



---

**Regierungsrat**

Luzern, 9. Dezember 2016 (Versanddatum)

**BESCHLUSS**Protokoll-Nr.: 1281  
Sitzung vom: 6. Dezember 2016**Agglomerationsprogramm Luzern der 3. Generation (2019–2022);  
Beschlussfassung und Verabschiedung zuhanden des Bundes****Das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement berichtet:****1 Ausgangslage****1.1**

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

**1.2**

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

Die Beiträge bemessen sich nach der Gesamtwirkung der Agglomerationsprogramme und betragen maximal 50 Prozent der anrechenbaren Kosten. Die Gesamtwirkung ist das Verhältnis zwischen dem finanziellen Aufwand und den folgenden Wirkungszielen: Bessere Qualität des Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch und mehr Verkehrssicherheit (Art. 17d Abs. 1 und 2 MinVG).

### **1.3**

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

## **2 Agglomerationsprogramm der ersten Generation (2011–2014)**

### **2.1**

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

### **2.2**

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

<i>Massnahme</i>	<i>Kosten 2005*</i>	<i>Beitrag Bund *</i>
Optimierung Seetalplatz	52,97	18,54
Massnahme Schlossberg (1. Etappe)	1,77	0,62
K65: Buchrain	2,65	0,93
K65: Buchrain, Anschluss A14 - Inwil-Knoten Oberhofen	3,97	1,39
K17: Root Ronmatt - Knoten Tell	7,95	2,78
Infrastrukturausbau Trolleybusnetz	3,53	1,24
Verkehrssystem-Management (VSM)	4,41	1,54
K13: Luzern, Kasernenplatz - Emmen-Seetalplatz	10,59	3,71
K13: Emmen, Seetalplatz - Lorenkreuzung und K15: Emmen, Sprengiplatz- Bösfeld	8,39	2,94
K17: Ebikon, Schachenweid (inkl.), - Schlösslistrasse (exkl.)	3,97	1,39
K4: Kriens, Grosshof – Kupferhammer	1,77	0,62
K4: Kriens, Zentrum (exkl.) - Einmündung Hergiswil- strasse	3,53	1,24
K32: Luzern, Allmend	1,24	0,43
Konzept Langsamverkehr_A-Liste	24,37	8,53
<b>Total</b>	<b>131.11</b>	<b>45.9</b>

\* Preisstand 2005 exkl. MWSt

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

### 2.3

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

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

### 2.4

Der Stand der Umsetzung des AP LU 1G ist per 30. September 2016 gegenüber dem Bund in einem entsprechenden Umsetzungsreporting als Teil des Agglomerationsprogramms der

dritten Generation zu dokumentieren. Darin ist zugleich aufzuzeigen, wie das erste Agglomerationsprogramm in dasjenige der zweiten Generation (mit einem Realisierungsbeginn der Massnahmen zwischen 2015 und 2018) überführt wurde.

Im Umsetzungsreporting wird aufgezeigt, dass der Grossteil der infrastrukturellen Massnahmen des AP LU 1G umgesetzt sind: u.a. Autobahnanschluss Rothenburg und Buchrain mit Zubringer Rontal, diverse Massnahmen auf Kantonsstrassen (im Rontal), Doppelspurausbau und Tieflegung Zentralbahn in Luzern, Langensandbrücke, S-Bahnhaltestellen Luzern Verkehrshaus, Meggen Zentrum, Buchrain, Root Längenbold, Emmenbrücke Gersag, Kriens Mattenhof, Allmend, Park-and-Ride-Anlagen Ebikon, Root D4, Emmenbrücke, Waldibrücke und Mattenhof, Veloverkehrsanlagen (insb. Schweizerhofquai, Obergrund-/Moos-/Sälistrasse in Luzern, Luzern Pfistergasse – Emmen, Luzern Schösslihalde – Grenze Adligenswil, Meggen – Grenze Kanton Schwyz), Buspriorisierungsmassnahmen (u.a. Luzern Eichhof – Kriens Grosshof), Infrastrukturausbau Trolleybusnetz, Verkehrsberuhigungsmassnahmen/Fussgängerzonen (zB. Horw) oder kurz vor der Inbetriebnahme sind (u.a. Seetalplatz, Umnutzung des Zentralbahn-Trassees zwischen Luzern Allmend und Bahnhof Luzern für den Veloverkehr, Verkehrssystemmanagement [VSM]).

