ab 2023)	
Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:	
Koordinationsstand	<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan		
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja	Kap Massn.	
	<input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instrument		
Kosten	Fr.	Kostenteiler:		
		Anteil Bund	%	Fr.
		Anteil Kanton	%	Fr.
		Anteil Gemeinde	%	Fr.
		Anteil Dritte	%	Fr.
Abhängigkeiten	Massnahme V-ÖV 3			
Grundlagen	-			
Bemerkungen	- Nr. AP 2G Stans: L-VE-LV2.K1			

Beurteilung Massnahmenpaket und Massnahmen	
Nutzen:	-
WK1:	
WK2:	
WK3:	
WK4:	
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte:	-

Sonstiges	
Literatur / Grundlagendokumente:	- -
Bemerkungen / Hinweise:	-

**LV-3**

**Einzelmassnahmen Langsamverkehr**



**Beschrieb Massnahmenpaket**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

Nebst Sicherheit und zusammenhängendem Netz beeinflussen qualitativ hochwertige Veloparkierungsanlagen die Wahl des Velos als Verkehrsmittel positiv. Eine Velostation bietet die Möglichkeit in unmittelbarer Nähe von Bahnhof und Zentrum das Velo sicher und geordnet abzustellen. Es besteht die Möglichkeit in dieser Velostation weitere Dienstleistungen wie Velounterhalt, Vermietung von Velos und E-Bikes anzubieten.

Zudem lässt die Aufhebung von Fahrverboten optimalere und landschaftlich attraktivere Routenführungen zu.

**Massnahmen:**

Dieses Massnahmenpaket fokussiert auf die Verbesserung der kombinierten Mobilität (Veloparkierung) und weiteren Massnahmen im Zusammenhang mit einem attraktiven Radwegnetz.

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

Massnahmenpaket LV-3:		Einzelmassnahmen			
Massnahme LV-3 1	Luzern, Velostation Falkenplatz/Altstadt				
Beschreibung	Die Velostation soll im Zusammenhang mit der Umgestaltungsmassnahmen beim Grendel geschaffen werden und die heutige ästhetische unbefriedigende Abstellung verbessern.				
Federführung	Stadt Luzern				
Beteiligte Stellen	-				
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> C (ab 2023)		
Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:		
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan			
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja	Kap	Massn.	
	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input type="checkbox"/> nein	> Verankerung in reg./komm. Instrument		
Kosten	1'500'000 Fr.		Kostenteiler:		
			Anteil Bund	%	Fr.
			Anteil Kanton	%	Fr.
			Anteil Gemeinde	%	Fr.
			Anteil Dritte	%	Fr.
Abhängigkeiten	-				
Grundlagen	-				
Bemerkungen	-				

Massnahme LV-3 2	Luzern (Ortsteil Littau), Aufhebung Fahrverbote entlang der Kleinen Emme				
Beschreibung					
Federführung	Stadt Luzern				
Beteiligte Stellen	-				
Priorität	<input type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> C (ab 2023)		
Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:		
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan			
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja	Kap	Massn.	
	<input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input type="checkbox"/> nein	> Verankerung in reg./komm. Instrument		
Kosten	Fr.		Kostenteiler:		
			Anteil Bund	%	Fr.
			Anteil Kanton	%	Fr.
			Anteil Gemeinde	%	Fr.
			Anteil Dritte	%	Fr.
Abhängigkeiten	-				
Grundlagen	-				

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

<b>Massnahme LV-3 3</b>	<b>Kriens, Aufhebung Fahrverbot Jegerlehnenweg/Rigistrasse</b>		
Beschreibung	Die Rigistrasse und der Jegerlehnenweg sind für den Fahrradverkehr zu öffnen. Es wird so eine Alternative zur stark befahrenen Luzernstrasse geboten. Mittels eines «Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder» wird verhindert, dass die Strassen von Motorfahrzeugen als Schleichweg benutzt werden.		
Federführung	Gemeinde Kriens		
Beteiligte Stellen	-		
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018)	<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<input type="checkbox"/> C (ab 2023)
Realisierungshorizont	Vorprojekt:	Baubeginn:	Inbetriebnahme:
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan	
	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input type="checkbox"/> ja      Kap      Massn.	
	<input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	<input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instrument	
Kosten	100'000 Fr.	Kostenteiler:	
		Anteil Bund	%      Fr.
		Anteil Kanton	%      Fr.
		Anteil Gemeinde	%      Fr.
		Anteil Dritte	%      Fr.
Abhängigkeiten	-		
Grundlagen	– Verkehrsrichtplan Gemeinde Kriens – Vorstudie Radroutenkonzept Gemeinde Kriens, August 2010 (Abschnitt 6.1/6.2)		
Bemerkungen	Bis jetzt ist die Öffnung an dem Widerstand einiger Grundeigentümer gescheitert. Allenfalls ist das Enteignungsrecht anzuwenden.		

