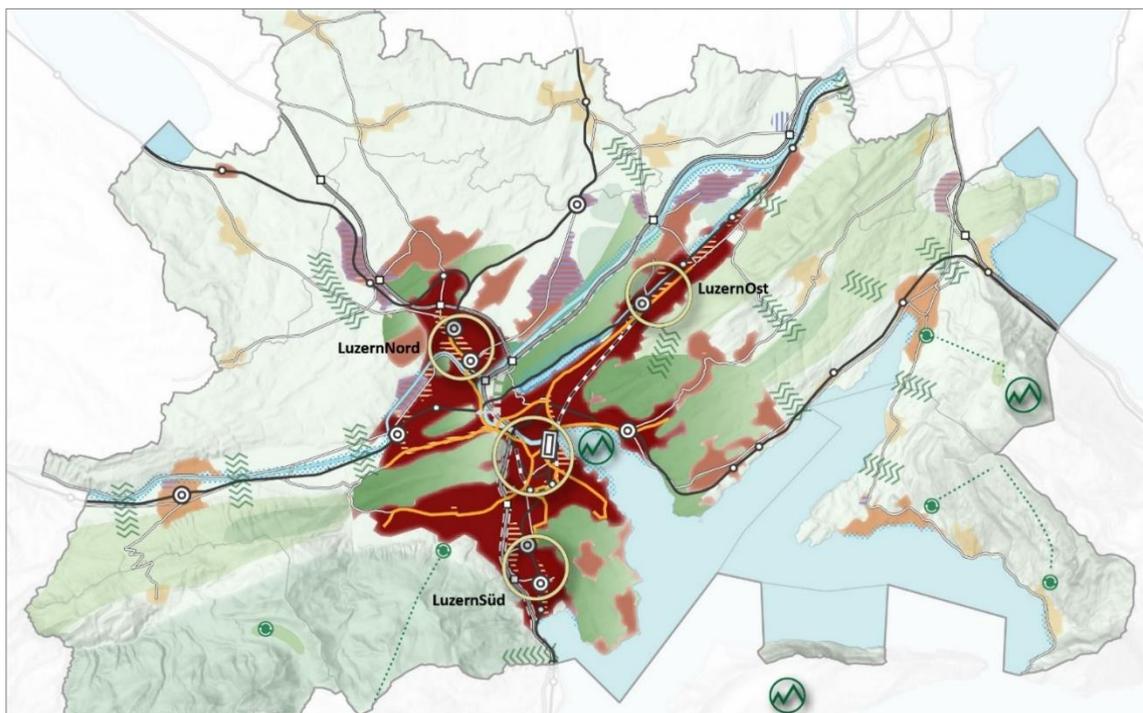


Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation

Massnahmenblätter

Verabschiedet vom Regierungsrat am 25. Mai 2021



Impressum

Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation

Massnahmenblätter

AP_LU_4G_Massnahmenblaetter_Mai_21.docx

Auftraggeber

Kanton Luzern

Steuerungsgremium

Fabian Peter, Regierungsrat Kanton Luzern (Vorsitz)

Thomas Buchmann, Verbundratspräsident VVL

Pius Zängerle, Präsident RET LuzernPlus (bis 31. Dezember 2019)

Michèle Graber, Präsidentin RET LuzernPlus (1. Januar – 31. Dezember 2020)

André Bachmann, Präsident RET LuzernPlus (ab 1. Januar 2021)

Adrian Borgula, Stadtrat Stadt Luzern, Vertreter K5-Gemeinden

Hans-Peter Hürlimann, Gemeindeammann Meggen, Vertreter der weiteren Agglomerationsgemeinden

Projektgruppe / Kerngruppe*

Mike Siegrist, rawi (Vorsitz)*

Cüneyd Inan, rawi

Patrick Abegg, BUWD*

Judith Setz, BUWD

Danièle Müller, vif*

Beat Hofstetter, vif

Daniel Heer, VVL*

Milena Scherer, K5-Gemeinden*

Armin Camenzind, RET LuzernPlus*

Mario Baumgartner, RET LuzernPlus

Thomas Huwylar, Kanton Schwyz (bis 19. November 2019)

Ueli Betschart, Kanton Schwyz (ab 19. November 2019)

Autorinnen und Autoren (Kerngruppe*)

Francesca Foletti*, Roman Frick (INFRAS)

Stephan Erne, Francesco Paganini (ewp)

Inhalt

1.	Einleitung und Massnahmenübersicht	5
1.1.	Struktur des Dokuments	5
1.2.	Massnahmenübersicht 3. Generation	5
1.3.	Massnahmenübersicht 4. Generation	9
1.4.	Massnahmenkarten 1. bis 4. Generation	16
2.	Siedlung	28
3.	Landschaft	90
4.	Gesamtverkehr	112
5.	Öffentlicher Verkehr	177
6.	Motorisierter Individualverkehr	238
7.	Fuss- und Veloverkehr	255
8.	Güterverkehr	303

1. Einleitung und Massnahmenübersicht

1.1. Struktur des Dokuments

Gemäss Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) sind im Dokument zu den Massnahmen neben den Massnahmenblättern der aktuellen Generation auch tabellarische bzw. kartografische Übersichten zu den Vorgängergenerationen aufzuführen. Das vorliegende Dokument ist entsprechend wie folgt strukturiert:

- Kapitel 1.2 gibt eine tabellarische Übersicht der vereinbarten Massnahmen des Agglomerationsprogramms (AP) Luzern der 3. Generation.
- Kapitel 1.3 enthält eine tabellarische Übersicht der Massnahmen des AP Luzern der 4. Generation. Allfällige Abhängigkeiten mit übergeordneten Massnahmen bzw. zu anderen Massnahmen sind in den jeweiligen Massnahmenblättern festgehalten (siehe Kap. 2 bis 8).
- Kapitel 1.4 enthält die kartografische Verortung der vereinbarten Massnahmen des AP Luzern der 1. bis 3. Generation mit dem entsprechenden Umsetzungsstand sowie der Massnahmen der 4. Generation.
- In den Kapiteln 2 bis 8 sind die Massnahmenblätter für die Massnahmen der 4. Generation zu finden.

1.2. Massnahmenübersicht 3. Generation

Nummer	Bezeichnung	ARE-Code
A3 – Infrastrukturelle Massnahmen		
GV-5.1-3A	Entschärfung Unfallschwerpunkte	1061.3.014
GV-7.1b-3A	Velostation Bereich Bahnhof	1061.3.018
ÖV-6.1b-3A	Infrastruktur Bahnhof Emmenbrücke Gersag	1061.3.036
ÖV-6.1c-3A	Infrastruktur Rothenburg Station (2. Etappe)	1061.3.037
ÖV-6.3b-3A	Infrastruktur Bushub Kriens Mattenhof	1061.3.042
ÖV-6.4b-3A	Infrastruktur Bahnhof Littau	1061.3.045
ÖV-7.2-3A	Kapazitätssteigerung und elektrische Traktion Linie12	1061.3.047
ÖV-7.3-3A	Verlängerung Linie 1 Bahnhof Ebikon bis Mall of Switzerland	1061.3.048
ÖV-7.5-3A	Passender Energiespeicher für RBus-/Trolleybus-Flotte	1061.3.050
ÖV-9.1a-3A	Kriens/Ebikon, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus	1061.3.053
ÖV-9.1b-3A	K13: Luzern, Umsteigepunkt Bus Kreuzstutz	1061.3.054
ÖV-9.1d-3A	K10: Luzern, Seetalplatz (exkl.) – Kreisel Hornbach	1061.3.056
ÖV-9.1e-3A	K13: Luzern, Grenzweg - Fluhmühle	1061.3.057
ÖV-9.1g-3A	K15a: Emmen/Rothenburg, Abschnitt Lohren (exkl.) - Einmündung Hasenmoosstrasse	1061.3.059
ÖV-9.1h-3A	K65, Buchrain, Schachen-Autobahnanschluss (exkl.)	1061.3.060
ÖV-9.1i-3A	K65c, Buchrain, Knoten Einmündung Gde.strasse bei Kanalbrücke	1061.3.061
ÖV-9.1m-3A	K13: Einmündung Lindenstrasse – Schiff	1061.3.065
ÖV-9.4a-3A	Luzern, öV-Bevorzugung Spitalstrasse Ost	1061.3.069
ÖV-9.4b-3A	ESP Rothenburg Station (öV-Bevorzugung Hasenmoosstrasse)	1061.3.070
ÖV-9.4c-3A	Kriens, öV-Bevorzugung Horwerstrasse (Luzern Süd)	1061.3.071
ÖV-9.4e-3A	Kriens, öV-Busbevorzugung Vorderschlundstrasse	1061.3.073
ÖV-9.4f-3A	Kriens, öV-Neuführung Arsenalstrasse	1061.3.074

Nummer	Bezeichnung	ARE-Code
LV-1.3l-3A	Luzern, Begegnungszone Bahnhofstrasse Luzern	1061.3.111
LV-2.2d-3A	Horw, Unterführung Zentralbahn Trasse	1061.3.124
	<i>Paket VM A-Liste</i>	1061.3.193
GV-2-3A	Verkehrssystem-Management (VSM)	1061.3.008
ÖV-9.2	Zusätzliche Optimierung für RBus an der K13, K17 und K33a	1061.3.066
ÖV-9.3	Infrastrukturmassnahmen für RBus, K4 Kriens	1061.3.067
	<i>Paket Aufw. Str. A-Liste</i>	1061.3.194
LV-1.3r-3A	Kriens, Knoten Horwer-/Arsenalstrasse/Lauerzerweg	1061.3.117
	<i>Paket LV A-Liste Kanton Luzern</i>	1061.3.196
GV-5.2-3A	Anpassung Fussgängerstreifen	1061.3.015
GV-7.1a-3A	Velostation Altstadt Luzern	1061.3.017
GV-7.2-3A	B+R-Anlagen	1061.3.019
LV-1.1a-3A	K30: Luzern, Brüel	1061.3.086
LV-1.1b-3A	K33a: Luzern/Kriens, Hohrüti–Tschoupis	1061.3.087
LV-1.1d-3A	K13: Luzern, Pilatusplatz–Hirschengraben	1061.3.089
LV-1.2e-3A	Küssnacht, Luzernerstrasse, Abschnitt Merlischachen–Sumpf	1061.3.097
LV-1.3a-3A	Emmen, Mooshüslistrasse	1061.3.100
LV-1.3d-3A	Küssnacht, Ortszentrum Küssnacht	1061.3.103
LV-1.3e-3A	Küssnacht, Schulhaus Ebnet	1061.3.104
LV-1.3f-3A	Luzern (Ortsteil Littau), Ruopigenstrasse	1061.3.105
LV-1.3h-3A	Luzern, Anpassung SUVA-Passerelle	1061.3.107
LV-1.3i-3A	Luzern, SBB-Fluhmühlepasserelle – Fuss- und Veloverbindung Fluhmühle–Reussinsel	1061.3.108
LV-1.3j-3A	Luzern, Personenunterführung Kanal (Reusszopf)	1061.3.109
LV-1.3m-3A	Luzern, Begegnungszone Grendel–Löwengraben	1061.3.112
LV-1.3n-3A	Luzern, Begegnungszone Lindenstrasse	1061.3.113
LV-1.3o-3A	Rothenburg, Eschenbachstrasse	1061.3.114
LV-1.3p-3A	Rothenburg, Wurmistrasse	1061.3.115
LV-2.1a-3A	Ebikon–Root, Fussweg entlang der Ron	1061.3.119
LV-2.2a-3A	Ebikon, Risch–Löwen–Wydenhof (Weg und Passerellen)	1061.3.121
LV-2.2e-3A	Luzern, Reusseggsteg (Fussgängerbrücke über die Kleine Emme)	1061.3.125
LV-2.2g-3A	Luzern, Reuss–Rotseeweg	1061.3.127
LV-2.2l-3A	Ebikon – Root, Veloweg entlang der Gleise	1061.3.132
LV-2.2m-3A	Ebikon – Gisikon, Höhenweg	1061.3.133
	<i>Paket LV A-Liste Kanton Nidwalden => Nicht mehr relevant für das AP LU > AP Nidwalden</i>	1061.3.197
Av3 – Nicht mitfinanzierbare Massnahmen – Verkehr		
GV-1.2-3D	GVK LuzernNord, Monitoring und Controlling	1061.3.002
GV-1.3a-3V	GVK LuzernOst, Erarbeitung Gesamtverkehrskonzept	1061.3.003
GV-1.3b-3D	GVK LuzernOst, Monitoring und Controlling	1061.3.004
GV-1.3c-3V	GVK LuzernOst, Steuerung und Koordination der LSA	1061.3.005
GV-1.4-3D	GVK LuzernSüd, Monitoring und Controlling	1061.3.006
GV-3.2-3V	Ebikon, Verkehrskonzept (Car)Tourismus	1061.3.011
GV-3.3-3V	Kriens, Verkehrskonzept (Car)Tourismus	1061.3.012
LV-1.3q-3V	Ebikon, Schösslistrasse	1061.3.116
GV-4-3D	Mobilitätsmanagement	1061.3.013

Nummer	Bezeichnung	ARE-Code
As3/Bs3 – Nicht mitfinanzierbare Massnahmen – Siedlung und Landschaft		
S-1.1-3D	Räumliche differenzierte Entwicklung nach Gemeindekategorie	1061.3.134
S-1.2-3D	Kommunales Siedlungsleitbild (inkl. öff. Bauten, Gefahren und Baulandverfügbarkeit)	1061.3.135
S-1.3-3D	Anpassung Reserve- sowie Verkehrszonen (Siedlungsgebiet)	1061.3.136
S-1.4-3D	Ein- und Auszonungen	1061.3.137
S-1.5-3D	Kompakte und dichte Siedlungsformen (inkl. Netzwerk Kompakte und dichte Siedlungsformen (inkl. Netzwerk Innenentwicklung, Ortsbilder, ESP, Arbeitsgebiete))	1061.3.138
S-1.6-3D	Wohnschwerpunkte	1061.3.139
S-1.7-3D	Grün-, Frei- und Naherholungsräume sowie Siedlungsökologie	1061.3.140
S-1.8-3D	Abstimmung von Siedlung und Verkehr	1061.3.141
S-2.1-3D	Luzern-Littau: Achse Bahnhof Littau – Gasshof – Bernstrasse	1061.3.142
S-2.2-3D	Emmenbrücke: Sprengi – Sonnenplatz – Gersag – Bahnhof – Seetalplatz	1061.3.143
S-2.3-3D	Ebikon: Masterplangebiet – Bahnhof	1061.3.144
S-2.4-3D	Horw: Diverse Areale auf der Achse Zentrum (– Bahnhof) – Schlund	1061.3.145
S-2.5-3D	Kriens: Achse Zentrum – Kupferhammer	1061.3.146
S-3.1-3D	Luzern: Zürichstrasse (zwischen Löwenplatz und Schlossberg)	1061.3.147
S-3.2-3D	Luzern: Bern- / Baselstrasse inkl. Fluhmühle	1061.3.148
S-3.3-3D	Emmen: Meierhöfli	1061.3.149
S-3.4-3D	Emmen: Gerliswilstrasse	1061.3.150
S-4.1-3D	Luzern, ESP Bahnhof inkl. Gleisfeld und Rösslimatt	1061.3.151
S-4.2-3D	Luzern, Areal Industriestrasse	1061.3.152
S-4.3-3D	Luzern, Areal Steghof	1061.3.153
S-4.4-3D	Luzern/Littau: Arbeitszone Littauerboden	1061.3.154
S-4.5-3D	Emmen: Viscoseareal – Emmenweid	1061.3.155
S-4.6-3D	Ebikon: Areal MParc – Schindler	1061.3.156
S-4.7-3D	Ebikon / Dierikon: Mall of Switzerland / Migros / Zentrum Dierikon (Masterplangebiet)	1061.3.157
S-4.8-3D	Buchrain: Ronmatt	1061.3.158
S-4.9-3D	Kriens (Luzern): Eichhof – Anschluss A2 – Luzernerstrasse	1061.3.159
S-4.10-3D	Kriens: Nidfeld inkl. Mattenhof	1061.3.160
S-4.11-3D	Kriens/Horw: Schlund – Grabenhof – Hinterschlund	1061.3.161
S-4.12-3D	Horw: Horw See – HSLU (S-Bahnhaltestelle)	1061.3.162
S-4.13-3D	Rothenburg: Areale Station	1061.3.163
S-5.1-3D	Luzern: Littauerboden (Misch- oder Wohnzone)	1061.3.164
S-5.2-3D	Emmen: Emmenfeld (Arbeitszone)	1061.3.165
S-5.3-3D	Ebikon: Schache / Oberschache (Wohnzone)	1061.3.166
S-5.4-3D	Dierikon: Burehof (Arbeitszone)	1061.3.167
S-6.1-3D	Gebietsmanagement LuzernNord	1061.3.168
S-6.2-3D	Gebietsmanagement LuzernOst	1061.3.169
S-6.3-3D	Gebietsmanagement LuzernSüd	1061.3.170
S-6.4-3D	Regionales Arbeitszonen- und Standortmanagement	1061.3.171
S-7-3D	Verkehrsentensive und -relevante Einrichtungen	1061.3.172
S-8-3D	Strategisches Arbeitsgebiet Inwil Schweissmatt	1061.3.173
S-9-3D	Weiler und Weilerzonen	1061.3.174

Nummer	Bezeichnung	ARE-Code
LE-1.1-3D	Horwer Halbinsel (Horw)	1061.3.175
LE-1.2-3D	Sonnenberg/Gütsch (Kriens, Stadt Luzern)	1061.3.176
LE-1.3-3D	Reuss/Sedel/Rotsee/Hunsrücken (Stadt Luzern, Ebikon, Buchrain)	1061.3.177
LE-1.4-3D	Dietschiberg (Stadt Luzern, Adligenswil)	1061.3.178
LE-1.5-3D	Meggerwald, westlicher Teil (Stadt Luzern, Adligenswil, Meggen)	1061.3.179
LE-1.6-3D	Meggerwald, östlicher Teil - Chiemen (Meggen, Adligenswil, Udligenswil, Küssnacht)	1061.3.180
LE-1.7-3D	Dottenberg-Rooterberg (Ebikon, Adligenswil, Dierikon, Udligenswil, Root, Gisikon, Honau, Meierskappel)	1061.3.181
LE-1.8-3D	Blattenberg (Malters, Kriens, Schwarzenberg)	1061.3.182
LE-2.1-3D	Vierwaldstättersee	1061.3.183
LE-2.2-3D	Kleine Emme	1061.3.184
LE-2.3-3D	Reuss	1061.3.185
LE-3.1-3D	Eigenthal (Schwarzenberg, Kriens)	1061.3.186
LE-3.2-3D	Seebodenalp (Küssnacht)	1061.3.187
LE-4.1-3D	Kriens, Pilatusbahnen	1061.3.188
LE-4.2-3D	Weggis, Luftseilbahn Rigi Kaltbad	1061.3.189
LE-4.3-3D	Vitznau, Rigibahn	1061.3.190
LE-4.4-3D	Bürgenstock => Nicht mehr Teil des AP LU	1061.3.191
B3 – B-Massnahmen		
GV-3.1a-3A	Stadt Luzern, Umsetzung Konzept Carparkierung (2. Etappe)	1061.3.009
ÖV-4.1-3B	S-Bahnhof Emmenbrücke, Unterführung/Perronzugänge	1061.3.031
ÖV-7.4-3B	Kapazitätssteigerung und elektrische Traktion RBus-Linie 2 via Spitalstrasse	1061.3.049
ÖV-9.1c-3A	K13/16: Sprengiplatz (inkl. Zufahrten) – Sonnenplatz	1061.3.055
ÖV-9.1f-3A	K15: Emmen, Autobahnanschluss Emmen Nord - Kreisel Bösfeld	1061.3.058
ÖV-9.1j-3B	K17: Ebikon, Grenze Stadt Luzern - Schachenweid	1061.3.062
ÖV-9.1k-3B	K33a: Luzern, Kreuzstutz - Grenzhof	1061.3.063
ÖV-9.1l-3B	K15a: Rothenburg, Knoten Buzibach – Autobahnanschluss A2	1061.3.064
ÖV-9.4d-3A	Kriens, Arsenalstrasse/Nidfeldstrasse	1061.3.072
LV-1.1c-3A	Dierikon – Udligenswil, Götzentalstrasse	1061.3.088
LV-1.2a-3A	Küssnacht, Anpassung Zugerstrasse Nord (Ellbögli)	1061.3.093
LV-1.2b-3A	Küssnacht, Ausbau Radinfrastruktur Zugerstrasse Süd, Abschnitt Kreisel Baer bis Anschluss A4 Küssnacht	1061.3.094
	<i>Paket LV B-Liste</i>	<i>1061.3.195</i>
GV-7.2-3B	B+R-Anlagen	1061.3.020
LV-1.1e-3B	Ebikon, Buchrainstrasse–Bueristutz	1061.3.090
LV-1.1f-3B	K15: Rothenburg, Wegscheiden – Rain, Sandblatten – Grenze Hildisrieden	1061.3.091
LV-1.2c-3B	Küssnacht, Grepperstrasse Abschnitt Räbmatt–Breitfeld	1061.3.095
LV-1.2d-3B	Küssnacht, Grepperstrasse Abschnitt Breitfeld–Kantonsgrenze SZ/LU	1061.3.096
LV-1.2f-3B	Küssnacht, Luzernerstrasse, Abschnitt Sumpf–Litz	1061.3.098
LV-1.3b-3B	Emmen, Rüeggisingerstrasse	1061.3.101
LV-1.3g-3B	Luzern (Ortsteil Littau), Flurstrasse	1061.3.106
LV-1.3k-3B	Luzern, Personen- und Strassenunterführung Kreuzstutz	1061.3.110
LV-2.2f-3B	Luzern, Reusssteg	1061.3.126
LV-2.2h-3B	Luzern, Lädelistrasse (Dammdurchbruch)	1061.3.128
LV-2.2i-3B	K13: Luzern, Reussinsel	1061.3.129
LV-2.2j-3B	Luzern, Neustadtstrasse–Inseliquai	1061.3.130
LV-2.2k-3B	Luzern, Reduktion der Trennwirkung des Gleiskörpers für den Fuss- und Radverkehr	1061.3.131

1.3. Massnahmenübersicht 4. Generation

1.3.1. Siedlung

Nummer	Bezeichnung
S-1	Kommunale Aufgaben gemäss übergeordneten Planungsgrundlagen, insbesondere Siedlungsentwicklung nach innen
S-1.1-4D	Räumlich differenzierte Entwicklung nach Gemeindekategorie
S-1.2-4D	Komm. Siedlungsleitbild (inkl. öff. Bauten, Gefahren und Baulandverfügbarkeit)
S-1.3-4D	Anpassung Reserve- sowie Verkehrszonen (Siedlungsgebiet)
S-1.4-4D	Ein- und Auszonungen
S-1.5-4D	Kompakte und dichte Siedlungsformen (inkl. Netzwerk Innenentwicklung, Ortsbilder, ESP, Arbeitsgebiete)
S-1.6-4D	Wohnschwerpunkte
S-1.7-4D	Grün-, Frei- und Naherholungsräume sowie Siedlungsökologie
S-1.8-4D	Abstimmung von Siedlung und Verkehr
S-2	Schlüsselareale Aufwertung Ortskerne / zentrumsnahe Gebiete
S-2.1-4A	Luzern, Achse Bahnhof Littau – Gasshof – Bernstrasse
S-2.2-4A	Emmenbrücke, Sprengi – Sonnenplatz – Gersag – Bahnhof – Seetalplatz
S-2.3-4A	Ebikon, Masterplangebiet – Bahnhof und Umfeld Bahnhof
S-2.4-4A	Horw, Diverse Areale auf der Achse Zentrum (– Bahnhof) – Schlund
S-2.5-4A	Kriens, Achse Zentrum – Kupferhammer
S-2.6-4A	Gisikon, Sagenmatt
S-2.7-4A	Root, Bahnhofstrasse Nord
S-2.8-4A	Inwil, Schützenmatte
S-2.9-4A	Buchrain, Zentrum "Generationenprojekt"
S-2.10-4B	Adligenswil, Arealentwicklung Dorfkern
S-3	Schlüsselareale Sanierungsgebiete
S-3.1-4B	Luzern, Bern-/Baselstrasse inkl. Fluhmühle
S-3.2-4B	Emmen, Meierhöfli
S-3.3-4B	Emmen, Gerliswilstrasse
S-4	Schlüsselareale Transformationsgebiete
S-4.1-4A/C	Luzern, ESP Bahnhof inkl. Gleisfeld und Rösslimatt
S-4.2-4A	Luzern, Areal Industriestrasse/ewl
S-4.3-4A/C	Luzern, Areal Steghof
S-4.4-4C	Luzern, Arbeitszone Littauerboden
S-4.5-4B	Emmen, Viscosistadt – Emmenweid
S-4.6-4B	Ebikon, Areal MParc – Schindler
S-4.7-4B	Dierikon, Migros / Komax / Zentrum Dierikon
S-4.8-4B	Buchrain, Ronmatt
S-4.9-4A/C	Kriens (Luzern), Eichhof – Anschluss A2 – Luzernerstrasse
S-4.10-4A	Kriens, Nidfeld inkl. Mattenhof
S-4.11-4B	Kriens, Schlund – Grabenhof – Hinterschlund
S-4.12-4A	Horw, Horw See – HSLU (S-Bahnhaltestelle)
S-4.13-4A	Rothenburg, Areal Station
S-4.14-4A	Root, Bebauungsplan D4
S-4.15-4A	Buchrain, Fahr/Stegmatt
S-4.16-4C	Luzern, Erweiterung Hauptdepot Weinbergli

Nummer	Bezeichnung
S-5	Schlüsselareale Neueinzonungen (aufgrund überkommunalem Bedarf und guter ÖV-Erschliessung)
S-5.1-4C	Luzern, Littauerboden (Misch- oder Wohnzone)
S-5.2-4C	Emmen, Emmenfeld (Arbeitszone)
S-5.3-4C	Ebikon, Schache / Oberschache (Wohnzone)
S-5.4-4C	Dierikon, Burehof (Arbeitszone)
S-5.5-4C	Adligenswil, Schädritüti (Wohnzone)
S-6	Gebiets- und Arbeitszonenmanagement in Zentren, Entwicklungsschwerpunkten und regionalen Arbeitsplatzgebieten
S-6.1-4D	Gebietsmanagement LuzernNord
S-6.2-4D	Gebietsmanagement LuzernOst
S-6.3-4D	Gebietsmanagement LuzernSüd
S-6.4-4D	Regionales Arbeitszonen- und Standortmanagement
S-7-4D	Verkehrsentensive und -relevante Einrichtungen / Abstimmung Siedlung und Verkehr

1.3.2. Landschaft

Nummer	Bezeichnung
LE-1-4D	Grünachsen im Siedlungsgebiet
LE-2-4D	Aufwertung Siedlungsränder
LE-3	Schutz- und Nutzungskonzepte Seeufer- und Flussräume
LE-3.1-4D	Vierwaldstättersee
LE-3.2-4D	Kleine Emme
LE-3.3-4D	Reuss
LE-4	Landschaftsentwicklungskonzepte
LE-4.1-4D	Horwer Halbinsel (Horw)
LE-4.2-4D	Sonnenberg/Gütsch (Kriens, Stadt Luzern)
LE-4.3-4D	Reuss/Sedel/Rotsee/Hunsrück (Stadt Luzern, Ebikon, Buchrain, Root)
LE-4.4-4D	Dietschiberg (Stadt Luzern, Adligenswil)
LE-4.5-4D	Meggerwald, westlicher Teil (Stadt Luzern, Adligenswil, Meggen)
LE-4.6-4D	Meggerwald, östlicher Teil - Chiemen (Meggen, Adligenswil, Udligenswil, Küssnacht)
LE-4.7-4D	Dottenberg-Rooterberg (Ebikon, Adligenswil, Dierikon, Udligenswil, Root, Gisikon, Honau, Meierskappel)
LE-4.8-4D	Blattenberg (Malters, Kriens, Schwarzenberg)
LE-5	Freizeiträume von regionaler Bedeutung
LE-5.1-4D	Eigenthal (Schwarzenberg, Kriens)
LE-5.2-4D	Seebodenalp (Küssnacht)
LE-6	Zugänglichkeit Tourismusschwerpunkte von nationaler Bedeutung optimieren
LE-6.1-4D	Kriens Pilatusbahnen
LE-6.2-4D	Weggis Luftseilbahn Rigi Kaltbad
LE-7-4D	Aufwertung Vernetzungsachsen Kleintiere (Engnisse)

1.3.3. Gesamtverkehr

Nummer	Bezeichnung	Kosten in Mio. Fr.	Priorität
GV-1	Gesamtverkehrskonzepte und -projekte		
GV-1.1-4C	GVK-Agglomerationszentrum Luzern (Anpassungen in Zusammenhang mit der Realisierung des DBL)	offen	C
GV-1.2-4A	K13/15: Emmen, Sprengiplatz – Sonnenplatz (inkl.) mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.)	23.5	A
GV-1.3-4B	Luzern, Schlossberg, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen ÖV und LV	40.0	B
GV-1.4-4B	Luzern, Zürichstrasse, Löwenplatz – Einmündung Wesemlinstrasse (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Anpassung und Erneuerung Strassenraum	8.0	B
GV-1.5-4C	Luzern, Kreuzstutz, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen ÖV und LV => Falls MIV-2-4C «Reussportbrücke» nicht realisiert werden kann	40.0	C
GV-1.6-4C	Luzern, Kasernenplatz, Optimierung Strassennetz mit Massnahmen ÖV und LV => Falls MIV-2-4C «Reussportbrücke» nicht realisiert werden kann	5.0	C
GV-2-4D	Mobilitätsmanagement	-	D
GV-3	Verkehrsmanagement		
GV-3.1-4A	Buchrain, Knoten K65/65c	15.0	A
GV-3.2-4B	Kriens, Ringstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen ÖV und LV	24.9	B
GV-3.3-4B	K17: Ebikon/Dierikon, Einmündung Weichlerenstrasse (exkl.) – Einmündung Industriestrasse	6.2	B
GV-3.4-4B	K17: Root, Optimierung Gesamtverkehrssystem	4.7	B
GV-3.5-4B	Inwil/Eschenbach/Ballwil/Hochdorf, Verkehrsmanagement zur Förderung ÖV	5.0	B
GV-4	Verkehrssicherheit, Sanierung von Unfallschwerpunkten		
GV-4.1-4A	Malters, Knoten K 33/33 b, Sanierung Unfallschwerpunkt	2.5	A
GV-4.2-4B	Malters, Anschluss Malters an K10	2.5	B
GV-4.3-4B	Malters, Einmündung K 4 (Anschluss Blatten)	2.5	B
GV-5	Gestaltung Ortsdurchfahrten (z.B. Tempo 30), Aufwertung Strassenraum		
GV-5.1-4A	Kriens, Umgestaltung Südallee, Arsenal-/ Nidfeldstrasse	15.00	A
GV-5.2-4A	Kriens, Aufwertung Gemeindehausstrasse	0.79	A
GV-5.3-4B	Luzern, Obergrundstrasse – Bundesstrasse	30.0	B
GV-5.4-4B	Emmen, Seetalstrasse: Abschnitt Emmenbrücke Bahnhof Süd – Reusseggstrasse	26.9	B
GV-5.5-4B	Kriens, Zentrum (Optimierung Gesamtverkehr)	9.8	B
GV-5.6-4B	Inwil, Ortsdurchfahrt	8.0	B
GV-5.7-4C	Kriens/Luzern/ Emmen, städtebauliche begleitende Aufwertungsmassnahmen in Zusammenhang mit dem Bypass	offen	C

1.3.4. Öffentlicher Verkehr

Nummer	Bezeichnung	Kosten in Mio. Fr.	Priorität
Bahninfrastruktur			
ÖV-1-4R	Durchgangsbahnhof Luzern inkl. Zufahrten Heimbach und Ebikon	2'230	R
ÖV-2	Ausbau Bahnhöfe		
ÖV-2.1-4C	Bahnhof Emmenbrücke	150	C
ÖV-2.2-4C	Bahnhof Ebikon	offen	C
ÖV-3	Neue S-Bahnhaltestellen		
ÖV-3.1-4C	Luzern, S-Bahnhaltestelle Steghof	23-40	C
ÖV-3.2-4C	Luzern, S-Bahnhaltestelle Ruopigen	30	C
ÖV-3.3-4C	Luzern, S-Bahnhaltestelle Gütsch-Kreuzstutz	70	C
ÖV-3.4-4C	Luzern, S-Bahnhaltestelle Paulusplatz	70	C
ÖV-3.5-4C	Horw, S-Bahnhaltestelle Horw See	13.6	C
ÖV-4-4C	Abstellanlagen Dierikon	70	C
ÖV-5-4C	Weitere Infrastrukturergänzungen in Abhängigkeit zu AS2040 (noch offen)	offen	C
Multimodale Drehscheiben			
ÖV-6	Ausbau Multimodale Drehscheiben		
ÖV-6.1-4A	Luzern, Bahnhofplatz, Bushaltestellen Durchmesserperronanlage	8.0	A
ÖV-6.2-4B	Waldibrücke	5.0	B
Bus-Infrastruktur			
ÖV-7	Busbevorzugung		
ÖV-7.1-4A	K15 Emmen, Anschluss Emmen Nord	5.93	A
ÖV-7.2-4A	K15a Rothenburg, Knoten Butzibach – Autobahnanschluss A2	6.31	A
ÖV-7.3-4A	Kriens, Arsenalstrasse/Nidfeldstrasse	5.50	A
ÖV-7.4-4B	K17 Ebikon, Grenze Stadt Luzern – Schachenweid	7.50	B
ÖV-7.5-4B	K33a Luzern, Kreuzstutz – Tschuopis	30.00	B
ÖV-7.6-4B	Emmen, Rüeggisingerstrasse, Kreisel Rüeggisingerstrasse / Mooshüslistrasse – Gersagplatz	1.00	B
ÖV-7.7-4B	Kriens/Horw, Schlund – Kreisel Merkur	3.40	B
ÖV-7.8-4C	K15a Rothenburg, Abschnitt Einmündung Butzibachstrasse – Abzweigung Rosengartenstrasse	3.00	C
ÖV-8	Elektrifizierung		
ÖV-8.1-4A	Batterie-Trolleybus: Leistungsstarke Batteriepakete, punktuelle Fahrleitungsergänzungen und Energieversorgung (A-Horizont)	3.80	A
ÖV-8.2-4B	Batterie-Trolleybus: Leistungsstarke Batteriepakete, punktuelle Fahrleitungsergänzungen und Energieversorgung (B-Horizont)	0.65	B
ÖV-8.3-4A	Ladeinfrastruktur in Depots für Depotlader-Batteriebusse	2.40	A
ÖV-9-4A	Verlängerung Linie 4 bis Mattenhof	7.51	A
ÖV-10-4A	Neue Bushaltestellen	2.00	A

1.3.5. Motorisierter Individualverkehr

Nummer	Bezeichnung	Kosten in Mio. Fr.	Priorität
MIV-1-4R	Bypass Autobahn A2 Luzern (übergeordnete Schlüsselmassnahme in Kompetenz Bund)	1'680	R
MIV-1.1-4R	Bypass (Doppelspurtunnel A2)		
MIV-1.2-4R	Ausbau 2x3 Fahrspuren Abschnitt Nord		
MIV-1.3-4R	Ausbau 3. Spur Hergiswil-Horw		
MIV-2-4C	Luzern, Reussportbrücke	40.0	C
MIV-3-4B	Emmen, Massnahme zur Entlastung des Dorfes Emmen (z.B. Umfahrung und Gestaltung)	40.0	B
MIV-4-4B	Küssnacht, Ausbau Zugerstrasse Süd	40.0	B
MIV-5-4C	Küssnacht, Südumfahrung, Verkehrsberuhigung und FlaMa Grepperstrasse Räbmatt-Breitfeld	151.7	C

1.3.6. Fuss- und Veloverkehr

Nummer	Bezeichnung	Kosten in Mio. Fr.	Priorität
FVV-1	FVV, Eigene Leistungen		
FVV-1.1-vE	Luzern (Ortsteil Littau), Flurstrasse	5.00	V
FVV-1.2-vE	Luzern, Velo- und Fussweg Rösslimatte	0.20	V
FVV-1.3-vE	Root, Rontaler Dorf Veloroute (Abschnitt Root, Oberfeldstrasse)	0.12	V
FVV-2	FVV, Einzelmassnahmen A-Horizont		
FVV-2.1-4A	K17b: Dierikon/Udligenswil, Einmündung Rigistrasse (exkl.) – Einmündung K 30, Götzentalsstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage	11.00	A
FVV-2.2-4A	K15: Rothenburg, Wegscheiden – Rain, Erstellen Radverkehrsanlage	9.00	A
FVV-2.3-4A	Luzern, Reduktion der Trennwirkung des Gleiskörpers für den Fuss- und Radverkehr	7.60	A
FVV-3	FVV, Pauschalpaket A-Horizont		
	<i>Optimierung bestehender Netzelemente</i>		
FVV-3.1-4A	K17c: Ebikon/Buchrain, Buchrainstrasse–Bueristutz, Erstellen Radverkehrsanlage	4.70	A
FVV-3.2-4A	K13: Emmen/Neuenkirch, Lohren – Sibenlingen, Erstellen Rad- und Gehweg	5.00	A
FVV-3.3-4A	Emmen/Eschenbach/Inwil, Waldibrücke – Knoten K 16/65a – Oberhofen, Rad- und Gehweg	3.00	A
FVV-3.4-4A	Küssnacht, Anpassung Zugerstrasse Nord (Ellbögli)	1.85	A
FVV-3.5-4A	Adligenswil, Ausbau Fusswegverbindung Rütliweid	0.26	A
FVV-3.6-4A	Horw, Verbesserung Linkseinmünden von Biregg sowie von Brändistr. in Kantonsstrasse	0.34	A
FVV-3.7-4A	Horw, Verbesserung Veloführung Kantonsstrasse sowie Optimierung Linksabbieger in Winkelstrasse	2.30	A
FVV-3.8-4A	Horw, Verbesserung Verkehrssicherheit Velofahrer Stutz-strasse, Abschnitt Langensand – Haslihorn	2.00	A
FVV-3.9-4A	Horw, Optimierung Veloverbindung St. Niklausen – Felmis	0.81	A
FVV-3.10-4A	Horw, Verbesserung Verkehrssicherheit St. Niklausenstrasse Nordabschnitt, Abschnitt Tannegg – Langensand	2.90	A
FVV-3.11-4A	Horw, Verbesserung Sichtweiten Querung Oberrütistrasse	0.18	A
FVV-3.12-4A	Horw, Schaffung Veloverbindung Wegmattring - neue PU Wegmatt	0.01	A
FVV-3.13-4A	Horw, Verbesserung Bahnzugang von Riedmattstrasse	0.01	A

Nummer	Bezeichnung	Kosten in Mio. Fr.	Priorität
FVV-3.14-4A	Kriens, Umgestaltung Schachen- /Amlehnstrasse	0.75	A
FVV-3.15-4A	Kriens, Achse Horwerstrasse	1.30	A
FVV-3.16-4A	Kriens, Gallusstrasse / Hohle Gasse	0.55	A
FVV-3.17-4A	Kriens, Gemeindehausstrasse Süd	0.55	A
FVV-3.18-4A	Kriens, Hergiswaldstrasse	1.50	A
FVV-3.19-4A	Kriens, Unterführung Brändi	2.00	A
FVV-3.20-4A	Luzern, Veloverbindung Kasernenplatz optimieren (Bruchstrasse–St.-Karli-Brücke)	3.20	A
FVV-3.21-4A	Luzern, Ausbau Veloverbindung Rütli	2.50	A
FVV-3.22-4A	Luzern, Ausbau Veloverbindung Regierungsgebäude	0.30	A
FVV-3.23-4A	Rothenburg, niveaufreie Querung Bertiswilstrasse	1.50	A
FVV-3.24-4A	Dierikon, Rontaler Dorf Veloroute (Abschnitt Dierikon)	0.15	A
FVV-3.25-4A	Root, Rontaler Dorf Veloroute (Abschnitt Root)	0.20	A
<i>Neue Netzelemente</i>			
FVV-3.26-4A	Buchrain, Fusswegverbindung Südhang „Ronbrücke Mosstrasse – S-Bahn-Station“	0.20	A
FVV-3.27-4A	Dierikon, Dörflistrasse	0.50	A
FVV-3.28-4A	Ebikon, Mühlebachweg	0.05	A
FVV-3.29-4A	Gisikon, Fuss- und Radwegüberführung der Kantonsstrasse und SBB-Linie	1.20	A
FVV-3.30-4A	Horw, neue Fusswegverbindung im Gebiet Chäppeliweg	0.10	A
FVV-3.31-4A	Horw, Optimierung Zentrumszugang	0.18	A
FVV-3.32-4A	Horw, Schaffung durchgehende Verbindung Herrenwaldstrasse – Riedmattstrasse	0.18	A
FVV-3.33-4A	Horw, Rad-/Gehweg Spitzberglistrasse – Kleinwil	0.30	A
FVV-3.34-4A	Horw, Rad-/Gehweg Kleinwil – Grosswil	0.30	A
FVV-3.35-4A	Horw, Fussweg Grisigenstrasse – Kleinwil	0.10	A
FVV-3.36-4A	K13: Kriens, Bogenweg (Hinterschlund/ Grabenhof)	1.50	A
FVV-3.37-4A	Luzern, Fruttstrasse	4.00	A
FVV-3.38-4A	Luzern, Velo-Fussgängerbrücke Freigleis-Fruttstrasse	4.80	A
FVV-3.39-4A	Luzern, Reusssteg	5.00	A
FVV-3.40-4A	Luzern, Alternativroute Littau	3.90	A
FVV-3.41-4A	Luzern, Veloroute Säntihof – Kanti Reussbühl	1.40	A
FVV-3.42-4A	Luzern, Veloroute Staldenhof – Kanti Reussbühl	1.60	A
<i>Verbesserung Zugänglichkeit Naherholung</i>			
FVV-3.43-4A	Gisikon, Fusswegverbindung Richtung Michaelskreuz	0.10	A
FVV-3.44-4A	Horw, Optimierung Wegverbindung Steinibach – Bodenmattstrasse	0.04	A
FVV-3.45-4A	Horw, Bessere Fusswegvernetzung Bachtel – Langensand	0.04	A
FVV-3.46-4A	Horw, Optimierung Fusswegnetz Biregg	0.47	A
FVV-3.47-4A	Horw, Optimierung Fusswegnetz Kleinwil	0.13	A
FVV-3.48-4A	Horw, Neue Wegverbindung Hinterboden-Seeacherweg	0.50	A
FVV-3.49-4A	Root, Fussweg Oberwil/Haltenmatt - Fluhmatt	0.30	A
FVV-3.50-4A	Root, Querung Bahnhof Gisikon-Root – Reuss (Zugang Bahnhof zu Reuss-Weg)	0.30	A
<i>B+R-Anlagen</i>			
FVV-3.51-4A	Bahnhof Meggen Zentrum	0.05	A

Nummer	Bezeichnung	Kosten in Mio. Fr.	Priorität
FVV-4	FVV, Einzelmassnahmen B-Horizont		
FVV-4.1-4B	K19a Horw/Grenze Kriens, Kreisel Bahnhof - Kreisel Steinibach, Verbesserung Veloführung Ringstrasse Unterführung	9.10	B
FVV-4.2-4B	K19a: Horw, Kreisel Bahnhof - Kreisel Merkur, Verbesserung Veloführung Ringstrasse	7.00	B
FVV-4.3-4B	Inwil, Inwil Dorf (exkl.) – Autobahnanschluss A 14 Gisikon (exkl.), Ausbau Rad- und Gehweg	9.00	B
FVV-4.4-4B	K4: Kriens/Malters, Hohrüti – Under Rängg, neue Brücke, Optimierung Linienführung, Erstellen Radverkehrsanlage	25.00	B
FVV-4.5-4B	Luzern, Personen- und Strassenunterführung Kreuzstutz	10.00	B
FVV-5	FVV, Pauschalpaket B-Horizont		
	<i>Optimierung bestehender Netzelemente</i>		
FVV-5.1-4B	Luzern/Malters, Abschnitt Thorenberg (exkl.) – Einmündung K4 (Anschluss Blatten)	5.00	B
FVV-5.2-4B	Küssnacht, Ausbau Radinfrastruktur Zugerstrasse Süd, Abschnitt Kreisel Baer bis Anschluss A4 Küssnacht	3.80	B
FVV-5.3-4B	Küssnacht, Grepperstrasse Abschnitt Breitfeld–Kantonsgrenze SZ/LU	1.50	B
FVV-5.4-4B	Emmen, Rüeggisingerstrasse	1.20	B
FVV-5.5-4B	Luzern, Veloroute Dammstrasse – Reussinsel	4.50	B
FVV-5.6-4B	Luzern, Anpassungen Xylofonweg	3.80	B
FVV-5.7-4B	Ebikon, Rontaler Dorf Veloroute (Abschnitt Ebikon)	0.39	B
	<i>Neue Netzelemente</i>		
FVV-5.8-4B	Luzern, Lädelistrasse (Dammdurchbruch)	3.50	B
FVV-5.9-4B	K13: Luzern, Reussinsel	3.00	B
	<i>Verbesserung Zugänglichkeit Naherholung</i>		
FVV-5.10-4B	Horw, Bessere Fusswegvernetzung Dormen – Ober-Fondle	0.09	B
FVV-5.11-4B	Horw, Bessere Fusswegvernetzung Dormen – Gügerzi	0.05	B
FVV-5.12-4B	Horw, Durchgehender Fussweg entlang See in Ennethorw	0.35	B
FVV-6	FVV, Pauschalpaket C-Horizont		
FVV-6.1-4C	Inwil, Autobahnanschluss Gisikon (exkl.) – Kantonsgrenze AG, Radverkehrsanlagen	5.00	C

1.3.7. Güterverkehr

Nummer	Bezeichnung	Kosten in Mio. Fr.	Priorität
G-1	Überkommunales Güterverkehrs- und Logistikkonzept		-A (Eigene Leistung)

1.4. Massnahmenkarten 1. bis 4. Generation

Agglomerationsprogramm Luzern

4. Generation

Umsetzungsstand 1. Generation

Massnahmen Verkehr (A1)

Realisiert

- M3.1 Optimierung Seetalplatz
- M7.1 K65: Buchrain
- M7.2 K65: Buchrain, Anschluss A14 - Inwil-Knoten Oberhofen
- M7.5 K17: Root Ronnmat - Knoten Tell
- M18.2b2 K17: Ebikon, Schachenweid (inkl.) - Schlösslistrasse (exkl.)
- M18.2c2 K4: Kriens, Grosshof - Kupferhammer

Paket Langsamverkehr: >>50% realisiert

- M5.2 Massnahme Schlossberg-Sedel (grosse zeitl. Verzögerung)
- M17.1c Meggen, Schwerz-Adlig.str.Grenze SZ (realisiert)
- M17.2a Luzern, Obergrund-/Moos-/Sällstrasse (realisiert)
- M17.2b Luzern, Allmend-Bhanhof Luzern (zb-Trasse) (realisiert)
- M17.5 Luzern, Pfistergasse-Emmen Seetalplatz (realisiert)
- M17.7 Luzern, Schlösslihalde-Adligenswil (realisiert)
- M17.8 Luzern, Bahnhof-Inseli (grosse zeitl. Verzögerung)

Grössere Verzögerung / Umsetzung bis 2027

- M18.2a2 K13: Luzern, Kasernenplatz - Emmen-Seetalplatz
- M18.2a4 K13: Emmen, Seetalplatz - Lorenkreuzung und K15: Emmen, Sprengplatz - Bösfeld
- M18.2c4 K4: Kriens, Zentrum (exkl.) - Einmündung Hergiswilstrasse
- M18.2e K17: Root Ronnmat - Knoten Tell

Abstandnahme

- M5.1a Massnahme Schlossberg (1. Etappe)
- M17.6 Luzern, Kreuzstutz-Littau

- Nicht dargestellt (Realisiert):
- M13.2 Infrastrukturausbau Trolleybusnetz
 - M18.1b Verkehrssystem-Management (VSM)

Massnahmen Siedlung (As1)

Im Soll

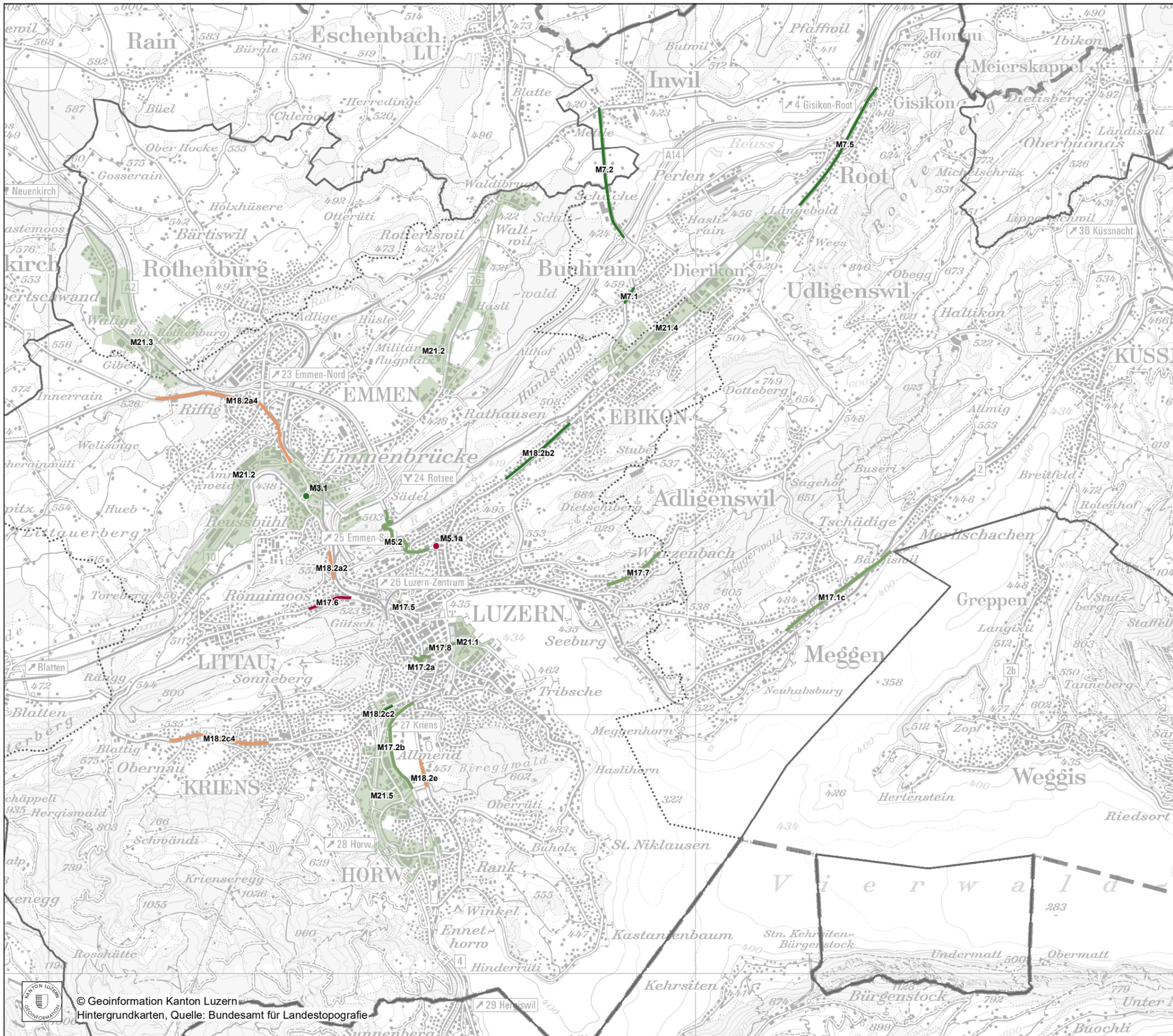
- M21.1 ESP Bahnhof Luzern
- M21.2 ESP Luzern Nord, Teil 1: Emmen, Littau, Luzern
- M21.3 ESP Rothenburg (Teilrevision Ortsplanung)
- M21.4 ESP Rental
- M21.5 ESP Eichhof - Schlund- Bahnhof Horw

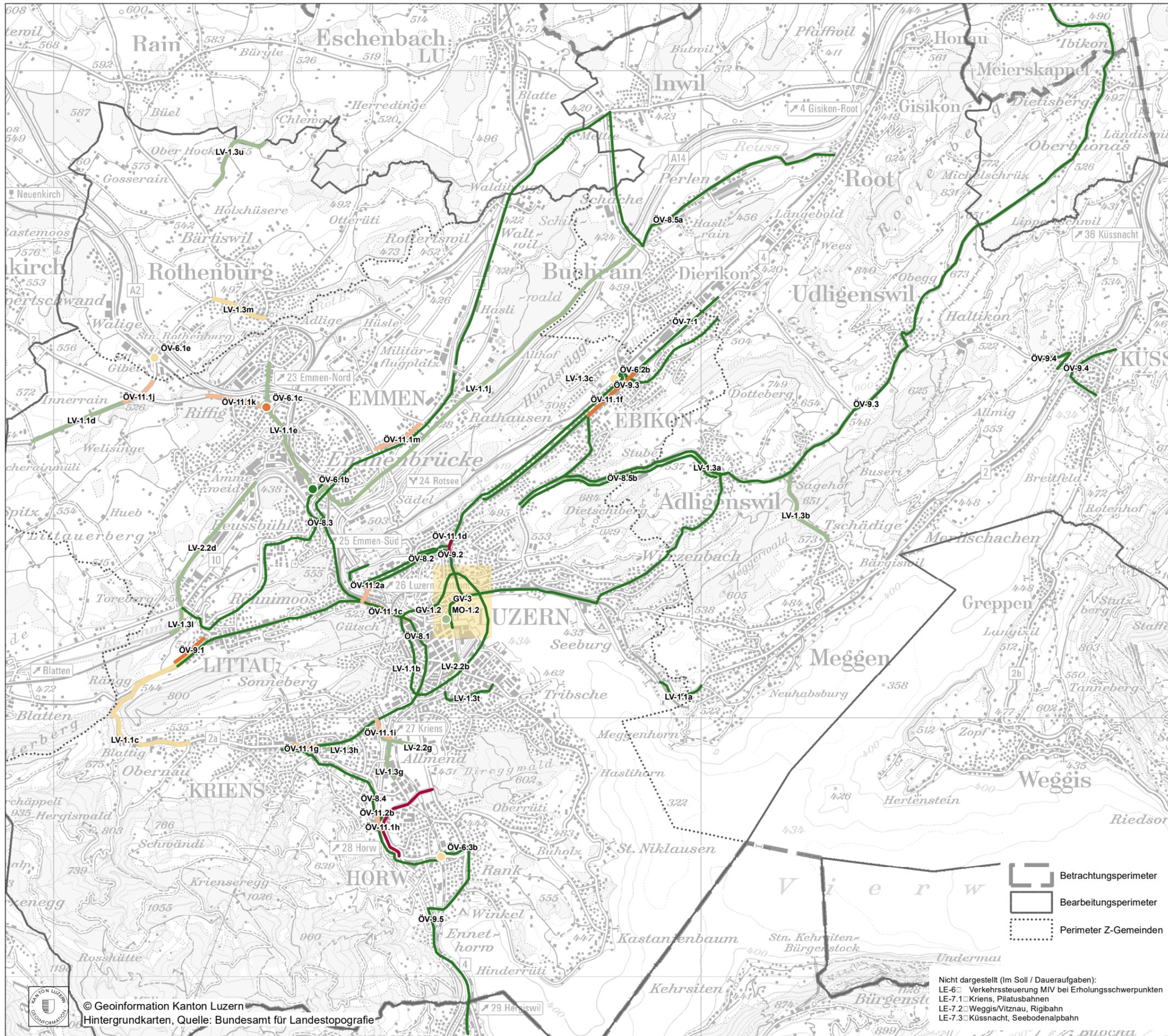
- Nicht dargestellt (Im Soll):
- M22 Anpassung der Ortsplanung an Vorgaben ESP und Agglomerationsprogramm
 - M23 Verbindliche Umsetzung Detailhandelskonzept in und ausserhalb der Agglomeration
 - M24 Abstimmung Siedlung und Verkehr sowie Massnahmenplan Luft

-  Betrachtungsperimeter
-  Bearbeitungsperimeter
-  Perimeter Z-Gemeinden

Datum: 23.04.2021

Massstab: 1:60'000





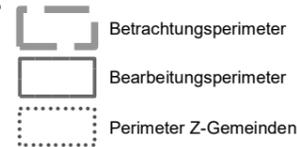
Agglomerationsprogramm Luzern

4. Generation

Umsetzungsstand 2. Generation

Massnahmen Verkehr (A2 / Av2) Kursiv: Eigenleistungen

- Realisiert**
 - GV-1.2 Optimierungen Bereich Luzernerhof - Bahnhof - Pilatusplatz - Bundesplatz
 - OV-6.1b Infrastruktur Emmenbrücke Seetalplatz
 - OV-7.1 Verlängerung Linie 1
 - Stärkere Vernetzung durch Tangentiallinien
 - OV-8.1 Neue Linie 3 Kriens-Emmenbrücke
 - OV-8.2 Modifizierung Linie 18 Littau-Ebikon
 - OV-8.3 Anpassung Linie 13 Littau-Emmenbrücke
 - OV-8.4 Neu geführte Linie 16
 - OV-8.5 Option Linie 26/27 und Option Verlängerung Linie 54
 - Optimierung des Bussystems
 - OV-9.2 Verdichtung Linie 19
 - OV-9.3 Modifizierung Gebiet Luzern-Ost
 - OV-9.4 Optimierungen im Raum Meggen - Küssnacht - Rigigemeinden
 - OV-9.5 Alternative Erschliessung Hergiswil Matt
 - LV-1.1a K2: Luzern, Rebstock - Meggen, Lerchenbühl
 - LV-1.3t Luzern, Geissensteining, Steghof bis Weinbergstrasse
- Paket Langsamverkehr: Realisiert, (kleine) Verzögerungen**
 - LV-1.1b K13: Luzern, Pilatusplatz - Hirschengraben (kleine zeitl. Verzögerung)
 - LV-1.1d K12: Emmen/Luzern, Loren - Littau/Luzern, Stechenrain (realisiert)
 - LV-1.1e K13/15: Emmen, Schützenmatzstrasse - Sprengplatz - Mühlematt (realisiert)
 - LV-1.1j Veloroute Nr. 3, 9 und 67: Seetalplatz - Buchrain Schache (kleine zeitl. Verzögerung)
 - LV-1.3a Adligenswil, Dorfstrasse (kleine zeitl. Verzögerung)
 - LV-1.3b Adligenswil, Meggerstrasse (realisiert)
 - LV-1.3c Ebikon, Velo- und Fussgängerpassarelle über die K17 im Bereich Ladengasse (grosse zeitl. Verzögerung)
 - LV-1.3f Kriens, Arsenalstrasse (grosse zeitl. Verzögerung)
 - LV-1.3g Kriens, Nidfildstrasse (grosse zeitl. Verzögerung)
 - LV-1.3h Kriens, Aufhebung Fahrverbot Jegerlehweg/Rigistrasse (realisiert)
 - LV-1.3i Luzern (Orsteil Littau), Aufhebung Fahrverbote entlang der Kleinen Emme (z.T. realisiert)
 - LV-1.3u Rothenburg, Chlewaldstrasse (realisiert)
 - LV-2.2b Luzern, Neustadtstr. - Zentralstrasse (Umfahrung Bundesplatz) (kleine zeitl. Verzögerung)
 - LV-2.2d Luzern (Orsteil Littau), Rad-/Fussweg entlang der Kleinen Emme (z.T. realisiert)
 - LV-2.2g Kriens, Netzergänzung Eichwilstrasse (Trasse Industrieleise) (grosse zeitl. Verzögerung)
 - MO-1.2 Luzern, Velostation Altstadt Luzern (oberirdisch) (realisiert)
- Kleine Verzögerung**
 - GV-3 Verkehrskonzept (Car) Tourismus Luzern (Priorität A)
 - OV-6.1e Infrastruktur Rothenburg Station (1. Etappe)
 - OV-6.2b Infrastruktur Bushub Ebikon
 - OV-6.3b Infrastruktur Bushub Horw
 - LV-1.1c K4/33a: Kriens/Luzern, Rängloch - Eigentrasseierung LV
 - LV-1.3m Rothenburg, Stationsstrasse
- Paket Busbevorzugung: Kleine bis grössere Verzögerungen**
 - OV-11.1c Luzern, Kreuzstutz-Kasernenplatz
 - OV-11.1g Kriens, Zentrum
 - OV-11.1i Luzern, Kriens, Eichwilstrasse
 - OV-11.1j Emmen, Lohrensage
 - OV-11.1k Emmen, Sprengplatz
 - OV-11.1m Emmen, Emmen-Meierhöfi
 - OV-11.2a Luzern, Spitalstrasse-Kreuzstutz
 - OV-11.2b Kriens, Motelstrasse
- Grössere Verzögerung / Umsetzung bis 2027**
 - OV-6.1c Infrastruktur Emmenbrücke Sprengli (1. Etappe)
 - OV-11.1f K17: Ebikon, Knoten Schösslistrasse, flankierende Massnahme Zubringer Rontal, Umbau Knoten in Kriensel
 - Optimierung des Bussystems
 - OV-9.1 Verlängerung Linie 12 nach Tschuopis
- Abstandnahme**
 - OV-11.1d Luzern, Schlossberg 2. Etappe
 - OV-11.1h Kriens, Schlund

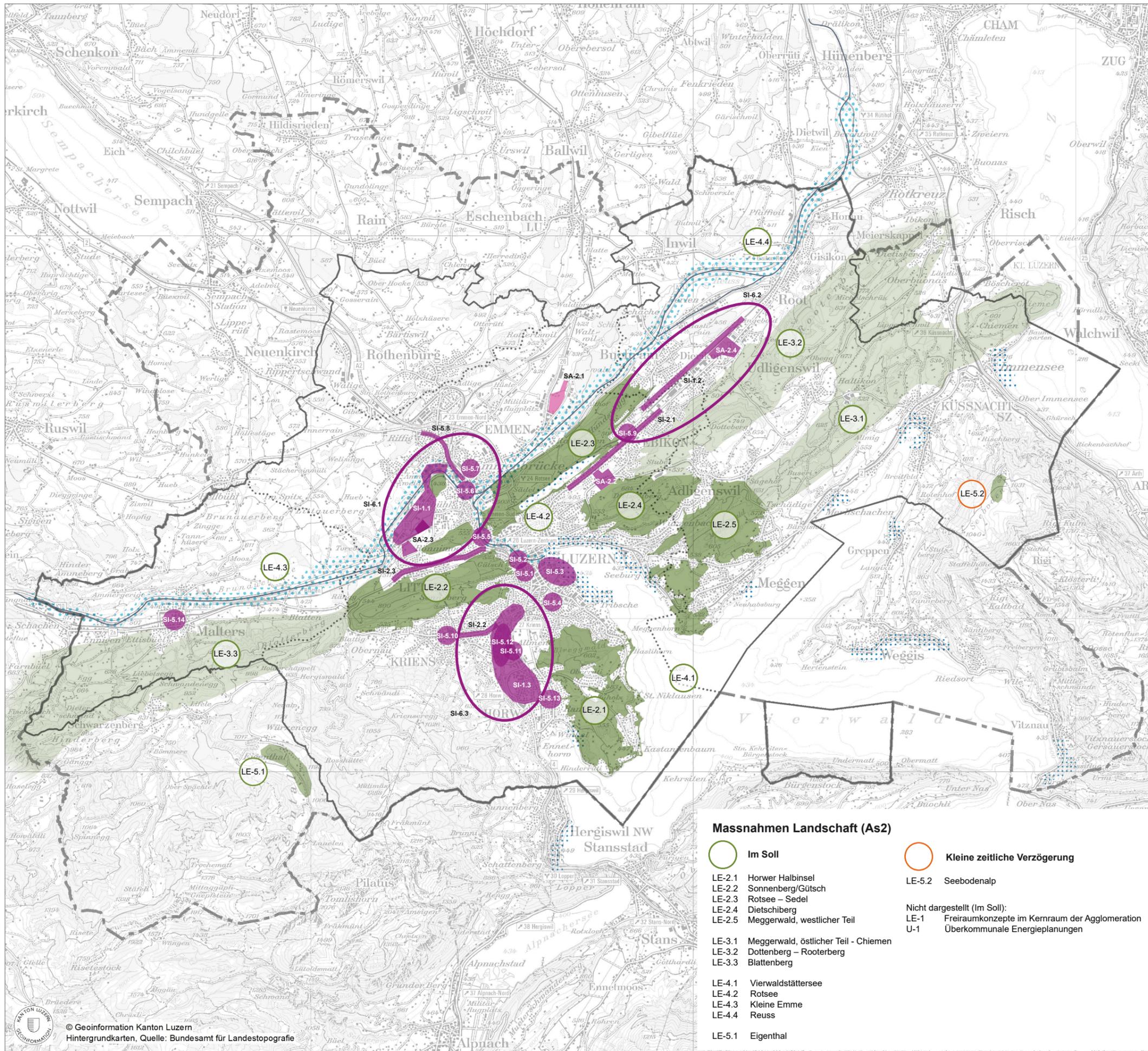


Nicht dargestellt (Im Soll / Daueraufgaben):
 LE-6 Verkehrssteuerung MIV bei Erholungsschwerpunkten
 LE-7.1 Kriens, Pilatusbahnen
 LE-7.2 Weggis/Vitznau, Rigibahn
 LE-7.3 Küssnacht, Seebodenalpbahn

Datum: 23.04.2021

Massstab: 1:60'000





Agglomerationsprogramm Luzern

4. Generation

Umsetzungsstand 2. Generation

Massnahmen Siedlung (As2)

- Im Soll**
- SI-1.1 Luzern Nord
- SI-1.2 Luzern Ost
- SI-1.3 Luzern Süd

- SI-2.1 Ebikon
- SI-2.2 Kriens
- SI-2.3 Luzern-Littau

- SI-5.1 Luzern Pilatusplatz
- SI-5.2 Luzern Kasernenplatz
- SI-5.3 Luzern ESP Bahnhof-Gleifeld-Rösslimat
- SI-5.4 Luzern Steghof-Industriestrasse
- SI-5.5 Luzern Fluhmühle-Lindenstrasse
- SI-5.6 Luzern/Emmen Seetalplatz
- SI-5.7 Emmen Meierhöfli
- SI-5.8 Emmen Sprengi-Gerliswilstrasse
- SI-5.9 Ebikon Zentrum
- SI-5.10 Kriens Zentrum
- SI-5.11 Kriens Mattenhof
- SI-5.12 ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw
- SI-5.13 Horw Zentrum
- SI-5.14 Malters Zentrum-Bahnhof

- SI-6.1 Luzern Nord
- SI-6.2 Luzern Ost
- SI-6.3 Luzern Süd

- SA-2.1 Ebikon: Wohngebiet Sagenhof
- SA-2.2 Luzern-Littau: Arbeitsgebiet Littauerboden / Wohngebiet oberhalb Bahnhof
- SA-2.3 Root/Dierikon: Arbeits-/Wohngebiet

Kleine zeitliche Verzögerung

- SA-2.1 Emmen: Arbeitsgebiet Emmenfeld

- Nicht dargestellt (Im Soll):
- SI-3 Bauzonenreserven mit optimierter Dichte
 - SI-4 Realisierung von Überbauungen fördern
 - SI-7 Verkehrsintensive und -relevante Einrichtungen
 - SA-1 Siedlungsbegrenzungen
 - SA-3 Übrige Gebiete überprüfen

- Nicht dargestellt (Sistiert):
- SA-4 Exklusive Wohnlagen
 - SA-5.1 Inwil-Schweissmatt
 - SA-5.2 Inwil Gisikon-Root Nordwest
 - SA-5.3 Inwil Gisikon-Root Südwest
 - SA-5.4 Rothenburg Südwest

Massnahmen Landschaft (As2)

- Im Soll**
- LE-2.1 Horwer Halbinsel
- LE-2.2 Sonnenberg/Gütsch
- LE-2.3 Rotsee – Sedel
- LE-2.4 Dietschberg
- LE-2.5 Meggerwald, westlicher Teil

- LE-3.1 Meggerwald, östlicher Teil - Chiemen
- LE-3.2 Dottenberg – Rooterberg
- LE-3.3 Blattenberg

- LE-4.1 Vierwaldstättersee
- LE-4.2 Rotsee
- LE-4.3 Kleine Emme
- LE-4.4 Reuss

- LE-5.1 Eigenthal

Kleine zeitliche Verzögerung

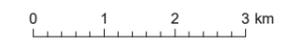
- LE-5.2 Seebodenalp

- Nicht dargestellt (Im Soll):
- LE-1 Freiraumkonzepte im Kernraum der Agglomeration
- U-1 Überkommunale Energieplanungen

- Orientierend
- Betrachtungsperimeter
 - Bearbeitungsperimeter
 - Perimeter Z-Gemeinden

Datum: 24.03.2021

Massstab: 1:100'000



Agglomerationsprogramm Luzern

4. Generation

Umsetzungsstand 3. Generation

Massnahmen Verkehr (A3)

Realisiert

- ÖV-6.3b-3A Infrastruktur Bushub Kriens Mattenhof
- ÖV-7.3-3A Verlängerung Linie 1 Bahnhof Ebikon bis Mall of Switzerland
- LV-2.2d-3A Horw, Unterführung Zentralbahn Trasse
- LV-1.3r-3A Kriens, Knoten Horwer-/Arsenalstrasse/Lauerzerweg

Im Soll

- GV-7.1b-3A Velostation Bereich Bahnhof
- ÖV-6.4b-3A Infrastruktur Bahnhof Littau
- ÖV-9.1d-3A K10: Luzern, Seetalplatz (exkl.) – Kreisel Hornbach
- ÖV-9.1e-3A K13: Luzern, Grenzweg - Fluhmühle
- ÖV-9.1m-3A K13: Einmündung Lindenstrasse – Schiff
- ÖV-9.4a-3A Luzern, öV-Bevorzugung Spitalstrasse Ost
- ÖV-9.4f-3A Kriens, öV-Neuführung Arsenalstrasse

- LV-1.3i-3A Luzern, Begegnungszone Bahnhofstrasse Luzern

Kleine Verzögerung

- GV-5.1-3A Entschärfung Unfallerschwerpunkte
- ÖV-6.1b-3A Infrastruktur Bahnhof Emmenbrücke Gersag
- ÖV-6.1c-3A Infrastruktur Rothenburg Station (2. Etappe)
- ÖV-7.2-3A Kapazitätssteigerung und elektrische Traktion Linie 12
- ÖV-9.1b-3A K13: Luzern, Umsteigepunkt Bus Kreuzstutz
- ÖV-9.1g-3A K15a: Emmen/Rothenburg, Abschnitt Löhren (exkl.) – Einmündung Hasenmoosstrasse
- ÖV-9.1h-3A K65, Buchrain, Schachen-Autobahnanschluss (exkl.)
- ÖV-9.1i-3A K65c, Buchrain, Knoten Einmündung Gde.strasse bei Kanalbrücke
- ÖV-9.4b-3A ESP Rothenburg Station (öV-Bevorzugung Hasenmoosstrasse)
- ÖV-9.4c-3A Kriens, öV-Bevorzugung Horwerstrasse (Luzern Süd)

- Paket LV (A-Liste)
- GV-7.1a-3A Velostation Altstadt Luzern
 - GV-7.2-3A B+R-Anlagen
 - LV-1.1a-3A K30: Luzern, Brüel
 - LV-1.1b-3A K33a: Luzern/Kriens, Hohrütli-Tschoupis
 - LV-1.1d-3A K13: Luzern, Pilatusplatz-Hirschengraben
 - LV-1.2e-3A Küssnacht, Luzernerstrasse, Abschnitt Merlischachen-Sumpf
 - LV-1.3a-3A Emmen, Moosühlistrasse
 - LV-1.3d-3A Küssnacht, Ortszentrum Küssnacht
 - LV-1.3e-3A Küssnacht, Schulhaus Ebnet
 - LV-1.3f-3A Luzern (Ortsteil Littau), Ruopigenstrasse
 - LV-1.3h-3A Luzern, Anpassung SUVA-Passerelle
 - LV-1.3i-3A Luzern, SBB-Fluhmühlepasserelle – Fuss- und Veloverbindung Fluhmühle-Reussinsel
 - LV-1.3j-3A Luzern, Personenunterführung Kanal (Reusszopf)
 - LV-1.3m-3A Luzern, Begegnungszone Grendel-Löwengraben
 - LV-1.3n-3A Luzern, Begegnungszone Lindenstrasse
 - LV-1.3o-3A Rothenburg, Eschenbachstrasse
 - LV-1.3p-3A Rothenburg, Wurmstrasse
 - LV-2.1a-3A Ebikon-Root, Fussweg entlang der Ron
 - LV-2.2a-3A Ebikon, Risch-Löwen-Wydenhof (Weg und Passerellen)
 - LV-2.2e-3A Luzern, Reusseggsteg (Fussgängerbrücke über die Kleine Emme)
 - LV-2.2g-3A Luzern, Reuss-Rotseeweg
 - LV-2.2i-3A Ebikon – Root, Veloweg entlang der Gleise
 - LV-2.2m-3A Ebikon – Gisikon, Höhenweg (realisiert)

Sistiert

- ÖV-9.4e-3A Kriens, öV-Busbevorzugung Vorderschlundstrasse

Abstandnahme (B3)

- ÖV-9.1k-3B K33a: Luzern, Kreuzstutz - Grenzhof

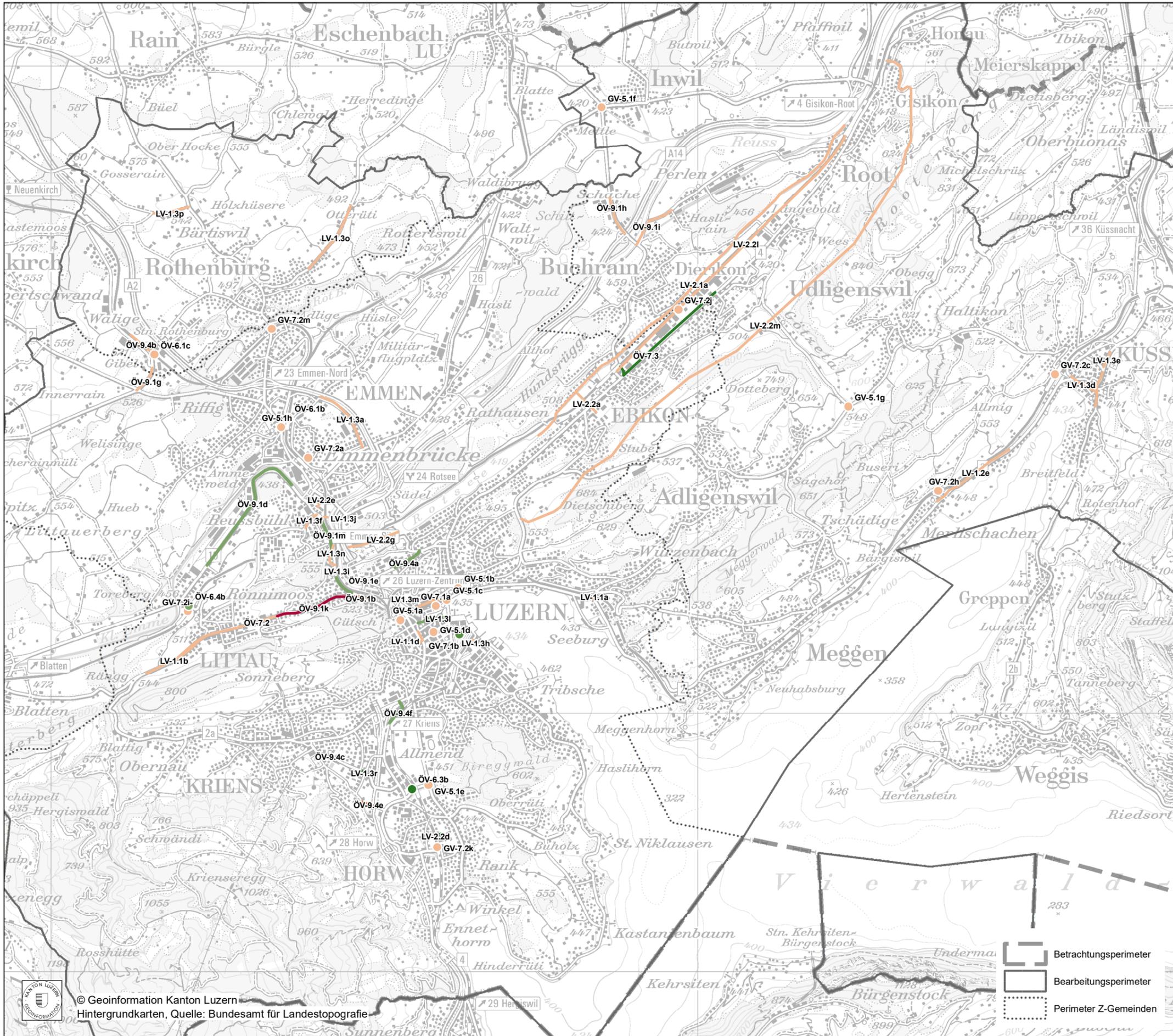
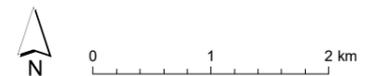
Nicht dargestellt (Im Soll):
 GV-5.2-3A Anpassung Fussgängerstreifen
 ÖV-7.5-3A Passender Energiespeicher für RBus-/Trolleybus-Flotte
 ÖV-9.1a-3A Kriens/Ebikon, Optimierung Gesamtverkehrssystem für RBus

Nicht dargestellt (Kleine zeitliche Verzögerung)
 Paket VM (A-Liste)

Nicht dargestellt: Eigenleistungen

Datum: 23.04.2021

Massstab: 1:60'000



Agglomerationsprogramm Luzern

4. Generation

Umsetzungsstand 3. Generation

Massnahmen Siedlung (As3)

Im Soll

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

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

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

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

- S-6.1 Gebietsmanagement Luzern Nord
- S-6.2 Gebietsmanagement Luzern Ost
- S-6.3 Gebietsmanagement Luzern Süd

Nicht dargestellt (Im Soll):

- S-1 Kommunale Aufgaben gemäss übergeordneter Planungsgrundlagen
- S-6.4 Regionales Arbeitszonen- und Standortmanagement
- S-7 Verkehrsintensive und -relevante Einrichtungen
- S-9 Weiler und Weilerzonen

Nicht dargestellt (Sistert):

- S-8 Strategisches Arbeitsgebiet Inwil Schweissmatt

Massnahmen Landschaft (As3)

Im Soll

- LE-1.1 Horwer Halbinsel
- LE-1.2 Sonnenberg/Gütsch
- LE-1.3 Reuss/Sedel/Rotsee/Hunsrück
- LE-1.4 Dietschiberg
- LE-1.5 Meggerwald, westlicher Teil
- LE-1.6 Meggerwald, östlicher Teil - Chiemen
- LE-1.7 Dottenberg - Rooterberg
- LE-1.8 Blattenberg

- LE-2.1 Vierwaldstättersee
- LE-2.2 Kleine Emme
- LE-2.3 Reuss

- LE-3.1 Eigenthal
- LE-3.2 Seebodenalp

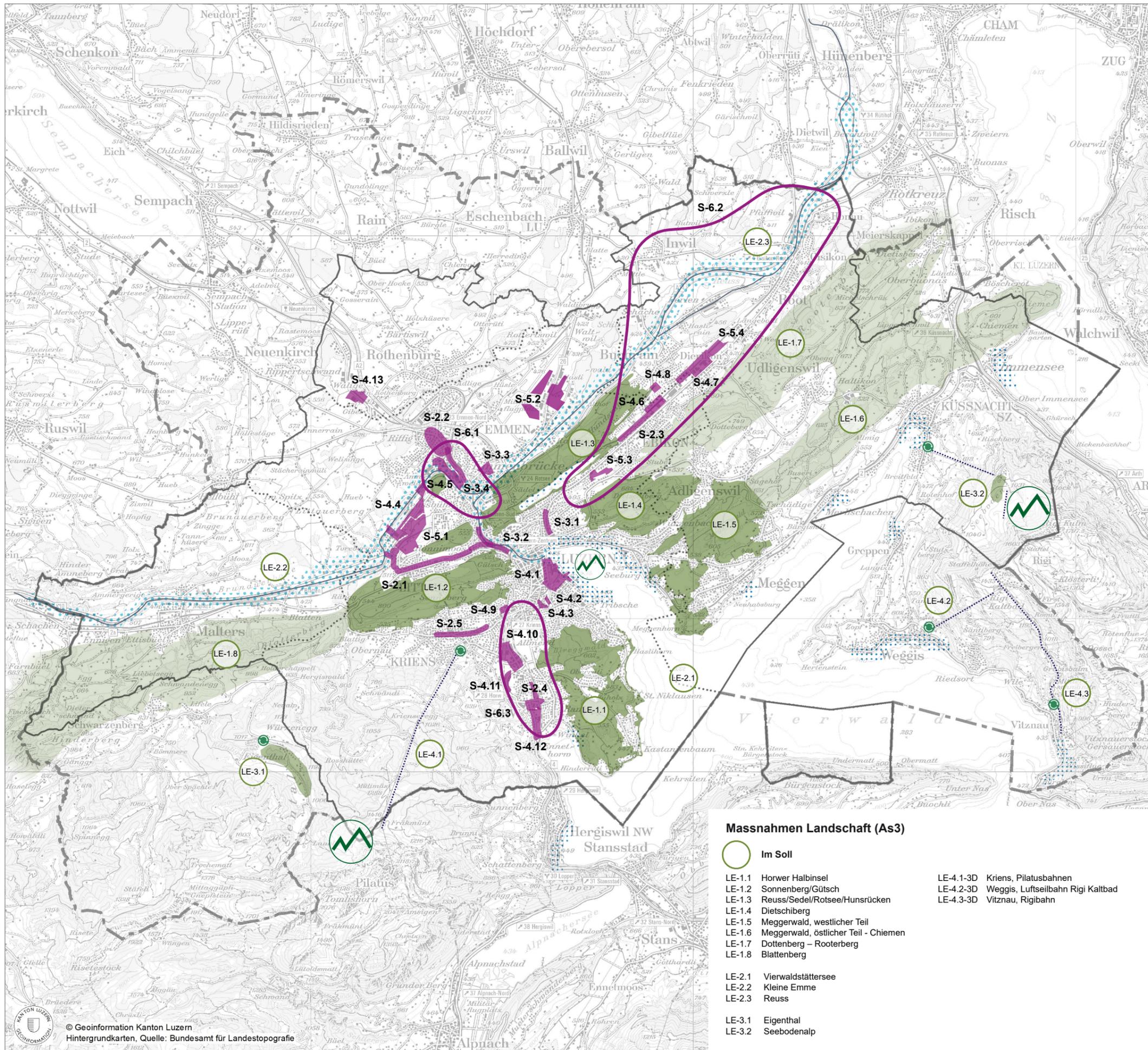
- LE-4.1-3D Kriens, Pilatusbahnen
- LE-4.2-3D Weggis, Luftseilbahn Rigi Kaltbad
- LE-4.3-3D Vitznau, RigiBahn

Orientierend

- Betrachtungsperimeter
- Bearbeitungsperimeter
- Perimeter Z-Gemeinden

Datum: 24.03.2021

Massstab: 1:100'000

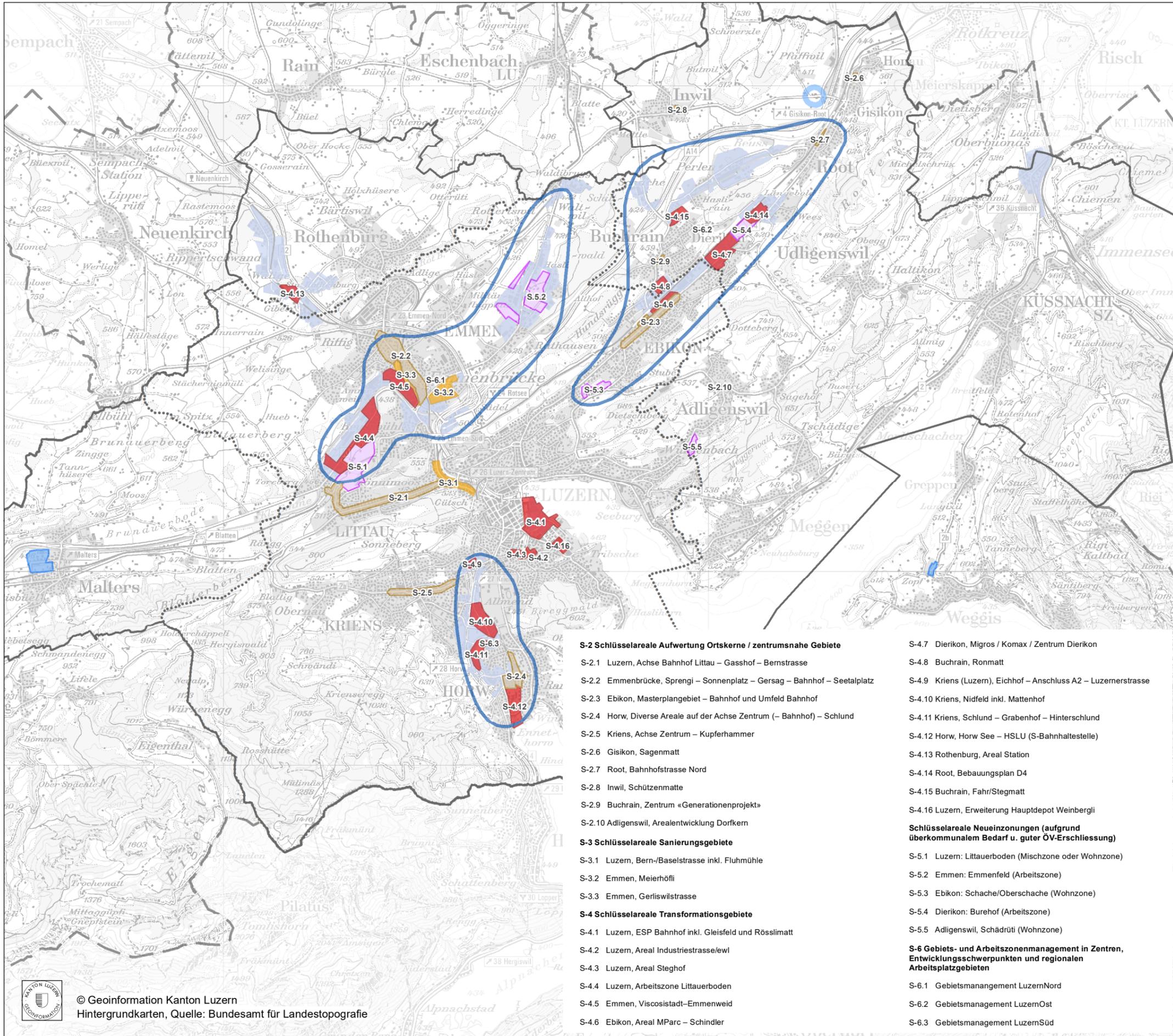


Agglomerationsprogramm Luzern

4. Generation

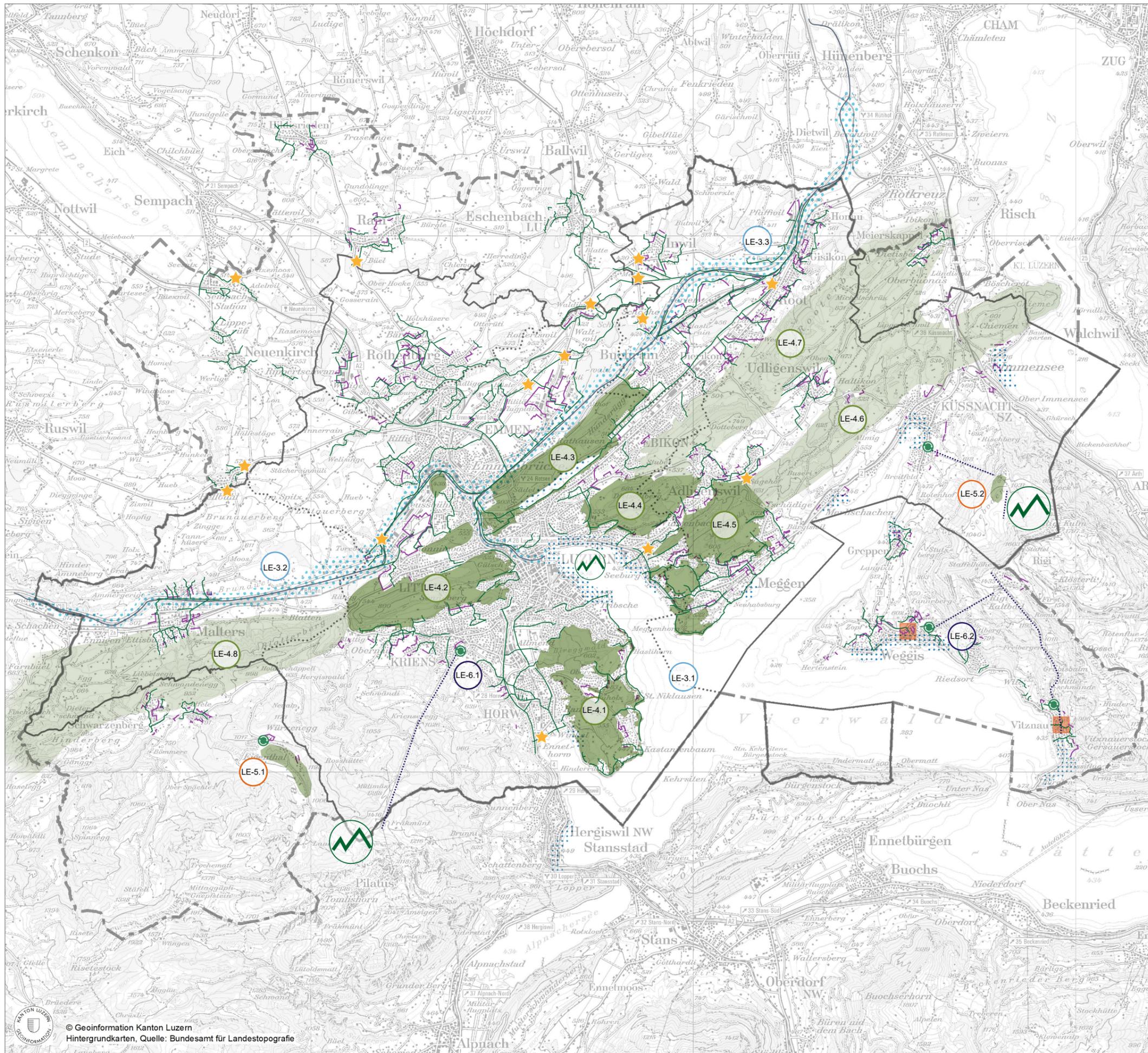
Massnahmen Siedlung

- S-1 Kommunale Aufgaben gemäss übergeordneten Planungsgrundlagen (nicht dargestellt)
- S-2 Schlüsselareale Aufwertung Ortskerne / zentrumsnahe Gebiete
- S-3 Schlüsselareale Sanierungsgebiete
- S-4 Schlüsselareale Transformationsgebiete
- S-5 Schlüsselareale Neueinzonungen
- S-6 Gebiets- und Arbeitszonenmanagement
 - Regionale Arbeitsplatzgebiete
 - Option regionales Arbeitsplatzgebiet Inwil
- S-7 Verkehrsintensive und -relevante Einrichtungen / Abstimmung Siedlung & Verkehr (nicht dargestellt)



- S-2 Schlüsselareale Aufwertung Ortskerne / zentrumsnahe Gebiete**
 - S-2.1 Luzern, Achse Bahnhof Littau – Gasshof – Bernstrasse
 - S-2.2 Emmenbrücke, Sprengi – Sonnenplatz – Gersag – Bahnhof – Seetalplatz
 - S-2.3 Ebikon, Masterplangebiet – Bahnhof und Umfeld Bahnhof
 - S-2.4 Horw, Diverse Areale auf der Achse Zentrum (– Bahnhof) – Schlund
 - S-2.5 Kriens, Achse Zentrum – Kupferhammer
 - S-2.6 Gisikon, Sagenmatt
 - S-2.7 Root, Bahnhofstrasse Nord
 - S-2.8 Inwil, Schützenmatte
 - S-2.9 Buchrain, Zentrum «Generationenprojekt»
 - S-2.10 Adligenswil, Arealentwicklung Dorf kern
- S-3 Schlüsselareale Sanierungsgebiete**
 - S-3.1 Luzern, Bern-/Baselstrasse inkl. Fluhmühle
 - S-3.2 Emmen, Meierhöfli
 - S-3.3 Emmen, Gerliswilstrasse
- S-4 Schlüsselareale Transformationsgebiete**
 - S-4.1 Luzern, ESP Bahnhof inkl. Gleisfeld und Rösslimatt
 - S-4.2 Luzern, Areal Industriestrasse/wl
 - S-4.3 Luzern, Areal Steghof
 - S-4.4 Luzern, Arbeitszone Littauerboden
 - S-4.5 Emmen, Viscosistadt–Emmenweid
 - S-4.6 Ebikon, Areal MParc – Schindler
 - S-4.7 Dierikon, Migros / Komax / Zentrum Dierikon
 - S-4.8 Buchrain, Ronnatt
 - S-4.9 Kriens (Luzern), Eichhof – Anschluss A2 – Luzernerstrasse
 - S-4.10 Kriens, Nidfild inkl. Mattenhof
 - S-4.11 Kriens, Schlund – Grabenhof – Hinterschlund
 - S-4.12 Horw, Horw See – HSLU (S-Bahnhaltestelle)
 - S-4.13 Rothenburg, Areal Station
 - S-4.14 Root, Bebauungsplan D4
 - S-4.15 Buchrain, Fahr/Stegmatt
 - S-4.16 Luzern, Erweiterung Hauptdepot Weinbergli
- Schlüsselareale Neueinzonungen (aufgrund überkommunalem Bedarf u. guter ÖV-Erschliessung)**
 - S-5.1 Luzern: Littauerboden (Mischzone oder Wohnzone)
 - S-5.2 Emmen: Emmenfeld (Arbeitszone)
 - S-5.3 Ebikon: Schache/Oberschache (Wohnzone)
 - S-5.4 Dierikon: Burehof (Arbeitszone)
 - S-5.5 Adligenswil, Schädritü (Wohnzone)
- S-6 Gebiets- und Arbeitszonenmanagement in Zentren, Entwicklungsschwerpunkten und regionalen Arbeitsplatzgebieten**
 - S-6.1 Gebietsmanagement LuzernNord
 - S-6.2 Gebietsmanagement LuzernOst
 - S-6.3 Gebietsmanagement LuzernSüd

- Orientierend
- Schwerpunktgebiete für Arbeitsnutzungen
 - Betrachtungsperimeter
 - Bearbeitungsperimeter
 - Perimeter Z-Gemeinden



Agglomerationsprogramm Luzern

4. Generation

Massnahmen Landschaft

-  LE-1 Grünachsen im Siedlungsgebiet
-  LE-2 Aufwertung Siedlungsråder
-  LE-3 Schutz- und Nutzungskonzepte Seeufer und Flussräume
 - LE-3.1 Vierwaldstättersee
 - LE-3.2 Kleine Emme
 - LE-3.3 Reuss
-  LE-4 Landschaftsentwicklungskonzepte
 - LE-4.1 Horwer Halbinsel
 - LE-4.2 Sonnenberg/Gütsch
 - LE-4.3 Reuss - Sedel - Rotsee- Hundsrücken
 - LE-4.4 Dietschberg
 - LE-4.5 Meggerwald, westlicher Teil
 - LE-4.6 Meggerwald, östlicher Teil - Chiemen
 - LE-4.7 Dottenberg - Rootenberg
 - LE-4.8 Blattenberg
-  LE-5 Freizeiträume regionaler Bedeutung
 - LE-5.1 Eigenthal
 - LE-5.2 Seebodenalp
-  LE-6 Zugänglichkeit Tourismusschwerpunkte von nationaler Bedeutung optimieren
 - LE-6.1 Kriens Pilatusbahnen
 - LE-6.2 Weggis Luftseilbahn Rigi Kaltbad
-  LE-7 Aufwertung Vernetzungsachsen Kleintiere (Engnisse)

Orientierend

-  Betrachtungsperimeter
-  Bearbeitungsperimeter
-  Perimeter Z-Gemeinden
-  Siedlungsnaher Erholungsräume
-  Weitere Naherholungs-/Freizeiträume
-  Flussraum Kleine Emme und Reuss
-  Intensive Nutzungen am Ufer des Vierwaldstätter Sees
-  Tourismus- und Freizeiträume von nationaler und internationaler Bedeutung
-  Drehscheiben Tourismus
-  Touristische Transportanlagen
-  Wohngemeinde mit touristischem Schwerpunkt

Datum: 16.03.2021

Masstab: 1:100'000



Agglomerationsprogramm Luzern

4. Generation

Massnahmen Gesamtverkehr

GV-1 Gesamtverkehrskonzepte und -projekte

- GV-1.1-4C GVK-Agglomerationszentrum (Anpassungen in Zusammenhang mit der Realisierung des DBL)
- GV-1.2-4A K13/15: Emmen, Sprengplatz – Sonnenplatz (inkl.) mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.)
- GV-1.3-4B Luzern, Schlossberg, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen ÖV und FV
- GV-1.4-4B Luzern, Zürichstrasse, Löwenplatz – Einmündung Wesemlinstrasse (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Anpassung und Erneuerung Strassenraum
- GV-1.5-4C Luzern, Kreuzstutz*, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen ÖV und FV
- GV-1.6-4C Luzern, Kasernenplatz*, Optimierung Strassennetz mit Massnahmen ÖV und FV
- * Falls MIV-2-4C «Luzern, Reussportbrücke» nicht realisiert werden kann.