Die nichtinfrastrukturellen Massnahmen wie Angebotsverbesserungen der S-Bahn, Angebotsverbesserungen Bus (AggloMobil), Integraler Tarifverbund, Mobilitätsmanagement, ESP-planungen, Anpassungen der Ortsplanungen, Umsetzung Detailhandelskonzept sowie die generelle Abstimmung von Siedlung und Verkehr konnten inzwischen weitestgehend umgesetzt werden.

Einzelne bauliche Verbesserungen im Velonetz sowie Buspriorisierungen werden insbesondere aufgrund von Einsparungen und Projektoptimierungen erst bis 2020 umgesetzt. Weitere infrastrukturelle Massnahmen wurden – teilweise weiterentwickelt – ins AP LU 2G übernommen (u.a. Spangen Nord und Süd, Umfahrung Emmen, Doppelspurausbau Zentralbahn in Hergiswil, S-Bahnhaltestellen Langensand/Steghof, Ruopigen, Paulusplatz, Gütsch/ Kreuzstutz). Das gilt auch für die beiden übergeordneten Schlüsselprojekte Durchgangsbahnhof und Gesamtsystem Bypass, die in der Zuständigkeit des Bundes liegen.

### **3 Agglomerationsprogramm der zweiten Generation (2015–2018)**

#### **3.1**

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

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

#### **3.2**

In seinem Prüfbericht vom 26. Februar 2014 zum Agglomerationsprogramm Luzern beantragte das Bundesamt für Raumentwicklung einen Beitragssatz des Bundes von 35 Prozent an die Mitfinanzierung der anrechenbaren Kosten der Massnahmen des Programms mit Pri-

orität A (A-Liste). Diesem Antrag folgten die eidgenössischen Räte mit dem Bundesbeschluss vom 16. September 2014 über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr. Aus dem AP LU 2G freigegeben wurden folgende Massnahmen mit Priorität A (in Millionen Franken):

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

\* Preisstand 2005 exkl. MWSt

### 3.3

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

### 3.4

Der Stand der Umsetzung des AP LU 2G ist ebenfalls per 30. September 2016 gegenüber dem Bund in einem entsprechenden Umsetzungsreporting als Teil des Agglomerationsprogramms der dritten Generation zu dokumentieren. Darin ist zugleich aufzuzeigen, wie das zweite Agglomerationsprogramm in dasjenige der dritten Generation (mit einem Realisierungsbeginn der Massnahmen zwischen 2019 und 2022) überführt wird.

Im Umsetzungsreporting wird aufgezeigt, dass bereits einzelne Massnahmen umgesetzt sind bzw. sich in Umsetzung befinden (u.a. stärkere Vernetzung durch Tangentiallinien, Bus-Infrastruktur Emmenbrücke Seetalplatz, Velostation Altstadt Luzern [oberirdisch], Radverkehrsanlagen Emmen/Luzern, Loren – Littau/Luzern [Stechenrain]). Der Grossteil der A-Massnahmen des AP LU 2G kann bis 2018/2019 umgesetzt werden. Einzelne Massnahmen

werden insbesondere aufgrund von Abhängigkeiten zu anderen Projekten voraussichtlich erst ab 2020 realisiert werden können (u.a. Luzern Geissensteinring, Steghof bis Weinberglistrasse; Hergiswil Knoten Bahnhofstrasse/Seestrasse).

Weitere Massnahmen wurden – teilweise weiterentwickelt – ins AP LU 3G übernommen (u.a. Spangen Nord und Süd, Umfahrung Emmen, Doppelspurausbau Zentralbahn in Hergiswil, S-Bahnhaltestellen Langensand/Steghof, Ruopigen, Paulusplatz, Gütsch/Kreuzstutz). Das gilt auch für die beiden übergeordneten Schlüsselprojekte Durchgangsbahnhof und Gesamtsystem Bypass, die in der Zuständigkeit des Bundes liegen.