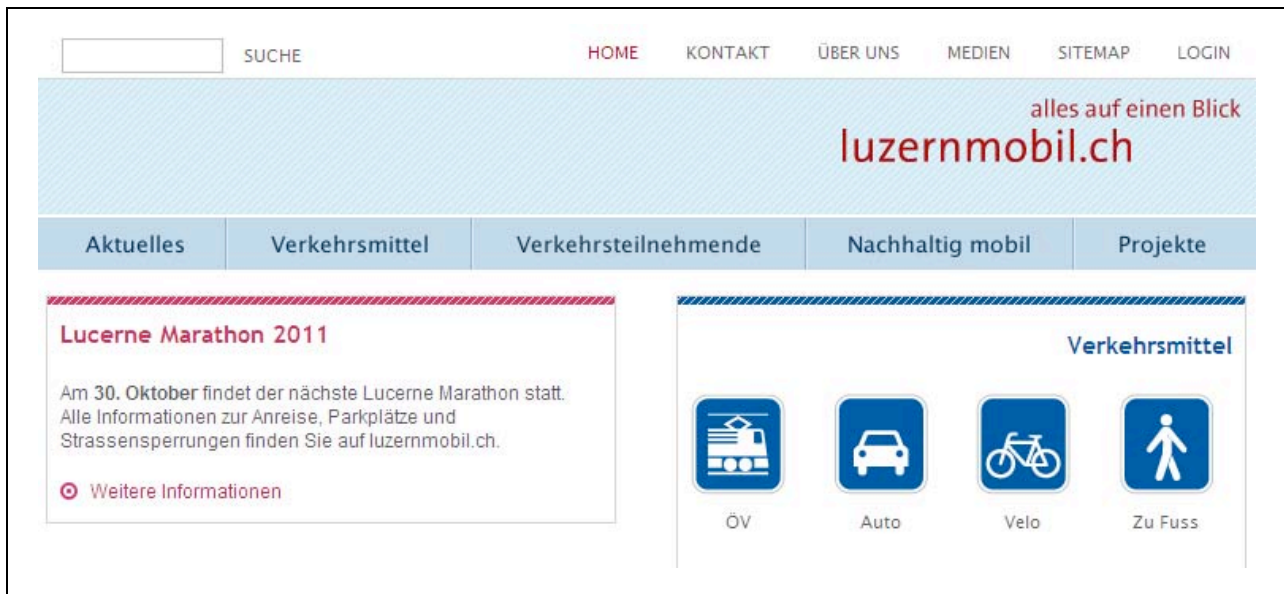


<b>Beurteilung Massnahmenpaket und Massnahmen</b>
Nutzen: -  WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -

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



<b>Massnahmen weitere Mobilitätsbereiche</b>
<b>M x.y</b>
<b>Mobilitätsmanagement</b>



<b>Massnahmenbeschrieb</b>	
<b>Ausgangslage / Zielsetzung:</b> Das Mobilitätsmanagement will hohe Mobilität sicherstellen und zugleich die Verkehrsbelastungen senken. Im Vordergrund steht die Mobilität und nicht die Verkehrsinfrastruktur. Der Hebel wird dort angesetzt, wo mit geringem personellem und finanziellem Aufwand eine hohe Wirkung erzielt werden kann. Eine Projektgruppe unter Leitung des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartements erarbeitet entsprechende Projekte. Beispiele: Eine neue Mobilitätszentrale als innovative IT-Plattform unterstützt die optimale und nachhaltige Verkehrsmittelwahl. Die Unternehmen werden mit einem Beratungsangebot in Mobilitätsfragen unterstützt.	
<b>Massnahme:</b> Eine Projektgruppe unter Leitung des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartements erarbeitet entsprechende Projekte.	
<input type="checkbox"/> Typ: infrastrukturell	<input checked="" type="checkbox"/> Typ nicht infrastrukturell

<b>Zuständigkeiten (Organisation, Namen, Adresse, Tel, Mail)</b>	
<b>Federführung:</b> -	<b>Beteiligte Stellen:</b> -

<b>Realisierung</b>		
<b>Vorgehen/Meilensteine :</b> 1. ... 2. ...		
<b>Priorität:</b> <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022)	<b>Realisierungshorizont:</b> Vorprojekt: Baubeginn:	<b>Koordinationsstand</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis

<input type="checkbox"/> C (ab 2023)	Inbetriebnahme:	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja      Kap M1    Massn. M1-2 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----
--------------------------------------	-----------------	---

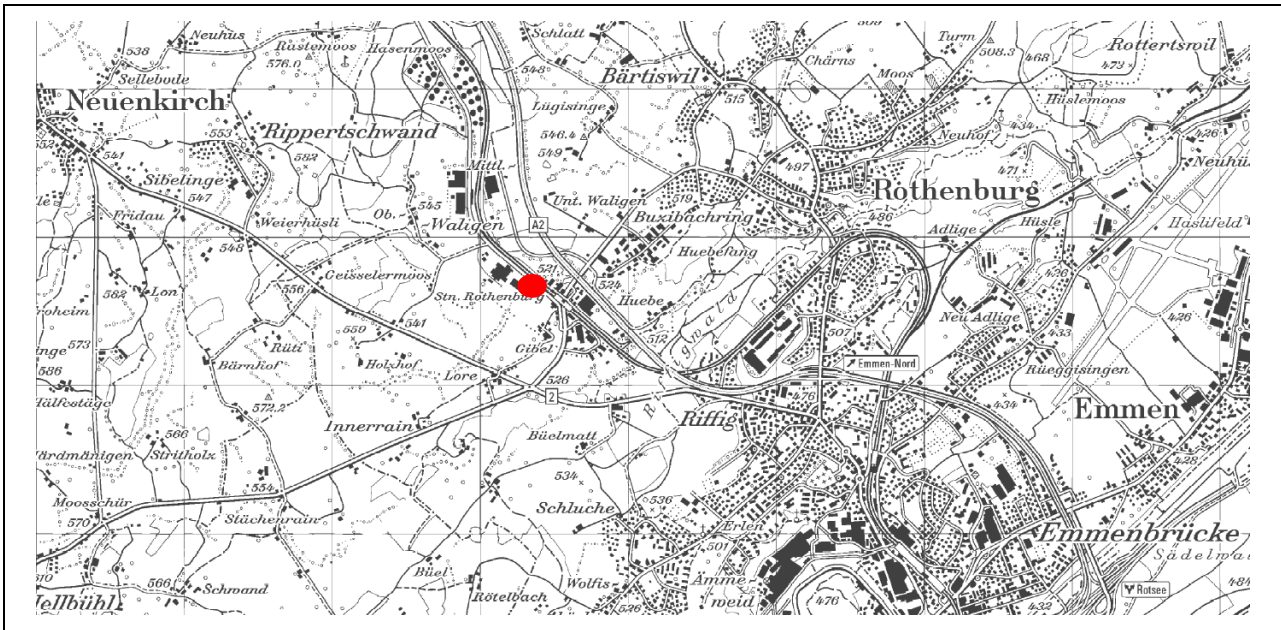
Kosten			
<b>Kosten:</b>		<b>Kostenteiler:</b>	
offen		Anteil Bund	%
		Anteil Kanton	%
		Anteil Gemeinde	%
		Anteil Dritte	%
			Fr.
			Fr.
			Fr.
			Fr.

Beurteilung
Nutzen: -
WK1:
WK2:
WK3:
WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente: -
Bemerkungen / Hinweise: -

M x.y

**Rothenburg Station: Umladeterminale Strasse – Schiene ausbauen**



**Massnahmenbeschreibung**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

Die Bevölkerung sowie die Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe sind auf die Versorgung mit Gütern angewiesen. Für die nächsten Jahre ist ein starkes Wachstum prognostiziert. Die gute Erreichbarkeit auf Strasse und Schiene stellt einen wichtigen Standortfaktor für die Wirtschaft dar. Gestiegen ist dabei die Bedeutung des kombinierten Güterverkehrs Strasse – Schiene. Für den Raum Luzern ist ein übergeordneter Terminal für den kombinierten Verkehr notwendig mit guten Anschlüssen an das Strassen- und das Bahnnetz. Der bisherige Standort beim Bahnhof Luzern ist in absehbarer Zeit nicht mehr verfügbar. In Rothenburg ist bis Ende 2011 ein neuer Autobahnanschluss im Bau. Die Güterverkehrsanlage der SBB in Rothenburg ist damit zukünftig sehr gut erschlossen und wird zum regionalen Terminal ausgebaut.

