



30. Oktober 2009

Agglomerationsprogramm Luzern

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / I312-0035

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi
Direktorin

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel, Vorgehen	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen, Prüfprozess.....	4
2	Zusammenfassung der Resultate	5
3	Prüfung der Grundanforderungen	7
4	Beurteilung der Programmwirkung	7
4.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien	7
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)	10
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)	11
5.1	Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung	11
5.2	Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete).....	11
5.3	Eigenleistungen	12
5.4	Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete)	12
5.5	Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	13
5.6	A-, B- und C-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung.....	13
6	Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen	14
6.1	Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr.....	14
6.2	Nachweis der räumlichen Abstimmung von Infrastruktur-Massnahmen(paketen) der Priorität A und B mit den kantonalen Richtplänen.....	14
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	15
ANHANG	16

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Luzern bestehend aus:

- Ergänzungsbericht 2007 zum Hauptbericht (10. April 2006) und zum Planungsbericht (6. Juni 2006), 18.12.2007
- Bericht, Grundlagenbericht nach Art. 6. Raumplanungsgesetz zum Kantonalen Richtplan Luzern, 10.04.2006
- Kantonaler Richtplan 1998, Änderungen vom 6. Juni 2006, Änderungen des Kantonalen Richtplans aufgrund des Agglomerationsprogramms Luzern

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 27.12.2007 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomerationsprogramm-Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestufteten Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturfonds-Gesetzes.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei Ziele:

1. Die Erfüllung der Grundanforderungen prüfen.
2. Die Wirkung des Agglomerationsprogramms beurteilen. Die Wirkung ist entscheidend für die Höhe der Bundesbeiträge.
3. Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen über alle Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel.

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft zu den Agglomerationsprogrammen zwecks Freigabe der Bundesbeiträge durch das eidgenössische Parlament und die Leistungsvereinbarungen erarbeitet. Den allgemeinen gesetzlichen Anforderungen an die Realisierung der Infrastrukturen wird mit dem Prüfbericht nicht vorgegriffen.

1.3 Vorgehen, Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist grundsätzlich in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 12.12.2007 (UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfungsprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Für verschiedene Massnahmengruppen wie z.B. Trams wurden zudem Quervergleiche über alle Agglomerationsprogramme durchgeführt, um eine kohärente Beurteilung sicherzustellen. Die Erläuterungen zum Vorgehen und zu den allgemeinen Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 30.10.2009 zusammengefasst.

2 Zusammenfassung der Resultate

Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms

Das Agglomerationsprogramm Luzern zeigt auf, dass das Verkehrssystem auf Strasse und Schiene im Kern der Agglomeration an den Kapazitätsgrenzen angelangt ist. Langfristig werden zur Behebung dieser Kapazitätsengpässe grosse Ausbauten auf dem übergeordneten Netz vorgeschlagen. Kurz- und mittelfristig liegt der Schwerpunkt des Agglomerationsprogramms in der Optimierung des bestehenden Systems durch Massnahmen bei allen Verkehrsträgern. Damit kann das Programm im Bereich Verkehr eine gute Wirkung erzielen.

Eine Stärke des Programms liegt in der konsequenten Steuerung des Verkehrsflusses auf den Einfallachsen mit Massnahmen im Bereich des Verkehrssystemmanagements. Zusätzlich wird der vorgeschlagene ÖV-Angebotsausbau auf Strasse und Schiene positiv gewertet.

Im Rahmen der Richtpläne der einzelnen ESP wird über die Anwendung von Fahrtenmodelle eine gewisse Nutzungsdifferenzierung der ESP in Abhängigkeit der ÖV-Erschliessung erreicht und die Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme gewährleistet.

Obwohl die Kapazitätsengpässe in der Kernstadt unter anderem auch auf eine bisher ungenügende Koordination von Siedlung und Verkehr zurückzuführen sind, werden weder im kantonalen Richtplan noch im Agglomerationsprogramm weitergehende griffige Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen ergriffen. Namentlich fehlen entsprechende Regelungen der ÖV-Erschliessung von verkehrsintensiven Einrichtungen (VE), für Neueinzonungen auch für die Gebiete im übrigen Kantonsgebiet sowie eine Priorisierung der ESP-Standorte in Koordination mit der Entwicklung des Verkehrssystems.