Bei den Siedlungsmassnahmen werden die Gemeinden bis spätestens Ende 2023 Zeit haben, ihre Ortsplanungen an das teilrevidierte Raumplanungsgesetz (RPG), an das revidierte Planungs- und Baugesetz sowie den teilrevidierten kantonalen Richtplan Luzern 2015 (KRP LU 2015) anzupassen. Die Massnahme Exklusive Wohnlagen, welche aufgrund der geringen Dichte nicht mehr RPG- und KRP-konform ist, sowie die Strategischen Arbeitsgebiete Inwil Gisikon-Root Nordwest, Inwil Gisikon-Root Südwest und Rothenburg Südwest werden aufgrund einer entsprechenden Überprüfung im Rahmen des KRP LU 2015 nicht mehr weiterverfolgt.

## **4 Agglomerationsprogramm der dritten Generation (2019–2022)**

### **4.1**

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

Gestützt auf einen ersten weitgehend vollständigen Entwurf fand vom 7. März bis 6. Mai 2016 eine 60-tägige Mitwirkung inklusive einer Informationsveranstaltung statt. Die eingereichten Anträge und Begründungen sowie deren Beurteilungen und allfällige Übernahme ins AP LU 3G sind in einem separaten Mitwirkungsbericht dargestellt.

### **4.2**

Der nun vorliegende bereinigte Entwurf des AP LU 3G stellt eine gezielte Weiterentwicklung des AP LU 2G dar. Im Bereich Siedlung werden die Inhalte auf den teilrevidierten kantonalen Richtplan 2015 und somit auf das teilrevidierte Raumplanungsgesetz (RPG) abgestimmt sowie räumlich und inhaltlich präzisiert. Im Bereich Landschaft und Erholung findet insbesondere eine Konkretisierung der Massnahmen statt. Aufgrund des aktualisierten Ist-Zustandes und des abgeleiteten Handlungsbedarfs sind im Verkehrsbereich einzelne punktuelle Ergänzungen im Strategie- und Massnahmenteil nötig.

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

### **4.3**

Das Zukunftsbild bildet weiterhin einen zentralen Bestandteil des Agglomerationsprogramms. Es zeigt auf, an welcher zukünftigen (Horizont 2030<sup>+</sup>) Siedlungs- und Landschaftsstruktur sowie Struktur der Verkehrssysteme sich die Agglomeration orientiert. Inhaltlich wird das Zukunftsbild vor allem auf der Basis des teilrevidierten Raumplanungsgesetzes, des teilrevidierten Richtplans 2015 und des revidierten Planungs- und Baugesetzes des Kantons Luzern aktualisiert. Zudem erfolgt auch die Integration des regionalen Teilrichtplans Siedlungs-

lenkung 2030 von LuzernPlus. Auch die Inhalte der übergeordneten Planungen der Kantone Nidwalden und Schwyz (u.a. Richtplan, Baugesetz) sind materiell ins Zukunftsbild eingeflossen. Der Fokus wird damit im AP LU 3G noch stärker auf die Siedlungsentwicklung nach Innen gelegt. Zudem werden neu die wichtigsten Verkehrsstrukturen ergänzt. Formell bzw. grafisch wird das Zukunftsbild im AP LU 3G gegenüber der 2. Generation von sechs Bildern auf ein einziges Synthese-Bild zusammengefasst. Die Gesamtstrategie des AP LU 2G wird grundsätzlich ins AP LU 3G übernommen und punktuell weiterentwickelt bzw. angepasst (z.B. stärkerer Fokus auf Gesamtverkehrslösungen).

#### 4.4

Alle Siedlungsmassnahmen bzw. alle weitere Massnahmen des AP LU 1G und des AP LU 2G, die nicht bereits mit den entsprechenden Leistungsvereinbarungen als A-Massnahmen mit Realisierungsbeginn 2011 bis 2014 bzw. 2015 bis 2018 definiert sind, werden gestützt auf das Zukunftsbild 2030<sup>+</sup> und der daraus abgeleiteten Strategie überprüft und dabei entweder aufgehoben (wie z.B. Exklusive Wohnlagen aus dem AP LU 2G) oder dann aber weiterverfolgt und konkretisiert.

