



# Das Agglomerationsprogramm Luzern der 4. Generation

## Regionalkonferenz RSM LuzernPlus 29. Januar 2020

Mike Siegrist, Dienststelle rawi  
Abteilungsleiter Raumentwicklung, Kantonsplaner

# Ablauf



1. Stand der Arbeiten und Einbezug der Gemeinden
2. Inhalte AP LU 4G (Rohentwurf)
3. Eckpunkte der Behördenmitwirkung
4. Ausblick / Terminplan



# 1. Stand der Arbeiten und Einbezug der Gemeinden



# Stand und weiteres Vorgehen AP LU 3G

## Richtplanverankerung/Leistungsvereinbarung

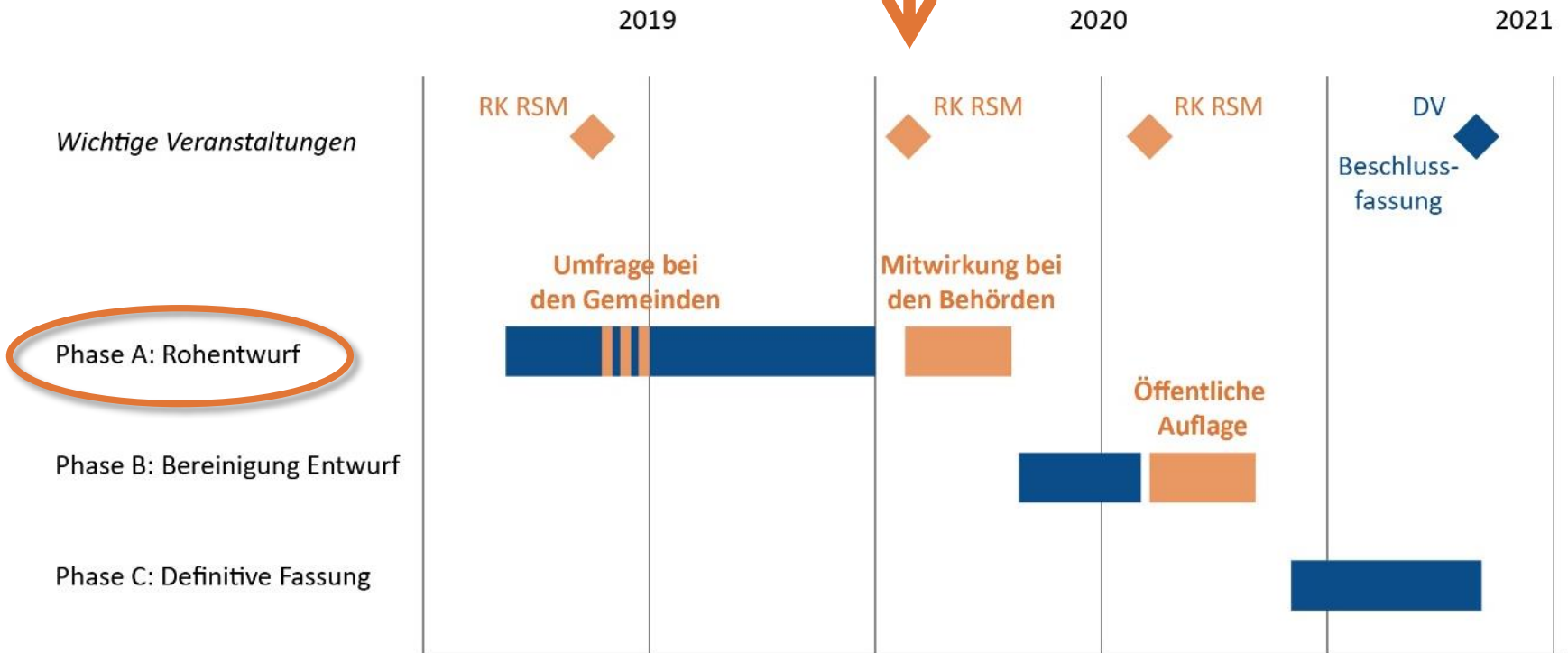
- Botschaft zu AP und STEP Strasse + STEP Schiene vom BR im Sept 18 zuhanden des Parlaments verabschiedet
- Entwurf Leistungsvereinbarung UVEK<>Kanton Luzern
- Zusatz zur Leistungsvereinbarung erforderlich infolge Wechsel von Hergiswil vom AP LU ins AP Nidwalden
- Geringfügige Richtplanänderung zur Verankerung des AP LU 3G lag im März 2019 während 30 Tagen öffentlich auf und wurde vorgeprüft
- Parlamentsbeschluss und Mittelfreigabe ca. ~~Mitte 2019~~ **Sept 2019**
- Richtplanänderung: Beschluss RR und Genehmigung BR **Okt 2019**
- Leistungsvereinbarung AP LU 3G: RR und UVEK signiert **Okt 2019**
  - Bund unterstützt etliche Massnahmen A-Liste ab 2019 über 166 Mio Fr.
  - Bundesbeitrag 35%, entspricht ca. 58Mio Fr (für ca. 4 Jahre)
- Finanzierungsvereinbarungen für Projektumsetzungen > **läuft ....**





# Erarbeitungsphasen AP LU 4G

heutige Veranstaltung



Phase A: Rohentwurf

Phase B: Bereinigung Entwurf

Phase C: Definitive Fassung

RK RSM

RK RSM

RK RSM

DV

Beschluss-  
fassung

Umfrage bei  
den Gemeinden

Mitwirkung bei  
den Behörden

Öffentliche  
Auflage



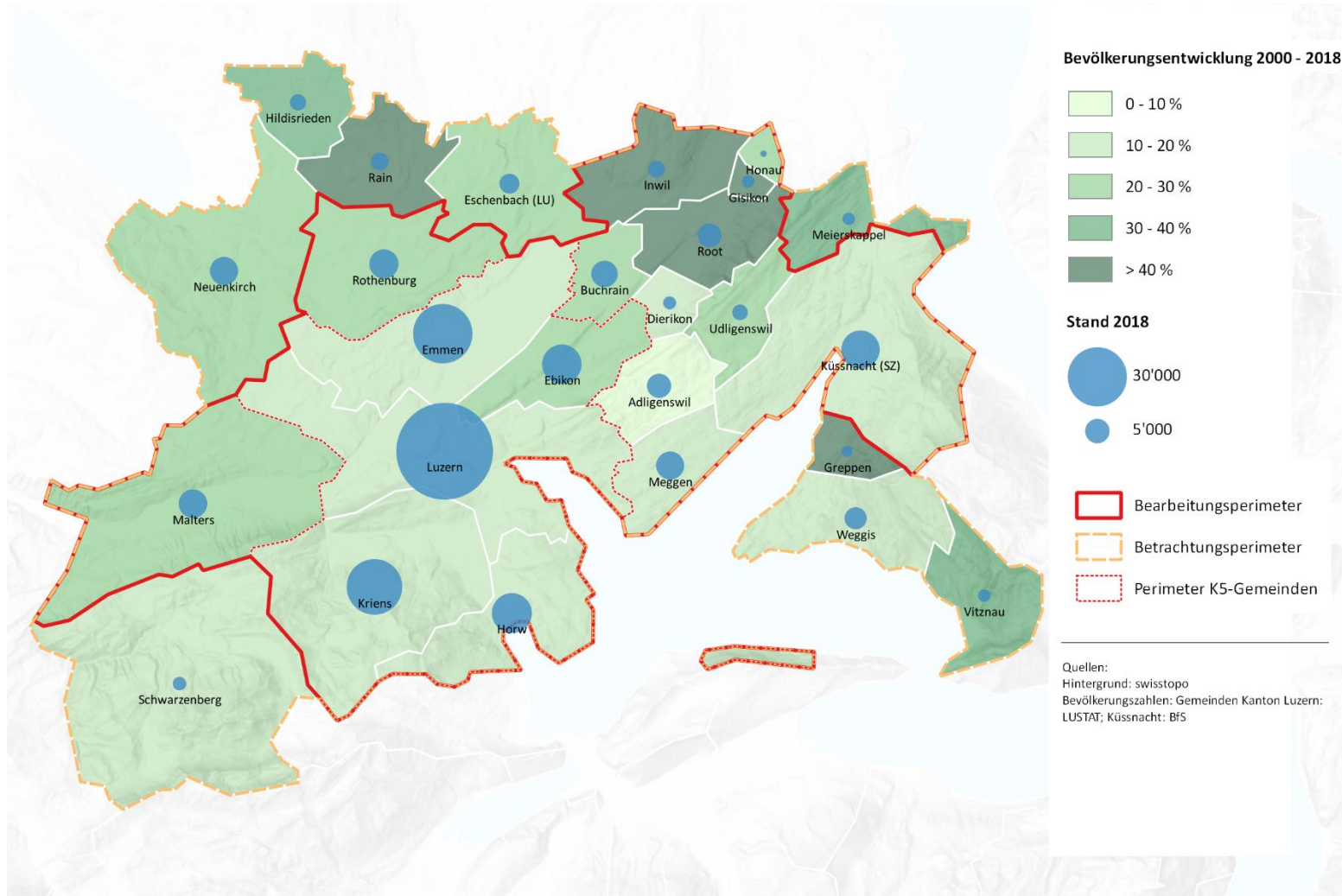
## 2. Inhalte AP LU 4G (Rohentwurf)