Die Verkehrssicherheit wird durch das Verkehrssystemmanagement und durch gewisse Aufwertungsmassnahmen an den Einfallachsen verbessert.

Aufgrund der vorgeschlagenen Massnahmen können gewisse Umsteigeeffekte zu Gunsten des ÖV und LV erwartet werden, die zu gewissen Reduktionen der Luft- und Lärmbelastungen gegenüber dem Trend führen.

Die Agglomeration hat in den letzten Jahren den Ausbau des S-Bahn-Netzes konsequent vorangetrieben und verfügt über ein gutes Angebotsniveau beim Busverkehr. Deshalb wird für den Wirkungsbereich Verkehr ein Vorleistungspunkt vergeben.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms der Agglomeration Luzern auf Fr. 242.25 Mio. Dieser Investitionskostenbetrag der A und B Projekte wird für eine mittlere Agglomeration als mittel eingestuft.

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen) wird dem eidg. Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen(pakete) festzulegen:

35%

Darauf gestützt werden zur Mitfinanzierung der unten stehenden Massnahmen(pakete) folgende Bundesbeiträge beim eidgenössischen Parlament zur Freigabe beantragt:

A-Liste

M-Nr.	Massnahme	Kosten (Mio Fr.) laut AP	Kosten (Mio Fr.) 2005*	beantragter Bundesbeitrag*
M3.1	Optimierung Seetalplatz	60.00	52.97	18.54
M5.1a	Massnahme Schlossberg (1. Etappe)	2.00	1.77	0.62
M7.1	K65: Buchrain	3.00	2.65	0.93
M7.2	K65: Buchrain, Anschluss A14 - Inwil-Knoten Oberhofen	4.50	3.97	1.39
M7.5	K17: Root Ronmatt - Knoten Tell	9.00	7.95	2.78
M13.2	Infrastrukturausbau Trolleybusnetz	4.00	3.53	1.24

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) 2005*</i>	<i>beantragter Bundesbei- trag*</i>
M18.1b	Verkehrssystem-Management (VSM)	5.00	4.41	1.54
18.2a2	K13: Luzern, Kasernenplatz - Emmen- Seetalplatz	12.00	10.59	3.71
18.2a4	K13: Emmen, Seetalplatz - Lorenkreuzung und K15: Emmen, Sprengiplatz- Bösfeld	9.50**	8.39	2.94
18.2b2	K17: Ebikon, Schachenweid (inkl.), - Schlöss- listrasse (exkl.)	4.50**	3.97	1.39
18.2c2	K4: Kriens, Grosshof – Kupferhammer	2.00	1.77	0.62
18.2c4	K4: Kriens, Zentrum (exkl.) - Einmündung Her- giswilstrasse	4.00	3.53	1.24
18.2e	K32: Luzern, Allmend	1.40	1.24	0.43
	Konzept LV_A-Liste		24.37	8.53
Summe			131.11	45.90

Tabelle 2-1 (* Preisstand 2005 exkl. MWSt., ** Betrag angepasst gemäss Benchmark Verkehrssystemmanagement - siehe Erläuterungsbericht)

Für folgende Massnahmen(pakete) ist die Bau- und Finanzreife für die nächsten 4 Jahre nicht erreichbar oder das Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden. Der Bund plant die für diese Massnahmen voraussichtlich notwendigen Mittel zur Mitfinanzierung ein, beantragt sie jedoch noch nicht zur Freigabe durch das Parlament:

B-Liste

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) 2005*</i>	<i>beantragter Bundesbei- trag*</i>
M5.1a	Massnahme Schlossberg (2. Etappe)	5.00	4.41	1.54
11.2g	S-Bahnhalt Luzern Langensand-Steghof	13.00	11.28	3.95
18.2c3	K17: Ebikon, Schlösslistrasse (inkl.) - Knoten Migros	4.70**	4.15	1.45
18.2d3	K4: Kriens, Zentrum	3.00	2.65	0.93
18.2e	K19: Kriens, Schlund	4.00	3.53	1.24
M8	15-Minuten-Takt S-Bahn im Rontal***	95.00	82.42	28.85
	Konzept LV_B-Liste		2.70	0.95
Summe			111.14	38.91

Tabelle 2-2 (* Preisstand 2005 exkl. MWSt., ** Betrag angepasst gemäss Benchmark Verkehrssystemmanagement - siehe Erläuterungsbericht, *** Die Kosten beziehen sich auf den Teil Agglomerationsverkehr (S-Bahn), der provisorisch auf 50% gesetzt ist)

Hinweise zu den Kosten

Die angeführten Kosten wurden aus den eingereichten Agglomerationsprogrammen entnommen. Eine Finanzierungsvereinbarung zwischen der Trägerschaft und dem zuständigen Bundesamt wird die Details der beantragten Bundesbeiträge inkl. Maximalbeitrag regeln. Insbesondere können Unterhalts- und Sanierungskosten nicht mittels Infrastrukturfonds finanziert werden. Für Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit in Ortsdurchfahrten werden maximale Kosten pro Quadratmeter festgelegt. Auf diese Weise soll ein guter Standard ermöglicht und Luxusmassnahmen vermieden werden.

3 Prüfung der Grundanforderungen

Die grundsätzliche Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist an bestimmte Grundanforderungen geknüpft. Bereits in der Zwischenbeurteilung eines Entwurfs des vorliegenden Agglomerationsprogramms hat der Bund aufgezeigt, wo noch Lücken bei der Erfüllung der Grundanforderungen liegen.

In Anlehnung daran und in Kenntnis des eingereichten Agglomerationsprogramms stellt der Bund fest, dass die Grundanforderungen grundsätzlich erfüllt sind. Im Bereich des Langsamverkehrs fehlen sowohl Analysen als auch Massnahmen zum Fussverkehr.

Hinweise zur Trägerschaft: Bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms ist auf ein stärkerer, aktiver Einbezug der Gemeinden unabdingbar.

4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung festgelegt. Es ist zweistufig und stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ, d.h. vor dem Hintergrund der bevölkerungsmässigen Grösse der Agglomeration, ermittelt.

Entscheidend für die Programmwirkung sind grundsätzlich Massnahmen der A- und B-Liste sowie die nicht-infrastrukturellen Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung. Zusätzlich werden Massnahmen der übergeordneten Ebene einbezogen, sofern sie für das Agglomerationsprogramm von Relevanz sind und von den zuständigen Stellen des Bundes zum Zeitpunkt der Beurteilung als zweckmässig und innerhalb der nächsten zwanzig Jahre mit hoher Wahrscheinlichkeit als realisierbar beurteilt werden.

4.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Beurteilung mit Begründung</i>
------------------------------	-----------------------------------

WK1:	Stärken
Qualität der Verkehrssysteme verbessert	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Agglomerationsprogramm Luzern verbessert mit der Angebotsverbesserung im Bussystem und mit den Busbevorzugungen die Qualität der Verkehrssysteme insbesondere auf den Hauptachsen des Busnetzes. ▪ Im schienengebundenen Verkehr wird durch weitere neue S-Bahnstationen und angestrebte Angebotsverdichtungen auf der Achse Rontal eine zusätzliche Qualitätssteigerung im ÖV-Angebot erzielt. ▪ Mit der Optimierung des Seetalplatzes wird eine gut abgestimmte Gesamtlösung (inkl. städtebaulichem Masterplan Seetalplatz) präsentiert. Mit diesem Paket wird ein zentraler Verkehrsknoten der Agglomeration Luzern für alle Verkehrsträger massgeblich verbessert. ▪ Das systematische Verkehrssystemmanagement trägt zur Verstetigung des Verkehrsflusses und zur Verbesserung der Stausituation bei. Im Raum Ebikon-Root unterstützen diverse Massnahmen auf den Kantonsstrassen die Verbesserung des Verkehrsflusses. ▪ Die Erreichbarkeit wird durch den Ausbau des ÖV-Systems verbessert. Ebenso wirken die flankierenden Massnahmen zum Autobahnzubringer Rontal im Raum ESP Rontal positiv auf die Erreichbarkeit.