Gestützt auf das Zukunftsbild 2030<sup>+</sup> und der daraus abgeleiteten Strategien – welche die neuen rechtlichen Rahmenbedingungen berücksichtigen – wird im Bereich Siedlung gegenüber dem AP LU 2G der Fokus noch stärker auf die Innenentwicklung gerichtet. Dabei stellt die raumplanerische und nachfolgende bauliche Umsetzung von Schlüsselarealen eine zentrale Massnahme dar. Die Schlüsselareale betreffen neben Transformationsgebieten neu auch Ortskerne und Sanierungsgebiete. Die Liste der Transformationsgebiete wurde zudem massgeblich erweitert und deren Perimeter konkretisiert. Im Bereich Landschaft/Erholung werden die Massnahmen zur Förderung der Landschaftsentwicklung und der räumlichen Konzentration der Erholungs- und Tourismusnutzungen in der Landschaft gegenüber dem AP LU 2G räumlich und materiell konkretisiert.

Im Bereich Verkehr werden die übergeordneten Schlüsselmassnahmen in Kompetenz des Bundes (Durchgangsbahnhof Luzern und Gesamtsystem Bypass) zusammen mit den entsprechenden ergänzenden Massnahmen (Ausbau S-Bahnsystem sowie Spangen Nord und Süd) ins AP LU 3G überführt und weiterentwickelt. Zudem werden aufgrund des Zukunftsbildes und der entsprechenden Strategien gegenüber dem AP LU 2G die Gesamtverkehrskonzepte für die Zentren Luzern Nord, Ost und Süd sowie für den Bereich Luzern West als neue Massnahmen aufgenommen. Eine weitere neue Massnahme stellt das Thema Fernbusse als Bestandteil des öffentlichen Verkehrssystems dar. Beim öffentlichen Verkehr sind ausserdem die Erkenntnisse und Massnahmen aus AggloMobil tre eingeflossen (u.a. Förderung des RBus-Systems, eines hochwertigen Bussystems für die Stadt und die Agglomeration Luzern, sowie verschiedene Optimierungen der weiteren Buslinien). Für die Förderung des Langsamverkehrs sind ebenfalls verschiedene neue Massnahmen (Veloparkieranlagen, Netzoptimierungen, neue Netzelemente) definiert und aufgenommen worden. Schliesslich werden auch die Entschärfung von Unfallschwerpunkten inkl. Anpassung von Fussgängerstreifen mit Sicherheitsmängeln, die Umsetzung der behindertengerechten Bushaltestellen sowie die Optimierung des Strassennetzes in Küssnacht neu aufgenommen.

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

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

rungsbeginn zwischen 2023 und 2026) oder der C-Liste (Realisierungsbeginn ab 2027) zugeteilt. Die Infrastrukturkosten in den nachfolgenden Tabellen sind jeweils exkl. MWST.

#### 4.4.1 Massnahmenübersicht Siedlung und Landschaft / Erholung

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

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

#### 4.4.2 Massnahmenübersicht Gesamtverkehr

<b>Gesamtverkehr</b>		Zeithorizont	Infrastrukturkosten
GV-1	Gesamtverkehrskonzepte (GVK)		44.3 Mio. Fr.
	<i>GV-1.1 GVK Agglomerationszentrum Luzern (Anpassungen im Zusammenhang mit der Realisierung des Durchgangsbahnhofs)</i>	<i>ab 2027</i>	<i>20.0 Mio. Fr.</i>
	<i>GV-1.2 GVK Luzern Nord</i>	<i>Daueraufgabe</i>	<i>-</i>
	<i>GV-1.3 GVK Luzern Ost</i>	<i>vor 2019 / Daueraufgabe</i>	<i>0.5 Mio. Fr.</i>



	GV-1.4 GVK Luzern Süd	Daueraufgabe	-
	GV-1.5 GVK Luzern West (Littau)	2019-22	23.8 Mio. Fr.
GV-2	Verkehrssystem-Management (VSM)	2019-22	5.0 Mio. Fr.
GV-3	Carparkierung Kernagglomeration Luzern inkl. Option Parkhaus Musegg und stadträumliche Aufwertung Innenstadt *	2019-26	5.0 Mio. Fr.
GV-4	Mobilitätsmanagement	Daueraufgabe	-
GV-5	Entschärfung Unfallschwerpunkte		11.9 Mio. Fr.
	GV-5.1 Entschärfung Unfallschwerpunkte	2019-22	10.0 Mio. Fr.
	GV-5.2 Anpassung Fussgängerstreifen	2019-22	1.9 Mio. Fr.
GV-6	Behindertengerechte Bushaltestellen	2019-22	25.4 Mio. Fr.
GV-7	Kombinierte Mobilität		10.5 Mio. Fr.
	GV-7.1 Velostationen	2019-22	9.0 Mio. Fr.
	GV-7.2 B+R-Anlagen	2019-26	1.5 Mio. Fr.