## 2.1 Wichtige Entwicklungstrends

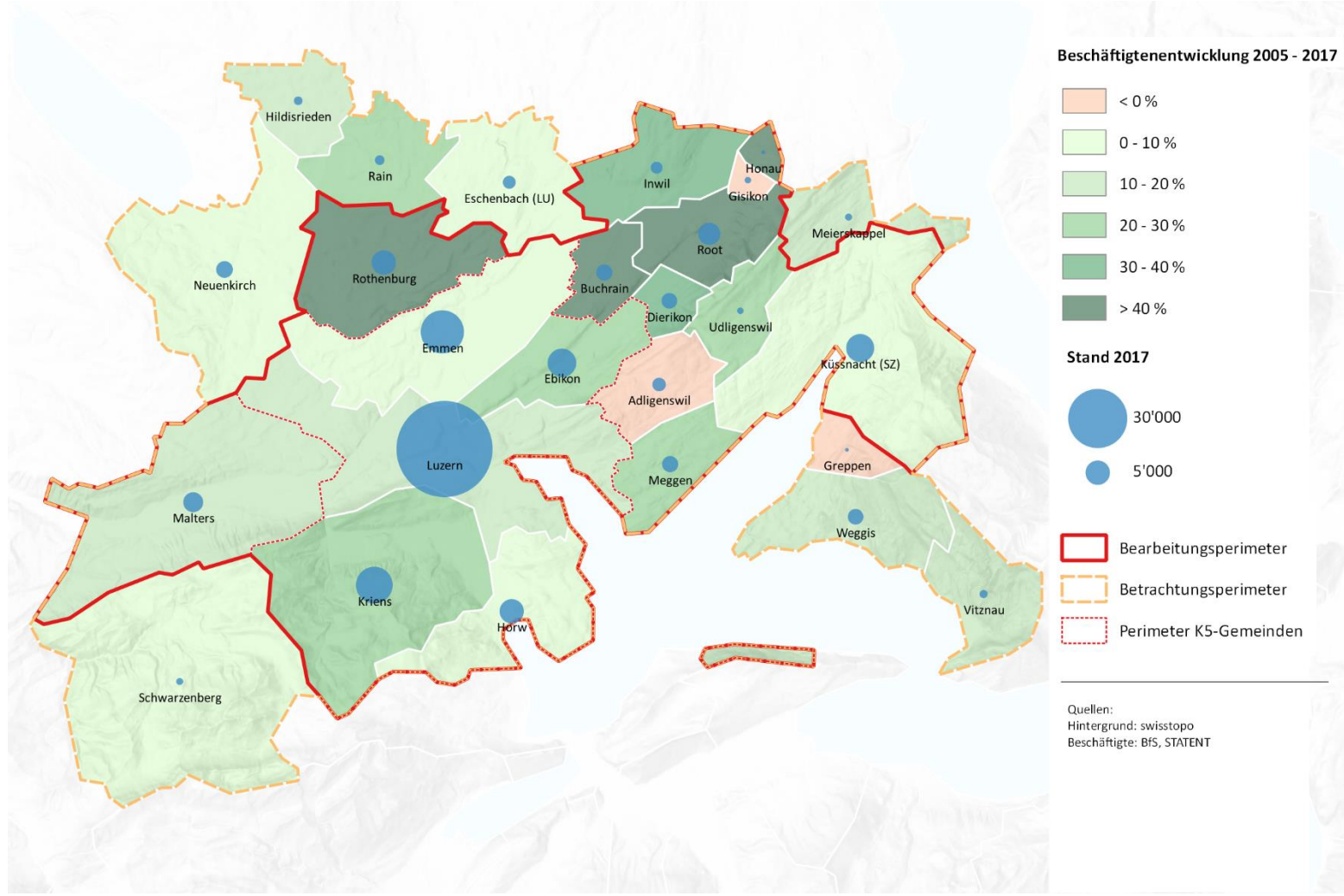


# Bevölkerungsentwicklung 2000-2018



Quelle: LUSTAT, Ständige Wohnbevölkerung / BFS

# Arbeitsplatzentwicklung 2005-2017



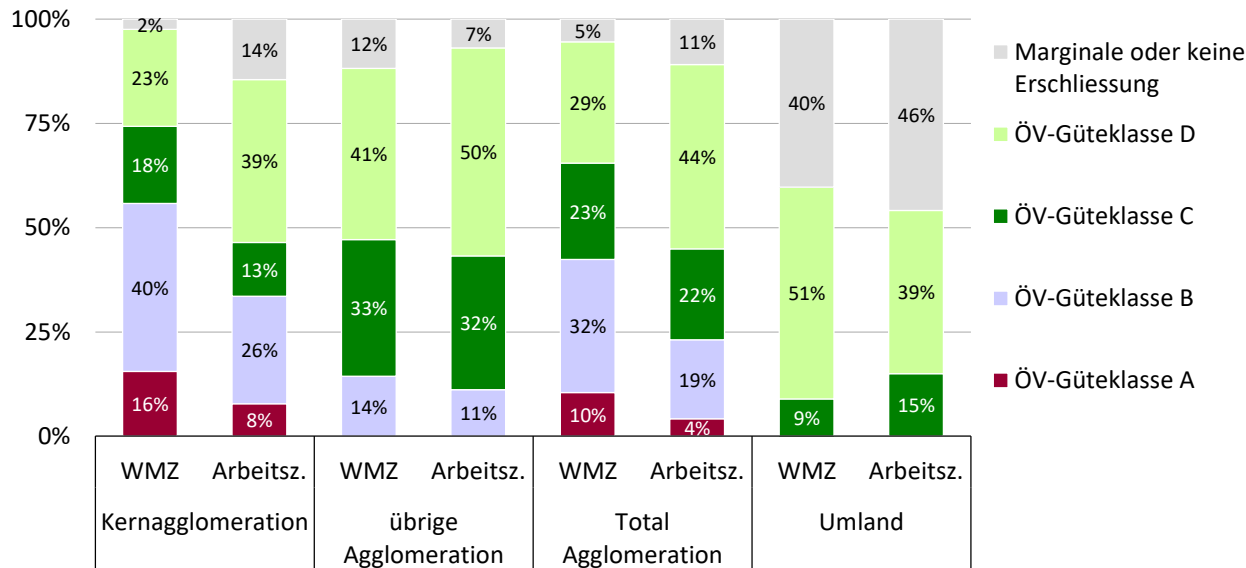
Quelle: BFS, STATENT (Daten 2005: Rückrechnungen)

# Unüberbaute Bauzonen und ÖV-Erschliessung



- Unüberbaute Wohn- und Mischzonen in der Region Luzern: ca. 300 ha (Stand 2018)
  - ca. 53% in den K5-Gemeinden
  - ca. 25% in den übrigen Gemeinden der Agglomeration
  - ca. 22% in den Umlandgemeinden

⇒ Relativ gesehen kurz- bis mittelfristig weiterhin überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum im Umland und in den Gemeinden der übrigen Agglomeration zu erwarten.



Quelle: Kantonale Bauzonenstatistik (LU, SZ) und ARE, ÖV-Güteklassen  
WMZ: Wohn- und Mischzonen





# Einwohnerpotenziale in den Bauzonen

Einwohner

70'000

60'000

50'000

40'000

30'000

20'000

10'000

0

Kernagglo

übrige Agglo

Umland

20'384

16'060

27'101

4'282

5'768

4'740

3'904

6'423

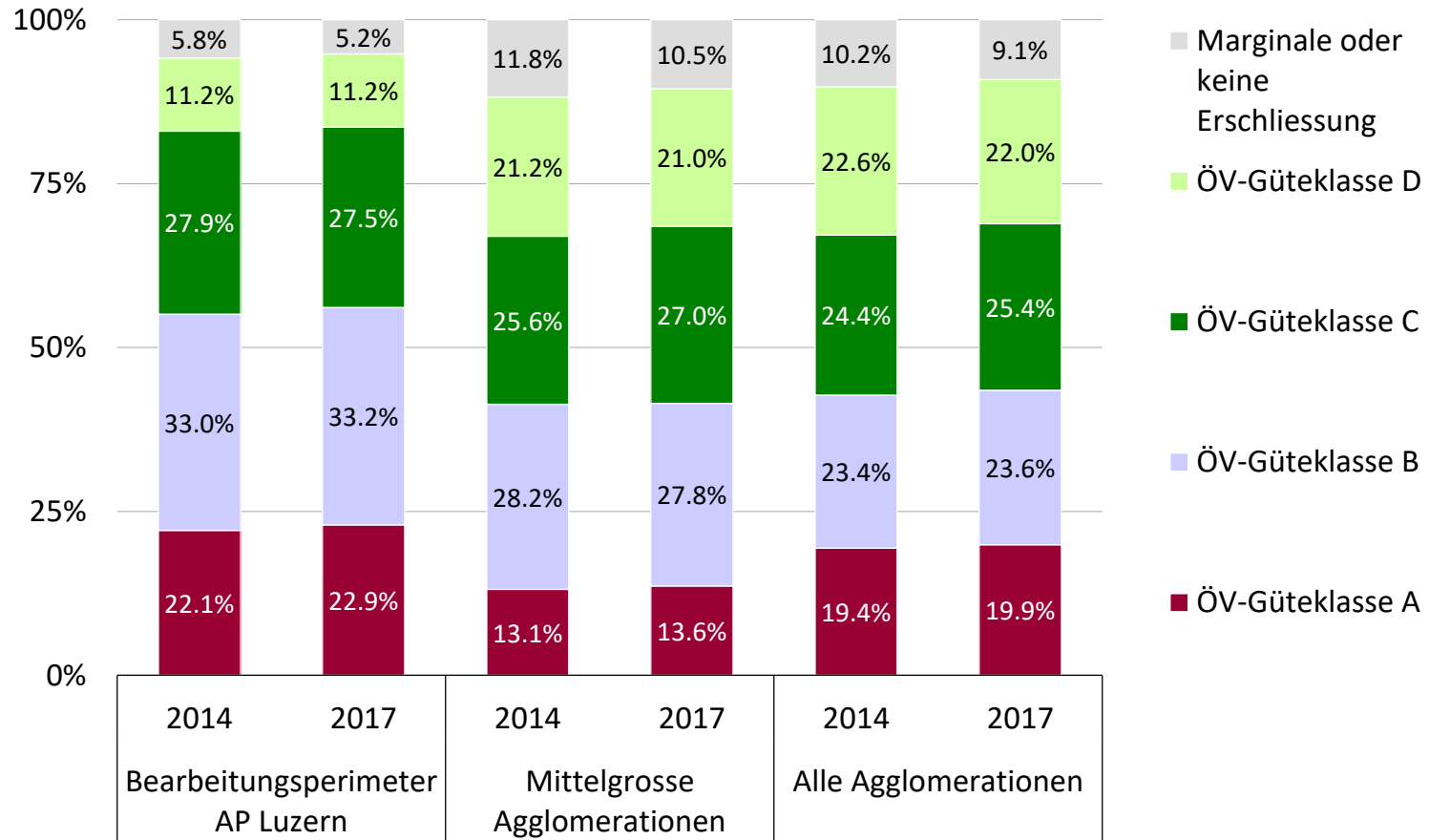
■ Projektbezogene Potenziale

■ Potenzial in den unbebauten Bauzonen

■ Nachverdichtung im Bestand (inkl. Ausdünnung)