- Das Agglomerationsprogramm führt ein Bündel von Massnahmen im Velobereich an, welche zu Verbesserungen für den LV führen. Die Aufwertungen von Strassenräumen bewirken zusätzliche Verbesserungen für den LV.

Schwächen

- Trotz der sichtbaren Anstrengungen zur Verbesserung des ÖV - insbesondere auf den Zufahrtsachsen zum Agglomerationskern - bleiben zentrale Problemstellen bestehen, insb. im Bereich der Seebrücke.
- Die ÖV-Erschliessungsqualität der zahlreichen ESP wird nicht aufgezeigt. Eine Schwachstellenanalyse und konsequente Ableitung von Massnahmen fehlt.
- Den Langsamverkehrsmassnahmen (vor allem im Fussverkehr) liegt keine systematische Untersuchung der Netzlücken und Gefahrenstellen zu Grunde, dies betrifft insbesondere den Kernbereich der Agglomeration. Ferner werden Aufwertungen von Ortsdurchfahrten nicht systematisch thematisiert.

WK2:

Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Stärken

- Mit der Übersicht der räumlichen Strategie der Agglomeration Luzern liegen generelle Vorstellungen einer gemeinsamen Siedlungsentwicklung vor.
- Im Rahmen der Richtpläne der einzelnen ESP wird über Fahrtenmodelle eine Nutzungsdifferenzierung der ESP in Abhängigkeit der ÖV-Erschliessung erreicht und die Funktionsfähigkeit der Verkehrssysteme gewährleistet.
- Die Siedlungsentwicklung nach innen wird in Teilen der Agglomeration indirekt unterstützt. Namentlich erfolgt dies durch die Aufwertung von gewissen Strassenräumen im Rahmen der Priorisierung des strassengebundenen ÖV entlang der Einfallsachsen, durch die Optimierung des Seetalplatzes sowie durch die Umsetzung der flankierenden Massnahmen zum Autobahnzubringer Rontal.

Schwächen

- Die Umsetzung der Strategie der Agglomeration erfolgt zu wenig konsequent. Weder im kantonalen Richtplan, noch im Rahmen des Agglomerationsprogramms werden griffige Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen vorgesehen. Namentlich fehlen sowohl innerhalb als auch ausserhalb der Agglomeration konkrete Regelungen zur ÖV-Erschliessung von verkehrintensiven Einrichtungen (VE) und von Neueinzonungen. Allerdings werden bei der Überarbeitung des kant. Richtplanes hinsichtlich Siedlungsbegrenzung entsprechende Lenkungsabsichten deutlich.
- Im Agglomerationsprogramm fehlt eine klare Priorisierung der ESP-Standorte in Koordination mit der Entwicklung des Verkehrssystems.
- Massnahmen zur Aufwertung von Ortsdurchfahrten, die zusätzlich zum Abbau von Trennwirkungen im Agglomerationsgebiet führen, werden nicht systematisch über das ganze Agglomerationsgebiet angegangen.

WK3:

Verkehrssicherheit erhöht

Stärken

- Insbesondere an den Einfallsachsen sind Massnahmen des Verkehrssystemmanagements vorgesehen. Sie werden als Massnahmen zur Verkehrsverflüssigung und damit zur Steigerung der Verkehrssicherheit bewertet.
- An gewissen neuralgischen Punkten (Seetalplatz, Achse Ebikon – diverse Massnahmen an Kantonsstrassen) werden Massnahmen vorgesehen, die zur Entschärfung von Unfallpunkten und Gefahrenstellen beitragen. Zusätzlich unterstützen einzelne LV-Massnahmen die Verkehrssicherheit.