\* ohne (private) Kosten der Option Parkhaus Musegg

#### 4.4.3 Massnahmenübersicht Öffentlicher Verkehr

Schieneninfrastruktur		Zeithorizont	Infrastrukturkosten
ÖV-1	Mittelfristangebot Bahn 2025 / Ausbau S-Bahnsystem in der Zentralschweiz **	ab 2019 ab 2027	100 Mio. Fr. 100 Mio. Fr.
ÖV-2	Durchgangsbahnhof Luzern AS2030 *	dringlich	2.230 Mia. Fr.
ÖV-3	Neue S-Bahnhaltestellen (Langensand-Steghof; Littau-Ruopigen; Gütsch-Kreuzstutz; Paulusplatz, Horw See) **	ab 2027	215 Mio. Fr.
ÖV-4	Ausbau S-Bahnhof Emmenbrücke (weitestgehend **)	ab 2023/ 2027	127 Mio. Fr.
ÖV-5	Doppelspuriger Eisenbahntunnel zwischen Hergiswil Matt und Hergiswil Bahnhof **	ab 2027	220 Mio. Fr.

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

\*\* Finanzierung durch BIF (Bahninfrastrukturfonds des Bundes)

Verknüpfung Bahn – Bus / Bussystem / Buspriorisierung / Depot vbl / Fernbus		Zeithorizont	Infrastrukturkosten
ÖV-6	Ausrichtung und Verknüpfung mit der S-Bahn		40.0 Mio. Fr.
	ÖV-6.1 Luzern Nord	2019-22	19.0 Mio. Fr.
	ÖV-6.2 Luzern Ost / Rontal	2019-22	-
	ÖV-6.3 Luzern Süd	2019-22	15.0 Mio. Fr.
	ÖV-6.4 Luzern West	2019-22	6.0 Mio. Fr.
ÖV-7	Gesamtkonzept RBus mit Angebot, Rollmaterial, Infrastruktur, Marketing	2019-26	15.0 Mio. Fr.
ÖV-8	Optimierung des Bussystems in der Agglomeration	2019-22	-

ÖV-9	Buspriorisierungen		105.2 Mio. Fr.
	ÖV-9.1 Buspriorisierungen auf Kantonsstrassen	2019-26	88.7 Mio. Fr.
	ÖV-9.2 Zusätzliche Optimierung für RBus an der K13, K17 und K33a	2019-22	2.3 Mio. Fr.
	ÖV-9.3 Infrastrukturmassnahmen für RBus, K4 Kriens	2019-22	1.2 Mio. Fr.
	ÖV-9.4 Buspriorisierungen auf Gemeindestrassen	2019-22	13.0 Mio. Fr.
ÖV-10	Depot der städtischen Verkehrsbetriebe vbl *	2017-26	15.0 Mio. Fr.
ÖV-11	Fernbus (inkl. Terminal)	2019-22	3.0 Mio. Fr.

\* Eigenfinanzierung

#### 4.4.4 Massnahmenübersicht Motorisierter Individualverkehr

Motorisierter Individualverkehr		Zeithorizont	Infrastrukturkosten
MIV-1	Gesamtsystem Bypass Luzern *	dringlich	1.575 Mia. Fr.
MIV-2	Spange Nord, Flühmühle – Anschluss Lochhof – Schlossberg	ab 2027	200.0 Mio. Fr.
MIV-3	Spange Süd mit Anschluss Grosshof	ab 2027	230.0 Mio. Fr.
MIV-4	Luzern, Obergrundstrasse – Bundesstrasse	2019-22	22.7 Mio. Fr.
MIV-5	Umfahrung Emmen, Seetalstrasse	2023-26	65.3 Mio. Fr.
MIV-6	Küssnacht, Südumfahrung (Abschnitt 2, Rämatt-Breitfeld)	ab 2027	161.0 Mio. Fr.
MIV-7	Küssnacht, Ausbau Zugerstrasse Süd	2019-22	40.0 Mio. Fr.