**Massnahmen:**

- Ausbau Umladeterminale Strasse – Schiene in Rothenburg durch die SBB

**Typ: infrastrukturell**

**Typ nicht infrastrukturell**

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

**Federführung:**

-

**Beteiligte Stellen:**

-

**Realisierung**

**Vorgehen/Meilensteine**

1. ...
2. ...

**Priorität:**

A (2015 – 2018)

**Realisierungshorizont:**

Vorprojekt:

**Koordinationsstand**

Vororientierung

<input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	Baubeginn:  Inbetriebnahme:	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> ja      Kap M7    Massn. M7-1 <input type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----
--	-----------------------------------	--

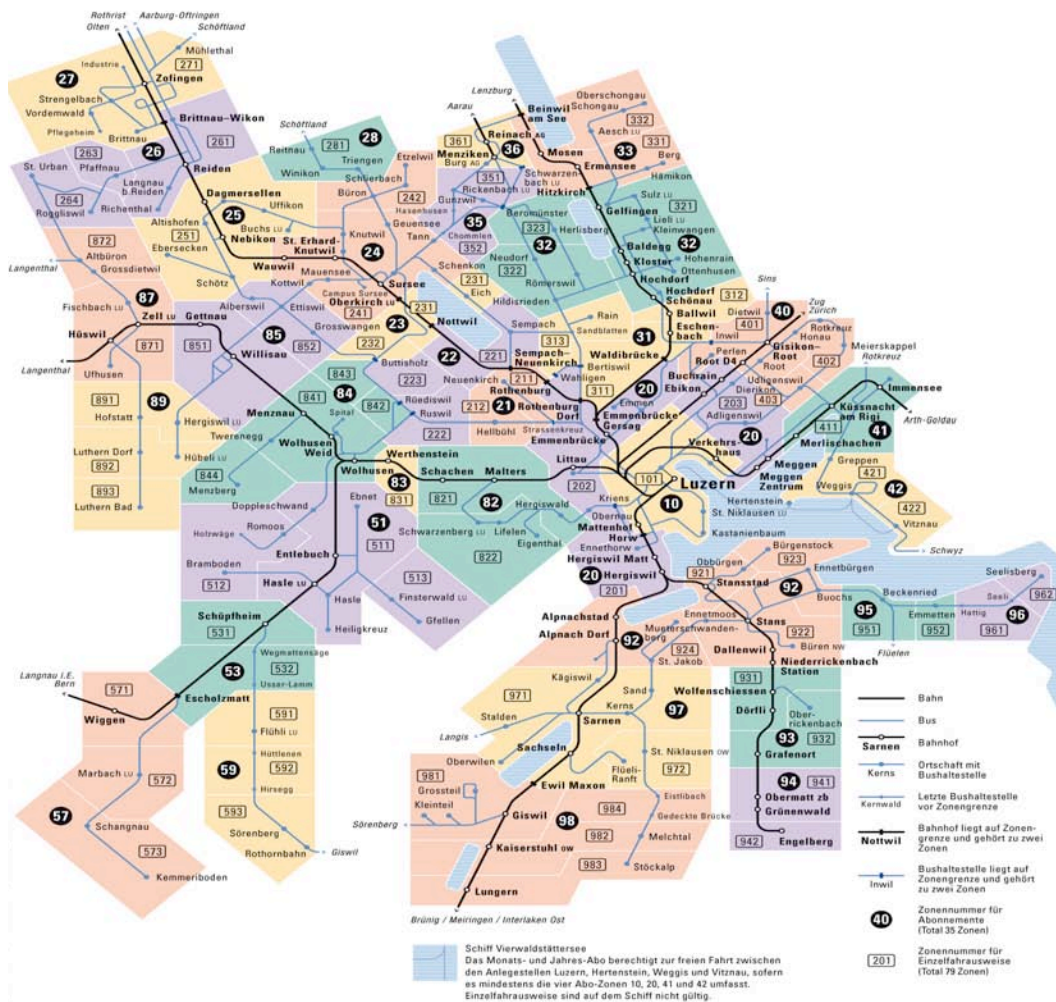
<b>Kosten</b>			
<b>Kosten:</b> offen	<b>Kostenteiler:</b>		
	Anteil Bund	%	Fr.
	Anteil Kanton	%	Fr.
	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Anteil Dritte	%	Fr.

<b>Beurteilung</b>
Nutzen: -  WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -

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

M x.y

Zonenplan Tarifverbund Passepartout



Tarifverbund Passepartout der Kantone - Einzelzonen und Abozonen überlagert

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung:

In den Kantonen Luzern, Ob- und Nidwalden besteht seit 1984 ein Tarifverbund "Passepartout" für Abonnemente. Im 2002 wurde in der Agglomeration Luzern der integrale Tarifverbund realisiert, ab 2010 wurde das integrale Tarifsystem auf das ganze Verbundgebiet ausgedehnt und das System "Raum und Zeit" eingeführt. Der Passepartout wird aktiv vermarktet und verzeichnet steigende Umsätze, was nötig ist, um die künftigen Angebotsausbauten durch die Fahrgäste mitzufinanzieren.