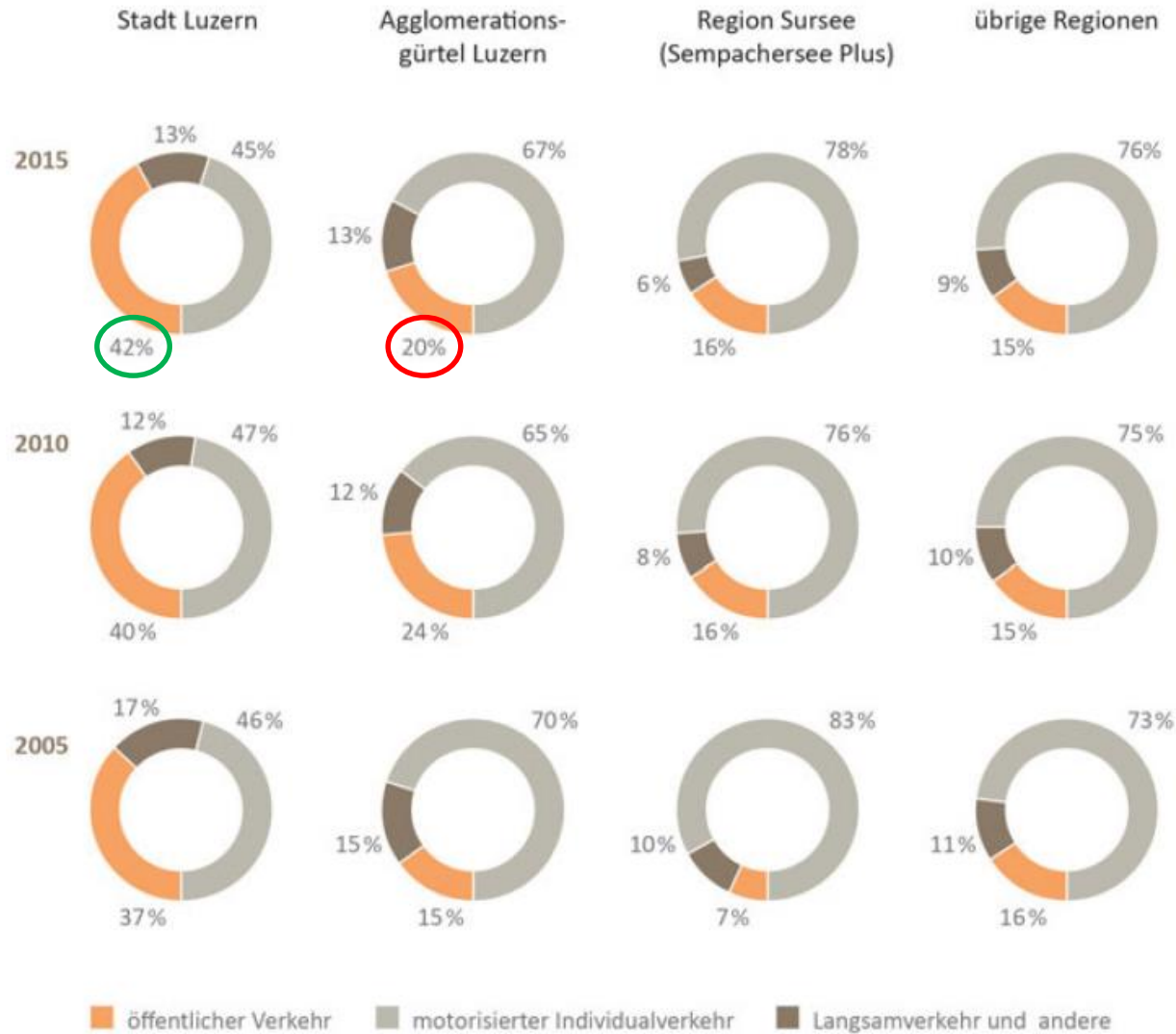
# Einwohner nach ÖV-Güteklassen



Quelle: BFS, STATPOP und ARE, ÖV-Güteklassen



# Entwicklung des Modalsplits

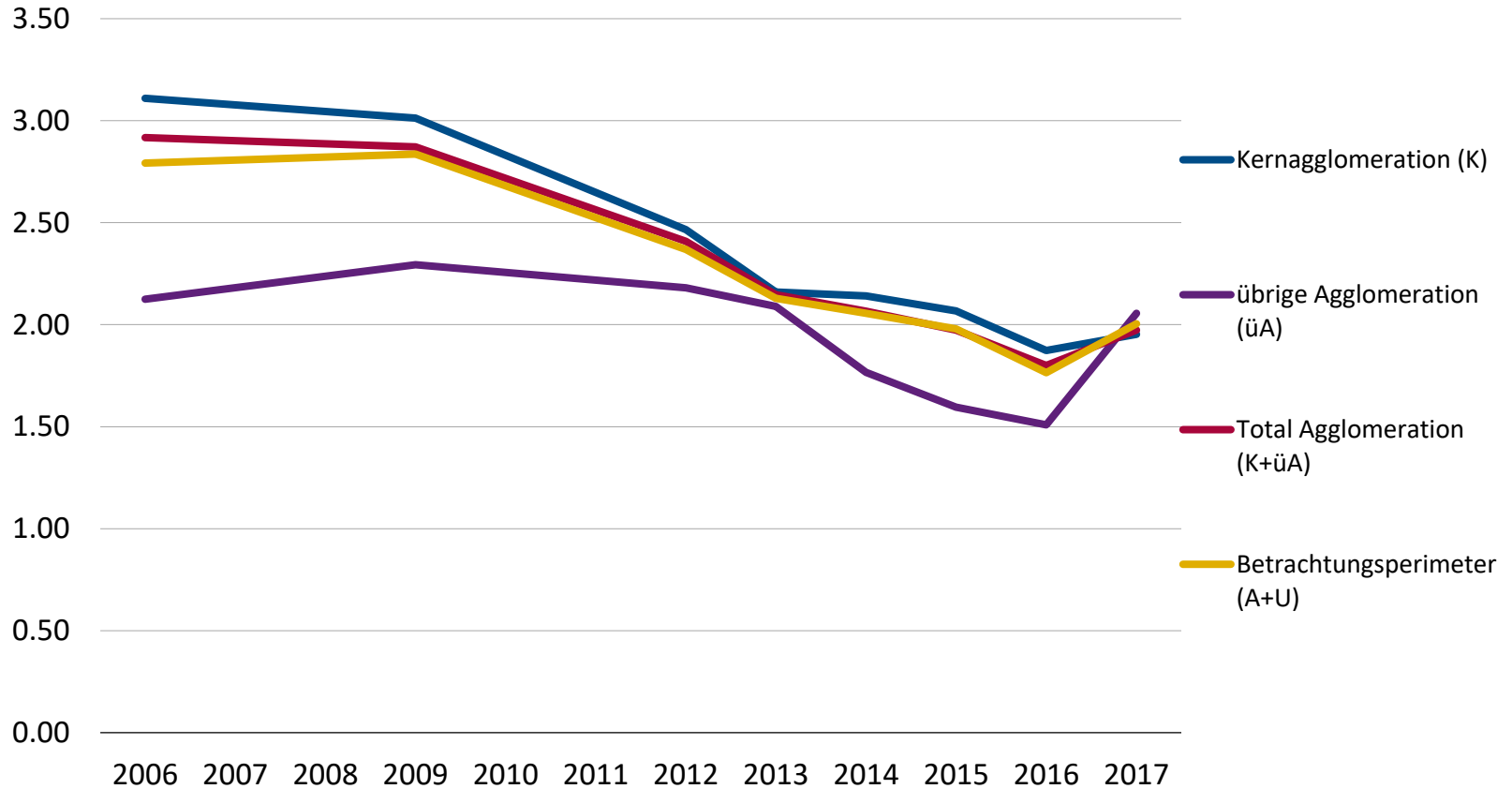


Datenquelle: Lustat Mikrozensus Mobilität und Verkehr



# Entwicklung der Anzahl Verunfallte

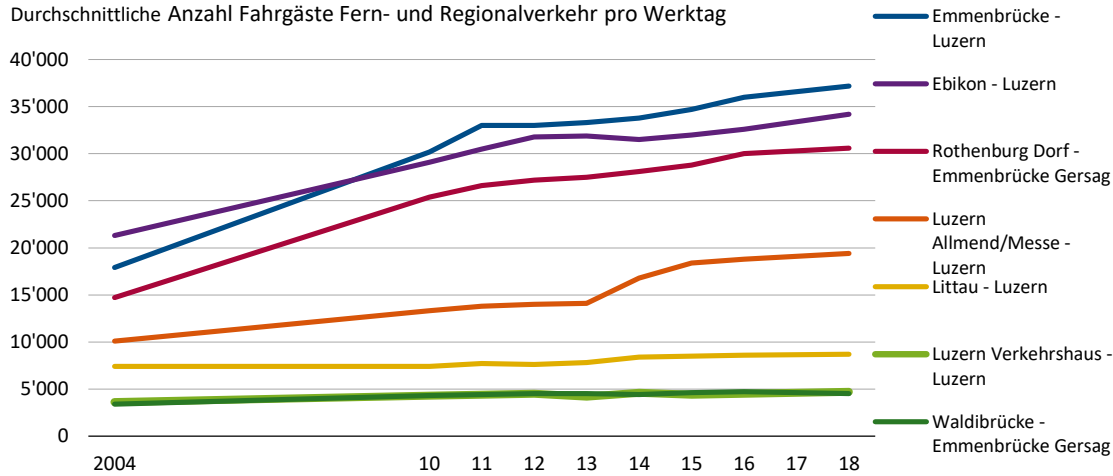
Anzahl Verunfallte pro 1'000 Personen



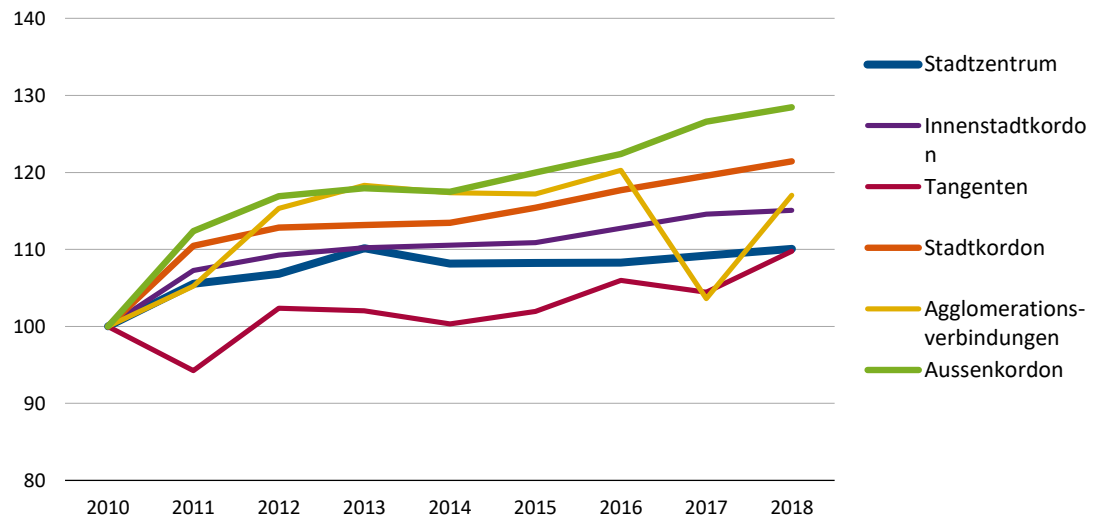
Quelle: BFS, STATPOP und ARE, ÖV-Güteklassen



# Nachfrageentwicklung Bahn und Bus

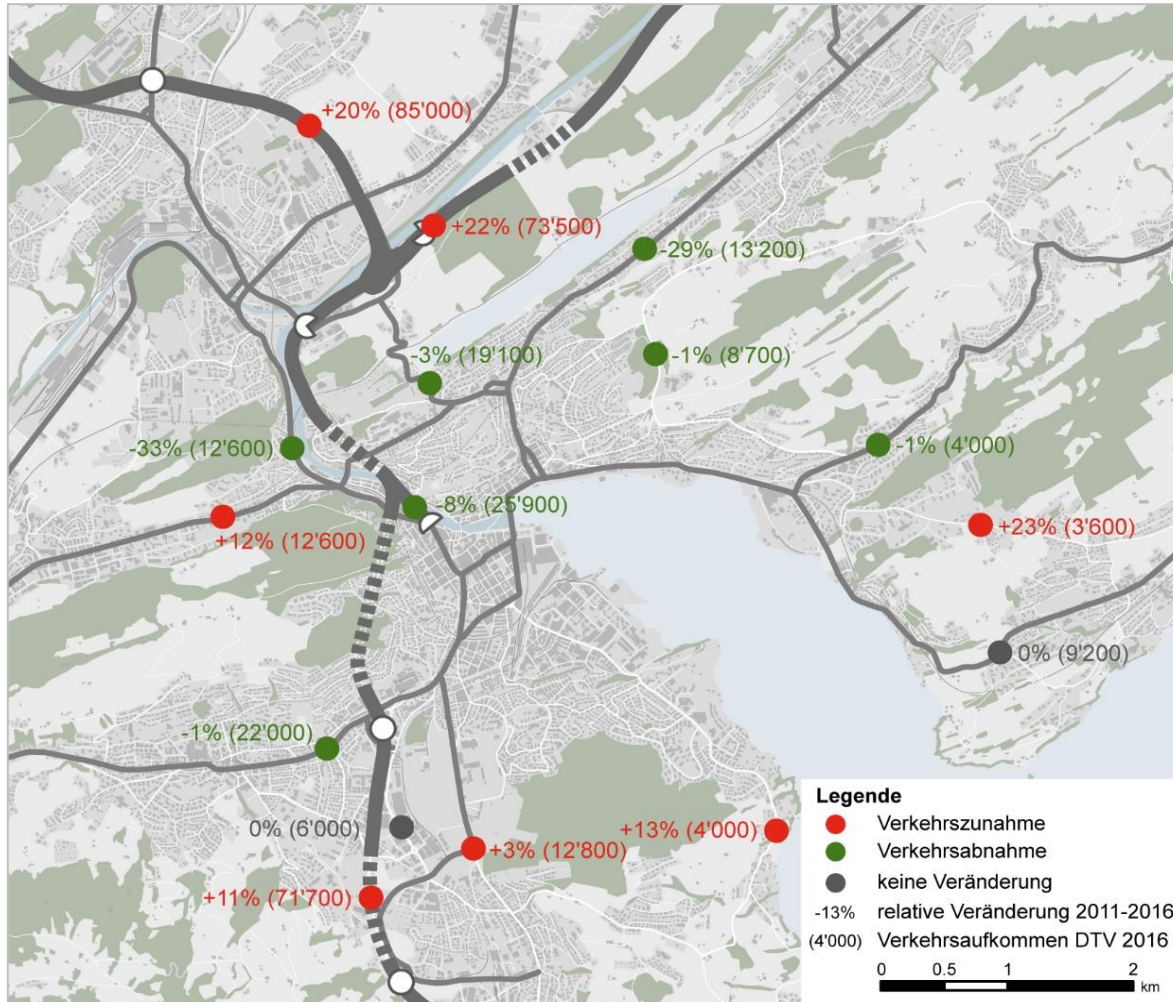


Nachfrageentwicklung (DTV) indexiert (2010 = 100)