GV-2 Mobilitätsmanagement (nicht dargestellt)

GV-3 Verkehrsmanagement

- GV-3.1-4A Buchrain, Knoten K65/65c
- GV-3.2-4B Kriens, Ringstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen ÖV und LV
- GV-3.3-4B K17: Ebikon/Dierikon, Einmündung Weichlerenstrasse (exkl.) – Einmündung Industriestrasse
- GV-3.4-4B K17: Root, Optimierung Gesamtverkehrssystem
- GV-3.5-4B Inwil/Eschenbach/Ballwil/Hochdorf, Verkehrsmanagement zur Förderung ÖV

GV-4 Verkehrssicherheit, Sanierung von Unfallschwerpunkten

- GV-4.1-4A Malters, Knoten K 33/33 b, Sanierung Unfallschwerpunkt
- GV-4.2-4B Malters, Anschluss Malters an K10
- GV-4.3-4B Malters, Einmündung K 4 (Anschluss Blatten)

GV-5 Gestaltung Ortsdurchfahrten (z.B. Tempo 30), Aufwertung Strassenraum

- GV-5.1-4A Kriens, Umgestaltung Südallee, Arsenal-/Nidfelfstrasse
- GV-5.2-4A Kriens, Aufwertung Gemeindehausstrasse
- GV-5.3-4B Luzern, Obergrundstrasse – Bundesstrasse
- GV-5.4-4B Emmen, Seetalstrasse: Abschnitt Emmenbrücke Bahnhof Süd – Reusseggstrasse
- GV-5.5-4B Kriens, Zentrum
- GV-5.6-4B Inwil, Ortsdurchfahrt
- GV-5.7-4C Kriens/Luzern/Emmen, städtebauliche begleitende Aufwertungsmaßnahmen in Zusammenhang mit dem Bypass

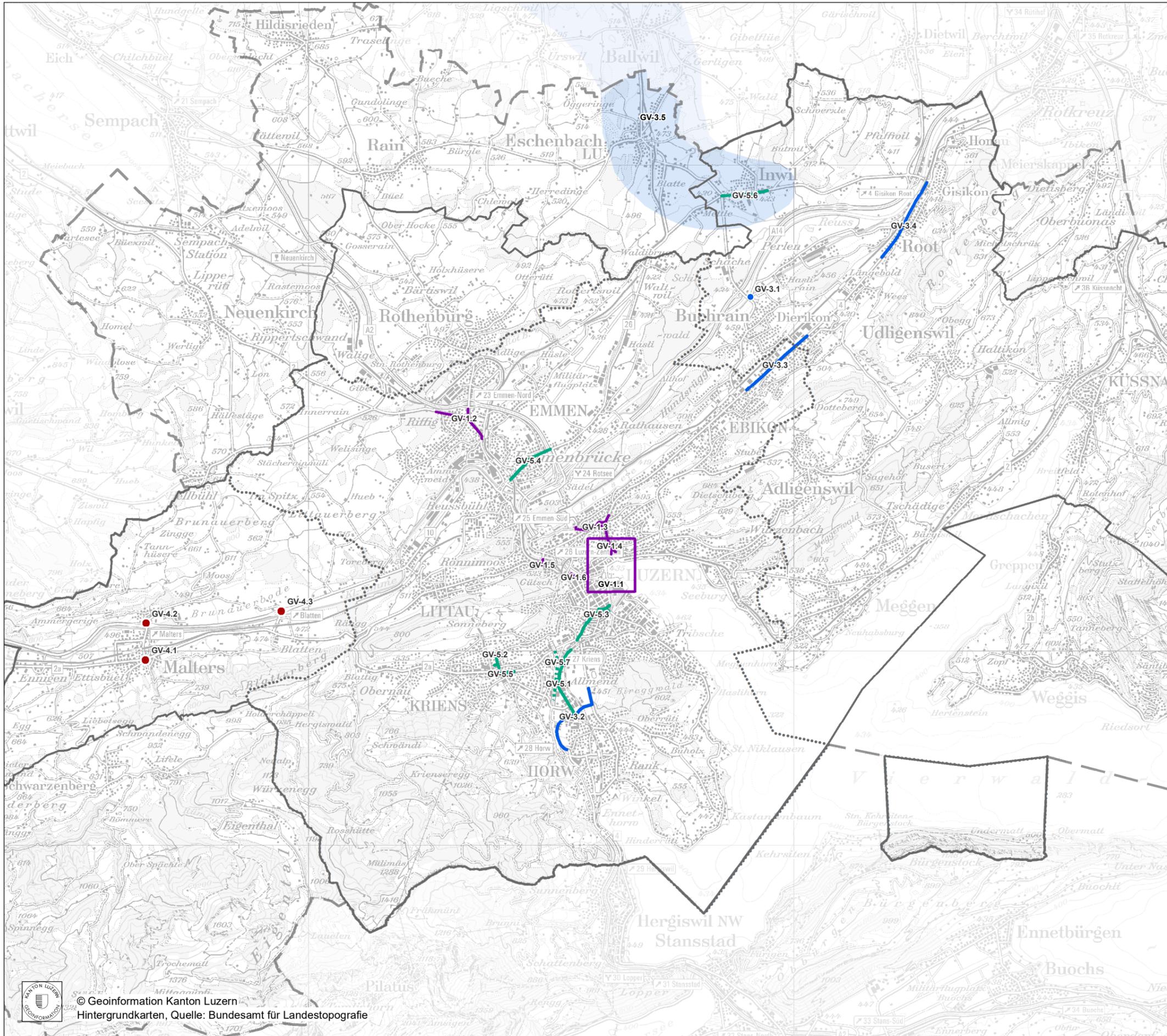
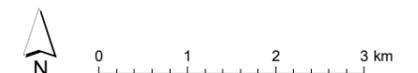
Betrachtungsperimeter

Bearbeitungsperimeter

Perimeter Z-Gemeinden

Datum: 08.03.2021

Massstab: 1:80'000



Agglomerationsprogramm Luzern

4. Generation

Massnahmen öffentlicher Verkehr

OV-1-4R Durchgangsbahnhof Luzern inkl. Zufahrten Heimbach und Ebikon

OV-2 Ausbau Bahnhöfe

OV-2.1-4C Bahnhof Emmenbrücke OV-2.2-4C Bahnhof Ebikon

OV-3 Neue S-Bahnhaltestellen

OV-3.1-4C S-Bahnhaltestelle Steghof OV-3.4-4C S-Bahnhaltestelle Paulusplatz

OV-3.2-4C S-Bahnhaltestelle Ruopigen OV-3.5-4C S-Bahnhaltestelle Horw See

OV-3.3-4C S-Bahnhaltestelle Gütsch-Kreuzstutz

OV-4-4C Abstellanlagen Dierikon

OV-5-4C Weitere Infrastrukturgänzungen in Abhängigkeit zu AS2040 (noch offen, nicht dargestellt)

OV-6 Multimodale Drehscheiben

OV-6.1-4A Luzern, Bahnhofplatz, Bushaltestellen Durchmesserperronanlage

OV-6.2-4B Waldibrücke

OV-7 Busbevorzugung

OV-7.1-4A K15 Emmen, Anschluss Emmen Nord

OV-7.2-4A K15a Rothenburg, Knoten Butzbach – Autobahnanschluss A2

OV-7.3-4A Kriens, Arsenalstrasse/Nidfeldstrasse

OV-7.4-4B K17 Ebikon, Grenze Stadt Luzern – Schachenweid

OV-7.5-4B K33a Luzern, Kreuzstutz – Tschuopis

OV-7.6-4B Emmen, Rüeggingerstrasse, Kreisel Rüeggingerstrasse / Moosholzstrasse – Gersagplatz

OV-7.7-4B Kriens/Horw, Schlund – Kreisel Merkur

OV-7.8-4C K15a Rothenburg, Abschnitt Einmündung Butzbachstrasse – Abzweigung Rosengartenstrasse

OV-8.1/2 Batterie-Trolleybus: Leistungsstarke Batteriepakete, punktuelle Fahrleitungsergänzungen und Energieversorgung

OV-8.3-4A Ladeinfrastruktur in Depots für Depottlader-Batteriebusse (=> nicht dargestellt)

OV-9-4A Verlängerung Linie 4 bis Mattenhof

OV-10 Neue Bushaltestellen

OV-10-4A Buchrain, Knoten K 65/65c

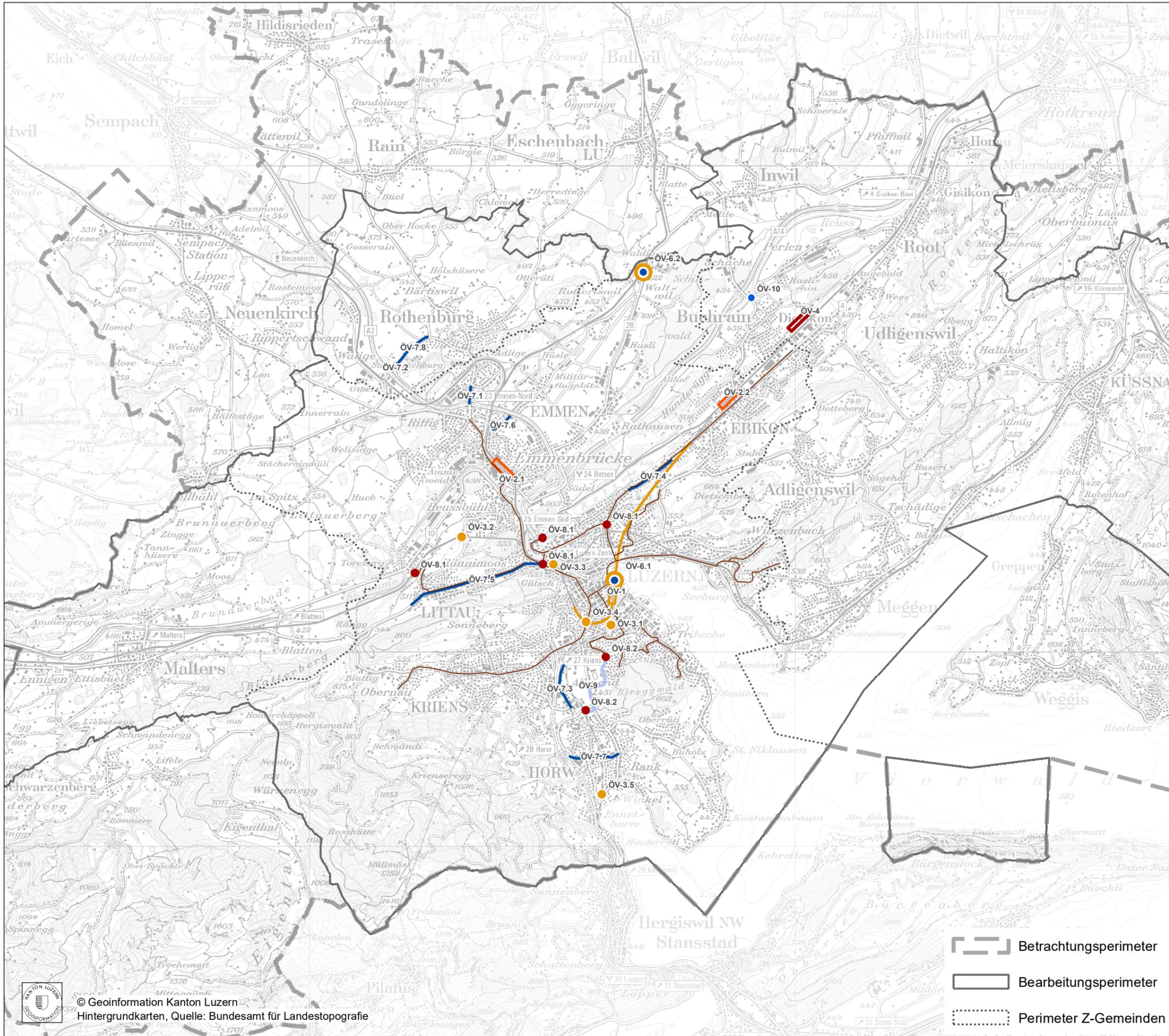
Betrachtungsperimeter

Bearbeitungsperimeter

Perimeter Z-Gemeinden

Datum: 24.03.2021

Massstab: 1:80'000



Agglomerationsprogramm Luzern

4. Generation

Massnahmen Motorisierter Individualverkehr

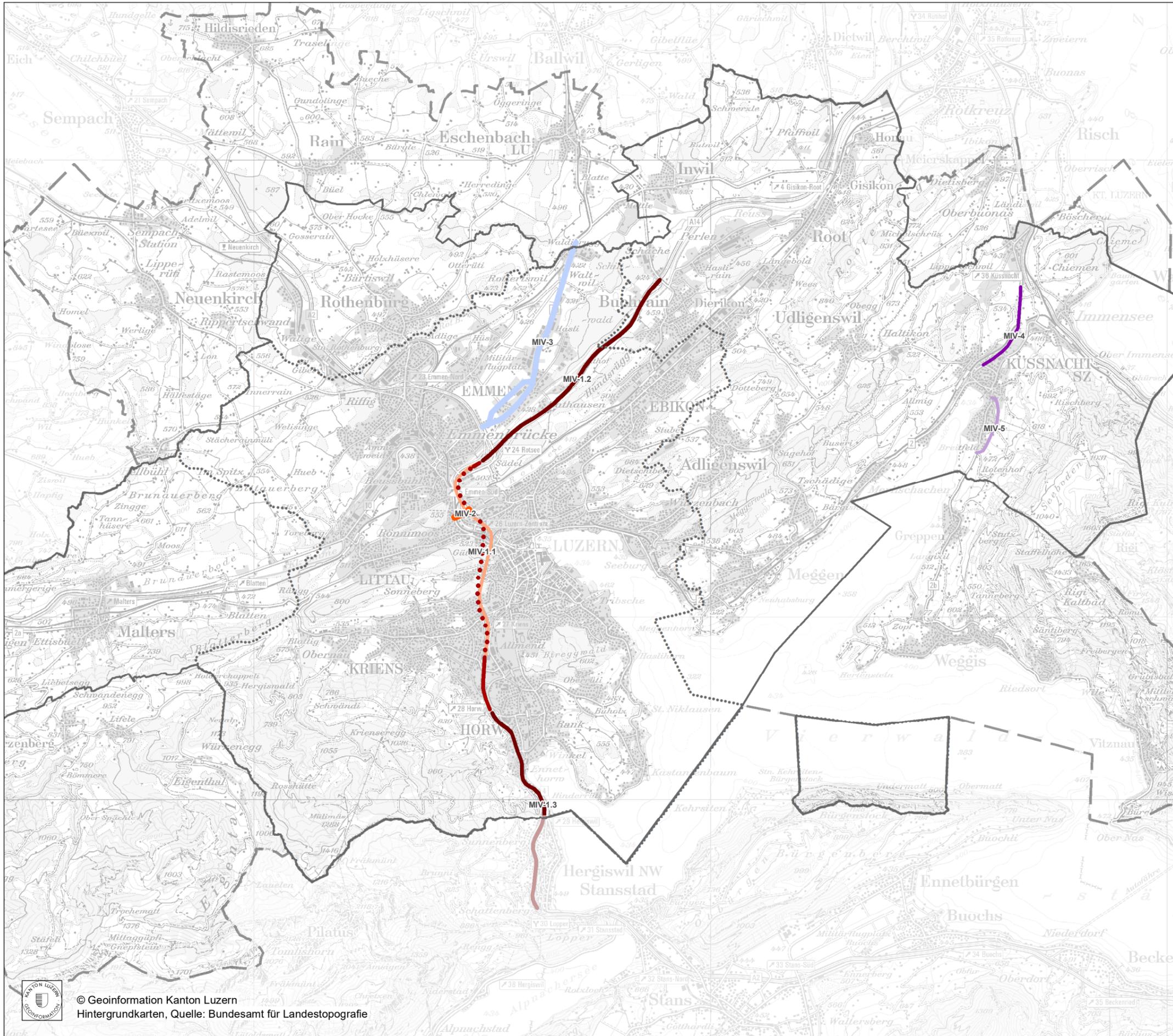
-  MIV-1 Bypass Autobahn A2
-  MIV-1.1-4R Bypass (Doppelspurtunnel A2)
-  MIV-1.2-4R Ausbau 2x3 Fahrspuren Abschnitt Nord
-  MIV-1.3-4R Ausbau 3. Spur Hergiswil – Horw
-  MIV-2-4C Luzern, Reussportbrücke
-  MIV-3-4B Emmen, Massnahme zur Entlastung des Dorfes Emmen (z.B. Umfahrung und Gestaltung)
-  MIV-4-4B Küssnacht, Ausbau Zugerstrasse Süd
-  MIV-5-4C Küssnacht, Südumfahrung Küssnacht, Verkehrsberuhigung und FlaMa Grepperstrasse Râbmatt-Breitfeld

flankierende Massnahmen
im Zentrum

-  Betrachtungsperimeter
-  Bearbeitungsperimeter
-  Perimeter Z-Gemeinden

Datum: 08.03.2021

Massstab: 1:85'000

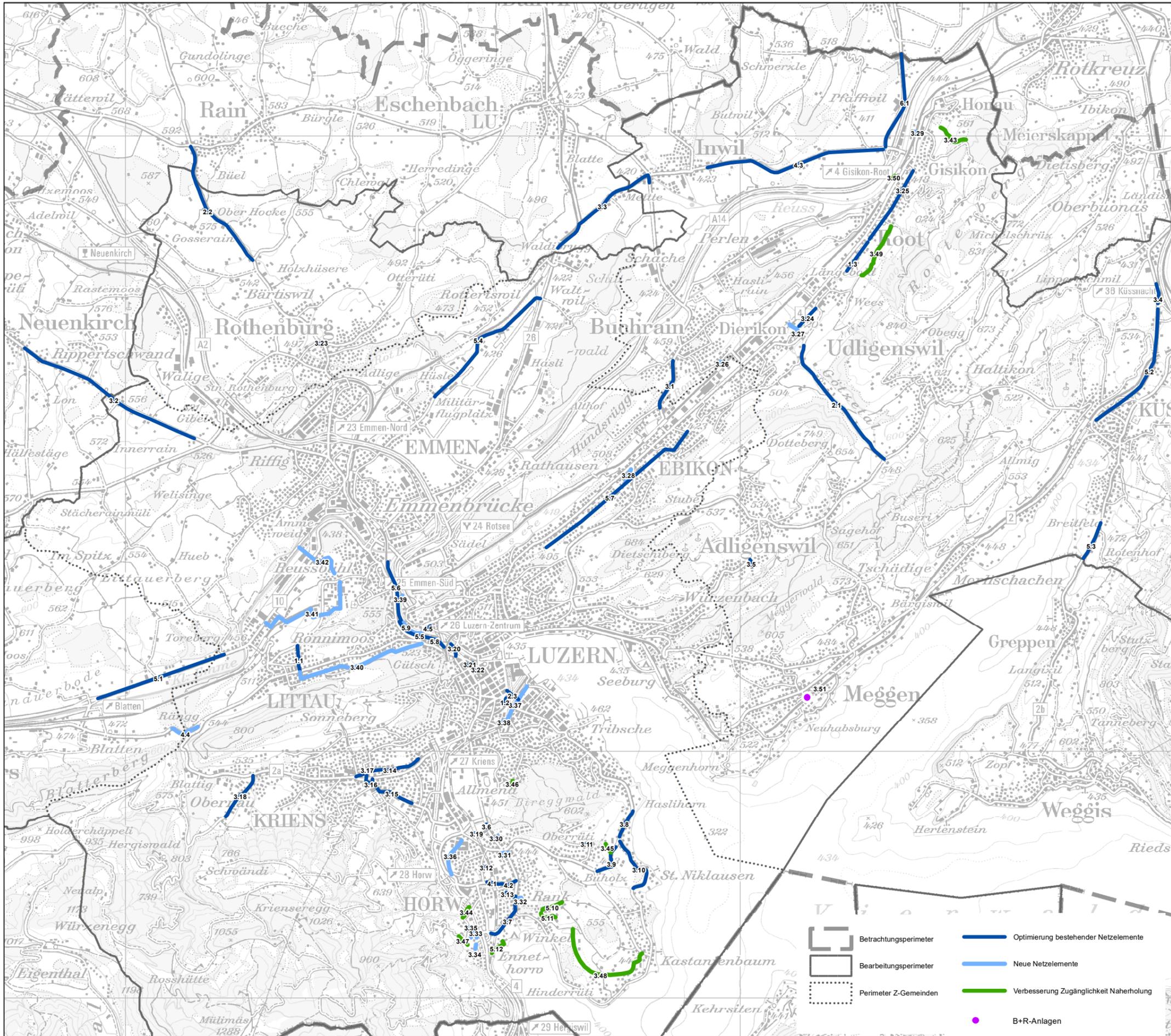


Agglomerationsprogramm Luzern

4. Generation

Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

- FVV-1 Eigene Leistungen**
 FVV-1.1-V Luzern (Orsteli Littau), Flurstrasse
 FVV-1.2-V Luzern, Velo- und Fussweg Rösslimatte
 FVV-1.3-V Root, Rontaler Dorf Veloroute (Abschnitt Root, Oberfeldstrasse)
- FVV-2 Einzelmassnahmen A-Horizont**
 FVV-2.1-4A K17b: Dierikon/Udligenswil, Einmündung Rigistrasse (exkl.) – Einmündung K 30, Götzenalstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage
 FVV-2.2-4A K15: Rothenburg, Wegscheiden – Rain, Erstellen Radverkehrsanlage
 FVV-2.3-4A Luzern, Reduktion der Trennwirkung des Gleiskörpers für den Fuss- und Radverkehr
- FVV-3 Pauschalpaket A-Horizont**
 Optimierung bestehender Netzelemente
 FVV-3.1-4A K17c: Ebikon/Buchrain, Buchrainstrasse – Bueristutz, Erstellen Radverkehrsanlage
 FVV-3.2-4A K13: Emmen/Neuenkirch, Löhren – Sibeningen, Erstellen Rad- und Gehweg
 FVV-3.3-4A Emmen/Eschenbach/Inwil, Waldbrücke – Knoten K 16/65a – Oberhofen, Rad- und Gehweg
 FVV-3.4-4A Küssnacht, Anpassung Zugerstrasse Nord (Ellbögli)
 FVV-3.5-4A Adligenswil, Ausbau Fusswegverbindung Rütliweg
 FVV-3.6-4A Horw, Verbesserung Linksabmündungen von Biereg sowie von Brändstrasse in Kantonsstrasse
 FVV-3.7-4A Horw, Verbesserung Veloführung Kantonsstrasse sowie Optimierung Linksabbieger in Winkelstrasse
 FVV-3.8-4A Horw, Verbesserung Verkehrssicherheit Velofahrer Stützstrasse, Abschnitt Langensand – Haslihorn
 FVV-3.9-4A Horw, Optimierung Veloverbindung St. Niklausen – Felmis
 FVV-3.10-4A Horw, Verbesserung Verkehrssicherheit St. Niklausenstrasse Nordabschnitt, Abschnitt Tannegg – Langensand
 FVV-3.11-4A Horw, Verbesserung Sichtweiten Querung Oberbrütstrasse
 FVV-3.12-4A Horw, Schaffung Veloverbindung Wegmatring – neue PU Wegmatt
 FVV-3.13-4A Horw, Verbesserung Bahnzugang von Riedmattstrasse
 FVV-3.14-4A Kriens, Umgestaltung Schachen – /Amlehnstrasse
 FVV-3.15-4A Kriens, Achse Horwstrasse
 FVV-3.16-4A Kriens, Gallusstrasse / Hohe Gasse
 FVV-3.17-4A Kriens, Gemeindehausstrasse Süd
 FVV-3.18-4A Kriens, Hergiswaldstrasse
 FVV-3.19-4A Kriens, Unterführung Brändi
 FVV-3.20-4A Luzern, Veloverbindung Kasernenplatz optimieren (Bruchstrasse – St. Karli – Brücke)
 FVV-3.21-4A Luzern, Ausbau Veloverbindung Rütli
 FVV-3.22-4A Luzern, Ausbau Veloverbindung Regierungsbauwerk
 FVV-3.23-4A Rothenburg, niveaufreie Querung Bertswilstrasse
 FVV-3.24-4A Dierikon, Rontaler Dorf Veloroute (Abschnitt Dierikon)
 FVV-3.25-4A Root, Rontaler Dorf Veloroute (Abschnitt Root)
- Neue Netzelemente**
 FVV-3.26-4A Buchrain, Fusswegverbindung Südhang „Ronbrücke Mosstrasse – S-Bahn-Station“
 FVV-3.27-4A Dierikon, Dorfstrasse
 FVV-3.28-4A Ebikon, Mühlebachweg
 FVV-3.29-4A Gisikon, Fuss- und Radwegüberführung der Kantonsstrasse und SBB-Linie
 FVV-3.30-4A Horw, neue Fusswegverbindung im Gebiet Chappelweg
 FVV-3.31-4A Horw, Optimierung Zentrumszugang
 FVV-3.32-4A Horw, Schaffung durchgehende Verbindung Herrenwaldstrasse – Riedmattstrasse
 FVV-3.33-4A Horw, Rad-/Gehweg Spitzbergstrasse – Kleinwil
 FVV-3.34-4A Horw, Rad-/Gehweg Kleinwil – Grosswil
 FVV-3.35-4A Horw, Fussweg Grisenstrasse – Kleinwil
 FVV-3.36-4A K13: Kriens, Bogenweg (Hinterschlund/ Grabenhof)
 FVV-3.37-4A Luzern, Fruttstrasse
 FVV-3.38-4A Luzern, Velo-Fussgängerbrücke Freileis-Fruttstrasse
 FVV-3.39-4A Luzern, Reusssteg
 FVV-3.40-4A Luzern, Alternativroute Littau
 FVV-3.41-4A Luzern, Veloroute Sänthof – Kanti Reussbühl
 FVV-3.42-4A Luzern, Veloroute Staldenhof – Kanti Reussbühl
- Verbesserung Zugänglichkeit Naherholung**
 FVV-3.43-4A Gisikon, Fusswegverbindung Richtung Michaelskreuz
 FVV-3.44-4A Horw, Optimierung Wegverbindung Steinbach – Bodenmattstrasse
 FVV-3.45-4A Horw, Bessere Fusswegvernetzung Bachtel – Langensand
 FVV-3.46-4A Horw, Optimierung Fusswegnetz Biereg
 FVV-3.47-4A Horw, Optimierung Fusswegnetz Kleinwil
 FVV-3.48-4A Horw, Neue Wegverbindung Hinterboden-Seeacherweg
 FVV-3.49-4A Root, Fussweg Oberwil/Haltenmatt – Fluhmatt
 FVV-3.50-4A Root, Querung Bahnhof Gisikon-Root – Reuss (Zugang Bahnhof zu Reuss-Weg)
- B+R-Anlagen**
 FVV-3.51-4A Bahnhof Meggen Zentrum
- FVV-4 Einzelmassnahmen B-Horizont**
 FVV-4.1-4B K19a Horw/Grenze Kriens, Kreisel BfH – Kreisel Steinbach, Verbes. Veloführung Ringstrasse Unterführung
 FVV-4.2-4B K19a Horw, Kreisel Bahnhof – Kreisel Merkur, Verbesserung Veloführung Ringstrasse
 FVV-4.3-4B Inwil, Inwil Dorf (exkl.) – Autobahnanschluss A 14 Gisikon (exkl.), Ausbau Rad- und Gehweg
 FVV-4.4-4B K4: Kriens/Malters, Hohrütli – Uder Rängg, neue Brücke, Optimierung Linienführung, Radverkehrsanlage
 FVV-4.5-4B Luzern, Personen- und Strassenunterführung Kreuzstutz
- FVV-5 Pauschalpaket B-Horizont**
 Optimierung bestehender Netzelemente
 FVV-5.1-4B Luzern/Malters, Abschnitt Thorenberg (exkl.) – Einmündung K4 (Anschluss Blatten)
 FVV-5.2-4B Küssnacht, Ausbau Radinfrastruktur Zugerstrasse Süd, Abschnitt Kreisel Baer bis Anschluss A4 Küssnacht
 FVV-5.3-4B Küssnacht, Grepperstrasse Abschnitt Breitfeld – Kantonsgrenze SZ/LU
 FVV-5.4-4B Emmen, Rüeggisingerstrasse
 FVV-5.5-4B Luzern, Veloroute Dammstrasse – Reussinsel
 FVV-5.6-4B Luzern, Anpassungen Xylofonweg
 FVV-5.7-4B Ebikon, Rontaler Dorf Veloroute (Abschnitt Ebikon)
- Neue Netzelemente**
 FVV-5.8-4B Luzern, Lädlistrasse (Dammbruch)
 FVV-5.9-4B K13: Luzern, Reussinsel
- Verbesserung Zugänglichkeit Naherholung**
 FVV-5.10-4B Horw, Bessere Fusswegvernetzung Dornen – Ober-Fondie
 FVV-5.11-4B Horw, Bessere Fusswegvernetzung Dornen – Gügerth
 FVV-5.12-4B Horw, Durchgehender Fussweg entlang See in Ennetthorw
- FVV-6 Pauschalpaket C-Horizont**
 FVV-6.1-4C Inwil, Autobahnanschluss Gisikon (exkl.) – Kantonsgrenze AG, Radverkehrsanlagen

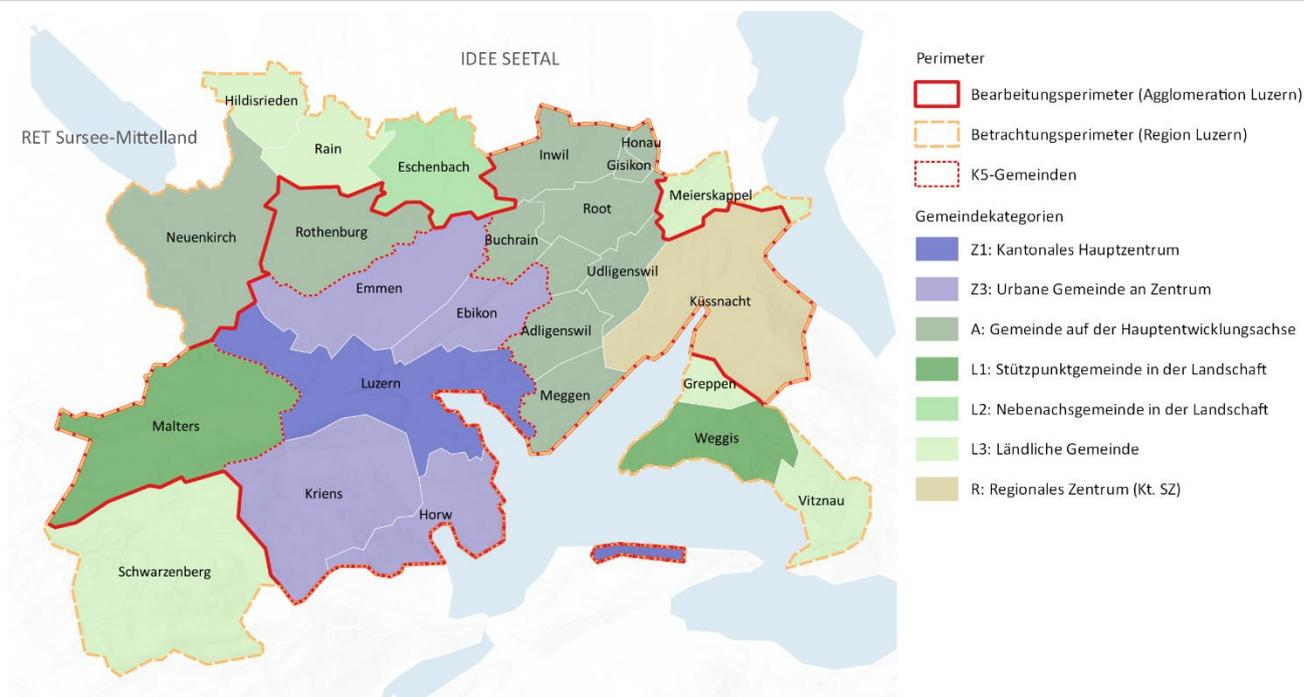


2. Siedlung

S-1 **Daueraufgabe**

Kommunale Aufgaben gemäss übergeordneten Planungsgrundlagen

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: Nr. S-1.1-3D bis S-1.8-3D	1061.3.134 – 1061.3.141	Daueraufgabe



Die differenzierten Perimeter des AP LU 4G sowie die verschiedenen Gemeindekategorien gemäss Richtplan Luzern 2015 (KRP LU 2015)

Hinweise:

- die Gemeindekategorien Z2 kantonales Nebenzentrum (= Sursee) und Z4 Zentrum in der Landschaft kommen in der Agglomeration Luzern nicht vor)
- Küssnacht gehört zum Kanton Schwyz und weist deshalb keine Kategorisierung nach Luzern Richtplan auf, sondern ist ein regionales Zentrum nach dem Richtplan Kanton Schwyz

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Gemäss den bundesrechtlichen Vorgaben des neuen RPG (Inkrafttreten 1. Mai 2014) ist die Zersiedlung zu stoppen und die Siedlungsentwicklung nach Innen (Erneuerung, Aufwertung, Verdichtung) voranzutreiben. Zudem ist das kantonale Siedlungsgebiet räumlich und quantitativ auf den Zeithorizont 2035 zu begrenzen und die heterogene Situation der Reservezonen zu bereinigen sowie auf die Raum-, Achsen- und Zentrenstruktur auszurichten. Desweiteren sind die Voraussetzungen für Neueinzonungen zu präzisieren und überdimensionierte Bauzonen zu reduzieren.

Der teilrevidierte kantonale Richtplan 2015 konkretisiert die Bestimmungen des RPG und legt nebst der Zuteilung aller Gemeinden in 8 Gemeindekategorien in den Kapiteln R und S verschiedene weitere Vorgaben fest, die von allen Gemeinden in ihren nun bis spätestens Ende 2023 folgenden Ortsplanungsrevisionen umzusetzen sind. Die nachfolgenden

Massnahmen ergeben sich präzise aus denjenigen neuen oder geänderten Koordinationsaufgaben des teilrevidierten kantonalen Richtplans 2015, bei denen die Federführung bei den Gemeinden liegt.

Massnahmen

S-1.1-4D Räumlich differenzierte Entwicklung nach Gemeindekategorie (vgl. KRP LU 2015 KA R1-5)

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

- Räumliche Entwicklungsprioritäten und Handlungsschwerpunkte
 - > diese können innerhalb der einzelnen Ortsplanungen konkretisiert und dabei abgestimmt werden mit den Zielen und strategischen Aussagen im Bereich Siedlung des jeweils aktuellen und behördenverbindlichen Agglomerationsprogramms.
- Maximaler Bauzonenflächenbedarf m²/Einwohner (Dichtewerte)
 - > Insbesondere bei den noch unüberbauten Bauzonenreserven ist das Dichtemass und die Nutzung zu überprüfen (wennmöglich mittels Testplanungsverfahren und gestützt auf die bebaute Umgebung sowie die jetzige und künftige öV-Angebotsstufe) und angemessen zu erhöhen unter Berücksichtigung einer bedarfsgerechten Qualität (z.B. durch Ausscheiden von Gebieten mit baulicher Mindestnutzung oder mit höherer Überbauungsziffer (vgl. auch §39 PBG) sowie mittels Sicherung in Sondernutzungsplänen, vgl. Arbeitshilfe „Ortsplanungen mit Bebauungskonzepten“, rawi, Juli 2011). Damit werden die Qualitätsverfahren gestärkt.
 - > auch bei bebauten Bauzonen insbesondere an zentralen Lagen sollen Umzonungen und/oder höhere Dichten geprüft und angemessen umgesetzt werden (z.B. entlang von Hauptstrassen, anstelle von Wohnzonen neu Mischzonen mit höherer Dichte und evt. höherer Lärmempfindlichkeitsstufe)
- Berücksichtigung gemeindespezifischer Wachstumswerte für Neueinzonungen (basierend auf dem jeweils erwarteten Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum).

Damit wird die aufgrund des RPG erforderliche überkommunale Abstimmung der Bauzonen direkt vom Kantonalen Richtplan vorgegeben, indem je nach Gemeindekategorie unterschiedliche Einwohner- und Beschäftigtenwachstumswerte für die Beurteilung von allfälligen Neueinzonungen vorgegeben werden (höher, gleich oder geringer bezüglich dem gesamtkantonalen durchschnittlichen jährlichen Bevölkerungswachstum von J = 0.75% bis 2030).

Innerhalb der rechtskräftigen Bauzonen können die Gemeinden auch stärker wachsen.

Vgl. *Wegleitung Ortsplanungsverfahren*, rawi, 2018

Vgl. *Muster Bau- und Zonenreglement*, BUWD, Juli 2019

Vgl. *Technische Arbeitshilfe Bauzonendimensionierung*, rawi, Juni 2016

Vgl. *Merkblatt Bauzonendimensionierung*, rawi, Juni 2016 (Aktualisierung Mai 2018)

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

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

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

Vgl. *Arbeitshilfe Siedlungsentwicklung nach Innen*, Januar 2013

Vgl. *Arbeitshilfe Kommunales Siedlungsleitbild*, Juni 2016

Vgl. *Arbeitshilfe Störfallvorsorge und Raumplanung*, November 2013

Vgl. *Wegleitung Naturgefahren im Kanton Luzern*, März 2009

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

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

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

Vgl. **Merkblatt Baulandverfügbarkeit**, rawi, 2016

Vgl. **Arbeitshilfe Landumlegung und Ortsplanung**, rawi, März 2014.

S-1.3-4D Anpassung Reserve- sowie Verkehrszonen (Siedlungsgebiet) (vgl. KRP LU 2015 KA S1-1 und S1-8)

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

Vgl. **Richtlinie „Darstellung der Verkehrszonen (§ 52 PBG) und Verkehrsflächen in den Zonenplänen“**, rawi, Januar 2019

S-1.4-4D Ein- und Auszonungen (vgl. KRP LU 2015 KA S1-5, S1-6, S1-7, S1-8 und S1-9)

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

Gestützt Art. 15 Abs. 1 und Abs. 2 RPG sowie auf KA S1-9 Strategie überdimensionierte Bauzonen und Reservezonen wurden seitens BUWD und rawi bis Januar 2020 die Luzerner Gemeinden mit überdimensionierten Bauzonen ermittelt. Im Perimeter des AP LU 4G betrifft dies die Gemeinden Greppen, Rain, Schwarzenberg, Vitznau und Weggis. Diese müssen im Rahmen der Ortsplanungen bis Ende 2023 ihre zu grossen Bauzonen reduzieren.

Die gestützt auf Art. 5 Abs. 1bis–1sexies RPG vom Kanton Luzern eingeführte Mehrwertabgabepflicht für Neueinzonungen beträgt 20%. 95 Prozent der Mehrwertabgabebeträge (5% sind pauschaler Verwaltungsaufwand der Gemeinden) werden in einen Fonds, der vom Kanton verwaltet wird, überwiesen. Die Fondsmittel werden in erster Linie für die Entschädigung der Rückzonung überdimensionierter Bauzonen nach Art. 15 Abs. 2 RPG eingesetzt, also für Auszonungen in Rückzonungsgemeinden. Bei kompensatorischen Ein- und Auszonungen in Kompensationsgemeinden müssen die Entschädigungen für Auszonungen prinzipiell durch die Mehrwertabgaben der Einzonungen finanziert werden, so dass der kantonal verwaltete Fonds nicht belastet wird.

Vgl. revidiertes **Planungs- und Baugesetz (PBG)**, Inkrafttreten 1. Januar 2018)

Vgl. **Technische Arbeitshilfe Bauzonendimensionierung**, rawi, Juni 2016

Vgl. **Merkblatt Bauzonendimensionierung**, rawi, Juni 2016 (Aktualisierung Mai 2018)

Vgl. **Merkblatt Erhalt und Kompensation von Fruchtfolgeflächen**, BUWD, Juni 2016

Vgl. **Wegleitung zum Mehrwertausgleich**, BUWD und VLG, Juli 2018 (aktualisiert Februar 2020)

Vgl. alle allgemeinen Informationen betreffend Rückzonungen unter <https://baurecht.lu.ch/Rueckzonung>

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

Es ist in allen Ortsplanungsrevisionen eine kompakte und dichte Siedlungsentwicklung respektive -erneuerung mit hohen Qualitäten (u.a. durch Bezeichnung von Gebieten mit erheblichem Innenentwicklungspotenzial) anzustreben. Die Umnutzung, Verdichtung, Aufwertung und Erneuerung von bestehenden Quartieren sowie Arbeitsgebieten (kant. ESP, regionale Arbeitsplatzgebiete) soll erleichtert und unterstützt werden. Es wird auch auf § 39 PBG sowie das Netzwerk Innenentwicklung verwiesen (vgl. www.rawi.lu.ch). Die Nachverdichtung von bisher deutlich unternutzten Siedlungsgebieten ist gestützt auf die jeweiligen Ortsplanungen sukzessive zu fördern mittels folgender Arbeitsschritte bzw. Massnahmen:

- Die Gebiete mit erheblichem Innenentwicklungspotenzial sind durch die Gemeinde bzw. den zuständigen Ortsplaner zu ermitteln und die entsprechenden Perimeter sind festzulegen sowie im kommunalen Siedlungsleitbild (vgl. KRP LU 2015 S1-4 sowie Arbeitshilfe „Kommunales Siedlungsleitbild“ vom Juni 2016) zu verankern.
- Das rechnerisch vorhandene Verdichtungspotenzial ist aufgrund von Dichteberechnungen zu analysieren (theoretisch zulässig gemäss BZR, tatsächlich realisiert gemäss Plänen oder Abschätzungen, Nachweis über Bauzonenreserven und Bauzonenkapazitäten gemäss KRP LU 2015 KA S1-5).
- Das sinnvoll realisierbare Verdichtungspotenzial ist – unter Berücksichtigung der städtebaulichen, gestalterischen, verkehrlichen und sozialen Aspekte – beispielsweise anhand von Quartierverdichtungsstudien und allenfalls Bebauungskonzepten zu ermitteln.
- Gestützt darauf können allenfalls zweckmässige Umzonungen geprüft werden.
- Gestützt auf die Ergebnisse der Quartierverdichtungsstudien respektive Bebauungskonzepte wird eine adäquate Verdichtung bzw. Aufzonung mit entsprechenden Zonenvorschriften im Bau- und Zonenreglement festgelegt (z.B. Ausscheiden von Gebieten mit baulicher Mindestnutzung oder höherer Überbauungsziffer).
- 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).
- Darüber hinaus können allenfalls die Planungsverfahren und Rahmenbedingungen zur Nachverdichtung in den kommunalen Reglementen spezifisch verankert werden (Beispiel: Nutzungserleichterungen bei Vorhandensein eines kommunalen Masterplanes oder Richtplanes: Stadt Luzern, Zentrumszone Ortsteil Littau).
- Schliesslich können und sollen auch massgeschneiderte kommunale Sondernutzungsplanungen (Bebauungspläne oder Gestaltungspläne) festgelegt werden (vgl. auch revidiertes PBG 2014), diese allenfalls verbunden mit der Pflicht zu Konkurrenzverfahren.
- Im Rahmen von Infrastrukturverträgen können Abgeltungen von besonderen Leistungen von Grundeigentümern/InvestorInnen für qualitätsvolle Quartierplanung vorgenommen werden (vgl. KRP LU 2015 KA S2-3).
- Die Mehrwertabgabe umfasst im Kanton Luzern nebst Einzonungen auch Um- und Aufzonungen in Gebieten mit einer im Zonenplan festgelegten Bebauungsplan- oder Gestaltungsplanpflicht sowie den Erlass oder die Änderung von Bebauungsplänen. Dafür wurde kantonal abschliessend ein Satz von 20% im PBG festgelegt. In diesen Fällen wird die Abgabe allerdings nur subsidiär erhoben, das heisst, wenn die Gemeinde mit den betroffenen Grundeigentümern keinen verwaltungsrechtlichen Vertrag abschliesst. Nicht unter die Abgabepflicht fallen Um- und Aufzonungen ausserhalb von sondernutzungsplanpflichtigen Gebieten und freiwillige Gestaltungspläne nach § 75 Abs. 2 PBG

Vgl. *Arbeitshilfe Siedlungsentwicklung nach Innen*, Januar 2013

Vgl. *Beispielsammlung Siedlungsentwicklung nach innen*, April 2013

Vgl. *Infoblatt Umgang mit altrechtlichen Sondernutzungsplanungen*, Juli 2017

Vgl. *Wegleitung zum Mehrwertausgleich*, BUWD und VLG, Juli 2018 (aktualisiert Februar 2020)

S-1.6-4D Wohnschwerpunkte (vgl. KRP LU 2015 KA S5-1 und S5-2 sowie §45 PBG)

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

Die Gemeinden schaffen zudem die Voraussetzungen für genügend preisgünstigen und bedürfnisgerechten Wohnraum für alle Bevölkerungsgruppen (kinderreiche Familien, wirtschaftlich schwächere Bevölkerungsgruppen, jüngere und äl-

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

Vgl. *Arbeitshilfe Siedlungsentwicklung nach Innen*, Januar 2013

Vgl. *Beispielsammlung Siedlungsentwicklung nach innen*, April 2013

Vgl. *Beispielsammlung „Verdichtete Wohnsiedlungen“*, ARP Luzern, 2001

S-1.7-4D Grün-, Frei- und Naherholungsräume sowie Siedlungsökologie (vgl. KRP LU 2015 KA S2-6)

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

Es sollen – wennmöglich überkommunal koordiniert durch LuzernPlus, gestützt auf das Zukunftsbild 2040 sowie abgestimmt auf zweckmässige Teilräume und Landschaftsentwicklungskonzepte – entsprechende Freiraumkonzepte erarbeitet werden.

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

Die Freiraumkonzepte behandeln im Wesentlichen:

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

vgl. *Merkblatt «Am Rand – Planen am Übergang von Siedlung und Kulturlandschaft»*, rawi

vgl. *Richtlinien Gewässerraum im Kanton Luzern*, BUWD, März 2012

vgl. *Arbeitshilfe Gewässerraumfestlegung in der Nutzungsplanung*, BUWD, Januar 2019

S-1.8-4D Abstimmung von Siedlung und Verkehr (vgl. KRP LU 2015 KA R7-2, S2-5, S8-2 und S8-3)

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

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

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

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

Vgl. *Wegleitung Kommunalen Erschliessungsrichtplan*, BUWD, April 2014

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Ganzes Zukunftsbild 2040, insbesondere Kernraum, Kernergänzungsraum, Agglomerationsgeprägter Raum mit Stützpunktfunktion und ländlich geprägter Agglomerationsraum sowie Entwicklungsgebiete Wohnen/Mischnutzung und Arbeiten
Bezug zum Handlungsbedarf	Ganzer Handlungsbedarf gemäss Kapitel 5.1 Siedlung Hauptbericht
Bezug zu den Teilstrategien	Alle Siedlungsstrategien S-1 bis S-4
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none">▪ S-2 Schlüsselareale Aufwertung Ortskerne / zentrumsnahe Gebiete▪ S-3 Schlüsselareale Sanierungsgebiete▪ S-4 Schlussareale Transformationsgebiete▪ S-5 Schlüsselareale Neueinzonungen (aufgrund überkommunalem Bedarf und guter ÖV-Erschliessung)▪ S-7 Verkehrsintensive und -relevante Einrichtungen / Abstimmung Siedlung & Verkehr Die Anpassung der Ortsplanung ist bis Ende 2023 zu bearbeiten. Die verschiedenen Schlüsselarealplanungen sind im Rahmen der Anpassung der Ortsplanungen durchzuführen oder zumindest zeitlich und sachlich mit dieser gut abzustimmen. Auch Planung und Projektierung der Verkehrsintensiven und -relevanten Einrichtungen ist gut mit der Anpassung der Ortsplanung abzustimmen, insbesondere bzgl. der Verkehrserzeugung und der Verkehrsabwicklung auf dem Verkehrsnetz.

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

Teilweise genügend, teilweise ungenügend, je nach Gemeinde sowie konkretem Gebiet

Nötige Verkehrsmassnahmen

Alle gemäss AP LU 4G

Zuständigkeiten

Federführung

Alle Gemeinden im Perimeter von LuzernPlus sowie Küssnacht

Beteiligte Stellen

rawi, LuzernPlus, ARE SZ (bzgl. Küssnacht)

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- seit 2015 in mehreren Gemeinden laufende Ortsplanungsrevisionen sowie Teilrevisionen zu spezifischen Ortsplanungsthemen

Weitere Planungsschritte:

- bis Ende 2023 vorgesehener Abschluss der Ortsplanungsrevisionen, länger andauernde Teilrevisionen zu spezifischen Ortsplanungsthemen

Zeithorizont

- A-Horizont
- B-Horizont
- längerfristiger Horizont
- Daueraufgabe

Spezifischer Beitrag der Trägerschaft / Rollenteilung zwischen Kanton, Region und Gemeinden

Die Gemeinden erarbeiten ihre Ortsplanungen und Teilrevisionen; der RET LuzernPlus beurteilt diese nach der Einhaltung der regionalen Planungsinstrumente und der Kanton prüft diese nach Recht- und Zweckmässigkeit in Bezug auf die eidgenössischen und kantonalen Gesetze sowie dem kantonalen Richtplan.

Richtplanrelevanz

- Flächenbeanspruchung:
keine zusätzliche, ausser bei Einzonungen (> Massnahme S-5)
- Beanspruchung von FFF:
keine zusätzliche, ausser bei Einzonungen (> Massnahme S-5)
- Tangierung von Schutzgebieten von nationaler Bedeutung:
keine BLN-Gebiete, allenfalls ISOS-Gebiete

Koordinationsstand

- Kein Stand
 - Vororientierung
 - Zwischenergebnis
 - Festsetzung
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ja Kap.: KA: R7-1
 - nein > Verankerung in:

Umweltschutzgesetzgebung

Keine Konflikte mit BLN-Gebieten, aber allenfalls mit ISOS-Gebieten bei der Siedlungsentwicklung nach innen.

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

- Raumplanungsgesetz des Bundes, 2014
- Planungs- und Baugesetz Kanton Luzern, BUWD, 2014 und 2018
- Richtplan Kanton Luzern, rawi, 2015
- Richtplan Kanton Schwyz, Amt für Raumentwicklung, 2017
- Wegleitung Ortsplanungsverfahren, rawi, 2018
- Muster Bau- und Zonenreglement, BUWD, Juli 2019
- Arbeitshilfe „Kommunales Siedlungsleitbild“, rawi, Juni 2016
- Technische Arbeitshilfe Bauzonendimensionierung, rawi, Juni 2016
- Merkblatt Bauzonendimensionierung, rawi, Juni 2016 (Aktualisierung Mai 2018)
- Wegleitung zum Mehrwertausgleich, BUWD und VLG, Juli 2018 (aktualisiert Februar 2020)
- Arbeitshilfe „Ortsplanungen mit Bebauungskonzepten“, rawi, 2011
- Arbeitshilfe Siedlungsentwicklung nach Innen, rawi, 2013
- Beispielsammlung Siedlungsentwicklung nach Innen, rawi, 2013
- Infoblatt Umgang mit altrechtlichen Sondernutzungsplanungen, Juli 2017
- Beispielsammlung „Verdichtete Wohnsiedlungen“, ARP Luzern, 2001
- Merkblatt Baulandverfügbarkeit, rawi, 2016

- Arbeitshilfe Landumlegung und Ortsplanungsverfahren, rawi, 2014
 - Arbeitshilfe „Störfallvorsorge und Raumplanung“, BUWD, November 2013
 - Wegleitung Kommunalen Erschliessungsrichtplan, BUWD, April 2014
 - Richtlinie „Darstellung der Verkehrszonen (§ 52 PBG) und Verkehrsflächen in den Zonenplänen“, rawi, Januar 2019
 - Merkblatt «Am Rand – Planen am Übergang von Siedlung und Kulturlandschaft», rawi
 - Richtlinien Gewässerraum im Kanton Luzern, BUWD, März 2012
 - Arbeitshilfe Gewässerraumfestlegung in der Nutzungsplanung, BUWD, Januar 2019)
 - Wegleitung Naturgefahren im Kanton Luzern, BUWD, 2009
 - Merkblatt Erhalt und Kompensation von Fruchtfolgeflächen, BUWD, Juni 2016
-

Bemerkungen / Hinweise--

S-2

Schlüsselareale Aufwertung Ortskerne / zentrumsnahe Gebiete

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP (teilweise)	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Generation: Nr. SI-5.10, SI-5.13	1061.2.153, 1061.2.156	-
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: Nr. S-2.1 bis S-2.5	1061.3.142 – 1061.3.146	Daueraufgabe



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Mehrere Ortskerne und zentrumsnahe Gebiete in der Agglomeration Luzern weisen Defizite betreffend Nutzung/Bebauung und/oder bei den Aussenräumen und deren Aufenthaltsqualität auf. Als Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen sollen diese Gebiete im Sinne von belebten Orten revitalisiert bzw. weiterentwickelt werden.

Massnahmen

Nachfolgend sind einerseits die Zweckmässigkeit des Massnahmenpakets «Schlüsselareale Aufwertung Ortskerne / zentrumsnahe Gebiete» und andererseits die verschiedenen Massnahmenblätter zu den Schlüsselarealen aufgeführt.

Zweckmässigkeit

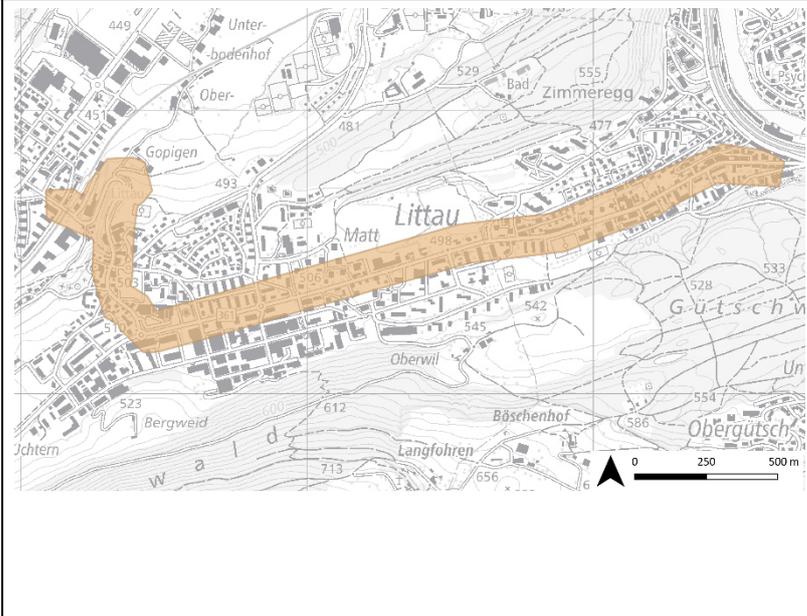
Bezug zum Zukunftsbild	▪ Hohe Nutzungsdurchmischung, angemessenes Angebot an Versorgungseinrichtungen und hohe Aufenthaltsqualität in den Zentrumsgebieten / Dorfkernen
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Gebiete mit städtebaulichen / gestalterischen Defiziten
Bezug zu den Teilstrategien	▪ S-1 «Schlüsselareale vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen»: städtebaulich / gestalterisch aufwerten
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	Koordination mit <ul style="list-style-type: none">▪ S-1 «Kommunale Aufgaben gemäss übergeordneten Planungsgrundlagen»▪ S-3 «Schlüsselareale Sanierungsgebiete»▪ S-4 «Schlüsselareale Transformationsgebiete»▪ S-6 «Gebiets- und Arbeitszonenmanagement in Zentren, Entwicklungsschwerpunkten und regionalen Arbeitsplatzgebieten»▪ S-7 «Verkehrsintensive und -relevante Einrichtungen / Abstimmung Siedlung&Verkehr»▪ GV-2 «Mobilitätsmanagement»

S-2.1 Luzern, Achse Bahnhof Littau – Gasshof – Bernstrasse **A-Horizont**

Generationenkohärenz: S-2.1 (AP LU 3G)

- Merkmale**
- Heutige Zone: Zentrumszone, Wohn- und Arbeitszonen, reine Arbeitszonen und Wohnzonen
 - Heutige Nutzung: Vorwiegend Wohnnutzungen, aber auch Arbeitsnutzungen (Einkauf, Büro usw.)
 - Vorgesehene Nutzung/Ausgestaltung: Ausgestaltung der Achse als Lebensraum
 - Potenzial E: Areal Längweiher/Udelboden: 1'200; insgesamt bis zu 4'000 Einwohner auf der gesamten Achse
 - Potenzial AP: noch nicht definiert
 - Schwerpunkt Realisierung:

2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031
-------------	-------------	--------



Kurzbeschreibung

Für die Achse vom Bahnhof Littau über den Gasshof zur Luzerner- bzw. Bernstrasse stellen sich besondere Herausforderungen in Bezug auf die Abstimmung von Siedlung, Freiraum und Mobilität. Dabei soll der Strassenraum als Lebensraum verstanden werden und die bestehenden, weiterzuentwickelnden oder neuen Quartierzentren entsprechend gestärkt werden.

Planungsstand / Grundlagen **Nächste Schritte**

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Masterplan Zentrumszone Littau (2010) und Raumentwicklungskonzept (2018) ▪ Bebauungsplan Grossmatte West (2013) ▪ Machbarkeitsstudie / Städtebauliche Entwicklungsstudie Längweiher / Udelboden (2017) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ BZO Zusammenführung Littau/Luzern (ca. 2023) ▪ Beginn Realisierung: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Arealentwicklungen Längweiher/Udelboden (ab 2023) |
|--|---|

Zuständigkeiten

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Stadt Luzern | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beteiligte: Grundeigentümer |
|--|---|

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Im BGK Luzern- und Bernstrasse zu prüfen; Luzernerstrasse-Bernstrasse mit 2 Buslinien erschlossen, Zuverlässigkeitsdefizite aufgrund hoher MIV-Nachfrage und abschnittswisen engen Platzverhältnissen
- Koordination / Abstimmung / Abhängigkeiten: Das BGK, die Quartierzentren und die Bebauung Längweiher werden einen wesentlichen Einfluss auf die Entwicklung der Nutzungen und das Verkehrsaufkommen haben.

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Richtplanrelevanz ▪ Keine Flächenbeanspruchung | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung |
|---|--|

Bemerkungen

--

S-2.2 Emmenbrücke, Sprengi – Sonnenplatz – Gersag – Bahnhof – Seetalplatz **A-Horizont**

Generationenkohärenz: S-2.2 (AP LU 3G)

- Merkmale**
- Heutige Zone: Kernzone, Wohnzone, Zone für öffentliche Zwecke und Arbeitszone
 - Heutige Nutzung: Vorwiegend Wohnnutzungen, aber auch Arbeitsnutzungen (Einkauf, Dienstleistungen, Industrie usw.)
 - Vorgesehene Nutzung/Ausgestaltung: Die bestehenden Nutzungen werden beibehalten. Definitive Festlegung im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision.
 - Potenzial E: Wird im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision eruiert.
 - Potenzial AP: Wird im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision eruiert.
 - Schwerpunkt Realisierung:

2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031
-------------	-------------	--------



Kurzbeschreibung

Das Achse Sprengi bis Seetalplatz weist heute Defizite in der Bebauung und bei den Aussenräumen und deren Aufenthaltsqualität auf. Diese Achse soll gemäss Städtebaulichem Gesamtkonzept (2019) zu einem Zentrumsort mit hoher Dichte entwickelt werden. Ein bedeutendes Gebiet für die Zentrumsentwicklung von Emmen stellt das Areal Sonne zwischen Gerliswil- und Gersagstrasse dar. Dieses soll mit ca. 180 Wohnungen sowie Gewerbeflächen bzw. publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen weiterentwickelt werden.

Planungsstand / Grundlagen	Nächste Schritte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Städtebaulichem Gesamtkonzept (2019) ▪ Studienauftrag und Richtprojekt «Sonne» (2019) ▪ Studienauftrag Alte Kanzlei (2019) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ortsplanungsrevision (planungsrechtliche Umsetzung) ▪ Bebauungsplan Sonne ▪ Beginn Realisierung: Areal Sonne ab 2022 ▪ Weitere Arealentwicklungen (u.a. Alte Kanzlei)

Zuständigkeiten

▪ Federführung: Gemeinde Emmen	▪ Beteiligte: Grundeigentümer
--------------------------------	-------------------------------

- Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr**
- Verkehrliche Kapazitäten: S-Bahnhaltestellen Emmenbrücke und Emmenbrücke Gersag sowie umgestalteter Seetalplatz innerhalb bzw. am Rande des Gebiets
 - Koordination / Abstimmung / Abhängigkeiten: Koordination mit der Umgestaltung der Gerliswilstrasse (K13) und dem Verknüpfungspunkt Bus-Bahn Gersag (ÖV-6.1b-3A, ARE-Code: 1061.3.036) sowie mit der Massnahme GV-1.2-4A K13/15: Emmen, Sprengiplatz – Sonnenplatz

- Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung**
- Teil des kantonalen ESP Luzern Nord
 - Keine Flächenbeanspruchung
 - Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Bemerkungen

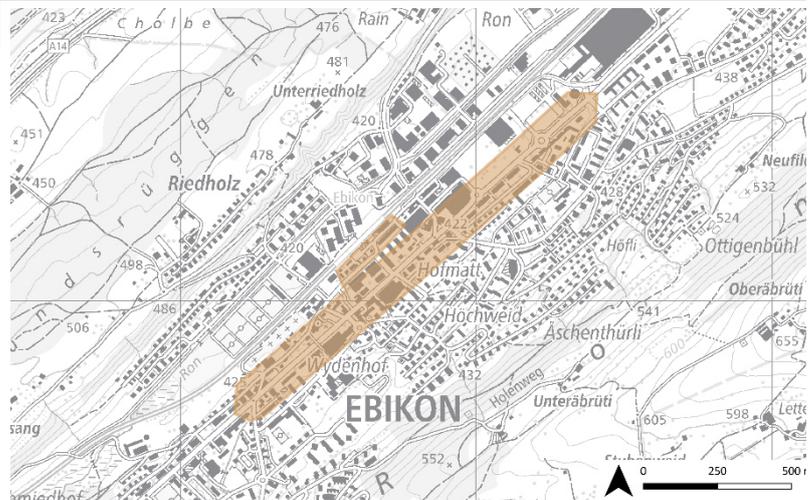
--

S-2.3 Ebikon, Masterplangebiet – Bahnhof und Umfeld Bahnhof **A-Horizont**

Generationenkohärenz: S-2.3 (AP LU 3G, Teil Masterplangebiet – Bahnhof)

Merkmale

- Heutige Zone: Kernzone, Geschäfts- und Wohnzone 3-4, Zone für öffentliche Zwecke
- Heutige Nutzung: Wohnen, Arbeiten, Einkauf
- Vorgesehene Nutzung/Ausgestaltung: Umfeld Bahnhof: ca. 50% Wohnen, ca. 50% Arbeiten
- Potenzial E: Umfeld Bahnhof: ca. 350
- Potenzial AP: Umfeld Bahnhof: ca. 200
- Schwerpunkt Realisierung:
 2024 - 2027 2028 - 2031 > 2031



Kurzbeschreibung

- Masterplangebiet Bahnhof: Ausbildung des öffentlichen Raums im Zentrum und Ausrichtung auf hohe Aufenthaltsqualität.
- Umfeld Bahnhof: Das Umfeld des Bahnhofs soll als dichtes und durchmischtes Gebiet weiterentwickelt und ausgestaltet werden.

Planungsstand / Grundlagen **Nächste Schritte**

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Umfeld Bahnhof: Konzept (2019) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Masterplangebiet – Bahnhof: Festlegung im Zonenplan 2022 ▪ Umfeld Bahnhof: Ausarbeitung von Sondernutzungsplänen ab 2020 ▪ Beginn Realisierung: 2026 |
|--|--|

Zuständigkeiten

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Ebikon | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beteiligte: Grundeigentümer |
|---|---|

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: S-Bahnhaltestelle Ebikon und RBus-Linie 1 im Gebiet
- Koordination / Abstimmung / Abhängigkeiten: Insbesondere Koordination mit Strassensanierung K17

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Teil des kantonalen ESP Rontal ▪ Keine Flächenbeanspruchung | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung |
|--|--|

Bemerkungen

--

S-2.4 Horw, Diverse Areale auf der Achse Zentrum (– Bahnhof) – Schlund **A-Horizont**

Generationenkohärenz: S-2.4 (AP LU 3G)

<p>Merkmale</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Zentrumszone/Mischzone ▪ Heutige Nutzung: Gebiet im Umbruch ▪ Vorgesehene Nutzung/Ausgestaltung: Wohnen, Dienstleistung, Detailhandel, Gewerbe ▪ Potenzial E: 2'000 ▪ Potenzial AP: 800 ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1" style="margin-left: 20px; width: 100%;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">2024 - 2027</td> <td>2028 - 2031</td> <td>> 2031</td> </tr> </table> 	2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031	
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031		

Kurzbeschreibung

Die Achse Zentrum – Schlund in Horw befindet sich heute im Umbruch. «Horw mitte» ist 2007 als Siegerprojekt aus einem Studienauftrag hervorgegangen und 2011 planungsrechtlich im Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof Horw verankert worden. «Horw mitte» bildet die Grundlage für die Gestaltung der koordinierten Umnutzung der bahnhofnahen Gewerbeareale zu einer durchmischten, dicht bebauten Zentrumsenerweiterung von Horw.

Einerseits sind höhere Bauten und dafür andererseits am Boden mehr Freiflächen und öffentliche Nutzungen ein raumplanerisch aktuelles und nachvollziehbares Anliegen, das aber immer im Einzelfall konkret zu prüfen ist.

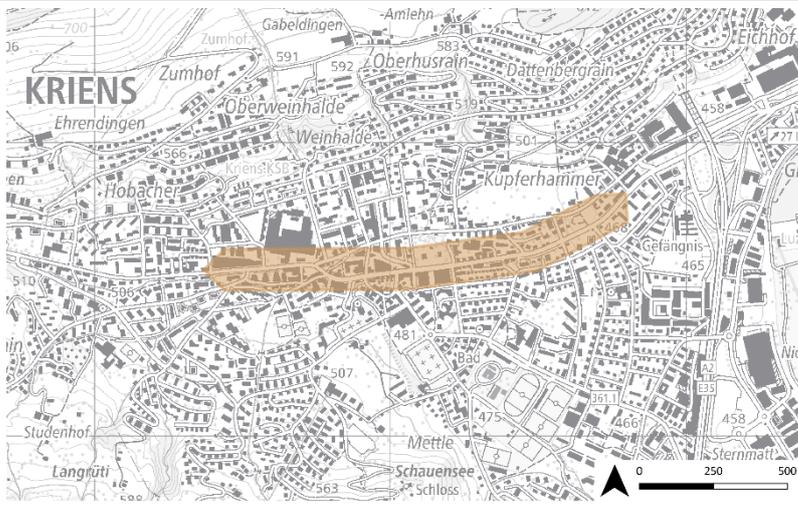
Planungsstand / Grundlagen	Nächste Schritte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinsamer rechtskräftiger Bebauungsplan der Gemeinden Horw und Kriens, durch den Regierungsrat 2012 genehmigt ▪ Bis 2019 ca. 10% realisiert 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beginn Realisierung: ca. weitere 50 % der Areale im Umbau oder baubereit

Zuständigkeiten	
▪ Federführung: Gemeinde Horw	▪ Beteiligte: Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Sehr gute ÖV-Erschliessung gegeben; mit dem Entwicklungsgebiet LuzernSüd koordinierte Festsetzung von MIV-Fahrtenkontingenten pro Baubereich und entsprechend angepassten zulässigen Nutzungen; Realisierung eines dichten und sicheren Rad- und Fusswegnetzes ▪ Koordination / Abstimmung / Abhängigkeiten: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erstellung einer zusätzlichen Rad-Gehweg-Gleisunterführung entlang der Ringstrasse (Kantonsstrasse) beim Kanton zur Aufnahme ins Mehrjahresprogramm und ins Agglomerationsprogramm mit Zustellung einer Machbarkeitsstudie beantragt. ▪ Verbesserung der Veloführung zwischen Bahnhof und Horw Zentrum entlang der Ringstrasse 	

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Teil des kantonalen ESP Luzern Süd ▪ Keine Flächenbeanspruchung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Bemerkungen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eine neue Personenunterführung im Norden von «horw mitte» konnte bereits mit Hilfe des AP LU 3G realisiert werden (LV-2.2d-3A, ARE-Code: 1061.3.124).

S-2.5 Kriens, Achse Zentrum – Kupferhammer		A-Horizont			
Generationenkohärenz: S-2.5 (AP LU 3G)					
<p>Merkmale</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: vorwiegend Kern- und Mischzone ▪ Heutige Nutzung: Wohn- und Arbeitsnutzungen, Versorgungseinrichtungen ▪ Vorgesehene Nutzung/Ausgestaltung: Städtische Achse mit vielfältigen Nutzungen und hoher Aufenthaltsqualität ▪ Potenzial E: noch nicht definiert ▪ Potenzial AP: noch nicht definiert ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>2024 - 2027</td> <td>2028 - 2031</td> <td>> 2031</td> </tr> </table> 	2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031		
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031			
Kurzbeschreibung					
<p>An die Qualität des öffentlichen Raums im Zentrum Kriens und entlang der Achse Luzerner-/Obernauerstrasse bestehen hohe Ansprüche. Zentrales Anliegen ist die Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Im Sinne einer wirkungsvollen, nachhaltigen Entwicklung im Zentrum soll unter Einbindung der Aspekte Stadtraum, Städtebau, Nutzungsentwicklung und Verkehr eine integrale Lösung entwickelt werden.</p>					
<p>Planungsstand / Grundlagen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklungskonzept (2018/2019) ▪ Konzept Luzerner- und Obernauerstrasse mit Vertiefungen im historischen Zentrum Kriens und beim Eingangstor Kriens mit dem ASTRA-Projekt Grosshofbrücken (2019) 	<p>Nächste Schritte</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Testplanung Kantonsstrasse: ab 2021 ▪ Überführung in Nutzungsplanung im Rahmen Ortsplanungsrevision (bis 2023) ▪ Beginn Realisierung: 2024 				
Zuständigkeiten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Stadt Kriens 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beteiligte: Grundeigentümer 				
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Erschliessung mit RBus-Linie; Gesamtverkehrskonzept Kriens (GVKK) ▪ Koordination / Abstimmung / Abhängigkeiten: Koordination mit ASTRA-Projekt Grosshofbrücke / Bypass, Entwicklungskonzept LuzernSüd, GVKK und Massnahme GV-5.5-4B Kriens, Zentrum (Optimierung Gesamtverkehr) 					
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Richtplanrelevanz ▪ Keine Flächenbeanspruchung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung 				
Bemerkungen					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projektbezogene Umsetzung: Diverse Bauprojekte im Zentrum Kriens in Realisierung oder bereits abgeschlossen. 					

S-2.6 Gisikon, Sagenmatt

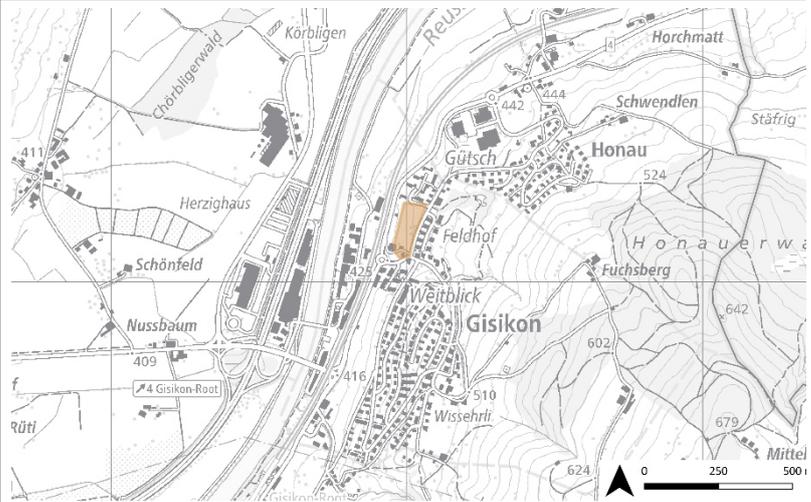
A-Horizont

Generationenkohärenz: AP 1-3G: Keine Massnahme

Merkmale

- Heutige Zone: Übriges Gebiet/Kernzone
- Heutige Nutzung: Wohnen / Landwirtschaft
- Vorgesehene Nutzung/Ausgestaltung:
 Anteil Wohnen: ca. 90%, Anteil Arbeiten:
 ca. 10%
- Potenzial E: 100 – 200
- Potenzial AP: 20 – 30
- Schwerpunkt Realisierung:

2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031
-------------	-------------	--------



Kurzbeschreibung

Das Areal Sagenmatt in unmittelbarer Nähe der Haltestelle Weitblick beinhaltet ein Wohnhaus (Kulturhaus Sagenmatt), ein Ökonomiegebäude sowie eine Scheune. Aufgrund seiner zentralen Lage soll dieses Areal für Wohnen/evtl. Arbeiten/nachhaltige Landwirtschaft umgenutzt werden. Ein Restaurationsbetrieb in Zusammenspiel mit der geplanten Grün- und Freifläche soll ebenfalls darin Platz finden. Grosser Wert soll auf die Biodiversität der frei bleibenden Grünfläche gelegt werden (inklusive Offenlegung bzw. Schaffung eines Baches).

Planungsstand / Grundlagen

- Konzept / Qualitätssicherndes Verfahren (2019/2020)
- Prüfung der verschiedenen Möglichkeiten im Rahmen der Ortsplanung (2019/2020)

Nächste Schritte

- Gestaltungsplan (2021)
- Beginn Realisierung: 2024/2025

Zuständigkeiten

- Federführung: Gemeinde Gisikon
- Beteiligte: Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

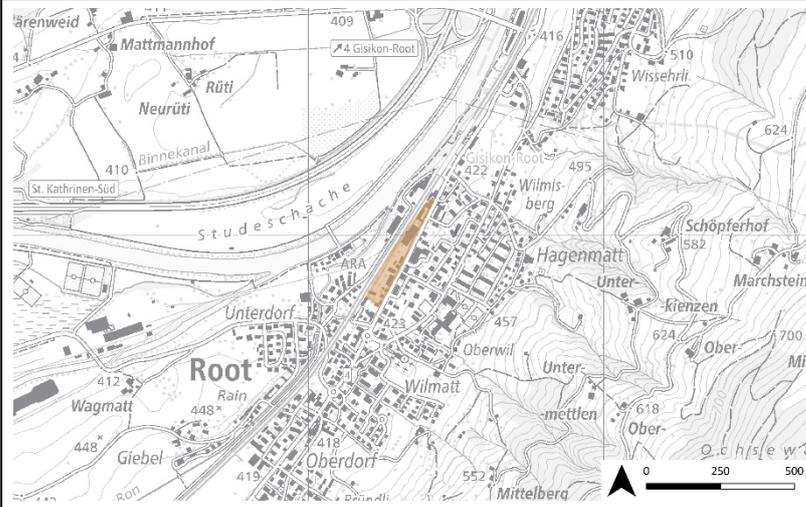
- Verkehrliche Kapazitäten: Eine optimale Anbindung an die Bus-Haltestelle Weitblick wird angestrebt. Der MIV soll möglichst klein gehalten werden.
- Koordination / Abstimmung / Abhängigkeiten: Die Bebauung der Restfläche soll nachhaltig erfolgen (biologisch-dynamische Landwirtschaft) und die Bevölkerung auf das Thema sensibilisieren. Die Fusswege sollen auf die lokalen und regionalen Bedürfnisse Rücksicht nehmen.

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Flächenbeanspruchung: ca. 1.5 ha (übriges Gebiet)
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Bemerkungen

- Die Überbauung soll eine Vorbildfunktion (insbesondere was der Einbezug der Landschaft inkl. Landwirtschaft) betreffen übernehmen. Die heute bestehenden Wohn-, Ökonomiegebäude (inkl. Scheune) sollen in ihrem Ausmass nicht tangiert werden, jedoch teilweise einer anderen Nutzung zugeführt werden.

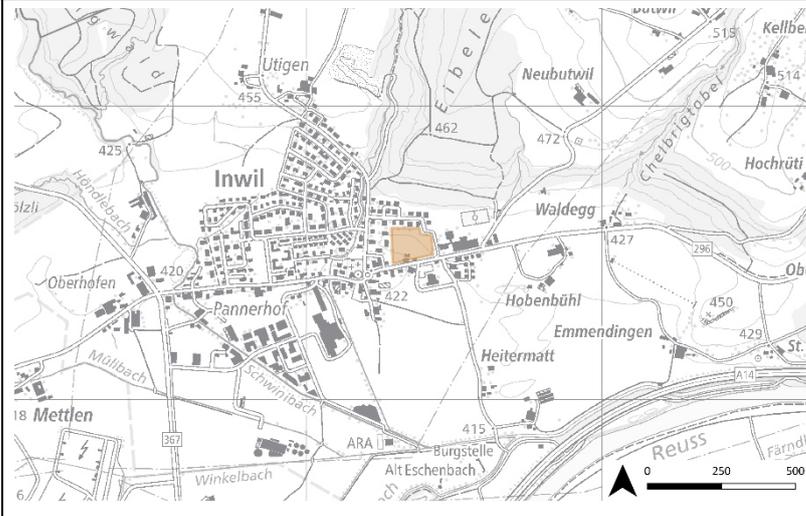
S-2.7 Root, Bahnhofstrasse Nord		A-Horizont			
Generationenkohärenz: AP 1-3G: Keine Massnahme					
Merkmale					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Mischzone / Wohnzone ▪ Heutige Nutzung: Mischnutzung ▪ Vorgesehene Nutzung/Ausgestaltung: Anteil Wohnen: ca. 80%, Anteil Arbeiten: ca. 20% ▪ Potenzial E: 200 ▪ Potenzial AP: 20 ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1" style="margin-left: 20px; width: 100%;"> <tr> <td style="background-color: #ccc;">2024 - 2027</td> <td>2028 - 2031</td> <td>> 2031</td> </tr> </table> 	2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031		
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031			
Kurzbeschreibung					
<p>Der Bereich Bahnhofstrasse Nord in Root bietet sich für eine Siedlungserneuerung und Verdichtung an. In diesem Bereich stehen folgende zwei Ziele im Vordergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stärkung als Zentrumsschwerpunkt (u.a. Versorgung für den täglichen Bedarf) ▪ Schaffung von durchmischem Wohnangebot. Die Lage (Kantonsstrasse, Bahnlinie) erfordert jedoch geeignete Baukonzepte und Wohnungsstrukturen. <p>Für die angestrebten Nutzungen ist auch von grosser Bedeutung, dass die Aussenräume (Dorfplatz u.a.) mit einer hohen Aufenthaltsqualität gestaltet werden.</p>					
Planungsstand / Grundlagen		Nächste Schritte			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Qualitätssicherndes Verfahren (2018) ▪ Verankerung in Rahmennutzungsplan (2019) ▪ Gestaltungsplan: 2019 für Teilgebiet BANO 1, BANO 2+3 pendent ▪ Genehmigung Ortsplanungsrevision (2020) 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beginn Realisierung: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Genehmigung Gestaltungsplan BANO 1 2020 und anschl. Realisierung ▪ Genehmigung Gestaltungsplan BANO 2+3 (nach 2020) 			
Zuständigkeiten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Root 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beteiligte: Grundeigentümer 			
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Schlüsselareal im Einzugsgebiet der S-Bahnhaltestelle Giskon-Root ▪ Koordination / Abstimmung / Abhängigkeiten: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Freiraumrichtlinie Gemeinde Root, 2019 (gestützt auf Rontal-Allee Betriebskonzept K17 von 2007) ▪ Tempo 30 auf K17, Projekt 2020+ 					
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Richtplanrelevanz ▪ Keine Flächenbeanspruchung 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung 			
Bemerkungen					
<p>--</p>					

S-2.8 Inwil, Schützenmatte **A-Horizont**

Generationenkohärenz: AP 1-3G: Keine Massnahme

Merkmale

- Heutige Zone: Zentrumszone / Dorfkernzone
- Heutige Nutzung: landwirtschaftliche Zwischennutzung
- Vorgesehene Nutzung/Ausgestaltung:
 Anteil Wohnen: ca. 80%, Anteil Arbeiten: ca. 20%
- Potenzial E: 200
- Potenzial AP: 20
- Schwerpunkt Realisierung:
 2024 - 2027 2028 - 2031 > 2031



Kurzbeschreibung

Auf der gut 1.5 ha grossen Schützenmatte in Inwil, welche sich zwischen Dorfkern und Schule befindet, soll in zwei Etappen eine Wohnüberbauung entstehen. Angedacht sind zudem Räume fürs Gewerbe und allenfalls auch für öffentliche Zwecke.

Planungsstand / Grundlagen **Nächste Schritte**

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Genehmigung Zonenplanrevision (2019) ▪ Studienvergleichsverfahren (2020) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erarbeitung Bebauungsplan (2020 – 2022) ▪ Beginn Realisierung: ab 2024 |
|---|---|

Zuständigkeiten

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Inwil | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beteiligte: Grundeigentümer |
|--|---|

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Abstimmung der Themen Siedlung, Landschaft und Verkehr im Rahmen des Bebauungsplans
- Koordination / Abstimmung / Abhängigkeiten: Siehe oben

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Richtplanrelevanz ▪ Keine Flächenbeanspruchung | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung |
|---|--|

Bemerkungen

- Die Grundeigentümer haben sich vertraglich verpflichtet einen Bebauungsplan mit einem vorgängigen Architekturwettbewerb durchzuführen. Die Gemeinde wird in der Jury vertreten sein. Ebenfalls wurde vertraglich eine Etappierung vereinbart. Der früheste Baubeginn der ersten Etappe ist ab 2024 und der zweiten Etappe ab 2027.

S-2.9 Buchrain, Zentrum «Generationenprojekt» **A-Horizont**

Generationenkohärenz: AP 1-3G: Keine Massnahme

<p>Merkmale</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Dorfkernzone Buchrain Dorf (DK-B), Zentrumszone 1 (Ze1) ▪ Heutige Nutzung: Wohnen, Gastgewerbe, Verwaltung ▪ Vorgesehene Nutzung/Ausrichtung: Wohn- und Begegnungsräume für alle Altersgruppen ▪ Potenzial E: noch nicht definiert ▪ Potenzial AP: noch nicht definiert ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">2024 - 2027</td> <td style="background-color: #cccccc;">2028 - 2031</td> <td style="background-color: #cccccc;">> 2031</td> </tr> </table> 	2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031	
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031		

Kurzbeschreibung

Das Gebiet Alter Dorfkern – Tschannhof – Schule/Verwaltung bildet das „Herz“ der Gemeinde und ist identitätsbildend. Die Identität des Zentrums soll verbessert werden, indem das Zentrum durch Neu- und Ergänzungsbauten in den Bereichen Schule/Verwaltung, Tschannhof und Alter Dorfkern baulich weiterentwickelt bzw. verdichtet, die Verkehrsorganisation zugunsten des Fuss- und Radverkehrs aufgewertet und der öffentliche Raum neu gestaltet werden. Bei der Gestaltung der Gebäude und Aussenräume sowie beim Sichern von Sichtverbindungen im Zentrumsbereich wird Wert darauf gelegt, dass das Zentrum als Einheit erlebbar und das Dorfzentrum attraktiver Aufenthaltsort wird.

Planungsstand / Grundlagen	Nächste Schritte
----------------------------	------------------

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Testplanung (20019/2020) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Architekturwettbewerb ▪ Beginn Realisierung: ab 2023 (Erstellung in Etappen) |
|--|---|

Zuständigkeiten

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Buchrain | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beteiligte: Grundeigentümer |
|---|---|

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Erschliessung mit Buslinie 22
- Koordination / Abstimmung / Abhängigkeiten: --

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Richtplanrelevanz ▪ Keine Flächenbeanspruchung | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung |
|---|--|

Bemerkungen

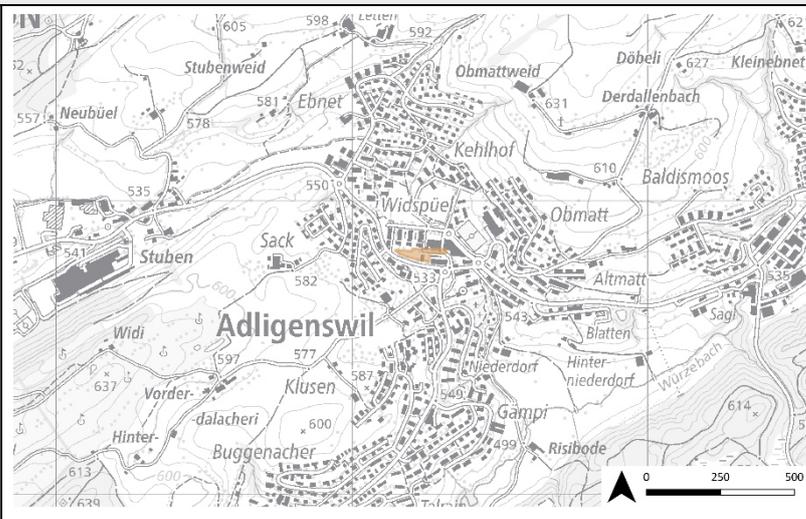
- Projektbezogene Umsetzung in mehreren Etappen im Zentrum von Buchrain.

S-2.10 Adligenswil, Arealentwicklung Dorfkern **B-Horizont**

Generationenkohärenz: AP 1-3G: Keine Massnahme

Merkmale

- Heutige Zone: Kernzone K4
- Heutige Nutzung: GS Nr. 310: Gemeindehaus, GS Nr. 1432: nicht überbaut
- Vorgesehene Nutzung/Ausgestaltung:
 Anteil Wohnen: ca. 60%, Anteil Arbeiten: ca. 40%
- Potenzial E: 75
- Potenzial AP: 10
- Schwerpunkt Realisierung:
 2024 - 2027 2028 - 2031 > 2031



Kurzbeschreibung

Die Gemeinde Adligenswil ist Eigentümerin der Grundstücke 1432 und 310 im Zentrum von Adligenswil. Beide Grundstücke liegen in der Zone K4 und im Perimeter «Richtplan Dorfkern» aus dem Jahr 1987 sowie im Bebauungsplan «Dorfzentrum Adligenswil» aus dem Jahr 1995. Das Grundstück 1432 ist nicht überbaut, auf dem Grundstück 310 befindet sich das Gemeindehaus mit Baujahr 1978. Eine Machbarkeitsstudie kommt zum Schluss, dass ein Projekt nach dem bestehenden Bebauungsplan von 1995 im Bereich der betrieblichen und städtebaulichen Anforderungen nicht genügen kann. Die Ausarbeitung eines neuen Bebauungsplans bietet hier die Chance einer optimalen Berücksichtigung der gewünschten Nutzungen (Wohn-, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen) und gestellten Anforderungen. Gleichzeitig soll der Dorfplatz aufgewertet werden.

Planungsstand / Grundlagen **Nächste Schritte**

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Projektwettbewerb (2019) ▪ Erarbeitung Bebauungsplan (2025/2026) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beginn Realisierung: ab 2028 |
|---|--|

Zuständigkeiten

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Adligenswil | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beteiligte: Grundeigentümer |
|--|---|

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Gegeben; Erschliessung mit Buslinien 26/73; Geringe Anzahl zusätzlicher E/AP
- Koordination / Abstimmung / Abhängigkeiten: Koordination mit der Ausgestaltung der Dorfstrasse (LV-1.3a-2A, ARE-Code: 1061.2.092)

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Richtplanrelevanz ▪ Keine Flächenbeanspruchung | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung |
|---|--|

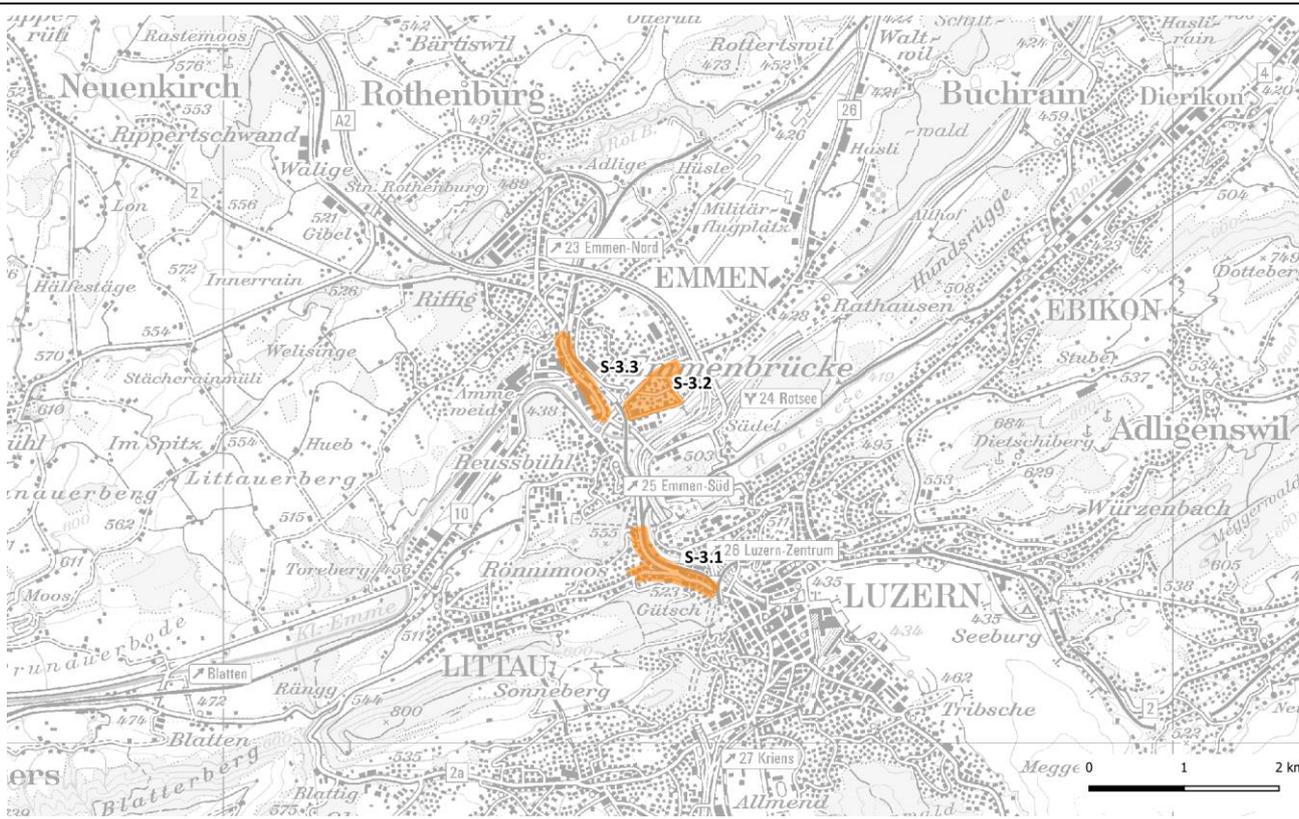
Bemerkungen

--

S-3

Schlüsselareale Sanierungsgebiete

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Generation: SI-5.7	1061.2.150	Daueraufgabe
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: Nr. S-3.1 bis S-3.4	1061.3.147 – 1061.3.150	Daueraufgabe



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Sanierungsgebiete weisen in der Regel eine sanierungsbedürftige Bausubstanz sowie grössere Defizite bei den Aussenräumen auf und liegen oft an lärm- und luftbelasteten Verkehrsachsen. Die Sanierung und Aufwertung dieser Gebiete ist von überkommunalem Interesse. Sanierungen sind unter Federführung oder mit Unterstützung der Gemeinden sukzessive so umzusetzen, dass die Wohnqualität erhöht sowie der preisgünstige und bedürfnisgerechte Wohnbau gefördert wird.

Massnahmen

Nachfolgend sind einerseits die Zweckmässigkeit des Massnahmenpakets «Schlüsselareale Sanierungsgebiete» und andererseits die verschiedenen Massnahmenblätter zu den Schlüsselarealen aufgeführt.

Zweckmässigkeit

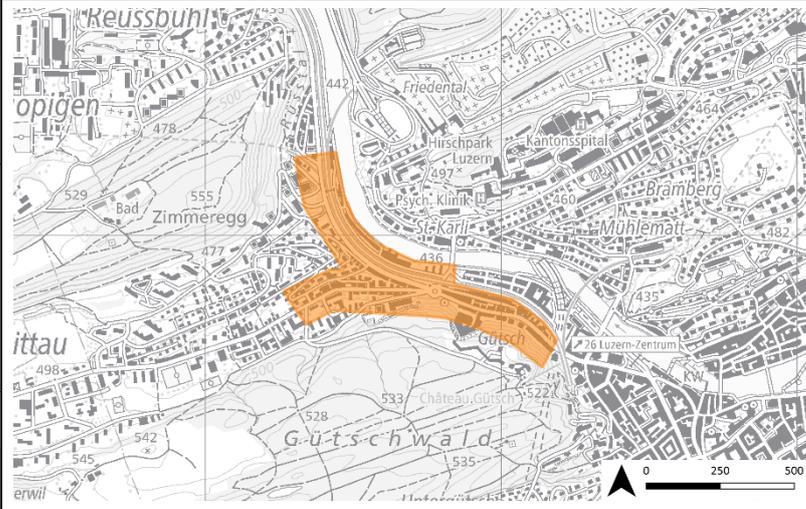
Bezug zum Zukunftsbild	▪ Kernraum und Kernergänzungsraum mit hoher Dichte und hochstehende städtebauliche Strukturen
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Gebiete mit erheblichem Sanierungs-/Aufwertungsbedarf
Bezug zu den Teilstrategien	▪ S-1 «Schlüsselareale vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen»: sanieren / erneuern
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	Koordination mit <ul style="list-style-type: none">▪ S-1 «Kommunale Aufgaben gemäss übergeordneten Planungsgrundlagen»▪ S-2 «Schlüsselareale Aufwertung Ortskerne / zentrumsnahe Gebiete»▪ S-4 «Schlüsselareale Transformationsgebiete»▪ S-6 «Gebiets- und Arbeitszonenmanagement in Zentren, Entwicklungsschwerpunkten und regionalen Arbeitsplatzgebieten»▪ S-7 «Verkehrsintensive und -relevante Einrichtungen / Abstimmung Siedlung&Verkehr»

S-3.1 Luzern, Bern-/Baselstrasse inkl. Fluhmühle **B-Horizont**

Generationenkohärenz: S-3.2 (AP LU 3G)

- Merkmale**
- Heutige Zone: Vorwiegend Wohn- und Arbeitszone sowie Zentrumszone
 - Heutige Nutzung: Wohnen, Arbeiten und diverse publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen
 - Schwerpunkt Realisierung:

2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031
-------------	-------------	--------



Kurzbeschreibung

Das Gebiet um die Basel- und Bernstrasse nimmt innerhalb der Stadt Luzern eine besondere Stellung ein. Es liegt an der Peripherie der Innenstadt zwischen Reuss und Güttschwald. Stadträumlich geprägt ist es zudem durch die Kantonsstrassen Basel- und Bernstrasse, der spezifischen topografischen Lage durch Reussufer und Güttschwald sowie den auf einem Damm höher gelegenen Bahngleisen.

Aufgrund der vergleichsweise günstigen Mieten und mit einer relativ hohen Mieterfluktuation stellt es eine Art Eingangspforte für viele Neuzuziehende in der Stadt Luzern dar und gilt als «Multikulti-Quartier». Seinen Charakter verdankt das Quartier unter anderem der kleinteiligen Nutzungsdurchmischung mit diversen Nischen für Gewerbe, Kultur, selbständig Erwerbende und Kunstschaffende.

Nicht nur in Bezug auf den Substanzerhalt besteht Handlungsbedarf, auch lärmtechnische und energetische Sanierungen drängen sich auf. Die beiden Kantonsstrassen Basel- und Bernstrasse weisen ein hohes Verkehrsaufkommen mit entsprechender Belastung für die ansässige Bevölkerung auf. Der Kreuzstutz mit seiner Wirkung als Flaschenhals gilt dabei als eine der neuralgischen Problemstellen im Luzerner Verkehrssystem. Neben diesen Herausforderungen sind derzeit mehrere nationale und kantonale Grossinfrastrukturprojekte (Bypass und Reussportbrücke, ehem. «Spange Nord») mit möglichen Auswirkungen auf das Quartier Basel- und Bernstrasse in Planung.

Planungsstand / Grundlagen	Nächste Schritte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Quartierentwicklungskonzept (2011) und städtebauliches Leitbild (2014) ▪ BBP Lindenstrasse (öffentliche Auflage 2019) ▪ Städtebauliche Entwicklungsstudie Basel- und Bernstrasse (2019) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beginn Realisierung: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kantonsstrasse K13 (Bauarbeiten bis 2021) ▪ Umgestaltung Lindenstrasse (Fluhmühle) (Bauarbeiten 2022) ▪ Sanierung Baselstrasse (Bauarbeiten voraussichtlich 2023-2024) ▪ Ersatz SBB Brücken (St. Karli-Brücke Herbst 2020, Gütsch Frühjahr 2021) ▪ Bebauungsplan B 141.1 in Erarbeitung ▪ Erneuerung Fluhmühle-Passarelle (Verbindung Fluhmühlequartier-Naherholung Reuss) Mit der Anpassung wird eine behindertengerechte Nutzung sichergestellt und die Benutzbarkeit für Velofahrende ermöglicht. (Realisierung 2021)

Zuständigkeiten

- Federführung: Stadt Luzern
- Beteiligte: Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Bei den «Schlüsselarealen Sanierungsgebiete» steht der Aufwertungsaspekt und nicht zusätzliche Einwohner und Arbeitsplätze im Vordergrund.

- Koordination / Abstimmung / Abhängigkeiten:
 - Die Mobilitätsanalyse (2018) für das Raumentwicklungskonzept und die Mobilitätsstrategie weisen den Bereich Kreuzstutz und Kasernenplatz als neuralgische Stelle aus.
 - Betriebs- und Gestaltungskonzept Lindenstrasse (2019)
 - Neuer Quartierpark (voraussichtlich 2022)
 - Betriebs- und Gestaltungskonzept Luzerner- und Bernstrasse (2019–2020)
 - Kantonsstrassenprojekt (und Leitungsprojekt) Baselstrasse inkl. Anpassung und Überprüfung der Bushaltekanten (frühestens ab 2020)
 - Verbesserung der Velo- und Fussgängerverbindungen Bruchstrasse–St.-Karli-Brücke
 - Begegnungszonenbegehren Sentimatt und Dammdurchbruch Lädeliplatz

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Richtplanrelevanz
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung
- Keine Flächenbeanspruchung

Bemerkungen

- Die Entwicklungen an der Basel- und Bernstrasse hängen mit der Strassenraumgestaltung zusammen. Mit B+A 12/2017 wird der Stadtrat vom Parlament beauftragt, sich für Tempo 30 auf der Baselstrasse einzusetzen.

S-3.2 Emmen, Meierhöfli		B-Horizont
Generationenkohärenz: S-3.3 (AP LU 3G)		
Merkmale		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Primär Wohnzone ▪ Heutige Nutzung: Wohnen / Gewerbe / Dienstleistungen ▪ Testplanung Seetalstrasse/Meierhöfli (Ende 2021), (Gesamtverkehrssystem Seetalstrasse) 		
Schwerpunkt Realisierung:		
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031
Kurzbeschreibung		
<p>Im Meierhöfli besteht ein beachtlicher Anteil an (Wohn)Gebäuden, welche in die Jahre gekommen sind. Mehrere dieser Gebäude weisen erheblichen Sanierungsbedarf und die Freiräume Aufwertungsbedarf auf.</p> <p>Das Meierhöfli soll sich gemäss Städtebaulichem Gesamtkonzept 2019 zu einem urbanen Quartier mit hoher Dichte entwickeln.</p>		
Planungsstand / Grundlagen		Nächste Schritte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Quartierentwicklung Meierhöfli: Analyse, Szenarien, Thesen (2017) ▪ Städtebauliches Gesamtkonzept Emmen (2019) 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ortsplanungsrevision (planungsrechtliche Umsetzung) ▪ Arealentwicklungen ▪ Baubeginn: ca. ab 2030
Zuständigkeiten		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Emmen 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beteiligte: Grundeigentümer
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Bei den «Schlüsselarealen Sanierungsgebiete» steht der Aufwertungsaspekt und nicht zusätzliche Einwohner und Arbeitsplätze im Vordergrund. ▪ Koordination / Abstimmung / Abhängigkeiten: Koordination mit der Umgestaltung der Seetalstrasse (K16); Korridorstudie vif/Gemeinde Emmen 		
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Richtplanrelevanz ▪ Keine Flächenbeanspruchung 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung
Bemerkungen		
--		

S-3.3 Emmen, Gerliswilstrasse **B-Horizont**

Generationenkohärenz: S-3.4 (AP LU 3G)

<p>Merkmale</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: primär Kernzone ▪ Heutige Nutzung: Vorwiegend Wohnnutzungen, aber auch Arbeitsnutzungen (Einkauf, Dienstleistungen usw.) ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%; border: 1px solid black; text-align: center;">2024 - 2027</td> <td style="width: 33%; border: 1px solid black; text-align: center;">2028 - 2031</td> <td style="width: 33%; border: 1px solid black; text-align: center;">> 2031</td> </tr> </table> 	2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031	
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031		

Kurzbeschreibung

Die Achse Seetalplatz bis Sonnenplatz soll gemäss Städtebaulichem Gesamtkonzept 2019 zu einem Zentrumsort mit hoher Dichte entwickelt werden.

Planungsstand / Grundlagen	Nächste Schritte
----------------------------	------------------

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Städtebaulichem Gesamtkonzept Emmen (2019) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ortsplanungsrevision (planungsrechtliche Umsetzung) ▪ Arealentwicklungen (u.a. Emmenbaum Nord) ▪ Beginn punktuelle Realisierungen: ca. ab 2030 |
|--|--|

Zuständigkeiten

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Emmen | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beteiligte: Grundeigentümer |
|--|---|

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Bei den «Schlüsselarealen Sanierungsgebiete» steht der Aufwertungsaspekt und nicht zusätzliche Einwohner und Arbeitsplätze im Vordergrund.
- Koordination / Abstimmung / Abhängigkeiten: Koordination mit der Umgestaltung der Gerliswilstrasse (K13)

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Richtplanrelevanz ▪ keine Flächenbeanspruchung | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung |
|---|--|

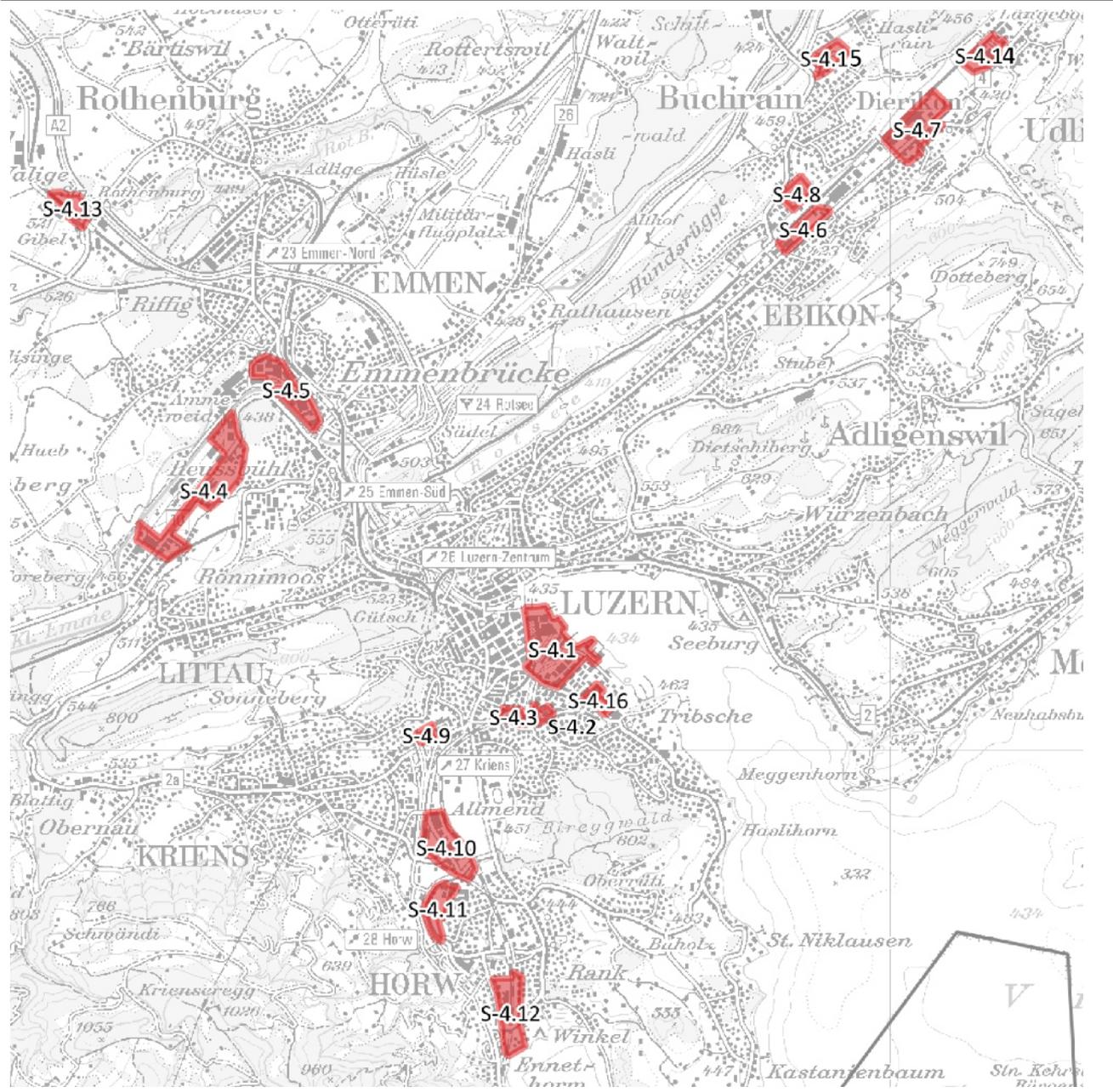
Bemerkungen

--

S-4

Schlüsselareale Transformationsgebiete

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP (teilweise)	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Generation: Nr. SI-5.3 - 5.4, SI-5.9, SI-5.11 - 5.12	1061.2.146/147/152/154/155	Daueraufgabe
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: Nr. S-4.1 bis S-4.13	1061.3.151 – 1061.3.163	Daueraufgabe



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Innerhalb der Agglomeration Luzern gibt es diverse Areale, welche gut mit dem ÖV gut erschlossenen, jedoch Defizite in der Nutzungsstruktur aufweisen oder unternutzt sind. Im Hinblick auf die verstärkte Siedlungsentwicklung nach innen sind diese Potenziale vermehrt und sukzessive zu nutzen. Aufgrund ihrer ortsplanerisch bedeutenden Lage ist bei der Umnutzung grösstmögliche Sorgfalt betreffend den städtebaulichen, gestalterischen, verkehrlichen und sozialen Aspekten beizumessen. Insbesondere ist der Abstimmung von Siedlung und Verkehr, den gewachsenen Strukturen und einer attraktiven Frei- und Aussenraumqualität Rechnung zu tragen.

Massnahmen

Die Massnahmenblätter zu den verschiedenen Schlüsselarealen «Transformationsgebiete» sind nachfolgend aufgeführt.

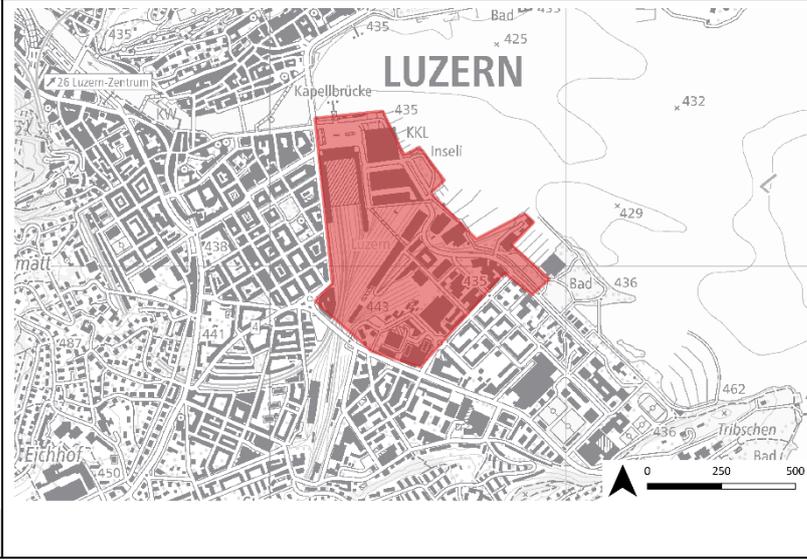
Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	▪ Kernraum und Kernergänzungsraum mit hoher Dichte und hochstehende städtebauliche Strukturen
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Gebiete mit Defiziten in der Nutzungsstruktur und Dichte
Bezug zu den Teilstrategien	▪ S-1 «Schlüsselareale vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen»: transformieren
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	Koordination mit ▪ S-1 «Kommunale Aufgaben gemäss übergeordneten Planungsgrundlagen» ▪ S-2 «Schlüsselareale Aufwertung Ortskerne / zentrumsnahe Gebiete» ▪ S-3 «Schlüsselareale Sanierungsgebiete» ▪ S-6 «Gebiets- und Arbeitszonenmanagement in Zentren, Entwicklungsschwerpunkten und regionalen Arbeitsplatzgebieten» ▪ S-7 «Verkehrsintensive und -relevante Einrichtungen / Abstimmung Siedlung&Verkehr» ▪ GV-2 «Mobilitätsmanagement»

S-4.1 Luzern, ESP Bahnhof inkl. Gleisfeld und Rösslimatt **A-/längerfristiger Horizont**

Generationenkohärenz: S-4.1 (AP LU 3G)

- Merkmale**
- Heutige Zone: Arbeitszone
 - Heutige Nutzung: Gleisfeld und Gewerbe
 - Vorgesehene Nutzung: Bildung (HSLU), Dienstleistung und Gewerbe (1. Etappe)
 - 2. Etappe noch offen
 - Grösse: ca. 37 ha
 - ÖV-Güteklasse: A/B
 - Potenzial E: – (reine AZ)
 - Potenzial AP: noch offen
 - Schwerpunkt Realisierung:
- | | | |
|-------------|-------------|--------|
| 2024 - 2027 | 2028 - 2031 | > 2031 |
|-------------|-------------|--------|



Kurzbeschreibung

Im ESP Bahnhof Luzern besteht grosses Transformations- und Aufwertungspotenzial. Das Gebiet soll gemäss Raumentwicklungskonzept der Stadt Luzern (2018) zu einem urbanen Gebiet mit hoher städtebaulicher Qualität weiterentwickelt werden. Das Transformations- und Aufwertungspotenzial liegt kurz- bis mittelfristig im östlichen Teilgebiet. Die erste Etappe beinhaltet nebst dem Baufeld A für die Bildung auch die Baufelder B und C für die Wirtschaft (Büro und Dienstleistungen). Nach 2040 ist mit der Realisierung des Durchgangsbahnhofs die weitere Entwicklung der heutigen Gleisfelder vorgesehen. Dafür findet in einem ersten Schritt 2020 eine Testplanung statt. Deren Ergebnisse wurden im Februar 2021 veröffentlicht und danach einer breiten Mitwirkung unterzogen.

Planungsstand / Grundlagen	Nächste Schritte
----------------------------	------------------

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Studienauftrag Arealentwicklung Rösslimatt (2013) ▪ Gestaltungsplan G360 (2018) ▪ Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsraum 2040» (2020) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Baubewilligung für Gebäude «Perron» (Baufeld A) ▪ Konkurrenzverfahren für Baufelder B + C ▪ Beginn Realisierung: Ab 2022 |
|---|--|

Zuständigkeiten

- Federführung: Stadt Luzern
- Beteiligte: SBB, Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Bahnhof Luzern im Areal
- Koordination / Abstimmung / Abhängigkeiten: Koordination mit
 - Testplanung linkes Seeufer (2019/2020)
 - Verbesserungen der Veloverbindungen (u. a. Verlängerung Freigleis)

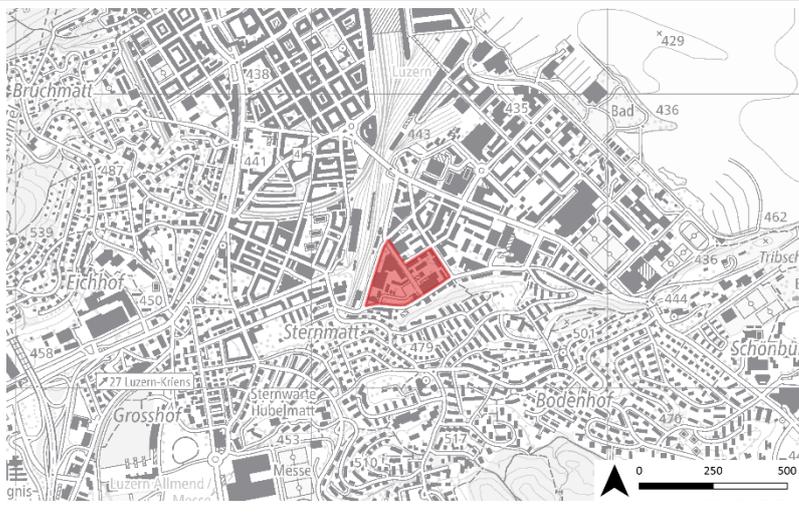
Die Mobilitätsanalyse (2018) für das Raumentwicklungskonzept und die Mobilitätsstrategie weisen das Gleisfeld aufgrund der Trennwirkung als neuralgische Stelle aus.

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Kantonaler ESP Luzern Bahnhof
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung
- Keine Flächenbeanspruchung

Bemerkungen

--

S-4.2 Luzern, Areal Industriestrasse/ewl		A-Horizont			
Generationenkohärenz: S-4.2 (AP LU 3G)					
Merkmale					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Wohn- und Arbeitszone ▪ Heutige Nutzung: Wohn- und Gewerbenutzung ▪ Vorgesehene Nutzung: Mischnutzung ▪ Grösse: ca. 3 ha ▪ ÖV-Güteklasse: A/B ▪ Potenzial E: 390 ▪ Potenzial AP: 130 ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1" style="margin-left: 20px; width: 100%;"> <tr> <td style="padding: 2px;">2024 - 2027</td> <td style="padding: 2px;">2028 - 2031</td> <td style="padding: 2px;">> 2031</td> </tr> </table> 			2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031			
					
Kurzbeschreibung					
<p>Das Gebiet war ursprünglich gewerblich-industriell genutzt. Mit der Abgabe des Grundstücks Industriestrasse im Bau-recht an fünf Wohnbaugenossenschaften wurden von Seiten Stadt Luzern die Voraussetzungen für eine durmischte ur-bane Bebauung geschaffen (Erstellung und Betrieb als 2000-Watt-Areal). Auf der südwestlichen Seite der Industriestrasse soll auf dem ewl-Stammareal ebenfalls eine Überbauung entstehen, was den Charakter des Gebiets ebenfalls verändern wird. Der heute unterirdisch geführte Allmendlibach entlang der Industriestrasse soll zudem auf einer Länge von 180 m frei gelegt und als wertvolles Element in die Freiraumgestaltung eingeflochten werden. Diese Bachöffnung schafft gegen-über heute einen deutlichen ökologischen Mehrwert.</p>					
Planungsstand / Grundlagen		Nächste Schritte			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projektwettbewerbe Industriestrasse und ewl-Areal (2018 bzw. 2019) ▪ BZO-Teilrevision Stadtteil Luzern (öffentliche Auflage 2019) ▪ Vorprojekt ewl-Areal (2019 – 2020) 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestaltungsplan ewl-Areal (2020 – 2021) ▪ Vorprojekt und Gestaltungsplan Areal Industriestrasse (2020 – 2021) ▪ Beginn Realisierung: voraussichtlich 2023 und in zwei Etappen (bis 2025) 			
Zuständigkeiten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Stadt Luzern 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beteiligte: Kooperation Industriestrasse Luzern (KIL), abl allgemeine baugenossenschaft, ewl 			
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Das Areal ist mit dem ÖV sehr gut erschlossen. Der Teil Industriestrasse wird als autoarmes Areal ausgestaltet. ▪ Koordination / Abstimmung / Abhängigkeiten: Koordination mit <ul style="list-style-type: none"> ▪ Strassenprojekt Industriestrasse im Zusammenhang mit den Bebauungen ▪ Verbesserungen der Veloverbindungen (u. a. Verlängerung Freigleis) 					
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Richtplanrelevanz ▪ Keine Flächenbeanspruchung 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung 			

Bemerkungen

- Das städtische Areal an der Industriestrasse wurde 2016 der Kooperation Industriestrasse Luzern (KIL), einem Zusammenschluss aus fünf Genossenschaften, im Baurecht abgegeben. Zielbild ist ein durchmischtes Quartier für Wohnen, Arbeiten und Kultur.
- Terminplan ist abhängig von BZO-Teilrevision und allfälligen Einsprachen.

S-4.3 Luzern, Areal Steghof		A-/längerfristiger Horizont			
Generationenkohärenz: S-4.3 (AP LU 3G)					
<p>Merkmale</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Wohn- und Arbeitszone ▪ Heutige Nutzung: Fokus auf Arbeiten ▪ Vorgesehene Nutzung: Mischnutzung ▪ Grösse: Verschiedene Grundstücke betroffen, Perimetergrenze noch unklar ▪ ÖV-Gütekategorie: B ▪ Potenzial E: 800 ▪ Potenzial AP: Langfristig mit Haltestelle Steghof sehr hoch (v.a. Büro u. Gewerbe) ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">2024 - 2027</td> <td style="background-color: #cccccc;">2028 - 2031</td> <td style="background-color: #cccccc;">> 2031</td> </tr> </table>	2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031		
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031			
Kurzbeschreibung					
<p>Mit dem Umzug der Feuerwehr voraussichtlich Ende 2025 auf das ewl-Stammareal wird das Gebiet frei für eine neue Nutzung. Die Arealentwicklung soll v.a. einen Beitrag zur Stärkung des Quartierzentrums mit publikumsorientierten Nutzungen, einem Quartierplatz und Freiraum entlang der Fuss-/Veloverkehrsachse leisten.</p>					
Planungsstand / Grundlagen		Nächste Schritte			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projektwettbewerb ewl Stammareal (2019) ▪ BZO-Teilrevision Stadtteil Luzern: ewl Stammareal und Biregg/Kleinmatt (2020) ▪ Gestaltungsplan Biregg/Kleinmatt (2020) 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beginn Realisierung: ab 2026 			
Zuständigkeiten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Stadt Luzern 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beteiligte: Grundeigentümer 			
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Das Areal ist mit dem ÖV gut erschlossen. ▪ Koordination / Abstimmung / Abhängigkeiten: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Strassenprojekt Industriestrasse ▪ Quartierzentrum Steghof ▪ Verbesserungen der Veloverbindungen (u. a. Verlängerung Freigleis); bereits realisierter Veloweg (Freigleis), Erweiterung als Fuss- und Veloweg über das Gleisfeld (Machbarkeitsstudie, 2019) ▪ S-Bahnhaltestelle Steghof (Machbarkeitsstudie 2019) 					
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Richtplanrelevanz ▪ Keine Flächenbeanspruchung 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung 			
Bemerkungen					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Entwicklung des Steghof-Areals westlich der Gleise steht in Abhängigkeit vom Durchgangsbahnhof und von den Abklärungen, welche aktuell im Rahmen des Vorprojekts getroffen werden. ▪ Der Wegzug der Feuerwehr und damit die Arealentwicklung Biregg/Kleinmatt hängen von der Entwicklung auf dem ewl-Stammgrundstück ab (Teilrevision BZO und allfällige Einsprachen). 					