Schwächen

- Ein systematisches Vorgehen (Analyse, das Aufzeigen des Handlungsbedarfs und das Ergreifen von Massnahmen) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bzw. zur Beseitigung von Gefahrenstellen ist aus dem Agglomerationspro-

	gramm nicht ersichtlich.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Auch die Massnahmen im Langsamverkehr, insbesondere des Fussverkehrs, sind nicht systematisch bzw. in genügender Feinmaschigkeit auf die Steigerung der Verkehrssicherheit ausgerichtet.
WK4:	Stärken
Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die vorgeschlagenen ÖV-Massnahmen (Angebotsverbesserungen, Verkehrsmanagement) sowie die LV-Massnahmen führen zu weiteren Umsteigeeffekten. Sie tragen zu einer gewissen, aber nicht deutlichen Veränderung des Modal Splits zu Gunsten des ÖV und LV bei. Somit sind für die Luftschadstoff- und Lärmbelastung gewisse Verringerungen gegenüber dem Trend zu erwarten. ▪ Die Anwendung des Fahrtenmodells kann in einzelnen ESP gegenüber dem Trend ebenfalls zu positiven Effekten in der lufthygienischen Situation führen.
	Schwächen
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Siedlungsmassnahmen werden als zu wenig konsequent und griffig erachtet, um gegenüber dem Trend zu einer massgeblichen Reduktion des Siedlungsflächenverbrauchs beizutragen. ▪ Über den Richtplan hinausgehende konzeptionelle Vorstellungen zur koordinierten Landschaftsentwicklung, die indirekt eine Siedlungsentwicklung nach innen unterstützen, werden im Agglomerationsprogramm nicht aufgegriffen und weiterentwickelt.
Vorleistungen WK 1-4	Die Agglomeration Luzern hat in den letzten Jahren in den Ausbau des S-Bahn-Netzes (1. und 2. Etappe) investiert und verfügt über ein gutes Angebotsniveau beim Busnetz, das mit dem seit 2004 mit dem in Umsetzung befindlichen Konzept „Agglomobil“ weiter verbessert wird.

Tabelle 4-1

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

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen (-1 bis 3 Punkte)</i>	<i>Vorleistung (0 oder 1 Punkt)</i>	<i>Total</i>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	2	1	3
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	1	0	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	1	0	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1	0	1
Summe WK1 – WK4 (Nutzen)	5	1	6

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der A- und B-Liste (vgl. Kap. 2) liegen bei Fr. 242.25 Mio. für eine mittlere Agglomeration werden diese Kosten als mittel eingestuft.

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

Nutzen (WK1-4)