# Verkehrsentwicklung auf den Zugangsachsen der Stadt Luzern 2011 - 2016





## 2.2 Zukunftsbild

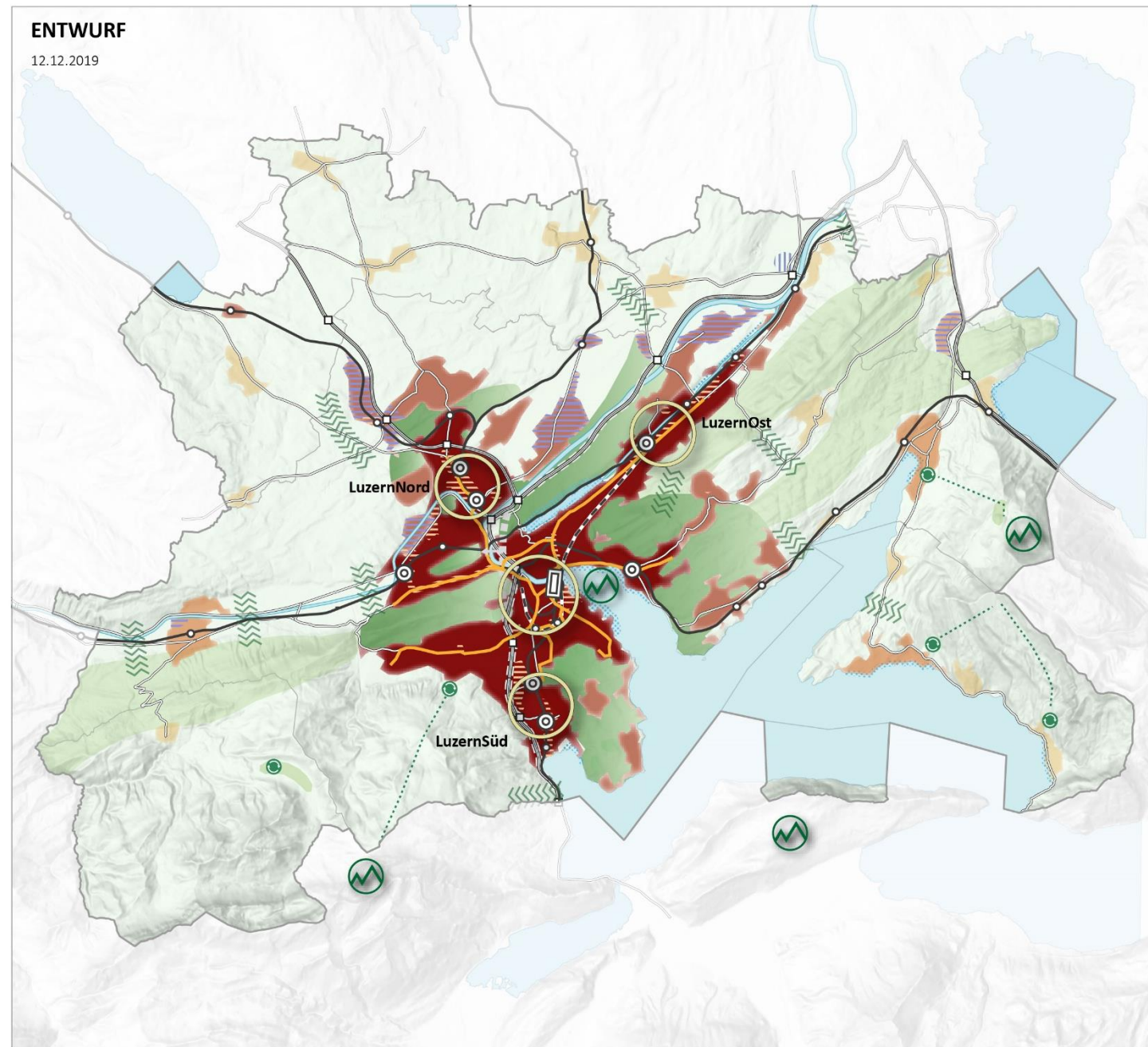


# ENTWURF

12.12.2019

## Zukunftsbild AP Luzern 2040

- Siedlung**
  - Agglomerationszentrum Luzern
  - Zentren der Entwicklungsräume Nord, Ost und Süd
  - Kernraum der Agglomeration
  - Kernergänzungsraum der Agglomeration
  - Agglomerationsgeprägter Raum mit Stützpunktfunktion
  - Ländlich geprägter Agglomerationsraum
  - Entwicklungsgebiete Wohnen/Mischnutzung
  - Entwicklungsgebiete Arbeiten / Optionen
- Landschaft / Naherholung**
  - Siedlungsäzuren
  - Siedlungsnaher Erholungsräume
  - Gewässerorientierte siedlungsnaher Erholungsräume
  - Weitere Naherholungs-/Freizeiträume
  - Tourismus- und Freizeiträume von nationaler und internationaler Bedeutung
- Verkehr**
  - Durchgangsbahnhof
  - Bahnlinie
  - Haltestelle Fernverkehr / Regionalverkehr
  - Multimodale Verknüpfungspunkte (Verknüpfung Bahn, Bus, Velo, Car-Sharing)
  - RBus-Netz
  - Bypass mit Reussportbrücke
  - HLS und Anschluss
  - HVS
  - Drehscheiben Tourismus
  - Touristische Transportanlagen
  - Bearbeitungsperimeter
  - Betrachtungsperimeter





# Entwicklungsziele pro Raumtyp

	Kernraum	Kernergänzungsraum	Agglomerations- geprägter Raum mit Stützpunktfunktion	Ländlich geprägter Agglomerationsraum
<b>Haupt- nutzungen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Wohnen</li><li>▪ Arbeiten (DL)</li><li>▪ Versorgung täglicher, periodischer und aperiodischer Bedarf</li><li>▪ Agglomerationszentrum: Einrichtungen von kantonaler Bedeutung, vielfältige Zentrumsnutzungen</li><li>▪ 3 Zentren der Entwicklungsräume: Einrichtungen von regionaler Bedeutung, vielfältige Nutzungen</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Wohnen</li><li>▪ Arbeiten (IG / DL)</li><li>▪ Versorgung täglicher und periodischer Bedarf</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Wohnen</li><li>▪ Lokales Gewerbe</li><li>▪ Versorgung täglicher und periodischer Bedarf</li><li>▪ Einrichtungen von überkommunaler Bedeutung (Schul-/Sportanlagen)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Wohnen</li><li>▪ Lokales Gewerbe</li><li>▪ Versorgung täglicher Bedarf</li></ul>
<b>Wohnformen und Dichten</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Durchmischte urbane Wohntypologien</li><li>▪ Hohe Dichte und städtebaulich qualitätsvolle Bebauungsstrukturen</li><li>▪ Entwicklungsgebiete: Überdurchschnittlich hohe Dichte und Qualität (sichergestellt durch entsprechende Verfahren)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Qualitätsvoller Geschosswohnungsbau, durchmisches Wohnungsangebot</li><li>▪ Entwicklungsgebiete: Dem Ort angepasste, überdurchschnittlich hohe Dichte und Qualität (sichergestellt durch entsprechende Verfahren)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Qualitätsvoller Geschosswohnungsbau</li><li>▪ Kompakte Siedlungsgebiete mit mittlerer Dichte</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Massvoll ergänzte bestehende Wohnstrukturen mit geringer bis mittlerer Dichte</li></ul>



# Entwicklungsziele pro Raumtyp

	Kernraum	Kernergänzungsraum	Agglomerations- geprägter Raum mit Stützpunktfunktion	Ländlich geprägter Agglomerations- raum
<b>Freiräume</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Dichtes Netz an hochwertig gestalteten, vielfältig nutzbaren, öffentlich zugängliche Freiräume (z.B. Seeanstoss, Parkanlage)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Zentrumsbereiche mit hoher Aufenthaltsqualität</li><li>▪ Hochwertig gestaltete Freiräume in den Wohnsiedlungen</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Zentrumsplätze / Dorfplätze mit hoher Aufenthaltsqualität</li></ul>	
<b>Siedlungsnah</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Mit dem Fuss- und Veloverkehr rasch erreichbar</li></ul>			
<b>Erholungsgebiete</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Intensiv vs. extensiv genutzte Teilgebiete</li><li>▪ Extensiv genutzte Teilgebiete möglichst naturnah und mit hohem ökologischen Wert</li></ul>			



# Entwicklungsziele pro Raumtyp

	Kernraum	Kernergänzungsraum	Agglomerations- geprägter Raum mit Stützpunktfunktion	Ländlich geprägter Agglomerationsraum
<b>ÖV</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Hohe Angebotsdichte (mind. 15'-Takt)</li><li>▪ Erschliessung mit leistungsfähigem Transportgefäss</li><li>▪ Zuverlässiger und bevorzugter strassengebundener ÖV</li><li>▪ Benutzerfreundliche multimodale Verknüpfungspunkte</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Mittlere Angebotsdichte (mind. 30'-Takt)</li><li>▪ Zuverlässiger strassengebundener ÖV</li><li>▪ Gute Vernetzung mit dem Kernraum</li><li>▪ P+R-Parkplätze als Ergänzung zum ÖV-Netz</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Mittlere Angebotsdichte (mind. 30'-Takt)</li><li>▪ Zuverlässiger strassengebundener ÖV</li><li>▪ P+R-Angebot</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Angebot mind. im 60'-Takt</li></ul>
<b>MIV</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Verkehrslenkung und -dosierung</li><li>▪ Verkehrsberuhigung in aufgewerteten Zentrumsbereichen</li><li>▪ Öffentliche Parkierung ist bewirtschaftet</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Aufgewertete Ortsdurchfahrten</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Aufgewertete Ortsdurchfahrten</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Aufgewertete Ortsdurchfahrten</li></ul>



# Entwicklungsziele pro Raumtyp

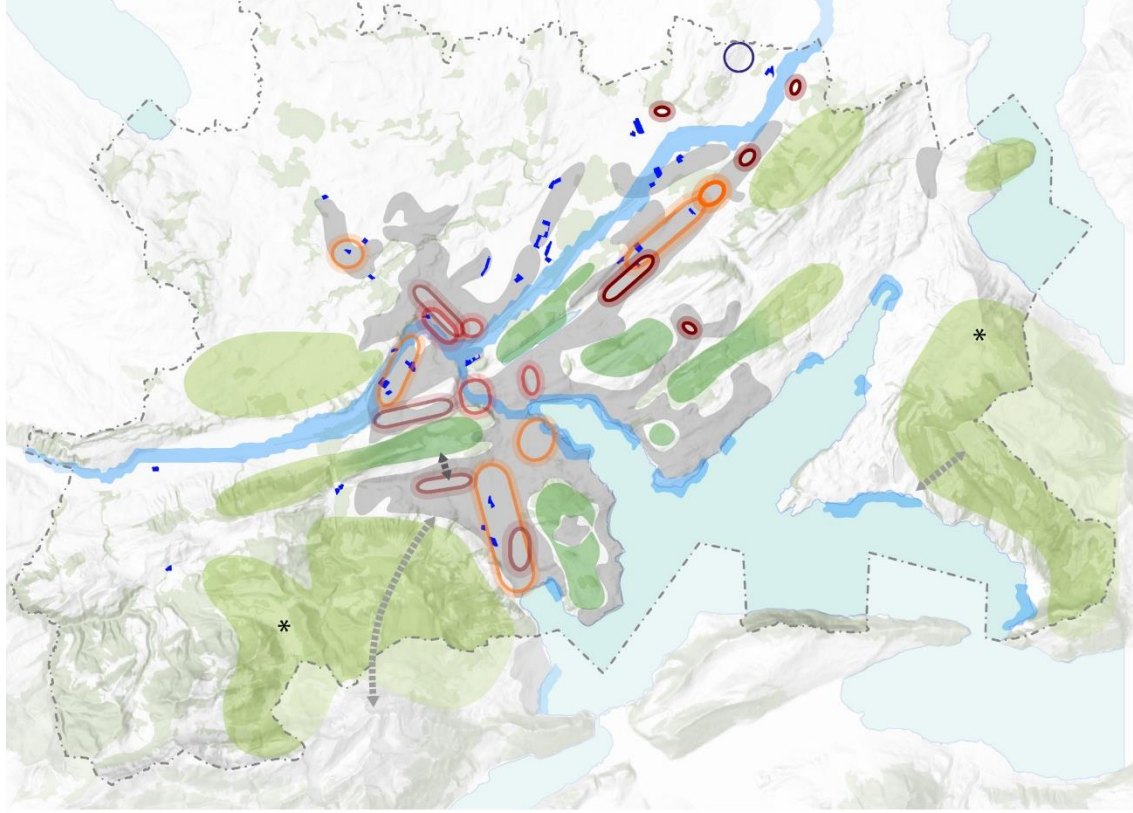
	Kernraum	Kernergänzungsraum	Agglomerations- geprägter Raum mit Stützpunktfunktion	Ländlich geprägter Agglomerationsraum
<b>Veloverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Dichtes Netz, direkte und sichere Verbindungen für Velo-Alltagsverkehr</li><li>▪ Äussere Bereiche mit tangentialen Routen untereinander verbunden</li><li>▪ Gut zugängliche und genügende Veloabstellplätze an multimodale Verknüpfungspunkten und bei Publikumsanlagen</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Direkte und sichere Verbindungen zum Kernraum</li><li>▪ Gut zugängliche und genügend Veloabstellplätze an Bahnhofstestellen</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Direkte und sichere Verbindungen zum Kernraum</li><li>▪ Gut zugängliche und genügend Veloabstellplätze an Bahnhofstestellen</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Sichere Veloverbindungen zum agglomerations-geprägten Raum mit Stützpunktfunktion und zum Kernergänzungsraum</li></ul>
<b>Fussverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Dichtes und sicheres Netz (kurze Wege, hohe «Durchlässigkeit»)</li><li>▪ Hohe Aufenthaltsqualität in den Zentrumsbereichen</li><li>▪ Direkte Zugänge zu den multimodale Verknüpfungspunkten und den Publikumsanlagen</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Dichtes und sicheres Netz</li><li>▪ Direkter und attraktiver Zugang zu den ÖV-Halttestellen</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Dichtes und sicheres Netz</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Dichtes und sicheres Netz in den Ortskernen</li></ul>



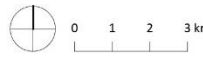


## 2.3 Handlungsbedarf

# Beispiel HB Siedlung und Landschaft



## Agglomerationsprogramm Luzern Handlungsbedarf Siedlung und Landschaft



### Verbleibender Handlungsbedarf Siedlung

- Gebiet mit städtebaulichen / gestalterischen Defiziten
- Gebiet mit Defiziten in der Nutzungsstruktur und Dichte
- Abstimmungsbedarf zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, insb. bei verkehrintensiven und -relevanten Einrichtungen
- Überprüfung SAG nötig