\* übergeordnete Schlüsselmassnahme in Kompetenz des Bundes, Finanzierung durch Programm Engpassbeseitigung (1.7 Mia. Fr. inkl. MWST)

#### 4.4.5 Massnahmenübersicht Langsamverkehr

Optimierung bestehender Netzelemente		Zeithorizont	Infrastrukturkosten
LV-1.1	Optimierung bestehender Netzelemente unter Federführung Kanton Luzern	ab 2019	24.0 Mio. Fr.
LV-1.2	Optimierung bestehender Netzelemente unter Federführung Kanton Schwyz	ab 2019	9.9 Mio. Fr.
LV-1.3	Optimierung bestehender Netzelemente unter Federführung Gemeinden	ab 2017	43.0 Mio. Fr.

#### Neue Netzelemente

LV-2.1	Neue Netzelemente unter Federführung Kanton Luzern	2019-22	1.5 Mio. Fr.
LV-2.2	Neue Netzelemente unter Federführung Gemeinden	ab 2019	30.6 Mio. Fr.

### 4.5

Im Zusammenspiel zwischen den Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsmassnahmen wird mit dem AP LU 3G insgesamt eine bedeutende Gesamtwirkung erreicht, namentlich bezüglich der vier Wirksamkeitskriterien des Bundes: Die Siedlungsentwicklung nach innen kann massgeblich gefördert, der Ressourcenverbrauch eingedämmt, die Gesamtverkehrskapazität erhöht und die Verkehrssicherheit verbessert werden. Zudem kann die Agglomeration Lu-

zern als wirtschaftlicher Motor zugunsten des ganzen Kantons Luzern weiterentwickelt und gestärkt werden. Des Weiteren kann die vergleichsweise hohe Siedlungsdichte und der geringe Verkehrsflächenanteil der Agglomeration Luzern erwähnt werden, welche aber aufgrund des weiterhin starken Wachstums von Einwohnern und Beschäftigten umso mehr eine rasche Realisierung der vorgeschlagenen verkehrlichen Massnahmen, die auf die Siedlungsentwicklung nach innen abgestimmt sind, bedingen.

Die wirkungsvollen und äusserst wichtigen übergeordneten Schlüsselmassnahmen Durchgangsbahnhof Luzern (2.23 Mia Fr. exkl. MWST bzw. 2.4 Mia. Fr. inkl. MWST) und Gesamtsystem Bypass (1.575 Mia Fr. exkl. MWST bzw. 1.7 Mia. Fr. inkl. MWST) sollen über die beiden Bundesprogramme FABI und Engpassbeseitigung Nationalstrassen finanziert und so rasch als möglich realisiert werden. Zudem lässt sich gestützt auf die vorgenommenen Verkehrsmodellberechnungen festhalten, dass es beide übergeordneten Schlüsselmassnahmen unbedingt und dringlich braucht, um die Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems in der Agglomeration Luzern künftig zu gewährleisten.

Die Massnahmen der Liste «Vorleistungen» generieren Kosten von rund 9 Mio. Franken. Die Massnahmen(pakete) der A-Liste (Baubeginn 2019–2022) beinhalten Kosten von rund 359 Mio. Franken. Davon entfallen – vorbehalten einzelner Kostenteiler, die noch zu klären sind – rund 224 Mio. Franken auf den Kanton Luzern, rund 48 Mio. Franken auf die Nachbarkantone sowie rund 87 Mio. Franken auf die Gemeinden. Von diesen Anteilen kann je der Bundesanteil abgezogen werden, wenn der Bund das AP LU 3G positiv beurteilt und die NAF-Finanzierung zustande kommt.

Aufgrund der B-Liste (Baubeginn 2023–2026) entstehen Kosten von rund 131 Mio. Franken. Die C-Liste (Baubeginn ab 2027) beinhaltet Projekte mit Kosten von rund 612 Mio. Franken. Die nicht durch den Infrastrukturfonds finanzierbaren Infrastrukturmassnahmen generieren Kosten von rund 760 Mio. Franken, welche über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert werden.