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

Es soll ein einziger benutzerfreundlicher Zonenplan entwickelt werden. Damit wird der Zugang zum öV weiter vereinfacht.

Massnahmen:

Die Zonenpläne "Einzelfahrausweise" und "Abonnemente" werden zu einem einzigen Zonenplan zusammengefasst und damit erheblich vereinfacht.

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

<b>Zuständigkeiten (Organisation, Namen, Adresse, Tel, Mail)</b>	
<b>Federführung:</b> Tarifverbund Passepartout	<b>Beteiligte Stellen:</b> Kantone Luzern, Obwalden, Nidwalden Transportunternehmen

<b>Realisierung</b>		
<b>Vorgehen/Meilensteine</b> 1. Analyse des heutigen Zonensystems 2. Ausarbeitung von Vorschlägen für einen einzigen benutzerfreundlichen Zonenplan.		
<b>Priorität:</b> <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<b>Realisierungshorizont:</b> Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	<b>Koordinationsstand</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja      Kap      Massn. <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----

<b>Kosten</b>																			
<b>Kosten:</b> Fr.	<b>Kostenteiler:</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: 20%;"></td> <td style="width: 10%; text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td></td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td></td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Dritte</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td></td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>			Anteil Bund	%		Fr.	Anteil Kanton	%		Fr.	Anteil Gemeinde	%		Fr.	Anteil Dritte	%		Fr.
Anteil Bund	%		Fr.																
Anteil Kanton	%		Fr.																
Anteil Gemeinde	%		Fr.																
Anteil Dritte	%		Fr.																

<b>Beurteilung</b>
Nutzen: -
WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -



### **Sonstiges**

Literatur / Grundlagendokumente:

- öV-Bericht 2012-2015
- Tarifverbundstrategie
- Zonenplan 2011

Bemerkungen / Hinweise:

-

M x.y

**Überkommunal koordiniertes Parkplatzreglement inkl. Bewirtschaftung**



**Massnahmenbeschrieb**

**Ausgangslage / Zielsetzung:**

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

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

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

Für eine flächendeckende Parkplatz-Bewirtschaftung sprechen folgende Punkte:

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

Der Kanton Nidwalden will eine kantonale Rechtsgrundlage zur Parkplatzbewirtschaftung schaffen. Eine solche kantonale Rechtsgrundlage soll auch im Kanton Luzern vertieft geprüft werden.

**Massnahme:**

Mit einer kantonalen Rechtsgrundlage (analog Kanton Nidwalden) sollen die Voraussetzungen geschaffen, um die obigen Ziele zu erreichen.

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

Typ: infrastrukturell

Typ nicht infrastrukturell

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

**Federführung:**

Luzern Plus

**Beteiligte Stellen:**

Agglomerationsgemeinden,  
 Kanton Luzern, rawi/vif

Realisierung		
<b>Vorgehen/Meilensteine</b>		
1. Einsetzen einer breit abgestützten Arbeitsgruppe (LuzernPlus, Kanton, Gemeinden, Wirtschaft, Interessenvertretungen) zur Erarbeitung des Vorgehens und zur Umsetzung der Massnahme . 2. Schaffung der kantonalen Rechtsgrundlage zur Umsetzung der flächendeckenden Parkplatzbewirtschaftung. 3. Einrichten der Infrastrukturen für die Bewirtschaftung.		
<b>Priorität:</b> <input checked="" type="checkbox"/> A (2015 – 2018) <input type="checkbox"/> B (2019 – 2022) <input type="checkbox"/> C (ab 2023)	<b>Realisierungshorizont:</b> Vorprojekt: Baubeginn: Inbetriebnahme:	<b>Koordinationsstand</b> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A) Aufnahme in den Kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> ja      Kap      Massn. <input checked="" type="checkbox"/> nein > Verankerung in reg./komm. Instr -----

Kosten			
<b>Kosten:</b>	<b>Kostenteiler:</b>		
Fr.	Anteil Bund	%	Fr.
	Anteil Kanton	%	Fr.
	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Anteil Dritte	%	Fr.

Beurteilung
Nutzen: -
WK1: WK2: WK3: WK4:
Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen / Zielkonflikte: -

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