S-4.4 Luzern, Arbeitszone Littauerboden **Längerfristiger Horizont**

Generationenkohärenz: S-4.4 (AP LU 3G)

<p>Merkmale</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Arbeitszone ▪ Heutige Nutzung: Arbeitsnutzungen ▪ Vorgesehene Nutzung: ca. 100% Arbeiten ▪ Grösse: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 160'171 m² (Staldenhof) ▪ 61'324 m² (Bodenhof) ▪ ÖV-Güteklasse: Primär D ▪ Potenzial E: - ▪ Potenzial AP: Grundstück Schachenhof 1: + ca. 2'000 AP ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%; text-align: center;">2024 - 2027</td> <td style="width: 33%; text-align: center;">2028 - 2031</td> <td style="width: 33%; text-align: center;">> 2031</td> </tr> </table> 	2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031	
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031		

Kurzbeschreibung

Die grössten Arbeitszonenreserven der Stadt Luzern befinden sich im Littauerboden. Aufgrund der schlechten ÖV-Erschliessung und der Einschränkungen durch die Strassenkapazitäten steht die Entwicklung der Areale vor grösseren Herausforderungen.

Planungsstand / Grundlagen	Nächste Schritte
----------------------------	------------------

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Raumentwicklungskonzept (2018) ▪ Gestaltungsplan Schachenhof Businesspark Luzern (2019f) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beginn Realisierung: Schwerpunktmässig nach 2030 |
|---|--|

Zuständigkeiten

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Stadt Luzern | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beteiligte: Grundeigentümer |
|--|---|

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Siehe unten.
- Koordination / Abstimmung / Abhängigkeiten:
 - Verbesserung ÖV sowie FVV-Erschliessung
 - BP für Kantonsstrassen: Abschnitt Rothenkurve im Bau, Abschnitt Staldenhof im Topf C
 - S-Bahn-Station Ruopigen wird im Nachgang zum Vorprojekt Durchgangsbahnhof geprüft (ab 2022)

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kantonaler ESP Luzern Nord ▪ Keine Flächenbeanspruchung | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung |
|--|--|

Bemerkungen

- Die Arbeiten zum Raumentwicklungskonzept 2018 haben gezeigt, dass die Zeit für eine grössere Entwicklung im Littauerboden noch nicht reif ist und in einem ersten Schritt die Erreichbarkeit insbesondere mit dem ÖV verbessert werden muss.
- Ob das ganze Areal auch langfristig ausschliesslich für die Arbeitsnutzung dient oder ob allenfalls einzelne Bereiche – z.B. im südlichen Bereich in der Nähe des Bahnhofs Littau – auch für andere Nutzungen vorgesehen werden können bleibt bis auf weiteres offen.

S-4.5 Emmen, Viscosistadt–Emmenweid		B-Horizont			
Generationenkohärenz: S-4.5 (AP LU 3G)					
Merkmale <ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Kernzone, Arbeitszone ▪ Heutige Nutzung: Vorwiegend Arbeitsnutzungen, aber auch Wohnen ▪ Vorgesehene Nutzung: Beibehaltung der bestehenden Nutzungen. Definitive Festlegung im Rahmen der laufenden OPR. ▪ Grösse: 20 ha ▪ ÖV-Güteklasse: Primär A ▪ Potenzial E: Wird im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision eruiert. ▪ Potenzial AP: Viscosistadt max. 1'500 AP ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1" style="margin-left: 20px; width: 100%;"> <tr> <td style="width: 33%;">2024 - 2027</td> <td style="width: 33%;">2028 - 2031</td> <td style="width: 33%;">> 2031</td> </tr> </table> 		2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031	
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031			
Kurzbeschreibung <p>Das Schlüsselareal soll in kleinen Schritten von einem Industriegebiet zu einem vielfältigen Stadtquartier entwickelt werden. Zwischen 2016 und 2019 ist bereits die Hochschule Luzern – Design & Kunst auf das Areal gezogen. Dadurch entstand ein Austausch zwischen Industrie, Gewerbe und Kreativwirtschaft. Diese Mischung macht den besonderen Charakter dieses Areals aus. Dieser Weg soll auch in den nächsten Jahren weiterverfolgt werden. So soll ein lebendiges Quartier heranwachsen. In Zukunft sollen am Ufer der Kleinen Emme zudem auch neue Wohnungen entstehen. Entlang der kleinen Emme wurde bereits ein naturnaher Park erstellt, der für die Öffentlichkeit zugänglich ist.</p>					
Planungsstand / Grundlagen <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bebauungsplan Viscosistadt (2016) ▪ Bebauungsplan Seetalplatz A4/A5 (2017) Projekt "4Viertel" genehmigt ▪ Bebauungsplan A1: WB läuft (Realisierung 2025) ▪ Bebauungsplan A2: WB entschieden ▪ Bebauungsplan B1/B2: Umsetzung offen ▪ Städtebauliches Gesamtkonzept Emmen (2019) 		Nächste Schritte <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ortsplanungsrevision (planungsrechtliche Umsetzung) ▪ Beginn Realisierung: schwerpunktmässig ab ca. 2030, Projekt «4Viertel» ab 2020/2021 			
Zuständigkeiten <ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Emmen ▪ Beteiligte: Viscosistadt AG, weitere Grundeigentümer 					
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Maximal zulässiges Verkehrsaufkommen im BBP Viscosistadt definiert ▪ Koordination / Abstimmung / Abhängigkeiten: Koordination mit der Umgestaltung der Gerliswilstrasse (K13) 					
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kantonaler ESP Luzern Nord ▪ Keine Flächenbeanspruchung ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung 					
Bemerkungen					

S-4.6 Ebikon, Areal MParc – Schindler **B-Horizont**

Generationenkohärenz: S-4.6 (AP LU 3G)

- Merkmale**
- Heutige Zone: Gewerbezone 2
 - Heutige Nutzung: Arbeitsnutzungen
 - Vorgesehene Nutzung: urbane Entwicklung
 - Grösse: ca. 10 ha
 - ÖV-Güteklasse: Primär A
 - Potenzial E: ca. 1'200 (Schätzung rawi)
 - Potenzial AP: ca. 1'200 (Schätzung rawi)
 - Bebauungsplan auf M-Park-Areal von Bevölkerung abgelehnt. Weiteres Vorgehen offen.
 - Schwerpunkt Realisierung:

2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031
-------------	-------------	--------



Kurzbeschreibung

Weiterentwicklung des Gebiets zwischen Areal MParc und Schindler in Ebikon.

Planungsstand / Grundlagen **Nächste Schritte**

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Teilzonenplanrevision u. Bebauungsplan Weichle im 1. Q. 2019 von Stimmvolk abgelehnt | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Festlegung im Zonenplan 2022 ▪ Beginn Realisierung: ca. ab 2030 |
|--|--|

Zuständigkeiten

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Ebikon | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beteiligte: Grundeigentümer |
|---|---|

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Im Einzugsbereich der S-Bahnhaltestelle Ebikon
- Koordination / Abstimmung / Abhängigkeiten: --

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kantonaler ESP Rontal ▪ Keine Flächenbeanspruchung | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung |
|---|--|

Bemerkungen

- Der negative Volksentscheid von 2019 betrifft nur den südwestlichen Teil des Areals (ca. ein Viertel des gesamten Areals). Auf dem Areal MParc – Schindler ist die weitere Nutzung noch sehr offen.

S-4.7 Dierikon, Migros / Komax / Zentrum Dierikon **B-Horizont**

Generationenkohärenz: S-4.7 (AP LU 3G)

<p>Merkmale</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Arbeitszone ▪ Heutige Nutzung: Arbeits- und Wohnnutzungen ▪ Vorgesehene Nutzung: Arbeits- und Wohnnutzungen ▪ Grösse: ca. 24 ha ▪ ÖV-Güteklasse: B/C/D ▪ Potenzial E: noch offen ▪ Potenzial AP: noch offen ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid gray; padding: 2px;">2024 - 2027</td> <td style="border: 1px solid gray; padding: 2px;">2028 - 2031</td> <td style="border: 1px solid gray; padding: 2px;">> 2031</td> </tr> </table> 	2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031	
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031		

Kurzbeschreibung

Auf diesem Areal soll die weitere Entwicklung im Bereich Mischnutzung und Wohnnutzung auf der Südseite der Kantonstrasse erfolgen, in unmittelbarer Nähe zur bereits existierenden Siedlungsstruktur des Dorfes.

Planungsstand / Grundlagen **Nächste Schritte**

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ablehnung des Bebauungsplans Rontalzentrum (westlicher Teil zwischen Bahnlinie und Kantonsstrasse) durch das Stimmvolk (2019) ▪ Erarbeitung Masterplan südlich der Kantonstrasse als Grundlage für die Transformation von Arbeits- zu Mischnutzung | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Umzonung Gebiet «Zentralstrasse» (südlich der Kantonstrasse) in Mischzone mit Bebauungsplanpflicht ▪ Beginn Realisierung: Schwerpunktmässig ab 2030 |
|---|--|

Zuständigkeiten

- | | |
|-----------------------------------|-------------------------------|
| ▪ Federführung: Gemeinde Dierikon | ▪ Beteiligte: Grundeigentümer |
|-----------------------------------|-------------------------------|

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

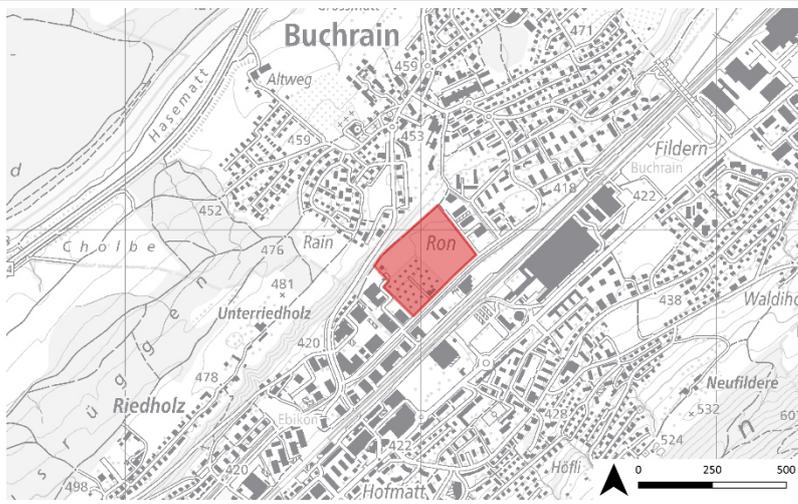
- Verkehrliche Kapazitäten: Basierend auf dem Gesamtverkehrskonzept LuzernOst (2018) und darauf abgestimmte Instrumente (Kommunales Parkplatzreglement, Bebauungsplan) wird bei neuen Nutzungen für die erforderliche mengenmässige Lenkung der Fahrten des motorisierten Verkehrs ein lenkungswirksames Mobilitätskonzept zu erarbeiten sein.
- Koordination / Abstimmung / Abhängigkeiten: --

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- | | |
|------------------------------|--|
| ▪ Kantonaler ESP Rontal | ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung |
| ▪ Keine Flächenbeanspruchung | |

Bemerkungen

--

S-4.8 Buchrain, Ronmatt		B-Horizont			
Generationenkohärenz: S-4.8 (AP LU 3G)					
Merkmale					
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: primär Arbeitszone A ▪ Heutige Nutzung: Landwirtschaft, Freizeit, Familiengärten ▪ Vorgesehene Nutzung: Wohnen / Dienstleistung ▪ Grösse: ca. 6.5 ha ▪ ÖV-Güteklasse: B ▪ Potenzial E: 800 – 1'000 (Schätzung) ▪ Potenzial AP: 50 – 100 (Schätzung) ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1" style="margin-left: 20px; width: 100%;"> <tr> <td style="background-color: #eee;">2024 - 2027</td> <td style="background-color: #eee;">2028 - 2031</td> <td style="background-color: #eee;">> 2031</td> </tr> </table> 		2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031			
Kurzbeschreibung					
<p>Das Gebiet An der Ron ist aktuell der Arbeitszone A (ES III) sowie der Zone für Sport- und Freizeitanlagen I zugewiesen. Das Areal wird neu in eine Wohn- und Dienstleistungszone umgezont und für diese eine Bebauungsplanpflicht festgelegt. Die Wohn- und Dienstleistungszone soll Wohnen und Arbeitsnutzungen mit hoher Qualität vorbehalten sein und auf Basis eines einheitlichen Konzepts realisiert werden.</p>					
Planungsstand / Grundlagen		Nächste Schritte			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siedlungsleitbild (2017) ▪ Ortsplanungsrevision (Vorprüfung) 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bebauungsplan ▪ Beginn Realisierung: noch offen 			
Zuständigkeiten					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Buchrain 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beteiligte: Grundeigentümer 			
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Areal gut bis sehr gut mit dem ÖV erschlossen ▪ Koordination / Abstimmung / Abhängigkeiten: Verbesserung ÖV-Anbindung 					
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung					
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Teil des kantonalen ESP Rontal ▪ Keine Flächenbeanspruchung ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung 					
Bemerkungen					
<p>Bebauungsplanpflichtgebiet «An der Ron»: Mit einer Bebauungsplanpflicht wird gesichert, dass Wohnen und Arbeitsnutzungen mit hoher Qualität auf Basis eines einheitlichen Konzepts realisiert werden. Hierfür wird auch ein Konkurrenzverfahren verlangt. Im Bebauungsplan sind vielfältigen Aspekten – u.a. einer angemessenen Berücksichtigung oder einem angemessenen Ersatz der Familiengärten, der Festlegung des Verhältnisses zwischen Wohnen und Arbeitsnutzungen – Rechnung zu tragen.</p>					

S-4.9 Kriens (Luzern), Eichhof – Anschluss A2 – Luzernerstrasse **A-/langfrist. Horizont**

Generationenkohärenz: S-4.9 (AP LU 3G)

<p>Merkmale</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Wohn- und Arbeitszone Eichhof ▪ Heutige Nutzung: Brachliegende Fläche ▪ Vorgesehene Nutzung: Anteil Wohnen: ca. 70%, Anteil Arbeiten: ca. 30% ▪ Grösse: 2.9 ha ▪ ÖV-Güteklasse: A ▪ Potenzial E: 600 ▪ Potenzial AP: 500 ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid gray; padding: 2px;">2024 - 2027</td> <td style="border: 1px solid gray; padding: 2px;">2028 - 2031</td> <td style="border: 1px solid gray; padding: 2px;">> 2031</td> </tr> </table> 	2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031	
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031		

Kurzbeschreibung

Das Gebiet zwischen der Brauerei Eichhof und der Autobahneinfahrt Luzern Süd (Parz. Nrn. 3, 2993, 2994) liegt heute grösstenteils brach. In diesem Gebiet soll künftig Wohnen, Studieren und Arbeiten möglich sein. Das Projekt Eichhof West sieht eine Bebauung für Wohnen sowie Raum für Dienstleistungsbetriebe und Bildungseinrichtungen vor.

Planungsstand / Grundlagen	Nächste Schritte
----------------------------	------------------

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bebauungsplan Eichhof West (2018) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beginn Realisierung: 2021; Fertigstellung Bauprojekt Eichhof West (2025) ▪ Qualitätssicherndes Verfahren Eichhof Süd (2019) und anschliessend Sondernutzungsplanverfahren |
|---|--|

Zuständigkeiten

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Stadt Kriens | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beteiligte: Grundeigentümer |
|--|---|

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Areal mit dem ÖV sehr gut erschlossen; gemäss Regelwerk LuzernSüd (2021) ist bei neuen Nutzungen für die erforderliche mengenmässige Lenkung der Fahrten des motorisierten Verkehrs ein lenkungswirksames Mobilitätskonzept zu erarbeiten.
- Koordination / Abstimmung / Abhängigkeiten: Koordination mit ASTRA-Projekt Grossehofbrücke / Gesamtbybypass und Strassenprojekt Langsägestrasse der Stadt Kriens, Grundkonzept Verkehr LuzernSüd (GV-1.4 GVK LuzernSüd)

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kantonaler ESP Luzern Süd ▪ Keine Flächenbeanspruchung | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung |
|---|--|

Bemerkungen

- Auf der gegenüberliegenden Seite des Eichhof-Areals bestehen auf dem Areal der REKAG/GWF/Schmid Immobilien an der Arsenalstrasse auf Boden der Stadt Kriens und Luzern Entwicklungsabsichten (Zustimmung der stadtluzerner Stimmberechtigten im November 2020 zur BZO-Anpassung.)
- Die weitere Entwicklung in diesem Gebiet ist auch beeinflusst von der konkreten Ausgestaltung des Projekts Bypass A2 (zeitlich, räumlich, immissionsmässig), vgl. auch nachfolgende Massnahme S-4.10.

S-4.10 Kriens, Nidfeld inkl. Mattenhof **A-Horizont**

Generationenkohärenz: S-4.10 (AP LU 3G)

<p>Merkmale</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Zentrumszone Mattenhof ▪ Heutige Nutzung: Gewerbe, Mischnutzung, brachliegende Fläche ▪ Vorgesehene Nutzung: Anteil Wohnen: ca. 70%, Anteil Arbeiten: ca. 30% ▪ Grösse: > 25 ha ▪ ÖV-Güteklasse: B/C ▪ Potenzial E: ca. 1'800 ▪ Potenzial AP: ca. 1'600 ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2024 - 2027</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2028 - 2031</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;">> 2031</td> </tr> </table> 	2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031	
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031		

Kurzbeschreibung

- Nidfeld: Auf dem gewerblich-industriell geprägten Areal Nidfeld entsteht ein neuer urbaner Lebensraum, indem gelebt, gearbeitet und flaniert wird. Ein Hochhaus gibt den Auftakt in das Transformationsgebiet LuzernSüd.
- Mattenhof I: Direkt am Bahnhofplatz gelegen entsteht ein urbaner Lebensraum mit einer Mischung aus Wohnungen, Büro- und Retailflächen, Gastrobetrieben und einem Hotel.
- Mattenhof II: Mit der Pilatus Arena entsteht in den nächsten Jahren eine moderne multifunktionale Sport- und Eventhalle in Kriens. Die neue Infrastruktur schliesst eine wichtige Lücke im regionalen, aber auch nationalen Hallenangebot. Die Hauptnutzung ist vorwiegend auf den Hallensport ausgelegt. Neben zwei Wohnhochhäusern sollen zusätzliche Dienstleistungs-, Verkaufs- und Büroflächen realisiert werden.
- Mattenhof III: Auf diesem Areal soll die Nutzung im Mattenhof I und Sternmatt ergänzt und so das Zentrum von LuzernSüd weiterentwickelt werden. Es soll - bezogen auf die Wohnnutzung - ein komplementäres Angebot geschaffen werden. Im Vordergrund stehen eher Kleinwohnungen, die auf die Arbeitswelt der künftigen urbanen Bebauung LuzernSüd und auf die nahe gelegene Hochschule in Horw ausgerichtet sind.
- Grundstück Nr. 4824: Auf dem Areal am Mattenplatz soll eine hochwertige Überbauung mit publikumsorientierten Nutzungen im Erdgeschoss und mehrheitlich Wohnen ab dem 1. Obergeschoss realisiert werden. Gestützt auf einen im Jahr 2017 durchgeführten Studienauftrag wurde seither das Richtprojekt und der Gestaltungsplan ausgearbeitet.

Planungsstand / Grundlagen	Nächste Schritte
-----------------------------------	-------------------------

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nidfeld: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bebauungsplan Nidfeld (2016) ▪ Baubewilligungsverfahren (2019/2020) ▪ Mattenhof I: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestaltungsplan Mattenhof I und Sternmatt (2012) ▪ Bauprojekt in Realisierung (Mattenhof I bereits fertiggestellt) ▪ Mattenhof II: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bebauungsplan Pilatus Arena in Bearbeitung (2019) ▪ Mattenhof III: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestaltungsplan in Bearbeitung (2019/2020) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nidfeld: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Realisierung bis 2025 ▪ Mattenhof I: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bezug der Gebäude 2020 ▪ Mattenhof II: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Genehmigung Bebauungsplan und Teilzonenplanänderung Pilatus Arena (2020) ▪ Anschliessend Bauprojekt ▪ Mattenhof III: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Genehmigung Gestaltungsplan (2020) ▪ Anschliessend Bauprojekt ▪ Grundstück Nr. 4824: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bauprojektierung
---	--

- Grundstück Nr. 4824:
 - Gestaltungsplan 2019

Zuständigkeiten

- Federführung: Stadt Kriens
- Beteiligte: Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Gemäss Regelwerk LuzernSüd (2021) ist bei neuen Nutzungen für die erforderliche mengenmässige Lenkung der Fahrten des motorisierten Verkehrs ein lenkungswirksames Mobilitätskonzept zu erarbeiten.
- Koordination / Abstimmung / Abhängigkeiten: Koordination mit Grundkonzept Verkehr LuzernSüd (GV-1.4 GVK LuzernSüd), Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept Arsenal-/Nidfeldstrasse (LV-1.3f, LV-1.3g 2G), Infrastruktur Bushub Kriens Mattenhof (ÖV-6.3b-3A) und Ringstrassenprojekt K19 des Kantons

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Kantonaler ESP Luzern Süd
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung
- Keine Flächenbeanspruchung

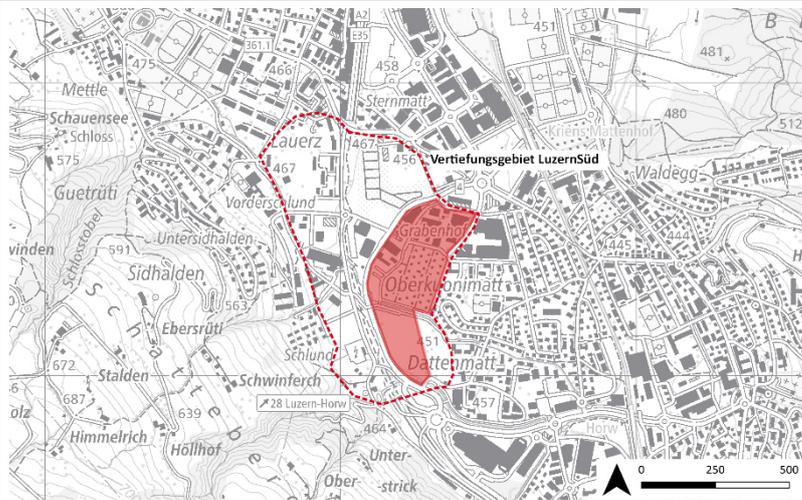
Bemerkungen

- Mattenhof III: Um auf Bedürfnisse und kommende Veränderungen reagieren zu können, soll im Rahmen des Gestaltungsplans eine möglichst hohe Flexibilität bezüglich des Nutzungsmixes gewährleistet werden, damit im Zeitpunkt des Baubewilligungsverfahrens Wohnungen durch Dienstleistungs- oder Büronutzungen ersetzt werden können.
- Bei den verschiedenen Planungen sind die Themen Freiraum und Verkehr zu behandeln.

S-4.11 Kriens, Schlund – Grabenhof – Hinterschlund **B-Horizont**
Generationenkohärenz: S-4.11 (AP LU 3G)

- Merkmale**
- Heutige Zone: Arbeitszone, Zone für Sport- und Freizeitanlagen
 - Heutige Nutzung: v.a. brachliegend mit Zwischennutzungen, Familiengärten
 - Vorgesehene Nutzung
 - Grabenhof: Anteil Wohnen: ca. 20-60%, Anteil Arbeiten: ca. 40-80%
 - Hinterschlund: Anteil Wohnen: ca. 0-30%, Anteil Arbeiten: ca. 70-100%
 - Grösse: 7.5 ha
 - ÖV-Güteklasse: B
 - Potenzial E: 800
 - Potenzial AP: 800
 - Schwerpunkt Realisierung:

2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031
-------------	-------------	--------



Kurzbeschreibung

Das Gebiet Grabenhof und Hinterschlund liegen im Vertiefungsgebiet IV LuzernSüd, das in ein urbanes, durchmischtes Gebiet transformiert werden soll und Gewerbestandorte gestärkt werden sollen.

Planungsstand / Grundlagen **Nächste Schritte**

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadträumliche Richtlinien LuzernSüd 2017 ▪ Sozialräumliches Entwicklungskonzept LuzernSüd mit Schulstandortevaluation (2019/2020) ▪ Regelwerk LuzernSüd mit regionalem Teilrichtplan und regionalem Konzept ▪ Absichtserklärung Stadt Kriens – Stadt Luzern 2020 abgeschlossen | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Machbarkeitsstudie: Start 2021 ▪ Überbauungskonzept ▪ Beginn Realisierung: offen |
|--|--|

Zuständigkeiten

- | | |
|------------------------------|-------------------------------|
| ▪ Federführung: Stadt Kriens | ▪ Beteiligte: Grundeigentümer |
|------------------------------|-------------------------------|

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Gemäss Regelwerk LuzernSüd (2021) ist bei neuen Nutzungen für die erforderliche mengenmässige Lenkung der Fahrten des motorisierten Verkehrs ein lenkungswirksames Mobilitätskonzept zu erarbeiten.
- Koordination / Abstimmung / Abhängigkeiten: --

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- | | |
|--------------------------------------|--|
| ▪ Teil des kantonalen ESP Luzern Süd | ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung |
| ▪ Keine Flächenbeanspruchung | |

Bemerkungen

- Für das Areal Grabenhof gelten gemäss stadträumlichen Richtlinien LuzernSüd spezielle Nutzungsvorschriften mit einem möglichen Schulstandort.

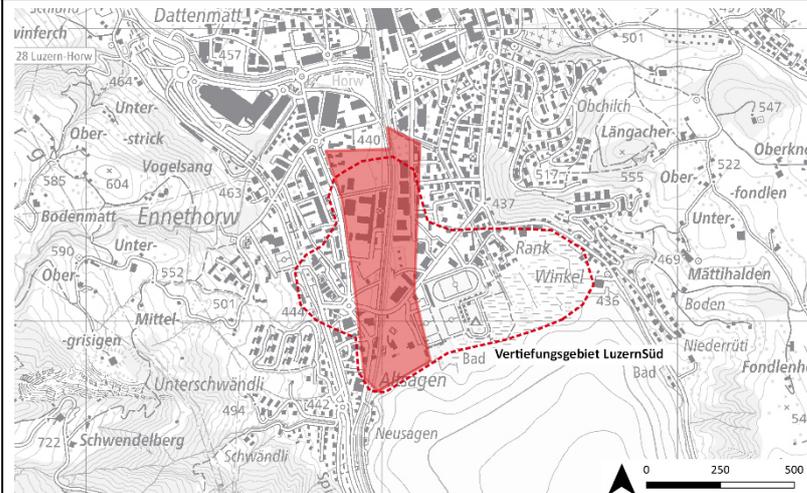
S-4.12 Horw, Horw See – HSLU (S-Bahnhaltestelle) A-Horizont

Generationenkohärenz: S-4.12 (AP LU 3G)

Merkmale

- Heutige Zone: Zone für öffentliche Zwecke, Wohnzone, Industriezone, Mischzone
- Heutige Nutzung: Hochschule Technik + Architektur, Wohnen, Industrie, Gewerbe
- Vorgesehene Nutzung: Hochschulcampus mit Integration der Pädagogischen Hochschule, Wohnen, Mischnutzung, Gewerbe, Freizeitanlage
- Grösse: 20 ha
- ÖV-Gütekategorie: C/B
- Potenzial E: maximal 500
- Potenzial AP: 2'000
- Schwerpunkt Realisierung:

2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031
-------------	-------------	--------



Kurzbeschreibung

Horw See bildet den Eingang zu LuzernSüd. Mit dem Ausbau des Hochschulcampus wird das Gebiet wesentlich belebter. Langfristig, ca. 2035/40, soll das Gebiet mit einer neuen S-Bahn-Haltestelle attraktiv an die Stadt Luzern angebunden werden. Das Kies- und Betonwerk am See soll einem öffentlich zugänglichen Seepark weichen. Rund um den neuen S-Bahn-Halt sollen sich dicht genutzte urbane Nutzungen situieren. Für deren Konkretisierung wird ca. 2023 ein stadträumliches Entwicklungskonzept erarbeitet. Bereits 2020 wird ein Studienauftrag über das im Osten angrenzende Gebiet Seefeld zur Ergänzung und Erneuerung der dortigen Sport- und Freizeitanlagen und zur Erholungsnutzung im Einklang mit den naturschützerischen Interessen des angrenzenden Rieds durchgeführt.

Planungsstand / Grundlagen Nächste Schritte

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wettbewerbsverfahren Hochschulcampus (2020) ▪ BBP Hochschulcampus (2021) | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beginn Realisierung: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Seefeld im Osten 2022 ▪ Hochschulcampus 2024 |
|---|---|

Zuständigkeiten

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Horw | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beteiligte: Grundeigentümer |
|---|---|

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Keine Erhöhung des Parkplatzangebots im Campus trotz Verdopplung der Zahl der Studierenden und Dozierenden; gemäss Regelwerk LuzernSüd (2021) hat das Mobilitätskonzept für das HSLU-Areal aufgrund der publikumsintensiven Nutzung erhöhte Anforderungen zu erfüllen. Die Anzahl der motorisierten Fahrten wird auf das verträgliche Mass in Abhängigkeit der Auslastung des übergeordneten Strassennetzes beschränkt.
- Koordination / Abstimmung / Abhängigkeiten:
 - Neue S-Bahn-Haltestelle
 - Ausgebaute attraktive Veloschnellroute nach Luzern
 - MIV-Anbindung Campus direkt im Süden an Zubringer Kt.strasse Horw-Hergiswil und Autobahnanschluss Schlund

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Richtplanrelevanz und keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

S-4.13 Rothenburg, Areal Station **A-Horizont**

Generationenkohärenz: S-4.13 (AP LU 3G)

<p>Merkmale</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Arbeitszone, 3-geschossige Arbeits-/Wohnzone ▪ Heutige Nutzung: OPACC Software AG (realisiert gemäss BBP), Lagergebäude, 1 Restaurant, 1 KMU, Restfläche brachliegend ▪ Vorgesehene Nutzung: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ost: Anteil Arbeiten: ca. 100% ▪ West: Anteil Wohnen: ca. 30-60%, Anteil Arbeiten: ca. 40-70% (je nach Variante) ▪ Grösse: 3.9 ha Ost / 1.0 ha West ▪ ÖV-Güteklasse: B/C ▪ Potenzial E: West: ca. zwischen 40-80 ▪ Potenzial AP: Ost: ca. 2'400, West: ca. zwischen 50-110 ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2024 - 2027</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;">2028 - 2031</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;">> 2031</td> </tr> </table> 	2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031	
2024 - 2027	2028 - 2031	> 2031		

Kurzbeschreibung

Der Bebauungsplan (BBP) Rothenburg Station Ost wurde vom RR des Kt. LU mit Entscheid Nr. 572 vom 5.6.2018 genehmigt. Ein erstes Bauvorhaben wurde auf dem Grundstück Nr. 1737 bereits realisiert und Ende Okt. 2018 hat das Unternehmen OPACC Software AG sein Betrieb eröffnet.

Zum BBP Rothenburg Station West liegt ein erster Vorprüfungsbericht mit Datum 18.2.2015 vor. Die Planung wurde bis zum Vorliegen der Ergebnisse bzw. Erkenntnisse aus den Infrastrukturprojekten im ESP Rothenburg (Umbau Bahnhof, Ausbau der beiden Busstationen Ost und West inkl. Buswendeschleife sowie parallel dazu im Bahnhofsbereich geplanter Ausbau der Hasenmoosstrasse) gestoppt. Die Weiterbearbeitung bleibt sistiert, bis die notwendige Planungssicherheit aus den Infrastrukturprojekten gegeben ist.

Planungsstand / Grundlagen	Nächste Schritte
----------------------------	------------------

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rechtsgültiger BBP Station Ost (2018) ▪ BBP-Entwurf Station West (2014), zwischenzeitlich sistiert | <ul style="list-style-type: none"> ▪ BBP Station Ost: Realisierung der Projekte (fortlaufend) ▪ BBP Station West: Weiterbearbeitung BBP (Entscheid des Gemeinderats anfangs 2020 erfolgt) |
|---|---|

Zuständigkeiten

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Rothenburg | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beteiligte: Grundeigentümer |
|---|---|

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: S-Bahnhaltestelle am Rande des Areals; Autobahnanschluss in unmittelbarer Nähe
- Koordination / Abstimmung / Abhängigkeiten: --

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ ESP Rothenburg Station ▪ Keine Flächenbeanspruchung | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung |
|--|--|

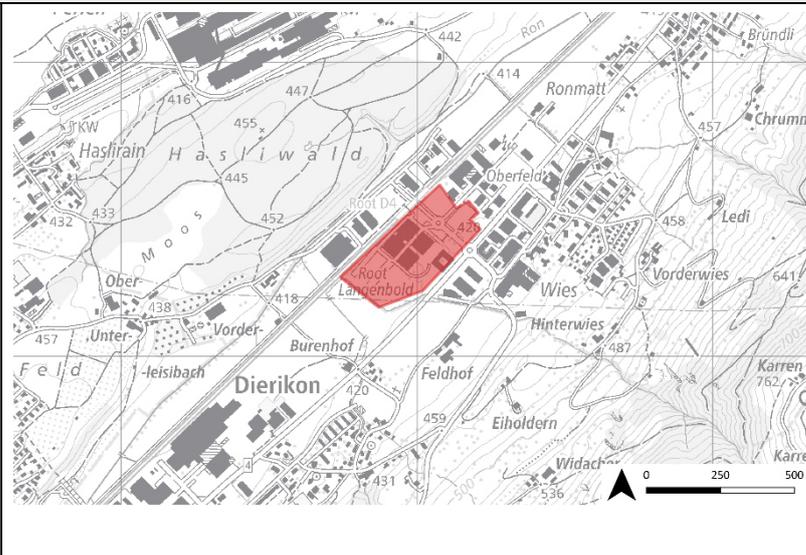
Bemerkungen

- Der Umbau des Bahnhofes Rothenburg Station erfolgt 2022/2023.

S-4.14 Root, Bebauungsplan D4 **A-Horizont**

Generationenkohärenz: AP 1-3G: Keine Massnahme

- Merkmale**
- Heutige Zone: Spezielle Arbeitszone D4
 - Heutige Nutzung: Büro- und Gewerbebauten, Wohnen
 - Vorgesehene Nutzung: Mit Bebauungsplan zu definieren
 - Grösse: ca. 9 ha (3.84 ha freie Baubereiche)
 - ÖV-Güteklasse: C
 - Potenzial E: 100 – 200
 - Potenzial AP: 2'000
 - Schwerpunkt Realisierung: offen
- | | | |
|-------------|-------------|--------|
| 2024 - 2027 | 2028 - 2031 | > 2031 |
|-------------|-------------|--------|



Kurzbeschreibung

Im Gebiet Längenbold, südliche der S-Bahnhaltestelle Root D4, bestehen heute an gut mit dem ÖV erschlossener Lage noch einzelne unüberbauten Flächen. Das Gebiet soll durch weitere Bauten (primär Arbeitsnutzung) weiterentwickelt und verdichtet werden.

- | Planungsstand / Grundlagen | Nächste Schritte |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Baubereich Z und F: Bebauungsplan bestehend, letzte Anpassung 2016 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Testplanung/Masterplanung für erweiterter Betrachtungsperimeter Oberfeld/Längenbold/D4 ▪ Baubereich X: Erarbeitung Bebauungsplan, möglicher Hochhausstandort, Anpassung Bebauungsplan an neues PBG/BZR ▪ Beginn Realisierung: abhängig von Entscheid Eigentümerin |

- Zuständigkeiten**
- Federführung: Gemeinde Root
 - Beteiligte: Grundeigentümer

- Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr**
- Verkehrliche Kapazitäten: S-Bahnhaltestelle Root D4 in unmittelbarer Nähe.
 - Koordination / Abstimmung / Abhängigkeiten: Freiraumrichtlinie Gemeinde Root (2019)

- Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung**
- Kantonaler ESP Rontal
 - Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung
 - Keine Flächenbeanspruchung

Bemerkungen

Vor der Anpassung des Bebauungsplanes D4 ist eine Projektstudie mit erweitertem Betrachtungsperimeter durchzuführen (insb. Anbindung umliegende Wohn- und Arbeitsgebiete an ÖV und Zugänglichkeiten FVV sowie Freiräume)

S-4.15 Buchrain, Fahr/Stegmatt **A-Horizont**

Generationenkohärenz: AP 1-3G: Keine Massnahme

<p>Merkmale</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: 3-geschossige Wohnzone (W3), 3-geschossige Wohn- und Arbeitszone (W/Ar3) ▪ Heutige Nutzung: Landwirtschaft ▪ Vorgesehene Nutzung: Wohn- und Arbeitsnutzung ▪ Grösse: 7.5 ha (teilweise bereits bebaut) ▪ ÖV-Güteklasse: C ▪ Potenzial E: 400 – 600 (Schätzung) ▪ Potenzial AP: 50 – 100 (Schätzung) ▪ Schwerpunkt Realisierung: <div style="background-color: #cccccc; padding: 2px;">2024 - 2027</div> <div style="background-color: #cccccc; padding: 2px;">2028 - 2031</div> <div style="padding: 2px;">> 2031</div> 	
--	--

Kurzbeschreibung

Im Gebiet Fahr/Stegmatt in Buchrain soll ein neues Quartier zum Wohnen und Arbeiten entstehen. Der neue Dorfteil befindet sich direkt am naturnahen Reusskanal. Die neue Siedlung wird künftig das Erscheinungsbild der Gemeinde am nördlichen Siedlungsrand prägen.

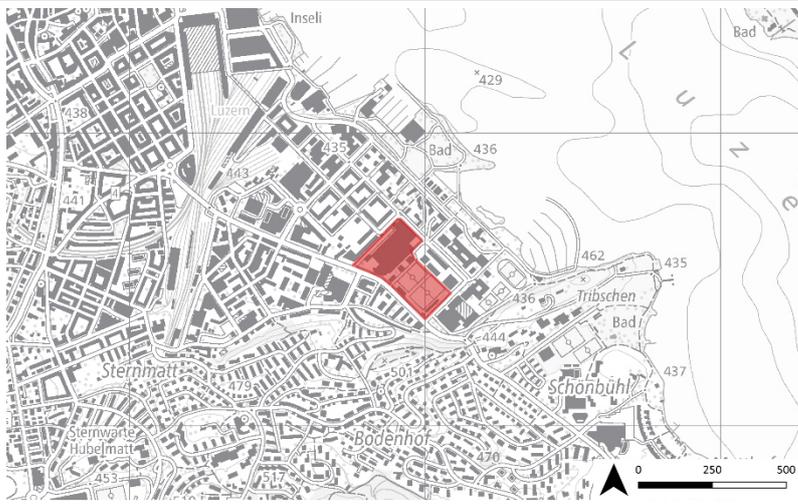
Planungsstand / Grundlagen	Nächste Schritte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Geänderter Gestaltungsplan „Fahr“ GP 1, Baubewilligung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beginn Realisierung: ab ca. 2025

Zuständigkeiten	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Gemeinde Buchrain 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beteiligte: Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Autobahnanschluss in der Nähe 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Koordination / Abstimmung / Abhängigkeiten: Verbesserung ÖV-Anbindung, vgl. Massnahme ÖV-10-4A

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Richtplanrelevanz ▪ Keine Flächenbeanspruchung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Bemerkungen
 --

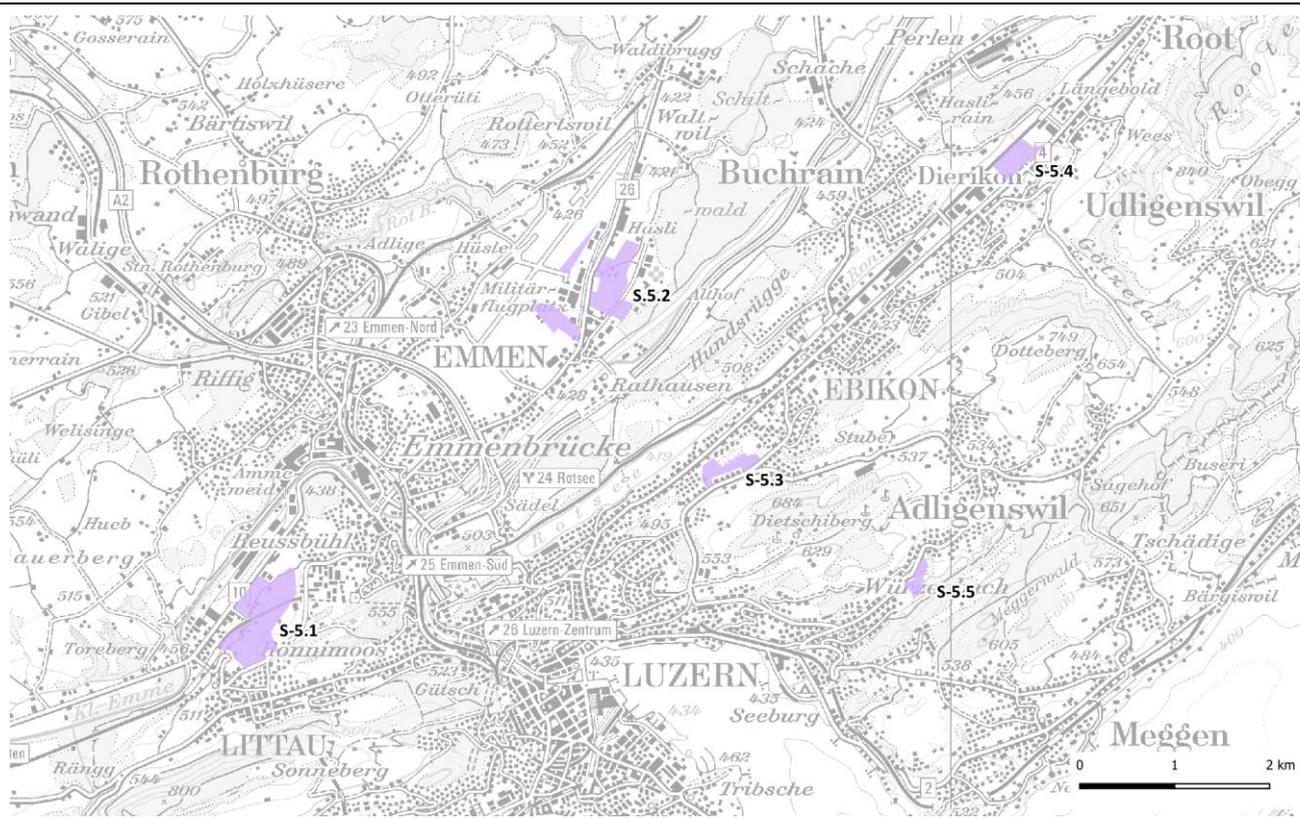
S-4.16 Luzern, Erweiterung Hauptdepot Weinbergli		Längerfristiger Horizont
Generationenkohärenz: ÖV-10.2-3B (AP LU 3G)		
Merkmale		
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heutige Zone: Zone für öffentliche Zwecke, Zone für Sport- und Freizeitanlagen ▪ Heutige Nutzung: Busdepot vbl, Sportplätze ▪ Vorgesehene Nutzung: Erweiterung Depot und ergänzende Nutzungen ▪ Grösse: ca. 4 ha ▪ ÖV-Güteklasse: A ▪ Potenzial E: offen ▪ Potenzial AP: offen ▪ Schwerpunkt Realisierung: offen 	
	2024 - 2027 2028 - 2031 > 2031	
Kurzbeschreibung		
<p>Das Depot der Verkehrsbetriebe Luzern AG (vbl) im Weinbergli ist für den Betrieb der (Trolley-)Buslinien in der Stadt und Agglomeration Luzern strategisch optimal gelegen. Die geplante Neuanschaffung von grösseren und zusätzlichen (Trolley-) Bussen aufgrund der geplanten und bevorstehenden Nachfragesteigerung und der darauf basierenden Angebotsentwicklung (AggloMobil) die vbl zunehmend in Platznot. Zwischen dem heutigen Depot Weinbergli und dem Eiszentrum hat es noch freien Platz, welcher für eine strategische Gesamtplanung inkl. möglicher zusätzlicher oder neuer Nutzung auch unter Einbezug einer neuen und grösseren Depothalle genutzt werden könnte.</p>		
Planungsstand / Grundlagen		Nächste Schritte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bis anhin keine Aktivitäten 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prozess für die Weiterentwicklung: ab 2025 ▪ Beginn Realisierung: offen
Zuständigkeiten		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Federführung: Stadt Luzern 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beteiligte: vbl, Grundeigentümer
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrliche Kapazitäten: ▪ Koordination / Abstimmung / Abhängigkeiten: 		
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Richtplanrelevanz ▪ Keine Flächenbeanspruchung 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung
Bemerkungen		
--		

S-5

Längerfristiger Horizont

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

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Generation: Nr. SA-2.1 – SA-2.4	1061.2.164 – 1061.3.167	Daueraufgabe
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: Nr. S-5.1 – S-5.4	1061.3.164 – 1061.3.167	Daueraufgabe



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Neueinzonungen haben grundsätzlich gemäss KA R1-5 sowie KA S6-1 des KRP LU 2015 zu erfolgen (vgl. auch Massnahme S-1.4). Mit der vorliegenden Massnahme werden überkommunal bedeutende Neueinzonungen – im Sinne des regional und funktionalräumlich abgestimmten Ausgleichs in untergeordnetem Mass gemäss KA R1-5 – thematisiert.

Massnahme

S-5.1-4C Luzern: Littauerboden (Mischzone oder Wohnzone)

S-5.2-4C Emmen: Emmenfeld (Arbeitszone)

S-5.3-4C Ebikon: Schache/Oberschache (Wohnzone)

S-5.4-4C Dierikon: Burehof (Arbeitszone)

S-5.5-4C Adligenswil, Schädtrüti (Wohnzone)

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

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

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

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Der Kernraum bildet einen zusammenhängenden, dicht überbauten Siedlungskörper mit städtebaulich hoher Qualität und der Kernergänzungsraum schliesst an diesem Raum an weist eine mittlere bis hohe Dichte auf.
Bezug zum Handlungsbedarf	Ggf. zusätzlicher Flächenbedarf durch Bevölkerungswachstum; Verschiedene Gemeinden können gestützt auf die Vorgaben des KRP noch Einzonungsbedarf geltend machen.
Bezug zu den Teilstrategien	▪ S-3 Potenzielle Neueinzonungen an gut erschlossenen Lagen, bei ausgewiesenem Bedarf, prüfen
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ S-1 «Kommunale Aufgaben gemäss übergeordneten Planungsgrundlagen» ▪ S-4 «Schlüsselareale Transformationsgebiete» ▪ S-6 «Gebiets- und Arbeitszonenmanagement in Zentren, Entwicklungsschwerpunkten und regionalen Arbeitsplatzgebieten» ▪ S-7 «Verkehrsentensive und -relevante Einrichtungen / Abstimmung Siedlung&Verkehr»

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

Neueinzonungen sind im Sinne von S-7 abzustimmen auf die vorhandenen und künftigen Verkehrskapazitäten

Nötige Verkehrsmassnahmen

Diverse gemäss AP LU 4G

Zuständigkeiten

Federführung

Luzern, Adligenswil, Emmen, Ebikon, Dierikon, Kriens, Horw

Beteiligte Stellen

rawi, vif, uwe, lawa, LuzernPlus

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Bezeichnung im AP LU als potenzielle überkommunale Einzonungen

Weitere Planungsschritte:

- pendent

Zeithorizont

- A-Horizont
- B-Horizont
- längerfristiger Horizont
- Daueraufgabe

Richtplanrelevanz

- Flächenbeanspruchung: unterschiedlich, je nach Gebiet
- Beanspruchung von FFF: teilweise; Kompensation erforderlich
- Tangierung von Schutzgebieten von nationaler Bedeutung:
- Zurzeit keine bekannt

Koordinationsstand

- Kein Stand
 - Vororientierung
 - Zwischenergebnis
 - Festsetzung
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ja Kap.: R1, S1
KA: R1-5, S1-4, S1-5, S1-6, S1-7
 - nein > Verankerung in:

Umweltschutzgesetzgebung

Zurzeit keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung bekannt.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Richtplan Kanton Luzern, rawi, 2015
- Technische Arbeitshilfe „Bauzonendimensionierung, rawi, 2016
- Merkblatt Bauzonendimensionierung, rawi, 2016 (Aktualisierung Mai 2018)
- Arbeitshilfe „Kommunales Siedlungsleitbild“, rawi, Juni 2016
- Arbeitshilfe „Ortsplanungen mit Bebauungskonzepten, rawi, Juli 2011
- Wegleitung „Abstimmung Siedlung und Verkehr“, BUWD, Dezember 2009
- Merkblatt Erhalt und Kompensation von Fruchtfolgeflächen, BUWD, Juni 2016

Bemerkungen / Hinweise

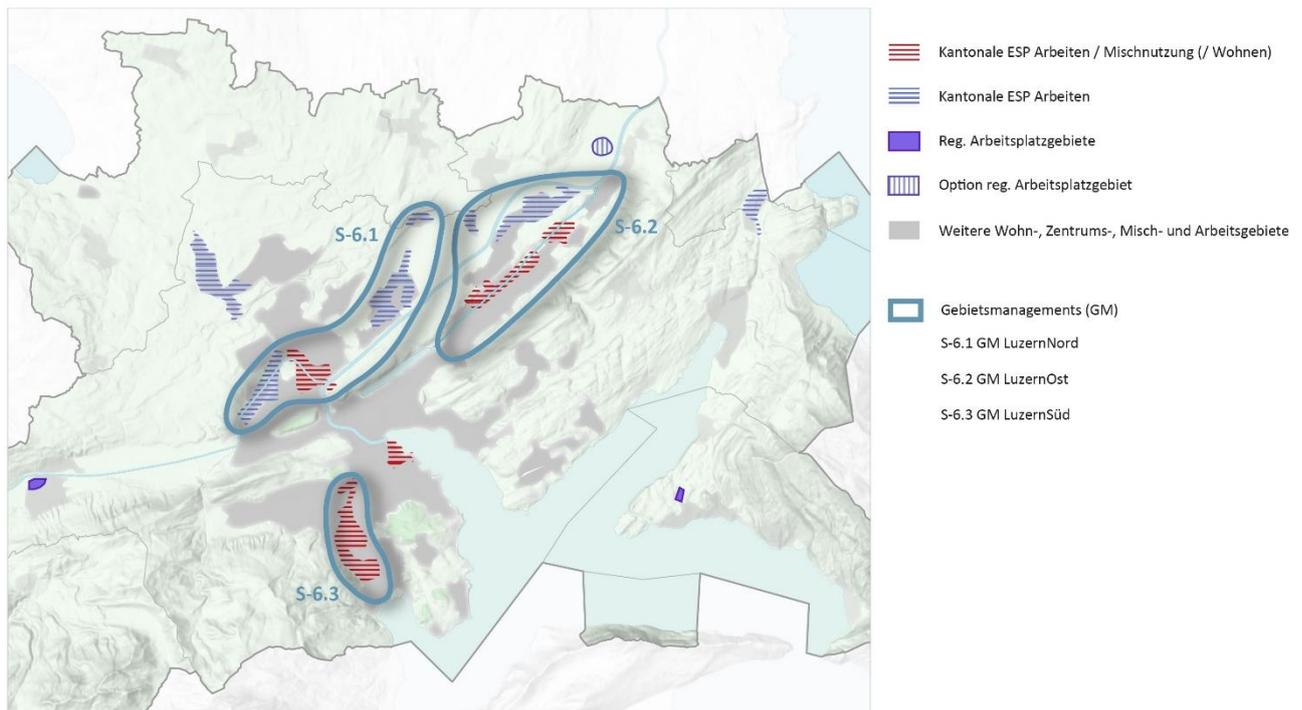
--

S-6

Daueraufgabe

Gebiets- und Arbeitszonenmanagement in Zentren, Entwicklungsschwerpunkten und regionalen Arbeitsplatzgebieten

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Generation: Nr. SI-6.1 – SI-6.3	1061.2.159 – 1061.2.161	Daueraufgabe
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: Nr. S-6.1-3D – S-6.4-3D	1061.3.168 – 1061.3.171	Daueraufgabe



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

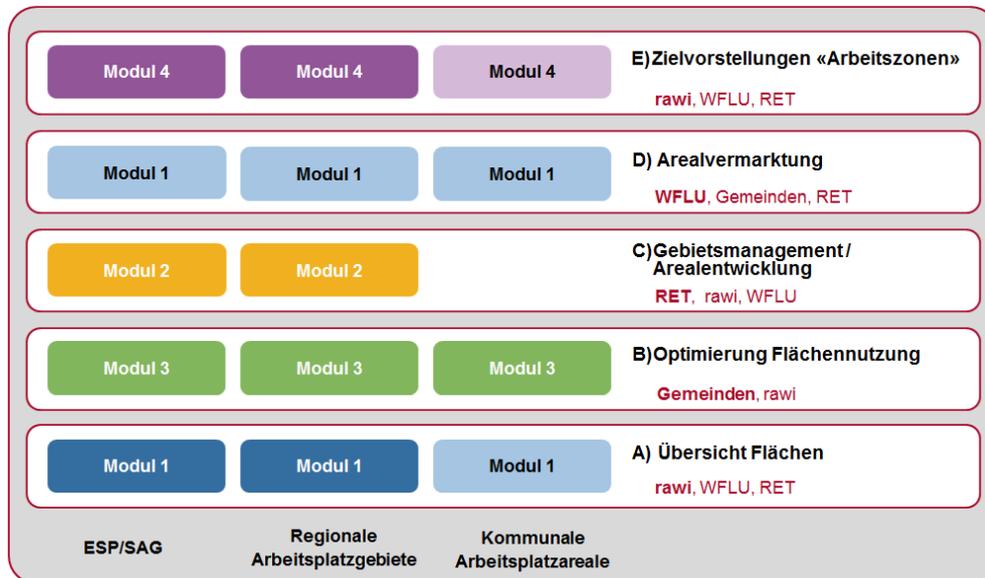
Innerhalb der Agglomeration Luzern gibt es diverse Arbeits- und andere Zonen, teilweise grossflächig und/oder an mit ÖV gut erschlossener Lage, die baulich nur teilweise ausgenutzt oder noch gar nicht überbaut sind. Im Hinblick auf die erforderliche verstärkte Siedlungsentwicklung nach Innen sind diese Potenziale vermehrt zu vermarkten und sukzessive baulich zu realisieren resp. zu nutzen. Ziel ist es dabei, dass Neueinzonungen namentlich für Arbeitszonen nur noch im Falle von bedarfsgerechten Erweiterungen von bestehenden Betrieben oder für das Schliessen von Baulücken oder zweckmässigen Arrondierungen ermöglicht werden. Für Standorte mit den Nutzungsprofilen Industrie, Gewerbe und Logistik ist nach Massgabe des (jeweils geltenden) öV-Berichts die Angebotsstufe 2 zu erreichen, für die weiteren Standorte die Angebotsstufe 3 (vgl. KRP S6-2)

Gemäss teilrevidiertem Raumplanungsgesetz (RPG) sind Arbeitsplatzgebiete überkommunal zu koordinieren und aktiv zu bewirtschaften. Gestützt darauf sind die massgebenden Koordinationsaufgaben in Kap. S6 des KRP LU 2015 festgehalten:

- Der Kanton legt Kriterien für Standorte und Nutzungsprofile kantonaler Entwicklungsschwerpunkte (ESP) fest (S6-1). Die Gemeinden aktualisieren ihre Nutzungsplanungen bei Bedarf und legen dabei zweckmässige Dichtevorgaben fest.
- Die regionalen Entwicklungsträger können - in Ergänzung zu den kantonalen ESP gemäss S6-1 - regionale Arbeitsplatzgebiete (rAPG) definieren. Dabei sind spezifische Kriterien zu erfüllen. Die Gemeinden aktualisieren ihre Nutzungsplanungen bei Bedarf und legen dabei zweckmässige Dichtevorgaben fest (S6-2).

- Zur Entwicklung der kantonalen ESP ist eine Kooperationsvereinbarung zwischen den Standortgemeinden, den kantonalen Dienststellen, den regionalen Entwicklungsträgern und weiteren Beteiligten abzuschliessen (S6-3).
- Zusätzlich wird ein **regionales Arbeitszonen- und Standortmanagement (AZM)** verankert (S6-4).

Das AZM wurde so entwickelt, dass es ESP, SAG (Strategisches Arbeitsplatzgebiet), rAPG und auch kommunale Arbeitsplatzareale sowie Federführungen und Beteiligten in den Modulen 1 bis 4 und den Aufgaben A) bis E) umfasst:



Im Rahmen des Moduls 1 wurde durch die DS **rawi** (Aufgabe A)) ein GIS-Tool entwickelt, in welchem inzwischen im ganzen Kanton über mehrere 100 Arbeitszonengrundstücke detailliert erfasst sind (z.B. raumplanerische Rahmenbedingungen wie Nutzungsplanung) und durch die Wirtschaftsförderung **WFLU** z.B. anhand des Kriteriums «Verfügbarkeit» bewirtschaftet werden (Aufgabe D)). Die Schreib- und Leserechte des Tools sind für die verschiedenen Beteiligten klar definiert.

Im Rahmen des Moduls 2 und gestützt auf S6-3 sind die von den **RET** mandatierten Gebietsmanagements aktiv (Aufgabe C)), also innerhalb der Agglomeration Luzern das **Gebietsmanagement (GM) Luzern Nord, das GM Luzern Ost und das GM Luzern Süd**. Diese setzen sich für die planerische, bauliche und wirtschaftliche Entwicklung der ESP und rAPG ein.

Beim Modul 3 sind die **Gemeinden** im Rahmen der bis Ende 2023 laufenden Ortsplanungsrevisionen verpflichtet (Aufgabe B)), den haushälterischen Umgang mit dem Boden und die Siedlungsentwicklung nach innen auch in den Arbeitszonen umzusetzen.

Beim Modul 4 geht es nun als Aufgabe E) darum, unter Federführung der DS **rawi** für die verschiedenen Arbeitszonengebiete aktuelle Zielvorstellungen und Rahmenbedingungen zu entwickeln, die dann in die verbindlichen Instrumente einfließen werden, namentlich im Rahmen der anstehenden Gesamtrevision des KRP LU von 2020 bis 2024.

Massnahmen

Das Modul 1 wird einerseits durch die rawi (Aufgabe A) weiterentwickelt (Ergänzung des GIS-Tool mit weiteren Daten im Hinblick auf eine bessere Bewirtschaftung und ein verbessertes Controlling) und andererseits durch die WFLU (Aufgabe D)) laufend ergänzt und aktualisiert, im Rahmen der Bestandspflege der bestehenden Firmen und bei potenziellen Ansiedlungen.

Erweiterungsbedürfnisse von (Gross)Unternehmungen sollen möglichst frühzeitig durch die Wirtschaftsförderung antizipiert und zusammen mit dem jeweiligen Gebietsmanagement von LuzernPlus weiter koordiniert werden. Dabei sind prioritär die Erweiterungsmöglichkeiten am bestehenden Firmenstandort zu untersuchen; sollte dies nicht möglich sein, so sollen Alternativstandorte in bestehenden Arbeitszonenreserven innerhalb der Agglomerationen im Vordergrund stehen. Für ansiedlungsinteressierte Unternehmungen von ausserhalb steht die Wirtschaftsförderung als erste Ansprechstelle im Vordergrund und bietet in Koordination mit dem jeweiligen Gebietsmanagement von Luzern Plus geeignete Areale prioritär in unüberbauten Bauzonenreserven an. Konkretisiert sich eine Ansiedlung, so kann das zuständige Gebietsmanagement von Luzern Plus die weiteren Schritte – auch raumplanerischen Aspekte wie zum Beispiel Sondernutzungsplanungen – unterstützen.

Das Modul 2 bzw. die Aufgabe C) umfasst die 3 Gebietsmanagements (GM) LuzernNord (seit 2011), LuzernOst (seit 2013) und LuzernSüd (seit 2011), diese umfassen Mandate im Umfang von rund 50 Stellen% und werden weitergeführt:

S-6.1-4D Gebietsmanagement LuzernNord

S-6.2-4D Gebietsmanagement LuzernOst

S-6.3-4D Gebietsmanagement LuzernSüd

Der GM initiiert schwergewichtig als zentrale Koordinationsstelle Projekte und treibt sie voran sowie vernetzt dabei Investoren, Grundeigentümer, Realisierungsträger und Behörden. Die GM kennen die Areale und Potenziale in Ihrem jeweiligen Gebiet bestens und können für verschiedene Herausforderungen Lösungen anstreben. Sie arbeiten eng mit der WFLU zusammen. Arbeitszonen mit guter ÖV-Anbindung sind mit Priorität zu entwickeln. Die Entwicklung des westlichen Teils des Gebietsmanagements Luzern Nord (Littauerboden) wird in den nächsten Jahren nicht aktiv vorangetrieben (vgl. Massnahme S-4.4-4C). Die zwei kantonalen ESP Luzern Bahnhof und Rothenburg liegen beide je auf 1 Gemeindegebiet, weshalb hier kein (überkommunales) Gebietsmanagement besteht. Die Entwicklung wird hier direkt zwischen Gemeinde, Kanton und Wirtschaftsförderung koordiniert.

Im Rahmen des Moduls 3 bzw. Aufgabe B) müssen die Gemeinden im Rahmen ihrer Ortsplanungen bis 2023 den haushälterischen Umgang mit dem Boden und die Siedlungsentwicklung nach innen auch in den Arbeitszonen umzusetzen. Dabei berücksichtigen sie die Nutzungsprofile der kant. ESP und legen zweckmässige Dichten fest. Bei Sondernutzungsplanungen (Bebauungspläne, Gestaltungspläne) und bei grösseren Baugesuchen erfolgt eine Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (vgl. Massnahme S-7).

Im Sinne des Moduls 4 bzw. der Aufgabe E) werden im Rahmen eines «ESP-Vorprojekts» zum kantonalen Richtplan von Februar 2020 bis ca. Juli 2021 alle kantonalen ESP untersucht und Optimierungsvorschläge erarbeitet zu Zielsetzung/Vision/Funktion/Positionierung, zu den Perimetern, zu den Nutzungsprofilen (klare raumplanerische und auf den Verkehr abgestimmte Vorgaben vs. Flexibilität bei der Allokation), zur Organisation, zu den Abläufen/Zusammenarbeit, zum raumplanerischen Instrumentarium, zu Finanzierungsansätzen, zu Handlungsansätzen z.B. für die Verfügbarkeitserhöhung sowie für ein ESP-Controlling. Solche Optimierungsvorschläge können in die 6 kant. ESP im Agglomerationsperimeter einfließen sowie im Rahmen der Richtplanrevision 2020 – 2024 behördenverbindlich verankert werden.

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

Die vorstehenden Module und Aufgaben werden gesamthaft im Sinne von KA S6-4 des KRP LU 2015 zusammengefasst:
S6-4-4D Regionales Arbeitszonen- und Standortmanagement

Zweckmässigkeit	
Bezug zum Zukunftsbild	▪ Stärkung der Entwicklungsräume, Förderung Siedlungsentwicklung nach innen
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Geringe Verfügbarkeit von unüberbauten Arbeitszonen ▪ Abstimmung Siedlung / Verkehr
Bezug zu den Teilstrategien	▪ S-1 Schlüsselareale vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen ▪ S-2 Wirtschaftliche Schwerpunkte stärken und baulich weiterentwickeln ▪ S-3 Potenzielle Neueinzonungen an gut erschlossenen Lagen, bei ausgewiesenem Bedarf, prüfen ▪ S-4 Künftige Siedlungsentwicklung optimal mit dem Verkehr / den Verkehrskapazitäten abstimmen
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ S-1 «Kommunale Aufgaben gemäss übergeordneten Planungsgrundlagen» ▪ S-4 «Schlüsselareale Transformationsgebiete» ▪ S-5 «Schlüsselareale Neueinzonungen (aufgrund überkommunalem Bedarf u. guter ÖV-Erschliessung)» ▪ S-7 «Verkehrsintensive und -relevante Einrichtungen / Abstimmung Siedlung&Verkehr»

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

Gebietsentwicklungen sind im Sinne von S-7 abzustimmen auf die vorhandenen und künftigen Verkehrskapazitäten

Nötige Verkehrsmassnahmen

Diverse gemäss AP LU 4G

Zuständigkeiten

Federführung

LuzernPlus

Beteiligte Stellen

Luzern, Emmen, Ebikon, Dierikon, Buchrain, Root, Gisikon, Honau, Inwil, Horw, Kriens, Malters, Weggis, Wirtschaftsförderung WFLU, rawi, vif, Grundeigentümer, Investoren; alle Gemeinden im Agglomerationsperimeter (beim Modul 3 im Rahmen des regionalen Arbeitszonen- und Standortmanagements)

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Module 1 und 2

Weitere Planungsschritte:

- Module 1 bis 4

Zeithorizont

- A-Horizont
- B-Horizont
- längerfristiger Horizont
- Daueraufgabe

Spezifischer Beitrag der Trägerschaft bzw. Darlegung der Rollenteilung zwischen Kanton, Region und Gemeinden:

Geht aus der Abbildung zum AZM in der Ausgangslage klar hervor

Richtplanrelevanz

- Flächenbeanspruchung: keine ausser bei allfälligen bedarfsgerechten Einzonungen für Betriebserweiterungen oder bei allfällig erforderlichen ESP-Perimetervergrösserungen (vgl. Modul 4)
- Beanspruchung von FFF: dito
- Tangierung von Schutzgebieten von nationaler Bedeutung: keine absehbar

Koordinationsstand

- Kein Stand
 - Vororientierung
 - Zwischenergebnis
 - Festsetzung
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ja Kap.: S6 KA: S6-1 bis S6-4
 - nein > Verankerung in:

Umweltschutzgesetzgebung

--

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Richtplan Kanton Luzern, rawi, 2015
 - Leitbild LuzernOst, 2015
 - Leitbild LuzernSüd, 2010
 - Vertiefungsgebiete I bis V, Luzern Süd
 - Regelwerk Luzern Süd
 - Masterplan Stadtzentrum LuzernNord, 2010
 - Diverse Bebauungspläne im Stadtzentrum Luzern Nord (teilweise genehmigt, teilweise in Bearbeitung)
 - Masterplan Ebikon, 2015
-

Bemerkungen / Hinweise

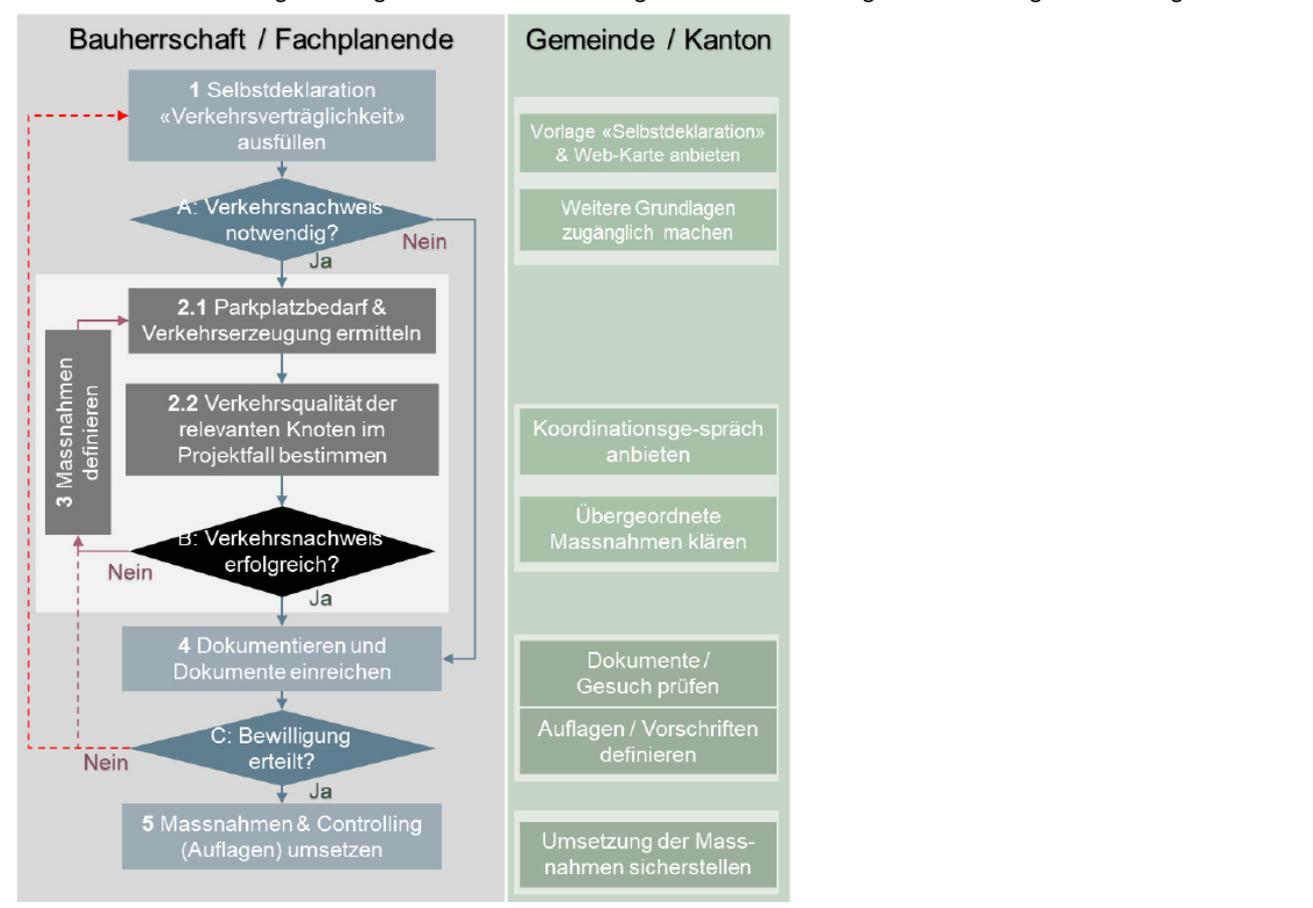
--

S-7 **Daueraufgabe**

Verkehrsintensive und -relevante Einrichtungen / Abstimmung Siedlung & Verkehr

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Generation: Nr. SI-7	1061.2.162	Daueraufgabe
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: Nr. S-7-3D	1061.3.172	Daueraufgabe

Schematische Darstellung des Vorgehens und der Zuständigkeiten bei der künftigen Abstimmung von Siedlung & Verkehr.



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Das Vorgehen für die Planung und Realisierung von verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) ist grundsätzlich im Kapitel S8 des kantonalen Richtplans 2015 festgelegt. Insbesondere die Standorte von VE und die massgebenden Instrumente werden gemäss der Koordinationsaufgabe S8-2 stufengerecht konkretisiert und festgelegt. Die verkehrssteuernden Massnahmen richten sich grundsätzlich nach S8-3. Mit diesen Festlegungen wird das Ziel verfolgt, für ein ausreichend konkretes Vorhaben an einem dafür grundsätzlich geeigneten Standort die optimale Lösung bezüglich Nutzungen sowie Verkehrs- und Umweltverträglichkeit zu erreichen. Dementsprechend wird in der Agglomeration Luzern bezüglich den verkehrsintensiven Einrichtungen weder eine absolute Positivplanung (welches sind die Areale, auf denen VE möglich sind) noch eine absolute Negativplanung (wo sind VE nicht zulässig) durchgeführt, denn dies wäre sehr aufwändig und würde dennoch nicht die erforderliche Flexibilität ergeben.

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

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

Damit soll erreicht werden, dass für möglichst alle verkehrsintensiven und –relevanten Einrichtungen und Anlagen – ggf unter entsprechenden Auflagen – im Rahmen von Sondernutzungsplanungen und mittels Baubewilligungen die Realisierung ermöglicht werden kann, auch an bereits verkehrlich gut ausgelasteten Standorten innerhalb der Bauzone. Es soll nicht der Fall eintreten, dass künftige bzw. «letzte» Bauvorhaben in einem Gebiet aufgrund der Verkehrsbelastung nicht mehr bewilligt werden können. Damit sollen insbesondere auch Neueinzonungen an weniger verkehrsbelasteten Standorten vermieden werden.

Massnahme

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

Es wurde bis gegen Ende 2020 ein Entwurf eines «regionalen Teilrichtplans zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr bei Planungs- und Bauvorhaben» (ASV LU) erstellt, welcher sowohl den Gesuchstellern (Grundeigentümer, Investoren) wie den Planungs- und Bewilligungsbehörden den Rahmen und die erforderlichen Hilfsmittel zur Verfügung stellt, um Planungs- und Bauvorhaben abgestimmt mit den verkehrlichen Rahmenbedingungen realisieren zu können. Im Hinblick einerseits auf einen auch für Grundeigentümer verbindlichen Rahmen und andererseits für eine gesamtkantonale Anwendung ist seit Ende 2020 vorgesehen, die Inhalte des Teilrichtplanelntwurfs in eine kantonale Vollzugshilfe Abstimmung Siedlung und Verkehr (ASV LU) zu überführen und diese mittels einer Anpassung der Planungs- und Bauverordnung (PBV) allgemein verbindlich zu verankern. In die Vollzugshilfe fliessen auch Erkenntnisse des kantonalen Projekts "Zukunft Mobilität Luzern" ein, das Anfangs 2020 gestartet wurde.

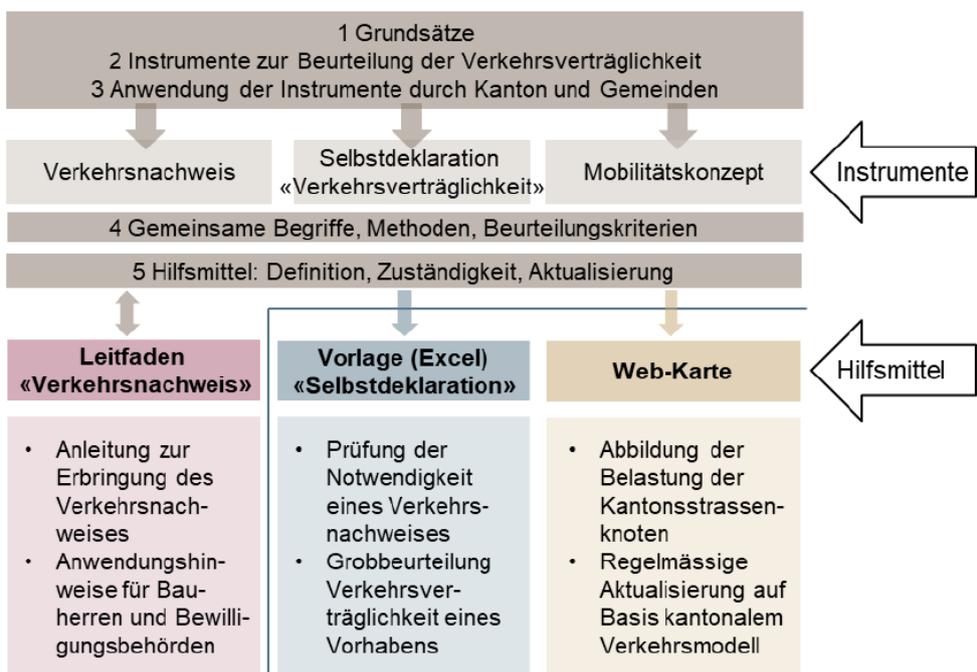
a) Ziele der PBV-Änderung mit Vollzugshilfe

Mit der PBV-Änderung und der Vollzugshilfe werden folgende Ziele verfolgt:

- Ziel 1 Die verkehrsverträgliche Gestaltung von konkreten Bau- und Planungsvorhaben erfolgt vorausschauend durch die Bauherrschaft.
- Ziel 2 Die Beurteilung der Verkehrsverträglichkeit eines Vorhabens geschieht transparent, einheitlich und mit verhältnismässigem Aufwand für Bauherrschaft und Behörden.

b) Struktur und Inhalt der Vollzugshilfe

Die Vollzugshilfe definiert zur Erreichung dieser Ziele Instrumente und Standards, die einheitlich für alle Vorhaben und Verfahren (z.B. Baubewilligungsverfahren, Bebauungsplan, Gestaltungsplan etc.) in den Luzerner Gemeinden gelten.. Zur Unterstützung der Anwendung dieser Instrumente und zur Einhaltung der Standards werden zudem die bereitzustellen- den Hilfsmittel definiert. Die folgende Abbildung zeigt den wesentlichen Inhalt der Vollzugshilfe in einer Übersicht.



c) Bewährte und neue behördenverbindliche Instrumente

Mit der PBV-Änderung und der Vollzugshilfe werden die folgenden Instrumente verbindlich verankert:

- Das bereits heute verwendete Instrument des Verkehrsnachweises wird präzisiert. Mit dem Verkehrsnachweis zeigt die Bauherrschaft die verkehrlichen Auswirkungen eines Bau- und Planungsvorhaben auf und weist die Verkehrsverträglichkeit eines Vorhabens nach.
- Die Vollzugshilfe ergänzt das verfügbare Instrumentarium um die Selbstdeklaration «Verkehrsverträglichkeit». Mit der Selbstdeklaration bestätigt die Bauherrschaft, dass sie die verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens bei der Planung berücksichtigt hat. Sie schafft gleichzeitig Transparenz bezüglich der verkehrlichen Eigenschaften eines Vorhabens.
- Die Vollzugshilfe verankert als weiteres einsetzbares Instrument das «Mobilitätskonzept».

d) Einsatz der Instrumente

Die verkehrsverträgliche Gestaltung der Vorhaben wird mit diesen Instrumenten wie folgt sichergestellt:

- Die Gemeinden und der Kanton verlangen von jedem verkehrsrelevanten Bau- und Planungsvorhaben eine Selbstdeklaration, die zeigt, dass die verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens berücksichtigt sind und das Vorhaben verkehrsverträglich gestaltet wird. Die Selbstdeklaration enthält auch die Grundlagen zur Beurteilung, ob ein Verkehrsnachweis notwendig ist. In der Regel wird ein Verkehrsnachweis ab einem Bedarf von 30 Parkplätzen, bei Sondernutzungsplanungen oder bei einem Verkehrspotenzial von mehr als 4 Fahrten pro Wochentag verlangt.
- Ist für das Vorhaben ein Verkehrsnachweis notwendig, ist ein solcher Kanton und Gemeinden vorzulegen. Der Verkehrsnachweis ist durch die Bauherrschaft unter Beizug von Fachpersonen zu erbringen. Gleiches gilt für die Erstellung eines Mobilitätskonzepts.
- Bau- und Planungsvorhaben mit mehr als 30 Parkplätzen, die den Verkehrsnachweis nicht erfolgreich erbringen, können gemäss Vorgabe der Vollzugshilfe durch Kanton und Gemeinden nur unter Auflagen oder Sonderbauvorschriften bewilligt werden.

e) Hilfsmittel zur einheitlichen Unterstützung

Zur Unterstützung der Bauherrschaft und der Planungsfachleute werden drei Hilfsmittel zur Verfügung gestellt, welche einen effizienten Einsatz dieser Instrumente ermöglichen.

- Leitfaden zur Erbringung des Verkehrsnachweises durch Fachleute
- Excel-Tool als Vorlage für die Selbstdeklaration «Verkehrsverträglichkeit» und zur einfachen Prüfung, ob ein Verkehrsnachweis notwendig ist.
- Web-Karte mit Belastung und Verkehrsqualitätsstufen der Kantonsstrassenknoten

Mit diesen Hilfsmitteln kann die Selbstdeklaration für kleinere Vorhaben auch durch Laien einfach erstellt werden. Auch die Prüfung ob ein Verkehrsnachweis notwendig ist, erfolgt für die meisten Vorhaben schnell und effizient. Zur Erbringung eines Verkehrsnachweises durch die Bauherrschaft (falls notwendig) wird wie bisher der Beizug von Verkehrsfachleuten empfohlen.

Konzeptdarstellung Web-Karte zur Belastung und Verkehrsqualitätsstufe:



Beispiel für die Selbstdeklaration (Excel-Tool):

Selbstdeklaration: Ist ein Verkehrsnachweis notwendig?

Datum: 10.09.2019

Angaben zum Vorhaben			
Verfahren	Bebauungsplan	Standortgemeinde	Luzern
Zeitraum	Eröffnungsjahr 2025	Bauherrschaft	
Beurteilungszeitpunkt (Vorschlag)	2035		
Liegt die Eröffnung innerhalb von 5 Jahren um den Referenzzustand?	Nein		
Liegt die Eröffnung innerhalb der nächsten 5 Jahre?	Ja		
Projektspezifischer Anschlussknoten	Name des Knoten: Strassenbezeichnung	Nicht-Wohnnutzung	Flächen 500 Sitzplätze - Räume / Anlagen -
		Wohnnutzung	Fläche 200 Anzahl Wohnungen 3
Kurzbeschrieb Nutzung	(3-5 Stichworte)		

Angaben zum Umfeld (Planung, Vorschriften, grosse Nutzungen)			
Ist die Erstellung oder Änderung einer Zufahrt zu einer öffentlichen Strasse vorgesehen?	Ja		
Gibt es für das Gebiet einen Bebauungs- oder Gestaltungsplan?		Bitte informieren Sie sich bei der Standortgemeinde.	
Falls ja: Sind darin Vorgaben zur Parkplatz- oder Fahrtenermittlung enthalten?			
Ist für die Standortgemeinde ein kommunales Parkplatzreglement vorhanden?		Bitte informieren Sie sich bei der Standortgemeinde.	
Sind für das Gebiet Vorgaben zur Parkplatz- oder Fahrtenermittlung in der Bau- und Zonenordnung vorhanden?		Bitte informieren Sie sich bei der Standortgemeinde.	
Handelt es sich um ein Einkaufs- und Fachmarktzentrum gemäss § 169 PBG?	Nein		
Wie ist die Verkehrsqualität am projektspezifischen Anschlussknoten?	IST	REF	Bitte Prüfen Sie die Verkehrsqualität mit Hilfe der Web-Karte der vif.

Angaben zum Standort			
Bedienungshäufigkeit (geplant)	Auswahl ≥ 4-mal pro Stunde	Minimum	20%
Anteil Fuss- und Veloverkehr am Gesamtverkehr	> 50%	Maximum	40%
Standorttyp	A		
Reduktion (Mittelwert)	30%	Manuelle Korrektur	30% (Änderung ist zu begründen)
Verwendet	30%		

Unverbindliche Grobschätzung: Parkplätze und Verkehrserzeugung			
Wie hoch ist der Grenzbedarf an Parkplätzen?	Gemäss unverbindlicher Grobschätzung		
Reduktion (gemäss Standorttyp)	14 Parkfelder		Anteil Güterverkehr DWV 0.00% (gemäss "Eingabe Verkehr")
Wie hoch ist der reduzierte Bedarf an Parkplätzen?	4 Parkfelder	(Mittelwert)	
	DWV	ASP	MSP
Wie gross ist das Verkehrspotenzial?	54	16	6
Wie gross ist das reduzierte Verkehrspotenzial?	16	5	2
	(Fahrten pro Tag)	(Fahrten pro Stunde)	(Fahrten pro Stunde)
	Grosses Vorhaben? Eher Nein (unverbindliche Einschätzung)		
	Rote / orange Nutzung (Mn S-7 AG LU 3G)? Eher Nein (unverbindliche Einschätzung)		

ERGEBNIS (Verkehrsnachweis notwendig?)	
Verkehrsnachweis notwendig?	ERGEBNIS Ja
Einfacher Verkehrsnachweis ausreichend?	Ja
Detaillierter Verkehrsnachweis notwendig?	Nein

Es ist ein einfacher Verkehrsnachweis ausreichend

2. Mögliche Massnahmen

Nachfolgend sind mögliche / zweckmässige Massnahmen zur Erreichung der drei Ziele A) Reduktion der MIV-Fahrtanzahl, B) Entlastung der Spitzenzeiten oder C) Verlagerung auf den ÖV sowie den FVV aufgeführt.

Es wird unterschieden zwischen Massnahmen am Vorhaben, Massnahmen im MIV, ÖV sowie im Fuss- und Veloverkehr. Bei den verkehrlichen Massnahmen wird nach Möglichkeit zwischen lokalen Massnahmen (meist am Vorhaben) und übergeordneten Massnahmen unterschieden.

a) Massnahmen am Vorhaben (Nutzung)

Massnahmentyp	Massnahmen
Am Vorhaben	
Anpassung Nutzungsmix	<ul style="list-style-type: none"> – Weniger MIV- bzw. verkehrsintensive Nutzungen – Weniger transportintensive Nutzungen
Anpassung Parkplatzregime	<ul style="list-style-type: none"> – Anzahl Parkplätze – Preiserhöhung / Preisflexibilisierung – Aufteilung Mitarbeiter / Kunden / Besucher – Car-Sharing Parkplätze – Abstimmung / Zusammenlegung Parkplatzregime mit Nachbarnutzung – Aufteilung unterirdisch / oberirdisch – Unterstützung bei der Parkplatzsuche (z.B. elektron. Leitsystem, Apps, Infotafeln)
Zeitliche Flexibilisierung	<ul style="list-style-type: none"> – Flexibilisierung bzw. Verschiebung der Öffnungszeiten, Lieferzeiten, Besuchszeiten, Schichtpläne etc. – Nutzung von Mitnahmeeffekten (Ausnutzung unterschiedliche Öffnungszeiten des Nutzungsmix oder unterschiedliche Anfahrtszeiten von Pendlern / Mitarbeitenden)
Reduktion MIV-Fahrtenzahl Mitarbeitende	<ul style="list-style-type: none"> – Förderung Fahrgemeinschaften – Einrichtung Shuttlebus (Personalbus) – Home-Office – Förderung ÖV-Nutzung (vergünstigte Abonnements für den ÖV) – Förderung Fuss- und Veloverkehr
Reduktion MIV-Fahrtenzahl Kunden / Besucher	<ul style="list-style-type: none"> – Anreize für Kunden zur Benutzung von ÖV und FuV (Rabatte, attraktive Infrastruktur etc.) – Anbieten von Lieferservices bzw. Optimierung der Transportketten – Verleih von Lastenvelos, Veloanhängern – Verknüpfung Raum-, Geschäfts- oder Wohnungsmiete mit vergünstigtem ÖV-Abo für Mieter / Inhaber – Förderung Fuss- und Veloverkehr

b) Massnahmen im MIV

Massnahmentyp	Massnahmen
Am Vorhaben	
Alternative lokale Erschliessung	<ul style="list-style-type: none"> – Verwendung anderer Anschlussknoten mit grösseren Reserven zur Erschliessung
Steuerung Anschlussknoten über Lichtsignalanlage	<ul style="list-style-type: none"> – Installieren einer Lichtsignalanlage / Schranke im Areal
Dosierung	<ul style="list-style-type: none"> – Dosierung der Aus- bzw. Zufahrt (z.B. Verlängerung oder Verkürzung der Grünzeiten) im Areal
Übergeordnet	
Reduktion Parkplatzsuchverkehr	<ul style="list-style-type: none"> – Parkleitsystem (Gebiet) – Bewirtschaften Parkfelder auf privatem Grund (im betroffenen Gebiet)
Erhöhung Leistungsfähigkeit / Verkehrsfluss MIV	<ul style="list-style-type: none"> – Knotenumbau mit Lichtsignal – Netzausbau – Beseitigung von Schwachstellen
Verkehrsmanagement	<ul style="list-style-type: none"> – Überlastschutz für verlustzeitfreien ÖV – Dosierung – Rückstauräume schaffen

c) Massnahmen ÖV

Massnahmentyp	Massnahmen
Am Vorhaben	
Zugang ÖV	– Zugang zur ÖV-Haltestelle verbessern / signalisieren
Übergeordnet	
Erreichbarkeit ÖV	– Neue ÖV-Haltestelle (Erhöhung Haltestellendichte, Linienverlängerung)
Kapazitätserhöhung der ÖV-Angebote	– Grössere Fahrzeuge – Taktverdichtung – Zusätzliche Linien
Zuverlässigkeit ÖV steigern	– Eigentrassierung ÖV / Busspuren – Priorisierung des ÖV (Lichtsignalanlagen)
Finanzielle Beteiligung an Angebot alternat. Verkehrsmittel	– Mitfinanzierung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs

d) Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Massnahmentyp	Massnahmen
Am Vorhaben	
Attraktive Veloabstellplätze	– Überdecken bestehender Veloabstellplätze – Abschliessbare Abstellplätze – Direkter Zugang zu den Abstellplätzen – Ebenerdiger Zugang zu Abstellplätzen
Verbesserung Zugang über Fuss- und Velowege	– Direkte Anbindung an bestehendes Fuss- und Velowegnetz – Unterführung oder Überführung – Erstellen einer Mittelinsel für Fussgängerinnen
Übergeordnet	
Durchgängiges Fuss- und Velowegnetz herstellen	– Behebung von Netzlücken und Schwachstellen

Zweckmässigkeit	
Bezug zum Zukunftsbild	generell
Bezug zum Handlungsbedarf	Ungenügende Abstimmung der Entwicklung von Siedlung und Verkehr in Arbeitsgebieten / ESP und weiteren Gebieten, ungenügende Verfahren und Instrumente diesbezüglich (kommunale Parkplatzreglemente)
Bezug zu den Teilstrategien	▪ S-4 «Künftige Siedlungsentwicklung optimal mit dem Verkehr / den Verkehrskapazitäten abstimmen»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	S-1.8, S-2, S-4, S-6 ▪ S1 «Kommunale Aufgaben gemäss übergeordneten Planungsgrundlagen» ▪ S2 «Schlüsselareale Aufwertung Ortskerne / zentrumsnahe Gebiete» ▪ S4 «Schlüsselareale Transformationsgebiete» ▪ S6 «Gebiets- und Arbeitszonenmanagement in Zentren, Entwicklungsschwerpunkten und regionalen Arbeitsplatzgebieten»

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Verkehrliche Kapazitäten

Sind bei jedem verkehrsintensiven und –relevanten Planungs- und Bauvorhaben und dabei mit geeigneten Massnahmen zu berücksichtigen.

Nötige Verkehrsmassnahmen

Alle gemäss AP LU 4G

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Luzern, vif (Gesamtkoordination);
alle Gemeinden im Agglomerationsperimeter (bei der eigentümerverbindlichen planerischen Umsetzung sowie bei Baugesuchen / Bewilligungen)

Beteiligte Stellen

BUWD, rawi, vvl, LuzernPlus, Gemeinden, Grundeigentümer, Investoren, Wirtschaftsförderung WFLU

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Erarbeitung Entwurf reg Teilrichtplan Abstimmung Siedlung und Verkehr (reg TRP ASV LU)

Weitere Planungsschritte:

- Materielle Überführung des Entwurfs reg TRP ASV LU in eine Vollzugshilfe ASV LU und deren allgemein verbindliche Verankerung mit einer Anpassung der Planungs- und Bauverordnung PBV
- Laufende Beurteilung und Genehmigung bzw. Bewilligung von verkehrsintensiven bzw. verkehrsrelevanten Sondernutzungsplanungen und Baugesuchen

Zeithorizont

- A-Horizont
- B-Horizont
- längerfristiger Horizont
- Daueraufgabe

Richtplanrelevanz

- Flächenbeanspruchung: -
- Beanspruchung von FFF: -
- Tangierung von Schutzgebieten von nationaler Bedeutung: -

Koordinationsstand

- Kein Stand
 - Vororientierung
 - Zwischenergebnis
 - Festsetzung
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ja Kap.: R7, S8 KA: R7-2, S8-2, S8-3
 - nein > Verankerung in:

Umweltschutzgesetzgebung

- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung und/oder zwischen der Massnahme und geschützten oder für den Natur-/Heimatschutz wichtigen Gebieten.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Entwurf Teilrichtplan Abstimmung Siedlung&Verkehr, LuzernPlus, 2020
- Richtplan Kanton Luzern, rawi, 2015
- Richtplan Kanton Schwyz, Amt für Raumentwicklung, 2016
- Wegleitung „Abstimmung Siedlung und Verkehr“, BUWD, Dezember 2009
- Parkplatz-Musterreglement für die Gemeinden der Agglomeration Luzern, Luzern Plus, 24. Oktober 2014
- Luzern Süd, Grundkonzept Verkehr, Juni 2015

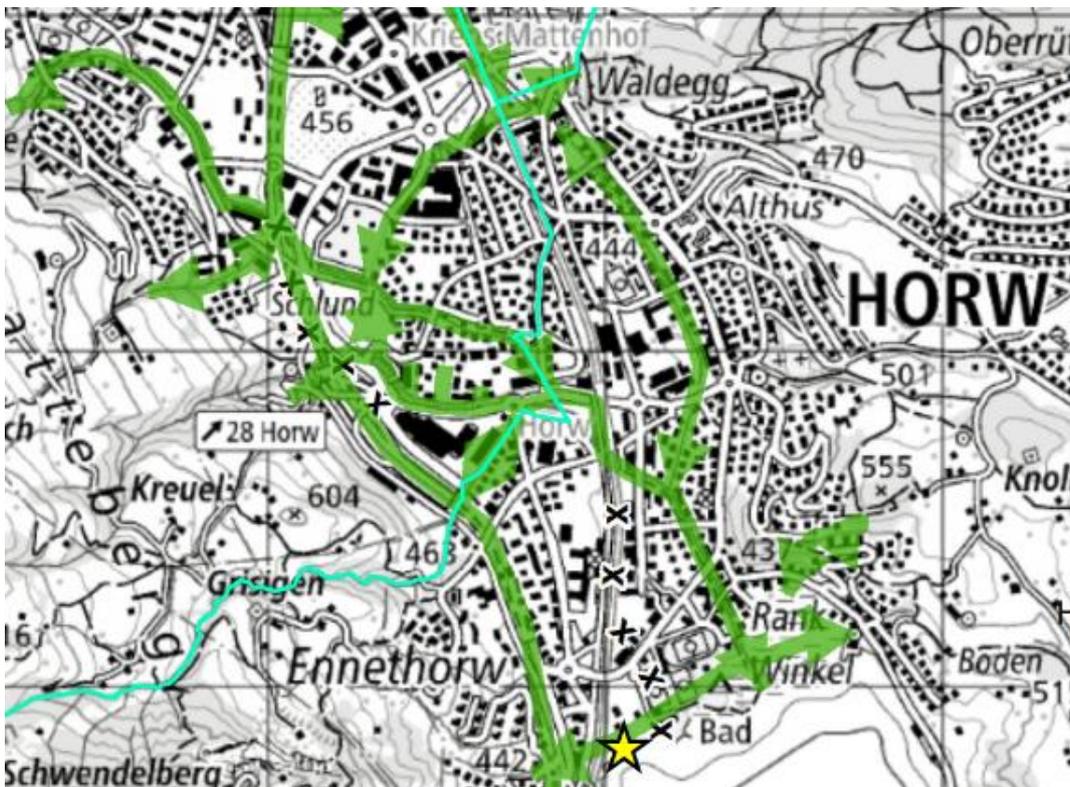
Bemerkungen / Hinweise

--

3. Landschaft

LE-1	Daueraufgabe	
Grünachsen im Siedlungsgebiet		

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



Beispiel Grünachsen im Siedlungsgebiet

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Agglomeration Luzern weist Defizite betreffend zusammenhängender Grünräume, sogenannter «Grünachsen» auf. Als Beitrag zur Vernetzung (ökologische Infrastruktur), Siedlungsattraktivität und Naherholung sollen diese Grünachsen geplant, gesichert und aufgewertet werden. In Abstimmung mit den Naturwerten können die Grünachsen auch wichtige Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr darstellen und tragen somit zu einer Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehrs bei.

Massnahme

Die „Grünachsen“ sollen ein zusammenhängendes Netz in den Siedlungen bilden und die Siedlungskörper und ihre Grünräume mit dem Umland verbinden. Wo es möglich ist verlaufen die Grünachsen entlang von offenen Gewässern und liegen im Gewässerraum. Weitere Grünachsen braucht es, um das Netz zu vervollständigen und die Anbindung insbesondere für Kleintiere ans Umland sicherzustellen. Diese Grünachsen bestehen v.a. aus Grünzonen und Wälder / Gehölzen

und ihren Verbindungen. Dort wo keine potentiellen Grünachsen in den Siedlungskörpern eruiert werden konnten, wurden die Grünachsen an den Siedlungsrand verlegt.

Grünachsen haben den Zweck, dass sie durchlässig und durchwanderbar sind für Kleintiere. Bei guter Gestaltung sind sie auch attraktive und identitätsstiftende Erholungsräume. Sie haben einen positiven Effekt aufs Siedlungsklima und als Teil der ökologischen Infrastruktur leisten sie einen Beitrag zur Vernetzung, sowie auch zur Stadt-/Siedlungsökologie.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Ein dichtes Netz an hochwertig gestalteten, vielfältig nutzbaren Freiräumen strukturiert den Siedlungskörper. Die Gewässerräume sowie die in den Kernraum hineingreifenden grünen «Zungen» stellen für die siedlungsnahen Erholung qualitätsvolle Räume dar. Neben der Siedlungsattraktivierung, insbesondere (naturnahen) Naherholung dienen sie der Stadtökologie und sind klimarelevant.
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbaubedarf und ungenügende Vernetzung zwischen den Freiräumen, Aufwertungsbedarf Gewässerräume ▪ Die kompakte Siedlungsstruktur des Agglomerationskerns würde eine deutlich höheren Fuss- und Veloanteil begünstigen, wenn die Infrastruktur genügend attraktiv ist.
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Teilstrategien Landschaft: L-1 «Freiräume für Naherholung und Biodiversität sichern und aufwerten», L-2 «Gewässerräume stärken und aufwerten» ▪ Teilstrategien Verkehr: FVV-4 «Landschafts- und Naherholungsräume mit dem Fuss- und Veloverkehr erschliessen», FVV-3 «FVV-Angebot vernetzen»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	LE-2 «Aufwertung Siedlungsränder»

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Koordination mit Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen. Wichtig ist dabei eine gute Abstimmung der unterschiedlichen Funktionen (Verkehr, Erholung, ökologische Vernetzung).

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Gemeinden	LuzernPlus, rawi, lawa

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Grobplanung im Perimeter des AP liegt vor. Die Grünachsen wurden wo möglich angelegt:
 1. Entlang der Gewässer (Gewässerräume)
 2. Durch bestehende Grünzonen oder als Verbindung zwischen Grünzonen
 3. Durch bestehende Wälder / Gehölze oder als Verbindung zwischen Wäldern / Gehölzen
 4. Entlang dem Siedlungsrand, entlang eingedolter Gewässer oder öffentlicher Zonen, wenn keine Verbindung durch die Siedlung möglich war.

Zeithorizont

- A-Horizont
- B-Horizont
- längerfristiger Horizont
- Daueraufgabe

Weitere Planungsschritte:

- Feinplanung des Grünachsen-Netzes auf Gemeindeebene.
- Behördenverbindliche Sicherung der Grünachsen in überkommunalen Instrumenten (vgl. Regelwerk LuzernSüd)
- Sicherung der Grünachsen im kommunalen Siedlungsleitbild und eigentümerverbindliche Festlegung in der Nutzungsplanung (BZR und Zonenplan).
- Aufwertung der bereits bekannten Grünachsen z.B. der Gewässerräume oder im Bereich von Kleintier-Engnissen

Richtplanrelevanz

- S2-6 Siedlungsausstattung mit Grün-, Frei- und Naherholungsräumen, u.a. ist dabei auch folgender Aspekt zu beachten: die ökologische Vernetzung im Siedlungsraum.

Koordinationsstand

- Kein Stand
- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung

Aufnahme in den Kantonalen Richtplan

- ja Kap.: KA:
- nein > Verankerung in:

Umweltschutzgesetzgebung

--

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Strategie Landschaft Kanton Luzern
 - Strategie zur Erhaltung und Förderung der Biodiversität im Kanton Luzern
 - Regelwerk Luzern Süd
-

LE-2

Daueraufgabe

Aufwertung Siedlungsränder

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



Beispiel von auszuwertenden Siedlungsrändern

Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung

Bisher entstanden die Siedlungsränder mehr oder weniger zufällig durch immer neue Einzonungen von Kulturland. Der Übergang von der Siedlung zum Kulturland soll zukünftig geplant, qualitativ hochwertig gestaltet und gesichert werden. Neben dem Gewinn an Landschaftsqualität, gibt es zusätzliche Naherholungsgebiete und die Lebensqualität kann gesteigert werden.

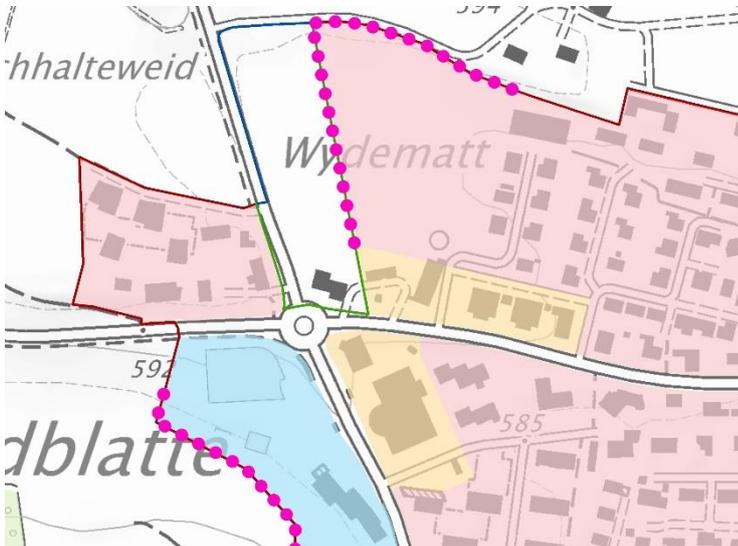
Der Kantonsrat überwies zum Planungsbericht Biodiversität folgende Bemerkung an den Regierungsrat zur Stärkung der Biodiversität im Siedlungsraum: Die Biodiversität ist insbesondere an den Siedlungsrändern zu fördern (KRB Nr. 5 vom 1. Februar 2020).

Massnahme

Siedlungsränder als Übergänge zwischen der Siedlung und dem Umland sollen aktiv geplant und gestaltet werden. Jede Siedlungsentwicklungsstufe wird mit der aktiven Gestaltung des Siedlungsrandes abgeschlossen. Geht die Siedlungsentwicklung später weiter, werden die äusseren Ränder zu inneren Rändern („Grünachsen“). Für die Gestaltung von Siedlungsrändern wird eine mindestens 10-15 m Breite Grünzone ausgeschieden. Insbesondere sollen die Siedlungsränder um Bauzonen aufgewertet werden, die noch nicht bebaut sind. Zudem ist der Siedlungsrand bei Neueinzonungen einzuplanen.

Der Interessenkonflikt zwischen Siedlungsverdichtung und Grünräumen kann z.T. entschärft werden, in dem Kompensationsmassnahmen am Siedlungsrand realisiert werden (ökologischer Ausgleich gem. NHG/NHV).

Die Umsetzung der Mehrwertabschöpfung könnte vor Ort realisiert werden.



Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Die in den Kernraum hineingreifenden grünen «Zungen» (Siedlungsränder) stellen für die siedlungsnahe Erholung qualitätsvolle Räume dar, welche gut in den Siedlungskörper integriert sind. Neben der Naherholung dienen sie der Stadt-/Siedlungsökologie.
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none">▪ Mit der verstärkten Siedlungsentwicklung nach innen und mit dem Klimawandel, nehmen in diesem Raum die Anforderungen an Frei- und Grünräume für die Naherholung und zur Beeinflussung des Stadtklimas sowohl innerhalb als auch ausserhalb des Siedlungsgebietes deutlich zu.
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none">▪ L-1 «Freiräume im Siedlungsgebiet für Naherholung und Biodiversität sichern und aufwerten»▪ S-1 «Schlüsselareale vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen»▪ S-3 Potenzielle Neueinzonungen an gut erschlossenen Lagen, bei ausgewiesenem Bedarf, prüfen
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none">▪ LE-2 «Aufwertung Siedlungsränder»▪ z.T. S-4 «Schlüsselareale Transformationsgebiete» (z.B. S-4.4 Luzern Littauerboden, S-4.7 Ebikon/Dierikon)▪ S-5 «Schlüsselareale Neueinzonungen (aufgrund überkommunalem Bedarf u. guter ÖV-Erschliessung)»

Abstimmung Siedlung und Verkehr

- Fuss- und Veloverkehr ist z.T. kombinierbar mit Siedlungsrändern. Wichtig ist dabei eine gute Abstimmung der unterschiedlichen Funktionen (Verkehr, Erholung, ökologische Vernetzung)

Zuständigkeiten

Federführung

Gemeinden

Beteiligte Stellen

LuzernPlus, rawi, lawa

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Grobplanung für Siedlungsränder mit Aufwertungspotential liegt vor:
 1. Siedlungsränder an der Siedlungsbegrenzungslinie Typ A gemäss Teilrichtplan Siedlunglenkung, wo noch nicht bis an die Begrenzungslinie gebaut wurde.
 2. Siedlungsränder in Gebieten für eine potentielle Bauzonenerweiterung (Typ B, C) gemäss Teilrichtplan Siedlunglenkung.

Weitere Planungsschritte:

- Jeder Abschluss einer neuen Überbauung (an die Siedlungsbegrenzungslinie) ist die aktive Gestaltung des Siedlungsrandes. Für den Siedlungsrand wird eine mindestens 10-15 m breite Grünzone ausgeschieden. Falls eine Kombination mit dem Langsamverkehr geplant ist, ist die Zone mit der entsprechenden Wegbreite zu ergänzen.
- Sicherung von Grünzonen und/oder Gestaltungs- und Bebauungsplanpflicht auf kommunaler Stufe

Zeithorizont

- A-Horizont
- B-Horizont
- längerfristiger Horizont
- Daueraufgabe

Richtplanrelevanz

- S2-6 Siedlungsausstattung mit Grün-, Frei- und Naherholungsräumen, u.a. ist dabei auch folgender Aspekt zu beachten: klare Definition und angemessene Gestaltung der Siedlungsränder.

Koordinationsstand

- Kein Stand
 - Vororientierung
 - Zwischenergebnis
 - Festsetzung
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ja Kap.: KA:
 - nein > Verankerung in:

Umweltschutzgesetzgebung

--

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Am Rand: Planen am Übergang von Siedlung und Kulturlandschaft, rawi
 - Strategie Landschaft Kanton Luzern
 - Strategie zur Erhaltung und Förderung der Biodiversität im Kanton Luzern
 - Regionaler Teilrichtplan Siedlungslenkung 2030
-

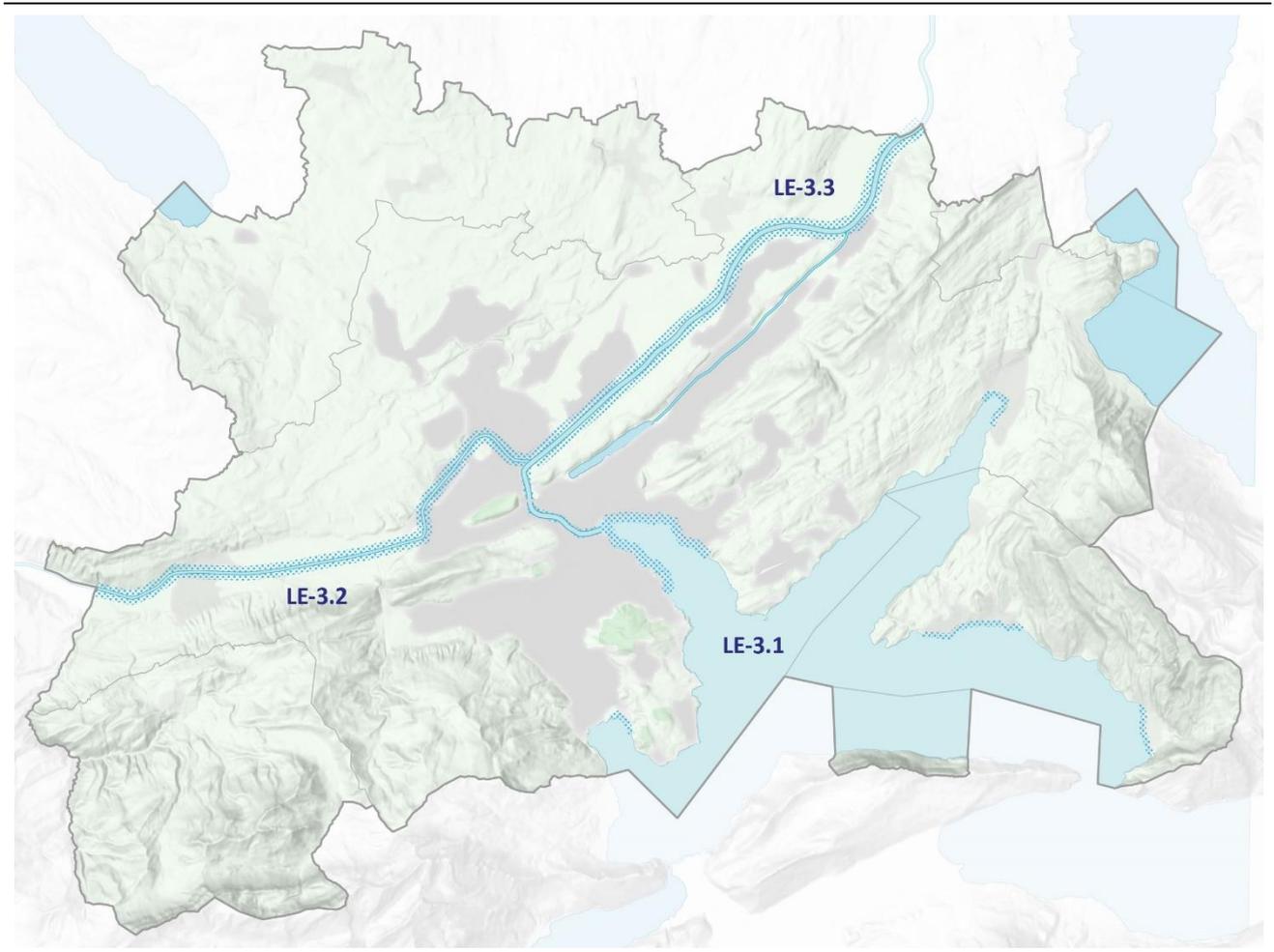
Bemerkungen / Hinweise

- Ein Entwicklungsschwerpunkt der Strategie Landschaft des Kantons Luzern ist es den Siedlungsraum zu begrenzen u.a. mit der Massnahme Siedlungsränder aktiv zu gestalten und Übergänge z.B. mit Gehölzpflanzungen einzugliedern.
Bemerkung des Kantonsrats zum Planungsbericht Biodiversität (KRB Nr. 5 vom 1. Februar 2020).
 - Die Zielsetzung Siedlungsränder ökologisch und landschaftlich aufzuwerten, wird nicht nur bei Neuüberbauungen verfolgt, sondern auch bei Sanierungen bzw. Ersatzneubauten im Bereich bestehender Überbauungen.
-

LE-3 **Daueraufgabe**

Schutz- und Nutzungskonzepte Seeufer- und Flussräume

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Generation: Nr. LE-4.1 – LE-4.4, LE-6	1061.2.188 – 1061.2.191/1061.2.195	Daueraufgabe
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: Nr. LE-2.1 – LE 2.3	1061.3.183 – 1061.3.185	Daueraufgabe



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

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

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

Die Flussräume von Reuss und Kleiner Emme sind prägende Landschaftselemente in der Agglomeration. Ihnen kommt eine grosse Bedeutung als vielfältiger Lebensraum für Pflanzen und Tiere zu, sie erfüllen substantielle Aufgaben im Wasserhaushalt und dienen dem Hochwasserschutz. Zudem sind sie wichtige Freiräume der Agglomeration insbesondere für die Naherholung, die es noch zu etablieren gilt. Diese verschiedenen Nutzungs- und Schutzansprüche werden in Nutzungskonzepten aufeinander abgestimmt. Die Nutzungskonzepte werden mit den kantonalen Hochwasserschutzkonzepten und den Freiraumkonzepten im Kern- und Kernergänzungsraum der Agglomeration abgestimmt. Wo erforderlich, koordinieren die Anstössergemeinden oder koordiniert LuzernPlus diese Aufgaben gemeindeübergreifend.

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

Massnahme

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

Diese Konzepte umfassen insbesondere:

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

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

Es handelt sich um folgende Seeufer- und Flussräume:

LE-3.1-4D Vierwaldstättersee

LE-3.2-4D Kleine Emme (zwischen Thorenberg/Littau und Reusszopf verstärkte Freiraumnutzung durch bei Siedlungsentwicklung)

LE-3.3-4D Reuss (inkl. Reuss zwischen Spreuerbrücke und Reusszopf sowie zwischen Reusszopf und Kantonsgrenze Aargau)

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Die Gewässerräume sowie die in den Kernraum hineingreifenden grünen «Zungen» stellen für die siedlungsnahe Erholung qualitätsvolle Räume dar.
Bezug zum Handlungsbedarf	Die Gewässerräume weisen als Naherholungsgebiete insofern qualitative Defizite auf, als dass der Zugang und die Naherholung entlang der (Fließ)Gewässer noch nicht optimal bzw. durchgängig ist. Diese Räume weisen zudem Nutzungskonflikte (z.B. zwischen Spaziergänger mit Hunden, Alltags- und Freizeitverkehr, landwirtschaftliche Nutzung entlang dem Rotsee oder der Reuss) und ökologischen Aufwertungsbedarf auf.
Bezug zu den Teilstrategien	▪ L-2 «Gewässerräume stärken und aufwerten»

Bezug zu anderen Massnahmen Massnahmen Fuss- und Veloverkehr (FVV-3 und FVV-5)
(fachlich / zeitlich)

Zuständigkeiten

Federführung

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

Beteiligte Stellen

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

Realisierung

Planungsstand

Nächste Planungsschritte:

- Bei Bedarf Erarbeiten von Nutzungskonzepten durch die Anstössergemeinden, ggf. koordiniert durch LuzernPlus
- Sicherung und Umsetzung der Massnahmen durch die Anstössergemeinden

Zeithorizont

- A-Horizont
- B-Horizont
- längerfristiger Horizont
- Daueraufgabe

Richtplanrelevanz

- Flächenbeanspruchung: --
- Beanspruchung von FFF: --
- Tangierung von Schutzgebieten von nationaler Bedeutung: --

Koordinationsstand

- Kein Stand
 - Vororientierung
 - Zwischenergebnis
 - Festsetzung
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ja Kap.: R2, R6, L2 KA: 2-2, R6-3, R6-4, R6-5, L2-3, L2-4
 - nein > Verankerung in:

Umweltschutzgesetzgebung

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

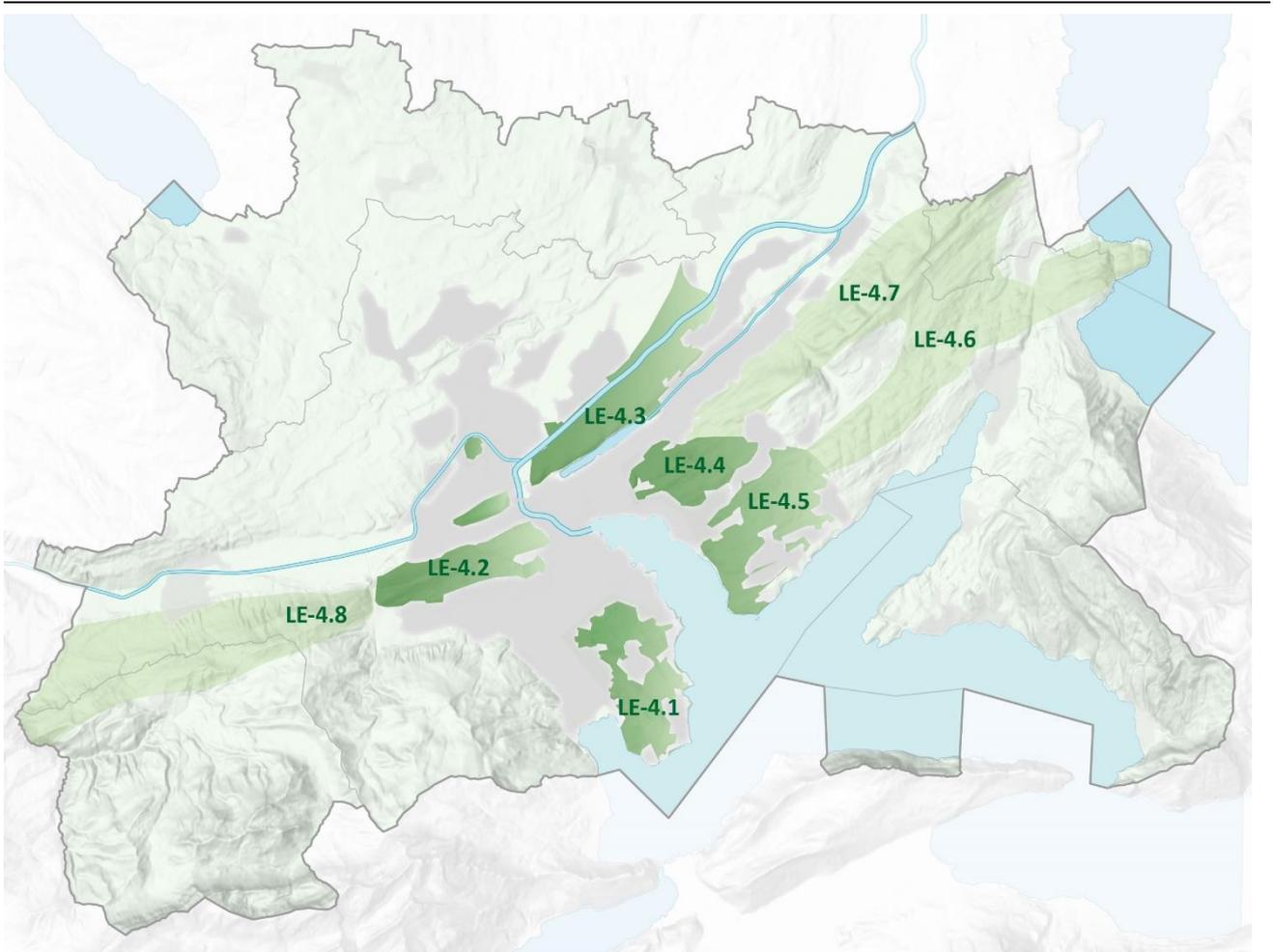
Bemerkungen / Hinweise

Die angrenzenden Kantone sind beim Nutzungskonzepten an der Reuss in geeigneter Form einzubeziehen.

LE-4 **Daueraufgabe**

Landschaftsentwicklungskonzepte

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Generation: Nr. LE-2.1 – LE-2.5, LE-3.1 – LE-3.3, LE-6	1061.2.178 – 1061.2.182/ 1061.2.184 – 1061.2.186/1061.2.195	Daueraufgabe
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: Nr. LE-1.1 bis LE-1.8	1061.3.175 – 1061.3.182	Daueraufgabe



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Die spezifischen Freiräume der inneren und äusseren Landschaft sind grosse zusammenhängende Landschaftskammern, die eine wichtige Bedeutung für die Agglomeration haben. Die Freiräume sind Lebensgrundlage für Flora und Fauna, Grundlage für die regionale Forst- und Landwirtschaft sowie wichtige Naherholungsgebiete für die in der Agglomeration lebenden Menschen. Es gilt die Landschaftsräume zu erhalten und zu sichern, eine nachhaltige Nutzung zu ermöglichen sowie die ökologische Aufwertung und Vernetzung der Lebensräume voranzutreiben. Intakte Landschaften spielen zudem eine grosse Rolle für die Agglomeration und ihre Attraktivität für Naherholung und Tourismus.

Die spezifischen Freiräume der inneren Landschaft (LE-4.1 – LE-4.5) sind unmittelbar an den Kern- und Kernergänzungsraum angrenzende Naherholungsräume, sie sind daher einem hohen Nutzungsdruck aus den nahen Siedlungsschwerpunkten ausgesetzt. Die Naherholung in diesen siedlungsnahen Freiräumen ist sehr erwünscht, da sie nachhaltig mit wenig Verkehr („gleich vor der Haustüre“) erfolgen kann. Die Erholungssuchenden sollen aber so gelenkt werden, dass die

Land- und Forstwirtschaft sowie die Naturwerte (wertvolle Lebensräume, Stadtökologie, Biotopvernetzung) nicht beeinträchtigt werden.

Die äussere Landschaft mit ihren spezifischen Freiräumen (LE-4.6 – LE-4.8) dient in ihrer Gesamtheit v.a. der Land- und Forstwirtschaft sowie als Lebensgrundlage für Pflanzen und Tiere und umfasst Schutzobjekte Natur/Landschaft. Zudem dienen v.a. die spezifischen Freiräume auch einer extensiven Naherholung mit Sport- und Freizeitnutzung.

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

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

Massnahme

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

Für die Räume Horwer Halbinsel, Sonnenberg/Gütsch, Sedel/Rotsee/Hunsrücken, Dietschiberg und agglomerationsnaher Meggerwald werden von den Standortgemeinden Landschaftsentwicklungskonzepte (LEK) bzw. Nutzungskonzepte erarbeitet.

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

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

Es handelt sich um folgende Gebiete:

LE-4.1-4D Horwer Halbinsel (Horw): Konzept und Entwicklungsrichtplan Horwer Halbinsel (2007), Natur- und Erholungsraum Allmend (2009)

LE-4.2-4D Sonnenberg/Gütsch (Stadt Kriens, Stadt Luzern): Nutzungs- und Erholungskonzept Sonnenberg (2009)

LE-4.3-4D Reuss/Sedel/Rotsee/Hunsrücken (Stadt Luzern, Ebikon, Buchrain): Verordnung zum Schutz des Rotsees und seiner Ufer (2013), (Schutzkonzept) Naturarena Rotsee (2015), Landschaftspark Friedental (2015)

LE-4.4-4D Dietschiberg (Stadt Luzern, Adligenswil)

LE-4.5-4D Meggerwald, westlicher Teil (Stadt Luzern, Adligenswil, Meggen)

LE-4.6-4D Meggerwald, östlicher Teil – Chiemen (Meggen, Adligenswil, Udligenswil, Küssnacht)

LE 4.7-4D Dottenberg-Rooterberg (Ebikon, Adligenswil, Dierikon, Udligenswil, Root, Gisikon, Honau, Meierskappel)

LE 4.8-4D Blattenberg (Malters, Stadt Kriens, Schwarzenberg)

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Die Gewässerräume sowie die in den Kernraum hineingreifenden grünen «Zungen» stellen für die siedlungsnaher Erholung qualitätsvolle Räume dar.
Bezug zum Handlungsbedarf	Insbesondere die an den Kern- und Kernergänzungsraum angrenzenden Freiräume sind einem hohen Nutzungsdruck aus den nahen Siedlungsschwerpunkten ausgesetzt.
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none">▪ L-3 «Weitere Naherholungsgebiete aufwerten und Angebot erweitern»▪ FVV-4 «Landschafts- und Naherholungsräume mit dem Fuss- und Veloverkehr erschliessen»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none">▪ Verbesserung Zugänglichkeit Naherholung<ul style="list-style-type: none">▪ FVV-3.43 bis FVV-3.50-4A▪ FVV-5.10 bis FVV-5.12-4B

Zuständigkeiten

Federführung

Adligenswil, Buchrain, Dierikon, Ebikon, Gisikon, Honau, Horw, Kriens, Küssnacht, Luzern, Malters, Meggen, Meierskappel, Root, Schwarzenberg, Udligenswil

LuzernPlus (Koordination bei Bedarf)

lawa (Hauptkoordination, gestützt auf L1-1 und L1-5 des KRP LU 15)

Beteiligte Stellen

uwe, rawi, vif

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- siehe unter «Massnahme»

Weitere Planungsschritte:

- Erarbeitung weiterer LEK durch Standortgemeinden, bei Bedarf Koordination durch LuzernPlus
- Sicherung und Umsetzung der Massnahmen durch die Standortgemeinden

Zeithorizont

- A-Horizont
- B-Horizont
- längerfristiger Horizont
- Daueraufgabe

Richtplanrelevanz

- Flächenbeanspruchung: --
- Beanspruchung von FFF: --
- Tangierung von Schutzgebieten von nationaler Bedeutung: --

Koordinationsstand

- Kein Stand
 - Vororientierung
 - Zwischenergebnis
 - Festsetzung
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ja Kap.: R2, R6, L1 KA: R2-2, R6-5, R6-4, L1-5
 - nein > Verankerung in:

Umweltschutzgesetzgebung

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

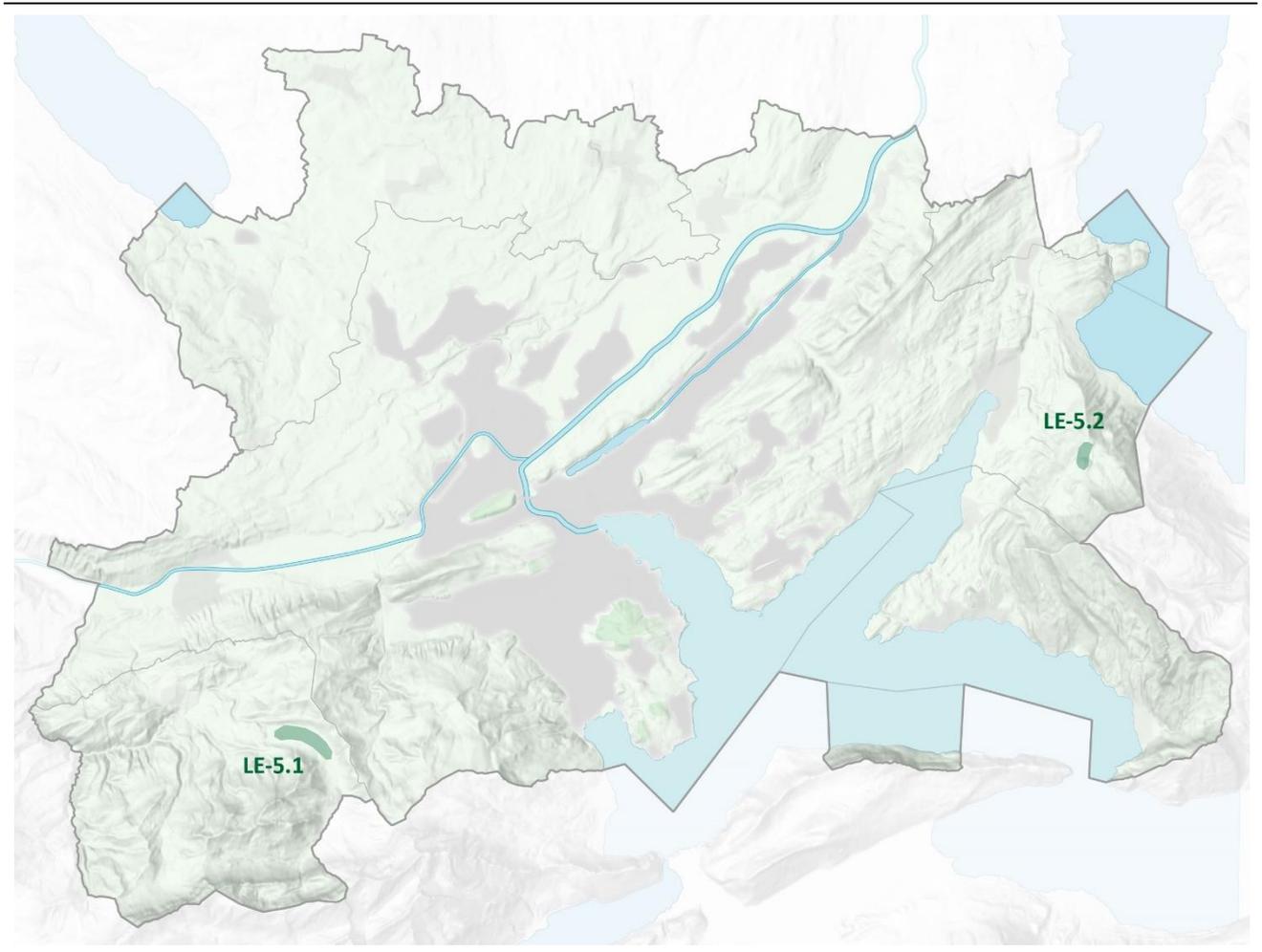
Bemerkungen / Hinweise

- Bei der Entwicklung des Landschaftsentwicklungskonzepts Dottenberg-Rooterberg (LE-4.7) ist die Mitwirkung des Kantons Zug und der Gemeinde Risch in geeigneter Form zu gewährleisten.
- Die Massnahmen sind mit landwirtschaftlichen Planungen mit regionalen Landwirtschaftsstrategien (Entwurf Agrarpolitik 22+) abzustimmen.

LE-5 **Daueraufgabe**

Freizeiträume von regionaler Bedeutung

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Generation: Nr. LE-5.1 – LE-5.2	1061.2.193 – 1061.2.194	Daueraufgabe
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: Nr. LE-3.1 – LE-3.2	1061.3.186 – 1061.3.187	Daueraufgabe



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

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

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

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

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

Massnahme

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

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

Es handelt sich um folgende Freizeiträume von regionaler Bedeutung:

LE-5.1-4D Eigenthal (Schwarzenberg, Kriens, Hergiswil) (Bedeutung für die Agglomeration)

LE-5.2-4D Seebodenalp (Küssnacht) (Bedeutung v.a. für Seegemeinden und Raum Küssnacht)

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Die Erholungssuchenden werden so gelenkt, dass störungsarme Gebiete erhalten bleiben.
Bezug zum Handlungsbedarf	In den regional bedeutenden Freizeiträumen wie Eigenthal und Seebodenalp sind die Ansprüche der Naherholung und die Anliegen der Land- und Forstwirtschaft sowie die Naturwerte zu wenig aufeinander abgestimmt
Bezug zu den Teilstrategien	▪ L-4 «Angebot in den regionalen Freizeiträumen abgestimmt weiterentwickeln»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	--

Zuständigkeiten

Federführung

LuzernPlus (Koordination)

Standortgemeinden Schwarzenberg, Stadt Kriens und Küssnacht SZ

Beteiligte Stellen

lawa, uwe, rawi, vif sowie Kanton Schwyz

Realisierung

Planungsstand

Weitere Planungsschritte:

- Erarbeiten von Konzepten durch LuzernPlus gemeinsam mit den Standortgemeinden
- Umsetzung Massnahmen

Zeithorizont

- A-Horizont
- B-Horizont
- längerfristiger Horizont
- Daueraufgabe

Richtplanrelevanz

- Flächenbeanspruchung: --
- Beanspruchung von FFF: --
- Tangierung von Schutzgebieten von nationaler Bedeutung: --

Koordinationsstand

- Kein Stand
 - Vororientierung
 - Zwischenergebnis
 - Festsetzung
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ja Kap.: R2, R6 KA: R2-2, R6-4, R6-5
 - nein > Verankerung in:

Umweltschutzgesetzgebung

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

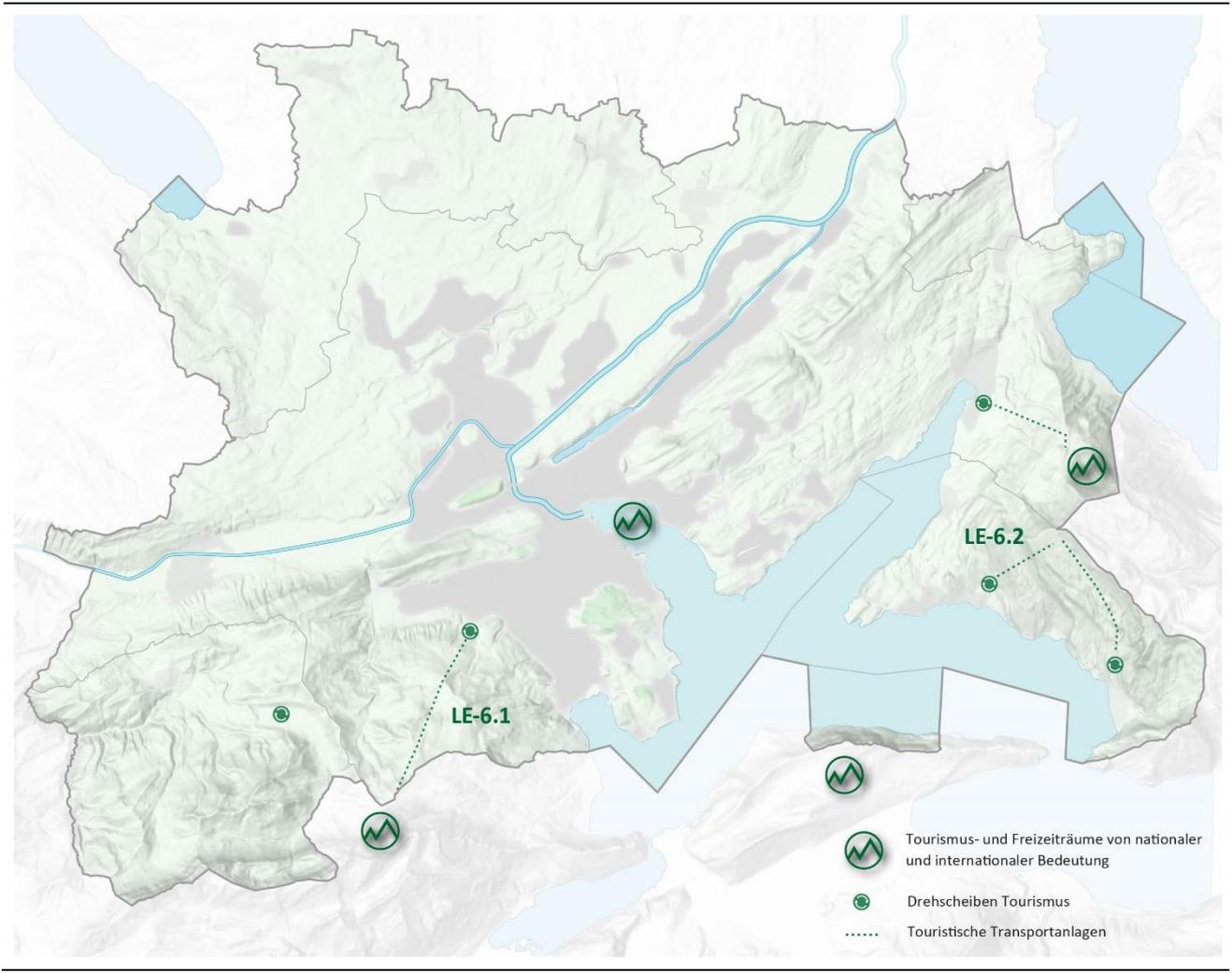
Bemerkungen / Hinweise

Die Massnahmen werden möglichst natur- und umweltverträglich gestaltet.

LE-6 **Daueraufgabe**

Zugänglichkeit Tourismusschwerpunkte von nationaler Bedeutung optimieren

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Generation: Nr. LE-7.1 – LE-7.2	1061.2.197 – 1061.2.198	Daueraufgabe
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: Nr. LE-4.1 – LE-4.2	1061.3.188 – 1061.3.189	Daueraufgabe



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

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

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

Massnahme

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

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

Es handelt sich im Agglomerationsraum um folgende Gebiete:

LE-6.1-4D Kriens Pilatusbahnen

Mögliche Massnahmen:

- Anbindung Busangebot an bestehende Talstation Pilatusbahn in Kriens (vorgesehen in AggloMobil 4 mit Linie 16) mit entsprechender Wende- und Haltestelleninfrastruktur. Zudem mittel-/langfristig Verknüpfung neue Talstation im Bereich Pilatusmarkt/Schlund zu Bushaltestellen und idealerweise auch zu Bahnhof Horw. Bei der Prüfung einer Verlegung der Talstation ins Gebiet Schlund ist das BLN-Gebiet Nr. 1605 Pilatus zwingend zu beachten.
- Bessere Verknüpfung Bushaltestellen Kriens Zentrum Pilatus bzw. Busschleife mit Talstation Sonnenbergbahn.

LE-6.2-4D Weggis Luftseilbahn Rigi Kaltbad

Mögliche Massnahmen:

- Anbindung Buslinie 60.502 in Weggis an (neue) Luftseilbahn mit direkter Wegführung zwischen neu zu erstellenden Bushaltestellen im Bereich Rigistrasse/Umfahrungsstrasse und Talstation.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Schutz- und Nutzungsansprüche sind in den Planungen der Tourismus- und Freizeiträume von nationaler und internationaler Bedeutung abgestimmt. Räume, Transportanlagen und Drehscheiben mit intensiver Tourismus- und Freizeitnutzung sind räumlich konzentriert und mit dem ÖV gut erschlossen.
Bezug zum Handlungsbedarf	Die ÖV- und FVV-Anbindung in Kriens und Weggis an die Luftseilbahnen ist – im Vergleich zum Bürgenstock oder zu Vitznau – relativ schlecht.
Bezug zu den Teilstrategien	L-5 Zugänglichkeit von Tourismus- und Erholungsschwerpunkten verbessern
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	--

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Stadt Kriens, Weggis	VVL, vif, touristische Transportunternehmen, LuzernPlus

Realisierung

Planungsstand

Weitere Planungsschritte:

- Konkretisierung der Massnahmen

Zeithorizont

- A-Horizont
- B-Horizont
- längerfristiger Horizont
- Daueraufgabe

Richtplanrelevanz

- Flächenbeanspruchung: --
- Beanspruchung von FFF: --
- Tangierung von Schutzgebieten von nationaler Bedeutung: --

Koordinationsstand

- Kein Stand
 - Vororientierung
 - Zwischenergebnis
 - Festsetzung
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ja Kap.: R6 KA: R6-2 bis R6-5
 - nein > Verankerung in:

Umweltschutzgesetzgebung

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

Bemerkungen / Hinweise

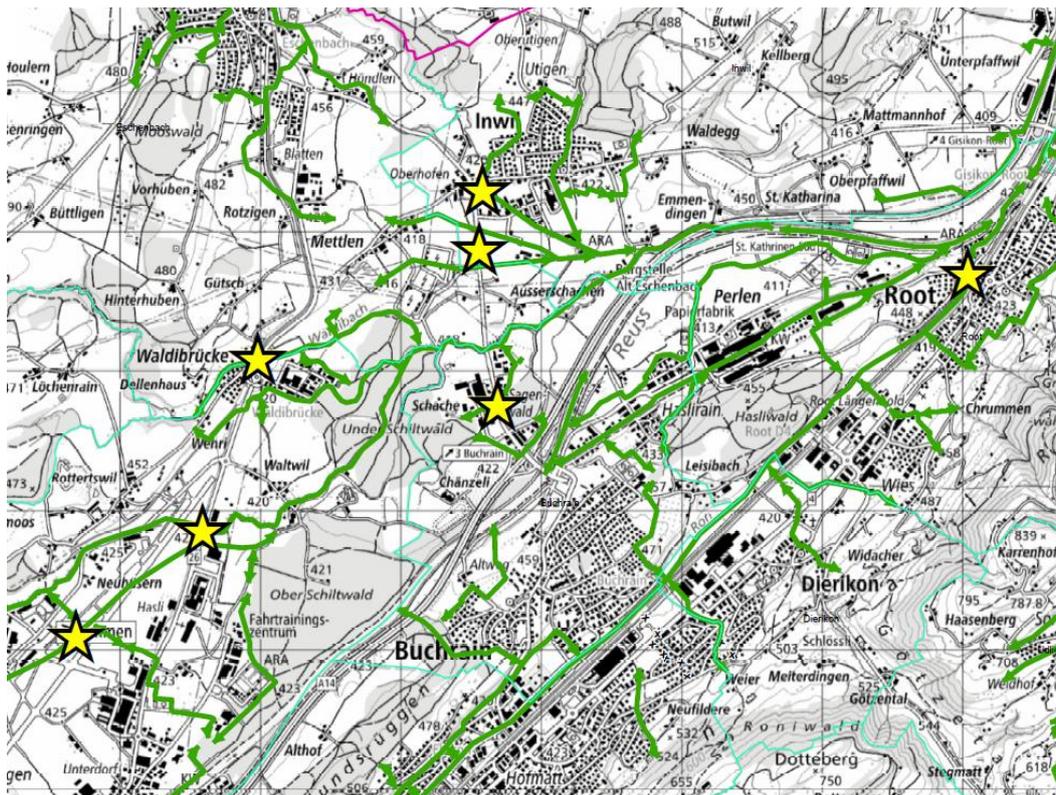
Die Massnahmen werden möglichst natur- und umweltverträglich gestaltet.

LE-7

Daueraufgabe

Aufwertung Vernetzungsachsen Kleintiere (Engnisse)

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



Ausgewählte Massnahmen im Bereich der «Grünachsen»

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Vernetzungsachsen für Kleintiere dienen der weiträumigen ökologischen Vernetzung verschiedener Tierarten. Häufig sind sie unterbrochen durch Infrastrukturen. Sie sind wo noch möglich naturnah zu erhalten und andernorts durch Beseitigung von Engnissen aufzuwerten, sodass die Vernetzungsachsen wieder passierbar sind.

Massnahme

Vernetzungsachsen sind Geländestreifen, die für Kleintiere langfristig zur Wanderung (als Ausbreitung, Populationsvernetzung usw.) passierbar sein sollen. Teilbereiche entlang dieser Achsen, in denen die Geländestreifen durch zivilisatorische Strukturen (z.B. Verkehrsträger) in ihrer Ausdehnung massiv eingeschränkt oder unterbrochen werden, werden als Engnisse bezeichnet. Alle richtplanrelevanten Engnisse entlang dieser Achsen sind so zu sanieren, dass sie für Kleintiere wieder durchlässig werden.

Konkrete Massnahmen sind beschrieben in den Massnahmenblättern zu den Engnissen. Folgende Engnisse enthalten Massnahmen, die auf «Grünachsen» liegen und geeignet sind für die Gemeinden umzusetzen: 10, 11, 15, 22, 25, 26, 29, 33, 36, 39, 40, 45, 56

Die Objektblätter enthalten meist mehrere Massnahmen, nicht alle sind von den Gemeinden umsetzbar. Alle Objektblätter sind einsehbar unter:

https://lawa.lu.ch/Natur/arten/grundlagen/vernetzungsachsen_kleintiere
(Beschriebe Engnisse)



Beispiel einer Massnahme gemäss Objektblatt.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Dichtes Netz an hochwertig, nach ökologischen Gesichtspunkten gestalteten, vielfältig nutzbaren Freiräumen.
Bezug zum Handlungsbedarf	Ausbaubedarf und ungenügende Vernetzung zwischen den Freiräumen und Aufwertungsbedarf Gewässerräume.
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none">▪ L-1 «Freiräume im Siedlungsgebiet sichern und aufwerten»▪ L-2 «Gewässerräume stärken und aufwerten»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none">▪ LE-1 «Grünachsen im Siedlungsgebiet»

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Die Engnisse sind fortlaufend aufzuwerten. Mögliche Kombination können sich ergeben mit Massnahmen im Bereich Verkehr.

Zuständigkeiten

Federführung

Gemeinden

Beteiligte Stellen

rawi, vif, lawa

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Bericht Vernetzungsachsen für Kleintiere: Bedeutung und Lage; Beschreibung der Achsen und Engnisse, inkl. Detailbeschriebe der Engnisse mit grobem Massnahmenbeschrieb (Iawa 2013)

Weitere Planungsschritte:

- Realisierung der Massnahmen ab sofort

Zeithorizont

- A-Horizont
- B-Horizont
- längerfristiger Horizont
- Daueraufgabe

Richtplanrelevanz

- L1-4 Vernetzungsachsen für Kleintiere, u.a. sind alle richtplanrelevanten Engnisse entlang dieser Achsen so zu sanieren, dass sie für Kleintiere wieder durchlässig werden.

Koordinationsstand

- Kein Stand
- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung

Aufnahme in den Kantonalen Richtplan

ja Kap.: KA:

nein > Verankerung in:

Umweltschutzgesetzgebung

--

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Strategie zur Erhaltung und Förderung der Biodiversität im Kanton Luzern

Bemerkungen / Hinweise

--

4. Gesamtverkehr

GV-1.1		C-Horizont	
GVK Agglomerationszentrum Luzern (Anpassungen in Zusammenhang mit der Realisierung des Durchgangsbahnhofs)			
Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Platzgestaltung			
<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP	
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-	
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Generation: Nr. GV-1.3	-	C	
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: Nr. GV-1.1	-	C	



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Das Vorprojekt Durchgangsbahnhof Luzern wurde in sechs Teilprojekten, „Markt, Angebot und Rollmaterial“, „Infrastruktur“, „Finanzierung“, „Kommunikation und Lobbying“, „Verkehr und Umfeld“ und „Gesetzgebung“ bearbeitet. Der Durchgangsbahnhof wirkt sich auf das gesamte Verkehrssystem in der Agglomeration Luzern aus. Im Teilprojekt Verkehr und Umfeld wurden Lösungen für die Abwicklung des Verkehrs im Umfeld des Bahnhofs Luzern nach der Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs aufgezeigt. Die Zufahrt zur zentralen multimodalen Drehscheibe am Bahnhof Luzern ist stark überlastet. Nach der Realisierung des Durchgangsbahnhofs sollen rund 50 % mehr Passagiere den Bahnhof Luzern benutzen. Im Teilprojekt Verkehr und Umfeld wird aufgezeigt, wie die grösseren Personenströme im Umfeld des Bahnhofs abgewickelt werden. Es werden dabei sowohl Lösungen für den öffentlichen Busverkehr, den Fuss- und Veloverkehr und den motorisierten Individualverkehr ausgearbeitet.

Die von der Stadt Luzern im Jahr 2020 durchgeführte Testplanung zum Durchgangsbahn Luzern (Schlussbericht 29.12.2020) zeigt 7 Grundsätze und Grundlagen für die weitere Planung im Umfeld des Durchgangsbahnhofs auf (Gestaltung/öV-Drehscheibe).

Für die Ausarbeitung des Bauprojekt Durchgangsbahnhof wurden die SBB vom BAV beauftragt.

Beschrieb der Massnahme

1. GV-1.1a-4C Bussystem (betrieblich)
2. GV-1.1b-4C Anpassungen Infrastruktur Strasse inkl. Bus und Taxi
3. GV-1.1c-4C Anpassungen Infrastruktur Parkierung MIV und Kiss and Ride
4. GV-1.1d-4C Anpassungen Veloverkehr
5. GV-1.1e-4C Anpassungen Fussverkehr

Machbarkeit

Wird im Rahmen des Vorprojekts nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Der Durchgangsbahnhof Luzern ist ein Schlüsselprojekt für die Umsetzung des Zukunftsbilds 2040 und ist ein wichtiger multimodaler Verbindungspunkt. Verbesserung Zugänge für Fussgehende und Velofahrende. Einfluss auf Modal Split zugunsten ÖV und FVV und Vermeidung von Unfällen durch eine benutzerfreundliche Gestaltung.
Bezug zum Handlungsbedarf	Die eher bescheidenen Anteile von ÖV und FVV am Modalsplit (insb. ausserhalb der Kernstadt) und die stagnierende Entwicklung von ÖV und FVV sind insbesondere vor dem Hintergrund der langen Bauzeit des übergeordneten Schlüsselprojekts Durchgangsbahnhof durch das GVK zu verbessern. Das GVK verfolgt eine gezielte Verflüssigung des Verkehrs auf den Hauptachsen durch eine Beschränkung der Zufahrten zu den Hauptverkehrszeiten. Es besteht Handlungsbedarf bezüglich Gesamtverkehrslösungen mit dem Potenzial, im Umfeld des Bahnhofs Luzern wesentlich mehr Personen befördern zu können.
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none">▪ GV-1 «Gesamtverkehrskonzepte und -projekte weiterentwickeln und umsetzen»▪ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern»▪ GV-4 «Verkehrssicherheit erhöhen und Unfallschwerpunkten sanieren»▪ ÖV-2 «Multimodale Verknüpfungen stärken»▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken»▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none">▪ ÖV-1-4R «Durchgangsbahnhof Luzern inkl. Zufahrten Heimbach und Ebikon»

Nutzen

- WK1 Die Anpassungen des Gesamtverkehrssystems auf den Durchgangsbahnhof Luzern ermöglicht den maximalen verkehrlichen Nutzen für diese Schlüsselmassnahme.
- WK2 Durch die Stärkung des ÖV wird die Siedlungsentwicklung auf Zentren und Achsen konzentriert. Dies wirkt der Zersiedlung entgegen. Durch die Entlastung der Strassen gewinnt der öffentliche Raum.
- WK3 Durch die verbesserte und auf den Durchgangsbahnhof abgestimmte Verkehrsorganisation resultiert eine Verbesserung der Verkehrssicherheit insbesondere auf dem Bahnhofplatz.
- WK4 Durch den flüssigeren Verkehrsablauf kann der Ausstoss von Luftschadstoffen und CO₂ sowie die Emission von Lärm verringert werden.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Luzern, vif

Beteiligte Stellen

VVL, Stadt Luzern, Transportunternehmen, Dritte (z.B. Eigentümer Parkhäuser)

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Studie 2012 / 2013
- Projekterarbeitung 2013 – 2016 (Vorprojekt)
- Testplanung zum Durchgangsbahnhof

Weitere Planungsschritte:

- Vorprojekt ab 2025, Baubeginn ab 2035

Planungsstand: 1 2 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	ab 2025
Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2031
Finanzierungsplan:	2032
Baubeginn:	2035
Inbetriebnahme:	2037

Reifegrad: 1 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- Keine Information
- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten			
Kosten	Finanzierung		
Noch offen	Anteil Bund	%	Fr.
	Anteil Kanton	%	Fr.
	Anteil Region	%	Fr.
	Anteil Gemeinde	%	Fr.

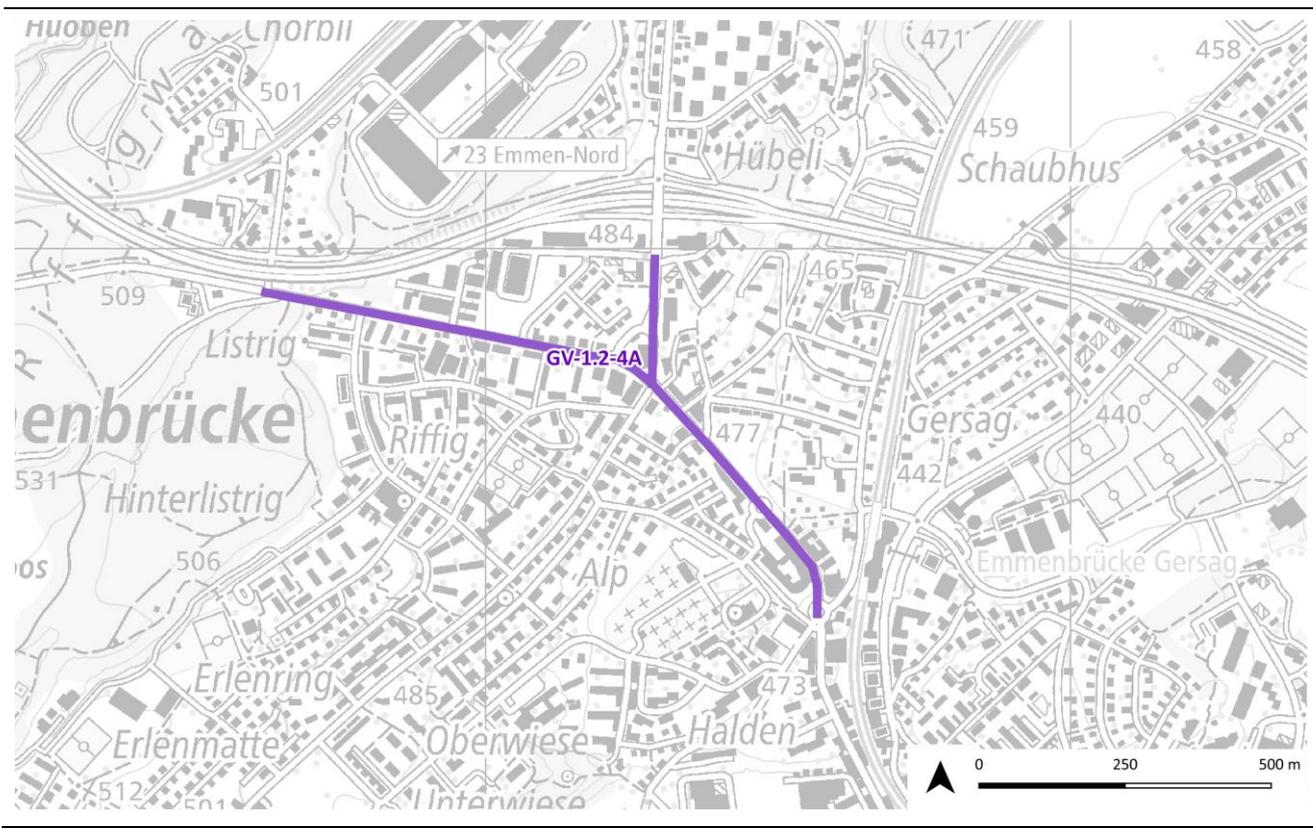
Sonstiges			
Literatur / Grundlegendokumente			
▪ Studie zur Optimierung des Bahnhofplatzes, Februar 2009			
▪ Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsräum 2040», Februar 2021			
Quantitative Angaben			
--			
Bemerkungen / Hinweise			
--			

GV-1.2 **A-Horizont**

K13/15: Emmen, Sprengiplatz – Sonnenplatz (inkl.) mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.)

Kategorie: Verkehrsmanagement (VM) – Achse

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm	ARE-Code	Priorität in früheren Agglomerationsprogrammen
<input type="checkbox"/> 1. Generation:	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation:	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: öV-9.1c-3A	1061.3.055	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Achse Gerliswilstrasse-Sprengi führt durch das zentrale Siedlungsgebiet von Emmenbrücke und erlebt eine starke Entwicklung. Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung stellt hohe Ansprüche an Betrieb und Gestaltung dieser Strasse. Der Sprengiplatz bildet einen Umsteigeknoten im Busnetz und einen wichtigen Verkehrsknoten für den MIV. Mit dem Projekt sollen die Bedingungen für den öffentlichen Busverkehr und den Langsamverkehr verbessert und der Strassenraum aufgewertet werden. Gleichzeitig muss die Abwicklung des MIV sichergestellt werden.

Beschrieb der Massnahme

Zwischen dem Sprengiplatz und dem Sonnenplatz (inkl.) wird das Gesamtverkehrssystem optimiert, wobei insbesondere Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr vorgesehen sind. Zudem erfolgt eine gestalterische Aufwertung des Strassenraums.

Auf den Zufahrten zum Sprengiplatz werden die Neuenkirchstrasse (K13) bis zur Einmündung Weiherstrasse und die Rotenburgstrasse bis zur Perimetergrenze des Autobahnanschlusses Emmen Nord einbezogen, damit eine funktionsfähige

Gesamtlösung entsteht. Dabei erfolgt auch eine Abstimmung mit Umbau des Autobahnanschlusses Emmen-Nord (Ausbau auf 7/8-Anschluss, Federführung Astra).

Machbarkeit

Das BGK belegt die Machbarkeit der Massnahmen. Die Busbevorzugungsmassnahmen können entsprechend dem Handlungsbedarf angeordnet werden.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Dichtes und sicheres Fuss- und Velonetz, Abstimmung des Gesamtverkehrs, Erhöhung Aufenthaltsqualität, Verbesserung Verkehrssicherheit und Erhöhung des Fuss- und Veloverkehr-Anteils
Bezug zum Handlungsbedarf	Eher bescheidene Anteile von ÖV und FVV im Modalsplit, laufender Abstimmungsbedarf einerseits zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖV, MIV, FVV) und andererseits zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, zahlreiche Schwachstellen, Gerliswilstrasse als stark verkehrsorientierte Ortsdurchfahrt mit mangelnder Siedlungsverträglichkeit, fehlende Ausgestaltung des öffentlichen Raums
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none">▪ S-1 «Schlüsselareale vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen»▪ GV-1 «Gesamtverkehrskonzepte und -projekte weiterentwickeln und umsetzen»▪ GV-5 «Strassenräume innerorts siedlungsverträglich ausgestalten»▪ ÖV-3 «RBus-Netz ausbauen»▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten»▪ MIV-1 «Hochleistungsstrassennetz und Schnittstellen funktionsfähig erhalten»▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ S-2.2-4A «Emmenbrücke, Sprengi – Sonnenplatz – Gersag – Bahnhof – Seetalplatz»

Nutzen

WK1	Dank der Massnahme kann der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr verbessert werden. Dadurch werden die Zuverlässigkeit und die Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr verbessert. Das Verkehrsmanagement auf den Zufahrten zum Sprengiplatz und die Abstimmung mit dem Ausbauprojekt des Autobahnanschlusses Emmen-Nord führen zu einer besseren Lenkung des Verkehrs auf die Autobahn.
WK2	Die Voraussetzungen für die Innenverdichtung werden verbessert. Die öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet werden aufgewertet.
WK3	Durch die Neugestaltung der Strassenanlagen mit Gewährung der Normen der VSS wird die objektive und die subjektive Verkehrssicherheit verbessert.
WK4	Mit dem Verkehrsmanagement auf den Zufahrten zum Sprengiplatz und der Abstimmung mit dem Ausbauprojekt des Autobahnanschlusses Emmen-Nord können die Umweltbelastungen im Siedlungsgebiet leicht reduziert werden.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Bundesamt für Strassen ASTRA, Gemeinde Emmen

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Vorstudien Gerliswilstrasse (2007 – 2009)
- Vorprojekt Sprengiplatz (2009 – 2013)
- Betriebs- und Gestaltungskonzept (2019 – 2021)

Weitere Planungsschritte:

- Die Gemeinde Emmen hat eine städtebauliche Studie für den Sprengiplatz in Auftrag gegeben. Die Resultate werden im Herbst 2021 erwartet. Danach wird das weitere Vorgehen im Abschnitt Sonnenplatz – Sprengiplatz – Neuenkirchstrasse definiert.

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	2021-2023
Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2024
Finanzierungsplan:	2025
Baubeginn:	2026
Inbetriebnahme:	2028

Reifegrad: 1 2

Planungsstand: 1 2 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- Keine Information
- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

23'500'000 CHF exkl. MWSt.
 (Aus BP 19-22, Topf B exkl. Mwst)
 Genauigkeit: +/-30%
 Stand: 12.2018

Finanzierung

Anteil Bund	35 %	Fr.	8'225'000
Anteil Kanton	65 %	Fr.	15'275'000
Anteil Region	0 %	Fr.	0
Anteil Gemeinde(n)	0 %	Fr.	0

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Luzern, K 13 Knoten Emmen-Littau (Seetalplatz) und Leistungssteigerung Gesamtverkehrssystem Luzern Kasernenplatz bis Rothenburg, Technischer Bericht, Vorprojekt, 31.03.2010
- Kanton Luzern, K 13 Luzern Nord, Gesamtverkehrssystem, Sprengi, Grundlagenbericht (Arbeitspapier), Bauprojekt, 25.10.2010
- Kanton Luzern, K 13 Luzern Nord, Optimiertes Vorprojekt, 15.11.2013
- Gemeinde Emmen/Kanton Luzern, K13/K15 Emmen Gerliswilstrasse – Sprengi – Rothenburgstrasse, Betriebs- und Gestaltungskonzept, 03.02.2021

Quantitative Angaben

- Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 36'000
- Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme): 32
- Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (ohne Massnahme): 540
- Betroffene Knoten: 7

=> siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen

=> siehe GIS-Daten zur Massnahme (Linie)

Bemerkungen / Hinweise

--

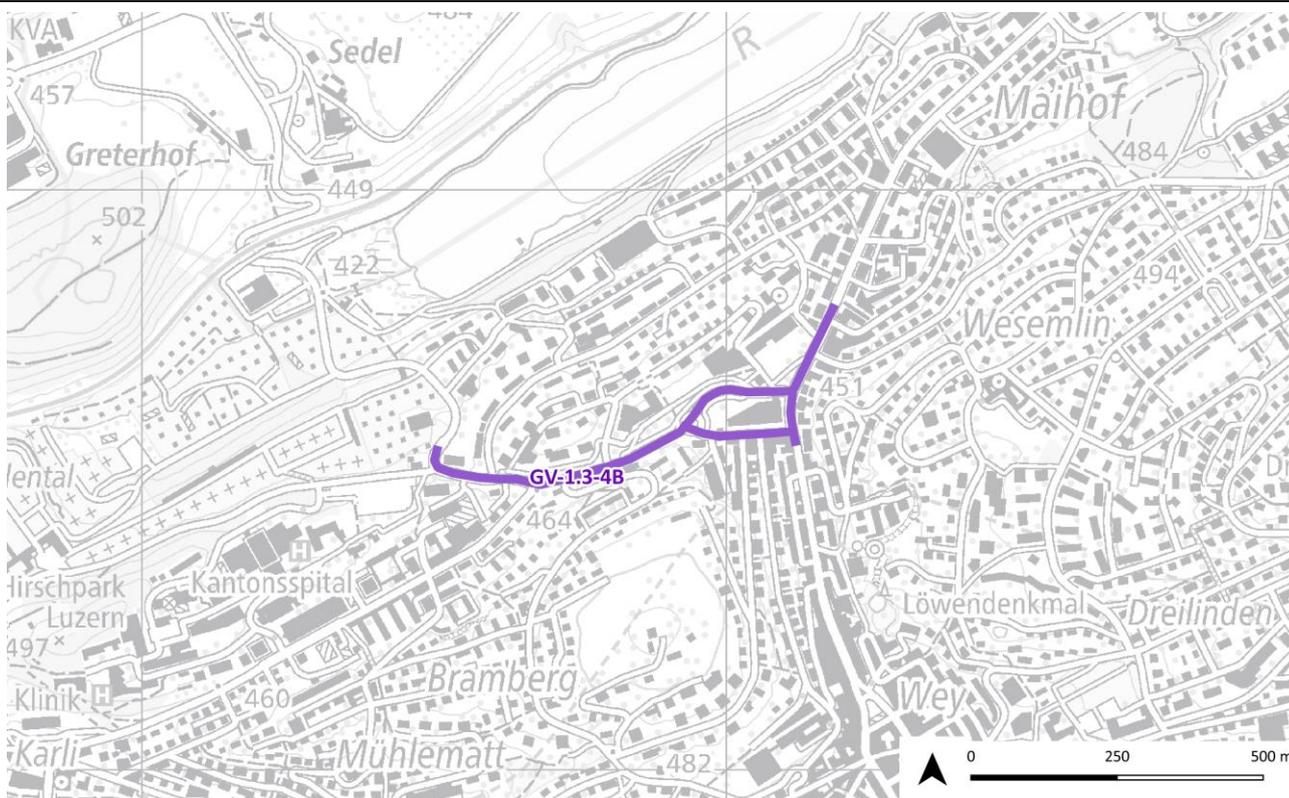
GV-1.3

B-Horizont

Luzern, Schlossberg, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen ÖV und LV

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Strassenabschnitt

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input checked="" type="checkbox"/> 1. Generation: Nr. M5.1a	1061.004	A
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Generation: Nr. ÖV-11.1d	1061.2.201	A
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	Die vorliegende Massnahme ersetzt die zwei Massnahmen aus der 1. und 2. Generation vollständig.



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Im Zufluss auf den Schlossberg sind die Linien des öffentlichen Verkehrs teilweise von starken Verspätungen betroffen, insbesondere auch auf der Friedentalstrasse in Richtung Osten. Für die Radfahrenden und Fussgänger bestehen teilweise ungenügende Anlagen oder sie fehlen ganz. Mit dem Projekt sollen die Bedingungen für den öffentlichen Busverkehr und den Langsamverkehr verbessert und der Strassenraum aufgewertet werden. Gleichzeitig muss die Abwicklung des MIV sichergestellt werden.

Diese Massnahme ersetzt die zwei früheren Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm Luzern vollständig. Als Resultat der Zweckmässigkeitsbeurteilung zur Spange Nord hat sich ergeben, dass auf eine durchgehende Verbindung zum zukünftigen Autobahnanschluss Lochhof verzichtet werden soll. Dadurch erfolgt durch das Projekt Spange Nord keine verkehrliche Mehrbelastung am Schlossberg und die erforderlichen Ausbauten können sich an den bestehenden Defiziten der Anlage sowie den erwarteten zukünftigen Bedürfnissen orientieren.

Beschrieb der Massnahme

Das Projekt beinhaltet Massnahmen für die Förderung ÖV sowie für Verbesserungen des Langsamverkehrs im Abschnitt Knoten Sedelstrasse bis Schlossberg sowie den oberen Bereich Zürichstrasse mit dem Anfang der Maihofstrasse. Der Perimeter der Massnahmen basiert auf den Ergebnissen der Zweckmässigkeitsbeurteilung zum Projekt Spange Nord. Die konkreten Massnahmen sind im Rahmen einer Betriebs- und Gestaltungsstudie zu erarbeiten.

Machbarkeit

Mit den Planungen Vorprojekt Schlossberg, Vorstudie und Vorprojekt Spange Nord sowie der ZMB Spange Nord liegt eine grundsätzliche Auslegeordnung für die Massnahmen sowie der Nachweis der Machbarkeit vor. Der Projektperimeter ist definiert und es liegt eine Kostenschätzung vor. Ein Variantenstudium wurde durchgeführt, dieses ist nun unter den neuen Randbedingungen (keine durchgehende Verbindung zu Anschluss Luzern-Lochhof) als Betriebs- und Gestaltungsstudie vertieft durchzuführen und zu einem Vorprojekt auszuarbeiten.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Dichtes und sicheres Fuss- und Velonetz, Abstimmung des Gesamtverkehrs, Erhöhung Aufenthaltsqualität, Verbesserung Verkehrssicherheit und Erhöhung des Fuss- und Veloverkehr-Anteils
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Überlastungen auf dem Hauptstrassennetz im Gebiet Schlossberg, welche die Buslinien beeinträchtigen
Bezug zu den Teilstrategien	▪ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern» ▪ GV-4 «Verkehrssicherheit erhöhen und Unfallschwerpunkten sanieren» ▪ ÖV-3 «RBus-Netz ausbauen» ▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten» ▪ MIV-1 «Hochleistungsstrassennetz und Schnittstellen funktionsfähig erhalten» ▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ GVK Agglomerationszentrum Luzern ▪ GV-1.4-4B «Luzern, Zürichstrasse, Löwenplatz – Einmündung Wesemlinstrasse (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Anpassung und Erneuerung Strassenraum» ▪ BehiG: Anpassung der Bushaltestellen an die Vorgaben nach BehiG

Nutzen

- WK1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems, insbesondere für den ÖV und FVV, Verkehrslenkung
- WK2 Das Siedlungsgebiet wird aufgewertet.
- WK3 Ausbauten Erhöhen die Verkehrssicherheit da Mängel der bestehenden Anlagen beseitigt werden. Durch die Neugestaltung der Strassenanlagen mit Gewährung der Normen der VSS wird die objektive und die subjektive Verkehrssicherheit verbessert.
- WK4 Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV und FVV.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Luzern, vif

Beteiligte Stellen

Stadt Luzern

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Vorprojekt Dezember 2009
- Vorprojekt Spange Nord Oktober 2016
- Überprüfung Machbarkeit im Zusammenhang mit ZMB Spange Nord (November 2019)

Weitere Planungsschritte:

- Betriebs- und Gestaltungskonzept

Planungsstand: 1 2 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	2023 – 2026
Plangenehmigung/ Baubewilligung:	ab 2027
Finanzierungsplan:	ab 2028
Baubeginn:	ab 2029
Inbetriebnahme:	ab 2031

Reifegrad: 1 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- Keine Information
- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

40'000'000 Franken exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/- 30%
Stand: 11.2019

Finanzierung

Anteil Bund	35%	14'000'000 Fr.
Anteil Kanton	65%	26'000'000 Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öV, Zusatzabklärungen, Synthesebericht, 2019

Quantitative Angaben

- Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 31'000
 - Umsetzungsbereich BGK: 13'000 m²
- => siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen
=> siehe GIS-Daten zur Massnahme (Linie)

Bemerkungen / Hinweise

--

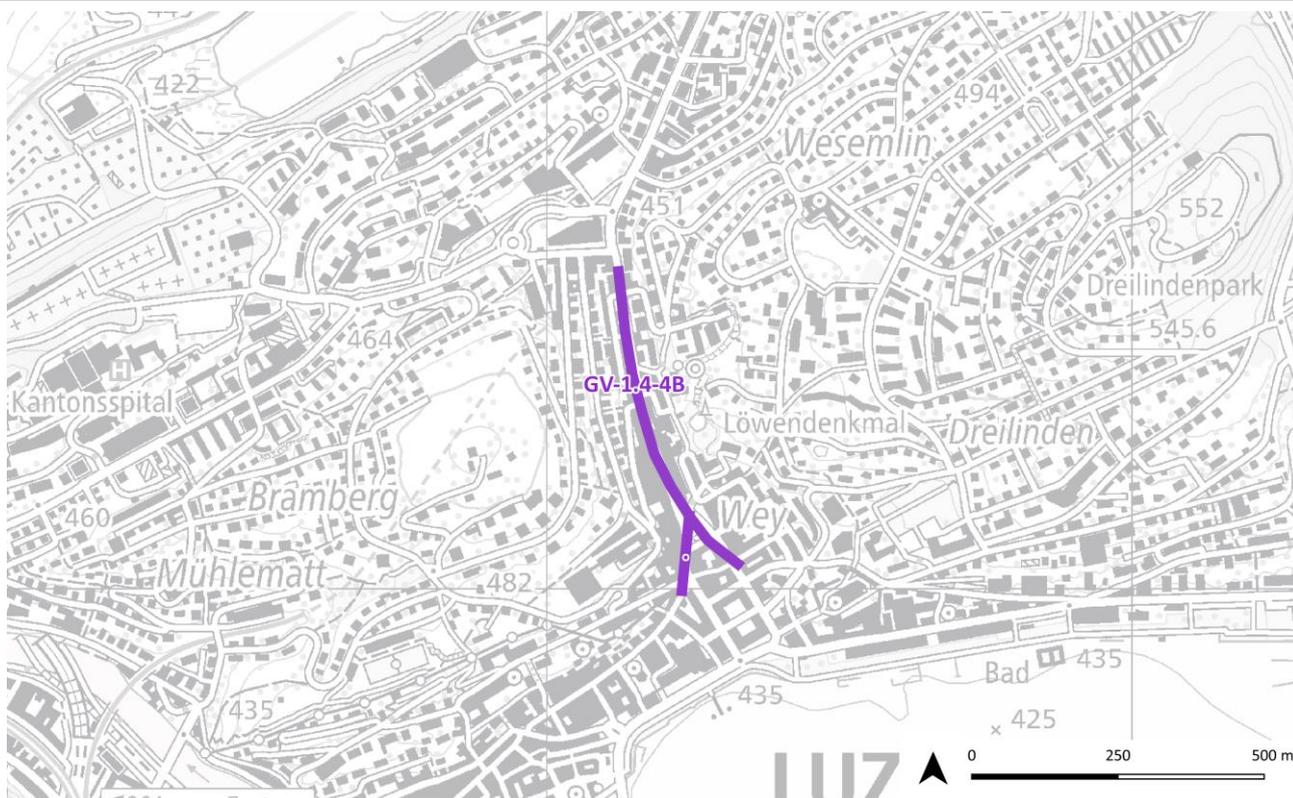
GV-1.4

B-Horizont

Luzern, Zürichstrasse, Löwenplatz – Einmündung Wesemlinstrasse (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Anpassung und Erneuerung Strassenraum

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Strassenabschnitt

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Der Strassenraum ist im Abschnitt stark verkehrsorientiert gestaltet und weist Defizite für den öffentlichen Verkehr, die Radfahrenden und die Fussgänger auf. Die Bushaltestellen sind nicht behindertengerecht gestaltet und entsprechen nicht dem RBus-Standard. Zielsetzung ist die Verbesserung der bestehenden Situation für alle Verkehrsteilnehmer.

Beschrieb der Massnahme

Die Massnahme ist auf den Ausbau am Schlossberg abzustimmen. Die Ziele des Projekts sind insbesondere: stabiler Busbetrieb nach RBus-Standard, Verbesserung der Radverkehrsführung und Sicherheit, Verminderung der Trennwirkung und Verbesserung der Sicherheit für den Fussverkehr, Gestaltung des Strassenraums zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Umsetzung des BehiG-Standards an den Bushaltestellen.

Die konkreten Massnahmen sind im Rahmen einer Betriebs- und Gestaltungsstudie zu erarbeiten.

Machbarkeit

Die Machbarkeit liegt mit Abschluss des BGK vor und ist die Grundlage für VP und BP.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Dichtes und sicheres Fuss- und Velonetz, Abstimmung des Gesamtverkehrs, Erhöhung Aufenthaltsqualität, Verbesserung Verkehrssicherheit und Erhöhung des Fuss- und Veloverkehr-Anteils
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Überlastungen auf dem Hauptstrassennetz im Gebiet Schlossberg, welche die Buslinien beeinträchtigen
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern» ▪ GV-4 «Verkehrssicherheit erhöhen und Unfallschwerpunkten sanieren» ▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten» ▪ MIV-1 «Hochleistungsstrassennetz und Schnittstellen funktionsfähig erhalten» ▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	GV-1.3-4B «Luzern, Schlossberg, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen ÖV und LV»

Nutzen

- WK1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems, insbesondere für den ÖV und FVV, Verkehrslenkung
- WK2 Das Siedlungsgebiet wird aufgewertet.
- WK3 Ausbauten erhöhen die Verkehrssicherheit, da Mängel der bestehenden Anlagen beseitigt werden. Durch die Neugestaltung der Strassenanlagen mit Gewährung der Normen der VSS wird die objektive und die subjektive Verkehrssicherheit verbessert.
- WK4 Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV und FVV.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Stadt Luzern

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife	
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung:	2023 – 2026
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kantonales Bauprogramm ▪ Schwachstellenanalyse, Studie 	Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2027
Weitere Planungsschritte:	Finanzierungsplan:	2028
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Betriebs- und Gestaltungskonzept 	Baubeginn:	2029
	Inbetriebnahme:	2031
	Reifegrad: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	
Planungsstand: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3		

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- Keine Information
- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

8'000'000 Franken exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 50%

Stand: 01.2020

Finanzierung

Anteil Bund 35%

Anteil Kanton 65%

Anteil Region % Fr.

Anteil Gemeinde(n) % Fr.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Luzern, Bauprogramm 2019 -2022, Projekt Nr. 53

Quantitative Angaben

- Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 24'000

- Umsetzungsbereich BGK: 6'000 m²

=> siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen

=> siehe GIS-Daten zur Massnahme (Linie)

Bemerkungen / Hinweise

--

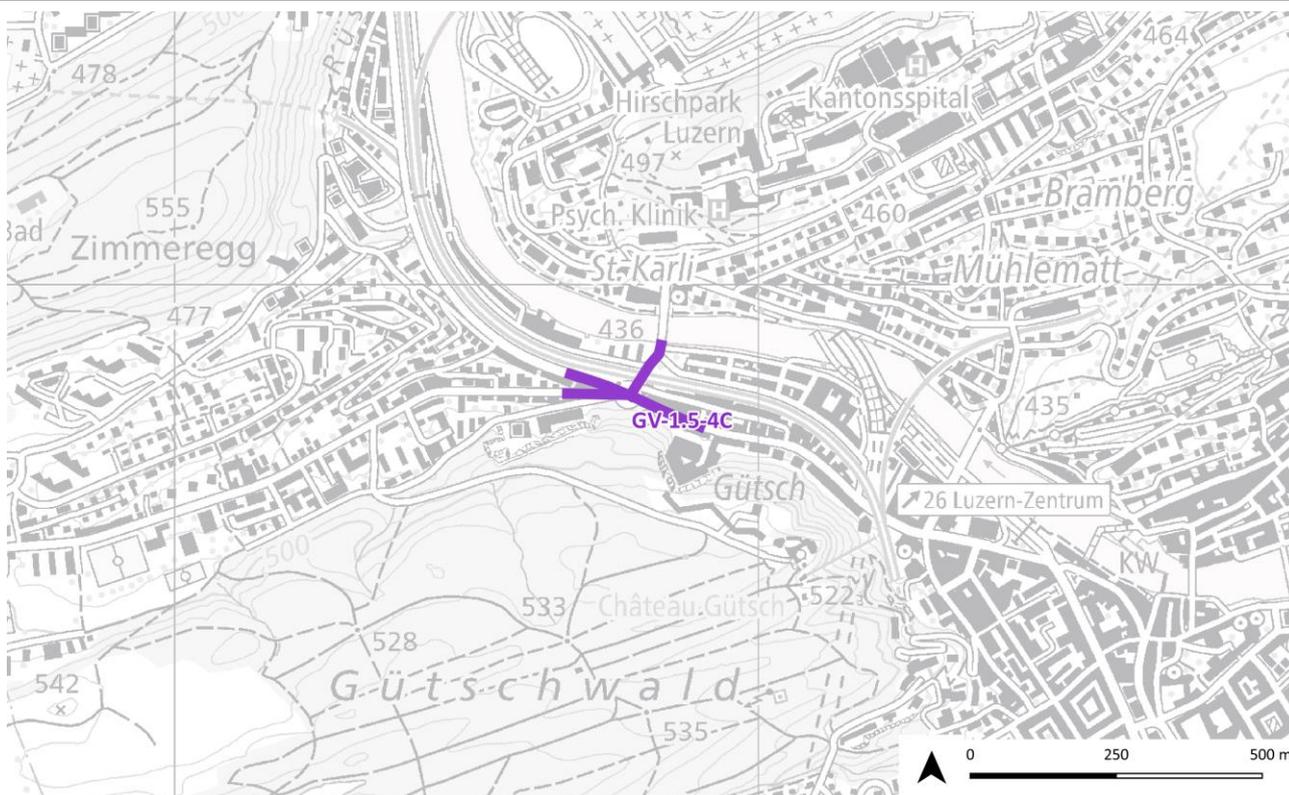
GV-1.5

C-Horizont

Luzern, Kreuzstutz, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen ÖV und LV

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Kreuzung

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Das Verkehrssystem am Knoten Kreuzstutz ist bereits heute hoch belastet und der öffentliche Verkehr ist von Verspätungen betroffen. Auf den Zuflussachsen zum Knoten sind Ausbauten (Busspuren) und Dosiermassnahmen geplant oder bereits umgesetzt, mit einer angenommenen weiteren Verkehrsentwicklung werden diese Massnahmen aber nicht mehr genügen. Der heutige Kreislauf Kreuzstutz ist ein Unfallschwerpunkt.

Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung zum Projekt Spange Nord wurde festgestellt, dass längerfristig Ausbauten erforderlich sind, wenn das Verkehrsnetz nicht anderweitig optimiert oder entlastet werden kann. Die Ausbauten sollen die notwendige Leistungsfähigkeit des Knotens Kreuzstutz sicherstellen, um die Behinderung des ÖV zu minimieren sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Beschrieb der Massnahme

Das Projekt beinhaltet Massnahmen für die Verbesserung der Verkehrssicherheit, die Förderung ÖV sowie für Verbesserungen des Langsamverkehrs im Bereich Knoten Kreuzstutz. Dies soll durch die Umgestaltung des Kreislaufs zu einem lichtsignalgesteuerten Knoten erfolgen. Zentrale bauliche Massnahme ist die Verbreiterung der bestehenden Bahnunterführung.

Machbarkeit

Mit den Planungen der ZMB Spange Nord liegt eine grundsätzliche Auslegeordnung für die Massnahmen sowie der Nachweis der Machbarkeit vor. Der Projektperimeter ist definiert und es liegt eine Kostenschätzung vor.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Abstimmung des Gesamtverkehrs, Verbesserung Verkehrssicherheit, Erhöhung des Fuss- und Veloverkehr-Anteils
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Überlastungen auf dem Hauptstrassennetz im Gebiet Kreuzstutz, welche die Buslinien beeinträchtigen
Bezug zu den Teilstrategien	▪ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern» ▪ GV-4 «Verkehrssicherheit erhöhen und Unfallschwerpunkten sanieren» ▪ ÖV-3 «RBus-Netz ausbauen» ▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten» ▪ MIV-1 «Hochleistungsstrassennetz und Schnittstellen funktionsfähig erhalten» ▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ Abhängig von einer allf. nicht-Realisierung der Massnahme MIV-2-4C Reussportbrücke ▪ In Zusammenhang mit den Teilstrategien ÖV-3 und ÖV-4 siehe auch Lupe «Busbevorzugung» im Hinblick auf AP LU 5G im Hauptbericht

Nutzen

WK1	Verbesserung des Gesamtverkehrssystems, insbesondere für den ÖV und FVV, Verkehrslenkung
WK2	-
WK3	Ausbauten Erhöhen die Verkehrssicherheit da Mängel der bestehenden Anlagen beseitigt werden. Durch die Neugestaltung der Strassenanlagen mit Gewährung der Normen der VSS wird die objektive und die subjektive Verkehrssicherheit verbessert.
WK4	Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV und FVV.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Stadt Luzern

Realisierung		
Planungsstand	Bau- und Finanzreife	
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung:	offen
▪ Überprüfung Machbarkeit im Zusammenhang mit ZMB Spange Nord (November 2019)	Plangenehmigung/ Baubewilligung:	offen
	Finanzierungsplan:	offen
Weitere Planungsschritte:	Baubeginn:	offen
▪ Betriebs- und Gestaltungskonzept	Inbetriebnahme:	offen
	Reifegrad: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	
Planungsstand: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3		

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit	
Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)	Flächenbeanspruchung
<input type="checkbox"/> Keine Information	Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen
<input type="checkbox"/> Vororientierung	
<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis	
<input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	

Umweltverträglichkeit
Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten			
Kosten	Finanzierung		
40'000'000 Franken exkl. MWSt.	Anteil Bund	%	Fr.
Genauigkeit: +/- 30%	Anteil Kanton	%	Fr.
Stand: 11.2019	Anteil Region	%	Fr.
	Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente
▪ Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öV, Zusatzabklärungen, Synthesebericht, 2019

Quantitative Angaben
▪ Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 30'000 (DTV des massgebenden Knotens)

Bemerkungen / Hinweise
--

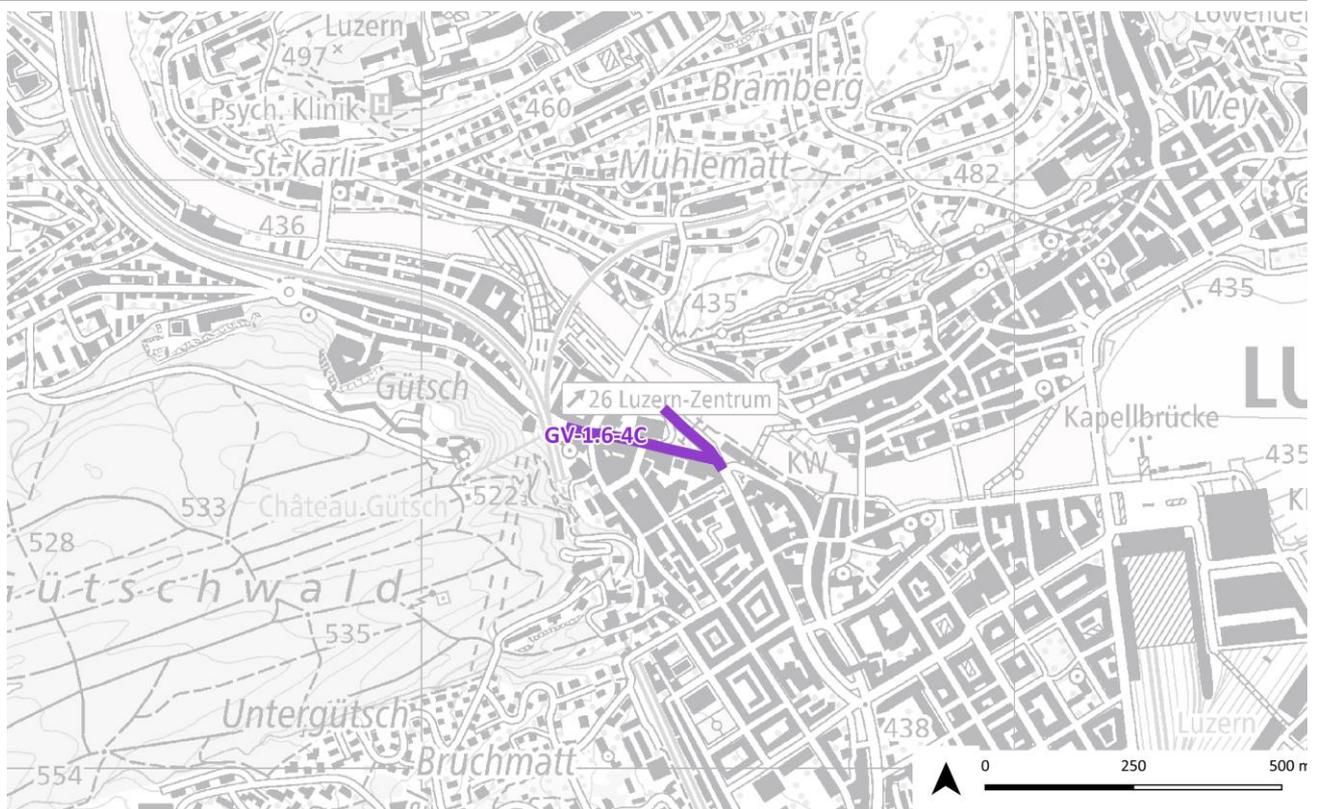
GV-1.6

C-Horizont

Luzern, Kasernenplatz, Optimierung Strassennetz mit Massnahmen ÖV und LV

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Kreuzung

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Am Kasernenplatz wird das städtische Hauptstrassensystem Richtung Norden an das Autobahnnetz angeschlossen. Das Verkehrssystem am Kasernenplatz ist bereits heute hoch belastet und der öffentliche Verkehr ist von Verspätungen betroffen. Es kommt regelmässig zu Rückstau und damit zu Sicherheitsproblemen auf der Autobahn. Die Funktionsfähigkeit der Schnittstelle zwischen Hochleistungsstrassennetz und untergeordnetem Strassennetz soll sichergestellt werden.

Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung zum Projekt Spange Nord wurde festgestellt, dass längerfristig Ausbauten erforderlich sind, wenn das Verkehrsnetz nicht anderweitig optimiert oder entlastet werden kann. Die Ausbauten sollen die notwendige Leistungsfähigkeit des Knotensystems Kasernenplatz sicherstellen, um die Behinderung des ÖV zu minimieren sowie die Verkehrssicherheit erhöhen.

Beschrieb der Massnahme

Das Projekt beinhaltet Massnahmen für die Verbesserung des Verkehrsflusses, der Verkehrssicherheit, die Förderung ÖV sowie für Verbesserungen des Langsamverkehrs im Bereich des Knotensystems Kasernenplatz. Dies soll durch die Umgestaltung der verschiedenen Knoten mit Anpassung der Abbiegebeziehungen erfolgen. Die Massnahme bedingt die Aufhebung des bestehenden Carparkplatzes.

Machbarkeit

Mit den Planungen der ZMB Spange Nord liegt eine grundsätzliche Auslegeordnung für die Massnahmen sowie der Nachweis der Machbarkeit vor. Der Projektperimeter ist definiert und es liegt eine Kostenschätzung vor.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Abstimmung des Gesamtverkehrs, Verbesserung Verkehrssicherheit, Erhöhung des Fuss- und Veloverkehr-Anteils
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Überlastungen auf dem Hauptstrassennetz im Gebiet Kasernenplatz, welche die Buslinien beeinträchtigen
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern» ▪ GV-4 «Verkehrssicherheit erhöhen und Unfallschwerpunkten sanieren» ▪ ÖV-3 «RBus-Netz ausbauen» ▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten» ▪ MIV-1 «Hochleistungsstrassennetz und Schnittstellen funktionsfähig erhalten»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abhängig von einer allf. nicht-Realisierung der Massnahme MIV-2-4C Reussportbrücke ▪ In Zusammenhang mit den Teilstrategien ÖV-3 und ÖV-4 siehe auch Lupe «Busbevorzugung» im Hinblick auf AP LU 5G im Hauptbericht

Nutzen

WK1	Verbesserung des Strassennetzes, Verkehrslenkung, Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems
WK2	-
WK3	Ausbauten erhöhen die Verkehrssicherheit da Mängel der bestehenden Anlagen beseitigt werden.
WK4	-

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Stadt Luzern

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife	
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung:	offen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Überprüfung Machbarkeit im Zusammenhang mit ZMB Spange Nord (November 2019) 	Plangenehmigung/ Baubewilligung:	offen
Weitere Planungsschritte:	Finanzierungsplan:	offen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Betriebs- und Gestaltungskonzept 	Baubeginn:	offen
	Inbetriebnahme:	offen
	Reifegrad: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	
Planungsstand: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3		

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- Keine Information
- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

5'000'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 30%

Stand: 11.2019

Finanzierung

Anteil Bund	35%	1'750'000 Fr.
-------------	-----	---------------

Anteil Kanton	65%	3'250'000 Fr.
---------------	-----	---------------

Anteil Region	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.
--------------------	---	-----

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öV, Zusatzabklärungen, Synthesebericht, 2019

Quantitative Angaben

- Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 27'000 (DTV auf Achse)

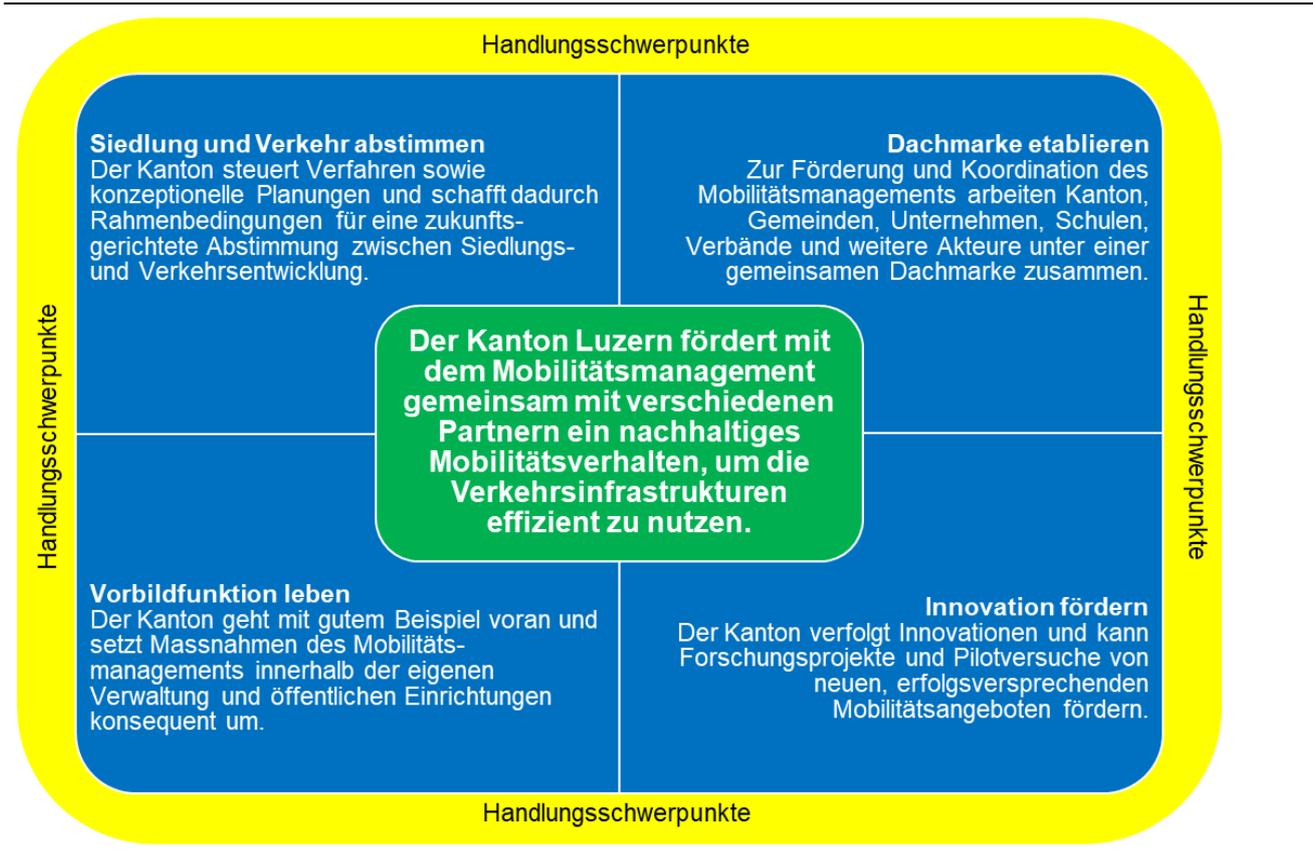
Bemerkungen / Hinweise

--

GV-2 **Daueraufgabe**

Mobilitätsmanagement

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input checked="" type="checkbox"/> 1. Generation: Nr. M20.1, M20.2	1061.210	Daueraufgabe
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Generation: Nr. MO-2	1061.2.129	Daueraufgabe
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: Nr. GV-4-3D	1061.3.013	Daueraufgabe



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Auf Basis der Strategie Mobilitätsmanagement sollen in den nächsten Jahren verschiedene Massnahmen - abgeleitet aus den definierten Handlungsschwerpunkten - umgesetzt werden. Damit eine zielführende Umsetzung sichergestellt ist, sind die einzelnen Handlungsschwerpunkte einer federführenden Stelle zugewiesen und die wichtigsten Beteiligten bestimmt. Die federführenden Stellen der jeweiligen Handlungsschwerpunkte übernehmen dabei den Lead und ziehen die weiteren beteiligten Stellen mit ein. Die übergeordnete Koordination wird zukünftig durch eine departementsübergreifende Mobilitätsgruppe sichergestellt.

Massnahme

Die Massnahme «Mobilitätsmanagement» beinhaltet vier Handlungsschwerpunkte:

Handlungsschwerpunkte Siedlung und Verkehr abstimmen

- Der Kanton steuert Rechtsetzungs-, Richtplan-, Nutzungs- und Bewilligungsverfahren im Sinne der Strategie Mobilitätsmanagement. Bei der Ausarbeitung von Empfehlungen und Programmen (Richtplananpassungen, Agglomerationsprogramme, Bauprogramm für die Kantonsstrassen, Gesamtverkehrskonzepte, Musterreglemente usw.) setzen der Kanton und die involvierten Partner die Anliegen des Mobilitätsmanagements bestmöglich um. (Federführung DS Raum und Wirtschaft)
- Die eingesetzten Ressourcen entlasten andere Massnahmen nachhaltig und generieren einen Mehrwert (z.B. Umsetzung von Mobilitätsmanagement anstelle von oder in Kombination mit baulichen Massnahmen). (Federführung DS Verkehr und Infrastruktur)

Handlungsschwerpunkte Dachmarke etablieren

- Die Dachmarke luzernmobil.ch soll unabhängig der konkreten Trägerschaft vermarktet und für attraktive Kampagnen und Aktionen verwendet werden. (Federführung Verkehrsverbund Luzern)
- Die bestehende Internetplattform luzernmobil.ch und weitere Kommunikationsmittel werden unter Einbezug verschiedener Akteure weiterentwickelt. (Federführung Verkehrsverbund Luzern)
- Das Beratungsangebot für Unternehmen, Gemeinden, Schulen usw. wird optimiert und ausgebaut (z.B. durch das . (Federführung Verkehrsverbund Luzern)

Handlungsschwerpunkte Vorbildfunktion leben

- Um die Ziele des Mobilitätsmanagements zu erreichen und die Vorbildrolle wahrnehmen zu können, lebt und pflegt die kantonale Verwaltung eine neue Mobilitätskultur. (Federführung DS Personal)
- Für alle Kantonsangestellten wird, unter Berücksichtigung der jeweiligen Mobilitätsanforderungen und insbesondere im Hinblick auf die Zentrale Verwaltung Seetalplatz Emmen, ein Mobilitätsmanagementkonzept erarbeitet und umgesetzt. (Federführung DS Personal)
- Die kantonalen Einrichtungen (Verwaltung, Bildungseinrichtungen, Spitäler usw.) tragen durch Optimierungen bei den Unterrichts- und Arbeitszeiten, Standortwahl usw. zum Brechen der Verkehrsspitzen bei gleichzeitig hoher Mobilität für alle bei. (Federführung DS Mittel-, Hoch- und Berufsschulen sowie Personal)

Handlungsschwerpunkte Innovationen fördern

- Das Engagement im Bereich Mobilitätsmanagement (z.B. Digitalisierung, Sharing, Automatisierung, innovative Mobilitätskultur) wird verstärkt. (Federführung Departementssekretariat BUWD)
- Erfolgsversprechende Mobilitätsangebote werden mit personellen und konstanten finanziellen Ressourcen unterstützt. (Federführung Departementssekretariat BUWD)

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	▪ Unterstützt das Zukunftsbild vollumfänglich
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Ungenügendes Bewusstsein über mögliche Mobilitätsoptimierungen ▪ Eher bescheidene ÖV- und FVV-Anteile am Modalsplit
Bezug zu den Teilstrategien	▪ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

Nutzen

WK1: Aufgrund der Massnahmen aus den vier strategischen Stossrichtungen kann das Problembewusstsein und die gewünschte Entwicklung im Gesamtverkehrssystem gefördert werden. Das Zentrum und die Agglomeration werden besser und zuverlässiger erreichbar. Im besten Fall, werden Fahrten vermieden.

WK2: Mit Hilfe der Massnahmen wird auch auf eine nachhaltige Siedlungsentwicklung mit Verdichtung nach innen gezielt.

WK3: Mit der verstärkten Information, z.B. über sichere Velowege, resultiert eine verbesserte Verkehrssicherheit gegenüber heute.

WK4: Die angestrebten Verhaltensänderungen bringen eine allgemeine Verbesserung der Lärm- und Luftbelastung.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Luzern, Verkehrsverbund Luzern (vgl. Massnahmenbeschrieb)

Beteiligte Stellen

Regionale Entwicklungsträger (RET), Städte und Gemeinden, Wirtschaftsförderung Luzern usw.

Realisierung

Planungsstand und Umsetzung

Eine erfolgreiche Umsetzung der Strategie Mobilitätsmanagement bedarf einen langfristigen Horizont. Mobilitätsmanagementmassnahmen können nur durch Kontinuität, Wiederholung, Verstärkung und mit entsprechend langfristiger Perspektive erfolgreich und wirksam sein. Mobilitätsmanagement ist somit ein kontinuierlicher Prozess, der bereits begonnen hat und zielgerichtet fortgesetzt werden muss. Im Hinblick auf das Zentrale Verwaltungsgebäude am Seetalplatz in Emmenbrücke (ZVSE) wurde bereits ein umfassendes Basiskonzept zum Thema Mobilität erarbeitet. Dieses enthält auch Massnahmen, welche bereits im Vorfeld (ab 2022) etabliert werden sollen. Der Verkehrsverbund Luzern (VVL) als federführende Stelle bei der strategischen Stossrichtung «Dachmarke etablieren» setzt sich intensiv mit der Herausforderung auseinander und es soll ein eigener Geschäftsbereich innerhalb der VVL geschaffen werden. Ein zentraler Punkt wird der Ausbau und das Optimieren des Beratungsangebots für Unternehmen, Gemeinden, Schulen usw. sein. Es könnte bspw. geprüft werden, ob für Arbeitsplatzgebiete mit vielen Unternehmen, welche nicht als verkehr-intensive Einrichtungen gelten, aber aufgrund hoher Mitarbeiterzahlen viele Parkplätze anbieten ein firmenübergreifendes Mobilitätsmanagement greifen könnte. Dies mit Hilfe einer entsprechenden Beratung und allfälliger finanzieller Unterstützung bei der Umsetzung von Massnahmen seitens Kanton. Punktuelle finanzielle Unterstützungen im Sinne der strategischen Stossrichtung «Innovationen fördern» erfolgen laufend.

Kosten

Kosten

vgl. Bemerkungen / Hinweise

Finanzierung

Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.
Anteil	%	Fr.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Strategie Mobilitätsmanagement Kanton Luzern, BUWD, 2019

Bemerkungen / Hinweise

Die Kosten sind stark abhängig von den zukünftigen Massnahmen im Kanton Luzern und innerhalb der kantonalen Verwaltung.

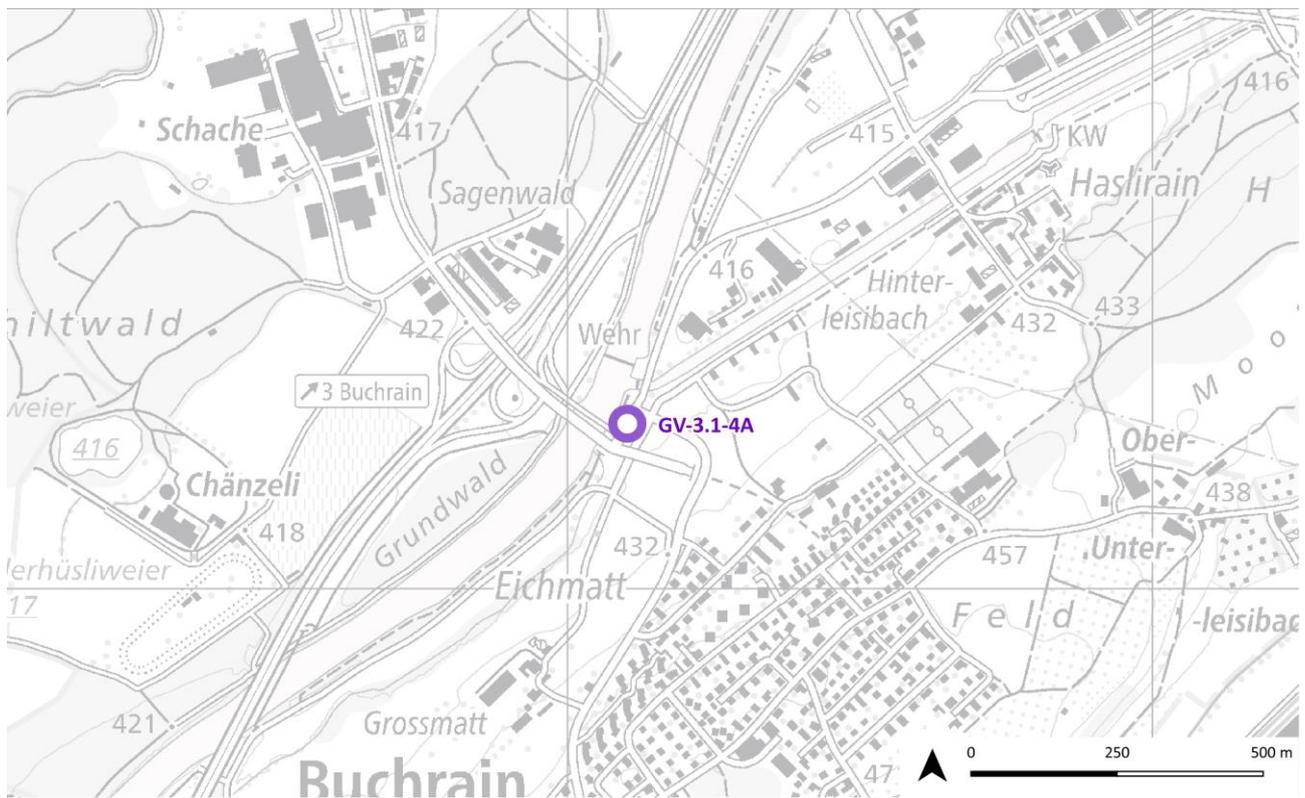
GV-3.1

A-Horizont

Buchrain, Knoten K65/65c

Kategorie: Verkehrsmanagement (VM) – Punktuelle Intervention

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Südlich vom Anschluss Buchrain besteht auf der K65 (Autobahnzubringer) ein Leistungsengpass bei der Einmündung der K65c, welche gleichzeitig die Verbindung zur Gemeindestrasse nach Buchrain darstellt. Der Knoten wird von der Buslinie 111 befahren. Auf der K65c verkehrt die Buslinie 22.

Ziel ist es, die Leistungsfähigkeit am Knoten K65/65c zu optimieren und die Busbevorzugung zu verbessern.

Beschrieb der Massnahme

Am Knoten K65/K65c soll die Leistungsfähigkeit durch einen Ausbau des Knotens und der Zufahrten mit angepasster Spurführung verbessert werden. Die Koordination der LSA ist unter Einbezug der Knoten am Autobahnanschluss anzupassen.

Machbarkeit

Es liegt eine Studie mit groben Massnahmenvorschlägen vor. In einer vertiefenden Studie werden die Massnahmen konkretisiert und mit einer Mikrosimulation überprüft.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Lenkung und Dosierung des regionalen MIV Der strassengebundene ÖV wird bevorzugt und verkehrt zuverlässig.
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Defizite beim Verkehrsmanagement ▪ Reisezeitverluste ÖV ▪ Laufender Abstimmungsbedarf einerseits zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖV, MIV, FVV) und andererseits zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ GV-3 «Stabilität des Verkehrs mittels Verkehrsmanagement erhalten» ▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ÖV-9.1h-3A «K65, Buchrain, Schachen-Autobahnanschluss (exkl.)» (ARE-Code: 1061.3.060) ▪ ÖV-10-4A «Buchrain, Knoten K 65/65c, neue Bushaltestellen» ▪ ÖV-9.1i-3A «K65c, Buchrain, Knoten Einmündung Gemeindestrasse bei Kanalbrücke» ▪ Generell Bezug zu GV-1.3c-3V, GVK LuzernOst Steuerung und Koordination der LSA

Nutzen

WK1	Das Verkehrsmanagement wird auf regionaler und lokaler Ebene durch eine Abstimmung der Knoten am Autobahnanschluss und auf dem Zubringer verbessert. Der strassengebundene ÖV wird bevorzugt und verkehrt zuverlässig.
WK2	-
WK3	Die verbesserte Verkehrssteuerung wirkt sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus.
WK4	Durch den flüssigeren Verkehrsablauf verbessert sich die Umweltbilanz.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	ASTRA, Gemeinde Buchrain

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife	
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung:	2022-2025
▪ Grundlagenplanung	Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2027
▪ Auslegeordnung Massnahmen	Finanzierungsplan:	2027
▪ Massnahmenstudie	Baubeginn:	2027
	Inbetriebnahme:	2030
Weitere Planungsschritte:		
▪ Fertigstellung Massnahmenstudie (2021)		
	Reifegrad: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	
Planungsstand: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3		

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- Keine Information
- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

15'000'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/-30%

Stand: 01.2020

Finanzierung

Anteil Bund 35 % 5'250'000 Fr.

Anteil Kanton 65 % 9'750'000 Fr.

Anteil Region 0 % 0 Fr.

Anteil Gemeinde(n) 0 % 0 Fr.

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

- Kanton Luzern, Bauprogramm der Kantonsstrassen 2019 -2022, Projekt Nr. 85
- Kanton Luzern, Analyse und Empfehlungen Anschlussbereich Buchrain, Schlussbericht, 06.04.2020
- Kanton Luzern, Knoten K65 / 65c (Anschluss Buchrain), Verkehrsstudie und Massnahmen, Schlussbericht, 19.04.2021

Quantitative Angaben

- Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 35'000
- Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme): 8
- Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (ohne Massnahme): 141
- Betroffene Knoten: 2

=> siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen

=> siehe GIS-Daten zur Massnahme (Punkt)

Bemerkungen / Hinweise

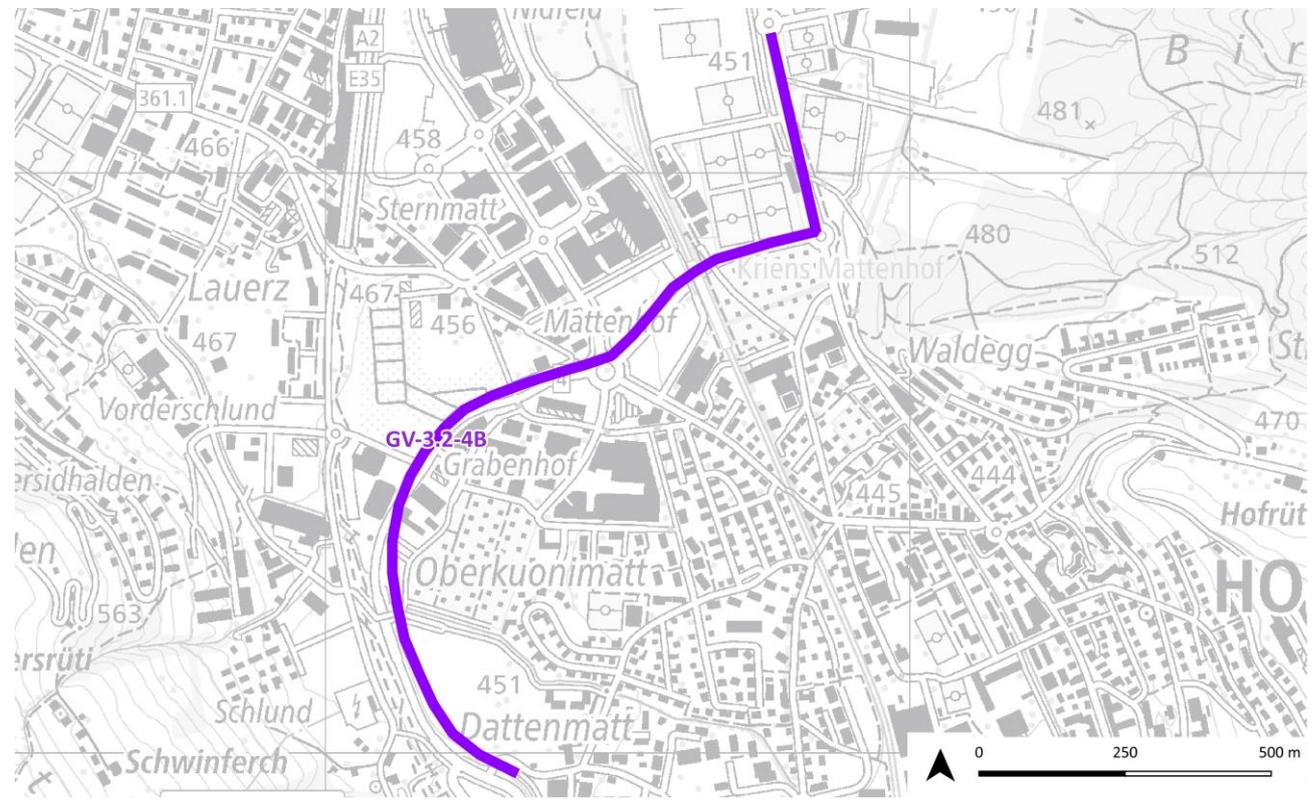
--

GV-3.2 **B-Horizont**

Kriens, Ringstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen ÖV und LV

Kategorie: Verkehrsmanagement – Achse

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input checked="" type="checkbox"/> 1. Generation: Nr. M18.2d / M18.2e	1061.039/ 1061.026	B/A
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Generation: Nr. ÖV-11.1h	1061.2.055	A
<input type="checkbox"/> 3. Generation		Die vorliegende Massnahme ersetzt die zwei Massnahmen aus der 1. und 2. Generation vollständig.



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Im Gebiet Luzern Süd entlang der Kantonsstrasse K 19 Kriens, Ringstrasse (zwischen Kreisel Allmend und Kreisel Schlund) und K 19a Kriens, Ringstrasse (vom Kreisel Schlund bis Kreisel Merkur) wird in den nächsten Jahren eine rege Bautätigkeit erwartet (u.a. Überbauung Mattenhof, Entwicklungsgebiet Mattenhof Süd, Horw Mitte, Pilatus Arena als Saalsporthalle mit rund 4'000 Sitzplätzen, usw.).

Gemäss kantonalem Richtplan und dem Agglomerationsprogramm soll im Agglomerationsraum Luzern die Siedlungsentwicklung weitestgehend nach innen erfolgen. Die zukünftigen Nutzungen sollen an den Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs entwickelt werden.

Die Entwicklung hängt aber massgeblich mit der Verkehrsbewältigung zusammen. Bereits heute ist der Kreisel Mattenhof in der Abendspitzenstunde (ASP) überlastet. In Zukunft dürfte die Verkehrsnachfrage so gross sein, dass weitere Knoten wie Schlund, Vorderschlund und Allmend überlastet werden. Die hohen Überlastungen werden insbesondere einzelne Kreiselfahrten betreffen, da hier kein Kapazitätsausgleich durch Regelungen wie bei Lichtsignalgeregelten Knoten möglich ist. Auch die Linien des öffentlichen Verkehrs (öV) werden dadurch betroffen sein. Die Reisezeiten werden zunehmen und die Verlässlichkeit sinken, so dass der öV an Attraktivität verlieren wird. Das Projekt Bypass setzt ausserdem voraus, dass die Leistungsfähigkeit des Anschlusses Schlund mit Massnahmen auf das untergeordnete Kantonsstrassen Netz (Dosierungen usw.) gewährleistet wird, da dieser nicht ausgebaut werden soll.

Für die Kantonsstrassen im Raum Luzern Süd hat die kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) in den letzten Jahren ein Verkehrsmanagementkonzept K 19 / K 19a Kriens - Schlund als Basis für das Bauprogramm (2019 - 2022) für die Kantonsstrassen erarbeiten lassen. Der Perimeter, in Teilgebiete unterteilt mit den entsprechenden Massnahmen umfassen den engeren Bereich entlang der K 19 Kriens, Ringstrasse und der K 32 Luzern sowie die Horwerstrasse vom Kreisel Zihlmattweg über den Kreisel Allmend (Stadt Luzern) bis und mit Kreisel Schlund (Stadt Kriens bzw. ASTRA). Im Bauprogramm 2019 – 2022 für die Kantonsstrassen sind folgende Projekte vorgesehen:

KStr.	Plan Nr. (AP LU)	Bezeichnung, Abschnitt, Massnahme	Topf
K 32	147 (A; M18.2e, 1G)	Luzern, Allmend Abschnitt Einmündung Zihlmattweg (exkl.) – Kreisel Waldegg, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (z.B. Busspur) mit Berücksichtigung Entwicklung Luzern Süd	B
K 19	141 (B; M 18.2d, 1G / A; ÖV-11.1h, 2G)	K 19 Kriens, Mattenhof, Umgestaltung Kreisel in Kreuzung mit Lichtsignalanlage und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr auf Ringstrasse	B
K 19	142 (B; M 18.2d, 1G / A; ÖV-11.1h, 2G)	Kriens, Ringstrasse Mitte, Anpassungen Einmündungen Graben-/Motelstrasse infolge Optimierung Industriestrasse (Bauvorhaben Dritter)	B
K 19	143 (B; M 18.2d, 1G / A; ÖV-11.1h, 2G)	Kriens, Ringstrasse Mitte, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (Busspur, Haltestellen) in Koordination mit Bauvorhaben Dritter Optimierung Einmündungen Graben-/Motelstrasse	B
K 19	225 (B; M 18.2d, 1G / A; ÖV-11.1h, 2G)	Kriens, Ringstrasse Hinterschlund, öV-Förderung (Busspur, Haltestellen) in Koordination mit Bauvorhaben Dritter Optimierungen Einmündungen Gemeindestrassen	C

Zur breiten Abstützung der Massnahmen bei Stadt und Bevölkerung ist für den Bereich Mattenhof bis Vorderschlund ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Ringstrasse erarbeitet worden.

Diese Massnahme ersetzt die drei früheren Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm Luzern vollständig.

Beschrieb der Massnahme

Das Projekt beinhaltet Massnahmen für die Optimierung des Gesamtverkehrs insbesondere zur Förderung des ÖV (z.B. Busspuren, Priorisierung an Lichtsignalanlagen, Haltestellen in Koordination mit Bauvorhaben Dritter) sowie für Verbesserungen des Langsamverkehrs im Abschnitt Kreisel Zihlmattweg bis Kreisel Schlund. Durch die Umgestaltung des 5-Armigen Kreisels Mattenhof zu einer 4-Armigen LSA kann der Verkehr gelenkt und dosiert werden und ausserdem der Strassenraum Siedlung verträglich gestaltet werden. Am Knoten Mattenhof wird ausserdem die Anbindung an die neue Radverbindung (Bogenweg, Südallée) gemäss Vorgaben der Stadt Kriens berücksichtigt. Aufgrund der umfangreichen Anpassung der Verkehrsinfrastruktur (Knotengeometrie, Querschnitte, Strassenraum) kann der Unfallschwerpunkt Kreisel Waldegg (Knoten K 19 / K 32) saniert werden. Der Perimeter der Massnahmen basiert auf den Ergebnissen des Verkehrsmanagementkonzeptes zum Projekt K 32 / 19 / 19a.

Machbarkeit

Mit dem Verkehrsmanagement K 19 / K 19a Kriens - Schlund, die Grundlagen Verkehr für das Vorprojekt und mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzeptes Ringstrasse liegt eine grundsätzliche Auslegeordnung für die Massnahmen sowie der Nachweis der Machbarkeit vor. Der Projektperimeter ist definiert und es liegt eine grobe Kostenschätzung mit Priorisierung der Massnahmen vor. Unter den definitiven Randbedingungen (neue Führung Buslinien, Abhängen Gemeindestrassen, Lage Bushaltestellen, Führung der Südallee, Bogenweg und Freigleis) kann das BGK vertieft und zu einem Vorprojekt ausgearbeitet werden.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Dichtes und sicheres Fuss- und Velonetz, Abstimmung des Gesamtverkehrs, Erhöhung Aufenthaltsqualität, Verbesserung Verkehrssicherheit und Erhöhung des Fuss- und Veloverkehr-Anteils
Bezug zum Handlungsbedarf	Eher bescheidene Anteile von ÖV und FVV im Modalsplit, laufender Abstimmungsbedarf einerseits zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖV, MIV, FVV) und andererseits zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, zahlreiche Schwachstellen, Ringstrasse als stark verkehrsorientierte Autobahnanbindung und künftige Ortsdurchfahrt mit mangelnder Siedlungsverträglichkeit, fehlende Ausgestaltung des öffentlichen Raums
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none">▪ S-1 «Schlüsselareale vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen»▪ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern»▪ GV-4 «Verkehrssicherheit erhöhen und Unfallschwerpunkten sanieren»▪ GV-5 «Strassenräume innerorts siedlungsverträglich ausgestalten»▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten»▪ MIV-1 «Hochleistungsstrassennetz und Schnittstellen funktionsfähig erhalten»▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken»▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen -- (fachlich / zeitlich)	--

Nutzen

WK1	Verbesserung des Gesamtverkehrssystems, insbesondere für den öV und LV, Verkehrslenkung unter anderem Gewähren der Leistungsfähigkeit des Autobahnanschlusses Schlund (Perimeter Nationslastrasse)
WK2	Die Voraussetzungen für die Innenverdichtung werden verbessert. Die öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet werden aufgewertet
WK3	Ausbauten Erhöhen die Verkehrssicherheit da Mängel der bestehenden Anlagen beseitigt werden. Durch die Neugestaltung der Strassenanlagen mit Gewährung der Normen der VSS wird die objektive und die subjektive Verkehrssicherheit verbessert.
WK4	Verbesserung des Modalsplits zugunsten des öV und LV

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Stadt Kriens, Stadt Luzern, ASTRA

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Konzept Verkehrsmanagement 2010, 2013, 2017
- Grundlagen Verkehr für das Vorprojekt 2019
- Betriebs- und Gestaltungskonzept Ringstrasse 2020

Weitere Planungsschritte:

- Vorprojekt

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	2021
Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2026
Finanzierungsplan:	2027
Baubeginn:	2028
Inbetriebnahme:	2030

Reifegrad: 1 2

Planungsstand: 1 2 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- Keine Information
- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

24'900'000 exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 30%

Stand: 09.2020

Finanzierung

Anteil Bund	35%	8'715'000 Fr.
Anteil Kanton*	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)*	%	Fr.

*Kostenteiler zu definieren

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

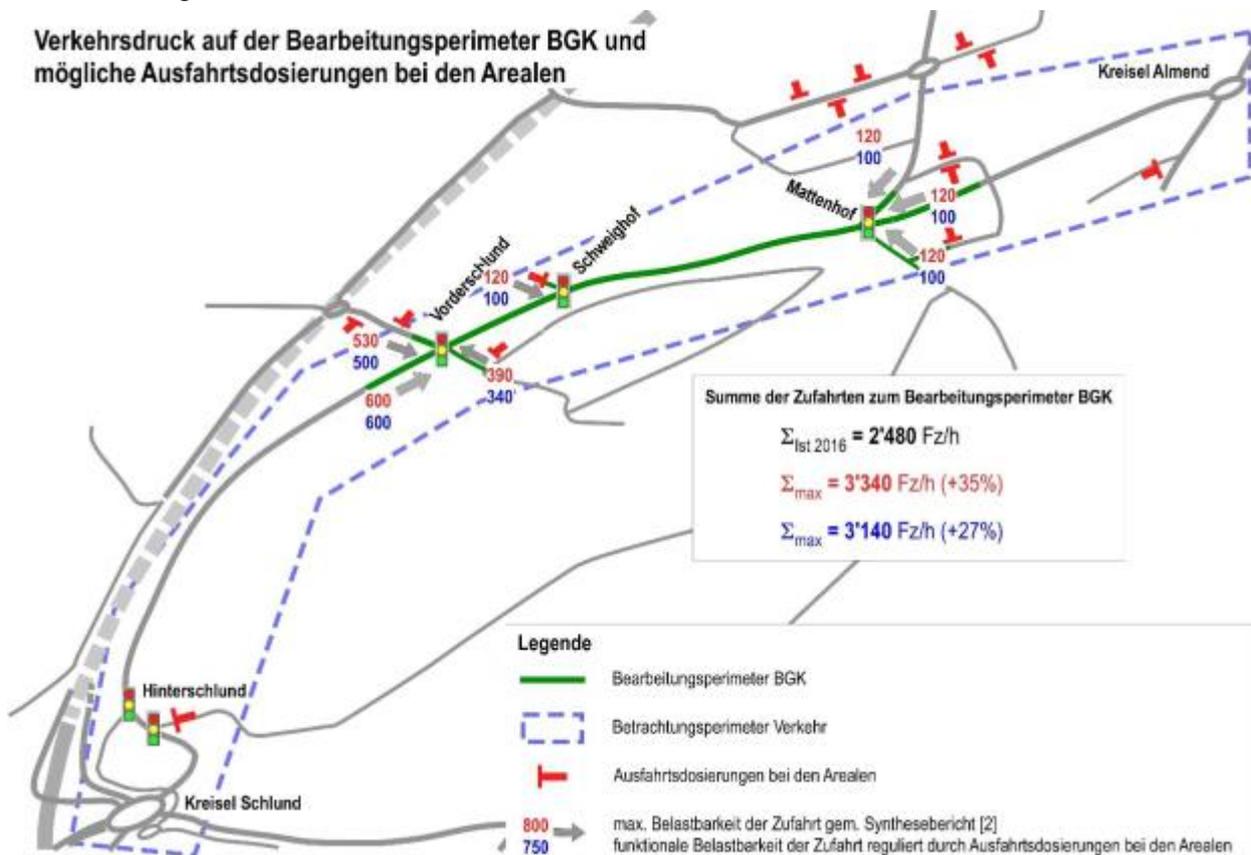
- K 19 Kriens, Ringstrasse, Betriebs- und Gestaltungskonzept, 09.09.2020

Weitere Grundlagen:

- K 19 / K 19a Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Optimierung, Lichtsignalanlagen, Verkehrsmanagement, Grundlagen Verkehr für das Vorprojekt; Synthesebericht Mai 2019
- Kantonsstrassen K 19 / K 19a Kriens, Schlund; Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Optimierung Lichtsignalanlagen, Verkehrsmanagement; Oktober 2017
- Gemeindeverband LuzernPlus, Massnahmen auf Gemeindestrasse Kriens; September 2018
- Gemeindeverband LuzernPlus, Studie Anschluss Bogenweg; Oktober 2019

Quantitative Angaben

Verkehrsdruk auf der Bearbeitungsperimeter BGK und mögliche Ausfahrtdosierungen bei den Arealen



- Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 30'000
- Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme): 20
- Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (ohne Massnahme): 272
- Betroffene Knoten: 8

=> siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen

=> siehe GIS-Daten zur Massnahme (Linie)

Bemerkungen / Hinweise

--

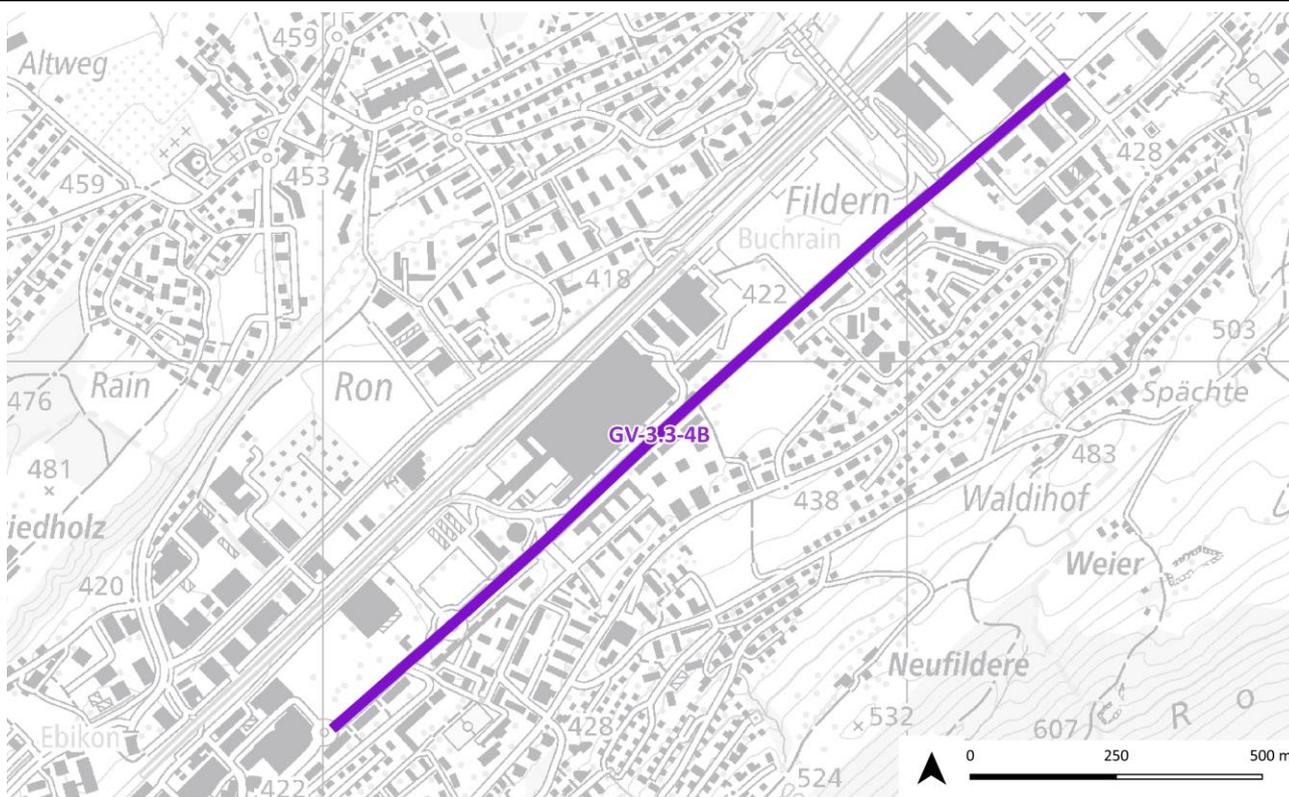
GV-3.3

B-Horizont

K17: Ebikon/Dierikon, Einmündung Weichlerenstrasse (exkl.) – Einmündung Industriestrasse

Kategorie: Verkehrsmanagement (VM) – Achse

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input checked="" type="checkbox"/> 1. Generation: Nr. M18.2b4	-	C
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Basierend auf der Analyse des Zustandes Abendspitzenstunde (ASP) 2030 mit dem öV-Angebot gemäss AggloMobil 3 und das Strassennetz wie heute, wurde im Rahmen des Gesamtverkehrskonzept LuzernOst (2018) die Strategie für das übergeordnete Verkehrsmanagement-Konzept entwickelt.

Grundsätzlich werden die Verkehrssteuerungsmassnahmen flächendeckend angeordnet. Sie reichen von der Ausfahrtdosierung von Parkierungsanlagen / Arealen, über Dosierungen von untergeordneten Knotenzufahrten bis zu Dosierungen auf den Hauptstrassen.

Die verschiedenen Massnahmen müssen untereinander koordiniert werden. Das Verkehrsmanagement führt somit zur Überprüfung und zu Anpassungen des Regimes beziehungsweise der Regelungsart an mehreren Knoten.

Folgende Strategien wurden festgelegt, die zu Massnahmen resp. Massnahmenbereiche geführt haben:

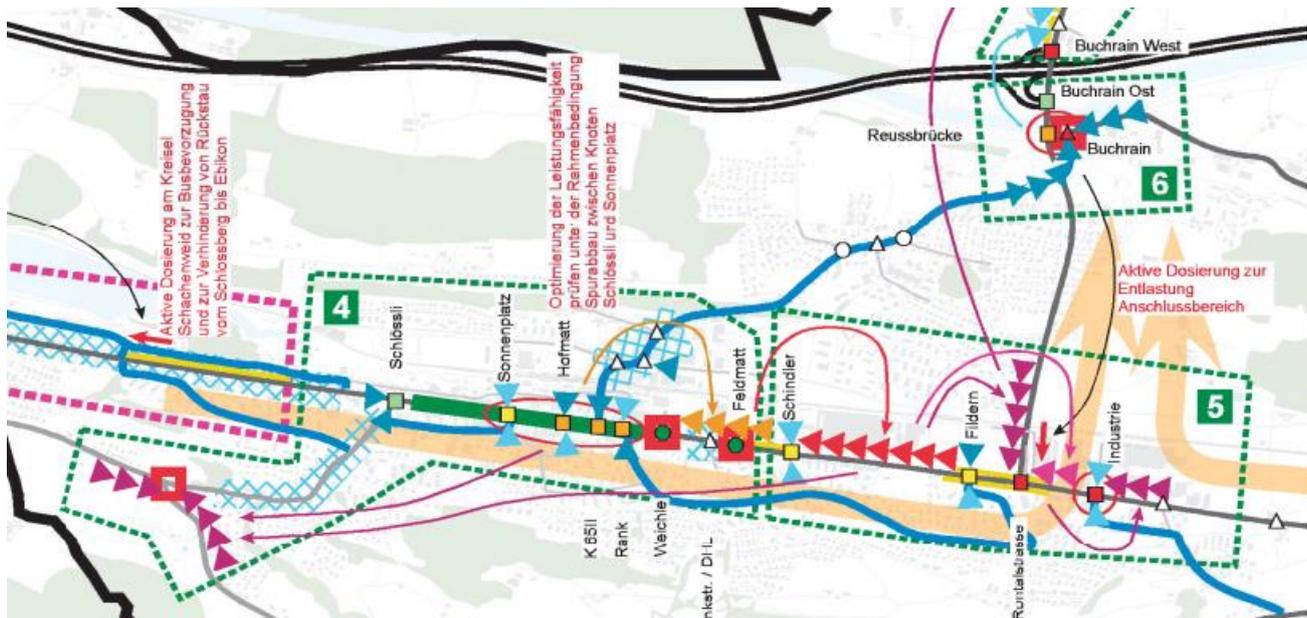
- Vermeidung von Ausweichverkehr vom Hochleistungsstrassennetz
- Flüssiger Verkehrsablauf auf Hauptachsen in Zentren
- Ungehinderter Abfluss in Richtung Autobahn
- Vermeiden von Schleich- / Ausweichverkehr
- Punktuelle Optimierung der Leistungsfähigkeit prüfen
- Zufahrtsdosierung von innen nach aussen

Beschrieb der Massnahme

Auf der K 17 (Zugerstrasse) bilden sich in den Spitzenstunden Rückstaus aufgrund der allgemeinen Belastung und der zahlreichen Ein- und Ausfahrten. Diverse Zufahrten sowie grosse singuläre Erzeuger sind zu dosieren, um das Verkehrsaufkommen auf der Kantonsstrasse mit einer ausreichenden Verkehrsqualität zu bewältigen, insbesondere für die Gewährleistung eines stabilen öV-Fahrplans und der Verkehrssicherheit. Die Optimierung des Gesamtverkehrssystems erfolgt z.B. durch Koordination und Optimierung der Lichtsignalanlagen, Dosierung von untergeordneten Knotenzufahrten, Ausfahrtdosierung von Parkierungsanlagen / Arealen, sowie Massnahmen zur öV-Priorisierung (Bypass, Buchten, Busspuren). Der erforderliche Stauraum ist mehrheitlich vorhanden.

Machbarkeit

Das Verkehrssystem zwischen den Knoten Weichlenstrasse im Westen und Industriestrasse im Osten, ist bereits heute hoch belastet und der öffentliche Verkehr ist von Verspätungen betroffen. Mit der angenommenen weiteren Siedlungsentwicklung und damit verbundenen Verkehrsentwicklung (Entwicklungsschwerpunkt Rontal) sind auf den Zuflussachsen zu den Knoten Ausbauten (z.B. Busspuren) und Dosierungsmassnahmen vorzusehen.



Legende:

Zuflussdosierung

- ◀ lokale Knotensteuerung (ohne öV-Beeinträchtigung möglich)
- ▶ lokale Knotensteuerung (Buspriorisierung prüfen oder öV-verträgliche Dosierung)
- ◀◀◀ Dosierungsstufe 1 (mit Buspriorisierung / Busspur)
- ▶▶▶ Dosierungsstufe 2 (mit Buspriorisierung / Busspur)
- ◀◀◀◀ Dosierungsstufe 3, Langfristig bei Bedarf (mit Buspriorisierung / Busspur)
- ▶▶▶▶ Dosierungsstufe 3, Langfristig bei Bedarf (ohne öV-Beeinträchtigung möglich)
- ◻ Knotenungestaltung für Dosierung notwendig
- ◻◻◻◻ Dosierung untergeordnete Knotenzufahrten
- ↪↪ vorgelagerte Dosierung bei Überlastung / vollem Stauraum (gegen Pfeilrichtung: plafonierende Wirkung)

Im Rahmen des GVK LuzernOst wurde festgestellt, dass neben Lenkung-, Dosierung- und Managementmassnahmen auch Knotenoptimierungen erforderlich sind. Die Massnahmen sollen die notwendige Leistungsfähigkeit insbesondere des

Zubringer Rontal (Tunnel) sicherstellen, um die Behinderung des ÖV zu minimieren sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Mittels Verkehrsfluss-Simulationen ist der Stauraum festgelegt mit den verschiedenen Dosierungsstufen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Lenkung und Dosierung des regionalen MIV Der strassengebundene ÖV wird bevorzugt und verkehrt zuverlässig.
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Defizite beim Verkehrsmanagement ▪ Reisezeitverluste ÖV ▪ Laufender Abstimmungsbedarf einerseits zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖV, MIV, FVV) und andererseits zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ GV-3 «Stabilität des Verkehrs mittels Verkehrsmanagement erhalten» ▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten»
Bezug zu anderen Massnahmen -- (fachlich / zeitlich)	

Nutzen

- WK1 Das Verkehrsmanagement wird auf regionaler und lokaler Ebene durch eine Abstimmung der Knoten am Autobahnanschluss und auf dem Zubringer verbessert.
 Der strassengebundene ÖV wird bevorzugt und verkehrt zuverlässig.
- WK2 -
- WK3 Die verbesserte Verkehrssteuerung wirkt sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus.
- WK4 Durch den flüssigeren Verkehrsablauf verbessert sich die Umweltbilanz.

Zuständigkeiten

Federführung Kanton Luzern, vif	Beteiligte Stellen Gemeinden Ebikon und Dierikon, LuzernPlus
---	--

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife	
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung:	2022-2026
▪ Gesamtverkehrskonzept LuzernOst	Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2027
	Finanzierungsplan:	2027
Weitere Planungsschritte:	Baubeginn:	2028
▪ BGK, Vorprojekt	Inbetriebnahme:	2030
Planungsstand: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Reifegrad: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- Keine Information
- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

6'200'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/-50%

Stand: 01.2018

Finanzierung

Anteil Bund	35%	2'170'000 Fr.
-------------	-----	---------------

Anteil Kanton	65%	4'030'000 Fr.
---------------	-----	---------------

Anteil Region	0%	Fr.
---------------	----	-----

Anteil Gemeinde(n)	0%	Fr.
--------------------	----	-----

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Luzern, Bauprogramm der Kantonsstrassen 2019 -2022, Projekt Nr. 134
- Gesamtverkehrskonzept LuzernOst (2018)

Quantitative Angaben

- Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 23'000
 - Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme): Linien 1, 23 und 111 auf K 17: 32
 - Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (ohne Massnahme): 606
 - Betroffene Knoten: 6
- => siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen
=> siehe GIS-Daten zur Massnahme (Linie)

Bemerkungen / Hinweise

--

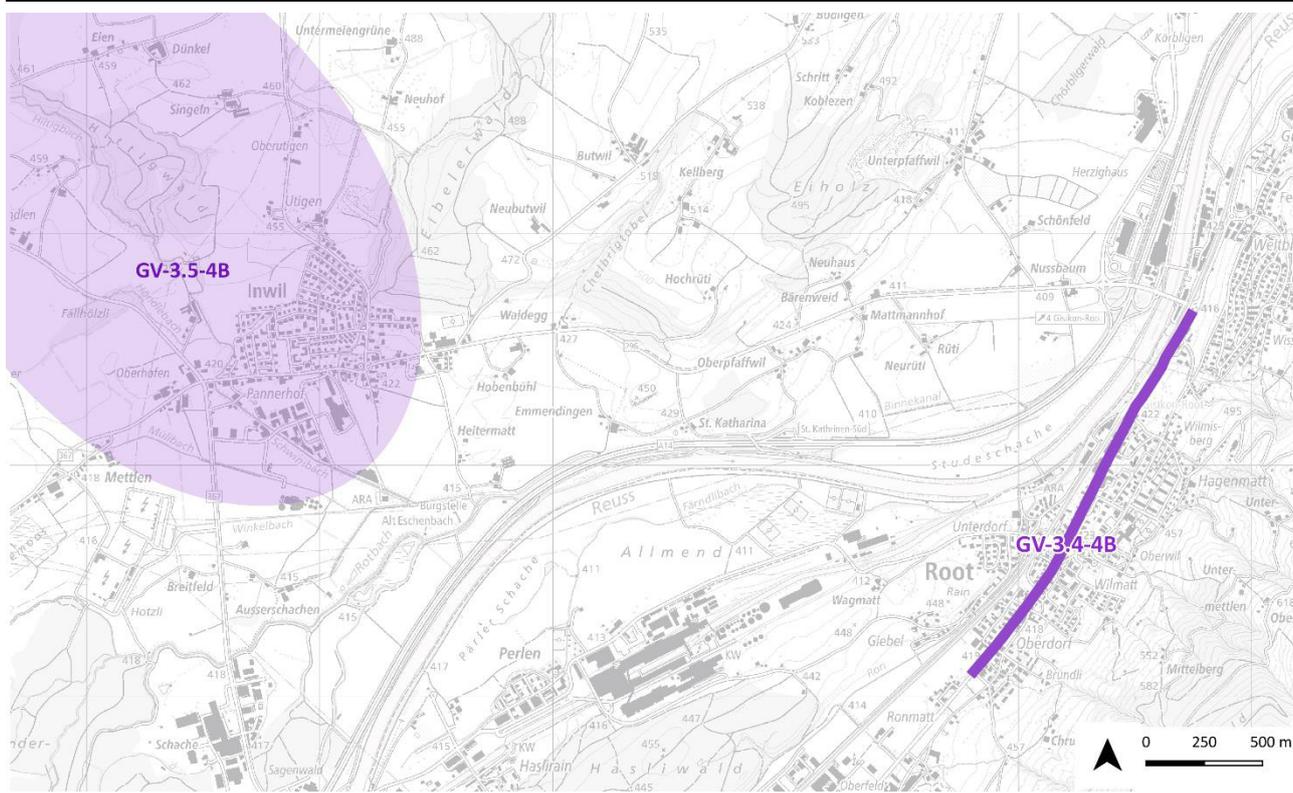
GV-3

B-Horizont

Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen

Kategorie: Verkehrsmanagement (VM) – Pauschale

Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm (siehe Teilmassnahmen unten)



Konzeption und Zweckmässigkeit

Ausgangslage

Basierend auf der Analyse des Zustandes Abendspitzenstunde (ASP) 2030 mit dem öV-Angebot gemäss AggloMobil 3 und das Strassennetz wie heute, wurde im Rahmen des Gesamtverkehrskonzept LuzernOst (2018) die Strategie für das übergeordnete Verkehrsmanagement-Konzept entwickelt.

Grundsätzlich werden die Verkehrssteuerungsmassnahmen flächendeckend angeordnet. Sie reichen von der Ausfahrtdosierung von Parkierungsanlagen / Arealen, über Dosierungen von untergeordneten Knotenzufahrten bis zu Dosierungen auf den Hauptstrassen.

Die verschiedenen Massnahmen (insbesondere auch die Lichtsignalanlagen auf der K 17 und im Bereich der Autobahnan-schlüsse A 14 Buchrain und Gisikon – Root) müssen untereinander koordiniert werden. Das Verkehrsmanagement führt somit zur Überprüfung und zu Anpassungen des Regimes beziehungsweise der Regelungsart an mehreren Knoten.

Folgende Strategien wurden festgelegt, die zu Massnahmen resp. Massnahmenbereiche geführt haben:

- Vermeidung von Ausweichverkehr vom Hochleistungsstrassennetz
- Flüssiger Verkehrsablauf auf Hauptachsen in Zentren
- Ungehinderter Abfluss in Richtung Autobahn
- Vermeiden von Schleich- / Ausweichverkehr
- Punktuelle Optimierung der Leistungsfähigkeit prüfen
- Zufahrtsdosierung von innen nach aussen

Konzeption und Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Bessere Ausnützung der Strasseninfrastruktur, Priorisierung des strassengebundenen ÖV und Verbesserung der inneren ÖV-Erschliessung, Lenkung und Dosierung des regionalen MIV, Erhöhung ÖV-Anteil am Modalsplit
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eher bescheidene Anteile von ÖV am Modalsplit ▪ Laufender Abstimmungsbedarf einerseits zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖV, MIV, FVV) und andererseits zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ▪ Defizite beim Verkehrsmanagement
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ GV-3 «Stabilität des Verkehrs mittels Verkehrsmanagement erhalten» ▪ ÖV-3 «RBus-Netz ausbauen» ▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	Die Massnahmen auf der K 17 von der Stadtgrenze bis zum Anschluss Gisikon – Root, sowie die der K 65, 65a und 65c in Buchrain, Inwil inkl. den Knoten im Bereich des Autobahnanschlusses Buchrain sind untereinander abzustimmen. Die Notwendigkeit und Länge von Busspuren sind abhängig von den Steuerungs- und Dosierungsmassnahmen. Die fachlichen und zeitlichen Abhängigkeiten der Massnahmen sind im Gesamtverkehrskonzept LuzernOst aufgeführt (diese wurden im BP für die Kantonsstrassen 2019 – 22 übernommen).

Teilmassnahmen				
Nr. AP 4G	Nr. AP 1-3 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
GV-3.4-4B	M 18.2b4 (1G, C-Liste) / -	<p>K17: Root, Optimierung Gesamtverkehrssystem</p> <p>Optimierung Gesamtverkehrssystem (z.B. Verkehrsmanagement mit Dosierung Zufahrten) mit Massnahmen für den ÖV. Die Massnahmen, v.a. die LSA müssen untereinander koordiniert werden (entlang der K 17 vom Knoten Schösslistrasse bis zum Anschluss Gisikon), damit der Verkehr auch möglich ungehindert in Richtung Autobahn abfliessen kann. Die Auslastung der Anschlüsse Buchrain und Gisikon ist ebenfalls abzustimmen, damit kein Verkehr von der Autobahn auf das übrige Netz ausweicht.</p> <p><i>Jahr Baubeginn: 2028</i></p>	Kanton Luzern, vif (BP Nr. 135)	4'700'000 Stand: 12.2018 Genauigkeit: +/-50%
GV-3.5-4B	-	<p>Inwil/Eschenbach/Ballwil/Hochdorf, Verkehrsmanagement zur Förderung ÖV</p> <p>In diesem Raum sollen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs Verkehrsmanagement-Massnahmen umgesetzt werden.</p> <p><i>Jahr Baubeginn: ab 2028</i></p>	Kanton Luzern, vif (BP Nr. 47)	5'000'000 Stand: 12.2018 Genauigkeit: +/-50%
				9'700'000

Nutzen

- WK1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems, Verbesserung der Intermodalität und aktive Steuerung der Mobilitätsnachfrage, Verbesserung des öffentlichen Verkehrs (Stabile Fahrpläne durch Priorisierung, Busspuren usw.), Verbesserung des Strassennetzes und Verkehrslenkung, Verbesserung im FVV
- WK2 Auswertung des öffentlichen Freiraums im Siedlungsgebiet
- WK3 Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit
- WK4 Reduktion der Emissionen durch Verlagerung auf ÖV und FVV
-

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Gesamtverkehrskonzept LuzernOst (2018)
-

Quantitative Angaben

K17: Root

- Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 16'000
- Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme): Linien 22 und 23 auf K 17: 16
- Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (ohne Massnahme): 256
- Betroffene Knoten: 5

Inwil

- Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 18'000
 - Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme): 8
 - Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (ohne Massnahme): 120
 - Betroffene Knoten: 5
-

Bemerkungen / Hinweise

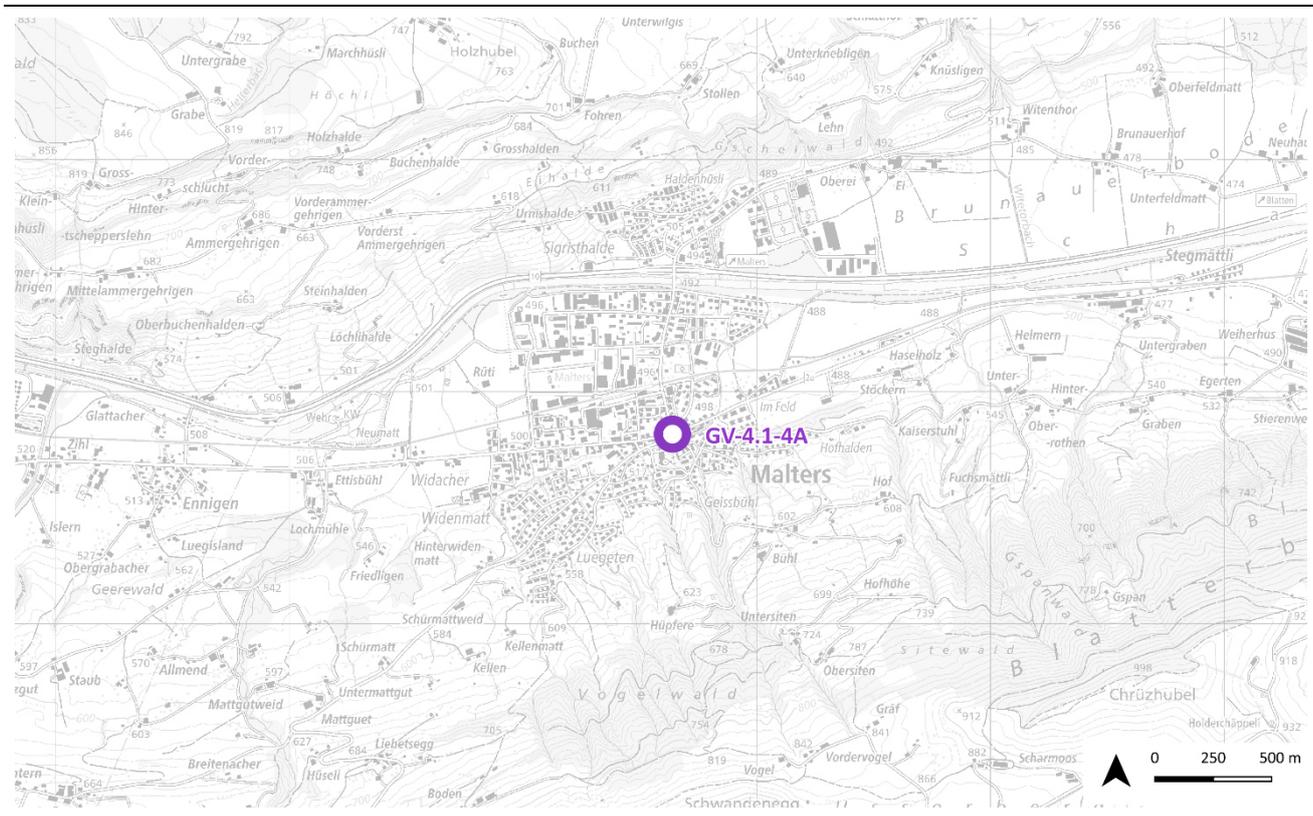
--

GV-4 **A-Horizont**

Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum

Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm



Konzeption und Zweckmässigkeit

Ausgangslage

Der Knoten Luzerner-/Hellbühlstrasse war im Zeitraum 2012-2014 ein Unfallschwerpunkt. In den folgenden Jahren hat sich das Unfallgeschehen positiv entwickelt. Die Mängel an der Anlage blieben jedoch bestehen.

Konzeption und Zweckmässigkeit

Mit der geplanten Einführung von Tempo 30 in Abschnitten der Kantonsstrassen K 33 und K 33b werden bauliche Optimierungen geplant.

Bezug zum Zukunftsbild	Zwischen dem agglomerationsgeprägten Raum mit Stützpunktfunktion und dem Kernraum bestehen direkte, möglichst eigentrassierte und sichere Veloverbindungen. Das Netz für den Fussverkehr ist dicht und sicher.
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ungenügende Verkehrssicherheit
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ GV-4 «Verkehrssicherheit erhöhen und Unfallschwerpunkte sanieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	--

Teilmassnahmen				
Nr. AP 4G	Nr. AP 1-3 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
GV-4.1-4A	-	<p>Malters, Knoten K33/33b, Sanierung Unfallschwerpunkt</p> <p>Der Knoten Luzerner-/Hellbühlstrasse war im Zeitraum 2012-2014 ein Unfallschwerpunkt. In den folgenden Jahren hat sich das Unfallgeschehen positiv entwickelt. Die Mängel an der Anlage blieben jedoch bestehen. Mit der aktuellen Prüfung von Tempo 30 auf der Kantonsstrasse werden unabhängig vom künftigen Geschwindigkeitsregime bauliche Optimierungen geplant.</p> <p><i>Jahr Baubeginn: 2024</i></p>	<p>Kanton Luzern, vif (BP Nr. 67)</p>	<p>2'500'000</p> <p>Stand: 01.2020</p>

Nutzen	
WK1	Verbesserung des Gesamtverkehrssystems, Verbesserung im FVV
WK2	-
WK3	Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit
WK4	-

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ VUGIS ▪ Bericht "Strassenverkehrsunfälle Kanton Luzern – Monitoring Unfallschwerpunkte 2014" und fortfolgende BSM zum Knoten Luzerner-/Hellbühlstrasse (Emch+Berger WSB AG vom 16. November 2016)
<p>Quantitative Angaben</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsetzungsbereich BGK: 4'470 m² <p>=> siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise</p> <p>--</p>

GV-4 **B-Horizont**
Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen
Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum

Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm



Konzeption und Zweckmässigkeit

Ausgangslage

- Die beiden Anschlüsse an die Autostrasse K 10 in der Gemeinde Malers entsprechen hinsichtlich ihrer Ausbildung nicht den aktuellen Normen. Die Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen sind zu kurz.

Konzeption und Zweckmässigkeit

- Ausbau der Verzögerungs- und Beschleunigungstreifen auf der Kantonsstrasse K 10 entsprechend den aktuellen Normen zur Optimierung der Verkehrssicherheit und -qualität.

Bezug zum Zukunftsbild	Zwischen dem agglomerationsgeprägten Raum mit Stützpunktfunktion und dem Kernraum bestehen direkte, möglichst eigentrassierte und sichere Veloverbindungen. Das Netz für den Fussverkehr ist dicht und sicher.
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> Ungenügende Verkehrssicherheit
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> GV-4 «Verkehrssicherheit erhöhen und Unfallschwerpunkte sanieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	--

Teilmassnahmen				
Nr. AP 4G	Nr. AP 1-3 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
GV-4.2-4B	-	Malters, Anschluss Malters an K10 Ausbau der Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen entsprechend den aktuellen Normen zur Optimierung der Verkehrssicherheit und -qualität. <i>Jahr Baubeginn: 2029</i>	Kanton Luzern, vif (BP Nr. 204)	2'500'000 Stand: 12.2014
GV-4.3-4B	-	Malters, Einmündung K4 (Anschluss Blatten) Ausbau der Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen entsprechend den aktuellen Normen zur Optimierung der Verkehrssicherheit und -qualität. <i>Jahr Baubeginn: 2029</i>	Kanton Luzern, vif (BP Nr. 205)	2'500'000 Stand: 12.2014
				5'000'000

Nutzen	
WK1	Verbesserung des Gesamtverkehrssystems, Verbesserung im FVV
WK2	-
WK3	Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit
WK4	-

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente <ul style="list-style-type: none"> ▪ VUGIS ▪ Bericht "Strassenverkehrsunfälle Kanton Luzern – Monitoring Unfallschwerpunkte 2014" und fortfolgende ▪ RSI K 10
Quantitative Angaben --
Bemerkungen / Hinweise --

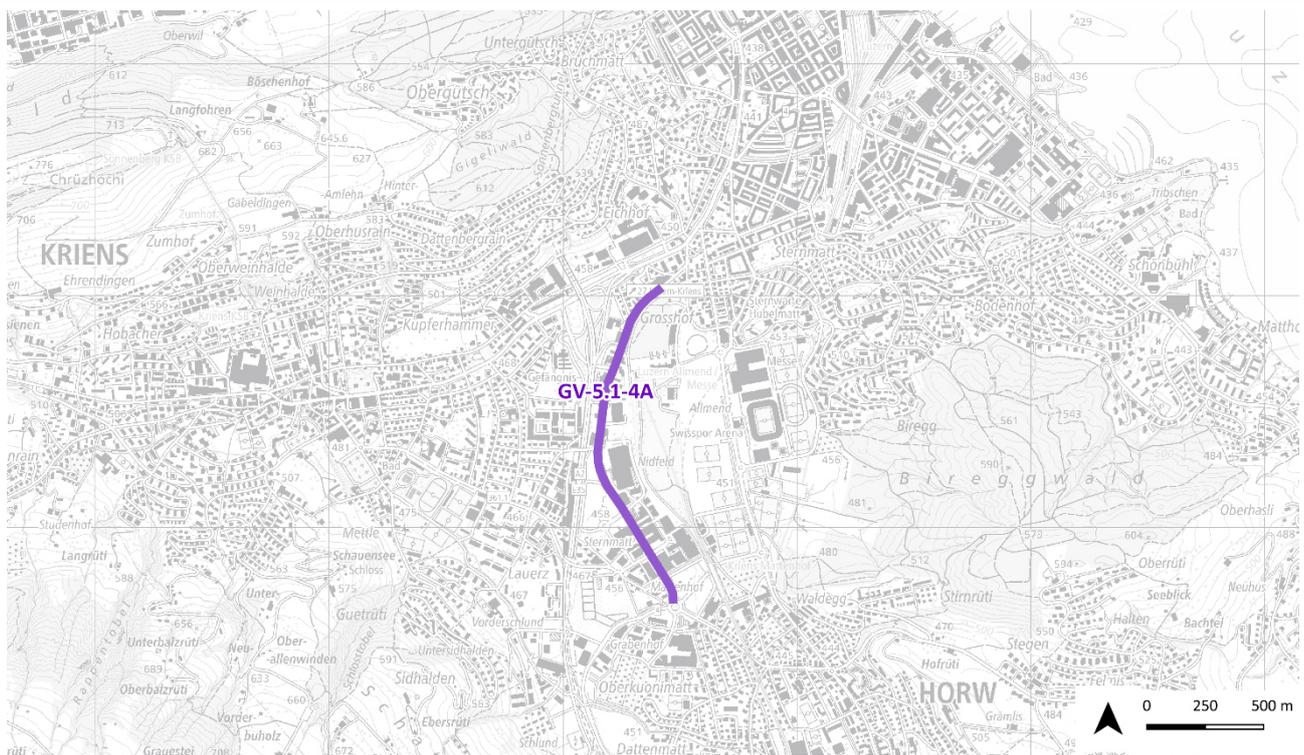
GV-5.1

A-Horizont

Kriens, Umgestaltung Südallee, Arsenal-/ Nidfeldstrasse

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

In der Planung und Entwicklung von LuzernSüd wird der heutigen Achse Nidfeld- und Arsenalstrasse die Funktion einer Zentrumsachse zugewiesen. Als Rückgrat von LuzernSüd ist ihre Bedeutung sowohl verkehrsaus auch siedlungsorientiert zentral.

Ziel ist es, die Nidfeld-/Arsenalstrasse zu einem prägnanten, identitätsstiftenden Stadtraum mit städtischen Qualitäten des Aufenthalts, der Durchwegung und der Begegnung zu transformieren. Die Bearbeitungsthemen bzw. Schwerpunkte sind insbesondere die Führung des Veloverkehrs, Busspuren für den öffentlichen Verkehr und Verkehrsberuhigung.

Beschrieb der Massnahme

Die Nidfeld-/Arsenalstrasse ist Teil der Südallee – eine der drei strukturierenden Freiraumachsen in Nord- Süd-Richtung durch das ganze Gebiet LuzernSüd. Die Nidfeld- und Arsenalstrasse gehören auch zukünftig zum Basisnetz von LuzernSüd mit den heutigen verkehrlichen Funktionen. Verstärkt wahrnehmen müssen sie Erschliessungsfunktionen (anstossende Parzellen und Gevierte) sowie die Funktion als wichtige Achse des öffentlichen Verkehrs. Vor allem im Bereich Kreisel Mattenhof bis zum Kreisel Südpol sollen beidseitig im Erdgeschoss kundenorientierte Nutzungen (Einkauf, Gewerbe, Dienstleistungen) realisiert werden. Mit dem Südpol und der Musikhochschule bekommt die Südallee auch einen kulturellen Schwerpunkt, der zur Belebung und zum Wandel der Strasse im Stil einer „Flaniermeile“ beitragen wird.

Machbarkeit

VBGK Arsenal-/ Nidfeldstrasse

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Dichtes und sicheres FVV-Netz im Kernraum. Die Ortsdurchfahrten sind siedlungsverträglich gestaltet und abschnittsweise (z.B. in Zentrums- und Kernzonen) verkehrsberuhigt mit Tempo 30 als mögliche Massnahme.
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eher bescheidene FVV-Anteile am Gesamtverkehr ▪ Zentrale infrastrukturelle Schwachstellen im Bereich des FVV
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern» ▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ LV-1.3f Kriens, Arsenalstrasse (1062.2.097) ▪ LV-1.3g Kriens, Nidfeldstrasse (1062.2.098) ▪ ÖV-7.3-4A «Kriens, Arsenalstrasse/Nidfeldstrasse»

Nutzen

- WK1 Mit der Massnahme wird das Netz für dem FVV optimiert.
- WK2 Der Strassenraum als wichtiger Freiraum im Siedlungsgebiet kann aufgewertet werden.
- WK3 Mit den Massnahmen wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht insbesondere für den Langsamverkehr sowohl die objektive wie die subjektive Verkehrssicherheit verbessert.
- WK4 Durch die Massnahmen wird die Verlagerung auf den Langsamverkehr gefördert.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Stadt Kriens	LuzernSüd, Kanton Luzern (vif), vvl

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung: 2024
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konzeptstudie SüdAlle ▪ VBGK Arsenal-/ Nidfeldstrasse 	Plangenehmigung/ Baubewilligung: 2025
	Finanzierungsplan: 2026
	Baubeginn: 2026
Weitere Planungsschritte:	Inbetriebnahme: 2027
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vorprojekt ▪ Bauprojekt ▪ Ausführungsprojekt 	Reifegrad: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

Planungsstand: 1 2 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- Keine Information
- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

15'000'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/-30%

Stand: 03.2020

Finanzierung

Anteil Bund	35%	Fr.
-------------	-----	-----

Anteil Kanton	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Region	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Gemeinde(n)	65%	Fr.
--------------------	-----	-----

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Konzeptstudie SüdAlle (2018)
- Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept Arsenal- / Nidfeldstrasse (2017)

Quantitative Angaben

- Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 15'500

- Umsetzungsbereich BGK: 45'000 m²

=> siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen

=> siehe GIS-Daten zur Massnahme (Linie)

Bemerkungen / Hinweise

--

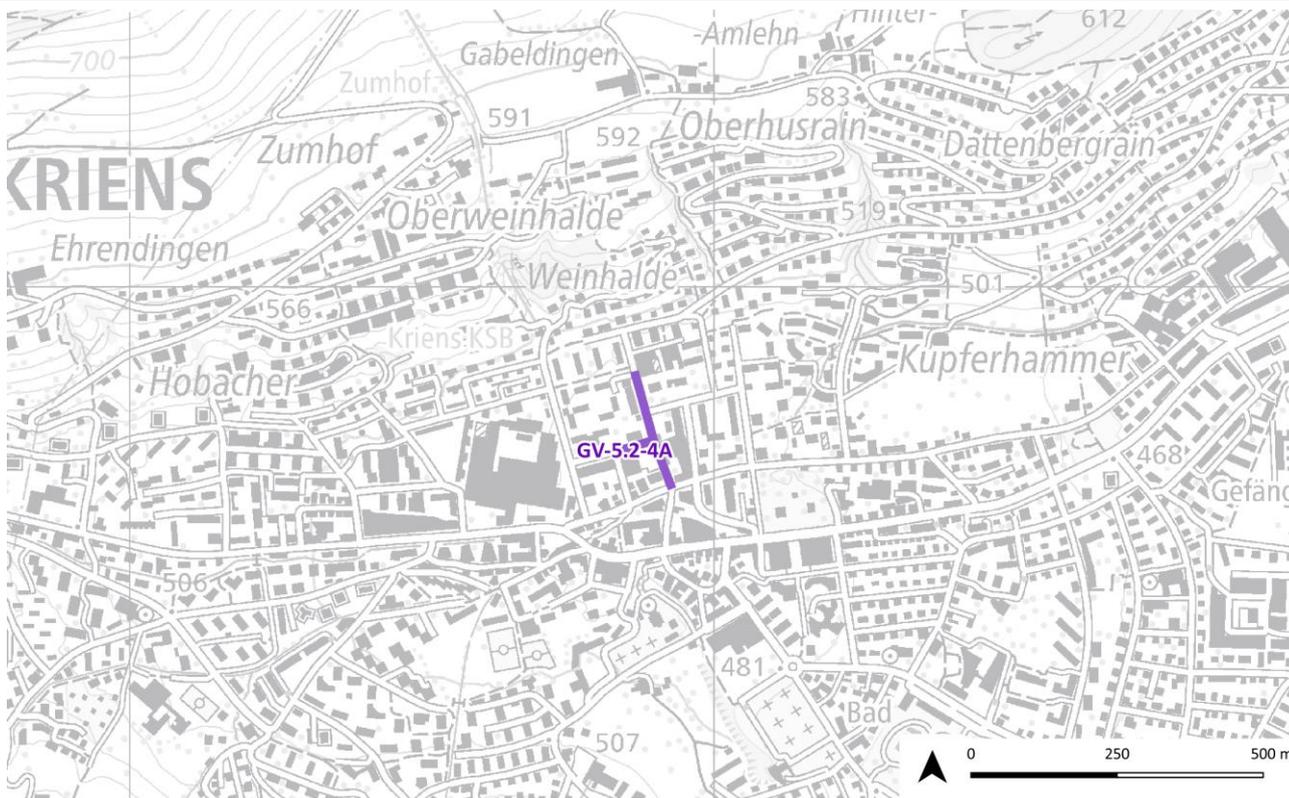
GV-5.2

A-Horizont

Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum

Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm



Konzeption und Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Die Ortsdurchfahrten sind siedlungsverträglich gestaltet und abschnittsweise (z.B. in Zentrums- und Kernzonen) verkehrsberuhigt mit Tempo 30 als mögliche Massnahme.
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none">▪ Ortsdurchfahrten mit mangelnder Siedlungsverträglichkeit▪ Defizite bei der Aufenthaltsqualität der Aussenräume▪ Eher bescheidene Anteile von FVV im Modalsplit▪ Laufender Abstimmungsbedarf einerseits zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖV, MIV, FVV) und andererseits zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none">▪ GV-5 «Strassenräume innerorts siedlungsverträglich gestalten»▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken»▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	--

Teilmassnahmen				
Nr. AP 4G	Nr. AP 1-3 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
GV-5.2-4A	-	<p>Kriens, Aufwertung Gemeindehausstrasse</p> <p>Die Strassenräume im Projektperimeter werden als Tempo-30-Zone organisiert. Dazu werden zwei neue Zoneingänge umgesetzt. Zudem wird ein bestehender Zoneingang verschoben. Ein allfälliges Zusammenführen der neuen Tempo-30-Zone ist in einem zweiten Schritt denkbar. Die Knoten werden mit Rechtsvortritt organisiert, womit dem Regime der Tempo-30-Zone entsprochen und die gegenseitige Rücksichtnahme und das Miteinander der Verkehrsteilnehmenden (Koexistenz) gefördert wird.</p> <p><i>Jahr Baubeginn: 2027</i></p>	Stadt Kriens	<p>790'000</p> <p>Stand: 03.2020</p> <p>Genauigkeit: +/-30%</p>

Nutzen	
WK1	Dank der Massnahme kann die Situation für den FVV verbessert werden.
WK2	Der Strassenraum als wichtiger Freiraum im Siedlungsgebiet kann aufgewertet werden.
WK3	Durch die Neugestaltung der Strasse wird die objektive und die subjektive Verkehrssicherheit verbessert.
WK4	Die Umweltbelastungen im Siedlungsgebiet kann reduziert werden durch Verlagerung vom MIV auf FVV.

Sonstiges	
Literatur / Grundlagendokumente	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ GVK Stadt Kriens 	
Quantitative Angaben	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsetzungsbereich BGK: 2'650 m² <p>=> siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen</p>	
Bemerkungen / Hinweise	
--	

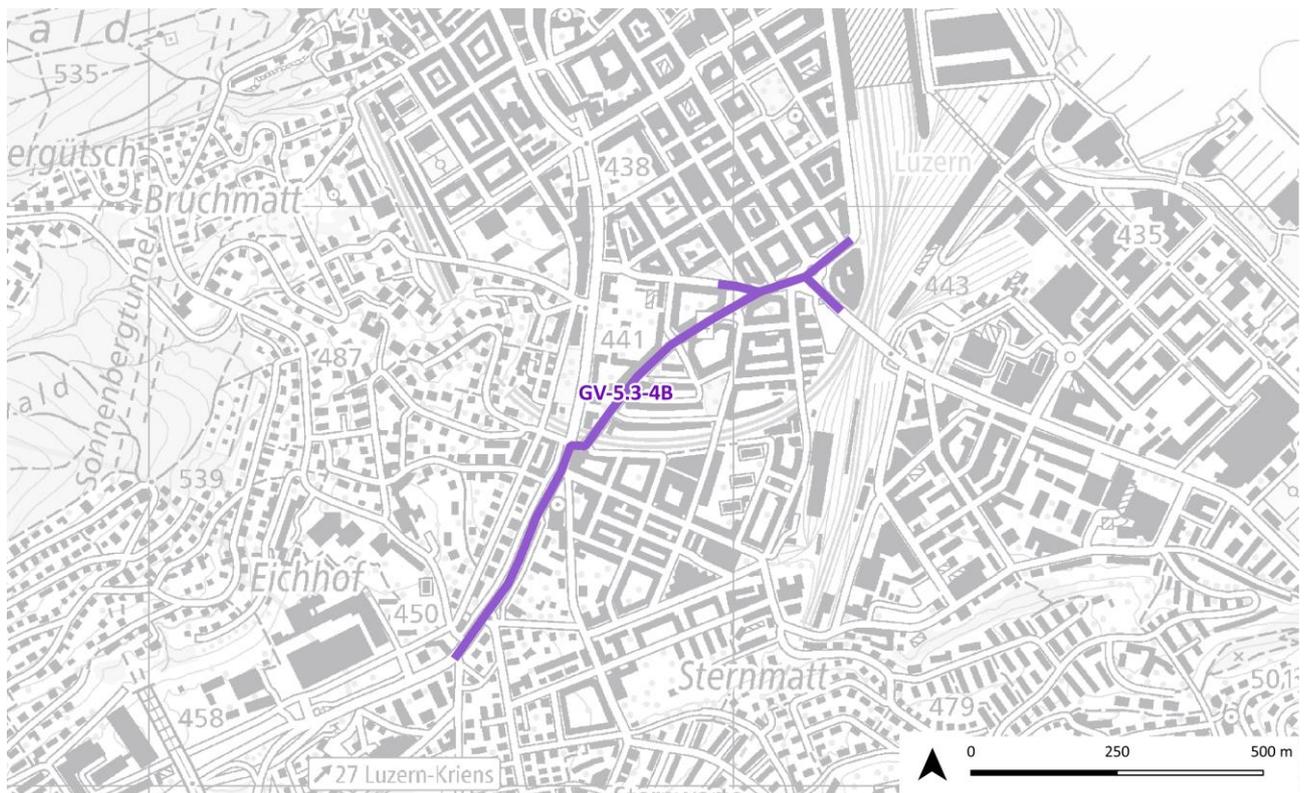
GV-5.3

B-Horizont

Luzern, Obergrundstrasse – Bundesstrasse

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Strassenabschnitt

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Generation: Nr. MIV-4	1061.2.070	B
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: Nr. MIV-4	1061.3.081	A



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Der Strassenabschnitt Obergrundstrasse, Einmündung Horwerstrasse – Bundesplatz mit den Knoten Eichhof, Paulusplatz und Bundesplatz ist überlastet. Über diesen Strassenabschnitt werden verschiedene Stadtquartiere und insbesondere das Tribschenquartier erschlossen und mit der Autobahn A2 verbunden. Die wichtigste RBus-Linie 1 und weitere fünf Buslinien (11, 14, 20, 71 und Tellbus) auf dem Abschnitt Eichhof-Paulusplatz sowie die Buslinien im Bereich Bundesplatz werden behindert. Auf der Bundesstrasse fehlen Radverkehrsanlagen und der Bundesplatz ist ein ausgewiesener Unfallschwerpunkt.

Ziele der Massnahme sind die verbesserte Erschliessung der südlichen Stadtquartiere, insbesondere der Entwicklungsschwerpunkte Bahnhof und Tribschen, der Abbau der Behinderungen des öffentlichen Verkehrs, Verbesserungen für den Radverkehr und die Sanierung des Unfallschwerpunktes Bundesplatz. Mit der Massnahme werden zudem die angrenzenden Wohngebiete vom Verkehr entlastet werden.

Beschrieb der Massnahme

Obergrundstrasse, Einmündung Horwerstrasse – Bundesstrasse: Verbesserung der Radverkehrsanlagen und Massnahmen zur Busbevorzugung

Bundesstrasse: Radverkehrsanlage und Aufwertung des Strassenraums

Bundesplatz: Massnahmen zur Busbevorzugung, Sanierung der Unfallschwerpunkte, Verbesserungen für den Langsamverkehr, Aufwertung des Strassenraumes, neue Platzgestaltung

Machbarkeit

- Situationsanalyse und Projektgliederung liegen vor.
- Der Nachweis der Machbarkeit ergibt sich aus den Ergebnissen der Testplanung Bundesplatz Luzern. Das Verkehrsmengengerüst sowie das Testplanungsprogramm liegen vor.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Dichtes und sicheres Fuss- und Velonetz, Abstimmung des Gesamtverkehrs, Erhöhung Aufenthaltsqualität, Verbesserung Verkehrssicherheit und Erhöhung des Fuss- und Veloverkehr-Anteils, Förderung ÖV
Bezug zum Handlungsbedarf	Eher bescheidene Anteile von ÖV und FVV im Modalsplit, laufender Abstimmungsbedarf einerseits zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖV, MIV, FVV) und andererseits zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, zahlreiche Schwachstellen, Bundesplatz als Unfallschwerpunkt, Bundesstrasse als stark verkehrsorientierte Ortsdurchfahrt mit mangelnder Siedlungsverträglichkeit, fehlende Ausgestaltung des öffentlichen Raums
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none">▪ S-1 «Schlüsselareale vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen»▪ GV-4 «Verkehrssicherheit erhöhen und Unfallschwerpunkte sanieren»▪ GV-5 «Strassenräume innerorts siedlungsverträglich ausgestalten»▪ ÖV-3 «RBus-Netz ausbauen»▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten»▪ MIV-1 «Hochleistungsstrassennetz und Schnittstellen funktionsfähig erhalten»▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen -- (fachlich / zeitlich)	--

Nutzen

- WK1 Dank der Massnahme kann der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr gefördert werden. Die Quartiere Neustadt, Tribtschen, Wartegg, Schönbühl und Bahnhof werden besser und zuverlässiger erreichbar, das ÖV-Angebot kann ausgebaut und dessen Zuverlässigkeit erhöht werden. Die Erreichbarkeit der Entwicklungsschwerpunkte Bahnhof und Tribtschen wird verbessert.
- WK2 Die Standortattraktivität im Raum Tribtschen (Arbeiten: ESP Luzern Bahnhof, Wohnen: Tribtschenstadt) kann verbessert werden. Der Strassenraum und der Bundesplatz als wichtiger Freiraum im Siedlungsgebiet können aufgewertet werden.
- WK3 Die Massnahme zugunsten des Langsamverkehrs bringt eine Verbesserung der Verkehrssicherheit mit sich. Ein Unfallschwerpunkt kann beseitigt werden.
- WK4 Die Belastung der Gebiete entlang der Massnahme bleibt. Durch die Verbesserung der Erreichbarkeit der Gebiete Bahnhof und Tribtschen, Wartegg und Schönbühl entsteht aber eine Entlastung bezüglich Lärm und Luftemissionen in den angrenzenden Gebieten (Reduktion Schleichverkehr). Die Stausituationen werden sich reduzieren. Die Flächenbeanspruchung des Projekts ist gering, wird doch eine bestehende Strasse ausgebaut und mit einer neuen Knotenform am Bundesplatz die dortige Strassenfläche reduziert.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Luzern, vif

Beteiligte Stellen

Stadt Luzern

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Vorstudie (2008)
- Analyse und Projektgliederung (2018 – 2019)
- Programm Testplanung (2019)
- Testplanung (2021 – 2022)

Weitere Planungsschritte:

- Testplanung, Projektierung

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	2023- 2026
Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2027
Finanzierungsplan:	2028
Baubeginn:	2029
Inbetriebnahme:	2030

Reifegrad: 1 2

Planungsstand: 1 2 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- Keine Information
- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

30'000'000 Franken exkl. MWSt.
 Genauigkeit: +/-30
 Stand: 12.2018

Finanzierung

Anteil Bund	35 %	Fr. 10'489'500
Anteil Kanton	65 %	Fr. 19'510'500
Anteil Region	0 %	Fr. 0
Anteil Gemeinde(n)	0 %	Fr. 0

Sonstiges**Literatur / Grundlagendokumente**

- Kanton Luzern, K4/32a Luzern, Obergrundstrasse Einmündung Horwerstrasse – Bundesplatz (inkl.), Handlungsbedarf und Projektgliederung, 25.04.2019
 - Kanton Luzern, Testplanungsprogramm Bundesplatz Luzern, Vorentwurf Testplanungsprogramm, 18.11.2019
 - Kanton Luzern, Stadt Luzern, Testplanung Bundesplatz, Verkehrsmengengerüst, 06.10.2020
-

Quantitative Angaben

- Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 30'000
- Umsetzungsbereich BGK: 27'000 m²

=> siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen

=> siehe GIS-Daten zur Massnahme (Linie)

Bemerkungen / Hinweise

--

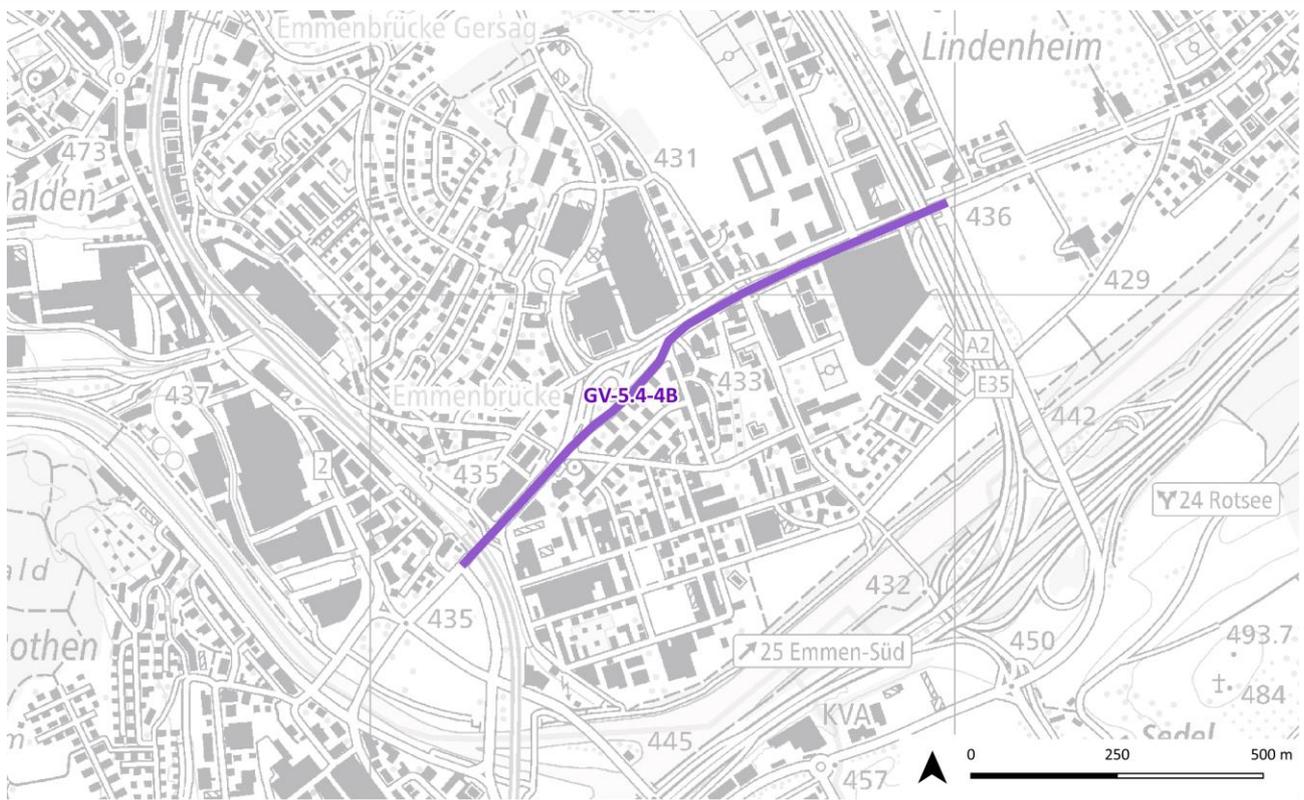
GV-5.4

B-Horizont

Emmen, Seetalstrasse: Abschnitt Emmenbrücke Bahnhof Süd – Reuseggstrasse

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Strassenabschnitt

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input checked="" type="checkbox"/> 1. Generation: Nr. M3.2	-	C
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Generation: Nr. MIV-5	-	C
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: Nr. MIV-5	1061.3.082	B



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Der Entwicklungsschwerpunkt Luzern Nord erstreckt sich entlang der Seetalstrasse und besitzt noch bedeutende, unüberbaute Arbeitsplatzgebiete. Im Abschnitt Meierhöfli sollen die Bedingungen für den öffentlichen Busverkehr und den Fuss- und Veloverkehr verbessert und der Strassenraum aufgewertet werden.

Beschrieb der Massnahme

Das Dorf Emmen wird mit einer zweispurigen Strasse nördlich umfahren. Die Seetalstrasse wird für den Busverkehr und den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet. Das Siedlungsgebiet wird aufgewertet.

Machbarkeit

Der Machbarkeitsnachweis liegt mit Abschluss der Testplanung vor und ist die Grundlage für das VP und BP.

Zweckmässigkeit	
Bezug zum Zukunftsbild	Dichtes und sicheres Fuss- und Velonetz, Abstimmung des Gesamtverkehrs, Erhöhung Aufenthaltsqualität, Verbesserung Verkehrssicherheit und Erhöhung des Fuss- und Veloverkehr-Anteils
Bezug zum Handlungsbedarf	Eher bescheidene Anteile von ÖV und FVV im Modalsplit, laufender Abstimmungsbedarf einerseits zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖV, MIV, FVV) und andererseits zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, zahlreiche Schwachstellen, Seetalstrasse als stark verkehrsorientierte Ortsdurchfahrt mit mangelnder Siedlungsverträglichkeit, fehlende Ausgestaltung des öffentlichen Raums
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ S-1 «Schlüsselareale vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen» ▪ GV-1 «Gesamtverkehrskonzepte und -projekte weiterentwickeln und umsetzen» ▪ GV-5 «Strassenräume innerorts siedlungsverträglich ausgestalten» ▪ ÖV-3 «RBus-Netz ausbauen» ▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten» ▪ MIV-1 «Hochleistungsstrassennetz und Schnittstellen funktionsfähig erhalten» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ MIV-3-4B «Emmen, Massnahme zur Entlastung des Dorfes Emmen (z.B. Umfahrung und Gestaltung)»

Nutzen	
WK1	Dank der Massnahme kann der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr verbessert werden. Dadurch werden die Zuverlässigkeit und die Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr verbessert.
WK2	Die Voraussetzungen für die Innenverdichtung werden verbessert. Die öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet werden neugestaltet und aufgewertet.
WK3	Durch die Neugestaltung der heute sehr flächenintensiven Strassenanlagen wird die objektive und die subjektive Verkehrssicherheit verbessert.
WK4	Mit der Neugestaltung werden die Verkehrsflächen zugunsten der Frei- und Grünräume reduziert. Dadurch können die Grünräume im Siedlungsgebiet erweitert und aufgewertet werden.

Zuständigkeiten	
Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Gemeinde Emmen

Realisierung		
Planungsstand	Bau- und Finanzreife	
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung:	2024-2027
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Streckenanalyse und Projektgliederung (2016-2018) ▪ Testplanung (2020-2021) 	Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2028
	Finanzierungsplan:	2029
	Baubeginn:	2031
Weitere Planungsschritte:	Inbetriebnahme:	2032
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Masterplan (2022-2023) 		

Planungsstand: 1 2 3

Reifegrad: 1 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- Keine Information
- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

26'900'000 Fr. exkl. MWSt.
(Aus AggloP 3.G. ./ . Betrag für MIV-3)
Genauigkeit: +/-30%
Stand: 01.2019 (ZMB)

Finanzierung

Anteil Bund	35%	Fr.	9'415'000
Anteil Kanton*	%	Fr.	
Anteil Region	%	Fr.	
Anteil Gemeinde(n)*	%	Fr.	

*Kostenteiler zu definieren

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Luzern/Gemeinde Emmen, Testplanung Seetalstrasse / Meierhöfli, Programm Testplanung, 21.09.2020

Quantitative Angaben

- Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 21'000
- Umsetzungsbereich BGK: 37'000 m²

=> siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen

=> siehe GIS-Daten zur Massnahme (Linie)

Bemerkungen / Hinweise

--

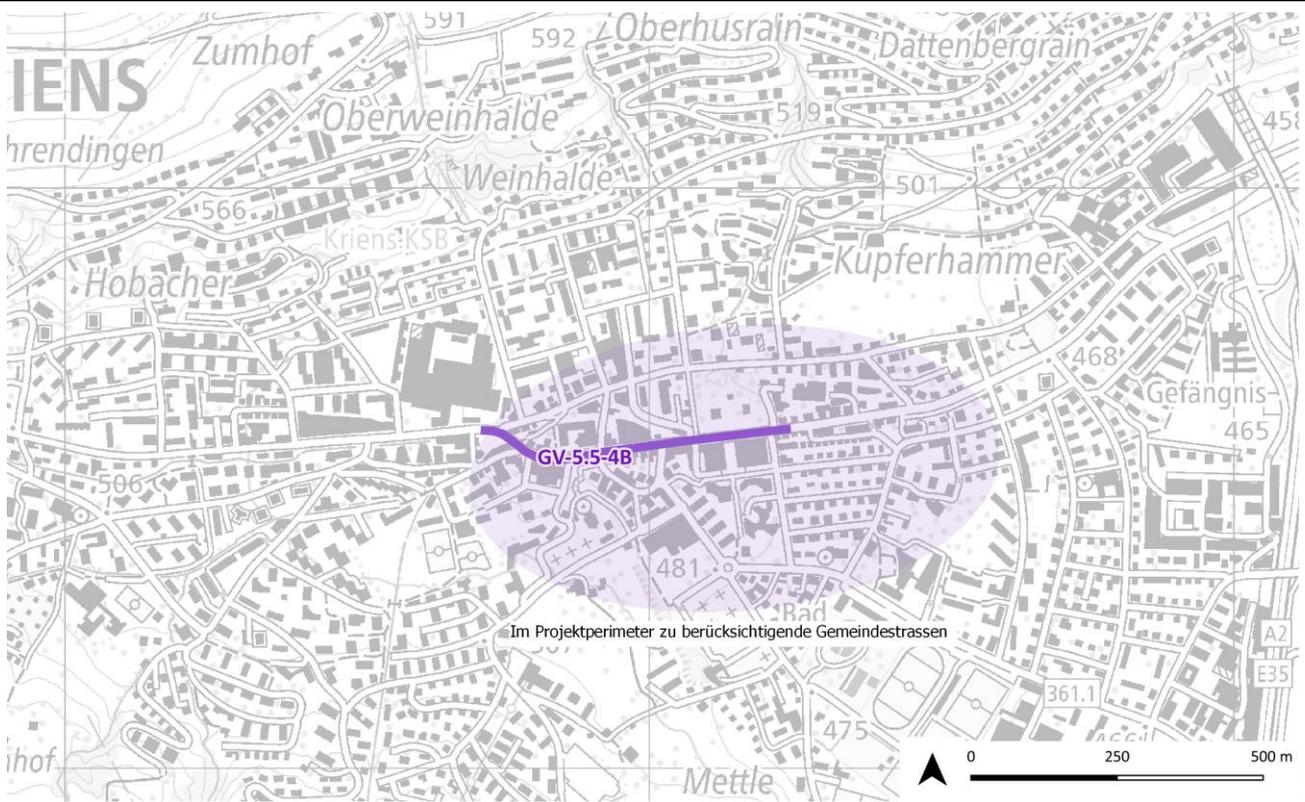
GV-5.5

B-Horizont

Kriens, Zentrum (Optimierung Gesamtverkehr)

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Strassenabschnitt

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Kantonsstrasse K 4 in Kriens ist im Abschnitt Zentrum (Hofmatt bis Busschleife) in den Spitzenstunden regelmässig überlastet. Es kommt zu längeren Rückstaus, die auch den öffentlichen Verkehr behindern. Das bestehende Radverkehrsangebot im Zentrum entspricht nicht den aktuellen Normen und Bedürfnissen.

Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts Kriens wurden durch die Stadt Kriens die Kernanliegen an das Zentrum neu formuliert. So soll das Zentrum von Kriens mit geeigneten Massnahmen aufgewertet, die Aufenthaltsqualität verbessert und die Dominanz und Trennwirkung durch die Hauptstrasse reduziert werden. Die Verkehrssituation inkl. der angrenzenden Gemeindestrassen soll optimiert werden.

Im Agglomerationsprogramm der 2. Generation ist die Massnahme öV-11.1.g, K4: Kriens, Zentrum, Förderung öffentlicher Verkehr, Busspur, Radverkehrsanlage als A-Massnahme enthalten. Die vorliegende Massnahme umfasst dazu ergänzend Massnahmen zur Aufwertung des Ortszentrums sowie zur Anpassung von Gemeindestrassen im Projektbereich.

Beschrieb der Massnahme

Das Projekt sieht folgende Massnahmen vor.

1. Optimierung Verkehrsregime inkl. Gemeindestrassen

2. Aufwertung der Hauptachsen
 3. Aufwertung der Zentrumsräume
 Die Lösungsfindung erfolgt über eine Testplanung.

Machbarkeit

Mit dem Gesamtverkehrskonzept Kriens liegt eine grundsätzliche Auslegeordnung für mögliche Massnahmen sowie deren Machbarkeit vor. Der Projektperimeter ist definiert. Mittels Testplanung werden die möglichen Varianten vertieft untersucht.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Erhöhung städtebauliche Qualität im Zentrum Kriens, Aufwertung und Beruhigung Zentrumsbereich Kriens, bessere Durchlässigkeit für die Fussgehenden, Bereitstellung dichtes und sicheres Fuss- und Velonetz, Verbesserung Verkehrssicherheit (MOCA-Ziel 2) und Erhöhung Anteil Fuss- und Veloverkehr (MOCA-Ziel 1)
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ortsdurchfahrt mit mangelnder Siedlungsverträglichkeit ▪ Defizite bei der Aufenthaltsqualität der Aussenräume ▪ Laufender Abstimmungsbedarf einerseits zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖV, MIV, FVV) und andererseits zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, zahlreiche Schwachstellen
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ GV-5 «Strassenräume innerorts siedlungsverträglich gestalten» ▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ AP LU 2G: öV-11.1g (A-Liste); ARE-Code: 1061.2.201 ▪ S-2.5-4A Kriens, Achse Zentrum – Kupferhammer

Nutzen

- WK1 Optimierung des Gesamtverkehrs
- WK2 Mit dem Projekt werden die Siedlungskonzentration und Innenverdichtung gefördert sowie die öffentlichen Freiräume im Bereich Zentrum aufgewertet.
- WK3 Durch die Neugestaltung der Strassenanlagen wird die objektive und die subjektive Verkehrssicherheit verbessert.
- WK4 Die Konzentration des Verkehrs auf die Hauptachsen kanalisiert auch die Umweltbelastung und führt zu Entlastungen in den angrenzenden Gebieten. Durch ein angepasstes Temporegime kann die Lärmbelastung reduziert werden.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Stadt Kriens

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung: 2023 - 2026

▪ Studienwettbewerb Zentrumsentwicklung 2001	Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2027
▪ Bebauungsplan Dorfkern 2014	Finanzierungsplan:	2028
▪ Gesamtverkehrskonzept Kriens Zentrum 2018	Baubeginn:	2030
	Inbetriebnahme:	2031

Weitere Planungsschritte:

- Testplanungen Kriens Zentrum Reifegrad: 1 2
- Vorprojekt / Bauprojekt

Planungsstand: 1 2 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- Keine Information
- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

9'800'000 CHF exkl. MWSt.
 Genauigkeit: +/-50%
 Stand: 11.2019

Finanzierung

Anteil Bund	35%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.
Kostenaufteilung zwischen Kanton und Stadt Kriens noch genau zu definieren		

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Luzern, Bauprogramm 2019 – 2022, Projekt Nr. 101
- GVK Kriens (2018)
- Kanton Luzern, Stadt Kriens, Kantonsstrasse im Zentrum Testplanung 2019, Planungsvereinbarung, 25.01.2021

Quantitative Angaben

- Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 25'000
 - Umsetzungsbereich BGK: 8'300 m²
- => siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen
 => siehe GIS-Daten zur Massnahme (Linie)

Bemerkungen / Hinweise

--

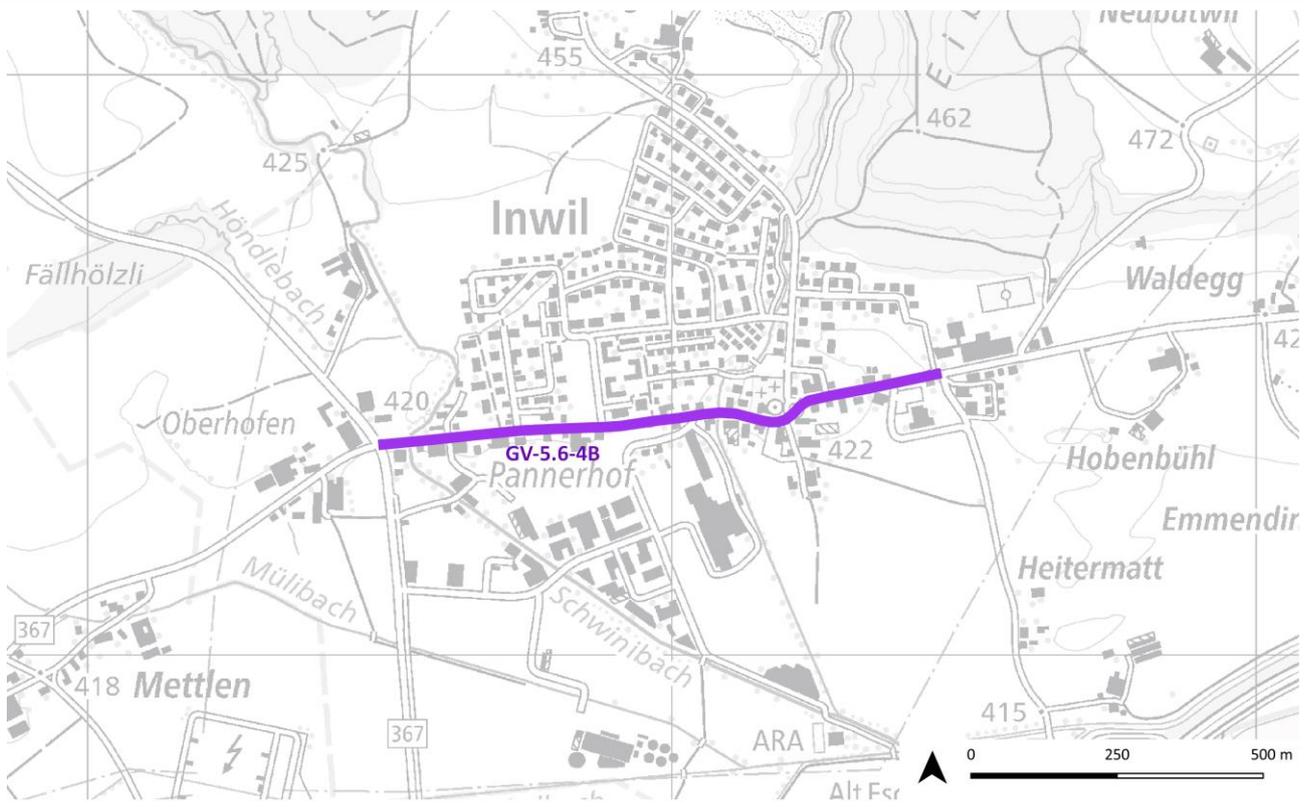
GV-5.6

B-Horizont

Inwil, Ortsdurchfahrt

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Strassenabschnitt

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Einzelne Strassenabschnitte sowohl im Inner- wie im Ausserortsbereich verfügen zwar über FVV-Anlagen, diese genügen jedoch den heutigen und insbesondere den künftigen Anforderungen nicht mehr (schmale oder/und gemeinsame Führung FVV) in Gebiet die direkt an Entwicklungsschwerpunkte des Kantons grenzen (Luzern Nord resp. Rontal, Perlen Schachen), wodurch die Anzahl Konflikte zwischen MIV, Rad- und Fussverkehr deutlich zunehmen werden. Zudem widerspricht die Radverkehrsführung dem Grundsatz der Trennung von Fussgängern und Radfahrern im Siedlungsgebiet. Der Zustand ist teilweise schlecht, Synergien mit Strassenraumsanierungen sind zu nutzen.

Beschrieb der Massnahme

Auf der Ortsdurchfahrt von Inwil soll das Gesamtverkehrssystem einerseits mit Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr (z.B. Querungshilfen) und andererseits für den öffentlichen Verkehr verbessert werden.

Machbarkeit

Der Knoten Oberhofen wird heute durch eine voll verkehrsabhängige Lichtsignalanlage (LSA) geregelt. Der Knoten ist stark belastet, regelmässig entstehen lange Rückstaus und hohe mittlere Wartezeiten auf allen Knotenzufahrten, wovon auch die Buslinie 111 betroffen ist. Im Siedlungsgebiet von Inwil entlang der K65a, wirkt sich diese Situation insbesondere negativ auf die Sicherheit der Fussgänger und Radfahrer, den Busbetrieb und die Wohn- und Aufenthaltsqualität aus.



- Situationsanalyse und Projektgliederung liegen aus dem Gesamtverkehrskonzept Seetal und LuzernOst, sowie der Studie Sofortmassnahmen Knoten Oberhofen.
- Der Nachweis der Machbarkeit ergibt sich aus den Ergebnissen der ZMB Emmen Dorf

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Die Ortsdurchfahrten sind siedlungsverträglich gestaltet und abschnittsweise (z.B. in Zentrums- und Kernzonen) verkehrsberuhigt mit Tempo 30 als mögliche Massnahme.
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ortsdurchfahrten mit mangelnder Siedlungsverträglichkeit ▪ Defizite bei der Aufenthaltsqualität der Aussenräume ▪ Eher bescheidene Anteile von FVV im Modalsplit ▪ Laufender Abstimmungsbedarf einerseits zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖV, MIV, FVV) und andererseits zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ S-1 «Schlüsselareale vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen» ▪ GV-5 «Strassenräume innerorts siedlungsverträglich gestalten» ▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen -- (fachlich / zeitlich)	--

Nutzen

- WK1 Dank der Massnahme kann der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr verbessert werden. Dadurch werden die Zuverlässigkeit und die Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr verbessert. Das Verkehrsmanagement auf den Zufahrten zum Dorfzentrum Inwil und die Abstimmung mit den Projekten im Bereich des Autobahnanschlusses A 14 Buchrain und Gisikon - Root führen zu einer besseren Lenkung des Verkehrs auf die Autobahn.
- WK2 Der Strassenraum als wichtiger Freiraum im Siedlungsgebiet kann aufgewertet werden.

- WK3 Durch die Neugestaltung der Strassenanlagen mit Gewährung der Normen der VSS wird die objektive und die subjektive Verkehrssicherheit verbessert.
- WK4 Die Umweltbelastungen im Siedlungsgebiet kann leicht reduziert werden durch Verlagerung vom MIV auf Bus und FVV.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Luzern, vif

Beteiligte Stellen

Gemeinde Inwil

Realisierung

Planungsstand

Weitere Planungsschritte:

- Projektierung

Planungsstand: 1 2 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	2023-2027
Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2028
Finanzierungsplan:	2029
Baubeginn:	ab 2030
Inbetriebnahme:	2031

Reifegrad: 1 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- Keine Information
- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

8'000'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/-50%

Stand: 12.2018

Finanzierung

Anteil Bund	35%	Fr.	2'800'000
Anteil Kanton	65%	Fr.	5'200'000
Anteil Region	0%	Fr.	0
Anteil Gemeinde(n)	0%	Fr.	0

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Luzern, Bauprogramm 2019 – 2022, Projekt Nr. 252
-

Quantitative Angaben

- Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 10'200
 - Umsetzungsbereich BGK: 9'700 m²
- => siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen
=> siehe GIS-Daten zur Massnahme (Linie)
-

Bemerkungen / Hinweise

--

GV-5.7

C-Horizont

Kriens/Luzern/ Emmen, städtebauliche begleitende Aufwertungsmassnahmen in Zusammenhang mit dem Bypass

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-

Regionaler Teilrichtplan

R 8.1 Es ist zu prüfen, ob das offen geführte Autobahnteilstück - zwischen dem Südportal Sonnenbergtunnel und dem Tunnel Schlund - soweit als möglich im Sinne einer Stadtreparatur überdacht werden kann.

Federführung: Kriens / **Beteiligte:** Luzern, LuzernPlus, Kanton Luzern, ASTRA

Realisierungshorizont: vor / mit / nach Realisierung Bypass / Daueraufgabe

Grundlagen: Städtebauliche Potentialanalyse ASTRA, B1 Planbox LuzernSüd, B2 , A2/A14 Bypass Luzern Ausführungsprojekt (2020)

Rechtliche Verankerung: Nutzungsplanungen, Sondernutzungsplanungen, Vereinbarungen

Regionales Konzept

K 8.1 Die Gemeinden Kriens, Horw und Luzern und LuzernPlus setzen sich dafür ein, dass die Autobahn im Raum zwischen dem Südportal Sonnenbergtunnel und dem Tunnel Schlund möglichst ortsverträglich realisiert wird und die möglichen städtebaulichen Potentiale genutzt werden können. Mit gezielten Massnahmen werden die Freiraumqualitäten und die Adressbildung im Umfeld der Autobahn und in den angrenzenden Quartieren gefördert:

- soweit als möglich Eindeckung der Autobahn für öffentliche Grün- und Freiflächen
- Verbindungselemente mit stadträumlich und funktional hoher Qualität, spezifisch für die innerörtliche Vernetzung, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr
- Randbebauungen als Lärmriegel für dahinterliegende Quartiere und Erhalt von Gewerbenutzungen
- Verminderung der Trennwirkung.

Die geschaffenen Mehrwerte unterstützen das örtliche Gewerbe, das Wohnen, die Arbeitsplätze sowie Freizeitnutzungen.

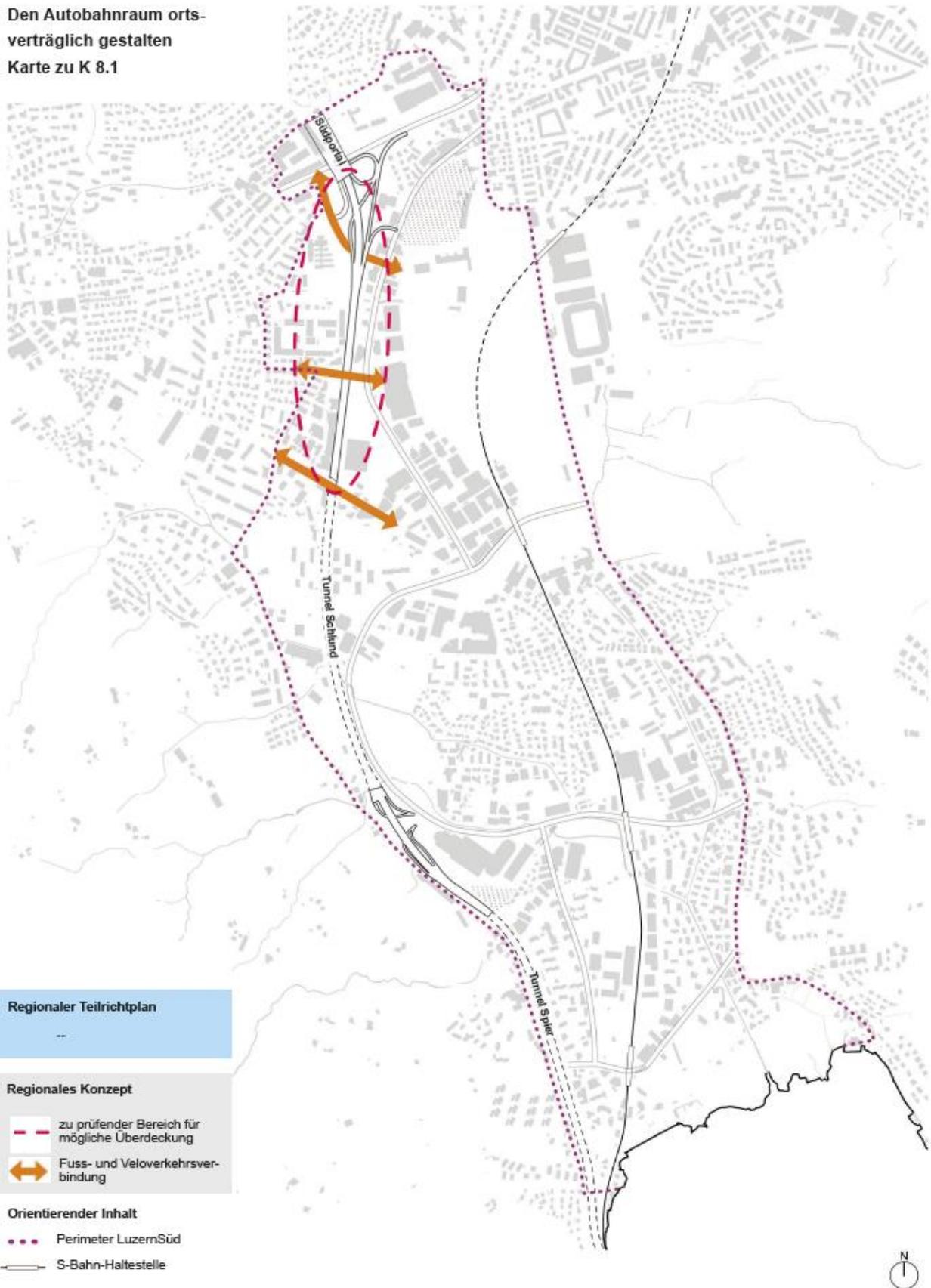
Federführung: Kriens / **Beteiligte:** Horw, Luzern, LuzernPlus, Kanton Luzern, ASTRA

Realisierungshorizont: vor / mit / nach Realisierung Bypass / Daueraufgabe

Grundlagen: Städtebauliche Potentialanalyse ASTRA, B1 Planbox LuzernSüd, B2

Rechtliche Verankerung: Nutzungsplanungen, Sondernutzungsplanungen, Vereinbarungen

Den Autobahnraum orts-
verträglich gestalten
Karte zu K 8.1



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

In der Stadt Kriens mangelt es im Perimeter zwischen dem Tunnel Schlund und dem Portal Süd Tunnel Bypass an stadträumlicher Qualität.

Ziel ist es, eine stadträumliche Aufwertung und ein qualitativ hochwertiges Zusammenwachsen des urbanen Raumes im genannten Perimeter zu ermöglichen.

Auch beim Portal Nord des Tunnels Bypass im Gebiet Luzern / Emmen / Ebikon besteht aus Sicht der Stadt Luzern und der Gemeinde Emmen Bedarf nach einer besseren Aufwertung und Integration in die Landschaft.

Beschrieb der Massnahme

- Im Rahmen eines Ergänzungsprojekts zum Bypass (vgl. Massnahme MIV-1) soll mit einer so weit als möglichen Überdeckung bzw. Einhausung der Autobahn A2 in der Stadt Kriens die grosse Trennwirkung der Autobahn A2 massgeblich vermindert werden. So werden auf und neben dem fraglichen Autobahnabschnitt verschiedene neue und zusätzliche Nutzungen (Bauten, Freizeit, Grünflächen usw.) und eine Neuausrichtung der Siedlungsentwicklung möglich. Zudem werden so die Lärmemissionen von der Strasse reduziert oder weitgehend eliminiert.
- Beim Nordportal des Tunnels Bypass sollen im Rahmen der Realisierung des Bypasses (vgl. Massnahme MIV-1) oder mit einem separaten Projekt ebenfalls Aufwertungsmassnahmen konkretisiert und umgesetzt werden.

Machbarkeit

Für die Stadt Kriens Machbarkeitsstudie (2019) vorhanden

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Kernraum der Agglomeration als zusammenhängender, dicht überbauter Siedlungskörper mit städtebaulich hoher Qualität
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Strassenraum mit mangelnder Siedlungsverträglichkeit
Bezug zu den Teilstrategien	▪ GV-5 «Strassenräume innerorts siedlungsverträglich gestalten»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ MIV-1 Bypass Autobahn A2 Luzern

Nutzen

WK1	Keine direkte Wirkung
WK2	Sehr bedeutende Wirkung, indem alle Siedlungsgebiete beidseits des Autobahnkörpers sehr stark aufgewertet werden (Weitgehende Eliminierung des Lärms und damit grosse Verbesserung der Aussenraumqualitäten, Schaffung von neuen Aussen- und Freiräumen)
WK3	Keine direkte Wirkung
WK4	Bedeutende Wirkung, indem einerseits der Lärm eliminiert wird und indem andererseits die angrenzenden Siedlungsgebiete dichter bebaut werden können, was den häuslichen Umgang mit dem Boden unterstützt.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Stadt Kriens, Stadt Luzern, Emmen	Kanton Luzern, ASTRA

Realisierung		
Planungsstand	Bau- und Finanzreife	
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung:	offen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Städtebauliche Potenzialanalyse 2019 ▪ Überdeckung Arsenal, Machbarkeit, 2019 ▪ Vision Stadt Kriens, 2020 	Plangenehmigung/ Baubewilligung:	offen
Weitere Planungsschritte:	Finanzierungsplan:	offen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ergänzungsprojekt zum Bypass (Massnahme MIV-1) 	Baubeginn:	offen
	Inbetriebnahme:	offen
	Abstimmung mit Massnahme MIV-1 Bypass Autobahn A2 Luzern erforderlich	
Planungsstand: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Reifegrad: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit	
Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)	Flächenbeanspruchung
<input type="checkbox"/> Keine Information <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen
Umweltverträglichkeit	
Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.	

Kosten			
Kosten	Finanzierung		
offen	Anteil Bund	%	Fr.
	Anteil Kanton	%	Fr.
	Anteil Region	%	Fr.
	Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

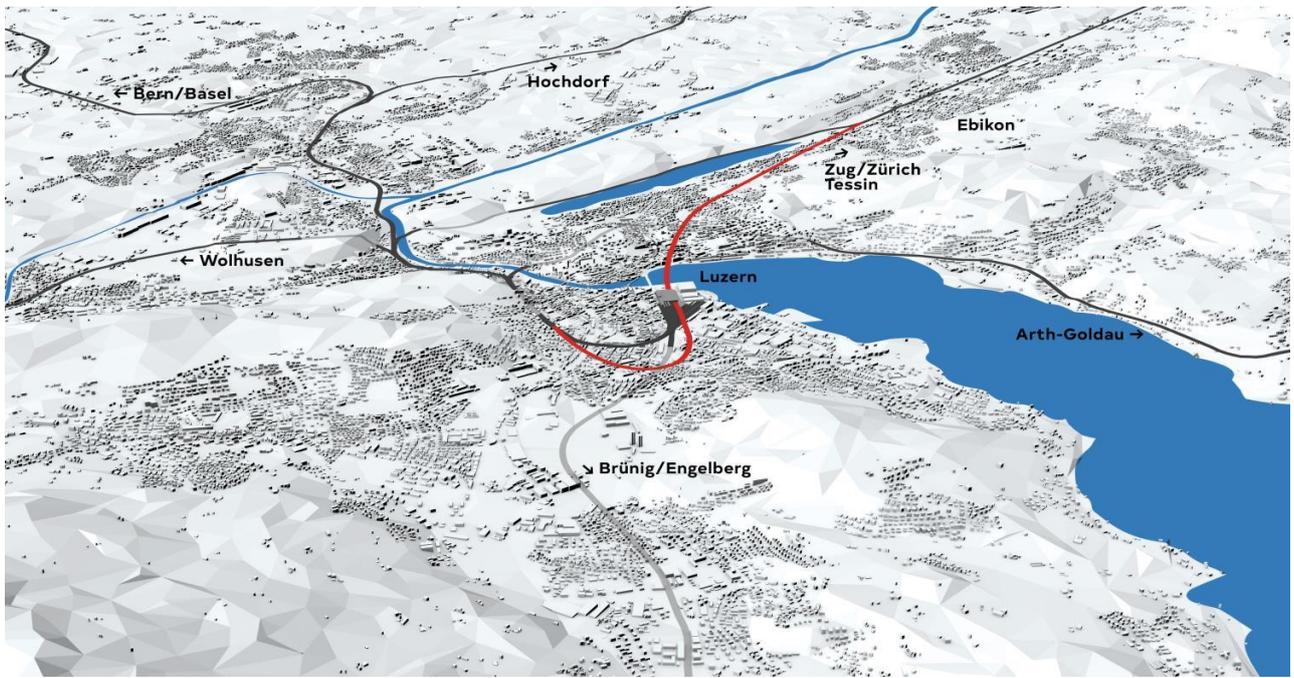
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Städtebauliche Potenzialanalyse im Abschnitt Tunnel Schlund bis Portal Süd Tunnel Bypass, 2019 ▪ Überdeckung Arsenal, Machbarkeitsstudie, 2019 ▪ Vision der Stadt Kriens vom Juni 2020 ▪ vgl. auch https://chance-bypass.ch/index.php?id=4
Quantitative Angaben
--
Bemerkungen / Hinweise
--

5. Öffentlicher Verkehr

ÖV-1-4R

Durchgangsbahnhof Luzern inkl. Zufahrten Heimbach und Ebikon

☒ Referenznummer: SIS OB 5.1 Raum Luzern



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Der Bahnhof Luzern gehört zu den meistfrequentierten Bahnhöfen der Schweiz. Die Agglomeration Luzern (Bearbeitungsperimeter) ist mit rund 230'000 Einwohnern (Stand 2018) die sechstgrösste Agglomeration der Schweiz und weist eine hohe Wachstumsrate auf. Im Bearbeitungsperimeter arbeiten heute rund 153'500 Beschäftigte (Stand 2017). Die Stadt Luzern ist mit über 9 Mio. Hotel- und Tagesgästen pro Jahr eine wichtige Touristendestination, Standort nationaler Kultureinrichtungen sowie Hochschulstandort. Im nationalen Vergleich ist die Erreichbarkeit von Luzern unterdurchschnittlich.

Die heutige Zufahrt ist ausgelastet, ein aus Gesamtverkehrssicht notwendiger Angebotsausbau daher bis zu Infrastrukturinvestitionen blockiert. Der Engpass am Rotsee hemmt den Verkehr auf der nachfrage- und potentialstarken Linie Luzern – Zug – Zürich, der Gütschtunnel wird durch fünf nationale Bahnlinien überlastet, die Kapazitäten im Bahnhofvorfeld und im Bahnhof sind heute vollständig ausgenutzt (teilweise stehen 2 S-Bahnen wegen Engpässen am gleichen Perron).

Die Planung des Infrastrukturprojekts wird unter Federführung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) vorangetrieben. Das BAV, die SBB, die Kantone Luzern, Ob- und Nidwalden, der Verkehrsverbund Luzern, die Zentralbahn und die Stadt Luzern arbeiten als Partner im Projekt eng zusammen. Die SBB erstellt derzeit im Auftrag des Bundes die Planung und Projektierung für den Durchgangsbahnhof Luzern. Nebst den zentralen Elementen wie den Zufahrten zum Durchgangsbahnhof gehören dazu unter anderem die Analyse der Auswirkungen auf die Bahnstrecken rund um Luzern und die daraus resultierenden baulichen Massnahmen. Nur so können künftig mehr Züge in der Zentralschweiz verkehren, um die steigende Nachfrage der Reisenden zu decken. Das Parlament hat bereits mit dem Ausbausritt 2025 die für diese Arbeiten nötigen Gelder gesprochen. Im Rahmen der Planungen zum AS 2035 hat sich bestätigt, dass der DBL seinen vollen Nutzen erst mit der Realisierung des Zimmerberg-Basistunnel II (ZBT II) entfalten kann. Entsprechend bildet der ZBT II (AS 2035) einen ersten Schritt zur Realisierung des DBL, der für die Planungsregion von sehr grosser Bedeutung ist. Über die Realisierung des Projektes Durchgangsbahnhof Luzern wird im nächsten Ausbausritt entschieden.

Ziele:

- Kapazitätsengpässe im Kernbereich des Bahnhofs Luzern und seiner Zufahrten langfristig beheben.
- Leistungsfähiges S-Bahn-System mit in dichtem Takt verkehrenden Durchmesserlinien zur optimalen Erschliessung der Agglomeration Luzern und der ganzen Zentralschweiz (Hauptachsen mind. 15-Minuten-Takt, Nebenachsen 30-Minuten-Takt).
- Rasche, häufige und direkte Verbindungen mit RE-Zügen zwischen den verschiedenen Haupt-, Mittel- und Agglomerationszentren und ihren multimodalen Drehscheiben.
- Attraktives Fernverkehrs-Netz mit schnellen und direkten Verbindungen von Luzern Richtung Zürich, Basel, Bern und ins Tessin, als Durchmesserlinien ausgebildet zum Nutzen für die ganze Schweiz (mindestens im 30-Minuten-Takt).
- Optimale Verknüpfung von Bahn, Bus und anderen Verkehrsmitteln an multimodalen Drehscheiben, mit durchgängigen, zuverlässigen Reiseketten (je nach Nachfrage im 15- bzw. 30-Minuten-Takt).
- Entlastung der Strassen, ermöglicht insgesamt mehr Mobilität.
- Höhere Lebensqualität, Stärkung des Wirtschaftsstandorts und Stärkung des Tourismus.
- Eröffnung von raumplanerischen Chancen
- Reisezeitgewinne im Fern- und S-Bahn-Verkehr erreichen
- Generierung von volkswirtschaftlichem Nutzen

Massnahme

Der Durchgangsbahnhof Luzern besteht aus einer unterirdischen Durchmesserlinie. Die Durchmesserlinie verbindet die Achsen Basel/Bern–Luzern und Luzern–Zürich bzw. die Hauptentwicklungsachsen des Kantons Luzern und schafft eine schnellere Nord-Süd-Verbindung via Luzern. Südwestlich des Bahnhofs Ebikon führt die Linie in einem offenen Trasse ab und geht in den Dreilindentunnel unter dem See durch. Gemäss Vorprojekt besteht der tieferliegende DBL aus vier Gleisen mit zwei Mittelperrons von 420 m Länge. Das nördliche Perronende liegt beim Seeufer, das Südende beim Abschluss der Gewerbeschule. Von den Mittelperrons führen Aufgänge in die darüber liegende Verteilebene, die auf der Höhe des heutigen Ladenuntergeschosses liegt.

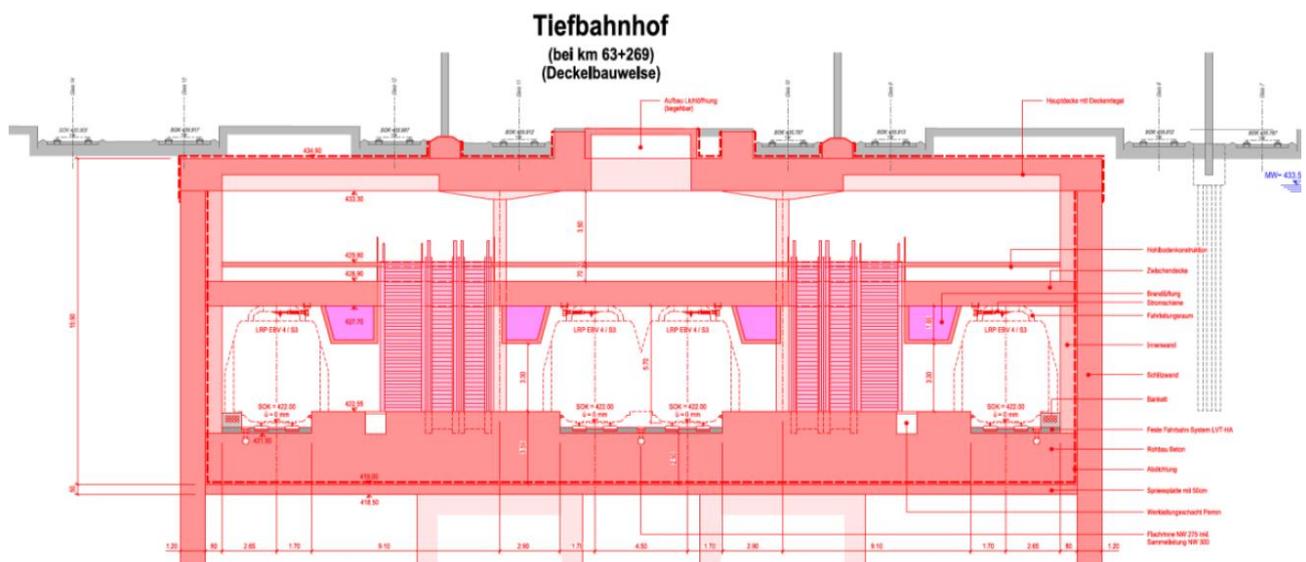


Abbildung: Querschnitt Tiefbahnhof

Im südlichen Bereich führt der Durchgangsbahnhof in den Neustadttunnel. Auf der Höhe Taubenhausstrasse verzweigt sich die Linie zu zwei Einspurröhren, die vor dem Güschtunnel mit der heute bestehenden Einfahrt im Raum Heimbach verflochten werden.

Durch den Durchgangsbahnhof werden Gleisfelder im Umfang von voraussichtlich rund sechs Hektaren zukünftig nicht mehr benötigt (Abstell- und Serviceanlagen sind mit dem Durchgangsbahnhof nur noch minimal im Knoten Luzern sinnvoll). Es entsteht Raum für Wohnen, Arbeiten und belebte Zentren.

Planung und Umsetzung	Kosten
Projektierung: bis 2029 (inkl. PGV)	2'230 Mio. Franken (exkl. MWSt.)
Baubeginn: ab 2030 möglich	Genauigkeit:
Inbetriebnahme: ab 2040 möglich	Stand: 12.2013

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

- Der Durchgangsbahnhof Luzern schafft Raum auf Schiene und Strasse. Die neue Zufahrt zum Bahnhof Luzern ermöglicht neue Angebote auf allen Achsen des Schienenverkehrs. Der Ausbau der S-Bahn ermöglicht es die Quartier- und Regionalbuslinien an der Peripherie an die S-Bahn anzuschliessen und damit das Strassennetz der Agglomeration und der Stadt zu entlasten. Mit der Verbesserung des ÖV-Angebots kann der Modal Split zugunsten des ÖV verschoben werden. Dies führt zu Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehr, einer besseren Intermodalität und beeinflusst die Mobilitätsnachfrage positiv. Durch die Verschiebung der Verkehrsleistung auf die Bahn kann die Verkehrssicherheit markant erhöht werden. Durch den gewonnenen Freiraum können die Strassen sicherer gestaltet werden, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr.
- Die Erreichbarkeit von Luzern und des ganzen Raumes wird verbessert. Die Überbauung des freiwerdenden Areals des Bahnhofs erlaubt eine Verdichtung nach innen. Dank der Verlagerung des Verkehrs auf die Bahn kann der Ausstoss von Luftschadstoffen und CO₂ sowie die Emission von Lärm verringert werden.

Wirkung auf die Volkswirtschaft

- Mit dem Durchgangsbahnhof wird ein Teil der oberirdischen Gleisinfrasturktur frei. Es entsteht Raum für Wohnen, Arbeiten und belebte Zentren – und zwar entlang der strategischen Entwicklungsachsen des Kantons Luzern. Der Durchgangsbahnhof erhöht zudem die Standortattraktivität des Wirtschaftsraums Luzern.
- Der Durchgangsbahnhof generiert gemäss der Studie Agglomerationseffekte (2019) im Kanton Luzern einen volkswirtschaftlichen Nutzen in substanzieller Höhe von rund 32 Mio. Franken pro Jahr. Dank dem Ausbau des Bahnangebots im Raum Luzern steigt für Arbeitnehmer/-innen wie Arbeitgeber die Chance, die passende Arbeitskraft bzw. die passende Stelle zu finden, was letztlich eine Spezialisierung und Produktivitätssteigerung erlaubt. Zusätzliche Produktivitätsgewinne manifestieren sich insbesondere in höheren Löhnen. Dazu kommt, dass weitere Kostenfaktoren wie Ausbildung oder Infrastrukturen günstiger gemeinsam organisiert werden können. Zudem erhöht sich die Vielfalt und Kreativität und somit die Innovationskraft innerhalb des ganzen Kantons.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Da der Horizont des DBL längerfristig ist, wird in der Teilstrategie öV des Agglomerationsprogramms der Fokus bis zur Realisierung dieses übergeordneten Schlüsselprojekts auf aufwärtskompatible Massnahmen resp. Teilstrategien gelegt (ÖV-2, ÖV-3 und ÖV-4).

- Bis zur Inbetriebnahme des DBL erfolgt die Vernetzung zwischen dem nationalen und lokalen bzw. regionalen öV sowie anderen lokalen Verkehrsmitteln hauptsächlich im Agglomerationskern Luzern.
 - Im Kern- und Kernergänzungsraum der Agglomeration liegt der Fokus auf der Verknüpfung zwischen lokalem und regionalen öV bzw. zwischen Grobverteiler (Bahn) und Feinverteiler (Bus) sowie anderen flächeneffizienten Verkehrsmitteln. Bei solchen multimodalen Drehscheiben stehen in genügend hoher Anzahl gedeckte Veloabstellplätze, Veloverleih und ggf. Car-Sharing und E-Ladestationen zur Verfügung. Die direkte und attraktive Erreichbarkeit der multimodalen Drehscheiben mit dem Velo und zu Fuss ist mit einem engmaschigen Wegnetz sicherzustellen. Damit können die Mobilitätsbedürfnisse sowohl innerhalb der Agglomeration, wie auch von ausserhalb in den Kernergänzungsraum und vom ländlichen Raum in den Kernraum effizient und umweltgerecht befriedigt werden. Diese infrastrukturelle Vernetzung ist auch Voraussetzung für das Funktionieren von Mobility-as-a-Service bzw. der digitalen multimodalen Mobilitätsplattformen. Zudem ermöglichen diese multimodalen Drehscheiben die erwünschte Strukturierung des Siedlungsgebiets. Ergänzend zu den grösseren multimodalen Drehscheiben an Bahnhöfen sollen für die Etablierung der kollektiven Mobilität (neben öV insb. Bike- und Carsharing) zunehmend kleinere multimodale Drehscheiben, sogenannte «Minihubs» an Knotenpunkten im Busnetz sowie in Quartier- und Ortszentren etabliert werden (siehe verbleibender Handlungsbedarf).
 - Der Einsatz des RBusses als leistungsfähiges Transportgefäss und als «Tram von Luzern» wird im Kernraum der Agglomeration ausgebaut (Liniennetz und Busbevorzugung). Auch der RBus ist an den multimodalen Drehscheiben optimal
-

mit anderen Verkehrsmittel bzw. Mobilitätsangeboten verknüpft. Bis zur Inbetriebnahme des DBL sorgt der RBus neben der Feinverteilung entlang der Hauptachsen für die Ergänzung zur vorderhand zu wenig häufig verkehrenden S-Bahn. Nach Inbetriebnahme des DBL stellt der RBus, mit Blick auf die deutliche Nachfragezunahme im öV, die leistungsfähige Feinverteilung bzw. Zubringerdienste entlang der Hauptachsen sicher.

- Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten (Liniennetz, Kapazität und Busbevorzugung)
 - Mit dem DBL werden die wichtigen Bahnhöfe im Kernergänzungsraum gestärkt. Überregionale Bahnprodukte (InterRegio, RegioExpress) sollen dann auch die wichtigen Bahnhöfe im Kernergänzungsraum bedienen, bspw. Emmenbrücke und Ebikon. Die Vernetzung zwischen nationalem öV und lokalem sowie regionalem öV und anderen lokalen Verkehrsmitteln erfolgt sodann hauptsächlich noch immer im Kernraum (insb. mit den schnellen Stadt-Stadt-Produkten) sowie zweckmässig ergänzt durch die multimodalen Drehscheiben im Kernergänzungsraum (insb. für überregionale Relationen. Das Busnetz der Agglomeration wird bereits seit Jahren schrittweise auf diesen Zielzustand hin entwickelt (Erstellung von Bushubs an den fraglichen Bahnhöfen, Anbindung von Buslinien auf S-Bahn, Tangentiallinien).
-

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

- Variantenstudie zum Ausbau des Bahnknotens Luzern (2015)
 - Nutzenstudie zum Durchgangsbahnhof Luzern (2015)
 - Planungsbericht zum Durchgangsbahnhof Luzern (2015)
 - SBB-Korridorrahmenplan Zentralschweiz (2018)
 - Studie Agglomerationseffekte (2019)
 - AggloMobil 4 (2019)
 - Angebotskonzept 2040 Planungsregion Zentralschweiz (Erarbeitung 2021-2022)
 - Bus 2040 (Erarbeitung 2021-2022)
-

Bemerkungen / Hinweise

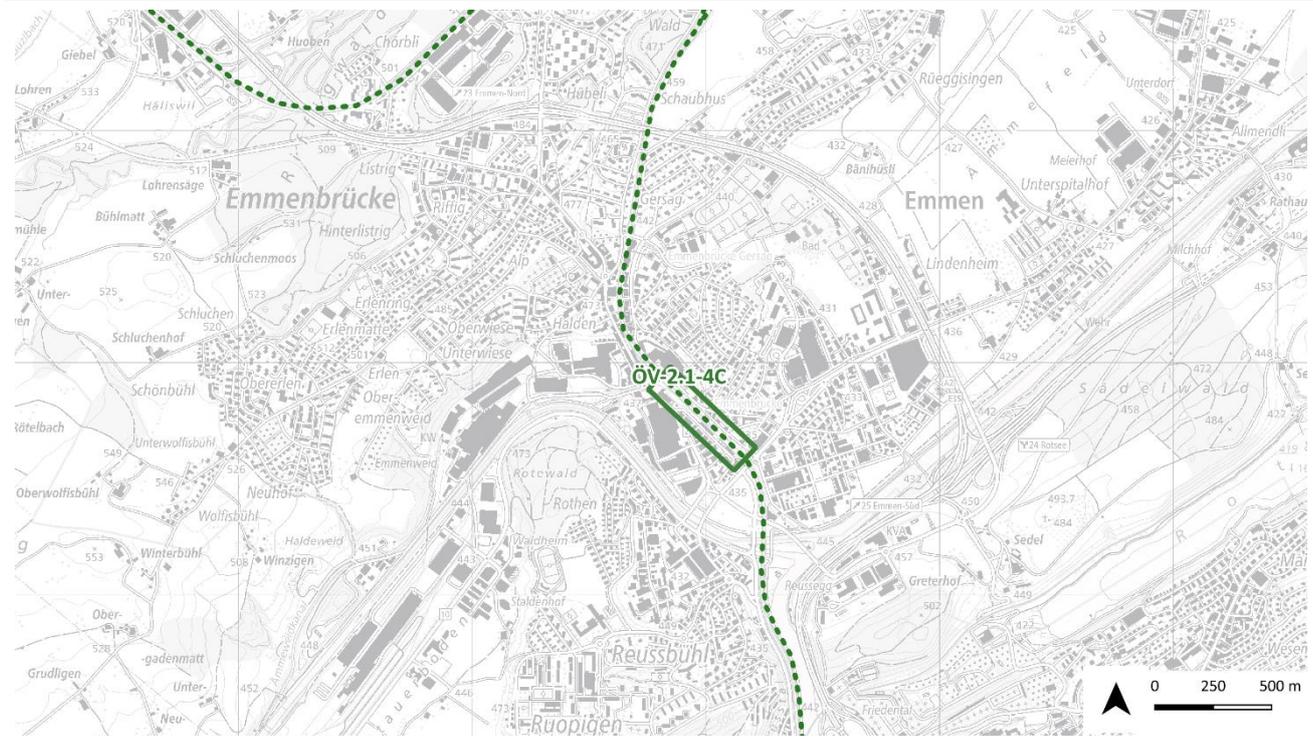
Vorprojekt aktuell in Arbeit. Bau- und Auflageprojekt ab 2023.

ÖV-2.1-4C

Ausbau Bahnhof Emmenbrücke

Nationale Planung

Referenznummer



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung

Der Bahnhof Emmenbrücke besitzt heute zwei für S-Bahnzüge nutzbare Perronkanten. Mit der Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) halten mehr und längere Züge am Bahnhof Emmenbrücke; auch überregionale RE- oder Interregio-Züge sollen in Emmenbrücke halten. Hierzu sind vier mindestens 320 m, evtl. 420 m lange Perrons notwendig. Der DBL kann seinen vollen Nutzen erst mit dem ausgebauten Bahnhof Emmenbrücke erzielen.

Dies eröffnet im Umfeld (Bahnhofstrasse, Seetalstrasse, Bahnhofplatz, Meierhöfliquartier) grosse räumliche bzw. städtebauliche Entwicklungspotenziale, die es gezielt zu nutzen gilt. Der ausgebauter Bahnhof soll für den Fuss- und Veloverkehr optimal mit dem Umfeld verzahnt werden, womit die Erreichbarkeit aus den Quartieren (u.a. Meierhöfli) und die Vernetzung untereinander sowie die Verknüpfung der verschiedenen Mobilitätsangebote verbessert werden soll.

Massnahme

Ausbau Bahnhof Emmenbrücke auf insgesamt vier mind. 320 m lange Perrongleise.

Bessere Verknüpfung aller Mobilitätsangebote (Bahn, Bus, Carsharing, Bikesharing, Bike+Ride, evtl. Park+Ride und ggf. weitere neue und alternative Mobilitätsangebote).

Optimale städtebauliche Integration bzw. Verzahnung Bahnhof und Umfeld.

Planung und Umsetzung

Projektierung: offen
 Baubeginn: ca. 2030
 Inbetriebnahme: 2040

Kosten

150 Mio. Franken (exkl. MWSt.)
 Genauigkeit:
 Stand: 12.2015

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

- Der Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke ist eine Voraussetzung für eine Steigerung des Bahnangebots im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof Luzern. Damit kann die Kapazität des öV auf die steigende Nachfrage angepasst werden, was eine modale Verlagerung zum öV bewirkt. Dies führt zu Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehr, einer besseren Intermodalität und beeinflusst die Mobilitätsnachfrage positiv. Durch die Verschiebung der Verkehrsleistung auf die Bahn kann die Verkehrssicherheit markant erhöht werden. Durch den gewonnenen Freiraum können die Strassen sicherer gestaltet werden, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr.
- Mit häufigeren Bahnverbindungen ab Emmenbrücke steigt die Bedeutung dieser multimodalen Drehscheibe erheblich, was den optimalen Einsatz verschiedener Verkehrsmittel in ihren jeweils passenden Räumen ermöglicht.
- Die Erreichbarkeit von Emmenbrücke und des ganzen Raumes wird verbessert. Dank der Verlagerung des Verkehrs auf die Bahn kann der Ausstoss von Luftschadstoffen und CO₂ sowie die Emission von Lärm verringert werden.
- Die optimale Verzahnung des ausgebauten Bahnhofs mit seinem Siedlungsumfeld ermöglicht eine Stärkung von Luzern-Nord mit entsprechender Siedlungsstrukturierung und zusätzlichen inneren Verdichtungspotenzialen.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Gemäss den Bedürfnissen der Planungsregion sollen am Bahnhof Emmenbrücke auch überregionale RE- oder IR-Züge halten, ähnlich wie in Oerlikon und Altstetten. Dies ermöglicht für Nachfrageströme z.B. von Bern nach Reussbühl oder von Emmen nach Zürich eine optimale Reisendenlenkung mit Entlastung des Zentrums und möglichst kurzen Reisezeiten. Das lokale Busnetz ist nach Umsetzung von AggloMobil bereits optimal auf die multimodale Drehscheibe am Bahnhof Emmenbrücke ausgerichtet.

Da der Horizont des DBL längerfristig ist, wird in der Teilstrategie öV des Agglomerationsprogramms der Fokus bis zur Realisierung dieses übergeordneten Schlüsselprojekts auf aufwärtskompatible Massnahmen resp. Stossrichtungen gelegt (ÖV-2, ÖV-3 und ÖV-4).

- Bis zur Inbetriebnahme des DBL und des ausgebauten Bahnhofs Emmenbrücke erfolgt die Vernetzung zwischen dem nationalen und lokalen bzw. regionalen öV sowie anderen lokalen Verkehrsmitteln hauptsächlich im Agglomerationskern Luzern.
- Am Bahnhof Emmenbrücke liegt der Fokus in allen Zeithorizonten auf der Verknüpfung zwischen lokalem und regionalen öV bzw. zwischen Grobverteiler (Bahn) und Feinverteiler (RBus, Bus) sowie anderen flächeneffizienten Verkehrsmitteln. An dieser multimodalen Drehscheibe stehen in genügend hoher Anzahl gedeckte Veloabstellplätze, Veloverleih und ggf. Car-Sharing und E-Ladestationen zur Verfügung. Die direkte und attraktive Erreichbarkeit der multimodalen Drehscheiben mit dem Velo und zu Fuss ist mit einem engmaschigen Wegnetz sicherzustellen.
- Der RBus ermöglicht, solange die Bahnkapazität limitiert ist, als leistungsfähiges Transportgefäss und als «Tram von Luzern» neben der Feinverteilung entlang der Hauptachsen die notwendige Kapazität für die Nachfrage zwischen Emmenbrücke und Luzern. Nach Inbetriebnahme des DBL stellt der RBus, mit Blick auf die deutliche Nachfragezunahme im öV, die leistungsfähige Feinverteilung bzw. Zubringerdienste entlang der Hauptachsen sicher.
- Mit dem Durchgangsbahnhof Luzern wird der Bahnhof Emmenbrücke gestärkt. Überregionale Bahnprodukte (InterRegio, RegioExpress) sollen dann auch den Bahnhof Emmenbrücke bedienen. Die Vernetzung zwischen nationalem öV und lokalem sowie regionalem öV und anderen lokalen Verkehrsmitteln erfolgt sodann hauptsächlich noch immer im Kernraum (insb. mit den schnellen Stadt-Stadt-Produkten) sowie zweckmässig ergänzt durch die multimodalen Drehscheiben Emmenbrücke und Ebikon im Kernergänzungsraum (insb. für überregionale Relationen). Das Busnetz der Agglomeration wird bereits seit Jahren schrittweise auf diesen Zielzustand hin entwickelt (Erstellung des Bushubs Emmenbrücke Bahnhof Süd, Anbindung von Buslinien auf S-Bahn, Tangentiallinien).

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

Bemerkungen / Hinweise

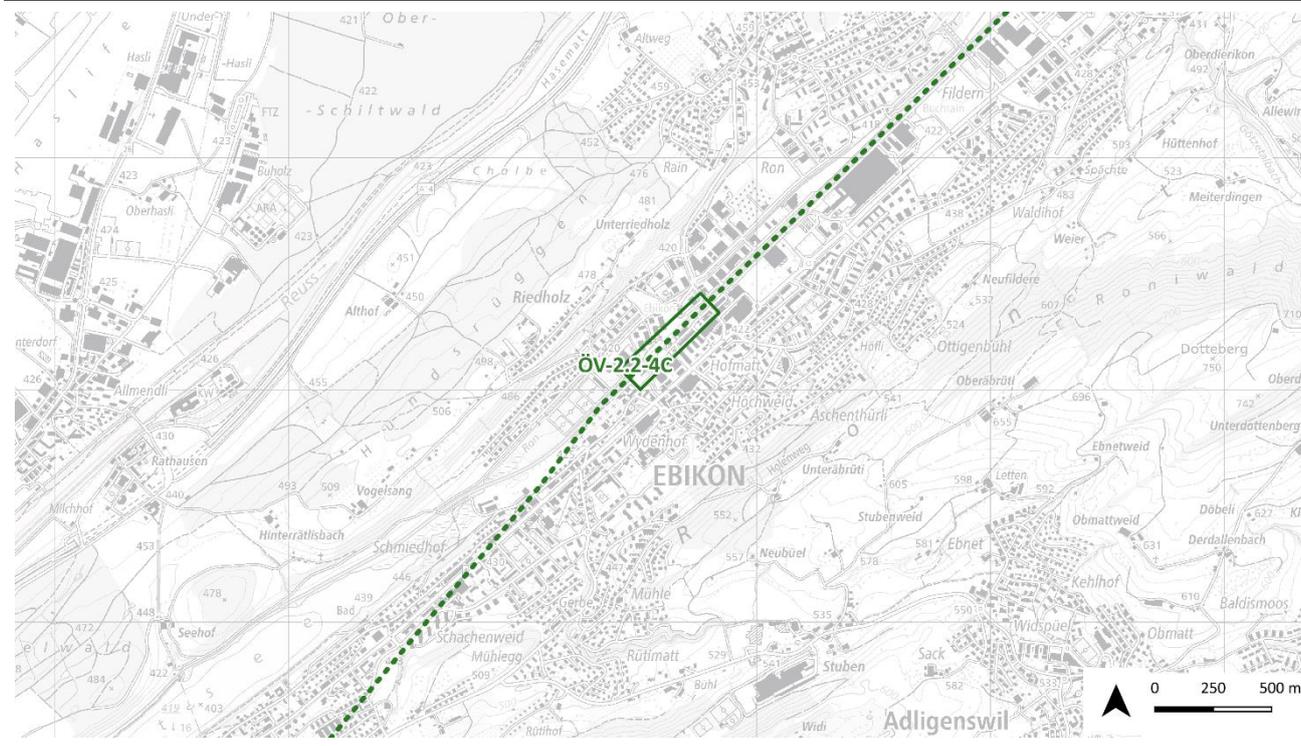
- Studie / Vorprojekt wird noch nicht gestartet.

ÖV-2.2-4C

Ausbau Bahnhof Ebikon

Nationale Planung

Referenznummer



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung

Der Bahnhof Ebikon besitzt heute zwei 230 m sowie eine 100 m lange Perronkanten. Mit der Realisierung des Zimmerberg-Basistunnels 2 (Thalwil/Nidelbad–Baar/Litti) verkehren zusätzliche Züge zwischen Luzern und Zürich, wovon der halbstündliche RegioExpress auch in Ebikon halten wird. Dazu braucht es zwei 320 m lange Perronkanten. Mit der Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) halten noch mehr Züge am Bahnhof Ebikon. Hierzu sind vier mindestens 320 m lange Perrons notwendig. Der DBL kann seinen vollen Nutzen erst mit dem ausgebauten Bahnhof Ebikon erzielen. Zusammen mit dem in der definitiven Lösung noch zu realisierenden Buhsb Ebikon resultiert eine multimodale Drehscheibe im Agglomerationsnebenzentrum Ebikon mit dichtem und teilweise überregionalem Bahnangebot und optimaler Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln.

Massnahme

- Ausbau des Bahnhofs Ebikon (Perronverlängerung, zwei 320 m lange Perronkanten) im Zusammenhang mit dem Zimmerberg-Basistunnel 2 (AS 2035)
- Weiterer Ausbau (zusätzliche Gleise/Perrons, vier 320 m lange Perronkanten) im Zusammenhang mit DBL

Planung und Umsetzung

Projektierung: in Arbeit
 Baubeginn: ca. 2030
 Inbetriebnahme: ca. 2035 bzw. 2040

Kosten

Franken (exkl. MWSt.): noch offen
 Genauigkeit:
 Stand:

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

- Der Ausbau des Bahnhofs Ebikon ist eine Voraussetzung für eine Steigerung des Bahnangebots im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof Luzern. Damit kann die Kapazität des öV auf die steigende Nachfrage angepasst werden, was eine modale Verlagerung zum öV bewirkt. Dies führt zu Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehr, einer besseren Intermodalität und beeinflusst die Mobilitätsnachfrage positiv. Durch die Verschiebung der Verkehrsleistung auf die Bahn kann die Verkehrssicherheit markant erhöht werden. Durch den gewonnenen Freiraum können die Strassen sicherer gestaltet werden, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr.
- Mit häufigeren Bahnverbindungen ab Ebikon steigt die Bedeutung dieser multimodalen Drehscheibe erheblich, was den optimalen Einsatz verschiedener Verkehrsmittel in ihren jeweils passenden Räumen ermöglicht.
- Die Erreichbarkeit von Ebikon und des ganzen Raumes wird verbessert. Dank der Verlagerung des Verkehrs auf die Bahn kann der Ausstoss von Luftschadstoffen und CO₂ sowie die Emission von Lärm verringert werden.
- Die optimale Verzahnung des ausgebauten Bahnhofs mit seinem Siedlungsumfeld ermöglicht eine Stärkung des Agglomeration-Nebenzentrums LuzernOst mit entsprechender Siedlungsstrukturierung und zusätzlichen inneren Verdichtungspotenzialen.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Gemäss den Bedürfnissen der Planungsregion sollen am Bahnhof Ebikon auch überregionale RE- oder InterRegio-Züge halten, ähnlich wie in Oerlikon und Altstetten. Dies ermöglicht für Nachfrageströme z.B. von Zürich zum Maihof oder von Ebikon nach Olten eine optimale Reisendenlenkung mit Entlastung des Hauptzentrums und möglichst kurzen Reisezeiten. Das lokale Busnetz ist nach Umsetzung von AggloMobil bereits optimal auf die multimodale Drehscheibe am Bahnhof Ebikon ausgerichtet.

Da der Horizont des DBL längerfristig ist, wird in der Teilstrategie öV des Agglomerationsprogramms der Fokus bis zur Realisierung dieses übergeordneten Schlüsselprojekts auf aufwärtskompatible Massnahmen resp. Teilstrategien gelegt (ÖV-2, ÖV-3 und ÖV-4).

- Bis zur Inbetriebnahme des ausgebauten Bahnhofs Ebikon (erster Schritt im AS 2035) erfolgt die Vernetzung zwischen dem nationalen und lokalen bzw. regionalen öV sowie anderen lokalen Verkehrsmitteln hauptsächlich im Agglomerationskern Luzern.
- Am Bahnhof Ebikon liegt der Fokus in allen Zeithorizonten auf der Verknüpfung zwischen lokalem und regionalen öV bzw. zwischen Grobverteiler (Bahn) und Feinverteiler (RBus, Bus) sowie anderen flächeneffizienten Verkehrsmitteln. An dieser multimodalen Drehscheibe stehen in genügend hoher Anzahl gedeckte Veloabstellplätze, Veloverleih und ggf. Car-Sharing und E-Ladestationen zur Verfügung. Die direkte und attraktive Erreichbarkeit der multimodalen Drehscheiben mit dem Velo und zu Fuss ist mit einem engmaschigen Wegnetz sicherzustellen.
- Der RBus ermöglicht, solange die Bahnkapazität limitiert ist, als leistungsfähiges Transportgefäss und als «Tram von Luzern» neben der Feinverteilung entlang der Hauptachsen die notwendige Kapazität für die Nachfrage zwischen Ebikon und Luzern. Nach Inbetriebnahme des DBL stellt der RBus, mit Blick auf die deutliche Nachfragezunahme im öV, die leistungsfähige Feinverteilung bzw. Zubringerdienste entlang der Hauptachsen sicher.
- Mit dem DBL wird der Bahnhof Ebikon gestärkt. Überregionale Bahnprodukte (InterRegio, RegioExpress) sollen dann den Bahnhof Ebikon noch häufiger bedienen. Die Vernetzung zwischen nationalem öV und lokalem sowie regionalem öV und anderen lokalen Verkehrsmitteln erfolgt sodann hauptsächlich noch immer im Kernraum (insb. mit den schnellen Stadt-Stadt-Produkten) sowie zweckmässig ergänzt durch die multimodalen Drehscheiben Emmenbrücke und Ebikon im Kernergänzungsraum (insb. für überregionale Relationen). Das Busnetz der Agglomeration wird bereits seit Jahren schrittweise auf diesen Zielzustand hin entwickelt (Erstellung des Bushubs Ebikon, Anbindung von Buslinien auf S-Bahn, Tangentiallinien).

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

Bemerkungen / Hinweise

Vorprojekt aktuell in Arbeit.

ÖV-3.1-4C

Luzern, S-Bahnhaltestelle Steghof

Nationale Planung

Referenznummer



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Der Stadtteil im Bereich Steghof/Industriestrasse steht vor einer grossen Entwicklung mit einer Vielzahl von zusätzlichen Arbeitsplätzen und Einwohnern. Die heute in diesem Bereich verkehrende Buslinie 4 hat aufgrund ihrer eher gewundenen Linienführung, trotz der Nähe zum Bahnhof, eine relativ lange Fahrzeit.

Der genannte Stadtteil soll besser durch den ÖV erschlossen werden; insbesondere soll die Erreichbarkeit auch von Süden (LuzernSüd, Ob- und Nidwalden) verbessert werden.

Massnahme

Die neue S-Bahnhaltestelle Steghof in Luzern liegt an den S-Bahnlinien Richtung Sarnen und Stans. Der Standort ist zwischen einer neuen Passerelle zwischen Neustadtstrasse und Fruttstrasse/Industriestrasse und dem Tunnelportal des Hubelmatttunnels vorgesehen. Die Haltestelle ist Teil des Entwicklungsschwerpunkts Bahnhof Luzern und erschliesst die Gebiete Neustadt-Steghof-Industriestrasse. Die Passerelle dient einerseits dem Zugang zur neuen S-Bahn-Haltestelle, vermindert andererseits die Trennwirkung durch die Gleise und ist auch eine Fortführung der Velo- und Fussverkehrsverbindung Freigleis-Fruttstrasse-Inseliquali.

Die S-Bahn-Haltestelle ist nach Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) und dem Wegfall der umliegenden Abstellanlagen realisierbar. Sie kann in Einklang mit der städtebaulichen Entwicklung stehen.

Planung und Umsetzung

Projektierung: Machbarkeitsabklärungen erfolgt (2019)

Baubeginn: offen

Inbetriebnahme: offen

Kosten

23-40 Mio. Franken (exkl. MWSt.), je nach Variante

Genauigkeit: +/- 50%

Stand: 12.2019

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

- Die neue S-Bahnhaltestelle ermöglicht dem dichten Siedlungsgebiet im Bereich Steghof einen direkten und attraktiven Anschluss an das regionale Bahnnetz und entlasten das überlastete Strassenverkehrssystem. Eine Entlastung des Busystems mit leistungsstarker und zuverlässiger Bahn kann zudem erreicht werden.
- Die neue S-Bahnhaltestelle verbessert die Erschliessung eines Siedlungsschwerpunktes und führt zu einer weiteren Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen an zentraler Lage.
- Die neue S-Bahn-Haltestelle dient auch als verbindendes Netzelement im Fuss- und Veloverkehrsnetz.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Die S-Bahn-Haltestelle Steghof dient aufgrund ihrer Lage im Gleisfeld nur der lokalen Erschliessung. Eine Vernetzung mit Buslinien fehlt. Die Anbindung mit direkten Fuss- und Velowegen und Veloabstellplätzen sowie einem Bikesharing-Angebot ist zwingend. Eine Veloverbindung (Verlängerung Freigleis) ist geplant.

Südlich der S-Bahnhaltestelle liegt die Bushaltestelle Steghof, die Buslinie bedient die Nachfrage zwischen Luzern Bahnhof und zukünftig der S-Bahnstation Mattenhof.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Machbarkeitsstudie S-Bahn-Haltestellen Luzern Steghof und Horw See (mrs, 2019)

Bemerkungen / Hinweise

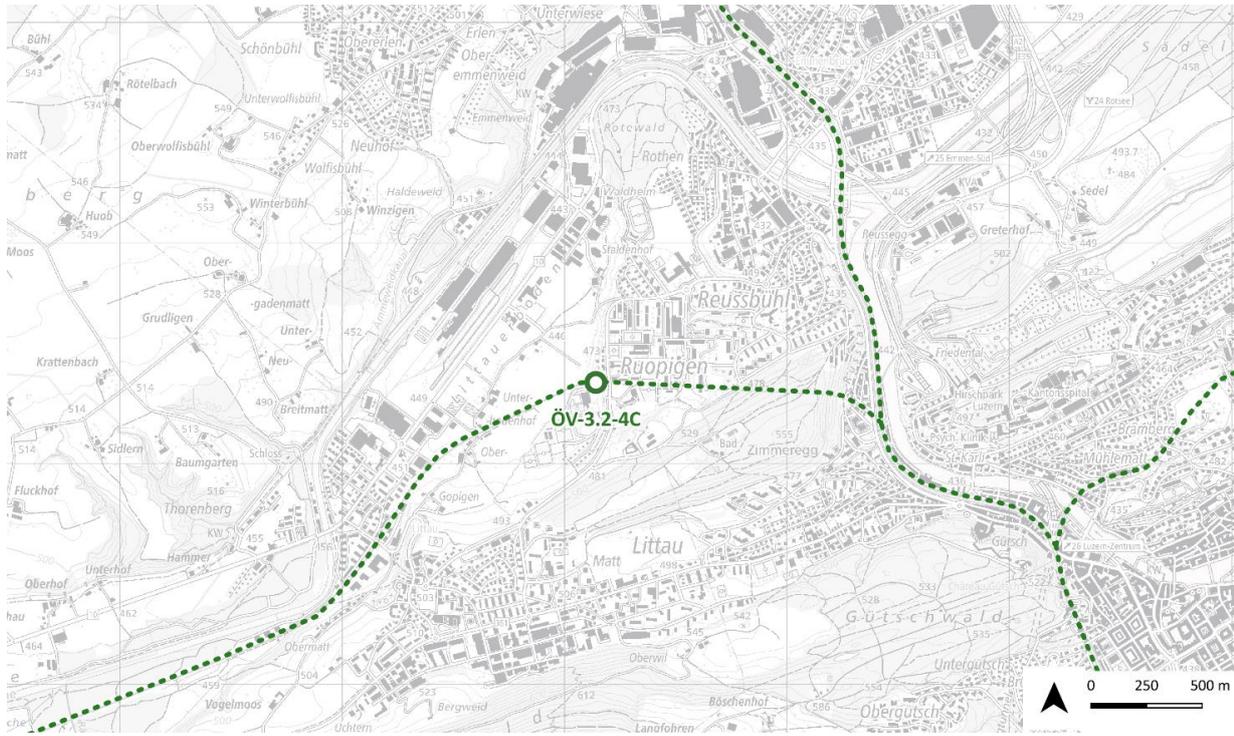
Die Zweckmässigkeit dieser Haltestelle ist im Rahmen des Gesamtprojekts DBL zu diskutieren und definieren. Zu betrachtende Aspekte sind u.a.: Nähe zum Bahnhof Luzern, Anzahl und Abstand der Haltestellen zwischen Horw und Luzern, Fahrplankonzept mit Sachzwängen und Auswirkungen, Rollmaterialbedarf, Massnahmen im Busnetz, etc.

ÖV-3.2-4C

Luzern, S-Bahnhaltestelle Ruopigen

Nationale Planung

Referenznummer



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung

Der etwas erhöht über dem Portal des Zimmeregg-Tunnels gelegene Stadtteil Ruopigen ist sehr dicht bebaut. Das im Talboden gelegene Gebiet Littauerboden wird in den nächsten Jahrzehnten eine umfangreiche Gebietsentwicklung erfahren. Die heutige Erschliessung des Littauerbodens mit dem ÖV muss verbessert werden. Insbesondere die Fahrtzeit von und zum Agglomerationskern dauert auch mit Taktverdichtungen durch den topografisch bedingten Umweg mit dem Bus vergleichsweise lang. Eine neue S-Bahn-Haltestelle beim westlichen Tunnelportal verbessert die Erreichbarkeit des Gebiets Ruopigen-Littauerboden deutlich.

Massnahme

Die neue S-Bahnhaltestelle Ruopigen in Luzern soll am westlichen Ende des Zimmeregg-Tunnels angeordnet werden. Angesichts des Höhenunterschiedes zum Gebiet Ruopigen und des wachsenden Gewerbegebiets im Littauer Boden müssen die Zugänge in beide Richtungen attraktiv ausgebaut werden. Die Kombination mit einem allfälligen Doppelspurausbau ist zu prüfen.

Die S-Bahn-Haltestelle ist mit Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) realisierbar; zuvor wäre maximal ein stündlicher Halt pro Richtung machbar, was nicht zweckmässig ist.

Planung und Umsetzung

Projektierung: offen
 Baubeginn: offen
 Inbetriebnahme: offen

Kosten

30 Mio. Franken (exkl. MWSt.)
 Genauigkeit:
 Stand: 12.2004

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

- Die neue S-Bahnhaltestelle ermöglicht dem (heute einseitig und künftig beidseitig) dichten Siedlungsgebiet im Bereich Ruopigen einen direkten und attraktiven Anschluss an das nationale Bahnnetz und entlasten das überlastete Strassenverkehrssystem. Eine Entlastung des Bussystems mit leistungsstarker und zuverlässiger Bahn kann zudem erreicht werden.
- Die neue S-Bahnhaltestelle verbessert die Erschliessung eines Siedlungsschwerpunktes und führt zu einer weiteren Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen an zentraler Lage.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Die S-Bahnhaltestelle Ruopigen dient aufgrund ihrer Lage nur der lokalen Erschliessung. Eine Vernetzung mit Buslinien fehlt. Die Anbindung mit direkten Fuss- und Velowegen und Veloabstellplätzen sowie einem Bikesharing-Angebot ist sicherzustellen.

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

Bemerkungen / Hinweise

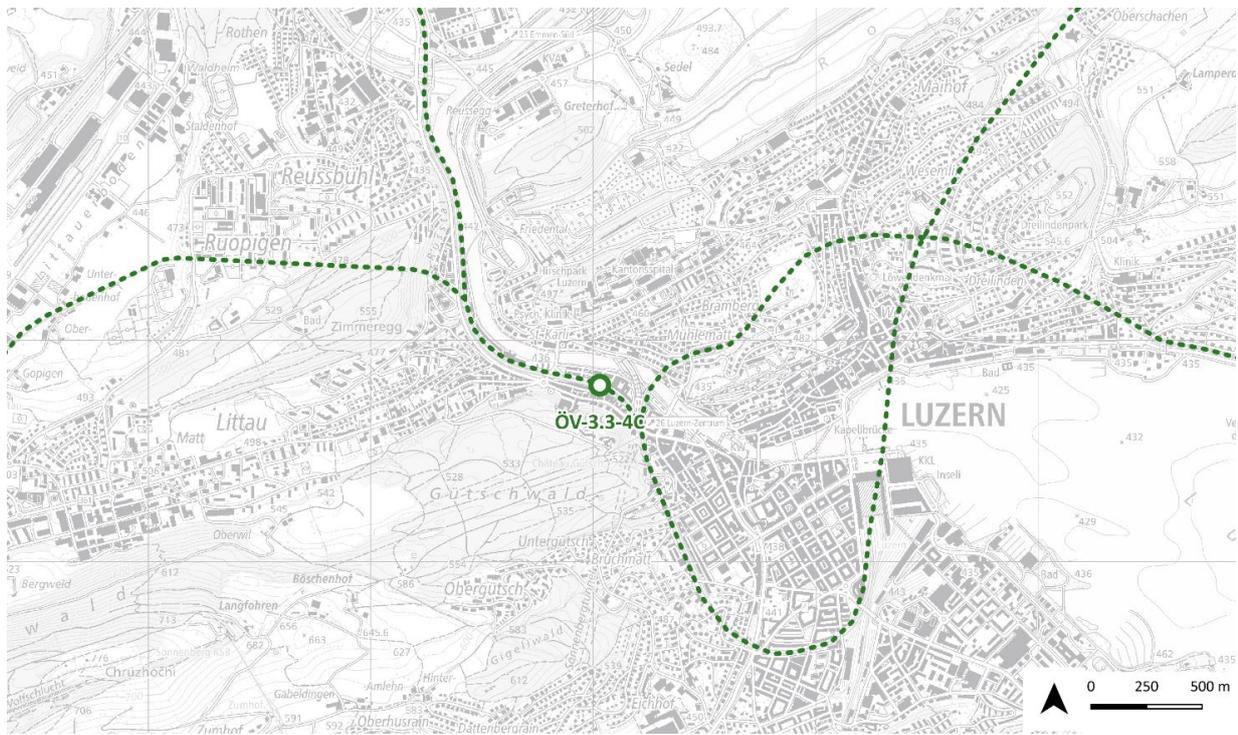
Die Zweckmässigkeit dieser Haltestelle ist im Rahmen des Gesamtprojekts DBL zu diskutieren und definieren. Zu betrachtende Aspekte sind u.a.: Fahrplankonzept mit Sachzwängen und Auswirkungen, Rollmaterialbedarf, Potenzialzu-/abnahme, etc.

ÖV-3.3-4C

Luzern, S-Bahnhaltestelle Gütsch-Kreuzstutz

Nationale Planung

Referenznummer



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung

Der Stadtteil im Bereich Gütsch/Baselstrasse/Kreuzstutz ist dicht bebaut und im Schnittpunkt verschiedener Verkehrsachsen gelegen. Die Erreichbarkeit des Gebiets mit dem ÖV ist aus allen Kantonsteilen deutlich umständlicher bzw. dauert länger als mit dem MIV (Umweg über Bahnhof Luzern, inzwischen ergänzt durch Bushubs in Emmenbrücke und Littau mit Anschlüssen). Ein Argument für den Beibehalt von Buslinien via Autobahn anstelle der Anbindung derselben auf die S-Bahn ist, neben der teilw. mangelnden Kapazität (welche mit dem DBL gelöst sein wird), die Erreichbarkeit des Gebiets Gütsch-Kreuzstutz.

Ziel der neuen S-Bahn-Haltestelle Gütsch-Kreuzstutz ist einerseits die bessere Erreichbarkeit des umliegenden Stadtteils, andererseits eine multimodale Vernetzung mit am Knotenpunkt Kreuzstutz in alle Richtungen verkehrenden Buslinien und Bike- und Carsharing-Angeboten. Zudem kann die S-Bahn-Haltestelle Gütsch-Kreuzstutz je nach Fahrplangefüge ein optimaler Umsteigepunkt zwischen den Korridoren Sursee/Seetal und Luzern West, mit grosser Reisezeiteinsparung, sein. Und nicht zuletzt soll mit der neuen S-Bahn-Haltestelle eine städtebauliche Aufwertung einhergehen, unter Verhinderung einer Gentrifizierung.

Massnahme

Die neue S-Bahnhaltestelle Gütsch-Kreuzstutz in Luzern wird von den S-Bahn-Linien Richtung Wolhusen, Sursee und Seetal sowie in Verbindung mit dem Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) auch Richtung Ebikon-Baar bedient und ermöglicht attraktive Umsteigebeziehungen zum Bussystem in die Richtungen Emmenbrücke, Littau, Kantonsspital (grösster Arbeitgeber in der Zentralschweiz), Ebikon, Innenstadt und Luzern Süd. Sie ist im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof Luzern realisierbar.

Planung und Umsetzung

Kosten

Projektierung: offen	70 Mio. Franken (exkl. MWSt.)
Baubeginn: offen	Genauigkeit:
Inbetriebnahme: offen	Stand: 12.2004

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

- Die neue S-Bahnhaltestelle ermöglicht dem dichten Siedlungsgebiet im Bereich Gütsch-Kreuzstutz einen direkten und attraktiven Anschluss an das nationale Bahnnetz und entlasten das überlastete Strassenverkehrssystem. Eine Entlastung des Bussystems mit leistungsstarker und zuverlässiger Bahn kann zudem erreicht werden.
- Die neue S-Bahnhaltestelle verbessert die Erschliessung eines Siedlungsschwerpunktes und führt zu einer weiteren Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen an zentraler Lage.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Die S-Bahn-Haltestelle Gütsch-Kreuzstutz dient aufgrund ihrer Lage der lokalen Erschliessung sowie der Vernetzung mit vorbeiführenden Buslinien in alle Richtungen. Die Anbindung mit direkten Fuss- und Velowegen und Veloabstellplätzen sowie einem Bike- und Carsharing-Angebot ist sicherzustellen.

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

Bemerkungen / Hinweise

Die Zweckmässigkeit dieser Haltestelle ist im Rahmen des Gesamtprojekts DBL zu diskutieren und definieren. Zu betrachtende Aspekte sind u.a.: Fahrplankonzept mit Sachzwängen und Auswirkungen, Rollmaterialbedarf, Potenzialzu-/abnahme, etc. → diese Haltestelle dürfte sehr sinnvoll, aber aufgrund der anzunehmenden Zugzahlen und der damit verbleibenden Kapazität schwierig zu realisieren sein.

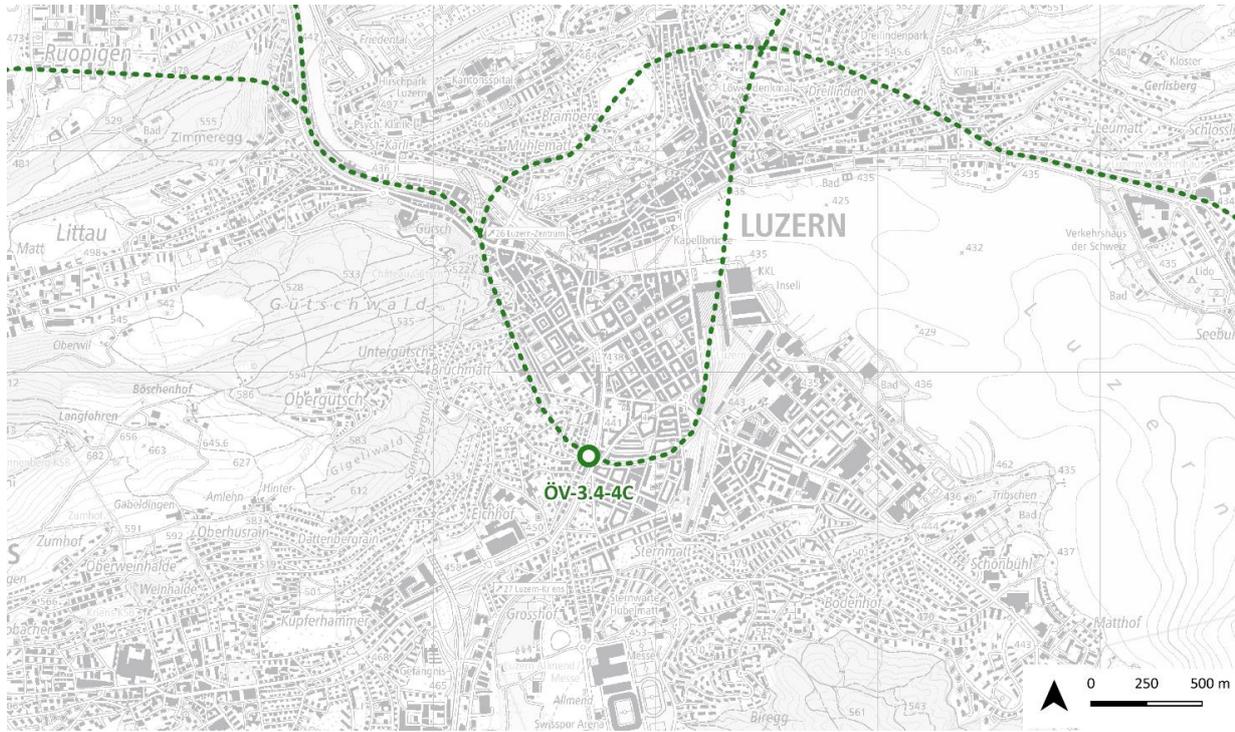
Die S-Bahn-Haltestelle Kreuzstutz bringt einen grösseren Nutzen, wenn an ihr sowohl Richtung Ebikon als auch Richtung Küssnacht durchgebundene Züge halten können (siehe Massnahme ÖV-5-4C).

ÖV-3.4-4C

Luzern, S-Bahnhaltestelle Paulusplatz

Nationale Planung

Referenznummer



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung

Der Stadtteil im Paulusplatz/südliche Neustadt ist dicht bebaut und im Schnittpunkt verschiedener Verkehrsachsen gelegen. Die Erreichbarkeit des Gebiets mit dem ÖV ist aus allen Kantonsteilen deutlich umständlicher bzw. dauert länger als mit dem MIV (Umweg über Bahnhof Luzern).

Ziel der neuen S-Bahn-Haltestelle Paulusplatz ist einerseits die bessere Erreichbarkeit des umliegenden Stadtteils, andererseits eine multimodale Vernetzung mit am Knotenpunkt Paulusplatz in alle Richtungen verkehrenden Buslinien und Bike- und Carsharing-Angeboten.

Massnahme

Die neue S-Bahnhaltestelle Paulusplatz in Luzern wird, abhängig vom Fahrplankonzept, von den S-Bahn-Linien Richtung Wolhusen, Sursee und Seetal sowie evtl. in Verbindung mit dem Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) auch Richtung Ebikon-Baar bedient und ermöglicht attraktive Umsteigebeziehungen zum Bussystem in die Richtungen Emmenbrücke, Kriens, Horw und Innenstadt. Sie ist im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof Luzern realisierbar, wobei deren Lage (an der heutigen Zufahrt zur Bahnhofhalle – mit geringerem Nutzen – oder in Tunnellage in der Zufahrt zum DBL – mit sehr hohem Nutzen – noch zu klären sein wird).

Planung und Umsetzung

Projektierung: offen
Baubeginn: offen
Inbetriebnahme: offen

Kosten

70 Mio. Franken (exkl. MWSt.)
Genauigkeit:
Stand: 12.2004

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

- Die neue S-Bahnhaltestelle ermöglicht dem dichten Siedlungsgebiet im Bereich Paulusplatz einen direkten und attraktiven Anschluss an das nationale Bahnnetz und entlasten das überlastete Strassenverkehrssystem. Eine Entlastung des Bussystems mit leistungsstarker und zuverlässiger Bahn kann zudem erreicht werden.
- Die neue S-Bahnhaltestelle verbessert die Erschliessung eines Siedlungsschwerpunktes und führt zu einer weiteren Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen an zentraler Lage.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Die S-Bahn-Haltestelle Paulusplatz dient aufgrund ihrer Lage der lokalen Erschliessung sowie der Vernetzung mit vorbeiführenden Buslinien in alle Richtungen. Die Anbindung mit direkten Fuss- und Velowegen und Veloabstellplätzen sowie einem Bike- und Carsharing-Angebot ist sicherzustellen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

Bemerkungen / Hinweise

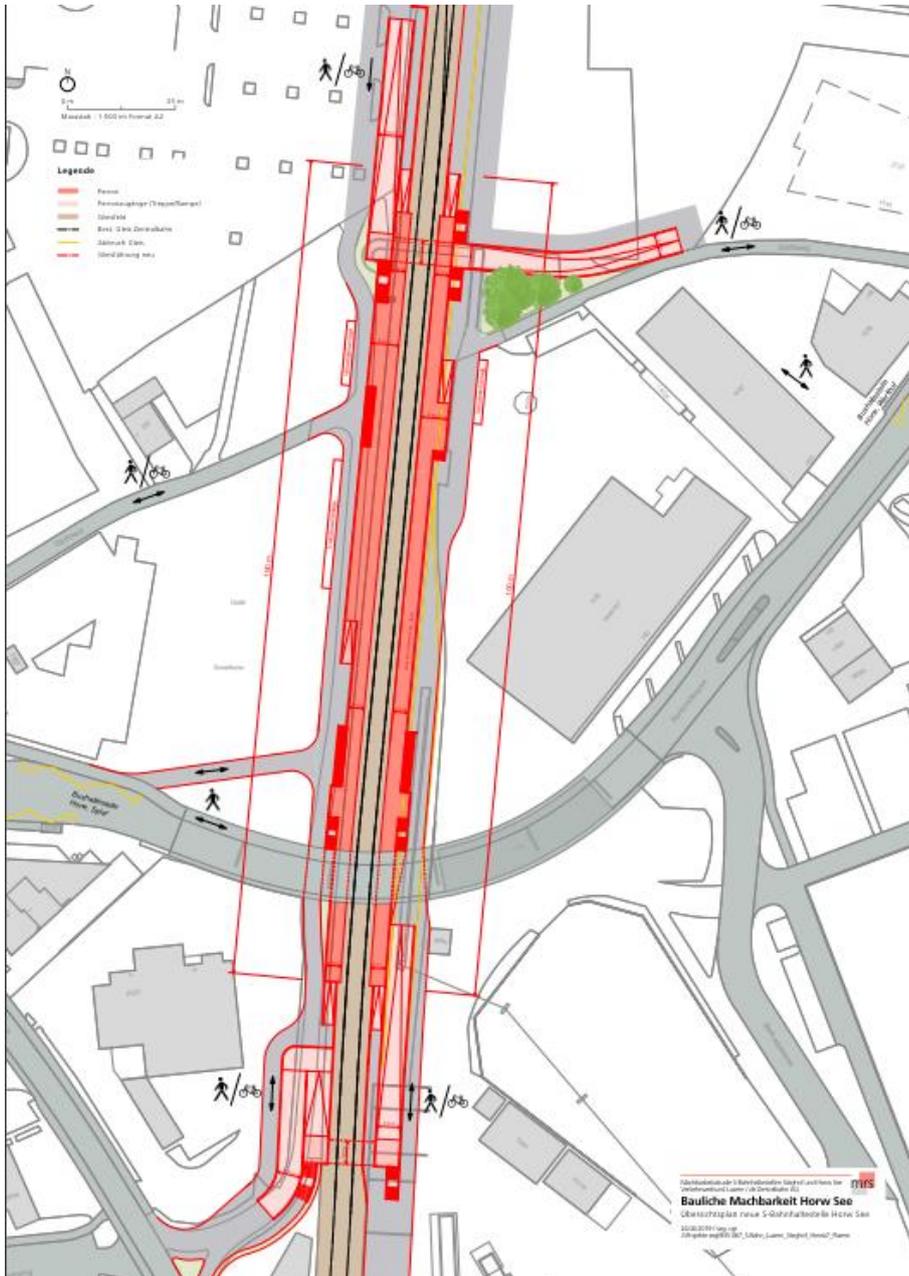
Die Zweckmässigkeit dieser Haltestelle ist im Rahmen des Gesamtprojekts DBL zu diskutieren und definieren. Zu betrachtende Aspekte sind u.a.: Fahrplankonzept mit Sachzwängen und Auswirkungen, Rollmaterialbedarf, Potenzialzu-/abnahme, etc. → diese Haltestelle dürfte bzgl. Potenzial sehr sinnvoll sein. Aufgrund der anzunehmenden Zugszahlen und der damit verbleibenden Kapazität sowie der bautechnischen Integration dürfte sie in der Zufahrt zum DBL sehr schwierig zu realisieren sein und in der Zufahrt zur Bahnhofshalle dürfte der Nutzen vergleichsweise bescheiden sein unter der Annahme, dass ein Grossteil der Züge als Durchmesserlinie durch den Durchgangsbahnhof geführt werden wird.

ÖV-3.5-4C

Horw, S-Bahnhaltestelle Horw See

Nationale Planung

Referenznummer



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Das Gebiet südlich des Bahnhofs Horw steht vor einer grossen Entwicklung mit dem Ausbau des Campus Horw und der Transformation des Kieswerkareals. Im Leitbild sowie im Grundkonzept LuzernSüd wurde eine neue S-Bahn-Haltestelle Horw See definiert.

Das Gebiet soll durch die neue S-Bahn-Haltestelle Horw See besser erschlossen werden.

Massnahme

Das Grundkonzept Luzern Süd sieht eine neue Haltestelle Horw See (Ennethorw) vor. Die Haltestelle erschliesst die dort angedachte verdichtete Siedlung, bedient den Standort der weiter wachsenden Hochschule Luzern und ist aufgrund der Nähe zum Naherholungsgebiet am See optimal für Freizeitnutzungen.

Planung und Umsetzung

Projektierung: Machbarkeitsabklärungen erfolgt (2019)

Baubeginn: offen

Inbetriebnahme: offen

Kosten

13.6 Mio. Franken (exkl. MWSt.)

Genauigkeit: +/- 50%

Stand: 12.2019

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

- Die neue S-Bahnhaltestelle ermöglicht dem Schlüsselareal Horw See (S-4.12) einen direkten und attraktiven Anschluss an das nationale Bahnnetz und entlasten das überlastete Strassenverkehrssystem.
- Die neue S-Bahnhaltestelle verbessert die Erschliessung eines Siedlungsschwerpunktes und führt zu einer weiteren Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen im Kernraum der Agglomeration.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Die S-Bahn-Haltestelle Horw See dient aufgrund ihrer Lage der lokalen Erschliessung. Eine Vernetzung mit Buslinien ist aufgrund des Busliniennetzes wenig zweckmässig. Die Anbindung mit direkten Fuss- und Velowegen und Veloabstellplätzen sowie einem Bikesharing-Angebot ist sicherzustellen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Machbarkeitsstudie S-Bahn-Haltestellen Luzern Steghof und Horw See (mrs, 2019)

Bemerkungen / Hinweise

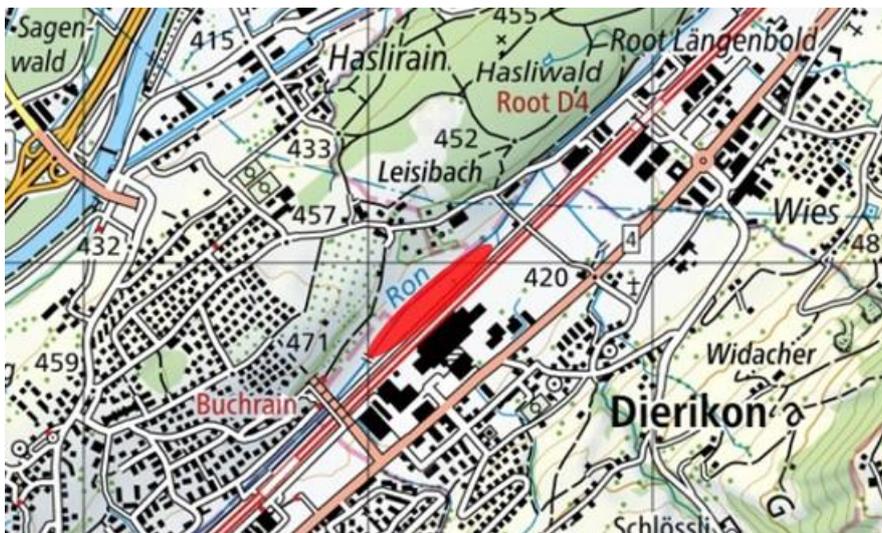
Die Zweckmässigkeit dieser Haltestelle ist im Rahmen des Gesamtprojekts DBL zu diskutieren und definieren. Zu betrachtende Aspekte sind u.a.: Fahrplankonzept mit Sachzwängen und Auswirkungen, Rollmaterialbedarf, Potenzialzu-/abnahme, etc. Der VVL beurteilt die Zweckmässigkeit dieser Haltestelle als negativ (vgl. Kap. 10.3.6 im oben genannten Bericht).

ÖV-4-4C

Abstellanlagen Dierikon

Nationale Planung

Referenznummer



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Mit der Realisierung des Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) sind die Abstell- und Service-Anlagen im Bahnhof Luzern betrieblich nicht mehr effizient erreichbar und für die steigenden Zugzahlen zu klein dimensioniert.

Damit der DBL seinen vollen Nutzen entfalten kann und Züge betrieblich effizient zu- und weggeführt bzw. gestärkt und geschwächt werden können, benötigt es in Dierikon entsprechende Abstellanlagen. Dazu wurde seitens SBB unter Einbezug von Kantonsstellen ein umfangreiches Variantenstudium gestartet, das im Laufe des Jahres 2020 abgeschlossen wurde inkl. anschliessende Information der Behörden, Grundeigentümer und Öffentlichkeit.

Massnahme

Erstellung von Abstellanlagen mit rund 13 Abstellgleisen mit bis zu 400 m Abstelllänge, kleinen Serviceeinrichtungen und Personalgebäude.

Planung und Umsetzung

Projektierung: in Arbeit

Baubeginn: abgestimmt auf DBL

Inbetriebnahme: abgestimmt auf DBL

Kosten

ca. 70 Mio. Franken (exkl. MWSt.)

Genauigkeit: -

Stand: 02.2021

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

- Die neuen Abstellanlagen sind eine Voraussetzung für eine Steigerung des Bahnangebots im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof Luzern. Damit kann die Kapazität des öV auf die steigende Nachfrage angepasst werden, was eine modale Verlagerung zum öV bewirkt. Dies führt zu Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehr, einer besseren Intermodalität und beeinflusst die Mobilitätsnachfrage positiv. Durch die Verschiebung der Verkehrsleistung auf die Bahn kann die Verkehrssicherheit markant erhöht werden. Durch den gewonnenen Freiraum können die Strassen sicherer gestaltet werden, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Dank der Verlagerung des Verkehrs auf die Bahn kann der Ausstoss von Luftschadstoffen und CO₂ sowie die Emission von Lärm verringert werden.
- Die Standortwahl der Abstellanlagen im Bereich bzw. am Rand bestehender Siedlungsgebiete ermöglicht eine möglichst geringe Beeinträchtigung bestehender Siedlungsstrukturen. Die Abstellanlagen liegen nicht im unmittelbaren Bereich von Bahnhöfen, in deren Umfeld die innere Verdichtung eine höhere Priorität geniessen würde als flächenintensive Abstellanlagen.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Keine

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

Bemerkungen / Hinweise

Projekt in Arbeit; dabei ist u.a. zu beachten:

- Es sollen Anlageoptimierungen geprüft werden, z.B. Lärmschutzbauten mit integrierten Solaranlagen
 - Bei Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen sind diese zu kompensieren.
-

ÖV-5-4C

Weitere Infrastrukturgänzungen in Abhängigkeit zu AS2040 (noch offen)

Nationale Planung

Referenznummer

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Mit der Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) können im Raum Luzern deutlich mehr Züge verkehren. Damit die Kapazität des DBL effektiv genutzt und eine maximale Wirkung erzielt werden kann, müssen zusätzliche Infrastrukturausbauten getätigt werden, bspw. Doppelspuren und Bahnhofsausbauten.

Massnahme

Die konkreten Massnahmen sind abhängig des zu bestimmenden Angebotskonzepts und der finanziellen Möglichkeiten im Rahmen der Ausbauschritte. Es zeichnen sich folgende Massnahmen im Agglomerationsraum ab:

- Doppelspur zwischen Littau und Malters (oder Teilabschnitt)
- Einbindung Küssnachter-Linie in DBL

Planung und Umsetzung

Projektierung:

Baubeginn:

Inbetriebnahme:

Kosten

Franken (exkl. MWSt.)

Genauigkeit:

Stand:

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

- Die genannten Ausbauten sind eine Voraussetzung für eine Steigerung des Bahnangebots im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof Luzern. Damit kann die Kapazität des öV auf die steigende Nachfrage angepasst werden, was eine modale Verlagerung zum öV bewirkt. Dies führt zu Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehr, einer besseren Intermodalität und beeinflusst die Mobilitätsnachfrage positiv. Durch die Verschiebung der Verkehrsleistung auf die Bahn kann die Verkehrssicherheit markant erhöht werden. Durch den gewonnenen Freiraum können die Strassen sicherer gestaltet werden, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Dank der Verlagerung des Verkehrs auf die Bahn kann der Ausstoss von Luftschadstoffen und CO₂ sowie die Emission von Lärm verringert werden.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Keine

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

Bemerkungen / Hinweise

Umfang der Massnahmen im Ausbauschritt 2040 noch unklar.

ÖV-6.1

A-Horizont

Luzern, Bahnhofplatz, Bushaltestellen Durchmesserperronanlage

Kategorie: Multimodale Drehscheiben

- Bestandteil früheres AP
- 1. Generation
- 2. Generation
- 3. Generation

ARE-Code

Priorität in früheren AP

-
-
-

-
-
-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Das Agglomerationsprogramm der dritten Generation geht davon aus, dass der öffentliche Verkehr (ÖV) bis 2035 um rund 40 Prozent zunehmen wird. Voraussetzung für die Bewältigung dieser Zunahme ist ein leistungsfähiges und attraktives ÖV-System. Da nicht bis zur Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs zugewartet werden kann, müssen die bestehenden Infrastrukturen bereits in den nächsten Jahren optimiert werden.

Um den öffentlichen Verkehr leistungsfähiger und attraktiver zu machen, sollen beim Bahnhof Luzern zwei Durchmesserperrens gebaut werden und der Strassenraum so angepasst werden, dass die gesetzlichen Vorgaben für das Behindertengleichstellungsgesetz BehiG erfüllt werden.

Beschrieb der Massnahme

Ein zentrales Projekt ist die Durchmesserperronanlage auf dem Bahnhofplatz. Dank je zwei Perrons pro Richtung können den Reisenden mehr umsteigefreie Direktverbindungen angeboten werden.

Dadurch kann die Kapazität des Busverkehrs im gesamten Agglomerationsraum Luzern gesteigert werden. Dank der Reduktion von Abbiege- und Einmündungsmanövern kann auch die Verkehrssicherheit erhöht werden. Als Witterungsschutz werden bei den neuen Busperrens B und F Einzeldächer geprüft. Des Weiteren soll geprüft werden, wo neue Sitzgelegenheiten sinnvoll und möglich sind. Darüber hinaus sollen die umgebauten Haltestellen die Vorgaben der Behindertengleichstellungsgesetzgebung erfüllen.

Die Durchmesserperronanlage beansprucht mehr Fläche, als die heutigen Anlagen. Damit die Fuss- und Veloquerung beim bahnhofseitigen Brückenkopf der Seebrücke beibehalten und normengerecht ausgebaut werden kann, muss die Seebrücke auf der Ostseite verbreitert werden.

Machbarkeit

Die Machbarkeit der zwei Durchmesserperron inkl. Überdachung, der Beibehaltung sowie normgerechte Ausbau der Fuss- und Veloquerung beim bahnhofseitigen Brückenkopf der Seebrücke und der Verbreiterung der Seebrücke auf der Ostseite, wurde in verschiedenen Machbarkeitsstudien und einem 1. Vorprojekt aufgezeigt.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Die multimodalen Drehscheiben sind benutzerfreundlich ausgestaltet. Der strassengebundene ÖV wird bevorzugt und verkehrt zuverlässig.
Bezug zum Handlungsbedarf	Ungenügende Businfrastruktur beim Bahnhof Luzern, Reisezeitverluste ÖV
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none">▪ ÖV-2 «Multimodale Verknüpfung stärken»▪ ÖV-3 «RBus-Netz ausbauen» (hoher Bevorzugungsstandard in RBus-Netz)▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	ÖV-1-4R «Durchgangsbahnhof Luzern inkl. Zufahren Heimbach und Ebikon»

Nutzen

- WK1 Dank der Massnahme können der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr gefördert werden. Das Zentrum wird besser und zuverlässiger erreichbar, das ÖV-Angebot kann ausgebaut werden. Die Reisezeit kann verringert werden.
- WK2 Die ÖV-angebundenen Wohn- und Arbeitszonen können aufgewertet werden. Durch die Stärkung des ÖV wird die Siedlungsentwicklung auf Zentren und Achsen konzentriert.
- WK3 Die Massnahmen zugunsten des ÖV und des Langsamverkehrs bringen eine Verbesserung der Verkehrssicherheit mit sich.

WK4 Die angestrebte Veränderung des Modalsplits aufgrund der Förderung des öffentlichen Verkehrs und die Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehrs bringt eine allgemeine Verbesserung der Lärm- und Luftbelastung.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Luzern, vif

Beteiligte Stellen

Stadt Luzern, VVL

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Machbarkeitsstudie «Überdachung weiterer Bushaltestellen» (Verfasser: Peba Architekten vom 29.06.2017)
- Vorprojekt/Machbarkeitsstudie Bushaltestellen Durchmesserperronanlage vom 12. März 2018
- Machbarkeitsstudie Fussgängerstreifen südlich der Seebrücke– Beurteilung Varianten (Verfasser: INGE LOAKAP vom 18.01.2018)
- Anpassung Seebrücke, Variante 4. Partieller Steg, vertieftes Gestaltungskonzept (Verfasser: Eduard Imhof / Zwahlen+Zwahlen vom 30.07.2019)

Weitere Planungsschritte:

- Überarbeiten Vorprojekt Bushaltestellen Durchmesserperron inkl. Überdachung der Bushaltestellen, Fuss- und Veloquerung beim bahnhofseitigen Brückenkopf der Seebrücke, Anpassung Seebrücke mit kurzer Plattform
- Bauprojekt

Planungsstand: 1 2 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung: 2022
Plangenehmigung/ Baubewilligung: 2023
Finanzierungsplan: 2023
Baubeginn: 2024
Inbetriebnahme: 2025

Reifegrad: 1 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- Keine Information
- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

8'000'000 Franken exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/-30%

Stand: 07.2019

Finanzierung

Anteil Bund 35% Fr.

Anteil Kanton 55% Fr.

Anteil Region % Fr.

Anteil Gemeinde(n) 10%* Fr.

* Die Stadt ist verantwortlich für die Finanzierung der Überdachung.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Stadt Luzern, K2 Luzern, Bushaltestellen Durchmesserperronanlage, Technischer Bericht, Entwurf, 30.04.2021
-

Quantitative Angaben

--

Bemerkungen / Hinweise

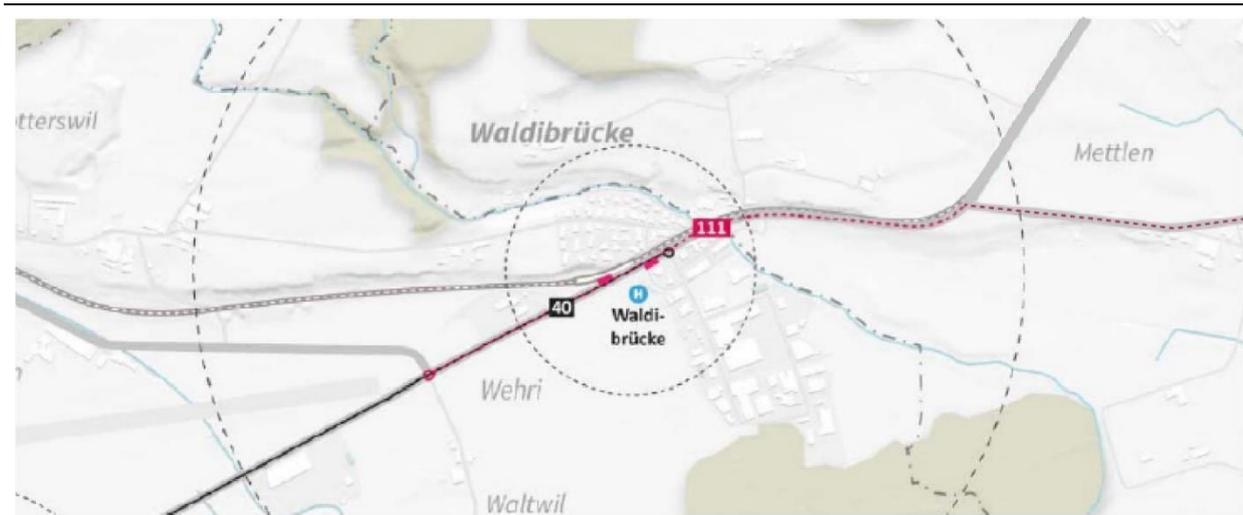
--

ÖV-6.2 **B-Horizont**

Ausbau Multimodale Drehscheibe Waldibrücke

Kategorie: Multimodale Drehscheiben

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



Ausgangslage Bus am Bahnhof Waldibrücke mit Erschliessungsradius Bus 300m, Bahn 1 km (Linie 111, seit Fahrplanwechsel Dezember 2017 in Betrieb, rot dargestellt).

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Seetalstrasse stellt für die künftige Siedlungsentwicklung eine wichtige Achse dar. Zwischen 2010 und 2030 wird ein Beschäftigten- und Bevölkerungswachstum von 50% prognostiziert. Der Bahnhof Waldibrücke ist Haltepunkt der S9 (Luzern – Hochdorf – Lenzburg), erschliesst einerseits das Wohn- und Gewerbegebiet und stellt andererseits einen Umsteigepunkt auf das Busnetz dar. Zwei Buslinien bedienen heute den Bahnhof Waldibrücke: Die Linie 40 vom Seetalplatz her und seit Dezember 2017 zusätzlich die Linie 111 aus dem Rontal. Die beiden Linien wenden über bestehende Kreisverkehre (Feldmattstrasse, Rüeggisingerstrasse), was insbesondere für die Linie 111 erhebliche Leerfahrten zur Folge hat. Neben der Wendesituation weist der Bahnhof Waldibrücke auch bezüglich Gestaltung und Attraktivität der Zugangs- und Umsteigewege Aufwertungspotenzial auf.

Mit dem ÖV-Verknüpfungspunkt Waldibrücke sollen folgende Ziele verfolgt werden:

- Anbindung der künftig dicht besiedelten Gebiete an die S-Bahn resp. Aufwärtskompatibilität für spätere Entwicklungsszenarien
- Stärkere Verknüpfung des Systeme Bus und Bahn
- Nutzung der Systemvorteile der Bahn (Komfort, Zuverlässigkeit)
- Behindertengerechte Haltestelleninfrastruktur
- Attraktive und sicher Umsteige- und Zugangswege

Massnahme

Infrastruktur Verknüpfungspunkt Bahn – Bus: Umgestaltung Bahnhofbereich zur optimalen Verknüpfung von Bahn und Bus und zwischen den Buslinien (Optimierte Haltestellenanordnung unter Berücksichtigung des Perronzugangs Gleis 2 und der Fahrbahnquerung sowie Wendemöglichkeit schaffen).

Machbarkeit

Im Rahmen des Vorprojekts nachzuweisen.

Zweckmässigkeit

- | | |
|--|---|
| Bezug zum Zukunftsbild | ▪ Im verkehrlichen Bereich des Zukunftsbildes sind attraktive Umsteigemöglichkeiten ein wichtiger Baustein, um den angestrebten höheren ÖV-Anteil zu erreichen. Zugleich stärkt der Ausbau von ÖV-Verknüpfungspunkten an den richtigen Orten die koordinierte Entwicklung von Siedlung und Verkehr. |
| Bezug zum Handlungsbedarf | ▪ Ungenügende Verknüpfung an Bahnhaltstellen |
| Bezug zu den Teilstrategien | ▪ ÖV-2 «Multimodale Verknüpfung stärken» |
| Bezug zu anderen Massnahmen
(fachlich / zeitlich) | -- |
-

Nutzen

- WK1 Das Konzept führt insbesondere zu einer starken Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit aus dem Agglomerationsgürtel ins Zentrum, mit den entsprechenden Umsteigepotenzialen zum ÖV. Dieses Konzept bedingt die Aufwertung der Umstiegsbahnhöfe zu intermodalen Drehscheiben. Dabei wird auch die Situation für den LV stark verbessert (u.a. mit attraktiven B+R-Abstellplätze) und die S-Bahn gestärkt.
- WK2 Mit dem Umstiegsbahnhof entsteht ein attraktiv erschlossenes Gebiet. Es erfolgt eine zweckmässige Abstimmung von Siedlung und Verkehr, indem die Siedlungsentwicklung an diesen Bahnhöfen konzentriert wird und mit diesen Anstrengungen zur Siedlungsentwicklung nach innen auch der Zersiedelung entgegengewirkt wird. Durch flankierende gestalterische Massnahmen werden die Bahnhofsgebiete zudem zu attraktiven öffentlichen Räumen aufgewertet.
- WK3 Durch das hohe Verlagerungspotenzial auf den ÖV besteht eine indirekte Wirkung auf die Verkehrssicherheit.
- WK4 Auch auf die Umwelt hat die Massnahme eine positive Wirkung aufgrund der Beeinflussung des Modal-Splits zugunsten des ÖV.
-

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Luzern, vif

Beteiligte Stellen

BUWD DS, Transportunternehmen (TU), VVL, Gemeinde Eschenbach, Gemeinde Emmen

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Vorstudie 2020

Weitere Planungsschritte:

- Vorprojekt

Planungsstand: 1 2 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	2021
Plangenehmigung/ Baubewilligung:	ab 2023
Finanzierungsplan:	ab 2023
Baubeginn:	ab ca. 2028
Inbetriebnahme:	ab ca. 2029

Reifegrad: 1 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- Keine Information
- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

5'000'000 Fr. (exkl. MWSt.)
Genauigkeit: +/-50%
Stand: 01.2020

Finanzierung

Anteil Bund	35%	Fr.
Anteil Kanton*	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)*	%	Fr.

*Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinde noch genau zu definieren. Die Gemeinde wird sich über die Randstein-Regel beteiligen. Eine Berechnung des Anteils erfolgt auf Stufe Bau- und Auflageprojekt.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Luzern, Planungsstudie Bushub Waldibrücke, 11.03.2020

Quantitative Angaben

--

Bemerkungen / Hinweise

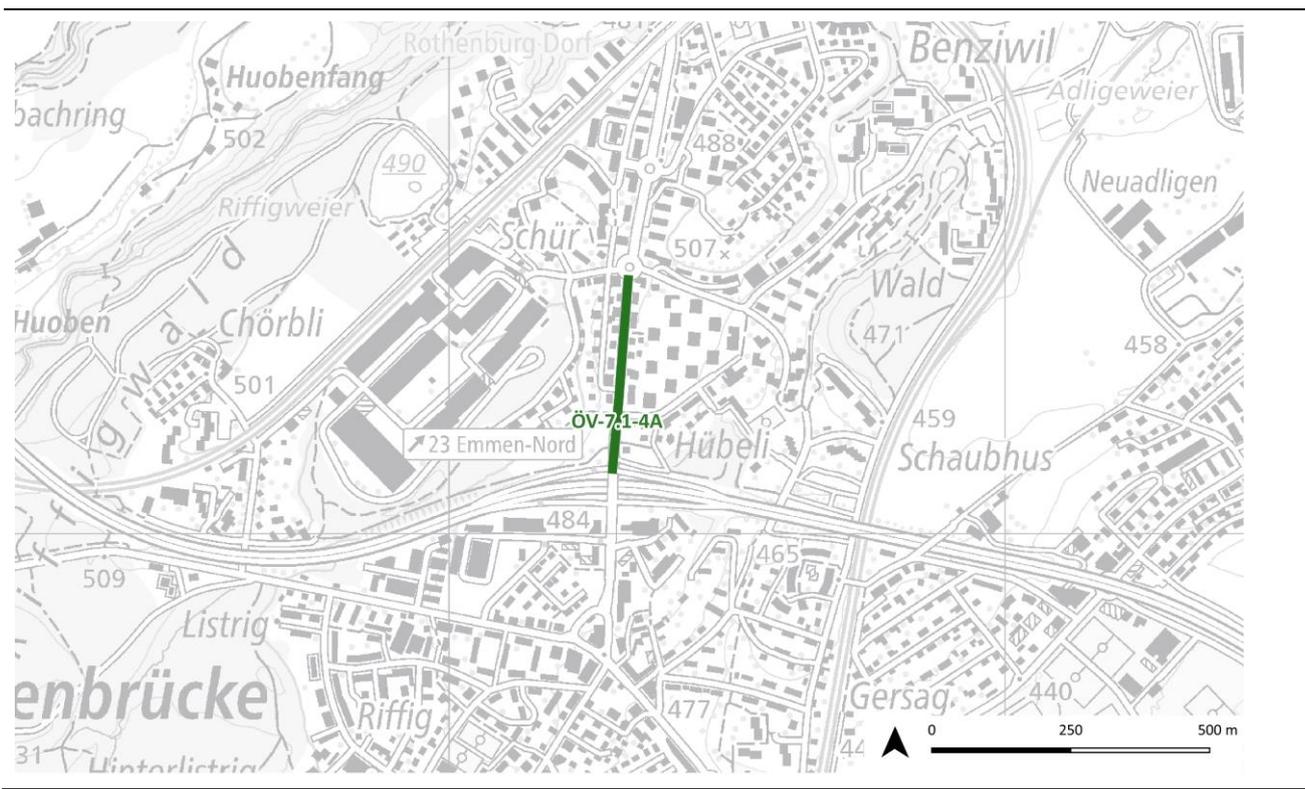
--

ÖV-7.1 **A-Horizont**

Busbevorzugung, K15 Emmen, Anschluss Emmen Nord

Kategorie: Verkehrsmanagement (VM) – Achse

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Generation: Nr. ÖV-11.1I	1061.2.059	B
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: Nr. ÖV-9.1f-3A	1061.3.058	A



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Im Bereich des Autobahnanschlusses Emmen-Nord sind insbesondere in den Hauptverkehrszeiten regelmässig Verspätungen beim strassengebunden ÖV zu verzeichnen (u.a. Buslinien aus Rothenburg / Rain). Ziel ist es, den Busverkehr in diesem Gebiet zuverlässig auszugestalten.

Beschrieb der Massnahme

Auf dem Abschnitt Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.) bis Kreisel Bösfeld in Emmen werden Massnahmen zur Busbevorzugung sowie eine Radverkehrsanlage in Abstimmung mit dem Umbau des Autobahnanschlusses Emmen-Nord umgesetzt (7/8-Anschluss, Federführung ASTRA). Zudem ist eine Lärmschutzwand zum Schutz der Gebäude auf der Westseite vorgesehen.

Machbarkeit

Die Machbarkeit wurde mit dem Vorprojekt aus dem Jahr 2010 nachgewiesen. In Richtung Autobahnanschluss wird ein kombinierter Bus-/Radstreifen erstellt, in Gegenrichtung ist ein Radstreifen vorgesehen. Die Abstimmung mit dem ASTRA-Projekt erfolgt in der nächsten Projektphase.

Zweckmässigkeit	
Bezug zum Zukunftsbild	Dichtes und sicheres Fuss- und Velonetz, Verbesserung Verkehrssicherheit und Erhöhung des Fuss- und Veloverkehr-Anteils, der strassengebundene ÖV wird bevorzugt und verkehrt zuverlässig.
Bezug zum Handlungsbedarf	Eher bescheidene Anteile von ÖV und FVV im Modalsplit, laufender Abstimmungsbedarf zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖV, MIV, FVV), Reisezeitverluste ÖV, attraktive Infrastruktur für den Veloverkehr
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ GV-4 «Verkehrssicherheit erhöhen und Unfallschwerpunkte sanieren» ▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	Umbau des Autobahnanschlusses Emmen-Nord

Nutzen	
WK1	Dank der Massnahme können der öffentliche Verkehr und der Veloverkehr gefördert werden. Die Zuverlässigkeit des Bussystems im Entwicklungsraum LuzernNord wird durch die geplante Busbevorzugung verbessert.
WK2	Die Kohärenz des Strassennetzes im Bereich des Autobahnanschlusses wird durch eine abgestimmte Planung der Massnahmen für den ÖV sowie der Infrastruktur für den MIV und den Veloverkehr verbessert.
WK3	Die Verkehrssicherheit wird durch die auf diesem Abschnitt geplante Radverkehrsanlage erhöht.
WK4	Die Umweltbilanz verbessert sich und der Ressourcenverbrauch reduziert sich durch die Förderung des ÖV und des Veloverkehrs sowie den flüssigeren Verkehrsablauf. Die Förderung des ÖV und des Veloverkehrs trägt zur Verringerung der Lärmemissionen bei.

Zuständigkeiten	
Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Gemeinde Emmen, ASTRA

Realisierung		
Planungsstand	Bau- und Finanzreife	
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung:	2021-2023
▪ Vorprojekt 2010/2013	Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2025
▪ Kostenschätzung 2016	Finanzierungsplan:	2026
	Baubeginn:	2027
Weitere Planungsschritte:	Inbetriebnahme:	2028
▪ Projektierung		
	Reifegrad: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	
Planungsstand: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3		

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- Keine Information
- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

5'930'000 Franken exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/- 50%
Stand: 2016

Finanzierung

Anteil Bund	35%	2'075'500 Fr.
Anteil Kanton	65%	3'854'500 Fr.
Anteil Region	0%	0 Fr.
Anteil Gemeinde(n)	0%	0 Fr.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Luzern, Bauprogramm der Kantonsstrassen 2019 -2022, Projekt Nr. 211
- Kanton Luzern, K 13 Knoten Emmen-Littau (Seetalplatz) und Leistungssteigerung Gesamtverkehrssystem Luzern Kasernenplatz bis Rothenburg, Technischer Bericht, Vorprojekt, 31.03.2010

Quantitative Angaben

- Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 19'000
 - Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme): 27
 - Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (ohne Massnahme): 298
 - Betroffene Knoten: 2
- => siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen
=> siehe GIS-Daten zur Massnahme (Linie)

Bemerkungen / Hinweise

--

ÖV-7.2

A-Horizont

Busbevorzugung, K15a Rothenburg, Knoten Butzibach – Autobahnanschluss A2

Kategorie: Verkehrsmanagement (VM) – Achse

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: Nr. ÖV-9.1I-3B	1061.3.064	B



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Im Bereich des Autobahnanschlusses Rothenburg sind insbesondere in den Hauptverkehrszeiten regelmässig Verspätungen beim strassengebundenen ÖV zu verzeichnen (Buslinie Rothenburg – Emmenbrücke). Damit die Anschlusspunkte zwischen Bus und Bahn beim SBB-Bahnhof Rothenburg trotzdem gewährleistet werden können, soll der Verkehrsfluss entlang der K 15a (Stationsstrasse) durch Busspuren beschleunigt, mit Lichtsignalanlagen gesteuert und in Spitzenstunden dosiert werden.

Beschrieb der Massnahme

Auf dem Abschnitt Einmündung Butzibachstrasse – Autobahnanschluss Rothenburg (exkl.) werden Massnahmen zur Busbevorzugung inkl. Verkehrsmanagementmassnahmen umgesetzt.

Machbarkeit

Im Vorprojekt nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Der strassengebundene ÖV wird bevorzugt und verkehrt zuverlässig. Abstimmung des Gesamtverkehr und Verbesserung der Verkehrssicherheit.
Bezug zum Handlungsbedarf	Eher bescheidene Anteile von ÖV und FVV im Modalsplit, laufender Abstimmungsbedarf einerseits zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖV, MIV, FVV) und andererseits zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung Reisezeitverluste für den ÖV
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten» ▪ MIV-1 «Hochleistungsstrassennetz und Schnittstellen funktionsfähig erhalten»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	--

Nutzen

WK1	Die Zuverlässigkeit des Bussystems im Entwicklungsraum Luzern Nord wird durch die geplante Busbevorzugung verbessert.
WK2	Die Standortattraktivität des Bahnhof Rothenburg und des Industrie- und Gewerbegebiets wird durch den Bau Busspur aufgewertet.
WK3	Die Massnahmen zugunsten des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs bringen eine Verbesserung der Verkehrssicherheit mit sich.
WK4	Die Umweltbilanz verbessert sich und der Ressourcenverbrauch reduziert sich durch den flüssigeren Verkehrsablauf.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Gemeinde Rothenburg, ASTRA

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife	
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung:	2020-2022
▪ Vorprojekt 2017	Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2023
	Finanzierungsplan:	2024
Weitere Planungsschritte:	Baubeginn:	2025
▪ Bauprojekt und Projektbewilligung	Inbetriebnahme:	2027
Planungsstand: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Reifegrad: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- Keine Information
- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Durch den Ausbau werden rund 1'600 m² Fruchtfolgeflächen (FFF) beansprucht.

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

6'310'000 Franken exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/- 50%
Stand: 01.2018

Finanzierung

Anteil Bund	35%	Fr.
Anteil Kanton	65%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Luzern, Bauprogramm 2019 -2022, Projekt Nr. 122
- Vorprojekt vom 20.10.2017

Quantitative Angaben

- Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 15'000
 - Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme): 8
 - Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (ohne Massnahme): 148
 - Betroffene Knoten: 4
- => siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen
=> siehe GIS-Daten zur Massnahme (Linie)

Bemerkungen / Hinweise

--

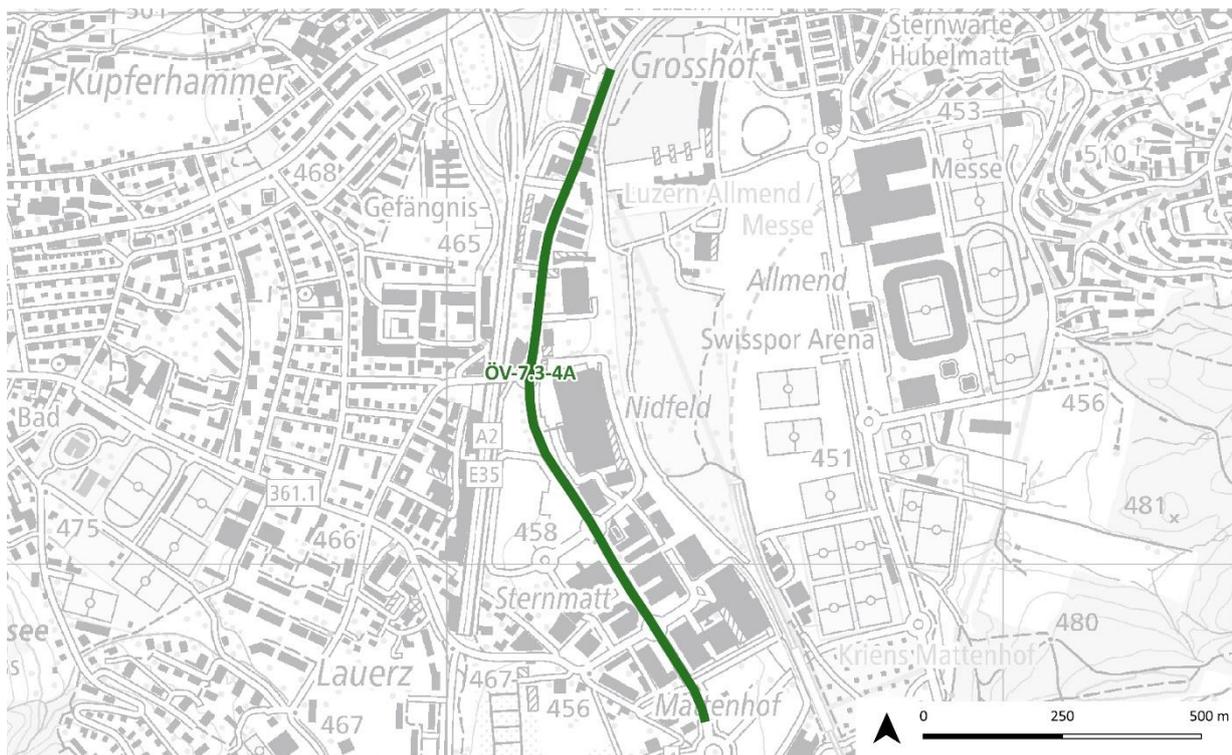
ÖV-7.3

A-Horizont

Busbevorzugung, Kriens, Arsenalstrasse/Nidfeldstrasse

Kategorie: Verkehrsmanagement (VM) – Achse

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: ÖV-9.4d-3A	1061.3.072	A



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

In der Planung und Entwicklung von LuzernSüd wird der heutigen Achse Nidfeld- und Arsenalstrasse die Funktion einer Zentrumsachse zugewiesen. Als Rückgrat von LuzernSüd ist ihre Bedeutung sowohl verkehrsaus auch siedlungsorientiert zentral.

Die Nidfeld- und Arsenalstrasse gehören auch zukünftig zum Basisnetz von LuzernSüd mit den heutigen verkehrlichen Funktionen. Verstärkt wahrnehmen müssen sie Erschliessungsfunktionen sowie die Funktion als wichtige Achse des öffentlichen Verkehrs.

Beschrieb der Massnahme

Bearbeitungsperimeter des VBKG ist die Nidfeld- / Arsenalstrasse vom Knoten Arsenal- / Eichwaldstrasse im Norden bis zum Knoten Mattenhof.

Die Bearbeitungsthemen bzw. Schwerpunkte sind insbesondere Busspuren für den öffentlichen Verkehr.

Machbarkeit

VBKG Arsenal- / Nidfeldstrasse, Stand 6.12.2017

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Der strassengebundene ÖV wird bevorzugt und verkehrt zuverlässig. Abstimmung des Gesamtverkehr und Verbesserung der Verkehrssicherheit.
Bezug zum Handlungsbedarf	Eher bescheidene Anteile von ÖV und FVV im Modalsplit, laufender Abstimmungsbedarf einerseits zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖV, MIV, FVV) und andererseits zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung Reisezeitverluste für den ÖV
Bezug zu den Teilstrategien	▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ GV-5.1-4A «Kriens, Umgestaltung SüdAllee, Arsenal-/ Nidfeldstrasse»

Nutzen

WK1	Die Zuverlässigkeit des Bussystems im Entwicklungsraum LuzernSüd wird durch die geplante Busbevorzugung verbessert.
WK2	-
WK3	-
WK4	Die Umweltbilanz verbessert sich und der Ressourcenverbrauch reduziert sich durch den flüssigeren Verkehrsablauf.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Stadt Kriens	LuzernSüd, vif, vvl

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife	
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung:	2024
▪ Konzeptstudie SüdAlle	Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2026
▪ VBGK Arsenal-/ Nidfeldstrasse	Finanzierungsplan:	2026
	Baubeginn:	2026
Weitere Planungsschritte:	Inbetriebnahme:	2027
▪ Vorprojekt		
▪ Bauprojekt	Reifegrad: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	
▪ Ausführungsprojekt		

Planungsstand: 1 2 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- Keine Information
- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

5'500'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/-30%

Stand: 03.2020

Finanzierung

Anteil Bund	35%	Fr.
-------------	-----	-----

Anteil Kanton	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Region	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Gemeinde	65%	Fr.
-----------------	-----	-----

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Konzeptstudie SüdAlle (2018)
- Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept Arsenal- / Nidfeldstrasse (2017)

Quantitative Angaben

- Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 15'500
- Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme): 12
- Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (ohne Massnahme): 228
- Betroffene Knoten: 5

=> siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen

=> siehe GIS-Daten zur Massnahme (Linie)

Bemerkungen / Hinweise

--

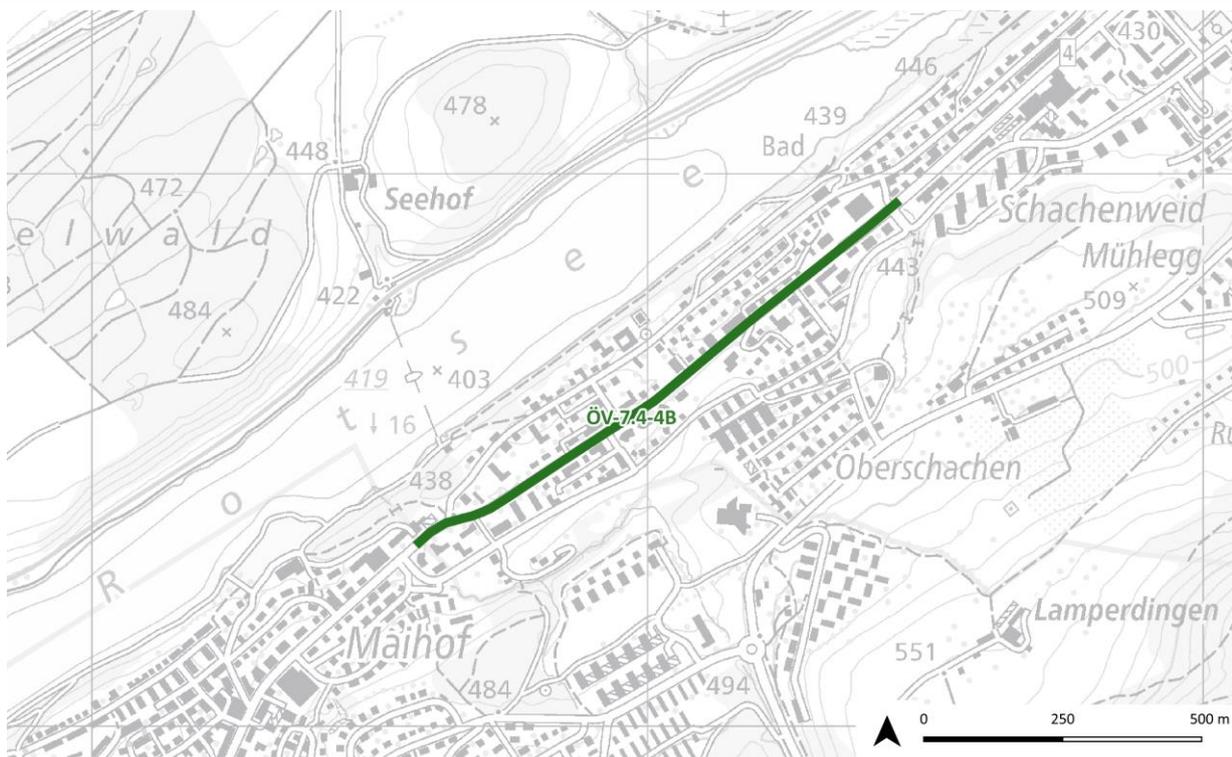
ÖV-7.4

B-Horizont

Busbevorzugung K17 Ebikon, Grenze Stadt Luzern – Schachenweid

Kategorie: Verkehrsmanagement (VM) – Achse

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input checked="" type="checkbox"/> 1. Generation: Nr. M18.2b1		
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Generation: Nr. ÖV-11.1e	1061.2.052	B
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: Nr. ÖV-9.1j-3B	1061.3.062	B



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Ausbau der Bushaltestellen Hüenberg und St. Klemens für RBussystem (Rapidbusse, Doppelgelenk). Busbevorzugung und optimieren der Leistungsfähigkeit der Buslinie 1. Anpassung GNP inkl. optimieren der Radverkehrsanlage zur Verbesserung der Sicherheit für den Langsamverkehr.

2005 hat die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif), Kanton Luzern zusammen mit den Gemeinden ein Betriebs- und Gestaltungskonzept Rontal erarbeitet, der nach wie vor als übergeordnetes Leitkonzept dient und seitdem schrittweise umgesetzt wird.

Der Strassenzug von Maihof bis Gisikon wurde damals in charakteristische Abschnitte unter Berücksichtigung der siedlungsplanerischen Entwicklungen unterteilt, um daraus Probleme und spezifische Massnahmen zu definieren. Der Abschnitt vom Maihof bis Schachenweidstrasse (Gegenstand des Vorprojekts) wurde als "enger, städtischer Querschnitt mit 2 x 1 Fahrstreifen und Radstreifen in beide Richtungen" charakterisiert. Im Gestaltungskonzept wurde vorgeschlagen der Strassenquerschnitt zugunsten der Radfahrer leicht zu verbreitern.

Beschrieb der Massnahme

Ausbau der Bushaltestellen für RBus-Standard, Korrektur des GNP und Optimierung der Radverkehrsanlage und der Verkehrssicherheit. Die Bushaltestelle Hünenberg wird aufgrund einer neuen Zufahrt für eine neue Wohnüberbauung vorzeitig auf den RBus-Standard umgebaut.

Machbarkeit

Massnahme ist im Zusammenhang mit einer Strassensanierung geplant. Die Machbarkeit wurde mit dem Vorprojekt aufgezeigt.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Der strassengebundene ÖV wird bevorzugt und verkehrt zuverlässig.
Bezug zum Handlungsbedarf	Reisezeitverluste
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ÖV-3 «RBus-Netz ausbauen» (hoher Bevorzugungsstandard in RBus-Netz) ▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	--

Nutzen

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

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Ebikon

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife	
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung:	2023-2026
▪ Sanierung Bushaltestelle K 17Hünenberg als vorgezogene Massnahme zusammen mit einem Vorhaben Dritter 2020 umgesetzt.	Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2027
▪ Vorprojekt Ebikon, Grenze Stadt Luzern – Schachenweid (exkl.), Anpassung geometrisches Normalprofil, Projekt 11048, Bauprogramm 19-22 Topf C	Finanzierungsplan:	2028
	Baubeginn:	2028
	Inbetriebnahme:	2030
	Reifegrad: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	

Weitere Planungsschritte:

- Bau- und Auflageprojekt Projekt 11048

Planungsstand: 1 2 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- Keine Information
- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

7'500'000 Franken exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/- 30%
Stand: 12.2018

Finanzierung

Anteil Bund	35%	2'625'000 Fr.
Anteil Kanton	65%	4'875'000 Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Luzern, Bauprogramm 2019 -2022, Projekt Nr. 222 (Betrifft die Anpassung des GNP)
- Für den Strassenabschnitt von der Stadtgrenze bis zur Haltestelle Hünenberg (Ebikon) liegt ein vereinfachtes Vorprojekt (Vorstudie) vor (2017)
- Für die Bushaltestelle Hünenberg (vorgezogene Massnahme) liegt ein Bauprojekt (2020) vor.

Quantitative Angaben

- Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 14'000
- Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme): 24
- Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (ohne Massnahme): 324
- Betroffene Knoten: 3

=> siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen

=> siehe GIS-Daten zur Massnahme (Linie)

Bemerkungen / Hinweise

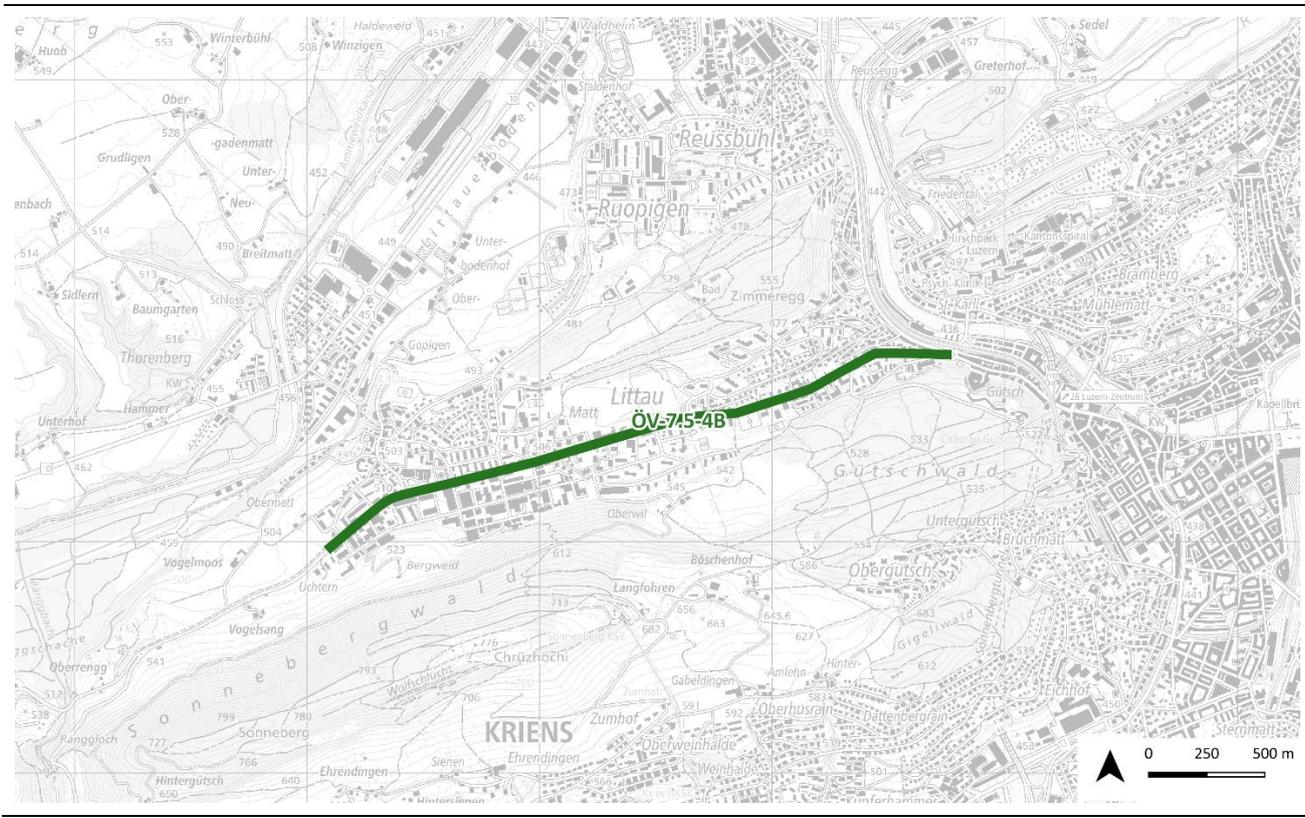
--

ÖV-7.5 **B-Horizont**

Busbevorzugung, K33a: Luzern, Kreuzstutz – Tschuopis

Kategorie: Verkehrsmanagement (VM) – Achse

<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm <input checked="" type="checkbox"/> 1. Generation: Nr. M18.2b1 <input checked="" type="checkbox"/> 2. Generation: Nr. ÖV-11.1b <input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: Nr. ÖV-9.1k-3B 	<p>ARE-Code</p> <p>1061.2.049</p> <p>1061.3.063</p>	<p>Priorität in früheren Agglomerationsprogrammen</p> <p>B</p> <p>B</p> <p>Die Massnahme M 17.6 aus der 1. Generation ist in diesem Projektperimeter enthalten und wird somit vollständig ersetzt.</p>
---	---	--



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Mit der Umwandlung der radialen Dieselbuslinie 12 in eine Doppelgelenktrolleybuslinie als Durchmesserlinie mit dem Nordost der heutigen Linie 8 (Würzenbach) entsteht die neue RBuslinie 3. Dies bedingt Fahrleitungsbauten und eine Umgestaltung der Bushaltestellen in der Bern-/Luzernerstrasse.

Beschrieb der Massnahme

Der Ausbau des Busangebotes wird zum Anlass genommen im Rahmen eines BGK auch weitere Defizite dieser Strassenachse zu beheben. Die Ziele des Projekts sind insbesondere: stabiler Busbetrieb nach RBus-Standard mit zweckmässigen Buspriorisierungsmassnahmen (insb. im Zulauf zum Knoten Kreuzstutz), Verbesserung der Radverkehrsführung und Sicherheit, Verminderung der Trennwirkung und Verbesserung der Sicherheit für den Fussverkehr, Gestaltung des Strassenraums zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität insbesondere an den im REK der Stadt Luzern definierten Quartierzentren und Umsetzung des BehiG-Standards an den Bushaltestellen.

Machbarkeit

Wird mit dem Projekt aufgezeigt.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Der strassengebundene ÖV wird bevorzugt und verkehrt zuverlässig.
Bezug zum Handlungsbedarf	Reisezeitverluste
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none">▪ ÖV-3 «RBus-Netz ausbauen» (hoher Bevorzugungsstandard in RBus-Netz)▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

Nutzen

- WK1 Dank der Massnahme können der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr gefördert werden. Das Zentrum wird besser und zuverlässiger erreichbar, das ÖV-Angebot kann ausgebaut werden. Die Reisezeit kann verringert werden.
- WK2 Die ÖV-angebundenen Wohn- und Arbeitszonen können aufgewertet werden. Durch die Stärkung des ÖV wird die Siedlungsentwicklung auf Zentren und Achsen konzentriert.
- WK3 Durch diese Massnahme und den gleichzeitigen Ausbau der Radverkehrsanlagen resultiert eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit gegenüber heute, wo sich der MIV, der strassengebundene ÖV sowie die Velofahrenden die Fahrspuren teilen.
- WK4 Die angestrebte Veränderung des Modalsplits aufgrund der Förderung des öffentlichen Verkehrs und die Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehrs bringt eine allgemeine Verbesserung der Lärm- und Luftbelastung.

Zuständigkeiten

Federführung Kanton Luzern, vif	Beteiligte Stellen Stadt Luzern
---	---

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife	
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung:	2021-2026
▪ Kantonales Bauprogramm	Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2027
▪ Machbarkeitsstudie	Finanzierungsplan:	2028
Weitere Planungsschritte: gemäss Terminplan	Baubeginn:	2029
	Inbetriebnahme:	2031
Planungsstand: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Reifegrad: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- Keine Information
- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

30'000'000 Franken exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/- 30%
Stand: 01.2020

Finanzierung

Anteil Bund	35%	Fr.
Anteil Kanton	65%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Luzern, Bauprogramm 2019 -2022, Projekt Nr. 68
- Kanton Luzern, Vorprojekt Busschleuse Luzernerstrasse, 2017

Quantitative Angaben

- Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 17'000
- Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme): 16
- Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages (ohne Massnahme): 270
- Betroffene Knoten: 7

=> siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen

=> siehe GIS-Daten zur Massnahme (Linie)

Bemerkungen / Hinweise

--

ÖV-7.6 – 7.7 Busbevorzugung

B-Horizont

Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen

Kategorie: Verkehrsmanagement

Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm



Konzeption und Zweckmässigkeit

Ausgangslage und Ziel

Bei der Zuverlässigkeit des Busbetriebes besteht nach wie vor grosser Handlungsbedarf: Die Reisegeschwindigkeit ist insbesondere zu Hauptverkehrszeiten, bis auf wenige Strecken im Bereich umgesetzter Massnahmen, in den letzten Jahren weiter gesunken und Verspätungen und Anschlussbrüche insbesondere zur abendlichen Hauptverkehrszeit sind die Regel.

Der Bus als Verkehrsmittel mit hoher Leistungsfähigkeit soll im Strassenraum so geführt werden, dass er vom Individualverkehr möglichst wenig behindert wird.

Konzeption und Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Der strassengebundene ÖV wird bevorzugt und verkehrt zuverlässig.
Bezug zum Handlungsbedarf	Ungenügende Abstimmung Gesamtverkehr in den Entwicklungsräumen, Defizit beim Verkehrsmanagement, Defizite im Busnetz der Kernagglomeration, Reisezeitverluste
Bezug zu den Teilstrategien	▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	--

Teilmassnahmen				
Nr. AP 4G	Nr. AP 1-3 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
ÖV-7.6-4B	-	Emmen, Rüeggisingerstrasse, Kreisel Rüeggisingerstrasse / Mooshüslistrasse – Gersagplatz Auf diesem Abschnitt werden Massnahmen zur Busbevorzugung umgesetzt. Jahr Baubeginn: ab 2028	Gemeinde Emmen	1'000'000
ÖV-7.7-4B	-	Kriens/Horw, Schlund – Kreisel Merkur Damit auf der Ringstrasse als wichtige Achse in Luzern Süd eine durchgehende Buspriorisierung erreicht werden kann, sind entsprechende Massnahmen auf dem Abschnitt Kreisel Schlund – Kreisel Merkur notwendig (inkl. Optimierung Lichtsignalanlagen, Verkehrsmanagement). Jahr Baubeginn: ab 2028	Kanton Luzern, vif	3'400'000
				4'400'000

Nutzen	
WK1	Dank der Massnahmen können der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr gefördert werden. Das Zentrum wird besser und zuverlässiger erreichbar, das ÖV-Angebot kann ausgebaut werden. Die Reisezeit kann verringert werden.
WK2	Die ÖV-angebundenen Wohn- und Arbeitszonen können aufgewertet werden. Durch die Stärkung des ÖV wird die Siedlungsentwicklung auf Zentren und Achsen konzentriert.
WK3	Durch diese Massnahmen resultiert eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit gegenüber heute, wo sich der MIV, der strassengebundene ÖV sowie die Velofahrenden die Fahrspuren teilen.
WK4	Die angestrebte Veränderung des Modalsplits aufgrund der Förderung des öffentlichen Verkehrs und die Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehr bringt eine allgemeine Verbesserung der Lärm- und Luftbelastung.