### Verbleibender Handlungsbedarf Landschaft

- Punktuell mangelhafte Zugänglichkeit von Tourismus- und Erholungsschwerpunkten

### Orientierend

- Siedlungsgebiet im Agglomerationskern
- Betrachtungsperimeter

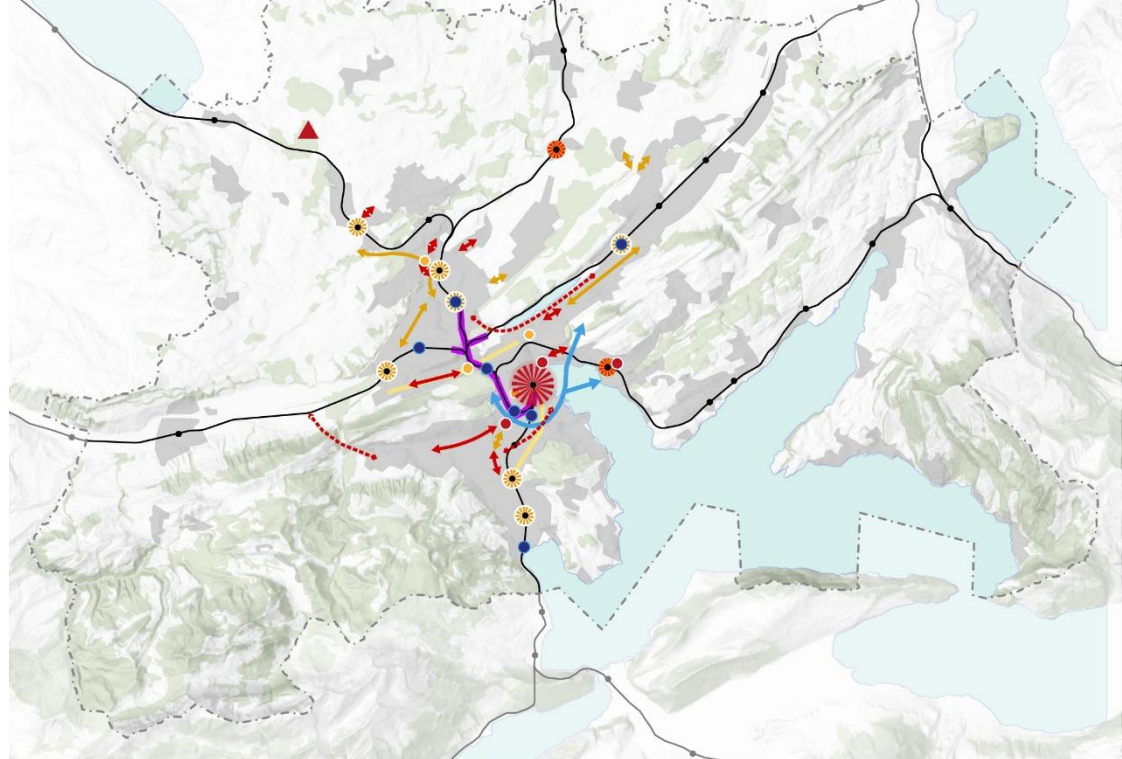
### Handlungsbedarf Siedlung mit Massnahmen aus AP 1-3

- Gebiet mit städtebaulichen / gestalterischen Defiziten
- Gebiet mit erheblichem Sanierungsbedarf
- Gebiet mit Defiziten in der Nutzungsstruktur und Dichte
- Geringe Verfügbarkeit von unüberbauten Arbeitszonen

### Handlungsbedarf Landschaft mit Massnahmen aus AP 1-3

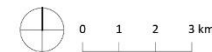
- \* Nutzungskonflikte/Nutzungsdruck in der innern / äusseren Landschaft / regionalen Freizeiträumen
- Aufwertungsbedarf Gewässerräume
- Punktuell mangelhafte Zugänglichkeit von Tourismus- und Erholungsschwerpunkten

# Beispiel HB ÖV



## Agglomerationsprogramm Luzern

### Handlungsbedarf öffentlicher Verkehr



#### Verbleibender Handlungsbedarf

- Ungenügende Leistungsfähigkeit und Erschliessung mit der Schiene*
- Fehlende Durchmesserlinie / lange Fahrzeit Bahn
- Neuralgische Stelle Bahnnetz / Kapazitätsengpass
- Ungenügende Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten mit der Bahn (fehlende / ungenügend ausgebaute Haltestelle)
- Ungenügende Verknüpfung an Bahn- und Bushaltestellen*
- Ungenügende Verknüpfung an Bahnhaltestellen
- Ungenügende Verknüpfung an Bushaltestellen
- Defizite im Busnetz der Kernagglomeration*
- Behinderung des (R)Busses durch den MIV
- Fehlende Durchmesserlinien
- Fehlende Bustangenten
- Kein optimaler Standort als Fernbusterminal

#### Durch geplante A-Massnahmen (AP1-3) abgedeckter Handlungsbedarf

- Ungenügende Verknüpfung an Bahnhaltestellen
- Ungenügende Verknüpfung an Bushaltestellen
- Behinderung des (R)Busses durch den MIV
- Kapazitätsengpass / ungenügende Leistungsfähigkeit Bus

#### Orientierend

- Bahn
- Betrachtungsbereich



## 2.4 Teilstrategien





# Übersicht Teilstrategien (TS)

Zukunftsbild 2040

## Teilstrategie Siedlung

- 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

## Teilstrategie Landschaft

- L-1 Freiräume im Siedlungsgebiet sichern und aufwerten
- L-2 Gewässerräume stärken und aufwerten
- L-3 Weitere Naherholungsgebiete aufwerten und Angebot erweitern
- L-4 Angebot in den regionalen Freizeiträumen abgestimmt weiterentwickeln
- L-5 Zugänglichkeit von Tourismus- und Erholungsschwerpunkten verbessern

## Teilstrategien Verkehr

### TS Gesamtverkehr

- GV-1 Gesamtverkehrskonzepte und -projekte weiterentwickeln und umsetzen
- GV-2 Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern
- GV-3 Stabilität des Verkehrs mittels Verkehrsmanagement erhalten
- GV-4 Verkehrssicherheit erhöhen und Unfallschwerpunkte sanieren
- GV-5 Strassenräume innerorts siedlungsverträglich gestalten

### TS Öffentlicher Verkehr

- ÖV-1 Bahninfrastruktur ausbauen
- ÖV-2 Multimodale Verknüpfungen stärken
- ÖV-3 RBus-Netz ausbauen
- ÖV-4 Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten
- ÖV-5 Fernbusterminal ausgestalten

### TS Motorisierter Individualverkehr

- MIV-1 Hochleistungsstrassennetz und Schnittstellen funktionsfähig erhalten
- MIV-2 Angebotsorientiertes Strassennetz für die Basiserschliessung
- MIV-3 Ruhenden Verkehr siedlungsverträglich und effizient organisieren

### TS Fuss- und Veloverkehr

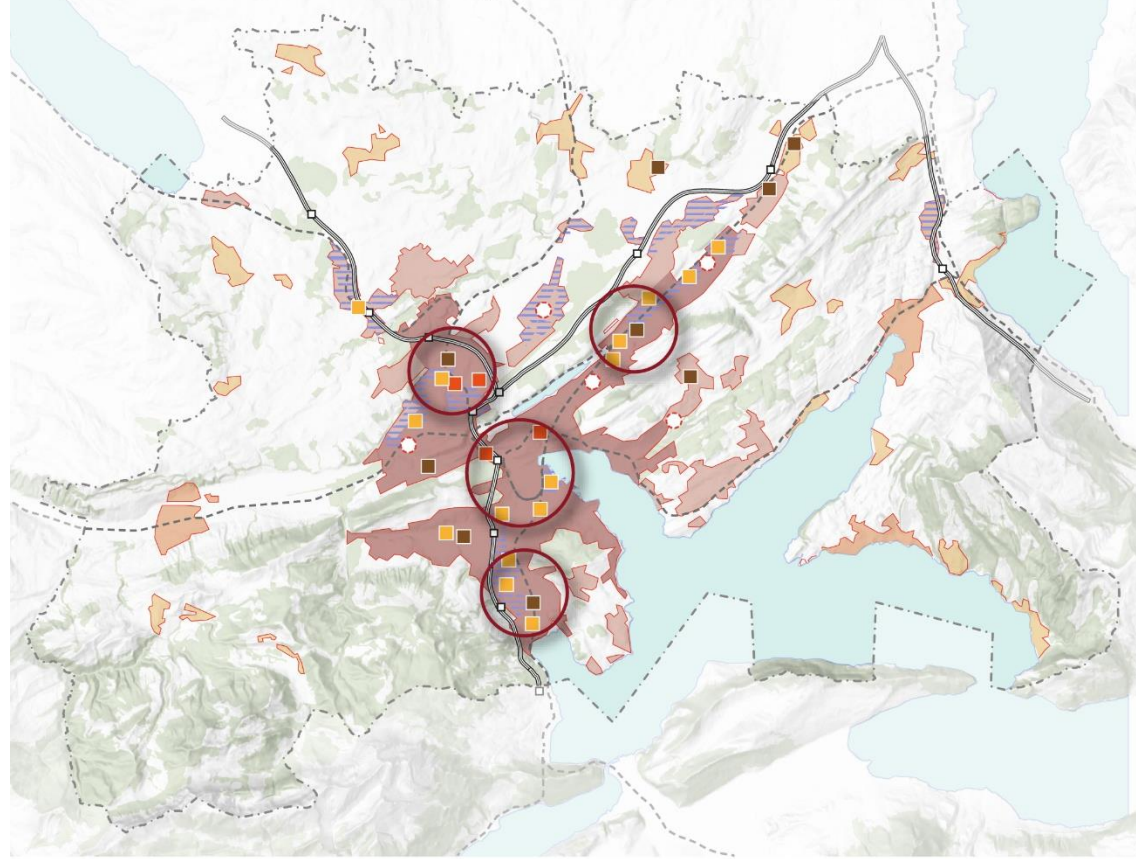
- FVV-1 Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken
- FVV-2 Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren
- FFV-3 FVV-Angebote vernetzen und ins Gesamtverkehrssystem einbetten
- FFV-4 Landschafts- und Naherholungsräume mit dem Fuss- und Veloverkehr erschliessen

### TS Güterverkehr

- G-1 Überkommunale Güterverkehrsstrategie erarbeiten
- G-2 Logistik als Bestandteil von Planungen etablieren
- G-3 Innovation fördern

# TS Siedlung

- Schlüsselareale vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen
- Wirtschaftliche Schwerpunkte stärken und baulich weiterentwickeln
- Potenzielle Neueinz. an gut erschlossenen Lagen, bei ausgewiesenem Bedarf, prüfen
- Künftige Siedlungsentwicklung optimal mit dem Verkehr / den Verkehrskapazitäten abstimmen



Agglomerationsprogramm Luzern

## Teilstrategie Siedlung

*Schlüsselareale vorantreiben und qualitativ hochwertig weiterentwickeln*

- Städtebaulich / gestalterisch aufwerten
- Sanieren / erneuern
- Transformieren

*Wirtschaftliche Schwerpunkte stärken und baulich weiterentwickeln*

- ▨ Potenzielle in den Entwicklungsschwerpunkten Arbeiten nutzen

*Potenzielle Neueinzonungen an gut erschlossenen Lagen, bei ausgewiesenem Bedarf, prüfen*

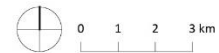
- Potenzielle Neueinzonungen

*Künftige Siedlungsentwicklung optimal mit Verkehr abstimmen*

- Abstimmung mit Fokus auf Kernraum und Kernergänzungsraum der Agglomeration

## Orientierend

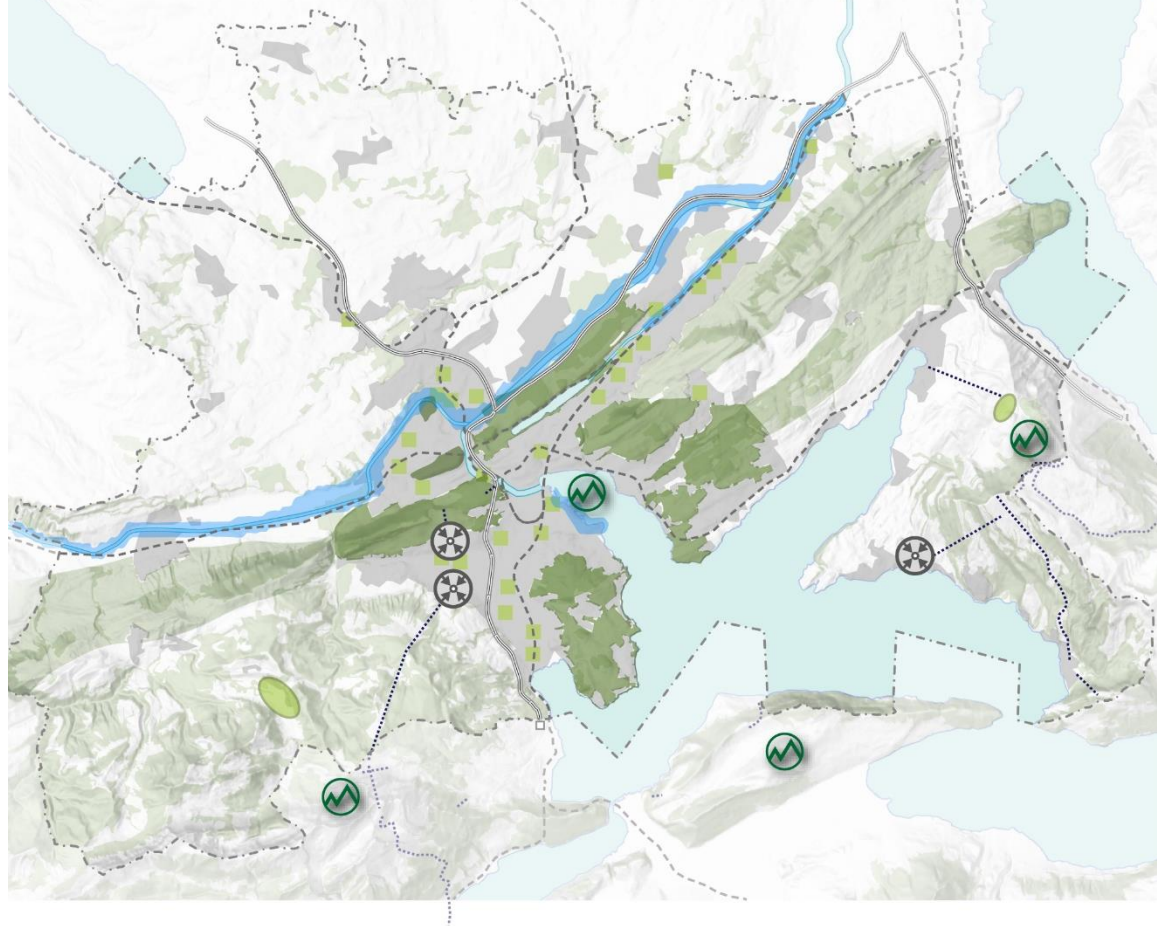
- Agglomerationszentrum und Zentren der Entwicklungsräume
- Kernraum der Agglomeration
- Kernergänzungsraum der Agglomeration
- Agglomerationsgeprägter Raum mit Stützpunktfunktion
- Ländlich geprägter Agglomerationsraum
- Siedlungsbegrenzung
- Bahnlinien
- ≡ HLS und Anschluss
- ⋯ Betrachtungsperimeter