Auf die Massnahmen des Gesamtverkehrs entfallen insgesamt rund 102 Mio. Franken, auf die ÖV-Massnahmen rund 940 Mio. Franken (ohne Durchgangsbahnhof), auf die MIV-Massnahmen rund 719 Mio. Franken (ohne Bypass) und auf die LV-Massnahmen rund 109 Mio. Franken. Die Massnahmen im Bereich Gesamtverkehr sowie die LV-Massnahmen stehen v.a. in der A-Liste im Vordergrund, die ÖV-Massnahmen v.a. in der A-Liste sowie ab 2027 und die MIV-Massnahmen in der A- und B-Liste aber insbesondere auch in der C-Liste.

Im Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen sind – wie dies schon für das AP LU 1G und 2G zutrifft – alle nun im AP LU 3G enthaltenen Massnahmen, welche die Kantonsstrassen betreffen, enthalten. Dabei entspricht die Zuteilung zu den einzelnen Töpfen des Bauprogramms grundsätzlich der Priorisierung im Agglomerationsprogramm. Das gilt – basierend auf der Investitionsplanung im öV-Bericht und im Budgetbericht (vgl. §§ 5 und 13 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr) – in gleicher Weise für die Infrastrukturmassnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs, soweit sie der Kanton (mit)finanziert. In jedem Fall aber müssen die kantonal erforderlichen finanziellen Mittel zur Realisierung der geplanten Massnahmen im Aufgaben- und Finanzplan enthalten und im jährlichen Voranschlag eingestellt sein. Zudem bedarf es für die einzelnen Massnahmen Ausgabenbewilligungen der nach kantonalem Recht dafür zuständigen Behörde (Regierungsrat bis 3 Millionen Franken, Kantonsrat ab 3 Millionen Franken).

#### **4.6**

Die Delegiertenversammlung LuzernPlus hat das vorliegende AP LU 3G am 25. November 2016 zur Kenntnis genommen. Die Gemeinden haben Absichtserklärungen für die durch sie zu realisierenden Massnahmen zu unterzeichnen. Die beiden betroffenen Nachbarkantone haben dem AP LU 3G am 29. November 2016 je mit Beschluss des Regierungsrats Schwyz

sowie des Regierungsrats Nidwalden zugestimmt. Das AP LU 3G ist nun durch den Regierungsrat zu beschliessen und zu Handen der Bundesbehörden zu verabschieden.

Im Rahmen des Prüfprozesses auf Bundesebene, der bis Ende 2017 stattfinden wird, erfolgt eine Beurteilung der Gesamtwirkung des AP LU 3G durch den Bund, unabhängig von der zuvor angeführten eigenen Einschätzung und Beurteilung. Gestützt auf die Beurteilung des Bundes sind anschliessend die wesentlichen Elemente des AP LU 3G im Rahmen einer Teilrevision des kantonalen Richtplans verbindlich zu verankern, welche die Grundlage für die nächste Leistungsvereinbarung zwischen Bund und Kanton Luzern bildet.

**Der Regierungsrat beschliesst:**

- 1 Das Agglomerationsprogramm Luzern der dritten Generation vom 16. November 2016 wird gutgeheissen.
- 2 Das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement wird beauftragt, das Agglomerationsprogramm Luzern der dritten Generation in der Fassung vom 16. November 2016 der zuständigen Stelle des Bundes zur Prüfung und Beurteilung einzureichen.
- 3 Das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement wird ermächtigt, das Agglomerationsprogramm Luzern der dritten Generation in geeigneter Form bekannt zu machen.

Zustellung durch BUWD an:

- Regierungsrat des Kantons Schwyz
- Regierungsrat des Kantons Nidwalden
- Alle 25 Gemeinden im Perimeter von Luzern Plus
- LuzernPlus, Riedmattstrasse 14, 6031 Ebikon
- Verkehrsverbund Luzern, Seidenhofstrasse 2, 6002 Luzern
- eoptima, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern (2)
- Planteam S, Inseliquai 10, Postfach 3620, 6002 Luzern
- Dienststelle Raum und Wirtschaft
- Dienststelle Verkehr und Infrastruktur
- Dienststelle Umwelt und Energie
- Dienststelle Landwirtschaft und Wald
- Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Im Auftrag des Regierungsrates

Der Staatsschreiber:

