

---

## Medienmitteilung

---

### **ÖV- und LV-Förderung sowie Siedlungsentwicklung nach innen**

**Substanzielle Optimierungsschritte beim Busverkehr und beim Langsamverkehr sowie Massnahmen zu einer Siedlungsentwicklung nach innen prägen das Agglomerationsprogramm Luzern der 2. Generation. Massgebend bleiben zudem die schon im Agglomerationsprogramm der 1. Generation enthaltenen Schlüsselmassnahmen Tiefbahnhof Luzern und Autobahn-Bypass Luzern. Das vom Regierungsrat verabschiedete Agglomerationsprogramm der 2. Generation wird nun vom Bund beurteilt.**

Das Agglomerationsprogramm Luzern der 2. Generation baut grundsätzlich auf der Gesamtkonzeption des Programms der 1. Generation auf und entwickelt dieses weiter. Das Vorgängerprogramm, das Ende 2007 dem Bund eingereicht worden war, zeigte in einer Gesamtstrategie mit 24 vernetzten Massnahmen, wie die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung künftig nachhaltig aufeinander abgestimmt werden soll. Regierungsrat Robert Küng, Vorsteher des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartements verwies bei der Präsentation des Planungswerks auf die zahlreichen Massnahmen, die aus dem ersten Programm bereits realisiert wurden: die Autobahnan-schlüsse Rothenburg und Buchrain mit Zubringer Rontal, die Langensandbrücke, die S-Bahn-Haltestellen Luzern Verkehrshaus, Meggen Zentrum, Buchrain, Root Längenbold, Emmenbrücke Gersag, Kriens Mattenhof, die diversen Park-and-Ride-Anlagen, die Veloverkehrsanlagen, die Buspriorisierungen, die Angebotsverbesserungen bei S-Bahn und Bus, den integralen Tarifverbund sowie verschiedene Entwicklungsschwerpunkts- und Ortsplanungen.

#### **Tiefbahnhof und Bypass bleiben Schlüsselmassnahmen**

Auch im Agglomerationsprogramm Luzern der zweiten Generation bleiben die beiden Grossprojekte Tiefbahnhof Luzern mit Durchmesserlinie und Gesamtsystem Bypass mit den Spangen Nord und Süd Schlüsselmassnahmen. Regierungsrat Robert Küng betonte, dass nur mit ihnen die Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems in der Agglomeration Luzern künftig gewährleistet werden könne. Es gelte deshalb, alles daran zu setzen, dass diese wirkungsvollen Projekte auf der Grundlage der Bundesvorlagen Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur (FABI) und Engpassbeseitigung Nationalstrassen so rasch als möglich realisiert würden.

#### **Schwergewicht auf öV und Langsamverkehr**

Bei den weiterentwickelten und neuen Massnahmen liegt das Schwergewicht auf dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr, mit dem die künftige Verkehrszunahme möglichst gut – unter Bewahrung des erforderlichen Raumes für den motorisierten Verkehr – bewältigt werden soll. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs können auf den bestehenden Strasseninfrastrukturen mit einer Optimierung des Bussystems und dabei insbesondere mit einer Ausrichtung der Buslinien auf die auszubauenden Knoten in den Zentren Nord (Emmenbrücke und Rothenburg), Ost (Ebikon) und Süd (Horw und Kriens-Mattenhof) noch Kapazitätserhöhungen erreicht werden. Die prognostizierte Zunahme im öffentlichen Verkehr von rund 40% bis 2030 kann

jedoch nur mit dem Tiefbahnhof mit Durchmesserlinie abgedeckt werden. Damit können insbesondere vom Bahnknoten Luzern aus Fernverkehrsverbindungen nach Zürich, in die Nord-, die West- und die Südschweiz sowie dicht geführte S-Bahn-Verbindungen von und zu den Zentren Nord, Ost und Süd sowie auf weiteren Achsen den Hauptanteil des künftigen Mehrverkehrs übernehmen. Nur mit dem rasch realisierten, national bedeutsamen Schieneninfrastrukturausbau zusammen mit der Optimierung und Neuausrichtung des Bussystems kann erreicht werden, dass alle Siedlungsgebiete mit raschen Transportketten Bahn und/oder Bus erschlossen sind und dass die gesamte künftige Mobilität bewältigt werden kann.

Einen Anteil des erwarteten Mehrverkehrs soll auch der Langsamverkehr übernehmen. Das Langsamverkehrsnetz wird deshalb an verschiedenen Stellen massgeblich weiter ergänzt und optimiert. Die Ausbaumassnahmen für den öffentlichen und privaten Verkehr auf Strassen und Schienen werden unterstützt durch verschiedene weitere Mobilitätsmassnahmen wie Mobilitätsmanagement und Bike-and-Ride-Anlagen.

### **Siedlungsentwicklung nach innen**

Klare Pflöcke, so Regierungsrat Robert Küng, schlage das Agglomerationsprogramm der 2. Generation bezüglich der Siedlungsentwicklung ein. Die künftige Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum Luzern und dessen Umland hat weitestgehend nach innen zu erfolgen. Das Siedlungswachstum nach aussen wird begrenzt. Zudem werden die vier Zentren Luzern, Luzern Nord (um den Seetalplatz), Ost (Ebikon) und Süd (Horw bis Mattenhof) zu Kristallisationsorten mit vielfältigen Nutzungen und grosser Dichte sowie guter Gestaltung und hoher Aufenthaltsqualität entwickelt. Die Landschaft bleibt weitgehend frei, wird vielfältig genutzt, aber teilweise auch geschützt. Das Agglomerationsprogramm wende sich damit klar gegen Zersiedelung und Kulturlandverlust und trete für eine haushälterische Bodennutzung sowie eine bessere Ausnützung und Ausgestaltung der Siedlungsflächen ein, erklärte Küng.

### **Priorisierung der Massnahmen**

Das Agglomerationsprogramm Luzern der 2. Generation priorisiert die infrastrukturellen Massnahmen entsprechend ihrer Reifegrade und ihrer Kosten-/Nutzenverhältnisse in verschiedenen Listen und führt die entsprechenden Kosten auf. Die Massnahmen Vorleistungen (2011-2014) umfassen Kosten von rund 18 Mio. Franken, jene der A-Liste (2015-2018) ca. 165 Mio. Franken, jene der B-Liste (2019-2022) rund 673 Mio. Franken und jene der C-Liste (ab 2023) ca. 833 Mio. Franken. Auf den Gesamtverkehr entfallen insgesamt rund 30 Mio. Franken, auf den öffentlichen Verkehr rund 800 Mio. Franken, auf den motorisierten Individualverkehr rund 710 Mio. Franken und auf den Langsamverkehr rund 120 Mio. Franken. Die beiden übergeordneten Schlüsselmassnahmen Tiefbahnhof mit Durchmesserlinie und Gesamtsystem Bypass (je ca. 2 Mia. Franken) sind über separate Finanzierungsquellen (Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur (FABI) und Engpassbeseitigung Nationalstrassen) zu finanzieren. Beim Tiefbahnhof besteht die Bereitschaft der Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden, sich signifikant an der Finanzierung zu beteiligen.

### **Bund beurteilt Gesamtwirkung**

Nach der Verabschiedung durch den Regierungsrat wird der Bund zwischen Mitte 2012 und ca. Mitte 2013 die Gesamtwirkung des Programms beurteilen. Gestützt auf diese Beurteilung sind anschliessend die wesentlichen Elemente des Agglomerationsprogramms Luzern der 2. Generation im Rahmen einer Teilrevision des kantonalen Richtplans verbindlich zu verankern. Dies wird die Grundlage für die nächste Leistungsvereinbarung zwischen Bund und Kanton Luzern bilden.