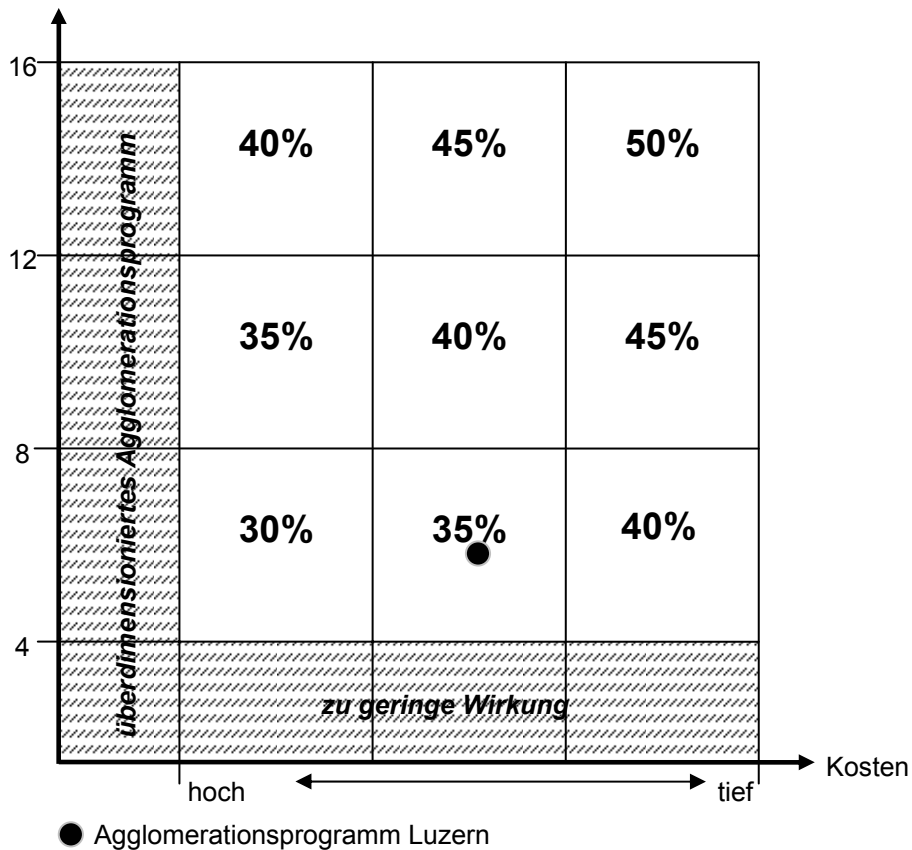


Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)

Weil die eingereichten Massnahmen die verfügbaren Bundesmittel bei weitem überschreiten, ist der Bund gezwungen, die Prioritätensetzung der Massnahmen(pakete) im Agglomerationsprogramm zu überprüfen. Dies erfolgt gemäss UVEK-Weisung (insb. Kap. 4.4). Es wird hierfür je eine bereinigte A- und eine B-Liste erstellt.

- Massnahmen der A-Liste sind innerhalb von vier Jahren bau- und finanzreif.
- Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen oder deren Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.

Vorgelagert werden zur Mitfinanzierung beantragte Massnahmen identifiziert, welche

- aufgrund der gesetzlichen Vorgaben nicht durch den Bund unterstützt werden können (Kap. 5.2).
- aufgrund der im Erläuterungsbericht genannten Kriterien als Eigenleistungen der Agglomeration ebenfalls nicht durch den Bund mit unterstützt werden (Kap. 5.3).
- über andere Finanzierungsinstrumente zu einer Mitfinanzierung durch den Bund gelangen (Kap. 5.4).

Kapitel 5.5. beinhaltet die Begründungen für die abgeänderten Prioritäten A und B. Kapitel 5.6 verweist nochmals auf die Massnahmenlisten der A-/B- und C-Prioritäten. Es wird keine vollständige Liste der C-Massnahmen im Prüfbericht aufgeführt, sondern lediglich eine Unterkategorie von C-Massnahmen explizit aufgelistet. Hierbei handelt es sich um Fälle, wo der Bund den Handlungsbedarf zwar grundsätzlich anerkennt, aber der geeignete Lösungsansatz mit einem genügenden Kosten-Nutzen-Verhältnis noch nicht vorliegt.

5.1 Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung

Um eine einheitliche Prüfung über alle Agglomerationsprogramme durchführen zu können, und gestützt auf die Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 6.4) betreffend Kriterien für die Paketbildung, müssen folgende Massnahmen(pakete) in ihrer Zusammensetzung geändert werden:

*Massnahmen- Änderung Massnahmen(paket)konfiguration samt Begründung
(paket) gemäss
AP*

M17 Massnahmen Radwegnetz B	Das Massnahmenpaket besteht aus unterschiedliche dringlichen Teilen. Daher wird dieses in zwei Teile geteilt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Massnahmen Radwegnetz B; 3.50 Mio, Priorität B – LV-Konzept ▪ Massnahme Radwegnetz B 17.30 - K4/33a Kriens, Hergiswaldstrasse – Littau, Bennenegg, 15.00 Mio, Priorität C
-----------------------------	--

Tabelle 5-1

5.2 Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete)

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben und der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 6.3) können folgende Massnahmen(pakete) nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden:

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung für die Streichung von Massnahmen (nicht agglomerationsrelevant oder nicht finanzierbar mittels Infrastrukturfonds)</i>
--------------	------------------	---

Keine vorhanden

Tabelle 5-2

5.3 Eigenleistungen

Aufgrund der beschränkten Mittel des Infrastrukturfonds ist der Bund gezwungen, sich in seiner Mittelvergabe auf zentrale und schwer finanzierbare Massnahmen zu konzentrieren. Deshalb wird davon ausgegangen, dass einzelne Massnahmen, die lediglich lokale Wirkungen erzielen oder die Kosten für die Agglomeration ohne weiteres tragbar sind, in der ausgewiesenen Priorität von den Agglomerationen oder durch Dritte (z.B. Transportunternehmen) finanziert bzw. umgesetzt werden. Die folgenden Massnahmen werden nicht über den Infrastrukturfonds finanziert. Sie werden jedoch in der Beurteilung der Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms berücksichtigt:

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
11.2k	Ausbau Perronzugänge Bhf. Luzern	A	5.00
11.2l	Umbau Station Rothenburg	A	4.00
M15.2	Ausbau P+R Rothenburg Station	A	1.50
M7.3b	K17b: Dierikon, Einmündung Rigistrasse - Udligenswil, Anschluss K30	B	6.00

Tabelle 5-3

5.4 Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete)

Für die folgenden Massnahmen ist die (Mit)finanzierung des Bundes durch andere Finanzierungsinstrumente als den Infrastrukturfonds bereits vorgesehen und gesichert oder sie können durch die Agglomeration/Kanton beim Bund zur Unterstützung über diese Finanzierungsinstrumente beantragt werden:

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Finanzierungsmittel</i>
Keine vorhanden			

Tabelle 5-4

5.5 Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität sowie die Priorisierung der Massnahmen(-pakete) über alle Agglomerationsprogramme („Massnahmenportfolio“) aufgrund der UVEK-Weisung und mit Blick auf die verfügbaren Mittel (Kap. 4.4) ergibt folgende Änderungen in der Prioritätensetzung:

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Ände- rung</i>	<i>Begründung</i>
M10.2	Tunnel Zentralbahn Hergiswil	110.00	B → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Der Ausbau ist für ein gutes Angebotskonzept mit 4 Zügen pro Stunde auf beiden Zentralbahn-Ästen und namentlich einem ¼-h-Takt der S-Bahn zwischen Luzern und Hergiswil nicht notwendig. Der Nutzen hinsichtlich einer Aufwertung des Siedlungsgebiets in Hergiswil, steht in einem ungünstigen Verhältnis zu den Kosten.
M17.3	Massnahme Radwegnetz B: 17.3 K4/33a Kriens, Hergiswaldstrasse – Littau, Bennenegg	7.50	B → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Die Kosten stehen in einem ungünstigen Verhältnis zum Nutzen dieser verbesserten Tangentialverbindung, insb. da die Höhenunterschiede markant bleiben..
11.2h	S-Bahnhalt Littau, Ruopigen	30.00	B → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Das bestehende Potenzial der Haltestelle ist beschränkt, auch aufgrund der topographischen Verhältnisse. Eine wesentliche Steigerung des Potenzials ist nicht absehbar, da insbesondere keine Überlegungen im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung ersichtlich sind (ESP-Planung).

Tabelle 5-5

5.6 A-, B- und C-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

Die A- und B-Liste sind im Kapitel 2 ersichtlich.

C-Liste

Die nachfolgende C-Liste ist nicht vollständig. Es werden nur jene C-Massnahmen aufgelistet, bei denen der Bund den Handlungsbedarf zwar grundsätzlich anerkennt, aber das Kosten-Nutzen-Verhältnis oder der Reifegrad der vorgeschlagenen Massnahme deren Vormerkung in der B-Liste nicht rechtfertigt.

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
Keine vorhanden		

Tabelle 5-6

6 Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen

6.1 Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr

Der Sachplan Verkehr gilt für die laufenden Infrastrukturplanungen des Bundes als verbindliche Vorgabe. Das vorliegende Agglomerationsprogramm weist keine Widersprüche zum Sachplan Verkehr auf.

6.2 Nachweis der räumlichen Abstimmung von Infrastruktur-Massnahmen(paketen) der Priorität A und B mit den kantonalen Richtplänen

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

Die nachfolgenden Aufstellungen geben Hinweise auf den Handlungsbedarf aus der Sicht des Bundes. Die Listen sind jedoch nicht abschliessend.

A-Liste:

<i>Massnahmen(paket)</i>	<i>Stand der Verankerung</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
M3.1 Optimierung See-talplatz	V3-12 ZE, M3-1*	

Tabelle 6-1 (*Entwurf für die Anhörung 15.04.08)

B-Liste:

<i>Massnahmen(paket)</i>	<i>Stand der Verankerung</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
M8 15-Minuten-Takt S-Bahn im Rontal (Doppelspur Rotsee)	V4-13 ZE, M5-2*	

Tabelle 6-2 (*Entwurf für die Anhörung 15.04.08)

Die erforderlichen Richtplananpassungen im Bereich Siedlungsentwicklung zur Sicherstellung der Umsetzung der im Agglomerationsprogramm vorgesehenen Massnahmen sind ebenfalls bis zum Zeitpunkt der Leistungsvereinbarung vorzunehmen.

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Die Ende 2007 eingereichten Agglomerationsprogramme bilden die Basis für die erste Phase der Mittelfreigabe aus dem Infrastrukturfonds ab 2010/11. Die zweite Phase der Mittelfreigabe ca. ab 2015 wird auf der Basis von weiter entwickelten und aktualisierten Agglomerationsprogrammen vorgenommen werden. Im Hinblick auf diese Weiterentwicklung und Aktualisierung wird auf die unter den Wirksamkeitskriterien erwähnten Stärken und Schwächen verwiesen.

Zentrale Punkte für die Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms werden sein, dass weiter gehende griffige Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen für das gesamte Kantonsgebiet und den Agglomerationsperimeter ergriffen werden und dass die laufenden Planungen im Bahnbereich zu einer tragbaren Lösung führen, welche die angestrebten Angebote im Rontal ermöglicht.

ANHANG

Liste der Massnahmen, welche Bestandteil des LV-Benchmarks des Bundes sind.

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) 2005*/**</i>
M5.2	Massnahme Schlossberg-Sedel	A	4.00	3.53
M17	Massnahmen Radwegnetz A	A	27.60	24.36
M17	Massnahmen Radwegnetz B (17.4 und 17.8)	B	3.50	3.09
Summe	LV_A/B-Liste		35.10	30.98

Infolge des Benchmarks werden die LV-Kosten wie folgt gekürzt:

Summe LV_A-Liste: Fr. 27.89 Mio / Summe LV_B-Liste: Fr. 3.09 Mio

Kürzung lt. Benchmark insges. Fr. 3.91 Mio

gekürzt	Konzept LV_A-Liste	A		24.37
gekürzt	Konzept LV_B-Liste	B		2.70

Die Kürzung erfolgt proportional zu den Summen der LV-A/B-Liste – genaue Beschreibung der Methode siehe Erläuterungsbericht.

Tabelle Anhang (* Preisstand 2005 exkl. MWSt.; ** Eine Differenz zwischen Summe LV_A/B-Liste und der Summe der aggregierten Einzelmassnahmen (Konzept LV_A- und B-Liste) kann bestehen. Diese Differenz erklärt sich durch vorgenommene Rundungen. Die Kosten der Massnahmen Konzept LV_A- und B-Liste sind ausschlaggebend und in der Botschaft des Bundesrats aufgelistet.)