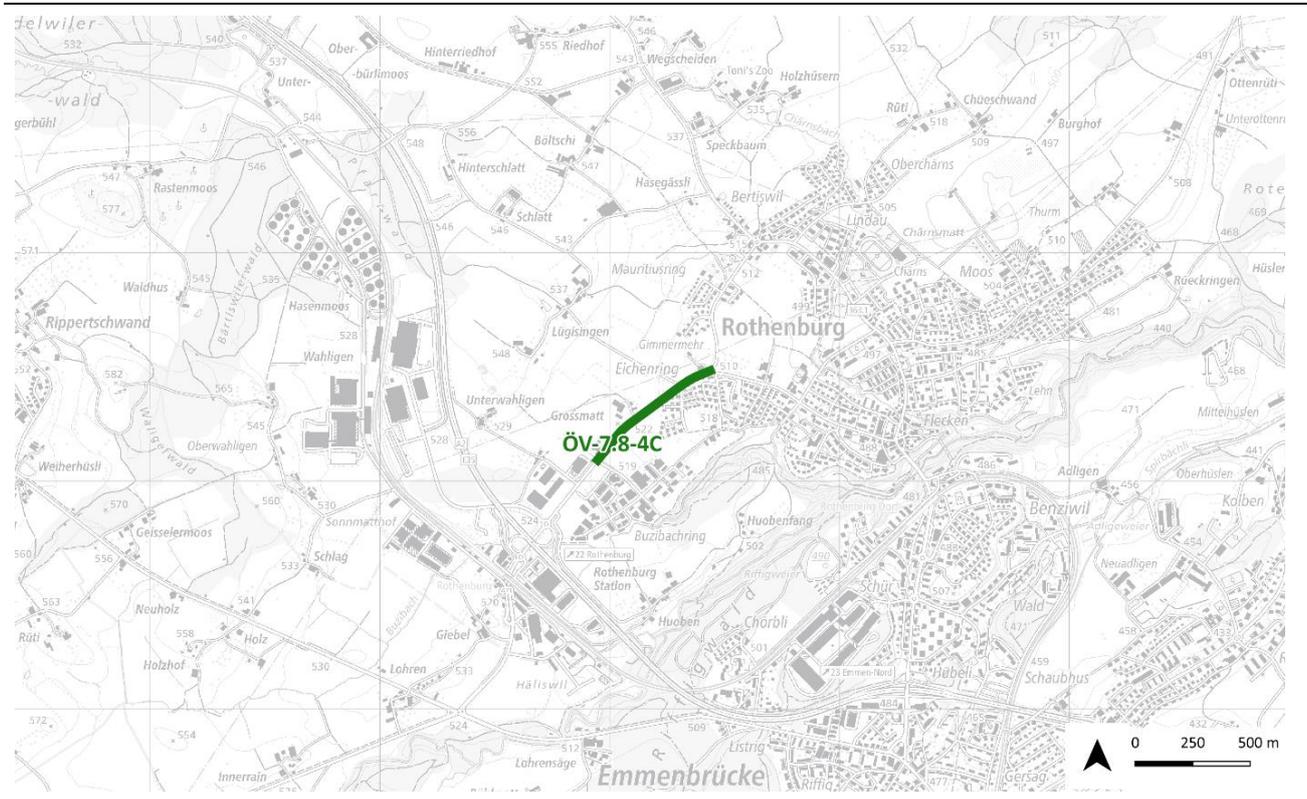
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente
▪ Kanton Luzern, Bauprogramm 2019 -2022, Projekt Nr. 226 (Kriens/Horw)
Quantitative Angaben
--
Bemerkungen / Hinweise
--

ÖV-7.8 Busbevorzugung **C-Horizont**

Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen

Kategorie: Verkehrsmanagement

Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm



Konzeption und Zweckmässigkeit

Ausgangslage und Ziel

Bei der Zuverlässigkeit des Busbetriebes besteht öV wie vor grosser Handlungsbedarf: Die Reisegeschwindigkeit ist insbesondere zu Hauptverkehrszeiten, bis auf wenige Strecken im Bereich umgesetzter Massnahmen, in den letzten Jahren weiter gesunken und Verspätungen und Anschlussbrüche insbesondere zur abendlichen Hauptverkehrszeit sind die Regel.

Der Bus als Verkehrsmittel mit hoher Leistungsfähigkeit soll im Strassenraum so geführt werden, dass er vom Individualverkehr möglichst wenig behindert wird.

Konzeption und Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Der strassengebundene ÖV wird bevorzugt und verkehrt zuverlässig.
Bezug zum Handlungsbedarf	Ungenügende Abstimmung Gesamtverkehr in den Entwicklungsräumen, Defizit beim Verkehrsmanagement, Defizite im Busnetz der Kernagglomeration, Reisezeitverluste
Bezug zu den Teilstrategien	▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	--

Teilmassnahmen				
Nr. AP 4G	Nr. AP 1-3 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
ÖV-7.8-4C	-	<p>K15a Rothenburg, Abschnitt Einmündung Butzibachstrasse – Abzweigung Rosengartenstrasse</p> <p>Auf diesem Abschnitt werden Massnahmen zur Busbevorzugung umgesetzt.</p> <p>Jahr Baubeginn: ab 2031</p>	<p>Kanton Luzern, vif</p>	3'000'000

Nutzen	
WK1	Dank der Massnahmen können der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr gefördert werden. Das Zentrum wird besser und zuverlässiger erreichbar, das ÖV-Angebot kann ausgebaut werden. Die Reisezeit kann verringert werden.
WK2	Die ÖV-angebundenen Wohn- und Arbeitszonen können aufgewertet werden. Durch die Stärkung des ÖV wird die Siedlungsentwicklung auf Zentren und Achsen konzentriert.
WK3	Durch diese Massnahmen resultiert eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit gegenüber heute, wo sich der MIV, der strassengebundene ÖV sowie die Velofahrenden die Fahrspuren teilen.
WK4	Die angestrebte Veränderung des Modalsplits aufgrund der Förderung des öffentlichen Verkehrs und die Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehr bringt eine allgemeine Verbesserung der Lärm- und Luftbelastung.

Sonstiges
<p>Literatur / Grundlagendokumente</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kanton Luzern, Bauprogramm 2019 -2022, Projekt Nr. 212
<p>Quantitative Angaben</p> <p>--</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise</p> <p>--</p>

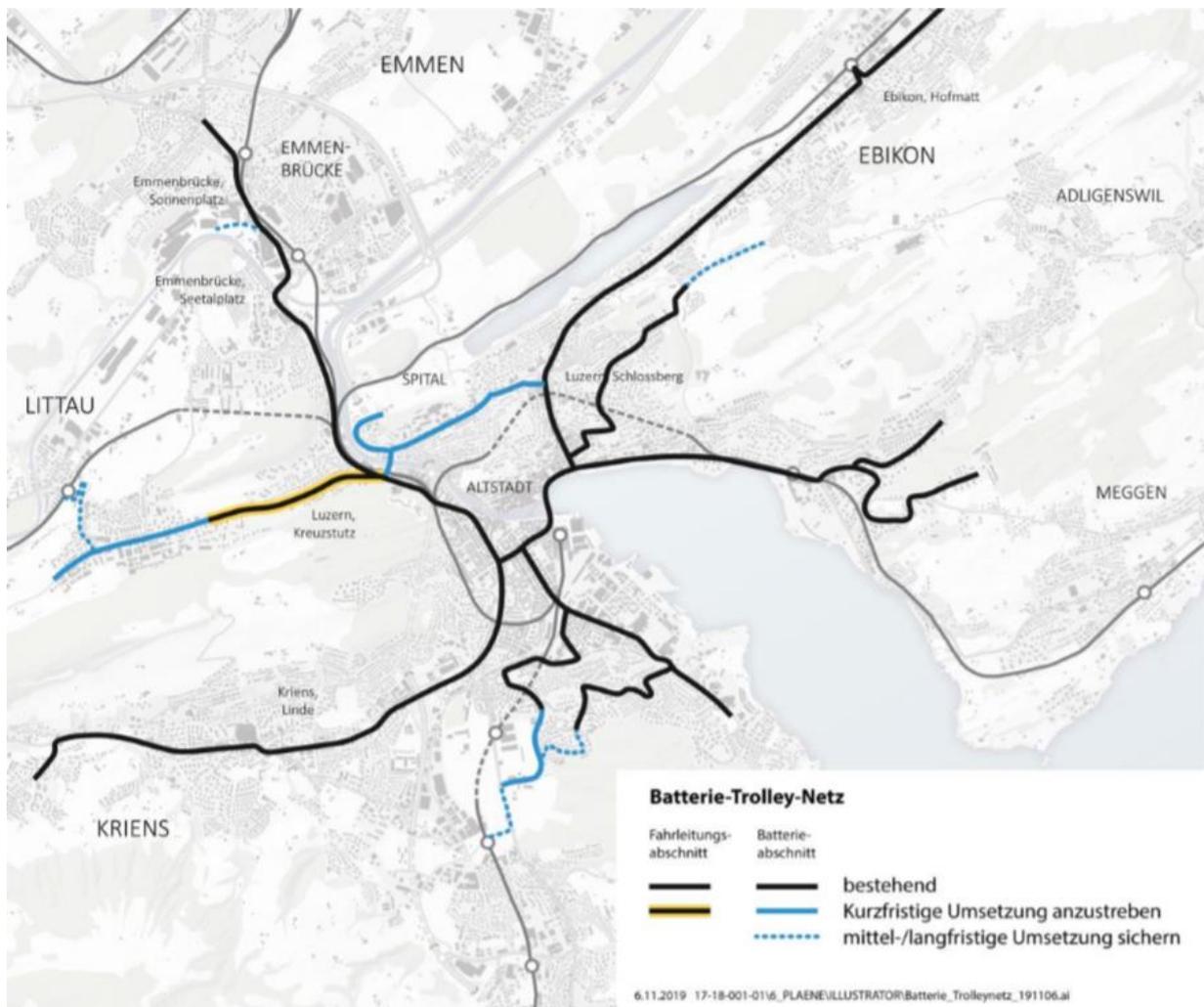
ÖV-8.1/2

A/B-Horizont

Batterie-Trolleybus: Leistungsstarke Batteriepakete, punktuelle Fahrleitungsergänzungen und Energieversorgung

Kategorie: Bus-/ÖV-Infrastruktur – Elektrifizierung

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: ÖV-7.4-3B	1061.3.049	B



Fahrendes Laden unter Fahrleitung



Fahrleitungslose Fahrt mit Batterie



Fahrendes Laden unter Fahrleitung



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Bisherige Trolleybusse sind in ihrem Aktionsradius eingeschränkt. Die Liniennetzentwicklung hatte bisher auf die verschiedenen Traktionsformen Trolley- und Dieselbus Rücksicht zu nehmen. Mit der Entwicklung der Batterietechnologie kann das Trolleybus-System zu einem Batterie-Trolleybus-System weiterentwickelt werden. Dies ermöglicht neue Freiheitsgrade in der Netzentwicklung (bspw. Verknüpfen einer Trolleybus- mit einer bisherigen Dieselbuslinie). Dazu sind die Aspekte Fahrleitungsinfrastruktur (inkl. Stromversorgung), Batteriepakete und Fahrzeugflotte zu berücksichtigen. Für die vorgesehenen Batterie-Trolleybuslinien hat die vbl sowohl die Projektierung der dafür erforderlichen Fahrleitungsanpassungen vorgenommen wie auch eine Flottenstrategie ausgearbeitet. Abklärungen zur Versorgungssicherheit sind noch in Arbeit.

Beschrieb der Massnahme

Leistungsfähige Batteriepakete

Die Ausgangslage für leistungsfähige Batterie-Trolleybusse präsentiert sich gemäss aktuellem Stand und dem Entwurf der Flottenstrategie wie folgt:

- Neue Trolleybusse werden inzwischen mit genügend leistungsfähigen Batterien beschafft. Von insgesamt 64 Trolleybussen sind 5 RBus-Fahrzeuge bereits entsprechend ausgerüstet.
- Insgesamt 16 Trolleybusse (davon kein RBus-Fahrzeug) wurden 2019-2020 von Diesel-Notaggregat zu Batterie-Trolleybussen umgerüstet. Diese, wie auch 4 weitere Trolleybusse sind mit leichten Einschränkungen als Batterie-Trolleybusse einsetzbar. Die Finanzierung der Umbauten erfolgte aufgrund der Dringlichkeit (im Zuge von Strassenbauprojekten) über die jährlichen Abgeltungen und damit ausserhalb des Agglomerationsprogramms.
- Insgesamt 26 RBus-Fahrzeuge sind mit kleinen Notfahr-Batterien ausgerüstet. Ein Teil davon (9 Fahrzeuge) war in der Massnahme ÖV-7.5-3A «Passender Energiespeicher für RBus-/Trolleybus-Flotte» des AP LU 3G zur Umrüstung zu stärkeren Batterien vorgesehen. In der zwischenzeitlich im Entwurf vorliegenden Flottenstrategie ist sichtbar, dass sich eine Umrüstung aus finanziellen Gründen nicht lohnt, sondern stattdessen im Rahmen der Flottenentwicklung neue Fahrzeuge beschafft und linienspezifisch eingesetzt werden sollen. Die Fahrzeuge mit kleinen Notfahr-Batterien werden bis zum Ende ihrer Lebensdauer weiterhin auf den durchgehend mit Fahrleitung ausgerüsteten Linien eingesetzt.
- Insgesamt 13 Trolleybusse (davon 3 Doppelgelenkbusse) mit Diesel-Notaggregat werden in den nächsten Jahren altershalber durch neue Fahrzeuge mit genügend leistungsfähigen Batterien ersetzt.
- Für neue Batterie-Trolleybuslinien (verknüpfte Linie 8/19, Umstellung Linie 30) werden Dieselbusse durch neue Batterie-Trolleybusse ersetzt.

Damit resultiert schrittweise eine entsprechend der betrieblichen und netzplanerischen Bedürfnisse passende Batterie-Trolleybusflotte, ohne dass Fahrzeuge teuer umgebaut werden müssen.

Punktuelle Anpassungen am Fahrleitungsnetz

Das bestehende Fahrleitungsnetz kann für das Batterie-Trolleybus-System vollständig weiterverwendet werden. Es sind vergleichsweise geringe Anpassungen notwendig.

In der vorliegenden Massnahme enthalten sind folgende Elemente:

- Im Zusammenhang mit der Verlängerung Linie 4 (vgl. ÖV-9-4A): Anpassung an Fahrleitung und Ergänzungen für automatisches Ab- und Andrahten in Form von Andrahttrichter bei der Hubelmatt sowie Stützladung am Bahnhof Mattenhof, um auf zusätzliche Fahrleitung verzichten zu können (verlängerte Linie 4; neue Massnahme AP LU 4G, vgl. ÖV-9-4A).
- Anpassungen an Fahrleitungen und Ergänzungen für automatisches Ab- und Andrahten in Form von zusätzlichen Abzweigstrecken und Andrahttrichter am Kreuzstutz und Schlossberg (für neue Linie 8/19 und Umstellung der bestehenden Dieselbuslinie 30). Diese Massnahmen und die Stützladung an den Endhaltestellen Friedental und Littau Bahnhof sowie mit leistungsfähigen Batterien ausgerüsteten Busse ermöglichen den Verzicht auf eine durchgehende Fahrleitung in der Spital- und Friedentalstrasse, wie sie ursprünglich in Massnahme ÖV-7.4-3B angedacht war.

In der vorliegenden Massnahme nicht enthalten ist die neue Fahrleitung Kreuzstutz-Michaelshof mit Stützladung an der Endhaltestelle Littau Gasshof bzw. Tschuopis für die neue RBus-Linie 3 und die Umstellung der Dieselbuslinie 30 auf Batterie-Trolleybus, da diese bereits in der Massnahme ÖV-7.2-3A enthalten ist. Die in der Massnahme ÖV-7.5-3A enthaltenen Batteriepakete hätten dabei die Umsetzung eines kürzeren Fahrleitungsabschnitts als ursprünglich vorgesehen ermöglicht; diese sind durch die bereits mit starken Batterien ausgerüsteten Neufahrzeuge obsolet geworden.

Rückbauten im Fahrleitungsnetz sind vorderhand nicht vorgesehen. Optimierungen im Zuge von Ersatzinvestitionen werden laufend geprüft (insb. im Depotbereich mit den vielen Weichen und bei komplizierten Fahrleitungsknoten).

Energieversorgung

Mit der Einführung der partiell fahrleitungslosen Fahrt auf den Linien 3, 8/19 und 30 sowie evtl. weiteren Linien werden zukünftig mehr Fahrzeuge gleichzeitig in entsprechenden Versorgungssektoren unterwegs sein. Zudem wird abschnittsweise der Strombedarf ab Fahrleitung zusätzlich steigen, da die Batterie-Trolleybusse nach ihrer fahrleitungslosen Fahrt am Fahrdraht wieder nachgeladen werden müssen. Die Versorgungssicherheit mit den zukünftigen Ausbausritten wird aktuell von vbl auf Basis der geplanten Angebote und Fahrplantakte überprüft. Allfällig notwendige Leistungserhöhungen in den Gleichrichterstationen müssen zeitgerecht konkretisiert werden. Ein allenfalls notwendiger Ausbau würde entsprechende Infrastruktur-Investitionen zur Folge haben.

Zur Verminderung der Verluste, sowie zur höheren Leistungsübertragung wird das Ziel einer Spannungsanhebung auf 750V Nennspannung von vbl seit 2018 verfolgt, weil dies beim Batterie-Trolleybus-Betrieb äusserst sinnvoll ist. Um eine solche Spannungserhöhung durchführen zu können, müssen infrastrukturseitig die Trafos in den Unterstationen Monopol und Maihof ausgetauscht werden. Die Umstellung des ganzen Netzes muss an einem definierten Zeitpunkt (Stichtag) erfolgen, damit Stromversorgung und Fahrzeuge kompatibel sind. Auch Fahrzeugseitig sind dazu Anpassungen notwendig, damit eine sichere Verarbeitung dieser höheren Spannung möglich ist und von den Aufsichtsbehörden bewilligt wird. Trotz intensiver Gespräche mit den Lieferanten konnten die notwendigen Nachrüstungsschritte für die älteren Trolleybusse noch nicht definiert und kalkuliert werden. Für die neueren Fahrzeuge ist eine Nennspannung von 750V zugelassen. Bei einer Spannungs-anhebung von 600V auf 750V Nennspannung muss bei allen Fahrzeugserien die Antriebs-Software angepasst werden. Das Projekt der Spannungserhöhung auf 750V ist in den vbl-Investitionsplänen und bei den im Rahmen der Offerten kommunizierten Fahrleitungsprojekten aufgeführt, wobei es sich bisher um Grobkostenschätzungen handelt.

Machbarkeit

Die Machbarkeit der Fahrleitungsanpassungen ist gemäss Vorprojekt möglich. Die Ausrüstung von Neufahrzeugen ab Werk mit leistungsfähigen Batterien ist problemlos möglich, wie bereits beschaffte Fahrzeuge zeigen. Die notwendigen Schritte für die Optimierung der Energieversorgung inkl. Spannungserhöhung werden aktuell geprüft.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Die Busse verkehren mit erneuerbaren Energien, emissionsfrei und effizient.
Bezug zum Handlungsbedarf	Entsprechende Infrastruktur fehlt teilweise.
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none">▪ ÖV-3 «RBus-Netz ausbauen»▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busnetz ausbauen und zuverlässig ausgestalten»▪ ÖV-5 «Umweltfreundliche Busflotte ausbauen»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none">▪ ÖV-7.2-3A Kapazitätssteigerung und elektrische Traktion Linie 12▪ ÖV-7.4-3B Kapazitätssteigerung und elektrische Traktion RBus-Linie 2 via Spitalstrasse (von der vorliegenden Massnahme ersetzt)▪ ÖV-7.5-3A Passender Energiespeicher für RBus-/Trolleybus-Flotte▪ ÖV-9-4A Verlängerung Linie 4 bis Mattenhof

Nutzen

- WK1 Die mit leistungsfähigen Batterien und gezielten Fahrleitungsanpassungen ermöglichten Batterie-Trolleybusse eröffnen den notwendigen Spielraum zur weiteren Liniennetzoptimierung – bspw. Verlängerungen von Linien zur multimodalen Drehscheiben und neue Durchmesserlinien –, was den ÖV attraktiver und damit die modale Verlagerung einfacher macht.
- WK2 Kein Beitrag
- WK3 Kein Beitrag

WK4 Leistungsfähige Batterien zusammen mit gezielten Fahrleitungsanpassungen ermöglichen den wirtschaftlichen Einsatz von Batterie-Trolleybussen anstelle von Dieseln. Damit werden Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen vermieden bzw. verringert. Dank des mit Batterien möglichen geringeren Fahrleistungsanteils werden zudem Abriebpartikel von Fahrleitungen vermindert. Und im Gegensatz zu Depotlander-Batteriebusen erfolgt der Energiebezug dank der Fahrleitung geglättet und vergleichsweise konstant, wodurch sowohl geringere Batteriegrößen (geringerer Ressourcenbedarf) wie auch geringere Anschluss- und Spitzenleistungen beim Strombezug nötig sind.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
vbl	VVL, Strasseneigentümer (vif, Standortgemeinde), ewl, BUWD

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife Fahrleitungsanpassungen Linien 8/19, 30												
Bisherige Planungsschritte: <ul style="list-style-type: none"> ▪ E-Bus-Strategie (VVL, 2019) ▪ Überlegungen Batterie-Trolleybus-Netz (VVL, 2019) ▪ Detailabklärungen Batterie-Trolleybus-Netz (vbl, 2020) ▪ Vorprojekt Fahrleitungsergänzung Kreuzstutz-Michaelshof inkl. Anpassungen Schlossberg und Kreuzstutz und Stützladungen (vbl, 2020) ▪ Detailabklärungen Flottenstrategie (vbl, 2021) 	<table border="0"> <tr> <td>Projektierung:</td> <td>2021</td> </tr> <tr> <td>Plangenehmigung/ Baubewilligung:</td> <td>2022</td> </tr> <tr> <td>Finanzierungsplan:</td> <td>2022</td> </tr> <tr> <td>Baubeginn:</td> <td>2024</td> </tr> <tr> <td>Inbetriebnahme:</td> <td>2024 (Fahrplanjahr 2025)</td> </tr> </table>	Projektierung:	2021	Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2022	Finanzierungsplan:	2022	Baubeginn:	2024	Inbetriebnahme:	2024 (Fahrplanjahr 2025)		
Projektierung:	2021												
Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2022												
Finanzierungsplan:	2022												
Baubeginn:	2024												
Inbetriebnahme:	2024 (Fahrplanjahr 2025)												
Weitere Planungsschritte: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Genehmigung Flottenstrategie durch Verbundrat (VVL, 2021) ▪ Abklärungen Energieversorgung inkl. Erhöhung Nennspannung (vbl, 2021) ▪ Vorprojekt Anpassung Fahrleitungsanlagen Hubelmatt und Stützladung Mattenhof (Zeitpunkt offen) 	<table border="0"> <tr> <td colspan="2">Bau- und Finanzreife Fahrleitungsanpassungen Linie 4</td> </tr> <tr> <td>Projektierung:</td> <td>2025</td> </tr> <tr> <td>Plangenehmigung/ Baubewilligung:</td> <td>2026</td> </tr> <tr> <td>Finanzierungsplan:</td> <td>2026</td> </tr> <tr> <td>Baubeginn:</td> <td>2028</td> </tr> <tr> <td>Inbetriebnahme:</td> <td>2028 (Fahrplanjahr 2029)</td> </tr> </table>	Bau- und Finanzreife Fahrleitungsanpassungen Linie 4		Projektierung:	2025	Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2026	Finanzierungsplan:	2026	Baubeginn:	2028	Inbetriebnahme:	2028 (Fahrplanjahr 2029)
Bau- und Finanzreife Fahrleitungsanpassungen Linie 4													
Projektierung:	2025												
Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2026												
Finanzierungsplan:	2026												
Baubeginn:	2028												
Inbetriebnahme:	2028 (Fahrplanjahr 2029)												
Planungsstand: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	<table border="0"> <tr> <td colspan="2">Bau- und Finanzreife Energieversorgung</td> </tr> <tr> <td>Projektierung:</td> <td>2021</td> </tr> <tr> <td>Plangenehmigung/ Baubewilligung:</td> <td>2022</td> </tr> <tr> <td>Finanzierungsplan:</td> <td>2022</td> </tr> <tr> <td>Baubeginn:</td> <td>2024</td> </tr> <tr> <td>Inbetriebnahme:</td> <td>2024 (Fahrplanjahr 2025)</td> </tr> </table>	Bau- und Finanzreife Energieversorgung		Projektierung:	2021	Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2022	Finanzierungsplan:	2022	Baubeginn:	2024	Inbetriebnahme:	2024 (Fahrplanjahr 2025)
Bau- und Finanzreife Energieversorgung													
Projektierung:	2021												
Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2022												
Finanzierungsplan:	2022												
Baubeginn:	2024												
Inbetriebnahme:	2024 (Fahrplanjahr 2025)												
	Reifegrad: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2												

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- Keine Information
- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

--

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte

Kosten

Kosten Batteriepakete

Franken exkl. MWSt. 0.- (da Neufahrzeuge über Abgeltungen finanziert)
Genauigkeit: +/- 30%
Stand: Mai 2020

Finanzierung

Anteil Bund	35%	Fr.
Anteil Kanton	32.5%*	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	32.5%*	Fr.

*ÖV-Investitionskasse Kanton (je hälftig gespiesen durch Kanton und Luzerner Gemeinden)

Kosten Fahrleitungsanpassungen Linie 4

Franken exkl. MWSt. 650'000.-
Genauigkeit: +/- 30%
Stand: Mai 2020

Kosten Fahrleitungsanpassungen Linien 8/19 und 30

Franken exkl. MWSt. 1'800'000.-
Genauigkeit: +/- 30%
Stand: Mai 2020

Kosten Energieversorgung (inkl. Anpassung Spannung)

Franken exkl. MWSt. 2'000'000.-
Genauigkeit: +/- 50%
Stand: April 2020

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- E-Bus-Strategie, VVL (2019)

Quantitative Angaben

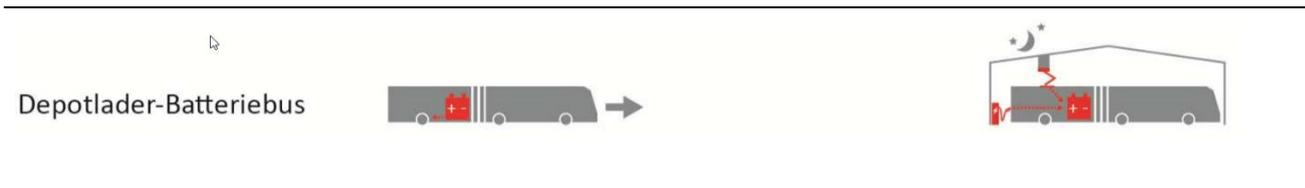
=> siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen
=> siehe GIS-Daten zur Massnahme (Linie)

Bemerkungen / Hinweise

--

ÖV-8.3 **A-Horizont**
Ladeinfrastruktur in Depots für Depotlader-Batteriebusse
Kategorie: Bus-/ÖV-Infrastruktur – Elektrifizierung

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung
 Die Entwicklung der Batterietechnologie bzgl. Leistungsumfang (Reichweite im Fahrbetrieb) und Preis (sinkende Kosten) erlauben eine schrittweise Umstellung von Dieselbuslinien zu Batteriebussen. Gemäss E-Bus-Strategie bieten mittel- und langfristig die Depotlader-Batteriebusse für nicht bereits auf Batterie-Trolleybus umgestellte Linien den grössten Nutzen, da sie eine streckenunabhängige Ladeinfrastruktur (im Depot) haben und somit auch für Bahnersatz- und andere Extrafahrten eingesetzt werden können. In den nächsten Jahren sind die Kosten noch zu hoch und die Reichweiten zu gering für eine flächendeckende Umstellung, weshalb eine linien- bzw. linienbündelweise Umstellung vorgesehen wird, beginnend per Fahrplanjahr 2022 mit fünf in Bezug zu den aktuellen technischen Möglichkeiten passenden Pilotlinien. In Zweijahresschritten sollen laufend weitere geeignete Linienpakete umgestellt werden.

Beschrieb der Massnahme
 Für den Einsatz von Depotlader-Batteriebussen braucht es entsprechende Busse (Neubeschaffungen) und eine zugehörige Ladeinfrastruktur in den Depots. Hierzu sind einerseits pro Bus ein Ladeplatz (Pantograph oder Stecker) vorzusehen, andererseits eine genügend grosse Anschlussleistung ab dem Mittelspannungsnetz, damit mehrere Busse gleichzeitig über Nacht nachgeladen werden können. Für einen geglätteten Energiebedarf ist zusätzlich ein elektronisches Lademanagement erforderlich.
 Einzelne Depots (vbl Weinbergli, Rottal Auto AG Ruswil, Postauto Sempach) werden im Rahmen der per Fahrplanjahr 2022 umzustellenden Pilotlinien bereits teilweise mit Ladeplätzen und entsprechenden Anschlüssen ausgerüstet. Für weitere Umsetzungsschritte sind entsprechend Ergänzungen vorzunehmen.
 Per Fahrplanjahr 2024 soll ein weiterer Umsetzungsschritt mit rund fünf bis zehn zu jenem Zeitpunkt geeigneten Pilotlinien und einem Busbedarf von rund zehn bis fünfzehn Bussen erfolgen, gefolgt von zweijährlichen weiteren analogen Schritten in ähnlicher Grössenordnung.

Machbarkeit
 Ist in Bearbeitung bei den Transportunternehmen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Die Busse verkehren mit erneuerbaren Energien, emissionsfrei und effizient.
Bezug zum Handlungsbedarf	Die Busflotte wird heute zum Teil mit nicht erneuerbarer Energie betrieben. Entsprechende Infrastruktur fehlt teilweise.
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busnetz ausbauen und zuverlässig ausgestalten» ▪ ÖV-5 «Umweltfreundliche Busflotte ausbauen»
Bezug zu anderen Massnahmen -- (fachlich / zeitlich)	--

Nutzen

WK1	Kein Beitrag
WK2	Kein Beitrag
WK3	Kein Beitrag
WK4	Leistungsfähige Batterien ermöglichen den wirtschaftlichen Einsatz von Depotlader-Batteriebussen anstelle von Dieselmotoren. Damit werden Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen vermieden bzw. verringert. Depotlader-Batteriebusse ermöglichen abseits des bestehenden Fahrleitungsnetzes den Verzicht auf vergleichsweise teure Ladeinfrastrukturen im Strassenraum wie Fahrleitung oder Zwischenladestellen.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Diverse Transportunternehmen	VVL, CKW, ewl

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife (ab Umsetzungsschritt 2)
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung: 2022
<ul style="list-style-type: none"> ▪ E-Bus-Strategie (VVL, 2019) ▪ Konzeptionelle Überlegungen Depotlader-Pilotlinien (vbl/PAG/ARAG, 2019) ▪ Anträge nach Art. 19 ARPV (vbl/PAG/ARAG, 2020-2021) 	Plangenehmigung/ Baubewilligung: 2022 Finanzierungsplan: 2023 Baubeginn: 2024 Inbetriebnahme: 2024
Weitere Planungsschritte:	Prozess wiederholt sich zweijährlich.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konzeptionelle Überlegungen (Phase 1) und Detailabklärungen (Phase 2) für weitere Depotlader-Pilotlinien für den zweiten, dritten und die fortfolgenden zweijährlichen Umsetzungsschritte 	Reifegrad: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2
Planungsstand: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- Keine Information
- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

-

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

2'400'000.- Franken exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/- 50%
Stand: Mai 2020 (Basis November 2019)

Finanzierung

Anteil Bund	35%	Fr.
Anteil Kanton	32.5%*	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	32.5%*	Fr.

*ÖV-Investitionskasse Kanton (je hälftig gespiesen durch Kanton und Luzerner Gemeinden)

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

- E-Bus-Strategie, VVL (2019)

Quantitative Angaben

=> siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen
=> siehe GIS-Daten zur Massnahme (Linie)

Bemerkungen / Hinweise

--

ÖV-9 **A-Horizont**

Verlängerung Linie 4 bis Mattenhof

Kategorie: Bus-/ÖV-Infrastruktur – Neue Businfrastruktur

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-

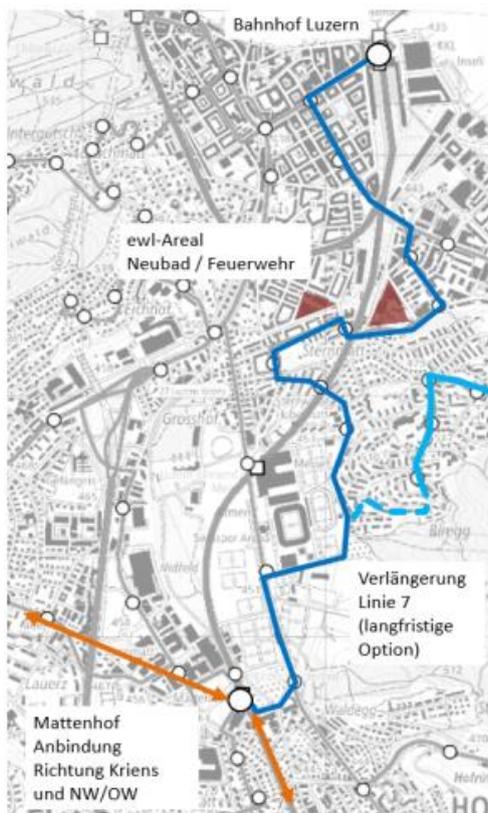


Abbildung 1: Mögliche Linienführung und Entwicklungsareale entlang Linie 4

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die vergangene (Sportgebäude, Messe, Mattenhof) und künftige (ewl-Areal, Mattenhof/LuzernSüd) Siedlungs- und Nutzungsentwicklung entlang der Linie 4 erfordert eine bessere Vernetzung des öV zwischen dem Tribschengebiet, Steghof und Mattenhof. Buslinien sollten nicht «frei» enden, sondern an andere Linien bzw. idealerweise S-Bahn-Haltestellen angebinden werden. Die Entwicklung vom Trolleybus zum Batterie-Trolleybus ermöglicht die entsprechende Verlängerung der Trolleybus-Linie 4 über den bisherigen Endpunkt Hubelmatt hinaus via Zihlmattweg zur multimodalen Drehscheibe Bahnhof Mattenhof.

Damit sollen einerseits die wachsenden Siedlungsgebiete von LuzernSüd besser aus den Stadtteilen südlich des Bahnhofs Luzern sowie umgekehrt die wachsenden Siedlungsgebiete im Umfeld Steghof/Tribtschen besser aus LuzernSüd und aus Ob- und Nidwalden erreichbar sein.

Beschrieb der Massnahme

Die Trolleybus-Linie 4 wird ab dem bisherigen Endpunkt Hubelmatt fahrleitungslos über den Zihlmattweg zur Horwerstrasse und von da über die Brändistrasse zur Ostseite des Bahnhofs Mattenhof geführt.

Für die Verlängerung bis Mattenhof sind folgende Massnahmen notwendig:

- Neue Haltekanten Hubelmatt in Richtung Mattenhof bzw. Luzern Bahnhof
- Neue Haltestelle mit einer Kante pro Richtung auf Höhe der Grüneggstrasse/Pilatus Academy
- Neue Haltekanten im Bereich Zihlmattweg
- Bus-Trasse zum Bahnhof Mattenhof (Ostseite) inkl. Wendemöglichkeit und Haltekante am Bahnhof Mattenhof

Nicht Teil dieser Massnahme sind die Anpassungen an Fahrleitungen (vgl. Massnahme ÖV-8.1-4A/B):

- Anpassung Fahrleitungsanlage Hubelmatt für automatisches Ab- und Andrahten
- Stützladung am Bahnhof Mattenhof für genügend Reichweite auf Rückfahrt Mattenhof-Hubelmatt

Machbarkeit

Aufgrund der ursprünglich geplanten Etappierung weisen die Abschnitte Hubelmatt-Zihlmattweg und Zihlmattweg-Mattenhof einen unterschiedlichen Planungsstand auf. Im Rahmen einer konzeptionellen Betrachtung wurde die Fahrplantechnische Machbarkeit und Varianten von Linienführungen für die gesamte Verlängerung bis Kriens Mattenhof untersucht und nachgewiesen, dass das Projekt sinnvoll ist. Für eine ursprünglich geplante 1. Etappe wurde parallel zu dieser Betrachtung des angestrebten Endzustands die Verlängerung bis Hallenbad Allmend auf Stufe Vorstudie ausgearbeitet und damit auch die bauliche Machbarkeit nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Die innere Erschliessung des Kernraums übernimmt das RBus-Netz, ergänzt durch weitere Buslinien; Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel; Optimale Abstimmung des Gesamtverkehrs
Bezug zum Handlungsbedarf	Defizite im Busnetz der Kernagglomeration
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none">▪ ÖV-2 «Multimodale Verknüpfungen stärken»▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ ÖV-8.1-4A «Batterie-Trolleybus: Leistungsstarke Batteriepakete, punktuelle Fahrleitungsergänzungen und Energieversorgung»

Nutzen

- WK1 Der mit der Verlängerung erreichte Lückenschluss im öV-Netz ermöglicht neue Fahrbeziehungen für alle Verkehrszwecke sowie eine Stärkung der multimodalen Drehscheibe am Bahnhof Mattenhof. Dies wirkt sich positiv auf die Wahl effizienter und umweltgerechter Verkehrsmittel und damit auf die Verkehrsbelastung im Umfeld aus.
- WK2 Die verlängerte Linie verbindet mehrere dicht bebaute bzw. in Verdichtung befindliche Siedlungsgebiete und stärkt deren Anbindung mit dem öV, was zur weiteren Verdichtung beitragen kann.
- WK3 Kein Beitrag
- WK4 Die Verlängerung führt einerseits zu einer veränderten Verkehrsmittelwahl, damit zu geringeren Belastungen und Emissionen im Umfeld. Der Einsatz von Batterie-Trolleybussen vermeidet sowohl Luftschadstoff- und Treibhausgas- wie auch Lärmemissionen.

Zuständigkeiten

Federführung

Planung: VVL
 Projektierung und Umsetzung:
 Stadt Luzern, Gemeinde Horw, evtl. Stadt Kriens

Beteiligte Stellen

Stadt Luzern, Gemeinde Horw, vbl, evtl. vif
 VVL, vbl, BUWD, evtl. vif

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- AggloMobil 4 (VVL, 2019)
- Umsetzungsplanung (VVL, 2020)
- Detailabklärungen Batterie-Trolleybus (vbl, 2020)
- Vorstudie Zihlmattweg (Stadt Luzern, 2020)

Weitere Planungsschritte:

- Projektierung

Planungsstand: 1 2 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	2025
Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2026
Finanzierungsplan:	2027
Baubeginn:	2027
Inbetriebnahme:	2028 (Fahrplanjahr 2029)

Reifegrad: 1 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- Keine Information
- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

--

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

7'510'000.- Franken exkl. MWSt.
 Genauigkeit: +/- 30%
 Stand: 05.2020

Finanzierung

Anteil Bund	35%	Fr.
Anteil Kanton	ca. 30%*	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	ca. 70%*	Fr.

* noch genau zu definieren

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- AggloMobil 4, VVL (2019)
 - Verlängerung Linie 4 – Machbarkeitsstudie Zihlmattweg, Vorstudie (2020)
-

Quantitative Angaben

=> siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen

=> siehe GIS-Daten zur Massnahme (Linie)

Bemerkungen / Hinweise

--

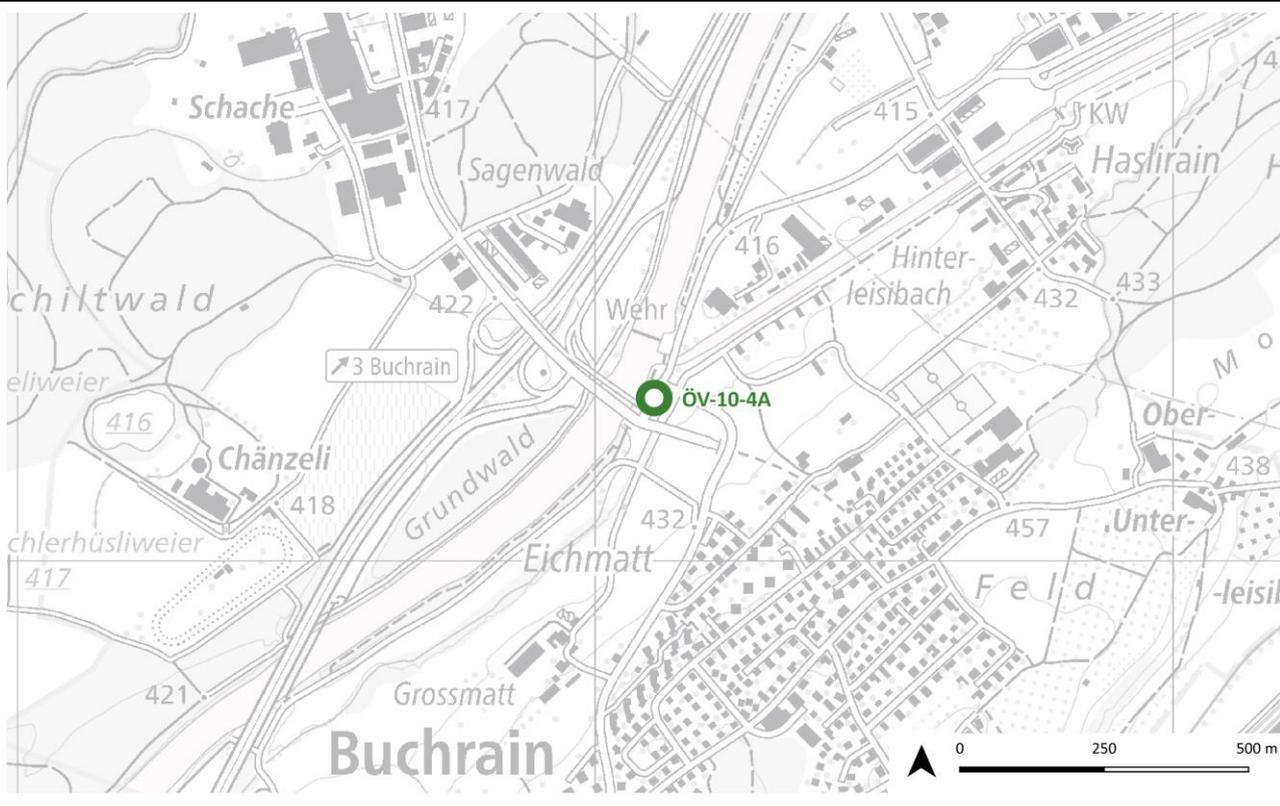
ÖV-10

A-Horizont

Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen

Kategorie: Aufwertung von Bus- und Tram-Haltestellen

Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm



Konzeption und Zweckmässigkeit

Ausgangslage

Auf den Fahrplanwechsel 2017/18 wurden die Buslinien in der Agglomeration Luzern neu organisiert und erweitert. Die vorgesehenen Bushaltestellen sollen einerseits die Umsteigebeziehungen zwischen Inwil und Perlen/Buchrain sicherstellen und andererseits den Kernergänzungsraum mit dem Bus erschliessen.

Konzeption und Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Erschliessung des Kernergänzungsraums mit dem Busnetz mind. im 15'-Takt.
Bezug zum Handlungsbedarf	Fehlende Umsteigebeziehung und mangelhafte Anbindung des Siedlungsgebiets an den ÖV
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsetzung in Koordination mit GV 3.1-4A «Buchrain, Knoten K65/65c»

Teilmassnahmen				
Nr. AP 4G	Nr. AP 1-3 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
ÖV-10	-	<p>Buchrain, Knoten K 65/65c, neue Bushaltestellen</p> <p>In Zusammenhang mit der Optimierung des Knotens K65/K65c in Buchrain Erstellung von neuen Bushaltestellen. Die Massnahme ist abzustimmen mit GV-3.1-4A (AP LU 4G) und mit ÖV-9.1h-3A (AP LU 3G). (Kantonales Bauprogramm, Nr. 84)</p> <p>Jahr Baubeginn: ca. 2027</p>	Kanton Luzern, vif	2'000'000

Nutzen	
WK1	Dank der Massnahme kann der öffentliche Verkehr gefördert werden. Die Quartiere in Perlen und Buchrain werden mit dem ÖV besser und zuverlässiger erschlossen.
WK2	Die Standortattraktivität des Gebiets Perlen/Buchrain kann verbessert werden.
WK3	Verbesserte Situation bei den beiden bestehenden ÖV-Haltestellen. Berücksichtigung der objektiven und subjektiven Sicherheit im Rahmen der Projektierung.
WK4	Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV. Verringerung der Verkehrsbelastung in den besiedelten Gebieten.

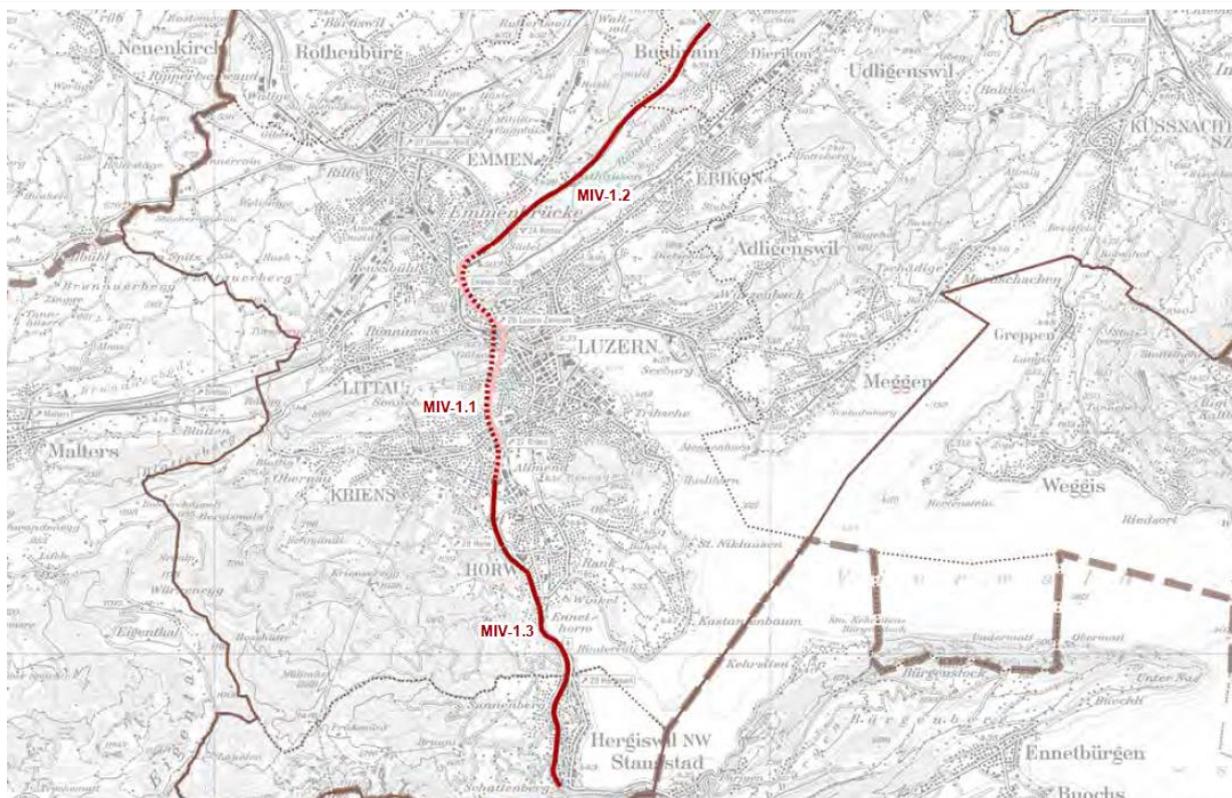
Sonstiges	
Literatur / Grundlagendokumente	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kanton Luzern, Bauprogramm 2019 -2022, Projekt Nr. 84 ▪ Vorstudie vom 13.10.2017 	
Quantitative Angaben	
--	
Bemerkungen / Hinweise	
--	

6. Motorisierter Individualverkehr

MIV-1-4R

Bypass Autobahn A2 Luzern

☒ Referenznummer: SIN OB 5.1 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 das Gesamtsystem «Bypass Luzern» mit 2x2 Röhren sowie den Ergänzungen im Norden und im Süden als beste Lösung beurteilt. Mit der Massnahme wird ein Engpass des Nationalstrassennetzes beseitigt. Die Stausituationen im Strassenverkehr können im nationalen und lokalen Netz eliminiert werden, was zu einem zuverlässigeren strassengebundenen öffentlichen Verkehr führt.

Massnahme

- **MIV-1.1-4R Bypass (Doppelspurtunnel A2):** Zwei rund 4 Kilometer lange neue Doppelspurtunnels bilden das Kern- und Hauptelement des Gesamtsystems «Bypass Luzern». Sie führen von der Verzweigung Rotsee (A2/A14) im Norden direkt bis zum Bereich Grosshof (Kriens) im Süden. In den engen Anschlussbereichen werden aufwändige Bauwerke notwendig. Die heutige Autobahn zwischen der Verzweigung Rotsee und dem Anschluss Luzern-Kriens wird zur Stadtautobahn und erschliesst die Anschlüsse Emmen Süd, Luzern-Zentrum und Luzern-Kriens. Die Inbetriebnahme des Anschluss Luzern-Lochhof wird ermöglicht. In Kriens beim Südportal Tunnel Bypass und in Luzern/ Emmen beim Nordportal Tunnel Bypass werden städtebauliche begleitende Aufwertungsmassnahmen und landschaftliche Eingliederungsmassnahmen geprüft und konkretisiert (vgl. Massnahme GV-5.7).
- **MIV-1.2-4R Ausbau 2x3 Fahrspuren Abschnitt Nord:** Im Norden wird im Gesamtsystem Bypass der Nationalstrassenabschnitt Verzweigung Buchrain bis Rotsee mit je einer zusätzlichen Spur ergänzt. Das bedeutet, dass der Tunnel Rathausen mit einer dritten Röhre ausgestattet und die Bauwerke an der Verzweigung Rotsee erweitert werden müssen.
- **MIV-1.3-4R Ausbau 3. Spur Hergiswil – Horw:** Im Süden erfolgt zwischen den Anschlüssen Luzern-Horw und Hergiswil im Tunnel Spier eine Ummarkierung auf je drei Fahrstreifen in beide Richtungen. Zudem wird der 3. Fahrstreifen Richtung Norden weitergeführt, der vorgängig in einem separaten Projekt zwischen der Verzweigung Lopper A2/A8 und dem Anschluss Hergiswil gebaut wird. Damit kann das erwartete Verkehrsaufkommen abgewickelt werden.

Planung und Umsetzung Projektierung: Ausführungsprojekt 2020 Baubeginn: Inbetriebnahme: frühesten 2036	Kosten 1.68 Mia. Franken (exkl. MWSt.) gemäss Ausführungsprojekt 2019 (1.81 Mia. Franken inkl. MWSt.) Genauigkeit: +/- 15% Stand: 2018
--	--

Wirkung und Schnittstellen**Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration**

- Mit der Massnahme wird ein Engpass des Nationalstrassennetzes im Raum Luzern beseitigt. Die Stausituationen im Strassenverkehr können im nationalen und lokalen Netz eliminiert werden.
- Eine Verkehrsentlastung im Zentrum Luzern kann durch ergänzende kantonale Projekte zum Bypass Luzern erreicht werden. Dadurch werden Verbesserungen des Bus- sowie des Fuss- und Veloverkehrssystems möglich.
- Die Realisierung des Bypasses lässt eine positive Entwicklung des Unfallgeschehens erwarten, da dadurch Strecken mit hohem Verflechtungsbedarf, die sich derzeit als Unfallschwerpunkte oder Unfallstellen darstellen, entlastet werden. Gefährliche Einfahrten (z.B. Luzern-Kriens Richtung Norden mit Fahrstreifenabbau im Sonnenbergtunnel) werden künftig als Fahrstreifenaddition ausgeführt, überlastete Tunnelstrecken entweder entlastet (Reussport, Sonnenberg) oder mit zusätzlichen Fahrstreifen versehen (Rathausen, Spier). Durch die neuen leistungsfähigen Anlagen entfällt der Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz, was insgesamt zu einer Reduktion der Unfallhäufigkeit führt. Die Anzahl der Sachschäden, Verletzten und Tote pro Jahr nimmt ab.
- Mit der Reduktion der Stausituationen auf den Autobahnen A2 und A14 sowie der MIV-Verlagerung auf das untergeordnete Strassennetz vermindert sich die Lärm- und Luftbelastung im Vergleich zum Zustand ohne Bypass.
- Wenn in Kriens als Ergänzungsprojekt zum Bypass Luzern der Strassenkörper im Abschnitt zwischen dem Südportal des Tunnels Bypass und dem Tunnel Schlund – ungeachtet in welchem Ausmass – überdeckt bzw. eingehaust wird, entstehen neue Aussen- und Freiräume, verbunden mit einer bedeutenden Verbesserung der Aussenraum- und Siedlungsqualität. Zudem können angrenzende Siedlungsgebiete dichter überbaut werden und damit der häusliche Umgang mit dem Boden unterstützt werden. Im Weiteren werden die Lärmimmissionen weitgehend eliminiert (vgl. Massnahme GV-5.7). Auch beim Bypass-Nordportal im Gebiet Luzern / Emmen / Ebikon besteht Potenzial für eine landschaftlich bessere Eingliederung des Bypass (vgl. Massnahme GV-5.7-4C).

Wirkung und Schnittstellen

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Durch den Tunnel Bypass wird kaum Neuverkehr erzeugt, da es sich um eine reine Punkt-Punkt-Verbindung ohne neue Anschlussmöglichkeiten handelt. Mit dem «Bypass» werden grundsätzlich keine neuen Gebiete erschlossen. Insgesamt ist im Zusammenhang mit dem Bypass nur mit geringem Neuverkehr zu rechnen.

Die verkehrlichen Auswirkungen einer Inbetriebnahme des Anschlusses Luzern-Lochhof sind im dazugehörigen kantonalen Projekt aufzuzeigen.

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

- www.bypasslu.ch
 - 18.066 Botschaft zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023, zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrasse und zum Verpflichtungskredit vom 14. September 2018
-

Bemerkungen / Hinweise

--

MIV-2 **C-Horizont**

Luzern, Reussportbrücke

Kategorie: Kapazität Strasse

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP => Als Massnahme «Spange Nord»	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input checked="" type="checkbox"/> 1. Generation: M5.1b, M5.3	1061.028	C
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Generation: MIV-2, ÖV-10.3	1061.2.045	C
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: MIV-2-3C	-	C



Visualisierung Reussportbrücke (Swiss Interactive AG, Aarau)

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Mit dem Projekt Bypass Luzern (Massnahme MIV-1) soll der Transitverkehr auf der Autobahn zukünftig durch den neuen Tunnel Bypass geführt werden. Die heutige Autobahn dient nur noch der Erschliessung der Agglomeration Luzern über die bestehenden Anschlüsse Luzern-Kriens, Luzern-Zentrum und Emmen-Süd. Auf der heutigen Autobahn werden auch Kapazitäten frei. Es ergibt sich die Chance, einen Teil des heutigen Stadtverkehrs über einen zusätzlichen Autobahnanschluss auf die Autobahn zu verlagern.

Das ergänzende kantonale Projekt zum Bypass Luzern wurde bisher als «Spange Nord» vom Schlossberg bis zum Gebiet Fluhmühle geplant. Der Kantonsrat hat Anfang Mai 2018 einen Kredit über 6,5 Millionen Franken für die weitere Planung des Spange-Nord-Projekts mit 80 zu 25 Stimmen bewilligt. Zugleich hat er weitere Abklärungen gefordert. Ziel der Zusatzabklärungen war es, das bestehende Projekt der Spange Nord und der Massnahmen für den öffentlichen Verkehr zu überprüfen und Alternativen dazu zu untersuchen. Für diese externen Zusatzabklärungen wurde die Methode der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) gewählt. Aus der ZMB vom November 2019 geht die Variante Inbetriebnahme des Anschlusses Luzern-Lochhof mit Brücke über die Reuss als empfohlene Variante hervor.

Die Vernehmlassung zum Ergebnis der Überprüfung Spange Nord ist abgeschlossen. Dem Kantonsrat wird im Sommer 2021 ein Planungsbericht unterbreitet.

Beschrieb der Massnahme

Erstellung einer neuen Brücke über die Reuss (Reussportbrücke) zwischen Autobahnanschluss Luzern-Lochhof auf der östlichen und Hauptstrasse auf der westlichen Seite. Die Brücke soll mit vier Fahrspuren für den MIV und einer Fuss- und Veloverkehrsachse ausgestaltet werden.

Machbarkeit

Im Rahmen der ZMB Spange Nord (November 2019) nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Verlagerung des Verkehrs aus der Stadt (Kernraum) auf die Autobahn, Verbesserung Verkehrssicherheit
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Sehr stark ausgelastetes Hauptstrassennetz im Kernraum
Bezug zu den Teilstrategien	▪ MIV-1 «Hochleistungsstrassennetz und Schnittstellen funktionsfähig erhalten» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren» ▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	Kann die Massnahme MIV-2-4C «Reussportbrücke» nicht realisiert werden, ist alternativ die Umsetzung der beiden Massnahmen GV-1.5 Luzern, Kreuzstutz, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen ÖV und LV sowie GV-1.6 Luzern, Kasernenplatz, Optimierung Strassennetz mit Massnahmen ÖV und LV anzugehen.

Nutzen

WK1	Verlagerung des Verkehrs von der Stadt auf das übergeordnete Netz; Verbesserungen für den FVV mit durchgehender Velo- und Fussgängerverbindung zwischen West (Reussbühl, Littau) und Ost (Friedental, Schlossberg); Verbesserungen für den Busbetrieb (heutige Linien 2, 5, 9 und 12).
WK2	-
WK3	Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr
WK4	-

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Luzern, vif

Beteiligte Stellen

Stadt Luzern

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- ZMB Spange Nord (November 2019)

Weitere Planungsschritte:

- Planungsbericht zuhanden Kantonsrat

Planungsstand: 1 2 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung: 2025-2028

Plangenehmigung/ Baubewilligung: 2029

Finanzierungsplan: 2030

Baubeginn: 2032

Inbetriebnahme: 2035

Reifegrad: 1 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- Keine Information
- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

40'000'000 Franken exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 30%

Stand: 11.2019

Finanzierung

Anteil Bund 35% 14'000'000 Fr.

Anteil Kanton 65% 26'000'000 Fr.

Anteil Region % Fr.

Anteil Gemeinde(n) % Fr.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öV, Zusatzabklärungen, Synthesebericht, 2019

Quantitative Angaben

--

Bemerkungen / Hinweise

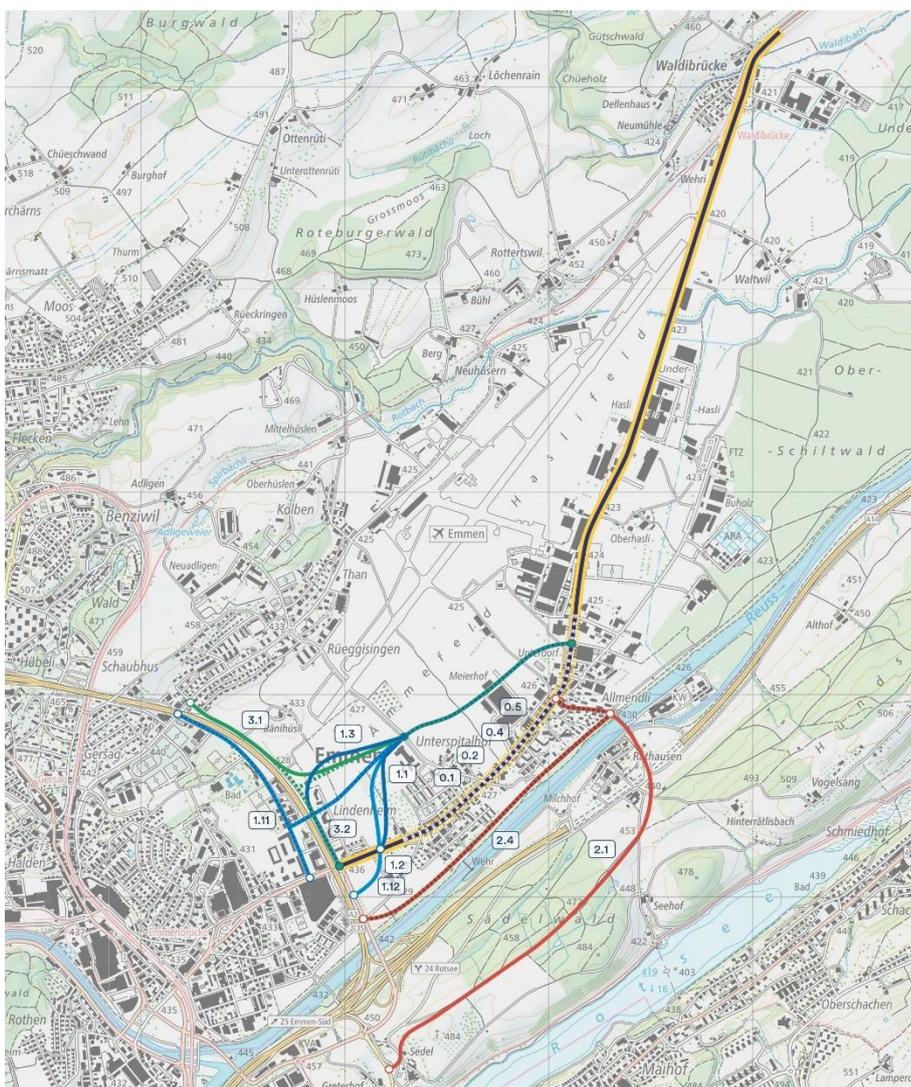
--

MIV-3 **B-Horizont**

Emmen, Massnahme zur Entlastung des Dorfes Emmen (z.B. Umfahrung und Gestaltung)

Kategorie: Umfahrungstrasse / Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input checked="" type="checkbox"/> 1. Generation: Nr. M3.2	-	C
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Generation: Nr. MIV-5	-	C
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: Nr. MIV-5	1061.3.082	B



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Der Entwicklungsschwerpunkt Luzern Nord erstreckt sich entlang der Seetalstrasse und besitzt noch bedeutende, unüberbaute Arbeitsplatzgebiete. Mit einer Umfahrung auf dem Abschnitt Emmen kann der Durchgangsverkehr auf der Seetalstrasse um die Siedlungsgebiete geleitet werden. Eine Alternative dazu bildet ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für die Seetalstrasse.

Beschrieb der Massnahme

In Phase 2 der ZMB der Umfahrung Emmen Dorf, welche zum Ziel hatte die verkehrstechnische, bauliche und umweltrechtliche Machbarkeit der vorhandenen Varianten zu prüfen, sind vier Variantenfamilien eingegangen:

Variantenfamilie 0: Aufwertung Seetalstrasse mit 4 Untervarianten (BGK)

Variantenfamilie 1: Umfahrung Emmen Dorf Nord mit 7 Untervarianten

Variantenfamilie 2: Umfahrung Emmen Dorf Süd mit 2 Untervarianten

Variantenfamilie 3: Umfahrung Emmen Dorf und Rüeggisingen mit 2 Untervarianten

Machbarkeit

Aufgrund der nicht gegebenen Machbarkeit oder der ungenügenden verkehrlichen Entlastungswirkung wurden 10 der insgesamt 15 Varianten ausgeschieden. Die Varianten BGK kurz (Abschnitt Emmen Dorf, 0.1 gemäss Abbildung) und lang (Abschnitt Emmen Dorf und Unterdorf, 0.2), beide mit weitergehenden Massnahmen für den Busbetrieb, für den Velo und Fussverkehr, jedoch ohne lange Busspuren aus der Variantenfamilie 0 «Aufwertung Seetalstrasse» sowie drei Varianten aus der Variantenfamilie 1 «Emmen Dorf Nord», namentlich die Varianten Richtplan (1.1), Richtplan plus (1.12) und Unterbruch Kirchfeldstrasse werden weiterverfolgt. Diese Varianten werden hinsichtlich Nutzen und Kosten in Phase 3 der ZMB beurteilt. Bei den Massnahmen wird das Dorf Emmen mit einer zweispurigen Strasse nördlich umfahren, mit Ost- und Westanschlüsse an die Seetalstrasse, in der Variante Richtplan plus ist zusätzlich eine Verlängerung bis zur Reusseggstrasse im Westen vorgesehen mit Rückbau des Westabschnittes der Seetalstrasse als Achse für Bus-, Velo- und Fussverkehr. Eine Untervariante sieht die Unterbrechung der Kirchfeldstrasse vor. Der Unterbruch für den MIV ist als mögliche flankierende Massnahme für alle Varianten der Umfahrung Emmen Dorf Nord zu verstehen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Ortsdurchfahrten siedlungsverträglich gestalten, Zuverlässiger Betrieb des strassengebundenen ÖV, gute Vernetzung zwischen Kernergänzungsraum und Kernraum, dichtes und sicheres Fuss- und Velonetz, Erhöhung Aufenthaltsqualität, Verbesserung Verkehrssicherheit und Erhöhung des Fuss- und Veloverkehr-Anteils, Entlastung der Siedlungsgebiete vom MIV
Bezug zum Handlungsbedarf	Eher bescheidene Anteile von ÖV und FVV im Modalsplit, laufender Abstimmungsbedarf einerseits zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖV, MIV, FVV) und andererseits zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, zahlreiche Schwachstellen mit Zeitverlust für den ÖV, Verträglichkeitskonflikte und Trennwirkung der Seetalstrasse für den Fuss- und Veloverkehr
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none">▪ GV-1 «Gesamtverkehrskonzepte und -projekte weiterentwickeln und umsetzen»▪ GV-5 «Strassenräume innerorts siedlungsverträglich ausgestalten»▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten»▪ FVV-3 «FVV-Angebote vernetzen und ins Gesamtverkehrssystem einbetten»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none">▪ GV-5.4-4B «Emmen, Seetalstrasse: Abschnitt Emmenbrücke Bahnhof Süd – Reusseggstrasse»

Nutzen

- WK1 Dank der Massnahme wird der Verkehr um das Dorf Emmen geführt. Diese Verkehrsentlastung ist die Voraussetzung für Verbesserungen zugunsten des öffentlichen und des Fuss- und Veloverkehrs. Das ÖV Angebot kann ausgebaut werden, die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr und Fuss- und Veloverkehr wird gefördert.
- WK2 Durch die Massnahme wird die Entwicklung des Dorfzentrums von Emmen ermöglicht. Die Lebensqualität kann markant gesteigert werden und die Trennwirkung wird reduziert.

- WK3 Die Massnahme bringt eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit im Dorfzentrum von Emmen mit sich. Der MIV wird zur optimalen Verkehrstrennung auf die Umfahrung geführt.
- WK4 Durch die Verlagerung des Verkehrs auf die Umfahrung nehmen die gefahrenen Kilometer des MIV marginal zu. Das Dorfzentrum von Emmen wird von Lärm und Luftschadstoffen deutlich entlastet. Die Stausituationen werden sich reduzieren. Die neue Umfahrungsstrasse von Emmen benötigt zusätzliche Flächen für den Strassenraum. Durch die vorgesehene Lage der Umfahrungsstrasse Emmen am Siedlungsrand ist die Zerschneidung der Landflächen klein.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Luzern, vif

Beteiligte Stellen

Gemeinde Emmen

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Streckenanalyse und Projektgliederung (2016-2018)
- Zweckmässigkeitsbeurteilung (2019-2021)

Weitere Planungsschritte:

- Projektierung Ergebnis ZMB

Planungsstand: 1 2 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	2022-2026
Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2027
Finanzierungsplan:	2028
Baubeginn:	2029
Inbetriebnahme:	2031

Reifegrad: 1 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- Keine Information
- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Durch die Umfahrung sind FFF betroffen. Abschätzung/quantitative Angabe zur Flächenbeanspruchung nach Vorliegen ZMB.

Umweltverträglichkeit

In Phase 2 der ZMB wurden umweltpolitische Aspekte einbezogen. Massnahmen (Varianten) welche Umweltschutzgesetze (von Bund und Kanton) nicht erfüllen werden nicht weiterverfolgt.

Kosten

Kosten

40'000'000 Fr. exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 50%

Stand: 02.2021 (ZMB Phase 2)

Finanzierung

Anteil Bund	35%	14'000'000 Fr.
Anteil Kanton	65%	26'000'000 Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	0%	Fr.

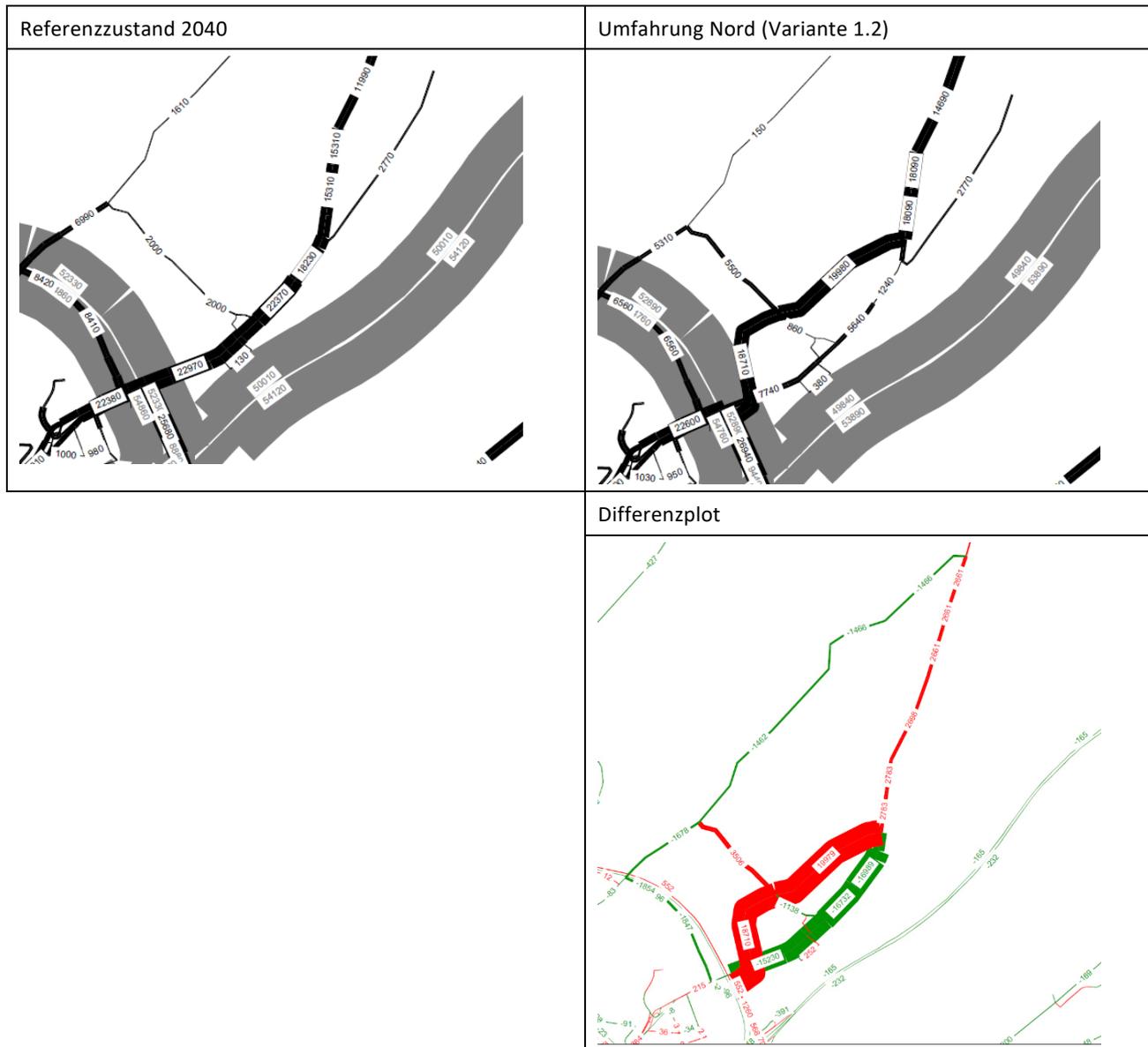
Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Luzern, K16, Umfahrung Emmen Dorf, Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Phase 1, Bericht, 23.01.2020
- Kanton Luzern, K16, Umfahrung Emmen Dorf, Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Phase 2, Arbeitsbericht inkl. Anhang Kostenschätzung, 24.03.2021

Quantitative Angaben

Belastungen MIV, DTV 2040 (aus Bericht ZMB Phase 1)



=> siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen

=> siehe GIS-Daten zur Massnahme (Linie)

Bemerkungen / Hinweise

--

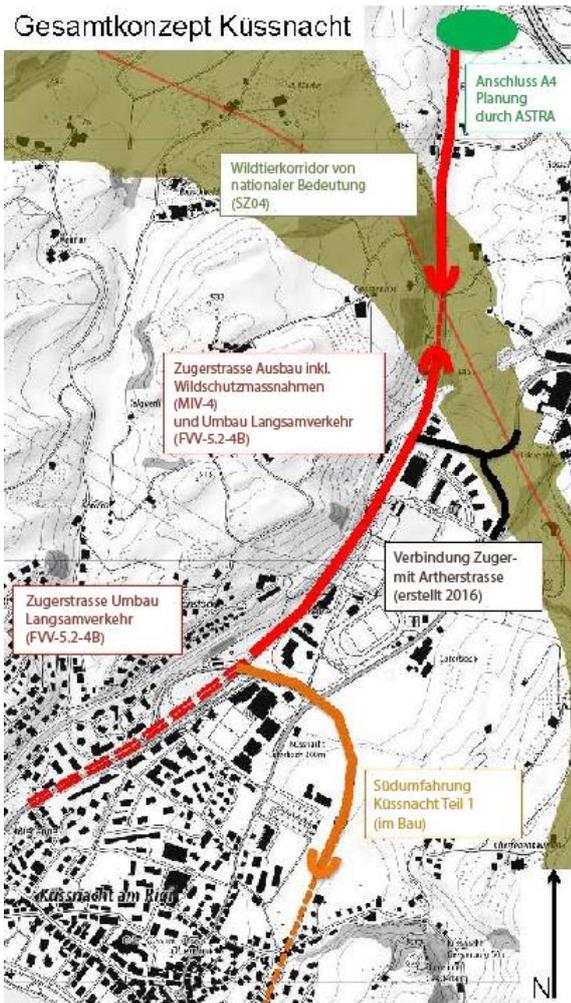
MIV-4 **B-Horizont**

Küssnacht, Ausbau Zugerstrasse Süd

Kategorie: Kapazität Strasse

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: Nr. MIV-7-3A	1061.3.084	B

Gesamtkonzept Küssnacht



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Um langfristig eine ausreichende Leistungsfähigkeit des übergeordneten Verkehrssystems im Raum Küssnacht zu gewährleisten, ist die Zugerstrasse Süd zwischen dem Autobahnanschluss Küssnacht und der Verzweigung Luterbach auszubauen. Unabhängig vom Ausbau ist für den Langsamverkehr aus Sicherheitsgründen eine physische Trennung des motorisierten Verkehrs notwendig. Die verkehrstechnischen Untersuchungen haben als Bestvariante die Realisierung einer abgetrennten Rad-/Gehwegführung ergeben (Massnahme LV-1.2b, ARE-Code 1061.3.094).

Ziel: Erhöhung der Leistungsfähigkeit als Zubringer zur Autobahn A4 in Richtung Luzern und Zug/Zürich, dadurch Entlastung der Ortsdurchfahrten Merlischachen und Meggen. Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs auf der Achse nach Küssnacht - Rotkreuz. Erstellen eines sicheren Wildtierkorridors. Sanierung des Unfallschwerpunkts Knoten Fännstrasse. Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.

Beschrieb der Massnahme

Der Umbau der Zugerstrasse zwischen dem Autobahnanschluss Küssnacht und der Verzweigung Luterbach ist auf die angrenzenden Projekte Südumfahrung, Ausbau Anschluss A4 Küssnacht abgestimmt. Die Südumfahrung Küssnacht Abschnitt 1 wird 2020 eröffnet. Die Verbindung nach Immensee ist bereits erstellt. Das gesamte Verkehrssystem ist darauf ausgerichtet, dass der Individualverkehr direkt auf das übergeordnete Strassennetz (Autobahn A4) geleitet wird, und somit die Siedlungsgebiete entlastet. Parallel dazu wird für den Langsamverkehr ein Netz erstellt. Die geplanten Massnahmen verbessern den Verkehrsfluss für den öffentlichen Busverkehr, den Langsamverkehr sowie den Individualverkehr. Das Projekt ist auf diverse Umweltmassnahmen (neue Wildtierüberführung, Hochwasserschutz, usw.) abgestimmt. Mit dem Projekt wird der Unfallschwerpunkt Abzweigung Fännstrasse entschärft.

Machbarkeit

Im Vorprojekt nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Die Zugerstrasse ist der wichtige Autobahnzubringer von den Luzerner Seegemeinden beidseits des Küssnacherseebeckens (Vierwaldstättersee). Mit der Umfahrung Küssnacht 1 sowie der Massnahme Umfahrung Küssnacht 2 und dem bereits alten Umfahrungstunnel Bär, können alle Nachbargemeinden an die Autobahn A4 angeschlossen werden, ohne das Siedlungsgebiet von Küssnacht massgeblich zu belasten.
Bezug zum Handlungsbedarf	Hohe Auslastung des Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassennetzes
Bezug zu den Teilstrategien	▪ MIV-1 «Hochleistungsstrassennetz und Schnittstellen funktionsfähig erhalten»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ FVV-Massnahmen aus der Zugerstrasse (FVV-5.2-4B) ▪ Sanierung Kreisel / Anschluss A4 Küssnacht (ASTRA Projekt)

Nutzen

- WK1 Dank dieser Massnahmen kann das Gesamtverkehrssystem in Küssnacht verbessert werden. Dabei kommt es zusammen mit der Massnahme FVV 1-2b auch zu einer grundlegenden Verbesserung für den Langsamverkehr. Der Langsamverkehr wird separat neben der hochbelasteten Zugerstrasse geführt. Mit dem Ausbau der Strasse erhält der ÖV eine wesentliche Fahrplanstabilität, indem er nicht mehr im Stau steht und somit wesentlich an Attraktivität gewinnt.
- WK2 Da die Zugerstrasse bereits heute topographisch sowie auch durch ihre rückwärtige Lage nicht im Siedlungsgefüge wahrgenommen wird, muss und kann die Strasse nicht noch eine zusätzliche Aufwertung erfahren.
- WK3 Durch die separate Führung des Langsamverkehrs entlang der hochbelasteten Zugerstrasse, wird die Verkehrssicherheit für die schwächsten Verkehrsteilnehmer erhöht.

WK4 Mit dem der geplanten Wildtierüberführung werden streckenweise auch die Emissionen verringert sowie der Naturraum aufgewertet. Mit dem Neubauprojekt wird das heute unbehandelte Strassenabwasser gefasst und via SABA gereinigt dem Vorfluter abgegeben.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Schwyz, Tiefbauamt

Beteiligte Stellen

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Vorprojekt (2011)

Weitere Planungsschritte:

- Projektierung

Planungsstand: 1 2 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung: 2020

Plangenehmigung/ Baubewilligung:

Finanzierungsplan:

Baubeginn: 2028

Inbetriebnahme: 2035

Reifegrad: 1 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- Keine Information
- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

--

Umweltverträglichkeit

--

Kosten

Kosten

40'000'000 Franken exkl. MWSt. (exkl. Landerwerb)

Genauigkeit: +/-20%

Stand: 12.2011

Finanzierung

Anteil Bund 35% Fr.

Anteil Kanton % Fr.

Anteil Region % Fr.

Anteil Gemeinde(n) % Fr.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Schwyz, Vorprojekt Zugerstrasse Süd, 2011
-

Quantitative Angaben

- Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der Achse/Knoten, mit Massnahme: 30'000
 - Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf der Achse/Knoten, ohne Massnahme: 30'000
-

Bemerkungen / Hinweise

--

MIV-5 **C-Horizont**

Küssnacht, Südumfahrung Küssnacht, Verkehrsberuhigung und FlaMa Grepperstrasse Räbmatt-Breitfeld

Kategorie: Kapazität Strasse

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation:	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Generation:	1061.2.074	-
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: Nr. MIV-7-3A	1061.3.084	C



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Der motorisierte Individualverkehr von den Seegemeinden in Richtung Agglomerationszentrum Luzern und via A4 Richtung Luzern Nord und Zug/Zürich hat in den letzten Jahren zugenommen. Auf der Kantonsstrasse zwischen Küssnacht und Greppen werden bereits heute täglich 11'500, im Zentrum Küssnacht 18'000 und Richtung A4 sogar über 22'000 Fahrzeuge gezählt. Zu den Hauptverkehrszeiten fährt man auf den Strassen, welche den Hauptplatz bedienen, oft im Schritttempo. Die Busse können deshalb den Fahrplan nicht einhalten, sodass die Passagiere ihre Anschlüsse verpassen. Für den Veloverkehr ist es gefährlich und für die zu Fuss gehenden ist das hohe Verkehrsaufkommen unangenehm.

Die Luzerner Seegemeinden sind attraktive Wohngebiete. Die Siedlungen und damit auch der Verkehr werden auch in Zukunft weiterwachsen und die belastete Verkehrssituation im Zentrum von Küssnacht sich weiter verschärfen. Küssnacht ist gemäss Zukunftsbild 2040 eine Stützpunktgemeinde mit wichtigen zentralen öffentlichen und privaten Einrichtungen. Um die Aufenthaltsqualität für Bevölkerung, Arbeiten, Einkaufen und Tourismus zu verbessern, soll das Zentrum sowie die Grepperstrasse mittels einer verlängerten Umfahrungsstrasse vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Mit flankierenden Massnahmen soll das Zentrum von Küssnacht sowie die Grepperstrasse verkehrsberuhigt und aufgewertet werden.

Die regierungsrätliche Raumentwicklungsdelegation des Kantons Schwyz steht hinter dem Projekt und hält fest, dass die gesamtheitliche Wirkung der Umfahrung Küssnacht Abschnitt 2 im gesamten Verkehrssystem Küssnacht notwendig ist. Der Abschnitt 2 der Umfahrung ist deshalb im Richtplan verankert und fand Aufnahme ins kantonale Strassenbauprogramm.

Ziel: Mit der Realisierung des Abschnitts 2 der Südumfahrung sollen die Wohngebiete entlang der Grepperstrasse vom Durchgangsverkehr entlastet und die Lärmbelastung minimiert werden. Dadurch kann die Wohnqualität sowie die Verkehrssituation (Zufahrten) wesentlich verbessert werden. Auf der Grepperstrasse steigert sich die Verkehrs- und Aufenthaltsqualität hauptsächlich für die Velofahrenden und die zu Fuss gehenden. Gefährliche Schulwegquerungen werden gefahrloser. Die allgemeine Verkehrssicherheit im Südosten von Küssnacht wird massiv erhöht. Mit der Umfahrungsstrasse können die Luzerner Seegemeinden Weggis, Vitznau und Greppen einfacher und schneller erreicht werden.

Beschrieb der Massnahme

Der Bereich Rämatt-Breitfeld der Südumfahrung Küssnacht Abschnitt 2 schliesst im Bereich Rämatt mit einem Kreisel an das Trasse des Abschnitts 1 an. Nach einer kurzen, offen geführten Anschlussstrecke im Bereich der Rämatt verläuft die geplante Umfahungstrasse im rund 1100m langen Tunnel Pfaffenhaut. Der Tunnel steigt mit einer konstanten Steigung von 2.4% vom Portal Rämatt bis zum Hochpunkt kurz vor dem Portal Breitfeld an. Im Anschlussbereich Breitfeld wird der Abschnitt 2 mittels eines T-Knotens an die bestehende Grepperstrasse angebunden.

Umsetzung Lärmschutzverordnung und siedlungsverträglicher Strassenraum an der Grepperstrasse infolge der Südumfahrung Küssnacht Abschnitt 2. Erhöhung der Verkehrssicherheit, insb. für den LV, durch die Verkehrsverdrängung auf die Umfahungstrasse der Südumfahrung Küssnacht.

Machbarkeit

Die Südumfahrung Küssnacht Abschnitt 2 wird als zweispurige, im Gegenverkehr befahrene Hauptverkehrsstrasse ausgebaut. Der rund 1100 m lange Tunnel Pfaffenhaut wird bergmännisch gebaut. Der Tunnel ist zweischalig und besitzt ausser der Ausbruchsicherung eine druckhaltende Vollabdichtung und eine bewehrte Innenschale. Damit kann der wechselhaften Geologie mit Schotterkomplex und Seeablagerungen Rechnung getragen werden.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Die Grepperstrasse ist aktuell die wichtigste Zubringerstrasse zu den Luzerner Seege- meinden. Mit der Eröffnung der Umfahung Küssnacht 1 kann zwar das Zentrum von Küssnacht umfahren werden, doch die dicht besiedelten Gebiete der Grepperstrasse, wo ebenfalls hohe Verkehrsbelastungen auftreten, können erst mit der Umfahung Küssnacht 2 massgeblich entlastet werden.
Bezug zum Handlungsbedarf	Hohe Auslastung des Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassennetzes
Bezug zu den Teilstrategien	▪ MIV-1 «Hochleistungsstrassennetz und Schnittstellen funktionsfähig erhalten»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ FVV-Massnahmen auf der Zugerstrasse (FVV-5.2-4B) ▪ Sanierung Kreisel / Anschluss A4 Küssnacht (ASTRA Projekt)

Nutzen

WK1	Dank dieser Massnahmen kann das Gesamtverkehrssystem in Küssnacht verbessert werden. Dabei kommt es auf der vom MIV entlasteten Grepperstrasse (- 2/3 Verkehr resp. 11'000 Fahrzeuge) zu einer grundlegenden Verbes- serung für den Langsamverkehr und die Fahrplanstabilität des ÖV kann massgeblich erhöht werden
WK2	Das dicht besiedelten Gebiet entlang der Grepperstrasse kann eindeutig vom MIV entlastet werden. Die Trenn- wirkung der Strassen entfällt und Freiräume werden attraktiver.
WK3	Da der massgebliche Durchgangverkehr entfällt, werden die Strassenquerungen für die Fussgänger sicherer und durch eine mögliche Temporeduktion steigert sich auch die Verkehrssicherheit.
WK4	Die Emissionen (Lärm, Abgase, unbehandeltes Strassenwasser) an der Grepperstrasse werden massgeblich ge- ringer.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Schwyz, Tiefbauamt

Beteiligte Stellen

Realisierung

<p>Planungsstand</p> <p>Bisherige Planungsschritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Machbarkeit und Auswahlverfahren <p>Weitere Planungsschritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kantonaler Nutzungsplan <p>Planungsstand: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3</p>	<p>Bau- und Finanzreife</p> <p>Projektierung: 2020</p> <p>Plangenehmigung/ Baubewilligung:</p> <p>Finanzierungsplan:</p> <p>Baubeginn: ab 2031</p> <p>Inbetriebnahme: 2035</p> <p>Reifegrad: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2</p>
--	--

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

<p>Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)</p> <p><input type="checkbox"/> Keine Information</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)</p>	<p>Flächenbeanspruchung</p> <p>--</p>
---	--

Umweltverträglichkeit

--

Kosten

<p>Kosten</p> <p>151'680'000 Franken exkl. MWSt.</p> <p>Genauigkeit: +/-20%</p> <p>Stand: 2016</p>	<p>Finanzierung</p> <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td style="text-align: right;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde(n)</td> <td style="text-align: right;">58.9%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Region	%	Fr.	Anteil Gemeinde(n)	58.9%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.											
Anteil Kanton	%	Fr.											
Anteil Region	%	Fr.											
Anteil Gemeinde(n)	58.9%	Fr.											

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

- Strassenbauprogramm Kt. SZ 2020 – 2034 (Aktualisierung 2019)

Quantitative Angaben

- Auf der Grepperstrasse Nord beträgt der DTV (2018) 15'000 Fz/Tag.
- Auf der Grepperstrasse Süd beträgt der DTV (2018) 11'000 Fz/Tag (dies ist das Potenzial der Umfahrung)

Bemerkungen / Hinweise

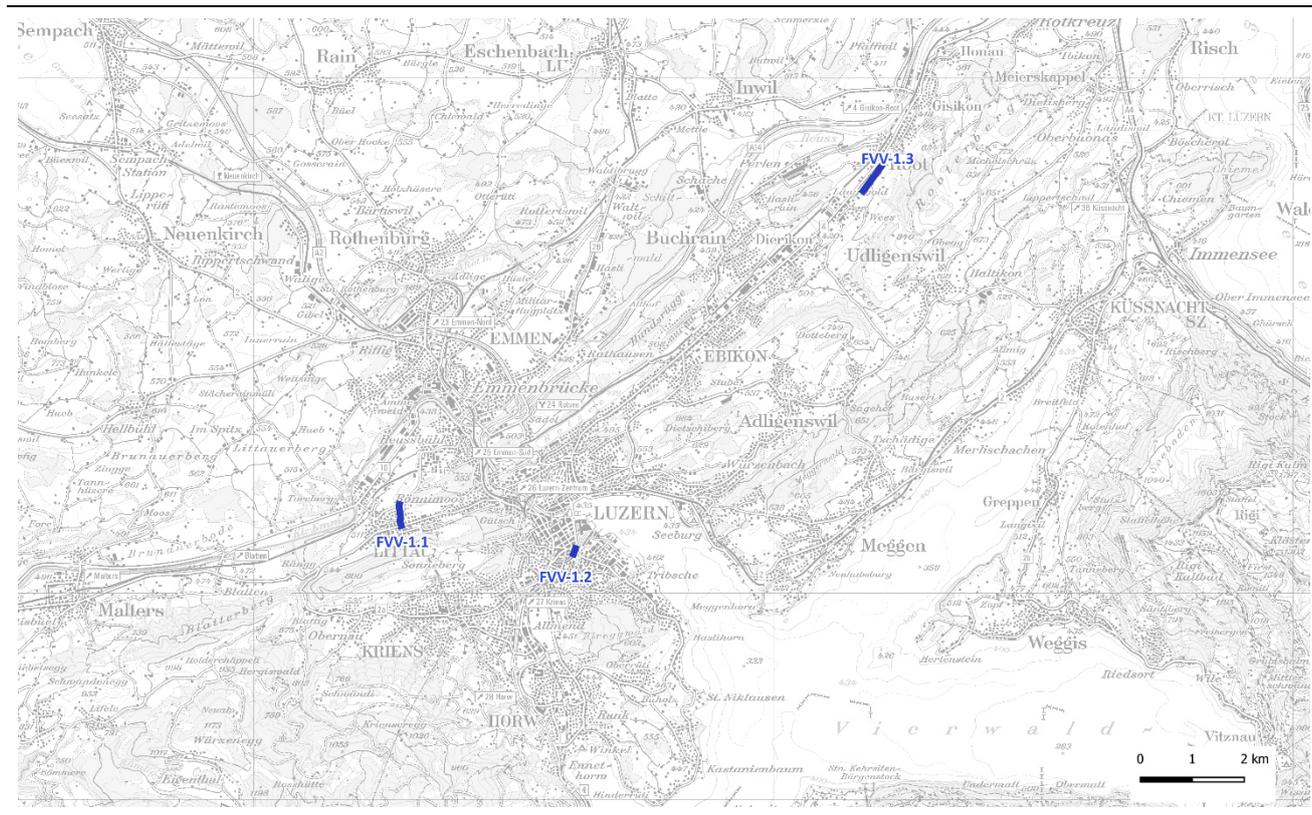
Ein erstes Projekt Südumfahrung Abschnitt 2 wurde an der Urne abgelehnt. Das überarbeite und jetzt vorliegende Projekt wird von der Bevölkerung getragen. Mit 63 Prozent Ja-Stimmen befürworteten die Küssnachter im Mai 2017 den 116,5 Millionen Franken schweren Verpflichtungskredit für den zweiten Teil der Südumfahrung.

7. Fuss- und Veloverkehr

FVV-1 **Vor 2024**

Optimierung Netzelemente, Eigene Leistung

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP (teilweise)	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: LV-1.3g-3B	1061.3.106	B



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung

Schwachstellen beim Fuss- und Veloverkehr betreffen einerseits bestehende Strassenabschnitte mit hohen MIV-Belastungen. Andererseits weisen die bestehenden Fuss- und Veloverkehrsnetze noch verschiedene Lücken auf. Diese Lücken sind teilweise durch Verkehrsknoten mit hoher MIV-Belastung oder durch topografische Hindernisse unterbrochen und haben vielfach unattraktive Querungen. Lücken sind auch bei der Zugänglichkeit der Naherholungsgebiete festzustellen.

Ziel ist es, in der Agglomeration Luzern dem Fuss- und Veloverkehr ein dichtes und sicheres Netz zur Verfügung zu stellen.

Massnahme

Siehe Teilmassnahmen unten.

Zweckmässigkeit	
Bezug zum Zukunftsbild	Dichtes und sicheres Fuss- und Velonetz, Abstimmung des Gesamtverkehrs, Verbesserung Verkehrssicherheit und Erhöhung des Fuss- und Veloverkehr-Anteils, Erhöhung Aufenthaltsqualität
Bezug zum Handlungsbedarf	Eher bescheidenen FVV-Anteil am Gesamtverkehr Zentrale infrastrukturelle Schwachstellen im Bereich des FVV und Strassenraum
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ GV-1 «Gesamtverkehrskonzepte und -projekte weiterentwickeln und umsetzen» ▪ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern» ▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ FVV-3.25-4A «Root, Rontaler Dorf Veloroute (Abschnitt Root)»

Teilmassnahmen				
Nr. AP 4G	Nr. AP 1-3 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
Optimierung bestehender Netzelemente				
FVV-1.1	1061.3.106	<p>Luzern (Ortsteil Littau), Flurstrasse</p> <p>Aufgrund dringender Werkleitungsbauten und der Realisierung einer Fernwärmeleitung musste die Sanierung der Flurstrasse bereits 2019 gestartet werden. Aufgrund der bestehenden Strassenbreite sind beidseitige Radstreifen nicht möglich. Jedoch kann in Kombination mit einer Temporeduktion auf T-30 eine Kernfahrbahn mit einseitigem Radstreifen bergwärts realisiert werden.</p> <p><i>Jahr Baubeginn: 2019 (=> Eigene Leistung, da Baubeginn vor 2024)</i></p>	Stadt Luzern	<p>5'000'000</p> <p>Stand: 04.2019 Genauigkeit: +/-40%</p>
FVV-1.2	-	<p>Luzern, Velo- und Fussweg Rösslimatte</p> <p>Von der Fruttstrasse her kann die Strecke unter der Langensandbrücke hindurch bis zum sehr schmalen Privatweg auf dem Areal der SUVA gut befahren werden. Durch einen Ausbau des privaten Wegs auf dem Areal der SUVA könnte die Verbindung wesentlich komfortabler gestaltet werden. Die Konflikte mit Fussgängerinnen und Fussgängern könnten minimiert werden.</p> <p><i>Jahr Baubeginn: 2022 (=> Eigene Leistung, da Baubeginn vor 2024)</i></p>	Stadt Luzern	<p>200'000</p> <p>Stand: 04.2019 Genauigkeit: +/-30%</p>

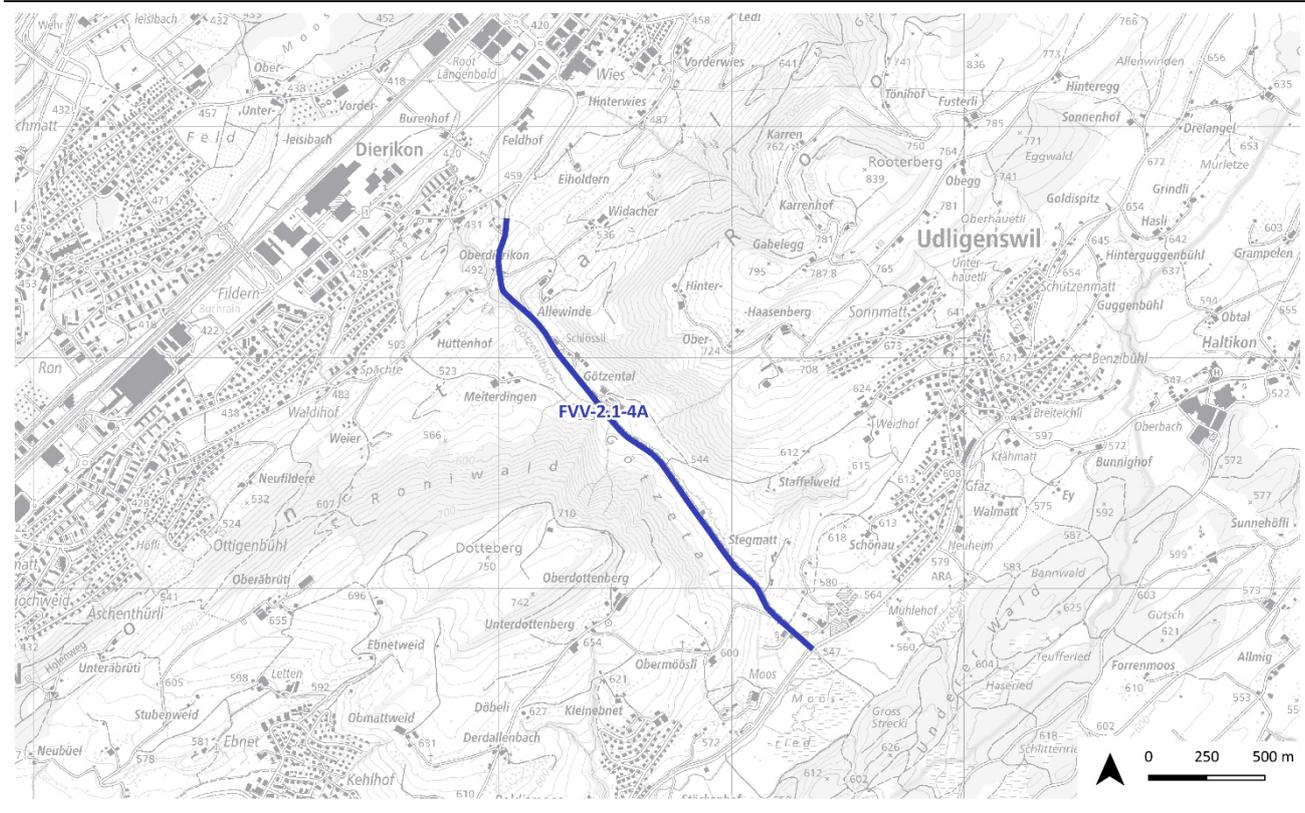
FVV-1.3	-	Root, Rontaler Dorf Veloroute (Abschnitt Root, Oberfeldstrasse)	Gemeinde Root	120'000 Stand: 11.2020 Genauigkeit: +/-30%
<p>Der Veloverkehr spielt heute im Rontal eine untergeordnete Rolle. Das Velonetz weist noch verschiedene Lücken auf. Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) LuzernOst sieht als Massnahme vor, am südlichen Hangfuss des Rontals eine durchgehende Veloverbindung zu realisieren.</p>				
<p>Die Gemeinde optimiert den Teilabschnitt Oberfeldstrasse (Götzentelstrasse – Wiesstrasse) ab 2022 als Eigenleistung koordiniert mit der Sanierung der Oberfeldstrasse.</p>				
<p>Der Teilabschnitt Oberfeldstrasse (gemeinsamer Rad-/Fussweg) wird zudem 2021 erstellt.</p>				
<p>Jahr Baubeginn: ab 2021 (=> Eigene Leistung, da Baubeginn vor 2024)</p>				
				5'320'000

FVV-2.1 **A-Horizont**

K17b: Dierikon/Udligenswil, Einmündung Rigistrasse (exkl.) – Einmündung K 30, Götzenthalstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage

Kategorie: Langsamverkehr

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input checked="" type="checkbox"/> 1. Generation M 7.3 b	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Generation: Nr. LV-1.1k	1061.2.087	B
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: Nr. LV-1.1c-3A	1061.3.088	B



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die K 17b Götzenthalstrasse ist die Verbindungsstrasse zwischen dem Rontal und dem Würzenbachtal. Sie bindet die Gemeinden Adligenswil, Udligenswil und zum Teil auch Meggen über die Anschlüsse Buchrain und Gisikon/Root an die Autobahn A14 an. Die Götzenthalstrasse weist im Mittel eine Strassenbreite von nur 5.50 m auf. Nebst der zu schmalen Fahrbahn sind in annähernd allen Kurven die minimalen Radien gemäss VSS Norm 640 100a nicht eingehalten. In den Kurven, welche zum Hang hin gekrümmt sind kommt hinzu, dass die Anhaltesichtweiten gemäss VSS Norm 640 090b nicht gewährleistet sind. Bei einigen Einmündungen in die Kantonsstrasse K 17b sind die Knotensichtweiten nicht, oder nur knapp, eingehalten.

Die Belastung beträgt rund 5'500 Fahrzeuge pro Tag (2017) mit einem Anteil an schweren Fahrzeugen von 4 %. Es fehlen Anlagen für den Fuss- und Veloverkehr. Auf dem gesamten Abschnitt der K17b Götzenthalstrasse verkehrt die Buslinie Nr. 29. Die Linie verkehrt auf der Strecke Root, D4 Bahnhof – Udligenswil – Küssnacht – Meggen.

Der Zustand der Strasse, vor allem auch der Randbereiche aufgrund der zu schmalen Strasse, ist schlecht und bedingt laufende Sanierungsmassnahmen. Diese sind aber wegen der ungenügenden Strassenbreite nicht nachhaltig.

Beschrieb der Massnahme

Im Bauprogramm 2019-2022 für die Kantonsstrassen ist die K 17b Götzentalsstrasse als mittelfristige Massnahme (Topf B, Massnahme Nr. 136) enthalten. Der Ausbau umfasst eine Verbreiterung des Strassenquerschnitts, die Anordnung eines einseitigen, durch einen Grünstreifen abgetrennten Rad-/Gehwegs im Zweirichtungsverkehr und die Optimierung der horizontalen und vertikalen Linienführung. Die Länge des Ausbaus beträgt rund 2.20 km. Somit handelt es sich um einen Ausbau und nicht um die Sanierung der K 17b Götzentalsstrasse, bei der die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer verbessert wird.

Machbarkeit

Es liegt eine Vorstudie mit einer Schätzung der Investitionskosten (+/- 30%) vor. Auf Stufe Vorprojekt werden die Massnahmen weiter konkretisiert.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Durchgehendes und sicheres Fuss- und Velonetz, Abstimmung des Gesamtverkehrs, Erhöhung Aufenthaltsqualität, Verbesserung Verkehrssicherheit und Erhöhung des Fuss- und Veloverkehr-Anteils
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none">▪ Eher bescheidene Anteile von ÖV und FVV im Modalsplit▪ Zentrale infrastrukturelle Schwachstellen im Bereich des FVV
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none">▪ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern»▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken»
Bezug zu anderen Massnahmen -- (fachlich / zeitlich)	--

Nutzen

WK1	Dank der Massnahme kann der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr verbessert werden. Dadurch werden die Zuverlässigkeit und die Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr verbessert.
WK2	Die Standortattraktivität des Götzentals wird durch den Bau des durchgehenden Rad-/ Gehwegs aufgewertet.
WK3	Die Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs bringt eine Verbesserung der Verkehrssicherheit mit sich. Durch die Neugestaltung der Strassenanlagen mit Gewährung der Normen der VSS wird die objektive und die subjektive Verkehrssicherheit verbessert
WK4	Die Belastung der Gebiete entlang der Massnahme bleibt. Durch die geplanten Massnahmen für den Langsamverkehr wird eine Änderung des Modalsplit angestrebt, welcher zu einer Entlastung bezüglich Lärm- und Luftemissionen in den angrenzenden Gebieten (Reduktion Schleichverkehr) führt. Durch die Anpassung des geometrischen Normalprofils kann der Schwerverkehr ohne grosse Temporeduktion und Ausweichmanöver kreuzen, was wiederum zu einer Reduktion Lärm und Luftemissionen führt.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Luzern, vif

Beteiligte Stellen

Gemeinde Dierikon und Gemeinde Udligenswil

Realisierung			
Planungsstand		Bau- und Finanzreife	
Bisherige Planungsschritte:		Projektierung:	2021
▪ Vorstudie	2014	Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2024
Weitere Planungsschritte:		Finanzierungsplan:	2025
▪ Vorprojekt	2021	Baubeginn:	2026
▪ Bauprojekt und Projektbewilligung	2024	Inbetriebnahme:	2028
▪ Baubeginn	2026	Reifegrad: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	
Planungsstand: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3			

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit	
Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)	Flächenbeanspruchung
<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen
Umweltverträglichkeit	
▪ Flachmoor FM Nr. 1240:	Das Flachmoor wird durch den geplanten Ausbau nicht tangiert.
▪ Biotop IBN LU 524, Moosweiher (Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung):	Die Linienführung der K 17b im Bereich des Moosweihers wird in der weiteren Planung (Vorprojekt) so optimiert, dass das Biotop nicht tangiert wird.
▪ Kapelle Unserer Lieben Frau (Bereich Schlössli):	Die Kapelle aus dem Jahr 1662 ist im kantonalen Denkmalverzeichnis und Bauinventar als schützenswert eingetragen. Die Kapelle wird durch den Ausbau der K 17b, Götzentalsstrasse nicht tangiert. Durch den Bau des Rad-/Gehwegs rückt die Strasse weiter von Kapelle weg.

Kosten			
Kosten	Finanzierung		
11'000'000 Franken exkl. MWSt.	Anteil Bund	35%	Fr. 3'850'000
Genauigkeit: +/- 30%	Anteil Kanton	65%	Fr. 7'150'000
Stand: 06.2014	Anteil Region	0%	Fr.
	Anteil Gemeinde(n)	0%	Fr.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Luzern, K 17b Götzentalsstrasse, Vorstudie, 06.06.2014
-

Quantitative Angaben

Voraussichtlicher DTV 2040 (gemäss Referenzzustand 2040 des Gesamtverkehrsmodells Luzern 2017 - 2040):

- Götzentalsstrasse: 7'700 Fz.

Aktuelle ÖV-Frequenzen (2020):

- Ganzer Tag: 26 Kurse (beide Richtungen) (zwischen 06.00 – 18.00 Uhr stündlich in jede Richtung)

Die Länge des Ausbaus beträgt rund 2.20 km

Bemerkungen / Hinweise

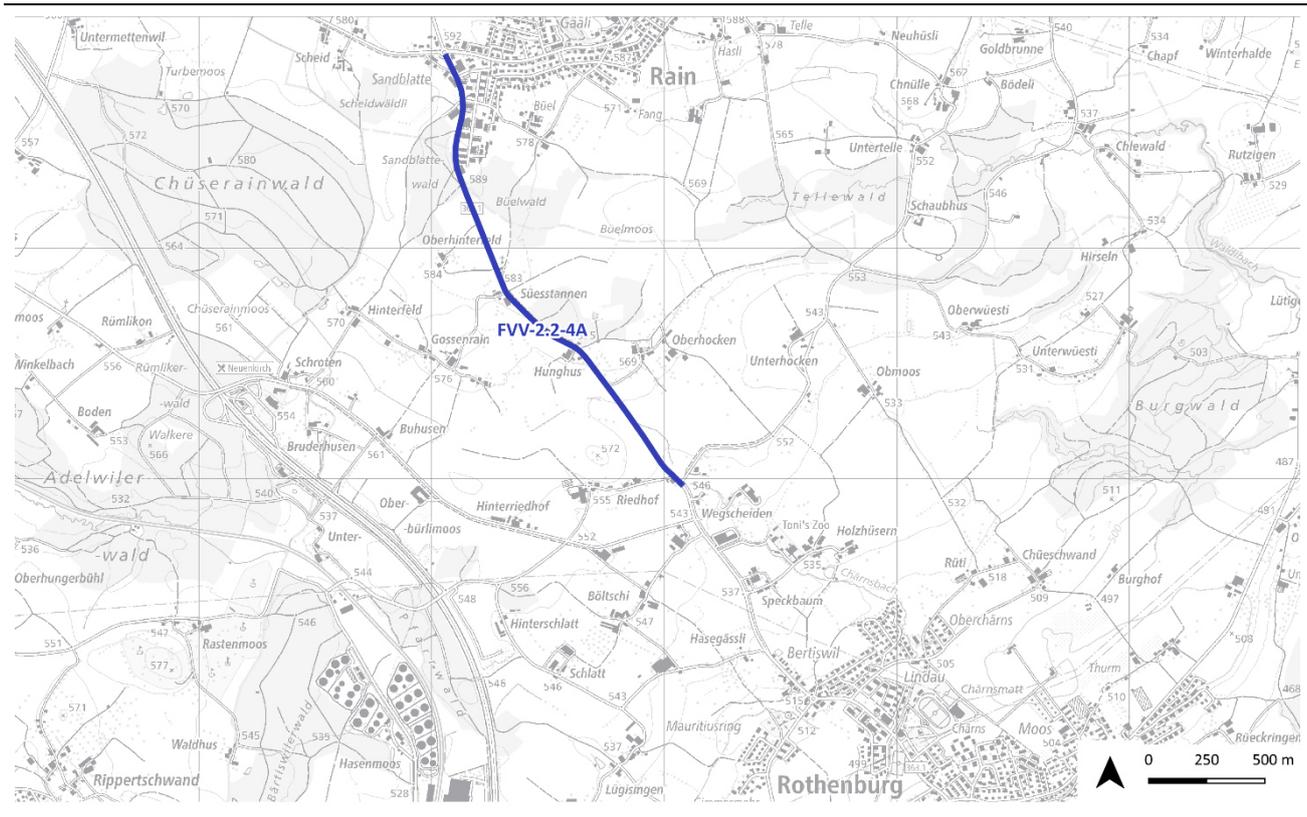
Gemäss heutiger Vorstudie wird das Biotop um etwa 2 m tangiert. Im Rahmen der VP-Erarbeitung kann die Linienführung so angepasst werden, dass dieses nicht mehr tangiert wird (zumindest im Endzustand).

FVV-2.2 **A-Horizont**

K15: Rothenburg, Wegscheiden – Rain, Erstellen Radverkehrsanlage

Kategorie: Langsamverkehr

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm	ARE-Code	Priorität in früheren Agglomerationsprogrammen
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: Nr. LV-1.1f-3B	1061.3.091	B



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Zwischen Wegscheiden und Sandblatten und Grenze Hildisrieden, wo vielfach Schüler verkehren, sind keine Anlagen für Radfahrer vorhanden.

Die Kantonsstrasse weist eine ungenügende Strassenbreite auf. Nebst der zu schmalen Fahrbahn sind in annähernd allen Kurven die minimalen Radien gemäss VSS Norm 640 100a nicht eingehalten. In den Kurven sind die Anhaltesichtweiten gemäss VSS Norm 640 090b teilweise auch nicht gewährleistet. Bei einigen Einmündungen in die Kantonsstrasse sind die Knotensichtweiten nicht, oder nur knapp, eingehalten.

Auf dem gesamten Abschnitt verkehren die Busse Luzern – Beromünster.

Beschrieb der Massnahme

Es soll ein 3 km langer Rad- und Gehweg im Zweirichtungsverkehr erstellt werden. Er wird mittels eines Grünstreifens von der Fahrbahn getrennt. Zudem hat die Strassenbreite den Normen der VVS zu entsprechen.

BP Nr. 120

Machbarkeit

Bestandteil des Radroutenkonzepts. Wird im Rahmen des Vorprojekts nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Dichtes und sicheres FVV-Netz im Kernraum
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none">▪ Eher bescheidene FVV-Anteile am Gesamtverkehr▪ Zentrale infrastrukturelle Schwachstellen im Bereich des FVV
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none">▪ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern»▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken»
Bezug zu anderen Massnahmen -- (fachlich / zeitlich)	--

Nutzen

- WK1 Mit der Massnahme wird das Netz für dem FVV optimiert.
- WK2 Der Strassenraum als wichtiger Freiraum im Siedlungsgebiet kann aufgewertet werden.
- WK3 Mit den Massnahmen wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht insbesondere für den Langsamverkehr sowohl die objektive wie die subjektive Verkehrssicherheit verbessert.
- WK4 Durch die Massnahmen wird die Verlagerung auf den Langsamverkehr gefördert

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Gemeinde Rothenburg

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife	
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung:	2021 – 2024
▪ Bauprogramm	Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2025
	Finanzierungsplan:	2025
Weitere Planungsschritte:	Baubeginn:	2026
▪ Vorprojekt (siehe zudem Terminplanung)	Inbetriebnahme:	2028
Planungsstand: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Reifegrad: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- Keine Information
- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

9'000'000 Franken exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/- 50%
Stand: 12.2018

Finanzierung

Anteil Bund	35%	Fr. 3'150'000
Anteil Kanton	65%	Fr. 5'850'000
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kantonales Bauprogramm, Nr. 120

Weitere Grundlagen:

- Radroutenkonzept

Quantitative Angaben

Die DTV-Belastungen des Ist-Zustand 2017 und Prognosezustand 2040 (mit Bypass Luzern und Durchgangsbahnhof gemäss Gesamtverkehrsmodell Luzern) betragen:

- Rothenburg, Wegscheiden – Rain: 6'500 Mfz/Tag (2017), 6'700 Mfz/Tag (2040)

Bemerkungen / Hinweise

--

FVV-2.3

A-Horizont

Luzern, Reduktion der Trennwirkung des Gleiskörpers für den Fuss- und Radverkehr

Kategorie: Langsamverkehr

- Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm
- 1. Generation
- 2. Generation
- 3. Generation: Nr. LV-2.2k-3B

ARE-Code
 -
 -
 1061.3.131

Priorität in früheren Agglomerationsprogrammen
 -
 -
 B



Velopassage Bahnhof, nach Inbetriebnahme DBL (Konzept)



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Der Nutzungsdruck auf den Bereich rund um den Bahnhof Luzern wird durch die geplanten Entwicklungen (ESP Bahnhof, Ausbau Rösslimatt) verstärkt. Die bestehenden Bahnhoferschliessungen und -querungen können diese Zunahme nicht bewältigen. Es braucht zusätzliche oder verbesserte Zugänge für den Fuss- und den Radverkehr, um den Gleiskörper zu queren. In Ergänzung zur bereits realisierten provisorischen Veloabstellanlage im Posttunnel kann eine Verbesserung der Erschliessung mit einer Fuss- und Velorampe zur hinteren Personenunterführung realisiert werden. Mit den weiteren Planungen zum DBL sind darüber hinaus auch die Zugänge für den Fuss- und den Veloverkehr zu berücksichtigen. Die hier vorgeschlagene Massnahme ist mit dem DBL kompatibel.

Der derzeitige Planungsstand zum DBL sieht vor, dass die Veloverbindung, bzw. aktuell genutzte Velostation im ehemaligen Posttunnel dereinst nur noch als Fussgängerunterführung genutzt werden kann. Folgende Zustände vor und mit dem DBL beeinflussen den Fuss- und Veloverkehr im Bereich des Gleisfeldes:

1. Benützung des Posttunnels als Velostation. Gemeinsamer Abgang Fuss- und Veloverkehr mittels Schieberampe) (Stand 2020)
2. Verbesserter Zugang zum Posttunnel mit Rampe (M17.8 aus AP LU 1G)
3. Anpassungen der Fussverkehrsanlagen (Treppen, Lift, Tunnelbreiten) und Nutzung der Unterführung als Velostation und Personenunterführung bis zum Baubeginn DBL. (vorliegende Massnahme)
4. Nach Baubeginn DBL ausschliessliche Nutzung durch Fussverkehr, Anpassungen der Rampen/Treppenanlagen.
5. Zusätzliche Querungslösung für den Velo- und Fussverkehr im Zusammenhang mit dem DBL und der Arealentwicklung Rösslimatte. (offen)

Massnahme

Die zusätzlich notwendigen Ausbauten für den Fussverkehr zur Sicherstellung einer gemeinsamen Nutzung als Personenunterführung und Velozufahrt zur erweiterten Velostation im Posttunnel beinhalten Ausbauten- und Neubauten der Treppen- und Liftanlagen Habsburgerstrasse/Zentralstrasse und eine Verbreiterung der Unterquerung Zentralstrasse, damit die 400 bestehenden und rund 400 zusätzlichen Veloparkplätze attraktiv und sicher erreicht werden können.

Machbarkeit

Ausgereifte Machbarkeitsstudie als Grundlage für den Antrag Projektierungskredit sowie für die Abstimmung vom 20.10.2019 vorliegend. Die Stadtluzerner Stimmbevölkerung haben dem Projektierungskredit zugestimmt.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	▪ Verbesserung Durchlässigkeit im Kernraum, Vorinvestition in die Infrastrukturen DBL
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ eher bescheidene Anteile von FVV am Gesamtverkehr, zentrale infrastrukturelle Schwachstellen im Bereich des FVV, Netzlücke im Velonetz aufgrund Trennwirkungen von anderen Verkehrsachsen wie Bahnlinien.
Bezug zu den Teilstrategien	▪ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern» ▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ S-4.1 «Luzern, ESP Bahnhof inkl. Gleisfeld und Rösslimatt» ▪ ÖV-1.1 «Durchgangsbahnhof Luzern inkl. Zufahrten Heimbach und Ebikon»

Nutzen

- WK1 Direkte, attraktive und sichere Zugänge zum Bahnhof und Erhöhung der Durchlässigkeit des Gleisfeldes für den Fuss- und Veloverkehr.
- WK2 Verbesserung der FVV-Infrastrukturen unterstützt die Entwicklung im ESP Bahnhof.
- WK3 Durch zukunftsgerichtete Dimensionierung und neue Zugänge wird die Verkehrssicherheit erhöht.
- WK4 Die Massnahme dient ausschliesslich der Förderung der flächeneffizienten und emissionsarmen Verkehrsmittel.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Stadt Luzern (Tiefbauamt)	SBB

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung: 2020
▪ Machbarkeitsstudie	Plangenehmigung/ Baubewilligung: 2022
▪ Vorprojekt (2020)	Finanzierungsplan: 2022
Weitere Planungsschritte:	Baubeginn: 2024
▪ Abschluss Projektierung	Inbetriebnahme: 2025
Planungsstand: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Reifegrad: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)	Flächenbeanspruchung
<input type="checkbox"/> Keine Information	Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen
<input type="checkbox"/> Vororientierung	
<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	
<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten	Finanzierung
7'600'000.- exkl. MWSt.	Anteil Bund 35% Fr.
Genauigkeit: +/- 20%	Anteil Kanton % Fr.
Stand: 12.2020	Anteil Region % Fr.
	Anteil Gemeinde(n) 65% Fr.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Vorprojekt, Technischer Bericht, November 2020

Weitere Grundlagen:

- Stadt Luzern, Richtplan Fusswege und Velo (in Überarbeitung)
 - Machbarkeitsstudie Kost und Partner
 - B+A 27/2018 Velotunnel Bahnhof, von der Stimmbevölkerung beschlossen am 20.10.2019
-

Quantitative Angaben

--

Bemerkungen / Hinweise

Abstimmung mit

- 1061.018; Luzern Bahnhof-Inseli; GV-7.1b-3A Velostation Bereich Bahnhof
 - ÖV-1-4R Durchgangsbahnhof, GV-1.1d-4C, GV-1.1e-4C- Anpassungen Fuss- und Veloverkehr
-

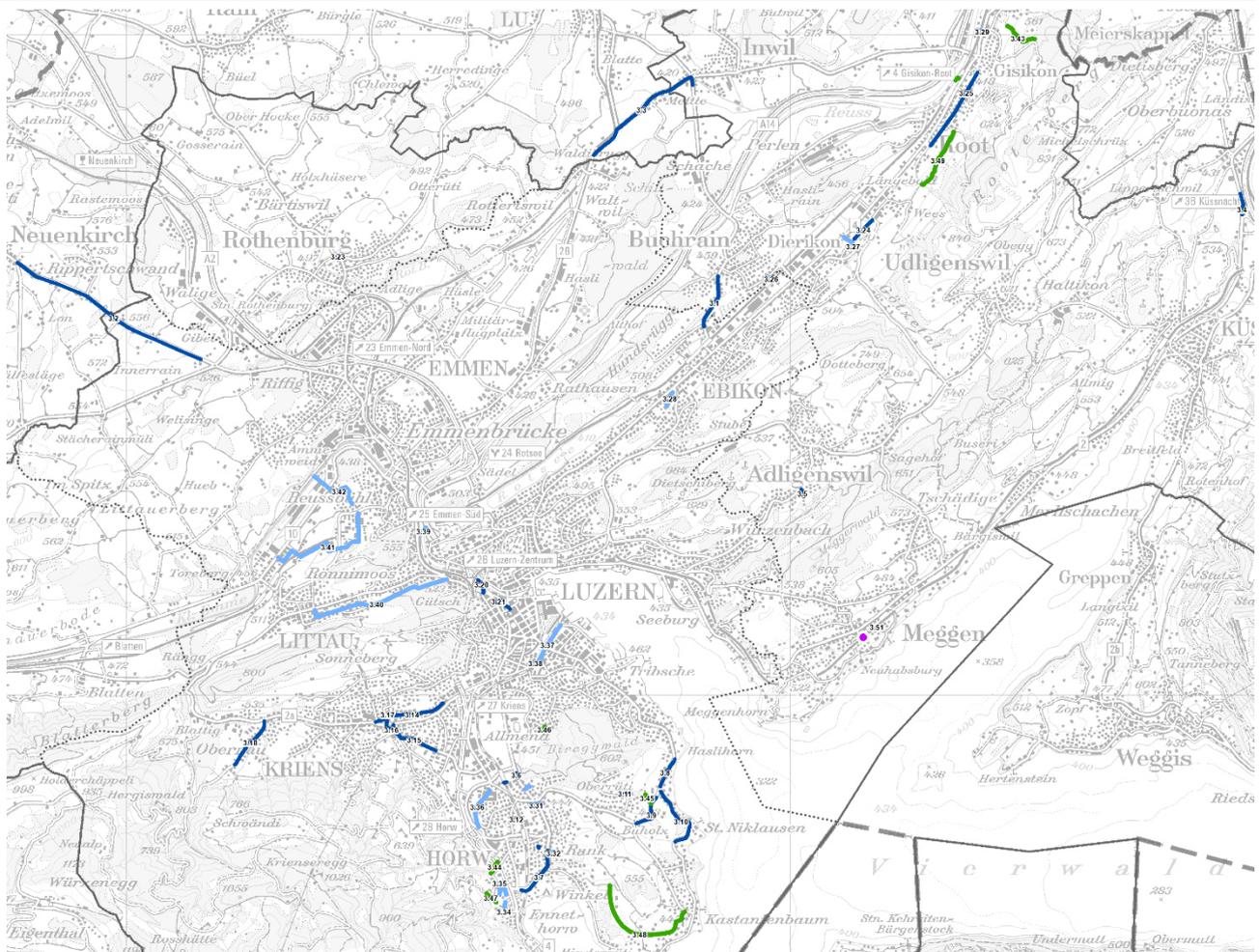
FVV-3

A-Horizont

Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen

Kategorie: Langsamverkehr

Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm (teilweise, siehe Teilmassnahmen unten)



Dunkelblau: Optimierung bestehender Netzelemente; Hellblau: Neue Netzelemente; Grün: Verbesserung Zugänglichkeit Naherholung; Violett: B+R

Konzeption und Zweckmässigkeit

Ausgangslage

Schwachstellen beim Fuss- und Veloverkehr betreffen einerseits bestehende Strassenabschnitte mit hohen MIV-Belastungen. Andererseits weisen die bestehenden Fuss- und Veloverkehrnetze noch verschiedene Lücken auf. Diese Lücken sind teilweise durch Verkehrsknoten mit hoher MIV-Belastung oder durch topografische Hindernisse unterbrochen und haben vielfach unattraktive Querungen. Lücken sind auch bei der Zugänglichkeit der Naherholungsgebiete festzustellen.

Konzeption und Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Dichtes und sicheres Fuss- und Velonetz, Abstimmung des Gesamtverkehrs, Verbesserung Verkehrssicherheit und Erhöhung des Fuss- und Veloverkehr-Anteils, Erhöhung Aufenthaltsqualität
------------------------	--

Bezug zum Handlungsbedarf

Eher bescheidenen FVV-Anteil am Gesamtverkehr
Zentrale infrastrukturelle Schwachstellen im Bereich des FVV und Strassenraum

Bezug zu den Teilstrategien

- GV-1 «Gesamtverkehrskonzepte und -projekte weiterentwickeln und umsetzen»
- GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern»
- FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken»
- FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
- FVV-4 «Landschafts- und Naherholungsräume mit dem Fuss- und Veloverkehr erschliessen»

Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich) --

Teilmassnahmen				
Nr. AP 4G	Nr. AP 1-3 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
Optimierung bestehender Netzelemente				
FVV-3.1	LV-1.1e-3B / 1061.3.090	<p>Ebikon/Buchrain, Buchrainstrasse-Bueristutz, Erstellen Radverkehrsanlage</p> <p>Zwischen Dorfausgang Ebikon und Dorfeingang Buchrain fehlen Radverkehrsanlagen. Vor allem in der Steigung Richtung Buchrain stellt dies eine empfindliche Lücke dar. Es soll ein Rad- und Gehweg in Richtung Buchrain erstellt werden. (BP Nr. 137)</p> <p><i>Jahr Baubeginn: 2026</i></p>	Kanton Luzern, vif	<p>4'700'000</p> <p>Stand: 12.2018</p> <p>Genauigkeit: +/-50%</p>
FVV-3.2	-	<p>K13: Emmen/Neuenkirch, Lohren – Sibenlingen, Erstellen Rad- und Gehweg</p> <p>Das Vorhaben ist im Bauprogramm 2019-2022 für die Kantonsstrassen und im Kantonalen Radroutenkonzept in 3. Priorität enthalten. Zwischen Neuenkirch und der Kreuzung Lohren fehlen Massnahmen zugunsten der Velofahrenden und die bestehende Strassenbreite ist zu schmal. Mit den Massnahmen können die Lücken in der Radverkehrsanlage zwischen Luzern – Sursee/Sempach geschlossen und die Verkehrssicherheit mit Gewährung der Normen der VSS erfüllt werden. Es soll deshalb ein ca. 1.8 km (Gemeindegebiet Emmen) langer Rad- und Gehweg im Zweirichtungsverkehr erstellt werden und die Strassen gemäss den Normen der VSS verbreitert werden. Der Rad- und Gehweg wird mittels eines Grünstreifens von der Fahrbahn getrennt.</p> <p>(BP Nr. 114, Kosten nur Teil innerhalb BeSA-Perimeter)</p> <p><i>Jahr Baubeginn: 2026</i></p>	Kanton Luzern, vif	<p>5'000'000</p> <p>Stand: 12.2018</p> <p>Genauigkeit: +/-50%</p>
FVV-3.3	-	<p>Emmen/Eschenbach/Inwil, Waldibrücke – Knoten K 16/65 a – Oberhofen, Rad- und Gehweg</p> <p>Das Vorhaben ist im Bauprogramm 2019-2022 für die Kantonsstrassen und im Kantonalen Radroutenkonzept in 2. Priorität enthalten. Zwischen Waldibrücke – Mettlen – Inwil fehlen Massnahmen zugunsten der Velofahrenden und die bestehende Strasse ist zu schmal. Mit den Massnahmen können die Lücken in der Radverkehrsanlage zwischen Luzern – Hochdorf und Luzern – Inwil geschlossen und die Verkehrssicherheit mit Gewährung der Normen der VSS erfüllt werden. Es soll deshalb ein ca. 2.2 km langer Rad- und Gehweg im Zweirichtungsverkehr erstellt werden und die Strassen gemäss den Normen der VSS verbreitert werden. Der Rad- und Gehweg wird mittels eines Grünstreifens von der Fahrbahn getrennt.</p> <p>(BP Nr. 131, Kosten nur Teil innerhalb BeSA-Perimeter)</p> <p><i>Jahr Baubeginn: 2027</i></p>	Kanton Luzern, vif	<p>3'000'000</p> <p>Stand: 12.2018</p> <p>Genauigkeit: +/-50%</p>
FVV-3.4	LV-1.2a-3A/ 1061.3.093	<p>Küssnacht, Anpassung Zugerstrasse Nord (Ellbögli)</p> <p>Abgestimmt auf das übergeordnete Verkehrssystem im Raum Küssnacht, wird die Zugerstrasse auch nördlich des</p>	Kanton Schwyz, TBA	<p>1'850'000</p> <p>Stand: 03.2020</p>

		ASTRA-Projekts Anschluss A4 Küssnacht angepasst. Dabei soll die Zugerstrasse angepasst und eine durchgehende FVV-Führung (kombinierter Rad-Gehweg) aus Küssnacht Richtung Industrie Fänn und Rotkreuz erstellt werden. <i>Jahr Baubeginn: 2024 (in Abhängigkeit mit ASTRA Projekt Anschluss Küssnacht)</i>		Genauigkeit: +/-10%
FVV-3.5	-	Adligenswil, Ausbau Fusswegverbindung Rütliweid Mit der Einführung der Bus-Linie 73 im Dezember 2013 via Schädprüti – Adligenswil – Rotkreuz haben die Passagierzahlen um rund 35% zugenommen. Entlang der Luzernerstrasse (K30), wurde die Anzahl der Bushaltestellen optimiert, damit die Fahrplanstabilität die Anschlüsse am Bahnhof Luzern garantiert. Die beiden Haltestellen Talrain und Gämpi wurden aufgehoben. Seither wird der private Fussweg Rütliweid – Luzernerstrasse zur Rigiblick Haltestelle stark frequentiert. Dieser Fuss- und Treppenweg soll erweitert, neu gestaltet und ins öffentliche Wegnetz aufgenommen werden. <i>Jahr Baubeginn: 2024</i>	Gemeinde Adligenswil	260'000 Stand: 07.2020 Genauigkeit: +/-50%
FVV-3.6	-	Horw, Verbesserung Linkseinmünden von Biregg sowie von Brändistrasse in Kantonsstrasse Als Querungshilfe für einmündende Velos vom Radweg Biregg in die Kantonsstrasse (rechtlich eine Gemeindestrasse) wird eine Mittelinsel realisiert. Diese Querungshilfe soll auch für Fussgänger nutzbar sein. Zudem soll das Linkseinmünden von der Brändistrasse in die Kantonsstrasse mit einer vollständigen LSA verbessert werden. <i>Jahr Baubeginn: 2024</i>	Gemeinde Horw	340'000 Stand: 04.2019 Genauigkeit: +/-40%
FVV-3.7	-	Horw, Verbesserung Veloführung Kantonsstrasse sowie Optimierung Linksabbieger in Winkelstrasse Bei der sogenannten Kantonsstrasse handelt es sich um eine Gemeindestrasse und eine Velohauptroute in Horw. Für den Veloverkehr wird die Situation mit einer Kernfahrbahn verbessert. Dafür sind bauliche Anpassungen zwischen Fahrbahn und Trottoir erforderlich (Fahrbahnverbreiterung um 1.0 m). Für die Optimierung der Situation für Linksabbieger in die Winkelstrasse sind Mittelinsel/Pfosten vorgesehen. Im Zusammenhang mit dem behindertengerechten Ausbau der Bushaltestelle ist der gesamte Knotenbereich anzupassen. <i>Jahr Baubeginn: 2026</i>	Gemeinde Horw	2'300'000 Stand: 04.2019 Genauigkeit: +/-40%
FVV-3.8	-	Horw, Verbesserung Verkehrssicherheit Velofahrer Stutzstrasse, Abschnitt Langensand – Haslihorn Damit die Verkehrssicherheit für die Velofahrer auf der Stutzstrasse erhöht werden kann, soll eine Verbreiterung der Fahrbahn auf 6.50 m (+ ca. 0.9 m) erfolgen sowie eine einseitige Kernfahrbahn geschaffen werden. <i>Jahr Baubeginn: 2027</i>	Gemeinde Horw	2'000'000 Stand: 04.2019 Genauigkeit: +/-40%

FVV-3.9	-	<p>Horw, Optimierung Veloverbindung St. Niklausen - Felmis</p> <p>Der kombinierter Einrichtungsrad- / Gehweg mit «Velo gestattet» in Gegenrichtung entlang der Mättiwilstrasse wird auf b=2.0m verbreitert.</p> <p><i>Jahr Baubeginn: 2026</i></p>	Gemeinde Horw	<p>810'000</p> <p>Stand: 04.2019</p> <p>Genauigkeit: +/-40%</p>
FVV-3.10	-	<p>Horw, Verbesserung Verkehrssicherheit St. Niklausenstrasse Nordabschnitt, Abschnitt Tannegg – Langensand</p> <p>Zwischen Tannegg und Langensand soll die Verkehrssicherheit mit einem durchgängigen seeseitigen Trottoir mit einer Breite von 1.5 – 2 m erhöht werden.</p> <p><i>Jahr Baubeginn: 2024</i></p>	Gemeinde Horw	<p>2'900'000</p> <p>Stand: 04.2019</p> <p>Genauigkeit: +/-40%</p>
FVV-3.11	-	<p>Horw, Verbesserung Sichtweiten Querung Oberrütistrasse</p> <p>Für die Fussgänger soll an der Oberrütistrasse zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf gerader Strecke eine Querung ermöglicht werden.</p> <p><i>Jahr Baubeginn: 2024</i></p>	Gemeinde Horw	<p>180'000</p> <p>Stand: 04.2019</p> <p>Genauigkeit: +/-40%</p>
FVV-3.12	-	<p>Horw, Schaffung Veloverbindung Wegmattring - neue PU Wegmatt</p> <p>Aufhebung Fahrverbot und Kurvenbereiche ausbauen (Sichtweiten).</p> <p><i>Jahr Baubeginn: 2024</i></p>	Gemeinde Horw	<p>10'000</p> <p>Stand: 04.2019</p> <p>Genauigkeit: +/-40%</p>
FVV-3.13	-	<p>Horw, Verbesserung Bahnzugang von Riedmattstrasse</p> <p>Öffnung Durchgang Promenadenweg – Ebenastrasse für die Öffentlichkeit.</p> <p><i>Jahr Baubeginn: 2024</i></p>	Gemeinde Horw	<p>10'000</p> <p>Stand: 04.2019</p> <p>Genauigkeit: +/-40%</p>
FVV-3.14	-	<p>Kriens, Umgestaltung Schachen-/Amlehnstrasse</p> <p>Die Schachen-/Amlehnstrasse ist eine Fusswichtige Radverbindung. Schaffung einer sicheren und attraktiven Verbindung. Ausrichtung auf die Funktion als Veloschnellroute und Erschliessungsbedürfnisse des Quartiers. Einführung von Tempo 30 und Massnahmen zur Attraktivierung für den Veloverkehr, Attraktivierung öffentlicher Raum als Verbindung regionaler und touristischer Ziele, Einführung Tempo-30.</p> <p><i>Jahr Baubeginn: 2024</i></p>	Stadt Kriens	<p>750'000</p> <p>Stand: 10.2020</p> <p>Genauigkeit: +/-50%</p>
FVV-3.15	-	<p>Kriens, Achse Horwerstrasse</p> <p>Aufwertung der Horwerstrasse im Abschnitt Gallusstrasse bis Pilatusstrasse mittels einfachen Verbesserungen für den Fuss- und Radverkehr.</p> <p><i>Jahr Baubeginn: 2027</i></p>	Stadt Kriens	<p>1'300'000</p> <p>Stand: 03.2020</p> <p>Genauigkeit: +/-50%</p>

FVV-3.16	-	Kriens, Gallusstrasse / Hohle Gasse Aufwertung des Strassenraums als Zentrumsbereich für den Fuss- und Radverkehr. <i>Jahr Baubeginn: 2025 – 2026</i>	Stadt Kriens	550'000 Stand: 03.2020 Genauigkeit: +/-40%
FVV-3.17	-	Kriens, Gemeindehausstrasse Süd Aufwertung des Strassenraums als Zentrumsbereich mittels Temporeduktion und attraktivem Fussverkehrsreich. <i>Jahr Baubeginn: 2027</i>	Stadt Kriens	550'000 Stand: 03.2020 Genauigkeit: +/-40%
FVV-3.18	-	Kriens, Hergiswaldstrasse Erstellung eines seitlichen Rad- und Gehwegs. <i>Jahr Baubeginn: 2024</i>	Stadt Kriens	1'500'000 Stand: 03.2020 Genauigkeit: +/-40%
FVV-3.19	-	Kriens, Unterführung Brändi Verbreiterung der bestehenden Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr. <i>Jahr Baubeginn: 2024</i>	Stadt Kriens	2'000'000 Stand: 03.2020 Genauigkeit: +/-40%
FVV-3.20	-	Luzern, Veloverbindung Kasernenplatz optimieren (Bruchstrasse–St.-Karli-Brücke) Die Taubenhaus-/Bruchstrasse ist eine wichtige Radverbindung. Von der Bruch- & Gibraltarstrasse fehlen jedoch je eine sichere, attraktive Verbindung zum Reussuferweg bzw. Dammstrasse und damit zur St.-Karli-Brücke. Diese Lücke soll geschlossen werden. Die Massnahme liegt teilweise im ASTRA-Perimeter und Kantonsstrassenbereich. <i>Jahr Baubeginn: 2024</i>	Stadt Luzern / Kanton Luzern, vif	3'200'000 Stand: 07.2020 Genauigkeit: +/-30%
FVV-3.21	-	Luzern, Ausbau Veloverbindung Rütli Die Veloverbindung über den sehr stark befahrenen Hirschengraben soll verbessert werden. Damit können die dicht bebauten Wohnquartiere westlich des Hirschengrabens besser mit der Altstadt und dem Bahnhof Luzern verknüpft werden. <i>Jahr Baubeginn: 2024</i>	Kanton, vif / Stadt Luzern	2'500'000 Stand: 03.2020 Genauigkeit: +/-20%
FVV-3.22	-	Luzern, Ausbau Veloverbindung Regierungsgebäude Zwar kann die Verbindung vom Hirschengraben Richtung Bahnhofstrasse und umgekehrt heute mit dem Velo befahren werden, diese führt aber über Absätze und Engstellen. Durch Verbesserung dieser Engstellen soll die Verbindung attraktiver und sicherer werden. <i>Jahr Baubeginn: 2025</i>	Stadt Luzern	300'000 Stand: 07.2020 Genauigkeit: +/-20%

FVV-3.23	-	<p>Rothenburg, niveaufreie Querung Bertiswilerstrasse</p> <p>Das Strassengesetz sieht vor, dass schwächere Verkehrsteilnehmer durch planerische, baulich und gestalterische Massnahmen zu schützen sind. Die Schulkinder aus dem östlichen Gemeindegebiet haben auf ihrem Schulweg die durch Rothenburg verlaufende Bertiswilstrasse (Kantonsstrasse) zu queren. Die vorhandenen Querungsstellen für gewisse Altersklassen werden als nicht zumutbar eingestuft. Dies bedingt eine neue nachhaltige sichere Strassenquerung (Unter- oder Überführung).</p> <p><i>Jahr Baubeginn: 2024</i></p>	Gemeinde Rothenburg	<p>1'500'000</p> <p>Stand: 04.2020</p> <p>Genauigkeit: +/-50%</p>
FVV-3.24	-	<p>Dierikon, Rontaler Dorf Veloroute (Abschnitt Dierikon)</p> <p>Der Veloverkehr spielt heute im Rontal eine untergeordnete Rolle. Das Velonetz weist noch verschiedene Lücken auf. Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) LuzernOst sieht als Massnahme vor, am südlichen Hangfuss des Rontals eine durchgehende Veloverbindung zu realisieren.</p> <p>In Dierikon soll dazu der bestehende Weg auf dem Abschnitt Feldhofweg für den Veloverkehr optimiert werden. Dazu gehören die Wegverbreiterung sowie verschiedene Markierungen.</p> <p><i>Jahr Baubeginn: ab 2024</i></p>	Gemeinde Dierikon	<p>148'000</p> <p>Stand: 11.2020</p> <p>Genauigkeit: +/-30%</p>
FVV-3.25	-	<p>Root, Rontaler Dorf Veloroute (Abschnitt Root)</p> <p>Der Veloverkehr spielt heute im Rontal eine untergeordnete Rolle. Das Velonetz weist noch verschiedene Lücken auf. Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) LuzernOst sieht als Massnahme vor, am südlichen Hangfuss des Rontals eine durchgehende Veloverbindung zu realisieren.</p> <p>In Root sollen die bestehenden Wege zwischen Oberfeld und Sonnhalde für den Veloverkehr optimiert werden. Dazu gehören die Verbreiterung der Wege auf verschiedenen Teilabschnitten sowie verschiedene Markierungen für den Velo- und Fussverkehr.</p> <p><i>Jahr Baubeginn: ab 2024</i></p>	Gemeinde Root	<p>200'000</p> <p>Stand: 11.2020</p> <p>Genauigkeit: +/-30%</p>
Neue Netzelemente				
FVV-3.26	-	<p>Buchrain, Fusswegverbindung Südhang „Ronbrücke Mosstrasse – S-Bahn-Station“</p> <p>Das vorliegende Projekt umfasst die Erstellung einer Fussgängerbrücke über die Ron auf den Parzellen Nrn. 254, 276, 277 GB Ebikon und Nr. 1068, GB Buchrain. Die Massnahme soll als Verbindung zwischen der Moosstrasse und der S-Bahn-Station dienen.</p> <p><i>Jahr Baubeginn: 2024</i></p>	Gemeinde Buchrain	<p>200'000</p> <p>Stand: 03.2020</p> <p>Genauigkeit: +/-50%</p>
FVV-3.27	-	<p>Dierikon, Dörflistrasse</p> <p>Trottoirfortsetzung Dörflistrasse bis K17</p> <p><i>Jahr Baubeginn: 2025</i></p>	Gemeinde Dierikon	<p>500'000</p> <p>Stand: 03.2020</p> <p>Genauigkeit: +/-50%</p>

FVV-3.28	-	Ebikon, Mühlebachweg Der Weg zwischen der Wueriweid und der neuen Überbauung Sagenmatt ist noch nicht bestehend und muss neu erstellt werden. Dieser dient auch als Schulweg. <i>Jahr Baubeginn: 2025</i>	Gemeinde Ebikon	50'000 Stand: 04.2020 Genauigkeit: +/-50%
FVV-3.29	-	Gisikon, Fuss- und Radwegüberführung der Kantonsstrasse und SBB-Linie Das Dorf Gisikon ist zweigeteilt und zwar zwischen der Gewerbezone an der Reuss und der Wohnzone am Hang. Mit einer Überführung könnte dieses Problem gelöst werden. Zudem würden sämtliche Gewerbegebäude in Gisikon und Inwil einen attraktiven ÖV-Anschluss erhalten, was die Zahl der motorisierten Fahrten erheblich reduzieren könnte. Die Überführung ist somit auch von regionalem Interesse. <i>Jahr Baubeginn: 2024</i>	Gemeinde Gisikon	1'200'000 Stand: 2012 Genauigkeit: +/-20%
FVV-3.30	-	Horw, neue Fusswegverbindung im Gebiet Chäppeliweg Neue Fusswegverbindung Chäppeliweg – Sonnsythalde (Durchgang bei Hecke); 1.5 m Breite Neue Fusswegverbindung Chäppeliweg – Kantonstrasse; 1.5 m Breite, Prüfung neuer Bushaltestelle auf Kantonsstrasse <i>Jahr Baubeginn: 2026</i>	Gemeinde Horw	100'000 Stand: 04.2019 Genauigkeit: +/-40%
FVV-3.31	-	Horw, Optimierung Zentrumszugang Neue Fusswegverbindung zur Kantonsstrasse mit Wendeltreppe und neue Fusswegverbindung Bachstrasse - Kantonsstrasse, 1.5 m Breite. <i>Jahr Baubeginn: 2027</i>	Gemeinde Horw	180'000 Stand: 04.2019 Genauigkeit: +/-40%
FVV-3.32	-	Horw, Schaffung durchgehende Verbindung Herrenwaldstrasse – Riedmattstrasse Neue Fusswegverbindung Herrenwaldstrasse - Schiltmattstrasse; Breite 1.5 m. <i>Jahr Baubeginn: 2027</i>	Gemeinde Horw	180'000 Stand: 04.2019 Genauigkeit: +/-40%
FVV-3.33	-	Horw, Rad-/Gehweg Spitzberglistrasse – Kleinwil Zwischen Spitzberglistrasse und Kleinwil in Horw besteht eine Netzlücke für den FVV. Ein neuer kombinierter Rad- / Gehweg mit 3 Meter Breite soll erstellt werden. <i>Jahr Baubeginn: 2026</i>	Gemeinde Horw	300'000 Stand: 04.2019 Genauigkeit: +/-40%
FVV-3.34	-	Horw, Rad-/Gehweg Kleinwil – Grosswil Zwischen Kleinwil und Grosswil in Horw besteht eine Netzlücke für den FVV. Ein neuer kombinierter Rad- / Gehweg mit 3 Meter Breite soll erstellt werden. <i>Jahr Baubeginn: 2026</i>	Gemeinde Horw	300'000 Stand: 04.2019 Genauigkeit: +/-40%

FVV-3.35	-	Horw, Fussweg Grisigenstrasse – Kleinwil Zwischen Grisigenstrasse und Kleinwil in Horw besteht eine Netzlücke für den Fussverkehr. Ein neuer Fussweg mit 1.5 Meter Breite soll erstellt werden. <i>Jahr Baubeginn: 2026</i>	Gemeinde Horw	100'000 Stand: 04.2019 Genauigkeit: +/-40%
FVV-3.36	-	K13: Kriens, Bogenweg (Hinterschlund/ Grabenhof) Weiterführung Industriestrasse für direkte Fuss- und Velowegverbindung vom Gebiet Pilatusmarkt zum Kreisel Mattenhof abseits der Ringstrasse. <i>Jahr Baubeginn: 2024</i>	Stadt Kriens	1'500'000 Stand: 03.2020 Genauigkeit: +/-40%
FVV-3.37	1061.3.130	Luzern, Fruttstrasse Ausbau der Veloachse und Aufwertung des Strassenraums auf der Fruttstrasse in Koordination mit der Arealentwicklung ewl und dem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Frutt-/Industriestrasse. <i>Jahr Baubeginn: ab 2024</i>	Stadt Luzern	4'000'000 Stand: 03.2020 Genauigkeit: +/-30%
FVV-3.38	-	Luzern, Velo-Fussgängerbrücke Freigleis-Fruttstrasse Die Verlängerung der Velohauptroute «Freigleis» bis zur Fruttstrasse wird längerfristig in Kombination mit der geplanten S-Bahn-Haltestelle Steghof (ÖV-3.1-4C, Baubeginn offen) realisiert. Bis zu diesem Zeitpunkt plant die Stadt die Velo- und Fussgängerverbindung mit einem aufwärtskompatiblen Provisorium über die Gleise zu führen. <i>Jahr Baubeginn: 2024</i>	Stadt Luzern	4'800'000 Stand: 02.2021 Genauigkeit: +/-30%
FVV-3.39	LV-2.2f-3B/ 1061.3.126	Luzern, Reusssteg Die Reuss ist heute zwischen der St. Karlbrücke und der Sedelbrücke auf einer Länge von über 2km nicht überquerbar. Durch den Verzicht auf die Fährverbindung fiel diese Verbindung weg. Mit einer neuen Fuss- und Velobrücke am Reusszopf wird die Querung wieder ermöglicht. <i>Jahr Baubeginn: 2025</i>	Stadt Luzern	5'000'000 Stand: 02.2021 Genauigkeit: +/-30%
FVV-3.40	-	Luzern, Alternativroute Littau Die Achse Bernstrasse – Luzernerstrasse ist heute insbesondere auf dem unteren Abschnitt Grenzhof – Kreisel Kreuzstutz für den Veloverkehr sehr unattraktiv, da der Querschnitt der Fahrbahn mit 6.10 m (bei ebenfalls untermassigen Trottoirs von 1.0 bis 1.5 m) sehr schmal ist und deshalb die Realisierung einer sicheren Veloinfrastruktur erschwert. Für eine bessere Verbindung zwischen dem Stadtteil Littau und der Innenstadt Luzern soll eine zusätzliche, alternative und sichere Veloroute abseits der Kantonsstrasse entlang der Hangkante Sonnenberg/Gütsch realisiert werden. <i>Jahr Baubeginn: 2024</i>	Stadt Luzern	3'900'000 Stand: 12.2020 Genauigkeit: +/-30%

FVV-3.41	-	<p>Luzern, Veloroute Säntihof – Kanti Reussbühl</p> <p>Das Gebiet Säntihof des Stadtteils Littauerboden ist heute nur unzureichend in das Velonetz der Stadt Luzern eingebunden. Als eine wichtige Route fehlt die Verbindung zu den Sportanlagen Ruopigermoos, zum EKZ Ruopigenzentrum und zur Kanti Reussbühl. Diese wichtigen Ziele können mit einer neuen Veloroute ab dem Kreisel Bodenhof via Bahnunterführung Oberbodenhof zum Ruopigenring verbunden werden.</p> <p><i>Jahr Baubeginn: 2024</i></p>	Stadt Luzern	<p>1'400'000</p> <p>Stand: 08.2020</p> <p>Genauigkeit: +/-25%</p>
FVV-3.42	-	<p>Luzern, Veloroute Staldenhof – Kanti Reussbühl</p> <p>Das Gebiet Staldenhof des Stadtteils Littauerboden ist heute nur unzureichend in das Velonetz der Stadt Luzern eingebunden. Als eine wichtige Route fehlt die Verbindung zum EKZ Ruopigenzentrum und zur Kanti Reussbühl. Diese wichtigen Ziele können mit einer neuen Veloroute ab der Kleinen Emme via Knoten Staldenhof und Kanti Reussbühl zum Ruopigenring verbunden werden.</p> <p><i>Jahr Baubeginn: 2027</i></p>	Stadt Luzern	<p>1'600'000</p> <p>Stand: 08.2020</p> <p>Genauigkeit: +/-25%</p>
Verbesserung Zugänglichkeit Naherholung				
FVV-3.43	-	<p>Gisikon, Fusswegverbindung Richtung Michaelskreuz</p> <p>Mit dem Rontaler Höhenweg wurde ein über die Region attraktiver durchgehender Fussweg entlang des Rontals geschaffen. Dieser soll mit einem Rundweg über das Michaelskreuz erweitert werden. Dafür braucht es in Gisikon einen zusätzlichen Fussweg.</p> <p><i>Jahr Baubeginn: 2025</i></p>	Gemeinde Gisikon	<p>100'000</p> <p>Stand: 06.2019</p> <p>Genauigkeit: +/-50%</p>
FVV-3.44	-	<p>Horw, Optimierung Wegverbindung Steinibach – Bodemattstrasse</p> <p>Neue Wegverbindung mit einer Breite von 1.5 m, nicht asphaltiert. Machbarkeit ist zu prüfen (verläuft im Wald). Allenfalls ist eine Kombination mit dem alten Weg links des Steinibachs möglich.</p> <p><i>Jahr Baubeginn: 2026</i></p>	Gemeinde Horw	<p>40'000</p> <p>Stand: 04.2019</p> <p>Genauigkeit: +/-40%</p>
FVV-3.45	-	<p>Horw, bessere Fusswegvernetzung Bachtel – Langensand</p> <p>Fusswegverbindung Bachtelstrasse – Mättiwilstrasse mit einer Breite von 1.5 m, nicht asphaltiert.</p> <p><i>Jahr Baubeginn: 2026</i></p>	Gemeinde Horw	<p>40'000</p> <p>Stand: 04.2019</p> <p>Genauigkeit: +/-40%</p>
FVV-3.46	-	<p>Horw, Optimierung Fusswegnetz Biregg</p> <p>Neue Fusswegverbindung Bireggthalde – Grüneggstrasse mit einer Breite von 2.0 m.</p> <p><i>Jahr Baubeginn: 2026</i></p>	Gemeinde Horw	<p>470'000</p> <p>Stand: 04.2019</p> <p>Genauigkeit: +/-40%</p>

FVV-3.47	-	Horw, Optimierung Fusswegnetz Kleinwil Neue Fusswegverbindung Kleinwil – Schürmatt mit einer Breite von 1.5 m, nicht asphaltiert. Bei dieser Massnahme ist auf einen genügenden Abstand zum Gewässerraum zu achten. <i>Jahr Baubeginn: 2024</i>	Gemeinde Horw	130'000 Stand: 04.2019 Genauigkeit: +/-40%
FVV-3.48	-	Horw, Neue Wegverbindung Hinterboden-Seeacherweg Neue Wegverbindung mit einer Breite von 1.5 m, nicht asphaltiert. Diese Verbindung dient als Ersatz für den Weg entlang der Seestrasse. <i>Jahr Baubeginn: 2027</i>	Gemeinde Horw	500'000 Stand: 12.2019 Genauigkeit: +/-40%
FVV-3.49	-	Root, Fussweg Oberwil/Haltenmatt – Fluhmatt In Root ist heute rund 60% der Hangwegstrecke bereits vorhanden, kann aber nicht genutzt werden, da die Ergänzungswege auf der einen oder anderen Seite fehlen. Im Abschnitt Chilematt - Fluhmatt soll deshalb ein Fussweg erstellt werden. <i>Jahr Baubeginn: ab 2024</i>	Gemeinde Root	300'000 Stand: 05.2020 Genauigkeit: +/-50%
FVV-3.50	-	Root, Querung Bahnhof Gisikon-Root – Reuss (Zugang Bahnhof zu Reuss-Weg) Der heutige Fussweg führt durch die SBB Personenunterführungen, welche am Ende mit einer Treppe ca. 4m Höhenunterschied auf den Kiesweg Richtung Stecher und Reuss. Der Treppengang ist steil. Die Situation soll deshalb für den Fussverkehr verbessert werden. <i>Jahr Baubeginn: ab 2024</i>	Gemeinde Root	300'000 Stand: 05.2020 Genauigkeit: +/-50%
B+R-Anlagen				
FVV-3.51	GV-7.2e-3B/ 1061.3.020	Bahnhof Meggen Zentrum, B+R Ausbau der bestehenden B+R-Anlage.	Gemeinde Meggen	50'000 Stand: 2016 Genauigkeit: +/-50%

65.1 Mio.

Nutzen				
WK1	Mit den Massnahmen wird das Netz für dem FVV optimiert und ergänzt			
WK2	-			
WK3	Mit den Massnahmen wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr sowohl die objektive wie die subjektive Verkehrssicherheit verbessert.			
WK4	Durch die Massnahmen wird die Verlagerung auf den Fuss- und Veloverkehr gefördert.			

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Bauprogramm für die Kantonsstrassen und Radroutenkonzept Kanton Luzern
- Kantonales Radroutenkonzept Schwyz 2015
- Teilrichtplan Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr, Bezirk Küssnacht
- Emmen, Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan, Juli 2007
- Horw, Richtplan Fuss- und Veloverkehr
- Stadt Luzern, Kommunalen Richtplan leichter Zweiradverkehr
- Stadt Luzern, B+A Aktionsplan Fussverkehr und Aktionsplan Veloverkehr
- Stadt Luzern, Mobilitätsanalyse 2018
- Routenuntersuchung inkl. Kostenschätzung für Velomassnahmen Littauerboden
- Machbarkeitsstudie Alternative Veloroute Littau
- Studien Gegenvorschlag Veloinitiative
- Vertiefungsstudie Veloroute Hangweg

Quantitative Angaben

=> siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen

Bemerkungen / Hinweise

--

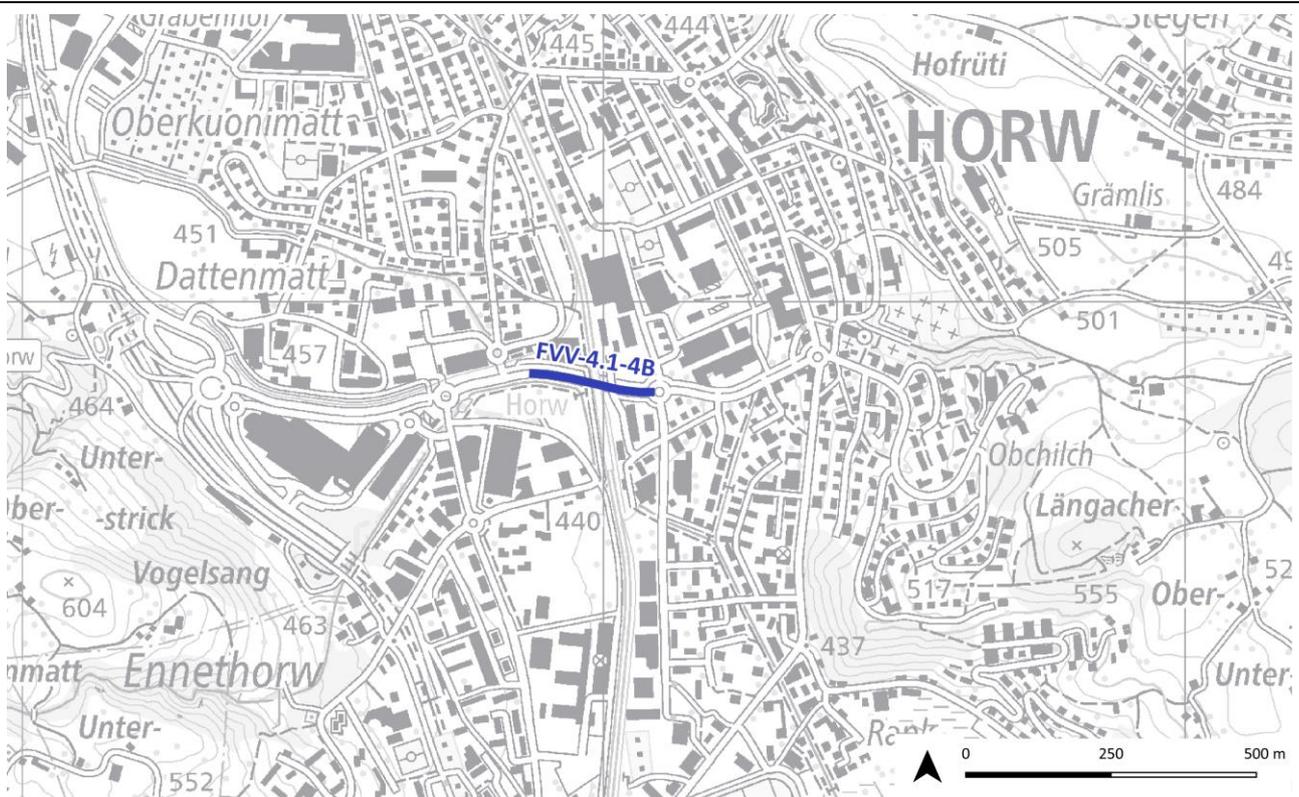
FVV-4.1

B-Horizont

**K19a: Horw / Grenze Kriens, Kreisel Bahnhof - Kreisel Steinibach, Verbesserung Veloführung Ringstrasse
 Unterführung**

Kategorie: Langsamverkehr

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



Massnahmenbeschreibung und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Kantonsstrasse K 19a (Ringstrasse) führt vom Kreisel Schlund (Autobahnanschluss Luzern-Horw) bis zum Kreisel Merkur im Zentrum von Horw. Sie quert dabei, als eine von wenigen Querungsstellen, das Bahntrasse der Zentralbahn (Unterführung Bahnhof). Sie bildet die zentrale Verkehrsachse im Vertiefungsgebiet V des Entwicklungskonzepts LuzernSüd. Der Radverkehr wird durchgehend auf einem strassenbegleitenden Rad-/Gehweg auf der Nordseite der Ringstrasse geführt. Im Bereich der Unterführung Bahnhof verläuft der Rad-/Gehweg in Hochlage neben der Fahrbahn (offene Ausführung).

Diese Radverkehrsführung genügt den künftigen Anforderungen nicht. Aufgrund der zentralen Lage in einem Entwicklungsgebiet wird ein starkes Wachstum des Fuss- und Radverkehrs erwartet, wodurch die Anzahl Konflikte zwischen MIV, Rad- und Fussverkehr deutlich zunehmen werden. Zudem widerspricht die Radverkehrsführung dem Grundsatz der Trennung von Fussgängern und Radfahrern im Siedlungsgebiet.

Im Richtplan Fuss- und Veloverkehr der Gemeinde Horw ist die Fuss- und Radwegverbindung entlang der Ringstrasse sowohl im Fusswegnetzplan als auch im Velonetzplan als Gefahrenstelle vermerkt. Ein Grund dafür ist der knappe Querschnitt der Personenunterführung und die gemeinsame Führung des Fuss- und Veloverkehrs.

Mit dem Projekt werden folgende Ziele verfolgt:

- Schaffung behindertengerechter Anlagen (Querungsstellen, Unterführungsrampen)

Beschrieb der Massnahme

Für den Bereich der Unterführung Bahnhof wird vorgeschlagen, die bestehende Unterführung mit einem zusätzlichen Einrichtungs-Rad-/Gehweg zu erweitern.

Machbarkeit

Die Machbarkeit einer zusätzlichen Rad-/Gehweg-Unterführung wurde in einer Machbarkeitsstudie aufgezeigt.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Dichtes und sicheres FVV-Netz im Kernraum
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eher bescheidene FVV-Anteile am Gesamtverkehr ▪ Zentrale infrastrukturelle Schwachstellen im Bereich des FVV
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern» ▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen -- (fachlich / zeitlich)	

Nutzen

- WK1 Mit den Massnahmen wird das Netz für dem FVV optimiert.
- WK2 Der Strassenraum als wichtiger Freiraum im Siedlungsgebiet kann aufgewertet werden.
- WK3 Mit den Massnahmen wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht insbesondere für den Langsamverkehr sowohl die objektive wie die subjektive Verkehrssicherheit verbessert.
- WK4 Durch die Massnahmen wird die Verlagerung auf den Langsamverkehr gefördert

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Horw, Stadt Kriens

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife	
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung:	2023 - 2026
▪ Richtplan Fuss- und Veloverkehr Gemeinde Horw (Verfasser: SNZ Ingenieure und Planer AG, Entwurf, 08.10.2019)	Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2027
▪ Sicherheitstechnisches Verkehrsgutachten: Personen- und Velounterführung Ringstrasse, Horw (Verfasser: VIAPLAN AG, Version 3.0, 05.12.2019)	Finanzierungsplan:	2028
▪ Machbarkeitsstudie Personenunterführung Ringstrasse, Horw (Verfasser: Emch+Berger WSB AG, Version 1.1, 11.02.2020)	Baubeginn:	2029
	Inbetriebnahme:	2031
	Reifegrad: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	

Weitere Planungsschritte:

- Aufnahme ins Bauprogramm 2023-2026 für die Kantonsstrassen
- Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) über die Ringstrasse vom Kreisel Steinibach bis Kreisel Merkur
- Vorprojekt
- Bauprojekt

Planungsstand: 1 2 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- Keine Information
- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

9'100'000 Franken exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/- 50 %
Stand: 01.2019

Finanzierung

Anteil Bund	35%	Fr.
Anteil Kanton	55%	Fr.
Anteil Region	0%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	10%	Fr.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Machbarkeitsstudie Personenunterführung Ringstrasse, Horw, 11.02.2020

Quantitative Angaben

--

Bemerkungen / Hinweise

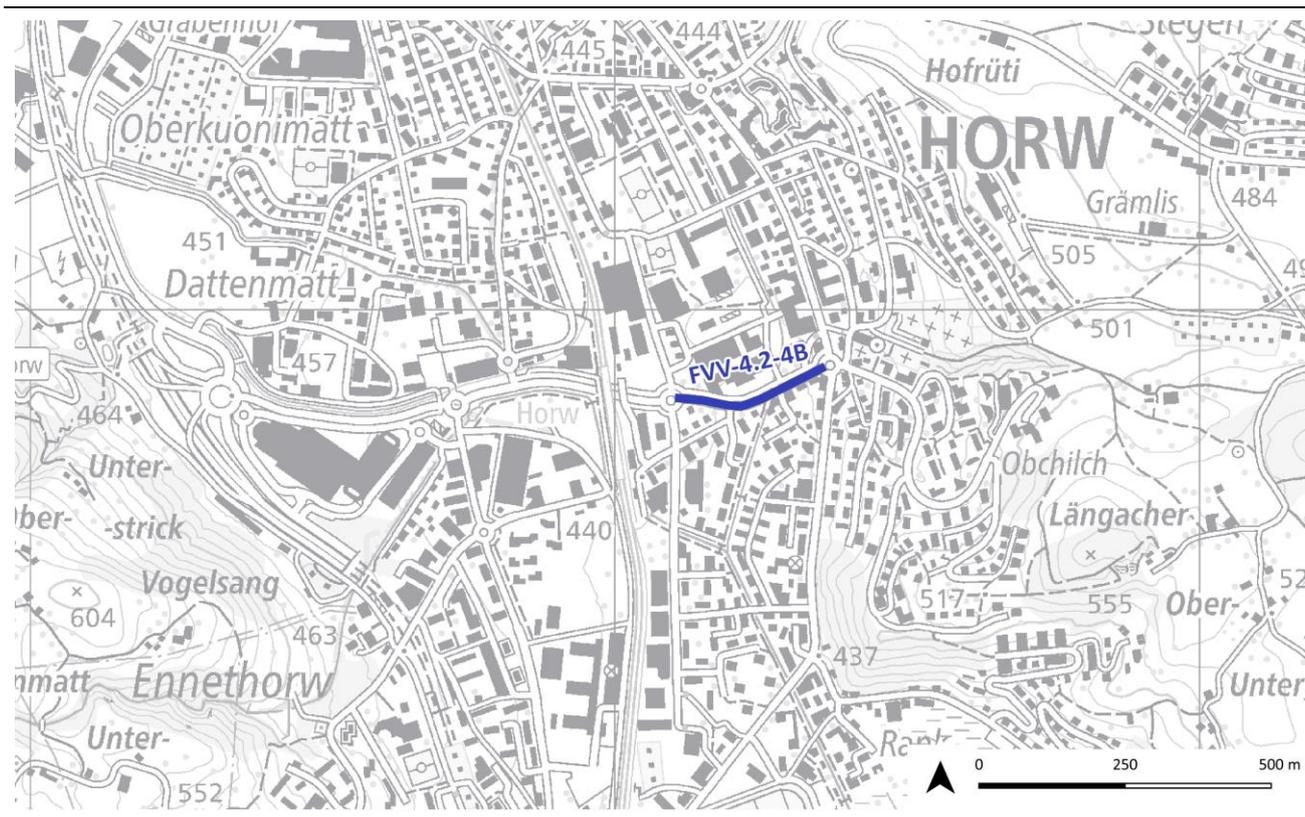
--

FVV-4.2 **B-Horizont**

K19a: Horw, Kreisel Bahnhof - Kreisel Merkur, Verbesserung Veloführung Ringstrasse

Kategorie: Langsamverkehr

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Kantonsstrasse K 19a (Ringstrasse) führt vom Kreisel Schlund (Autobahnanschluss Luzern-Horw) bis zum Kreisel Merkur im Zentrum von Horw. Sie quert dabei, als eine von wenigen Querungsstellen, das Bahntrasse der Zentralbahn (Unterführung Bahnhof). Sie bildet die zentrale Verkehrsachse im Vertiefungsgebiet V des Entwicklungskonzepts LuzernSüd. Der Radverkehr wird durchgehend auf einem strassenbegleitenden Rad-/Gehweg auf der Nordseite der Ringstrasse geführt. Im Bereich der Unterführung Bahnhof verläuft der Rad-/Gehweg in Hoehlage neben der Fahrbahn (offene Ausführung).

Diese Radverkehrsführung genügt den künftigen Anforderungen nicht. Aufgrund der zentralen Lage in einem Entwicklungsgebiet wird ein starkes Wachstum des Fuss- und Radverkehrs erwartet, wodurch die Anzahl Konflikte zwischen MIV, Rad- und Fussverkehr deutlich zunehmen werden. Zudem widerspricht die Radverkehrsführung dem Grundsatz der Trennung von Fussgängern und Radfahrern im Siedlungsgebiet.

Im Richtplan Fuss- und Veloverkehr der Gemeinde Horw ist die Fuss- und Radwegverbindung entlang der Ringstrasse sowohl im Fusswegnetzplan als auch im Velonetzplan als Gefahrenstelle vermerkt. Ein Grund dafür ist der knappe Querschnitt der Personenunterführung und die gemeinsame Führung des Fuss- und Veloverkehrs.

Mit dem Projekt werden folgende Ziele verfolgt:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit, insb. des Langsamverkehrs
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität, bessere Nutzung des städtebaulichen Potenzials
- Anpassung des Strassenraums an die Entwicklungen im Umfeld (Siedlungsverträglichkeit)

Beschrieb der Massnahme

Umgestaltung der Ringstrasse im Abschnitt Kreisel Bahnhof - Kreisel Merkur

Im Richtplan Fuss- und Veloverkehr der Gemeinde Horw wird zur Verbesserung der Radverkehrsführung vorgeschlagen, die Ringstrasse mit beidseitigen Radstreifen und beidseitig durchgehenden Trottoirs umzugestalten (Massnahme M-17). In einem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) soll die Strassenraumgestaltung von Fassade zu Fassade untersucht werden.

Machbarkeit

Wird mit dem Projekt aufgezeigt. Der heute bestehende kombinierte Rad- und Gehweg im Ortszentrum reduziert die Verkehrssicherheit und entspricht nicht dem BehiG.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Dichtes und sicheres FVV-Netz im Kernraum
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none">▪ Eher bescheidene FVV-Anteile am Gesamtverkehr▪ Zentrale infrastrukturelle Schwachstellen im Bereich des FVV
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none">▪ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern»▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken»▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen -- (fachlich / zeitlich)	

Nutzen

- WK1 Mit den Massnahmen wird das Netz für den FVV optimiert. .
- WK2 Der Strassenraum als wichtiger Freiraum im Siedlungsgebiet kann aufgewertet werden.
- WK3 Mit den Massnahmen wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht insbesondere für den FVV sowohl die objektive wie die subjektive Verkehrssicherheit verbessert.
- WK4 Durch die Massnahmen wird die Verlagerung auf den Langsamverkehr gefördert

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Gemeinde Horw

Realisierung

<p>Planungsstand</p> <p>Bisherige Planungsschritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Richtplan Fuss- und Veloverkehr Gemeinde Horw <p>Weitere Planungsschritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufnahme ins Bauprogramm 2023-2026 für die Kantonsstrassen ▪ Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) über die Ringstrasse vom Kreisel Steinibach bis Kreisel Merkur ▪ Vorprojekt ▪ Bauprojekt <p>Planungsstand: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3</p>	<p>Bau- und Finanzreife</p> <p>Projektierung: 2023 – 2026</p> <p>Plangenehmigung/ Baubewilligung: 2027</p> <p>Finanzierungsplan: 2028</p> <p>Baubeginn: 2029</p> <p>Inbetriebnahme: 2031</p> <p>Reifegrad: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2</p>
---	--

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

<p>Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)</p> <p><input type="checkbox"/> Keine Information</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)</p>	<p>Flächenbeanspruchung</p> <p>Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen</p>
---	---

Umweltverträglichkeit
 Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

<p>Kosten</p> <p>7'000'000 Franken exkl. MWSt.</p> <p>Genauigkeit: +/- 50 %</p> <p>Stand: 01.2019</p>	<p>Finanzierung</p> <table border="0"> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: right;">35%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: right;">55%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td style="text-align: right;">0%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde(n)</td> <td style="text-align: right;">10%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </table>	Anteil Bund	35%	Fr.	Anteil Kanton	55%	Fr.	Anteil Region	0%	Fr.	Anteil Gemeinde(n)	10%	Fr.
Anteil Bund	35%	Fr.											
Anteil Kanton	55%	Fr.											
Anteil Region	0%	Fr.											
Anteil Gemeinde(n)	10%	Fr.											

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

- Richtplan Fuss- und Veloverkehr Gemeinde Horw

Quantitative Angaben

--

Bemerkungen / Hinweise

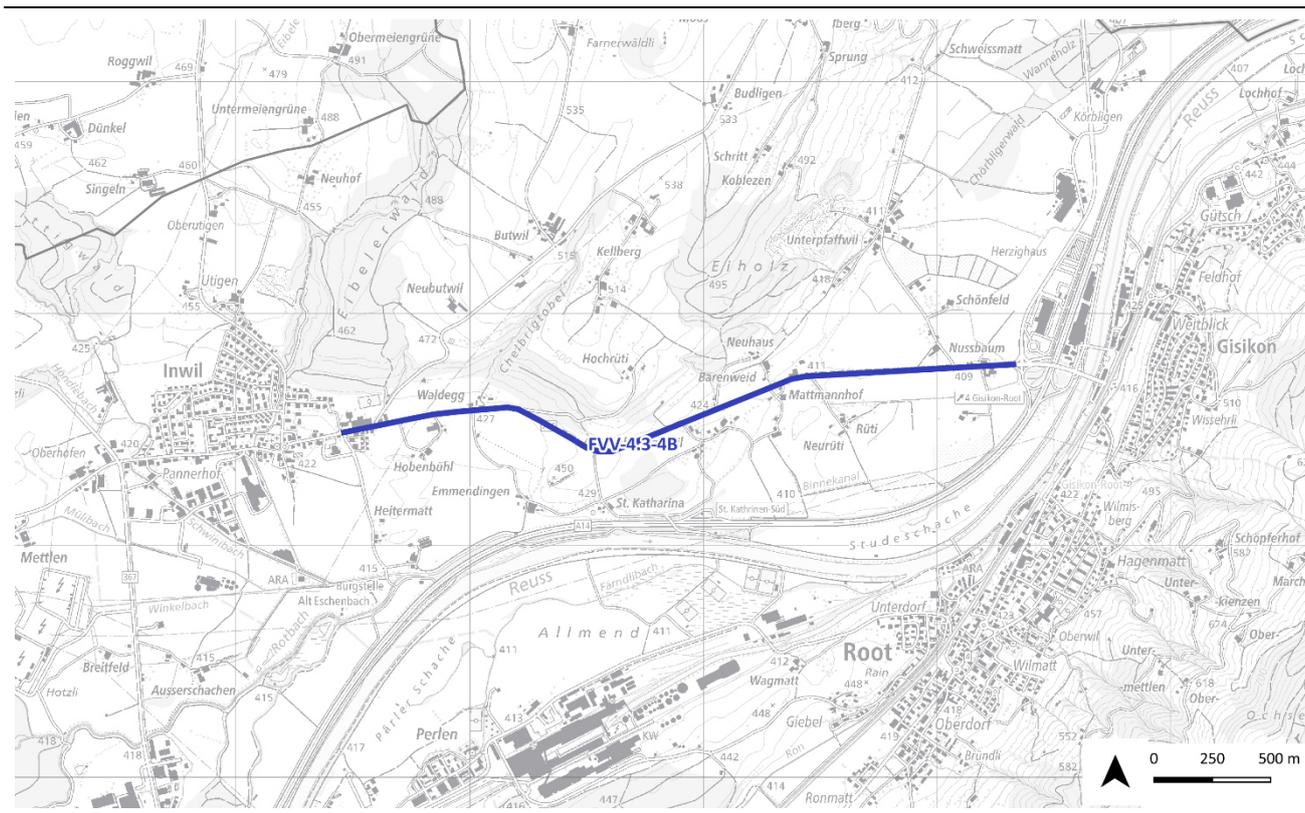
--

FVV-4.3 **B-Horizont**

Inwil, Inwil Dorf (exkl.) – Autobahnanschluss A 14 Gisikon (exkl.), Ausbau Rad- und Gehweg

Kategorie: Langsamverkehr

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung
 Vom Autobahnanschluss A 14 Gisikon – Root und dem Dorfeingang von Inwil fehlen Radverkehrsanlagen. Die Kantonsstrasse weist eine ungenügende Strassenbreite auf. Nebst der zu schmalen Fahrbahn sind in annähernd allen Kurven die minimalen Radien gemäss VSS Norm 640 100a nicht eingehalten. In den Kurven sind die Anhaltesichtweiten gemäss VSS Norm 640 090b teilweise auch nicht gewährleistet. Bei einigen Einmündungen in die Kantonsstrasse sind die Knotensichtweiten nicht, oder nur knapp, eingehalten.
 Auf dem gesamten Abschnitt verkehren die Busse Hochdorf - Rotkreuz.
 Die MIV-Belastung beträgt rund 7'500 Fahrzeuge pro Tag (2017), der Schwerverkehrsanteil beträgt rund 13% am Werktag, der Durchgangsverkehr bezogen auf Inwil ist rund 50%.

Beschrieb der Massnahme
 Er wird mittels eines Grünstreifens von der Fahrbahn getrennt. Zudem hat die Strassenbreite den Normen der VVS zu entsprechen.

Machbarkeit

Bestandteil des Radroutenkonzepts. Wird im Rahmen des Vorprojekts nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Dichtes und sicheres FVV-Netz im Kernraum
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none">▪ Eher bescheidene FVV-Anteile am Gesamtverkehr▪ Zentrale infrastrukturelle Schwachstellen im Bereich des FVV
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none">▪ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern»▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken»▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen -- (fachlich / zeitlich)	--

Nutzen

- WK1 Mit der Massnahme wird das Netz für dem FVV optimiert.
- WK2 -
- WK3 Mit den Massnahmen wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht insbesondere für den FVV sowohl die objektive wie die subjektive Verkehrssicherheit verbessert.
- WK4 Durch die Massnahmen wird die Verlagerung auf den FVV gefördert

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Gemeinde Rothenburg

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife	
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung:	2023 - 2026
<ul style="list-style-type: none">▪ Kantonales Radroutenkonzept▪ Kantonales Bauprogramm	Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2027
	Finanzierungsplan:	2028
Weitere Planungsschritte:	Baubeginn:	2029
<ul style="list-style-type: none">▪ Studie, Vorprojekt, Bauprojekt	Inbetriebnahme:	2031
	Reifegrad: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	
Planungsstand: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3		

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- Keine Information
- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

9'000'000 Franken exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/- 50 %
Stand: 01.2019

Finanzierung

Anteil Bund	35%	Fr.
Anteil Kanton	65%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kantonales Bauprogramm

Weitere Grundlagen:

- Kantonales Radroutenkonzept

Quantitative Angaben

Die DTV-Belastungen des Ist-Zustand 2017 und Prognosezustand 2040 (mit Bypass Luzern und Durchgangsbahnhof gemäss Gesamtverkehrsmodell Luzern) betragen:

- Inwil Dorfausgang – Anschluss A 14 Gisikon: 7'300 Mfz/Tag (2017), 9'100 Mfz/Tag (2040)

Bemerkungen / Hinweise

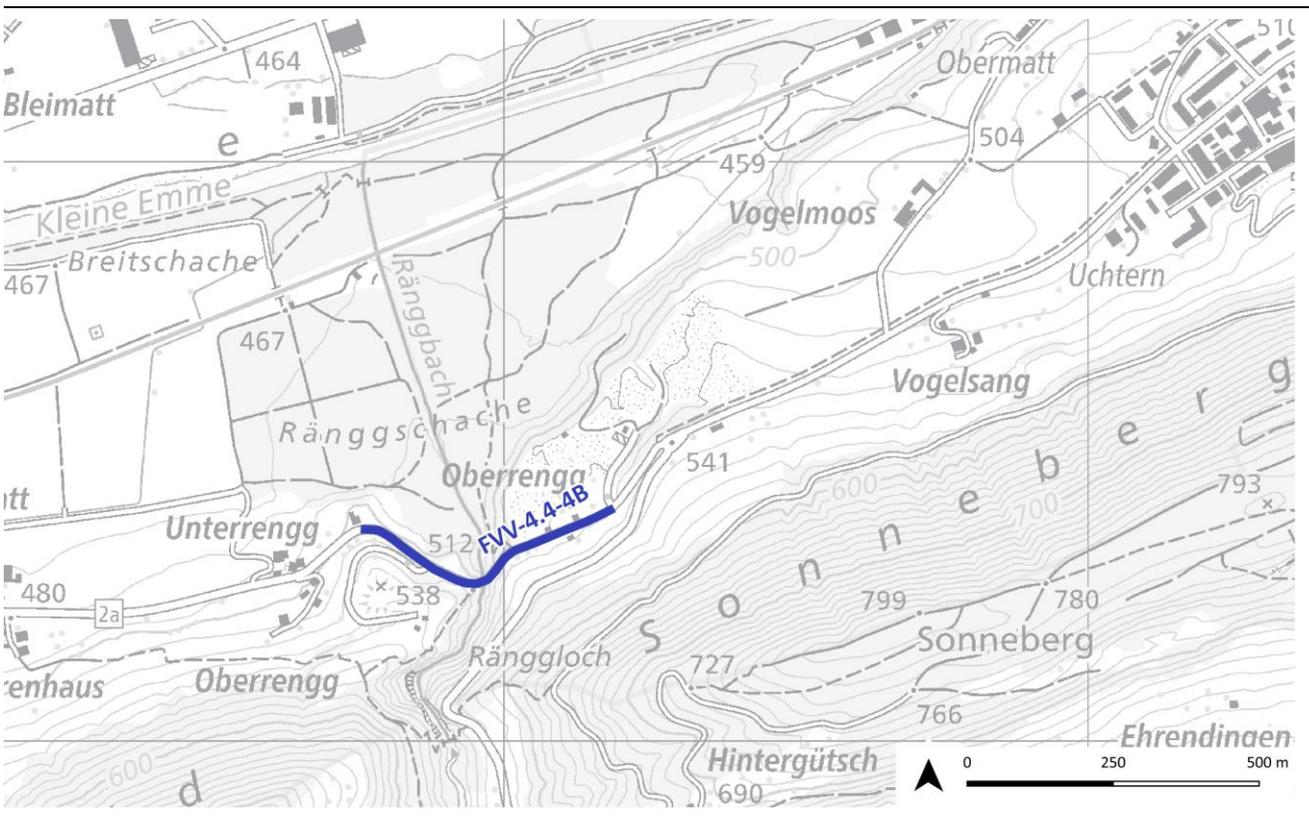
--

FVV-4.4 **B-Horizont**

K4: Kriens/Malters, Hohrüti – Under Rängg, neue Brücke, Optimierung Linienführung, Erstellen Radverkehrsanlage

Kategorie: Langsamverkehr

<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 3. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Kantonsstrasse K 4 im Abschnitt zwischen Horüti (Littau) und Malters weist keine Radverkehrsanlagen auf. Im kantonalen Radroutenkonzept 1994 (mit Ergänzung 2009) ist ein Ausbau als Teil der Verbindung Kriens/Luzern-Malters in 2. Priorität vorgesehen. Mit dem Ausbau kann eine Lücke im Angebot geschlossen werden.

Beschrieb der Massnahme

Erstellen einer Radverkehrsanlage im Abschnitt Knoten Horüti bis Under Rängg gemäss dem kantonalen Radroutenkonzept. Die Massnahme ist nur mit dem Bau einer neuen Brücke möglich, da die bestehende Linienführung nicht mehr den Anforderungen entspricht und die heutige Renggbrücke (im Bauinventar der Gemeinden Luzern und Malters als erhaltenswert eingestuft) auch nicht weiter verbreitert werden kann. Der Rad- und Gehweg schliesst östlich an die neuen Anlagen entlang der Rängglochstrasse an, im Westen ist eine Fortführung über eine bestehende schwach befahrene Strasse geplant. Es handelt sich um eine lokale Ausbaumassnahme der Kantonsstrasse K 4 zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Schliessung einer Lücke FVV-Netz.

Machbarkeit

Im Rahmen einer Vorstudie wurde 2011 bis 2014 die optimale Linienführung der Kantonsstrasse inkl. Radverkehrsanlagen erarbeitet.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Dichtes und sicheres FVV-Netz im Kernraum
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none">▪ Eher bescheidene FVV-Anteile am Gesamtverkehr▪ Zentrale infrastrukturelle Schwachstellen im Bereich des FVV
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none">▪ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern»▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken»▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<ul style="list-style-type: none">▪ 1061.2.205 LV-1.1c K 4/33a: Kriens/Luzern, Ränggloch – Eigentrossierung LV▪ 1061.3.087 LV-1.1b-3A K33a: Luzern, Hohrüti - Tschoupis

Nutzen

- WK1 Mit dem Ausbau wird eine Lücke im FVV geschlossen.
- WK2 -
- WK3 Durch den Ausbau wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht.
- WK4 Durch die Massnahme wird die Verlagerung auf den FVV gefördert.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Stadt Luzern, Gemeinde Malters

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife	
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung:	2022 – 2026
▪ Vorstudie 2011 bis 2014	Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2027
▪ Aufnahme in Bauprogramm 2015-2018 für die Kantonsstrassen im Topf C	Finanzierungsplan:	2028
▪ Bauprogramm 2019-2022 für die Kantonsstrassen im Topf B	Baubeginn:	2029
	Inbetriebnahme:	2031
Weitere Planungsschritte:	Reifegrad: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	
▪ Vorprojekt / Bauprojekt		
Planungsstand: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3		

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- Keine Information
- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

25'000'000 Franken exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/- 30%
Stand: 01.2014

Finanzierung

Anteil Bund	35%	8.75 Mio Fr.
Anteil Kanton	65%	16.25 Mio Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Projektstudie Ausbau und Sanierung Kantonsstrasse, RVA, Juli 2014

Quantitative Angaben

Malters, Kantonsstrasse Horüti-Blatten: 7'500 Fz/Tag, DTV 2019, Prognose 9'800 Fz/Tag, DTV 2040 (mit Bypass)

Bemerkungen / Hinweise

--

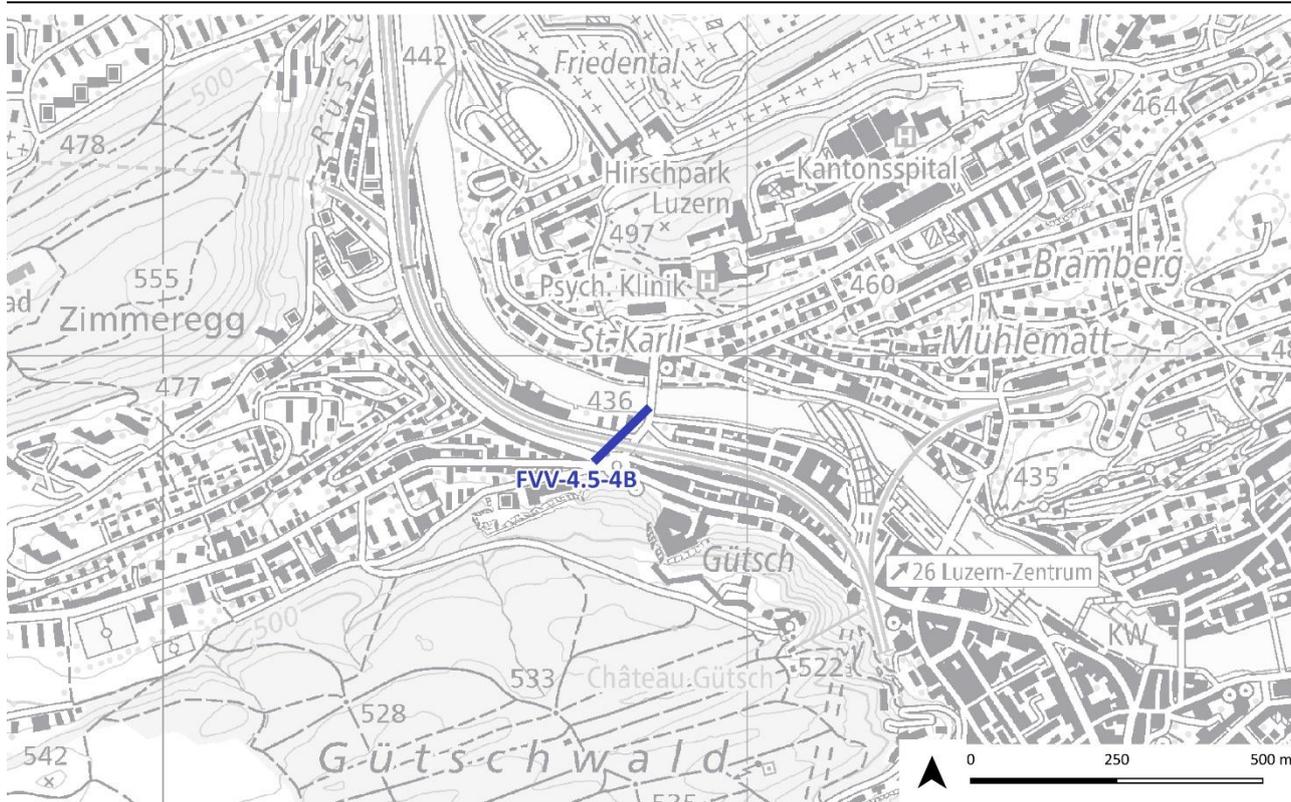
FVV-4.5

B-Horizont

Luzern, Personen- und Strassenunterführung Kreuzstutz

Kategorie: Langsamverkehr

<input checked="" type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
<input type="checkbox"/> 1. Generation	-	-
<input type="checkbox"/> 2. Generation	-	-
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Generation: LV-1.3k-3B	1061.3.110	B



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Abmessungen der bestehenden Strassenunterführung unter der SBB sind für den Fussverkehr und die hier liegenden Bushaltestellen nicht ausreichend.

Beschrieb der Massnahme

Eine neue Personenunterführung soll den Bedürfnissen des Fussverkehrs gerecht werden. Mit AggloMobil 4 und mit dem Bauprojekt Baselstrasse ergibt sich allenfalls die Chance, die Unterführung kurzfristig zumindest von einer oder sogar beiden Haltekanten für den Bus zu entlasten und so zumindest betrieblich eine Verbesserung der Situation im Bestand zu erreichen.

Machbarkeit

Zwischen den Stützmaerverstärkungen kann ein Tunnelgewölbe erstellt werden.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Dichtes und sicheres FVV-Netz im Kernraum
Bezug zum Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eher bescheidene FVV-Anteile am Gesamtverkehr ▪ Zentrale infrastrukturelle Schwachstellen im Bereich des FVV
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern» ▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen -- (fachlich / zeitlich)	

Nutzen

- WK1 Mit dem Ausbau wird eine Lücke im FVV geschlossen.
- WK2 -
- WK3 Durch den Ausbau wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht.
- WK4 Durch die Massnahme wird die Verlagerung auf den FVV gefördert.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Stadt Luzern	Kanton Luzern, SBB

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife	
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung:	2028
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vorstudie 2013 	Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2030
Weitere Planungsschritte:	Finanzierungsplan:	2030
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bauprojekt 	Baubeginn:	2031
	Inbetriebnahme:	2032
Planungsstand: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Reifegrad: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)	Flächenbeanspruchung
<input type="checkbox"/> Keine Information <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung (zwingend bei A)	Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten	Finanzierung		
10'000'000 Franken exkl. MWSt.	Anteil Bund	35%	Fr.
Genauigkeit: +/- 50%	Anteil Kanton	%	Fr.
Stand: 01.2020	Anteil Region	%	Fr.
	Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Durchlass Kanal (PU Nodpol), PU zur Reussfähre, Vorprojekt, 2020
-

Quantitative Angaben

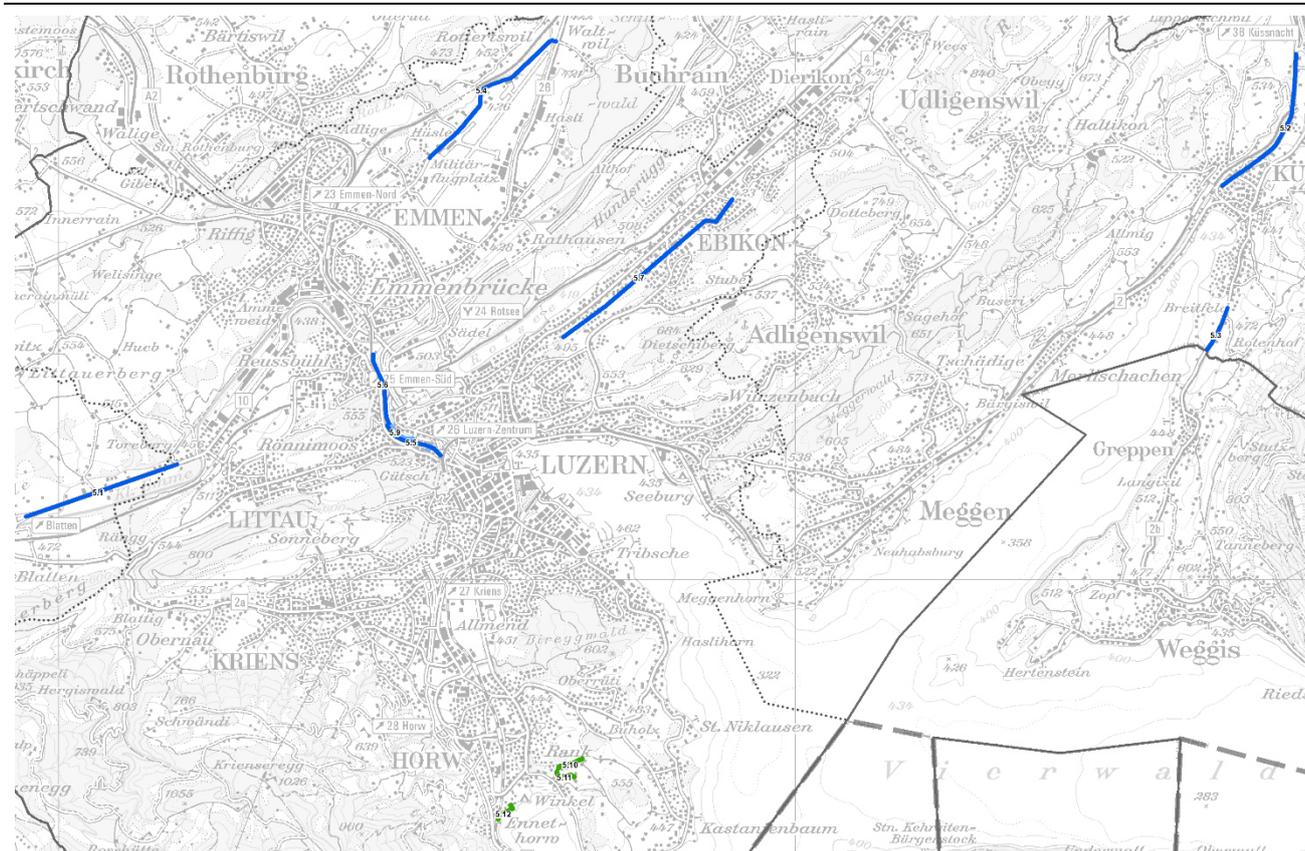
--

Bemerkungen / Hinweise

--

FVV-5 **B-Horizont**
Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen
Kategorie: Langsamverkehr

Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm (teilweise, siehe Teilmassnahmen unten)



Dunkelblau: Optimierung bestehender Netzelemente; Hellblau: Neue Netzelemente; Grün: Verbesserung Zugänglichkeit Naherholung

Konzeption und Zweckmässigkeit

Ausgangslage

Schwachstellen beim Fuss- und Veloverkehr betreffen einerseits bestehende Strassenabschnitte mit hohen MIV-Belastungen. Andererseits weisen die bestehenden Fuss- und Veloverkehrnetze noch verschiedene Lücken auf. Diese Lücken sind teilweise durch Verkehrsknoten mit hoher MIV-Belastung oder durch topografische Hindernisse unterbrochen und haben vielfach unattraktive Querungen. Lücken sind auch bei der Zugänglichkeit der Naherholungsgebiete festzustellen.

Konzeption und Zweckmässigkeit

- | | |
|-----------------------------|---|
| Bezug zum Zukunftsbild | Dichtes und sicheres FVV-Netz im Kernraum |
| Bezug zum Handlungsbedarf | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eher bescheidene FVV-Anteile am Gesamtverkehr ▪ Zentrale infrastrukturelle Schwachstellen im Bereich des FVV |
| Bezug zu den Teilstrategien | <ul style="list-style-type: none"> ▪ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern» ▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren» |

Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich) --

Teilmassnahmen				
Nr. AP 4G	Nr. AP 1-3 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
Optimierung bestehender Netzelemente				
FVV-5.1	-	<p>Luzern/Malters, Abschnitt Thorenberg (exkl.) – Einmündung K4 (Anschluss Blatten)</p> <p>Die Thorenbergstrasse weist in Bezug auf die Verkehrssicherheit des Fuss- und Veloverkehrs grössere Defizite auf. Die Sicherheit soll durch die Anpassung des geometrischen Normalprofils und die Erstellung eines Rad- und Gehwegs in Koordination mit der Strassensanierung verbessert werden. (Kantonales Bauprogramm Nr. 203; Kosten ohne Strassensanierung)</p> <p><i>Jahr Baubeginn: ab 2030</i></p>	Kanton Luzern	<p>5'000'000</p> <p>Stand: 01.2020 Genauigkeit: +/-50%</p>
FVV-5.2	LV-1.2b-3A/ 1061.3.094	<p>Küssnacht, Ausbau Radinfrastruktur Zugerstrasse Süd, Abschnitt Kreisel Baer bis Anschluss A4 Küssnacht</p> <p>Vom Kreisel Baer bis Anschluss A4 Küssnacht besteht entlang der Zugerstrasse Süd ein beidseitiger Radstreifen. Für den Radverkehr soll im Rahmen des Ausbaues der Zugerstrasse Süd die Verkehrssicherheit mit einem separaten kombinierten Rad-Gehweg erhöht werden.</p> <p><i>Jahr Baubeginn: ab 2028</i></p>	Kanton Schwyz, TBA	<p>3'800'000</p> <p>Stand: 12.2011 Genauigkeit: +/-20%</p>
FVV-5.3	LV-1.2-3B/ 1061.3.106	<p>Küssnacht, Grepperstrasse Abschnitt Breitfeld–Kantons-grenze SZ/LU</p> <p>Zwischen dem Küssnachter Breitfeld und der Kantons-grenze SZ/LU besteht entlang der Grepperstrasse eine Lücke im Angebot für Radfahrer. Der auf dem Gemeindegebiet Greppen bis zur Kantons-grenze Schwyz bestehende Fuss- und Radweg soll bis ins Gebiet Breitfeld weiterge-führt werden.</p> <p><i>Jahr Baubeginn: ab 2028</i></p>	Kanton Schwyz	<p>1'500'000</p> <p>Stand: 12.2015 Genauigkeit: +/-30%</p>
FVV-5.4	LV-1.3b-3B/ 1061.3.101	<p>Emmen, Rüeggisingerstrasse</p> <p>Zwischen Cholbe und Neuhüsern soll der bestehende Gehweg auf 1'200 m Länge zu einem normkonformen Rad- und Gehweg von Breite 2.5 m ausgebaut werden und im Abschnitt Neuhüsere – Waltwil soll ein 1'250 m langer und 2.2 m breiter Rad- und Gehweg erstellt werden.</p> <p><i>Jahr Baubeginn: ab 2028</i></p>	Gemeinde Emmen	<p>1'200'000</p> <p>Stand: 06.2012 Genauigkeit: +/-50%</p>

FVV-5.5	-	<p>Luzern, Veloroute Dammstrasse – Reussinsel</p> <p>Für die Verbindung Innenstadt Luzern – Stadtteil Reussbühl / Freizeitgebiet Nordpol – Gemeinde Emmen ist die Achse Dammstrasse – Reussinsel – Xylofonweg die Hauptveloroute. Auf dieser Achse bestehen diverse Sicherheits- und Komfortmängel, insbesondere bei der Querung der Spitalstrasse.</p> <p><i>Jahr Baubeginn: 2028</i></p>	Stadt Luzern	<p>4'500'000</p> <p>Stand: 02.2021</p> <p>Genauigkeit: +/-50%</p>
FVV-5.6	-	<p>Luzern, Anpassungen Xylofonweg</p> <p>Der Xylofonweg ist gleichzeitig eine wichtige Freizeitroute entlang der Reuss und die Hauptpendlerachse zwischen Luzern – Reussbühl und Emmen. Der Rad-/Gehweg ist für die vorhandene Belastung unterdimensioniert. Die Mängel aufgrund des zu schmalen Querschnitts beeinträchtigen ein weiteres Wachstum des Veloverkehrs auf diesen Achsen. Ein Ausbau ist aufgrund der engen Platzverhältnisse zwischen Bahndamm und Reuss zwar schwierig und kostenintensiv aber dennoch dringend notwendig.</p> <p><i>Jahr Baubeginn: 2028</i></p>	Stadt Luzern / Kanton Luzern, vif	<p>3'800'000</p> <p>Stand: 02.2021</p> <p>Genauigkeit: +/-50%</p>
FVV-5.7	-	<p>Ebikon, Rontaler Dorf Veloroute (Abschnitt Ebikon)</p> <p>Der Veloverkehr spielt heute im Rontal eine untergeordnete Rolle. Das Velonetz weist noch verschiedene Lücken auf. Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) LuzernOst sieht als Massnahme vor, am südlichen Hangfuss des Rontals eine durchgehende Veloverbindung zu realisieren.</p> <p>Auf Gemeindegebiet von Ebikon sollen die bestehenden Wege zwischen Schachenstrasse und Knoten Oberdierikonner-/Hartenfelsstrasse für den Veloverkehr optimiert werden. Dazu gehören die Verbreiterung der Wege auf verschiedenen Teilabschnitten, die Aufhebung von Einengungen sowie die Realisierung von Radstreifen.</p> <p><i>Jahr Baubeginn: ab 2028</i></p>	Gemeinde Ebikon	<p>390'000</p> <p>Stand: 11.2020</p> <p>Genauigkeit: +/-30%</p>
Neue Netzelemente				
FVV-5.8	LV-2.2h-3B/ 1061.3.128	<p>Luzern, Lädelistrasse (Dammdurchbruch)</p> <p>Die Stammlinie der SBB verläuft als Bahndamm durch das Quartier Basel-/Bernstrasse und hat eine sehr hohe Trennwirkung, da insbesondere der Zugang aus dem Wohnquartier zum Naherholungsraum Reussufer unterbunden wird. Mit einem zusätzlichen Unterführungsbauwerk für den Rad- und den Fussverkehr soll diese Trennwirkung vermindert werden. Der Dammbbruch öffnet das Quartier zur Reuss hin und verbindet es für den Fuss- und den Veloverkehr direkt mit der Innenstadt.</p> <p><i>Jahr Baubeginn: 2030</i></p>	Stadt Luzern	<p>3'500'000</p> <p>Stand: 12.2010</p> <p>Genauigkeit: +/-30%</p>

FVV-5.9	LV-2.2i-3B/ 1061.3.129	K13: Luzern, Reussinsel Im Gestaltungsplan 311 zur Überbauung der Reussinsel und im Richtplan R1 Fusswege ist entlang der Reuss ein Fussweg vorgesehen. Dieser Weg soll auch vom Radverkehr genutzt werden können. Langfristig ist die Erweiterung des Weges bis zur St. Karli-Brücke vorgesehen. <i>Jahr Baubeginn: ab 2028</i>	Stadt Luzern	3'000'0000 Stand: 07.2020 Genauigkeit: +/-50%
Verbesserung Zugänglichkeit Naherholung				
FVV-5.10	-	Horw, Bessere Fusswegvernetzung Dormen – Ober-Fondle Neue Fusswegverbindung; 1.5 m Breite, nicht asphaltiert. In der Detailplanung ist das Freiraumkonzept zu beachten. <i>Jahr Baubeginn: 2028</i>	Gemeinde Horw	90'000 Stand: 04.2019 Genauigkeit: +/-40%
FVV-5.11	-	Horw, Bessere Fusswegvernetzung Dormen – Gügerzi Ausbau Fusswegverbindung; 1.5 m Breite, nicht asphaltiert. <i>Jahr Baubeginn: 2028</i>	Gemeinde Horw	50'000 Stand: 04.2019 Genauigkeit: +/-40%
FVV-5.12	-	Horw, Durchgehender Fussweg entlang See in Ennethorw Fussweg Seerosenweg – Seefeld (Gemäss Leitbild Horw See, 4. April 2018) <i>Jahr Baubeginn: 2028</i>	Gemeinde Horw	350'000 Stand: 04.2019 Genauigkeit: +/-40%
				27.2 Mio.

Nutzen				
WK1	Mit den Massnahmen wird das Netz für dem FVV optimiert.			
WK2	Der Strassenraum als wichtiger Freiraum im Siedlungsgebiet kann aufgewertet werden.			
WK3	Mit den Massnahmen wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht insbesondere für den Langsamverkehr sowohl die objektive wie die subjektive Verkehrssicherheit verbessert.			
WK4	Durch die Massnahmen wird die Verlagerung auf den Langsamverkehr gefördert.			

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kantonales Radroutenkonzept Schwyz 2015
 - Teilrichtplan Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr, Bezirk Küssnacht
 - Emmen, Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan, Juli 2007
 - Horw, Richtplan Fuss- und Veloverkehr
 - Stadt Luzern, Kommunalen Richtplan leichter Zweiradverkehr
 - Stadt Luzern, B+A Aktionsplan Fussverkehr und Aktionsplan Veloverkehr
 - Stadt Luzern, Mobilitätsanalyse 2018
 - Vertiefungsstudie Veloroute Hangweg
-

Quantitative Angaben--

Bemerkungen / Hinweise--

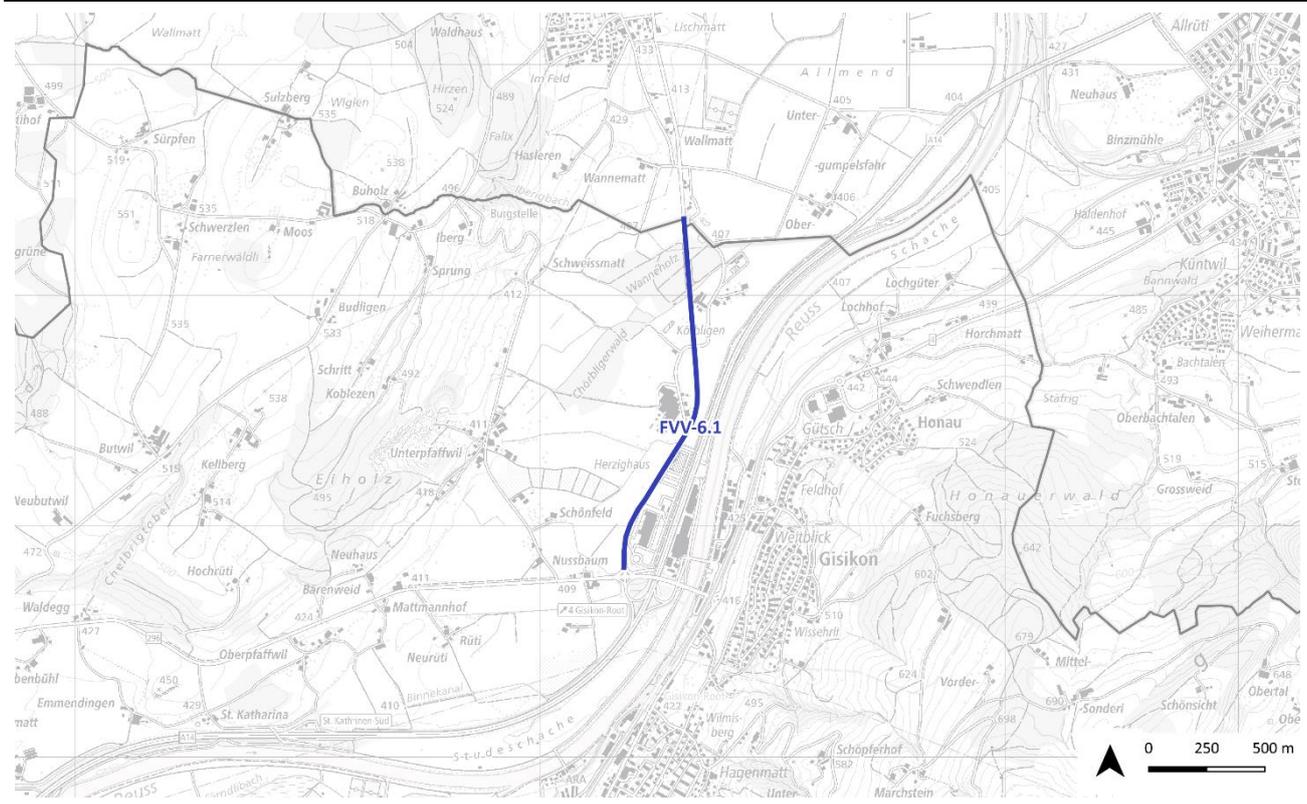
FVV-6

C-Horizont

Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen

Kategorie: Langsamverkehr

Bestandteil früheres Agglomerationsprogramm (siehe Teilmassnahmen unten)



Konzeption und Zweckmässigkeit

Ausgangslage

Im Ausserortsbereich zwischen dem Autobahnanschluss Gisikon (exkl.) und der Kantonsgrenze Aargau in Richtung Sins fehlen Radverkehrsanalgen gänzlich. Die Massnahme ist im kantonalen Radroutenkonzept enthalten. Die Strasse ist z.T. schmal und genügt den heutigen Normen nicht mehr, der Zustand ist teilweise schlecht, Synergien mit der Strassenrausanierung sind zu nutzen.

Konzeption und Zweckmässigkeit

- | | |
|------------------------------------|---|
| <p>Bezug zum Zukunftsbild</p> | <p>Dichtes und sicheres Fuss- und Velonetz, Abstimmung des Gesamtverkehrs, Erhöhung Aufenthaltsqualität, Verbesserung Verkehrssicherheit und Erhöhung des Fuss- und Veloverkehr-Anteils</p> |
| <p>Bezug zum Handlungsbedarf</p> | <p>Eher bescheidene Anteile von ÖV und FVV im Modalsplit
 Zentrale infrastrukturelle Schwachstelle mit Sicherheitsdefiziten im Bereich des Veloverkehrs</p> |
| <p>Bezug zu den Teilstrategien</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren» ▪ FVV-3 «FVV-Angebote vernetzen und ins Gesamtverkehrssystem einbetten» |

Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich) --

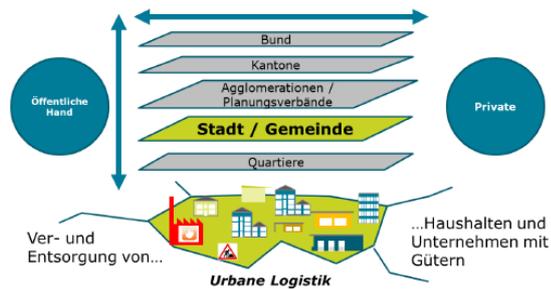
Teilmassnahmen				
Nr. AP 4G	Nr. AP 1-3 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
FVV-6.1	-	<p>Inwil, Autobahnanschluss Gisikon (exkl.) – Kantons-grenze AG, Radverkehrsanlagen</p> <p>Das Vorhaben ist im Bauprogramm 2019-2022 für die Kantonsstrassen und im Kantonalen Radroutenkonzept in 3. Priorität enthalten. In diesem Abschnitt fehlen Massnahmen zugunsten der Velofahrenden. Es soll deshalb ein ca. 1.7 km langer Rad- und Gehweg im Zweirichtungsverkehr erstellt werden und die Strassen gemäss den Normen der VSS verbreitert werden. Der Rad- und Gehweg wird mittels eines Grünstreifens von der Fahrbahn getrennt.</p> <p><i>Jahr Baubeginn: ab 2031</i></p>	Kanton Luzern, vif	<p>5'000'000</p> <p>Stand: 12.2018</p> <p>Genauigkeit: +/-50%</p>

Nutzen	
WK1	Mit dem Ausbau/Umbau werden Lücken und Schwachstellen im FVV geschlossen.
WK2	-
WK3	Durch die Neugestaltung der Strassenanlagen mit Gewährung der Normen der VSS wird die objektive und die subjektive Verkehrssicherheit verbessert.
WK4	Durch die Massnahmen wird die Verlagerung auf dem FVV gefördert.

Sonstiges	
Literatur / Grundlegendokumente	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kanton Luzern, Bauprogramm 2019 – 2022 	
Quantitative Angaben	
--	
Bemerkungen / Hinweise	
--	

8. Güterverkehr

G-1	AvE-Horizont	
Überkommunales Güterverkehrs- und Logistikkonzept		
<input type="checkbox"/> Bestandteil früheres AP <input type="checkbox"/> 1. Generation <input type="checkbox"/> 2. Generation <input type="checkbox"/> 3. Generation	ARE-Code	Priorität in früheren AP
	-	-
	-	-
	-	-



Massnahmenbeschreibung

Ausgangslage / Zielsetzung

- Im Agglomerationsraum Luzern werden jährlich rund 17.5 Mio. Tonnen Güter pro Jahr bewegt. Darunter wird der reine Gütertransport mit Lieferwagen, Lastwagen, Sattelschlepper, Bahn, Kombiverkehr und Cargobike verstanden. Der Quell-/Zielverkehr in der Agglomeration Luzern hat den grössten Anteil an den Güterbewegungen. Der Hauptverkehrsträger ist mit rund 87% die Strasse. Der Anteil des Wirtschaftsverkehrs (d.h. der Fahrzeugkategorien Lieferwagen, Lastwagen, Lastenzug und Sattelzug) macht schätzungsweise 13% am Gesamtverkehrsaufkommen auf den Zufahrten zur Agglomeration Luzern aus.
- Logistikdienstleister haben verstärkt Mühe, zentrumsnahe Standorte und Güterumschlagsflächen zu finden. Gleichzeitig steigen die Reisezeiten aufgrund der Strassenauslastungen. Mit den Planungen zum Durchgangsbahnhof wird die zukünftige Funktion des Güterareals und die Rolle der (City-) Logistik auf der Schiene mitzudenken sein.
- Zur Sicherstellung eines effizienten Logistik- und Güterverkehrssystems im Kanton Luzern und zur Minimierung der negativen Auswirkungen des Güterverkehrs sollen konzeptionelle Grundlagen erarbeitet werden. Mit einem überkommunalen verkehrsträgerübergreifenden Güterverkehrs- und Logistikkonzept (GVLK) soll die Basis für die Themenbereiche Güterverkehr und Logistik geschaffen werden.

Massnahme

Erarbeitung eines überkommunalen bzw. kantonalen Güterverkehrs- und Logistikkonzepts (Ziele, Handlungsbedarf, Strategien, Massnahmen und Zuständigkeiten), aus dem Massnahmen für das AP LU 5G abgeleitet werden können

Das Güterverkehrs- und Logistikkonzept des Kantons Luzern (GVLK LU) wird in zwei Phasen erarbeitet:

- Phase 1: Analyse, Handlungsbedarf, Ziele und Stossrichtungen: 2020-2021
- Phase 2: Massnahmen und Umsetzungsprogramm: ab 2021

Dabei steht auch die Weiterentwicklung des Güterbahnhofsareals Luzern im Fokus.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Die Ver- und Entsorgung des Siedlungsgebietes wird optimal gelöst
Bezug zum Handlungsbedarf	Bewusstsein steigern für Logistikanliegen, Klärung von Zuständigkeiten und Zusammenarbeit fördern. Für diese Aufgaben ist eine überkommunale Strategie notwendig.
Bezug zu den Teilstrategien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ G-1 «Überkommunales Güterverkehrs- und Logistikkonzept erarbeiten»
Bezug zu anderen Massnahmen -- (fachlich / zeitlich)	

Nutzen

Das GVLK Kanton Luzern soll einerseits ein Steuerungsinstrument sein, welches dem Kanton die Möglichkeit gibt, aktiv seinen Handlungsspielraum zu nutzen und nicht nur reaktiv in vereinzelt "Notsituationen" zu handeln. Zusätzlich stellt es für Dritte einen Orientierungsrahmen dar, an welchem sich Regionen, Städte und Gemeinden, Verlader, Logistik- und Transportdienstleister sowie Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei ihren Tätigkeiten orientieren sollen. Das Güterverkehrs- und Logistikkonzept soll bei den Akteuren möglichst breit abgestützt sein.

Die Ergebnisse bilden eine wichtige Grundlage und Input für die kantonale Gesamtverkehrsstrategie, regionale/städtische Verkehrskonzepte, Agglomerationsprogramme und die Richtplanung. Es kann sich ein Anpassungsbedarf in der Regulierung ergeben (z.B. Planungs- und Baugesetz). Sie dienen auch als Grundlage für Entscheide zur Institutionalisierung des Güterverkehrs in der kantonalen Verwaltung.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Luzern Plus, rawi, vvl, Stadt Luzern, SBB

Realisierung

Planungsstand und Umsetzung

Bisherige Planungsschritte:

- NFP 71, Fallstudie Luzern

Weitere Planungsschritte und Umsetzung:

- Kantonales Güterverkehrs- und Logistikkonzept 2020-2021 (Phase 1)

Kosten

Kosten Phase 1	Finanzierung		
150'000.- CHF exkl. MWSt. (Planung)	Anteil Kanton	%	Fr.
Genauigkeit: +/- 10%	Anteil Region	%	Fr.
Stand: 03.2020	Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Kosten Phase 2

offen

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- NFP 71
-

Bemerkungen / Hinweise

Mit den Planungsarbeiten für den Durchgangsbahnhof ist zu klären, ob sich die Flächen des Güterareals für weitere Anliegen des Güterverkehrs (bspw. City-Logistik) oder des Schienenverkehrs (z.B. Baudienste, Verbesserung des Bahnzugangs) eignen. Erst in zweiter Priorität wird die Freigabe dieser Standorte für andere Zwecke, z.B. städtebauliche Entwicklungen, durch den Bund unterstützt. Eine Abstimmung mit den Kantonen, Gemeinden und den weiteren Interessen des Bundes ist vorzunehmen.

Mit der Erstellung des Durchgangsbahnhofs werden Gleisfelder im Umfang von rund sechs Hektaren nicht mehr benötigt und einer neuen Nutzung zugeführt. Diese Stadterweiterung sowie die bestehenden Nutzungen am Bahnhof müssen in die Überlegungen, wie die Ver- und Entsorgung dieser Flächen zukünftig gestaltet werden sollen, einfließen.