# TS Landschaft

- Freiräume im Siedlungsgebiet sichern und aufwerten
- Gewässerräume stärken und aufwerten
- Weitere Naherholungsgebiete aufwerten und Angebot erweitern
- Angebot in den regionalen Freizeiträumen abgestimmt weiterentwickeln
- Zugänglichkeit von Tourismus- und Erholungsschwerpunkten verbessern



Agglomerationsprogramm Luzern

## Teilstrategie Landschaft

- Freiräume im Siedlungsgebiet sichern und aufwerten
- Gewässerräume stärken und aufwerten
- Weitere Naherholungsgebiete aufwerten und Angebot erweitern
- Angebot in den regionalen Freizeiträumen abgestimmt weiterentwickeln
- Zugänglichkeit von Tourismus- und Erholungsschwerpunkten verbessern

### Orientierend

- Tourismus- und Freizeiträume von nationaler und internationaler Bedeutung
- ⋯ Touristische Transportanlagen
- Siedlungsgebiet
- Bahnlinien
- HLS
- Betrachtungsperimeter



# TS Gesamtverkehr

- GVK und GV-Projekte weiterentwickeln und umsetzen
- Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern
- Stabilität des Verkehrs mittels VM erhalten
- Verkehrssicherheit erhöhen und USP sanieren
- Strassenräume innerorts siedlungsverträglich gestalten



Agglomerationsprogramm Luzern

## Teilstrategie Gesamtverkehr

- Gesamtverkehrskonzepte und -projekte weiterentwickeln und umsetzen
- Verkehrsmanagement
- Verkehrssicherheit und Sanierung von Unfallschwerpunkten
- Siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung

### Orientierend

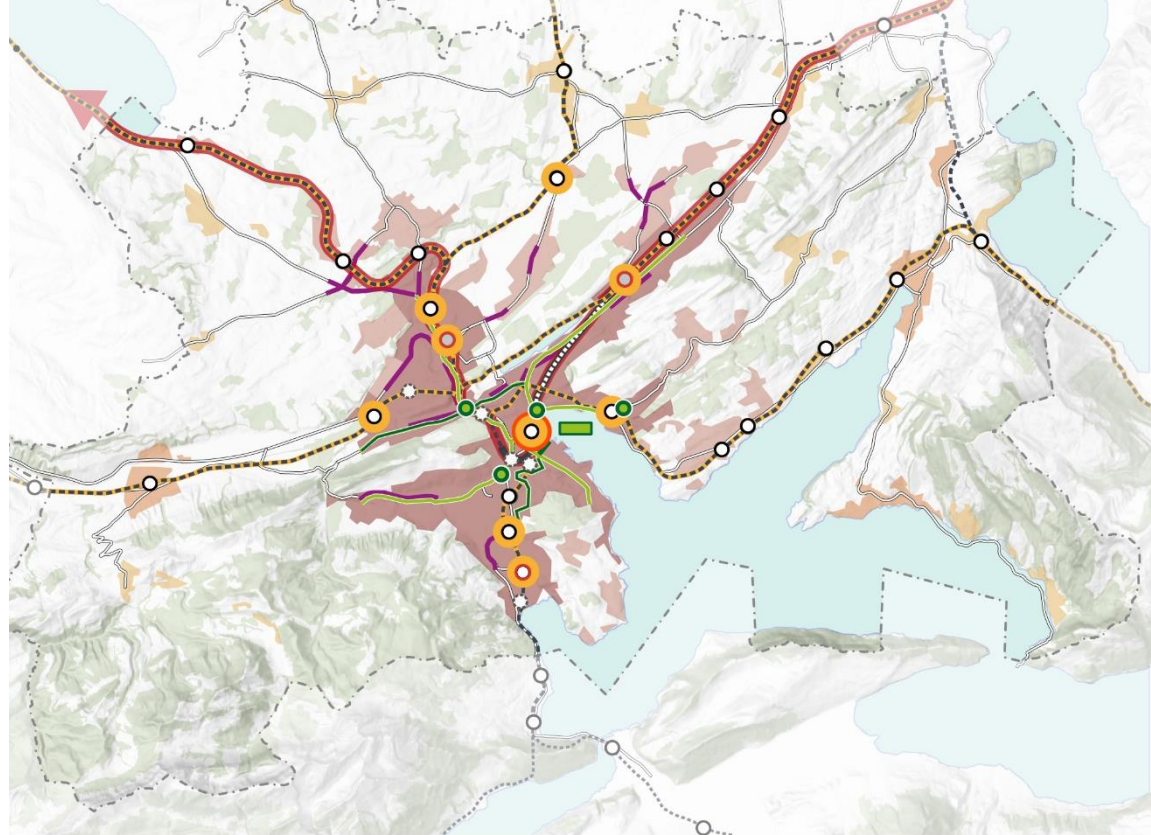
- Bahnlinien
- Kantonsstrassen





# TS ÖV

- Bahninfrastruktur ausbauen
- Multimodale Verknüpfungen stärken
- RBus-Netz ausbauen
- Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten
- Fernbusterminal ausgestalten



Agglomerationsprogramm Luzern

## Teilstrategie öffentlicher Verkehr



### Bahninfrastruktur ausbauen

- Bahnknoten Luzern stärken
- Durchgangsbahnhof Luzern
- Neue S-Bahnhaltestelle / Ausbau bestehende Haltestelle
- Taktverdichtungen Fernverkehr
- Taktverdichtungen S-Bahn
- Halt überregionaler Produkte (IR/RE)

### Multimodale Verknüpfungen stärken

- Fokus Bahn - Bus
- Fokus Bus - Bus

### RBus-Netz ausbauen und ergänzendes Busnetz stärken und zuverlässig ausgestalten

- Ast neu als RBus / verlängerte Linie
- Buspriorisierung

### Fernbusterminal ausgestalten

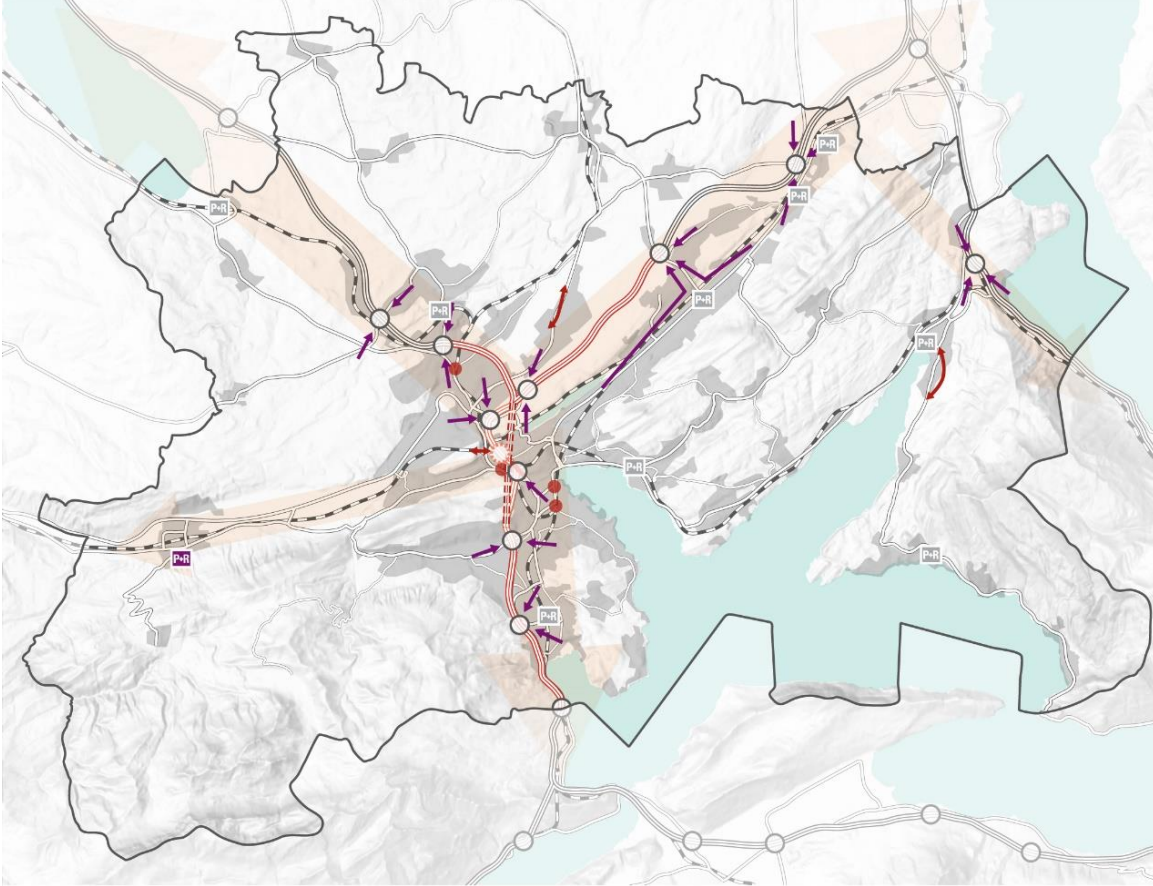
- Fernbusterminal (Lage noch unbestimmt)

### Orientierend

- Bestehende RBus-Äste
- Kernraum der Agglomeration
- Kernergänzungsraum der Agglomeration
- Agglomerationsgeprägter Raum mit Stützpunktfunktion
- Ländlich geprägter Agglomerationsraum
- Betrachtungsperimeter

# TS MIV

- Hochleistungsstrassennetz und Schnittstellen funktionsfähig erhalten
- Angebotsorientiertes Strassennetz für die Basiserschliessung
- Ruhenden Verkehr siedlungsverträglich und effizient organisieren



Agglomerationsprogramm Luzern

### Teilstrategie Motorisierter Individualverkehr

- Gesamtsystem Bypass
- Stadtautobahn inkl. Anschluss Lochhof
- Neubaustrecke Bypass
- Punktuelle Ausbauten Kantonsstrassennetz
- Sanierung Knoten
- P+R Ausbau
- Entwicklungsachsen
- Zubringer Hochleistungsstrassennetz

### Orientierend

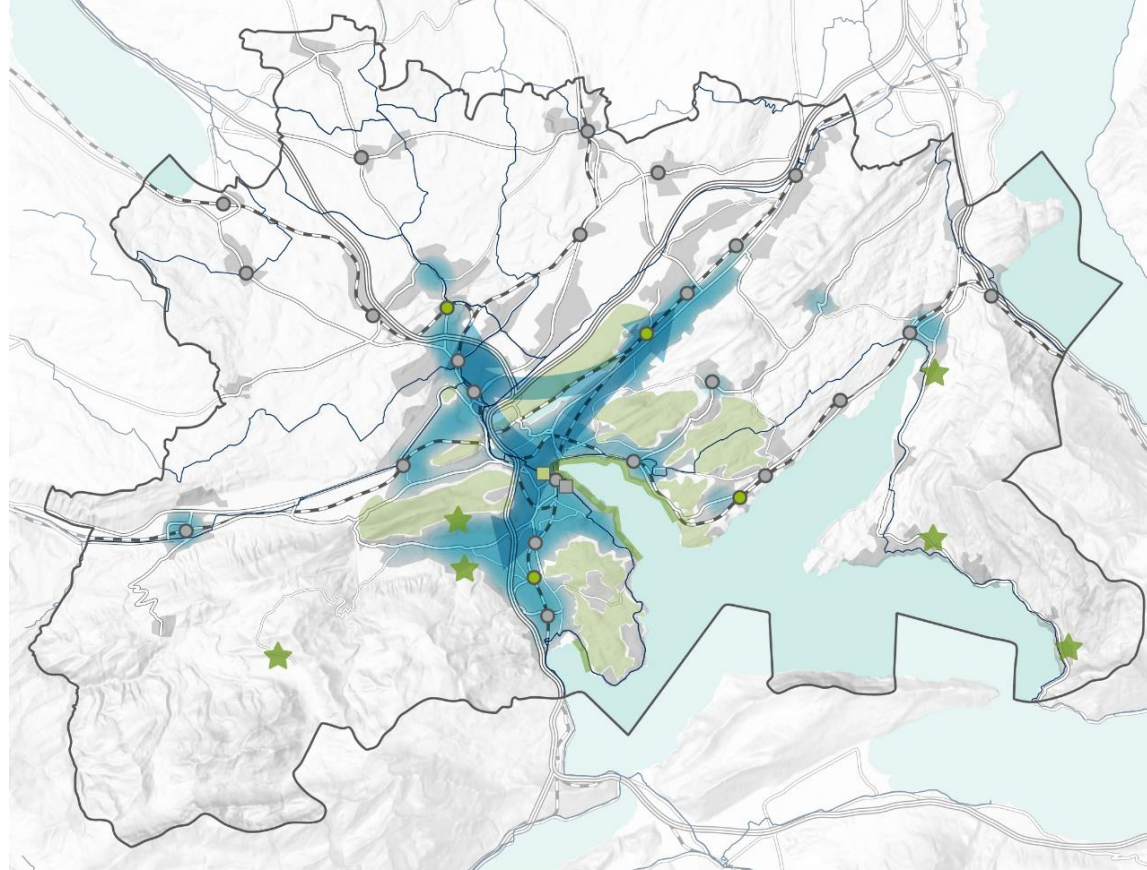
- Siedlungsgebiet
- Autobahn
- Strassennetz
- Schienennetz
- Anschluss Hochleistungsstrassennetz
- P+R bestehend (>15 Abstellplätze)





# TS FVV

- Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken
- Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren
- FVV-Angebote vernetzen und ins Gesamtverkehrssystem einbetten
- Landschafts- und Naherholungsräume mit dem Fuss- und Veloverkehr erschliessen



Agglomerationsprogramm Luzern

## Teilstrategie Fuss- und Veloverkehr

- Veloverbindungen zwischen den Zentren stärken
- Attraktive und durchlässige Zentrumsräume schaffen
- Bike + Ride ausbauen
- Velostation aufbauen
- Touristische Eingangstore mit attraktivem FVV-Zugang
- Velo-Routen Schweiz Mobil
- Zugang zur inneren Landschaft verbessern
- Zugang der Seeufer verbessern

## Orientierende Inhalte

- Siedlungsgebiet
- Autobahn
- Strassennetz
- Schienennetz
- Bike + Ride bestehend
- Velostation bestehend

Vertiefungsstudie Veloverkehr  
 > Heutiger Workshop  
 > Integration in AP-Überarbeitung



# TS Güterverkehr

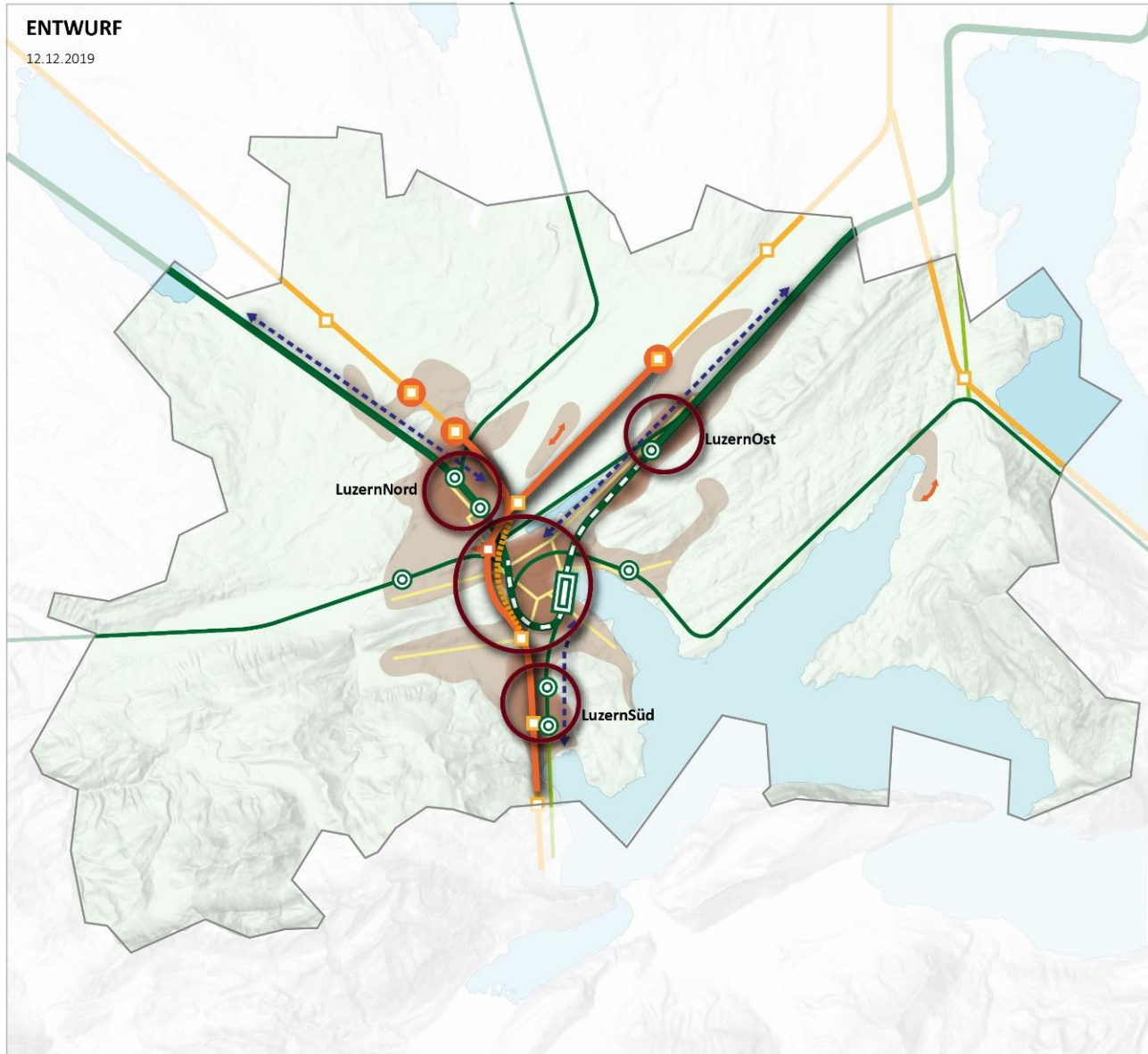
- Überkommunale Güterverkehrsstrategie erarbeiten
- Logistik als Bestandteil von Planungen etablieren
- Innovation fördern



# Gesamtstrategie Verkehr

ENTWURF

12.12.2019



## Gesamtstrategie Verkehr

### Gesamtverkehr

- Fokus Abstimmung Gesamtverkehr

### Öffentlicher Verkehr

- Durchgangsbahnhof Luzern realisieren
- Bahnangebot ausbauen
- Hauptstrecke
- Nebenstrecke
- Multimodale Verknüpfungspunkte ausgestalten
- RBus-Netz ausgestalten
- Bahnlinie bestehend

### Motorisierter Individualverkehr

- Engpässe auf den HLS beseitigen (Bypass) und Kernraum vom MIV entlasten
- Engpässe an HLS-Anschlüssen beseitigen / Schnittstelle HLS - HVS optimieren
- Als Stadtautobahn umfunktionieren
- HVS-Netz punktuell ergänzen
- HLS mit Anschluss bestehend

### Veloverkehr

- Velobahnen ausgestalten  
=> abhängig von laufender Studie

### Orientierend

- Zentren



## 2.5 Massnahmen



# Massnahmen Siedlung



- S-1 Kommunale Aufgaben gemäss übergeordneten Planungsgrundlagen, insbesondere Siedlungsentwicklung nach innen
- S-2 Schlüsselareale Aufwertung Ortskerne / zentrumsnahe Gebiete  
+ Gisikon (Sagenmatt), Root (BhfGebiet Nord), Adligenswil (Dorfkern), Inwil (Schützenmatte)
- S-3 Schlüsselareale Sanierungsgebiete
- S-4 Schlüsselareale Transformationsgebiete  
+ Rothenburg (Areale Station), Root (Bebauungsplan D4)
- S-5 Schlüsselareale Neueinzonungen (aufgrund überkommunalem Bedarf u. guter öV-Erschliessung) + Adligenswil (Schädrüti)
- S-6 Gebiets- und Arbeitszonenmanagement in Zentren, Entwicklungsschwerpunkten und regionalen Arbeitsplatzgebieten
- S-7 Verkehrsintensive und -relevante Einrichtungen / Abstimmung Siedlung und Verkehr

# Massnahmen Landschaft



- LE-0 Freiräume im Siedlungsgebiet
- LE-1 Landschaftsentwicklungskonzepte
- LE-2 Schutz- und Nutzungskonzepte Seeufer- und Flussräume
- LE-3 Freizeiträume von regionaler Bedeutung
- LE-4 Zugänglichkeit Tourismusschwerpunkte von nationaler Bedeutung optimieren
  - + Anbindung Buslinie in Weggis an (neue) Luftseilbahn mit direkter Wegführung zwischen neu zu erstellenden Bushaltestellen im Bereich Rigistrasse / Umfahrungsstrasse und Talstation
  - + 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
  - + Bessere Verknüpfung Bushaltestellen Kriens Zentrum Pilatus bzw. Busschleife mit Talstation Sonnenbergbahn
  - + zeitliche Abstimmung mit allenfalls ablaufenden Konzessionen

# Massnahmen Gesamtverkehr



Nummer					Bezeichnung	Kosten in Mio. Fr.			
1G	2G	3G	BP	4G		1G	2G	3G	4G
<b>GV-1</b>					<b>Gesamtverkehrskonzepte und -projekte</b>				
			200	GV-1.1-4C	GVK-Agglomerationszentrum (Anpassungen in Zusammenhang mit der Realisierung des DBL)			20.0	20.0
M 5.1a	ÖV-11.1d		133	GV-1.2-4B	Luzern, Schlossberg, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen ÖV und LV				45.00
M 18.2a4	ÖV-11.1k ÖV-6.1c	ÖV-9.1c	113	GV-1.3-4A	K13/15: Emmen, Sprengiplatz (exkl. Bushof) – Sonnenplatz (inkl.)				22.50
				GV-1.4-4X	Luzern, Achse Bahnhof - Löwenplatz				Offen
<b>GV-2</b>					<b>Mobilitätsmanagement</b>				
					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Siedlung und Verkehr abstimmen &gt; Massnahme S-7</li> <li>▪ Dachmarke etablieren (Kanton, Gemeinden, Unternehmen, Schulen, Verbände und weitere Akteure arbeiten zusammen)</li> <li>▪ Vorbildfunktion leben (Kanton &gt; eigene Verwaltung und öffentliche Einrichtungen)</li> <li>▪ Innovation fördern (Forschungsprojekte, Pilotprojekte von neuen erfolgsversprechenden Mobilitätsangeboten fördern)</li> </ul>				
<b>GV-3</b>					<b>Verkehrsmanagement</b>				
M 18.2b4			134	GV-3.1-4A	K17: Ebikon/Dierikon, Einmündung Weichlerenstrasse (exkl.) – Einmündung Industriestrasse				4.20
M 18.2b4			135	GV-3.2-4A	K17: Root, Optimierung Gesamtverkehrssystem				2.70
			47	GV-3.3-4B	Inwil/Eschenbach/Ballwil/Hochdorf				Offen
			53	GV-3.4-4X	Luzern, Zürichstrasse, Löwenplatz (exkl.) – Einmündung Wesemlinstrasse (exkl.)				Offen
			85	GV-3.5-4X	Buchrain, Knoten K65/65c				>5.00

# Massnahmen Gesamtverkehr



Nummer					Bezeichnung	Kosten in Mio. Fr.				
1G	2G	3G	BP	4G		1G	2G	3G	4G	
					<b>GV-4</b>	<b>Verkehrssicherheit, Sanierung von Unfallschwerpunkten *</b>				
				67	GV-4.1-4X	Malters, Knoten K 33/33 b, Sanierung Unfallschwerpunkt Malters, Anschluss Malters an K10				2.50
				204	GV-4.2-4B	Malters, Einmündung K 4 (Anschluss Blatten)				2.50
				205	GV-4.3-4B					2.50
	MIV-4	MIV-4			<b>GV-5</b>	<b>Gestaltung Ortsdurchfahrten (z.B. Tempo 30)</b>				
				103	GV-5.1-4B	Luzern, Obergrundstrasse- Bundesstrasse			22.7	22.7
				203	GV-5.2-4B	Luzern/Malters, Abschnitt Thorenberg (exkl.) – Einmündung K4 (Anschluss Blatten)				4.0
					GV-5.3-4X	Kriens, Aufwertung Gallusstrasse				Offen
					GV-5.4-4X	Kriens, Aufwertung Gemeindehausstrasse				Offen
				101	GV-5.5-4X	Kriens, Zentrum				15.0
				55	GV-5.6-4A	Ebikon, Einmündung Schösslistrasse (inkl.) – Einmündung Dorfstrasse				Offen
					GV-5.7-4C	Meggen, Strassenraumgestaltung				Offen
					GV-5.8-4A	Udligenswil, Umgestaltung Ortszentrum auf Gemeindestrasse				Offen
				252	GV-5.9-4A	Inwil, Ortsdurchfahrt				ca. 5
					GV-5.10-4X	Küssnacht, Ortsdurchfahrt				Offen
					GV-5.11-4X	Kriens, Überdeckung der Autobahn A» (noch zu definierender Abschnitt)				Offen

# Massnahmen ÖV



## Ausbau Bahninfrastruktur

Nummer				Bezeichnung	Kosten in Mio. Fr.			
1G	2G	3G	4G		1G	2G	3G	4G
			ÖV-1.1-4R	Durchgangsbahnhof Luzern inkl. Zufahrten Heimbach und Ebikon	725	2'100	2'230	2'230
			ÖV-1.2	<b>Ausbau Bahnhöfe</b> ÖV-1.2a-4C Emmenbrücke ÖV-1.2b-4C Ebikon	80	125	125	125 Offen
			ÖV-1.3	Anschluss Küssnacht an DBL (nach 2040)				Offen
M11.2g	ÖV-3.1	ÖV-3.1-3C	ÖV-1.4	<b>Neue S-Bahnhaltestellen</b> ÖV-1.4a-4C S-Bahnhaltestelle Steghof	13	30	30	30
M11.2h	ÖV-3.2	ÖV-3.2-3C		ÖV-1.4b-4C S-Bahnhaltestelle Littau-Ruopigen	30	30	30	30
M11.2i	ÖV-3.3	ÖV-3.3-3C		ÖV-1.4c-4C S-Bahnhaltestelle Gütsch-Kreuzstutz	30	70	70	70
M11.2j	ÖV-3.4	ÖV-3.4-3C		ÖV-1.4d-4C S-Bahnhaltestelle Paulusplatz	30	70	70	70
-	-	ÖV-3.5-3C		ÖV-1.4e-4C S-Bahnhaltestelle Horw See	-	-	15	15
			ÖV-1.5	<b>Abstellanlagen Luzern Nord und Luzern Ost</b>	-	-	-	Offen
			ÖV-1.6	<b>Weitere Infrastrukturgänzungen in Abhängigkeit zu AS2040 (noch offen)</b>	-	-	-	Offen



# Massnahmen ÖV



## Multimodale Drehscheiben und Verknüpfungspunkte

Nummer				Bezeichnung	Kosten in Mio. Fr.			
1G	2G	3G	4G		1G	2G	3G	4G
-	-	ÖV-4.1-3B	ÖV-2.1	<b>Ausbau Multimodale Drehscheiben und Verknüpfungspunkte mit Fokus Bahn – Bus</b> ÖV-2.1a-4X Emmenbrücke ÖV-2.1b-4X Waldibrücke *	-	-	-	2
			ÖV-2.2	<b>Aufwertung Umsteigepunkte im und am Rande Agglomerationszentrum mit Fokus Bus – Bus</b> ÖV-2.2a-4X Brüelstrasse/Brüel/Verkehrshaus ÖV-2.2b-4X Luzernerhof ÖV-2.2c-4X Eichhof ÖV-2.2d-4X Schlossberg				Offen
			ÖV-2.3	<b>Mini-Hubs im ganzen Agglomerationsperimeter</b>				Offen

## RBus-Infrastruktur

Nummer					Bezeichnung	Kosten in Mio. Fr.			
1G	2G	3G	BP	4G		1G	2G	3G	4G
				ÖV-3	<b>RBus-Infrastruktur</b>				
M18.2b1	ÖV-11.1e	ÖV-9.1j-3B	222	ÖV-3.1	Busbevorzugung RBus-Linie 1 Obernau-Luzern-Ebikon ÖV-3.1a-4B K17: Ebikon, Grenze Stadt Luzern - Schachenweid				6.96
				ÖV-3.2-4X	Busbevorzugung RBus-Linie 2 (Emmenbrücke-Luzern)				Offen
	ÖV-11.1b	ÖV-9.1k-3B		ÖV-3.3	Busbevorzugung RBus-Linie 3 (Littau-Luzern-Würzenbach) ÖV-3.3a-4B K33a: Luzern, Grenzhof - Tschuopis	-	5.0	4.63	4.64
		ÖV-7.4-3B		ÖV-3.4	Busbevorzugung RBus-Linie 8 (Emmenbrücke-Kantonsspital-Hirtenhof) ÖV-3.4a-4X Kapazitätssteigerung und elektrische Traktion RBus-Linie via Spitalstrasse	-	-	4.00	4.00
				ÖV-3.5-4X	Leistungsstarke Batteriepakete für Batterie-Trolleybusbetrieb				Offen
				ÖV-3.6-4X	Fahrleitungsergänzungen für Batterie-Trolleybusbetrieb				Offen

# Massnahmen ÖV



## Übrige Businfrastruktur

Nummer				Bezeichnung				Kosten in Mio. Fr.			
1G	2G	3G	BP	4G		1G	2G	3G	4G		
				<b>ÖV-4</b>	<b>Übrige Businfrastruktur</b>						
-	-	-		ÖV-4.1-4X	ÖV-Korridor Inseli (mittelfristig) bzw. Rösslimatt (langfristig)	-	-	-	Offen		
-	-	-		ÖV-4.2-4X	Verlängerung Linie 4 bis Mattenhof	-	-	-	Offen		
-	ÖV-11.1I	ÖV-9.1f-3A		ÖV-4.3	Busbevorzugungsmassnahmen (ausg. RBus)	-	7.0	5.93	5.93		
-	-	ÖV-9.1l-3B	122		ÖV-4.3a-4A K15: Emmen, Anschluss Emmen Nord	-	-	6.30	6.00		
-	-		212		ÖV-4.3b-4A K15a: Rothenburg, Knoten Buzibach				3.00		
-	ÖV-11.2d	ÖV-9.4d-3A			ÖV-4.3c-4C K15a: Rothenburg, Abschnitt Einmündung Butzibachstrasse – Abzweigung Rosengartenstrasse	-	2.00	5.50	5.50		
-	-		226		ÖV-4.3d-4X Kriens, Arsenalstrasse/Nidfeldstrasse				3.40		
-	-				ÖV-4.3e-4B Kriens/Horw, Schlund – Kreisel Merkur						
-	-			ÖV-4.4-4X	Leistungsstarke Batteriepakete für Batterie-Trolleybusbetrieb				Offen		
-	-			ÖV-4.5-4X	Fahrleitungsergänzungen für Batterie-Trolleybusbetrieb				Offen		
-	-	-		ÖV-4.6-4X	Ladeinfrastruktur in Depots für Depotlader-Batteriebusse				Offen		
-	-	ÖV-10-3B		ÖV-4.7-4X	Erweiterung Hauptdepot Weinbergli	--		9.00	9.00		
				ÖV-4.8	Neue Bushaltestellen				2.00		
			84		ÖV-4.8a-4A Buchrain, Knoten K 65/65c, neue Bushaltestellen						

## Fernbusterminal

noch offen

Anforderungen:

Genügend Haltekanten an zentrumsnaher Lage sowie mit guter Anbindung an Bahn/Bus und an einen Autobahnanschluss



# Massnahmen MIV

Nummer				Bezeichnung				Kosten in Mio. Fr.			
1G	2G	3G	BP	4G		1G	2G	3G	4G		
				<b>MIV-1</b>	<b>Bypass Luzern (Übergeordnete Schlüsselmassnahme in Kompetenz des Bundes)</b>	1'960	2'000	1'575	1'575		
M4.1	MIV-1.1	MIV-1.1			MIV-1.1-4R Bypass (Doppelspurtunnel A2)						
M4.2	MIV-1.2	MIV-1.2			MIV-1.2-4R Ausbau 2x3 Fahrspuren Abschnitt Nord						
M4.3	MIV-1.3	MIV-1.3			MIV-1.3-4R Ausbau 3. Spur Hergiswil-Horw						
M5.3 M5.1b	MIV-2	MIV-2		<b>MIV-2-4C</b>	<b>Luzern, Reussportbrücke</b>				40.0		
M3.2	MIV-5	MIV-5	124	<b>MIV-3-4B</b>	<b>Umfahrung Emmen, Seetalstrasse</b>				offen		
-	MIV-6.2	MIV-6		<b>MIV-4-4X</b>	<b>Küssnacht, Südumfahrung, Abschnitt 2 Räbmatt–Breitfeld</b>				161.00		
-	-	MIV-7		<b>MIV-5-4B</b>	<b>Küssnacht, Ausbau Zugerstrasse Süd</b>				40.00		
		GV-3.1b-3B		<b>MIV-6</b>	<b>Parkierung</b>				Offen		
				MIV-6.1-4X	Stadt Luzern, Umsetzung Konzept Carparkierung (3. Etappe)						
				MIV-6.2-4X	Ggf. Erweiterung Park&Ride-Anlage Malters						
				MIV-6.3-4X	Einheitliche Bewirtschaftung öffentliche PP im Kernraum der Agglo *						

# Massnahmen FVV

Aktualisierung gestützt auf  
Vertiefungsstudie Veloverkehr folgt



Nummer			Bezeichnung	Kosten in Mio. Fr.	
3G	BP	4G		3G	4G
		<b>FVV-1.1</b>	<b>Optimierung Netzelemente unter Federführung Kanton Luzern</b>		
	136	FVV-1.1a	K17b: Dierikon/Udligenswil, Einmündung Rigistrasse (exkl.) – Einmündung K 30, Götzenthalstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse		10.20
	137	FVV-1.1b	K17c: Ebikon/Buchrain, Buchrainstrasse–Bueristutz, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse		4.35
	120	FVV-1.1c	K15: Rothenburg, Wegscheiden – Rain, Erstellen Radverkehrsanlage in Koordination Sanierung Strasse		3.00
		FVV-1.1d	K19a Horw, Kreisel Merkur - Grenze Kriens, Verbesserung Veloführung Ringstrasse		7.50
		FVV-1.1e	Inwil, Inwil Dorf (exkl.) – Autobahnanschluss A 14 Gisikon (exkl.), Ausbau Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse		5.00
		FVV-1.1f	Luzern, Partielle Seebrückenerweiterung		4.90
		<b>FVV-1.2</b>	<b>Optimierung Netzelemente unter Federführung Kanton Schwyz</b>		
		FVV-1.2a	Küssnacht, Anpassung Zugerstrasse Nord (Ellbögli)		1.85
		FVV-1.2b	Küssnacht, Ausbau Radinfrastruktur Zugerstrasse Süd, Abschnitt Kreisel Baer bis Anschluss A4 Küssnacht		3.80
		FVV-1.2c	Küssnacht, Grepperstrasse Abschnitt Breitfeld–Kantonsgrenze SZ/LU		1.50
		FVV-1.2d	Küssnacht, Fussgängerleitsystem: Beschilderung der Fusswegrouten mit Infotafeln		offen
		FVV-1.2e	Küssnacht, Fuss- und Veloweg zwischen Quartier Sumpf und Merlischachen: Verbesserung der Schulwegsicherheit		offen

# Massnahmen FVV

Aktualisierung gestützt auf  
Vertiefungsstudie Veloverkehr folgt



Nummer			Bezeichnung	Kosten in Mio. Fr.	
3G	BP	4G		3G	4G
		<b>FVV-1.3</b>	<b>Optimierung Netzelemente unter Federführung Gemeinden *</b>		
		FVV-1.3a	Emmen, Rüeggisingerstrasse		1.20
		FVV-1.3b	Luzern, Personen- und Strassenunterführung Kreuzstutz		>3.00
		FVV-1.3c	Luzern (Ortsteil Littau), Flurstrasse		5.00
		FVV-1.3d	Horw, Optimierung Linksabbieger Kantonsstrasse in Winkelstrasse		0.60
		FVV-1.3e	Horw, Verbesserung Verkehrssicherheit Velofahrer Stutzstrasse, Abschnitt Langensand – Haslihorn		2.00
		FVV-1.3f	Horw, Verbesserung Linkseinmünden Brändistrasse in Kantonsstrasse		0.26
		FVV-1.3g	Horw, Verbesserung Linkseinmünden von Biregg in Kantonsstrasse		0.08
		FVV-1.3h	Horw, Optimierung Veloverbindung St. Niklausen - Felmis		0.81
		FVV-1.3i	Horw, Verbesserung Sichtweiten Querung Oberrütistrasse		0.18
		FVV-1.3j	Horw, Verbesserung Verkehrssicherheit St. Niklausenstrasse Nordabschnitt, Abschnitt Tannegg – Langensand		2.90
		FVV-1.3k	Horw, Schaffung Veloverbindung Wegmattring - neue PU Wegmatt		0.01
		FVV-1.3l	Horw, Verbesserung Bahnzugang von Riedmattstrasse		0.01
		FVV-1.3m	Ebikon, Fusswegnetz: Behebung von Netzlücken, Netzschwachstellen und Mängel bei Schulwegen		0.50
		FVV-1.3n	Luzern, Veloverbindung Kasernenplatz optimieren (Bruchstrasse–St.-Karli-Brücke)		offen
		FVV-1.3o	Luzern, Ausbau Veloverbindung Regierungsgebäude		
		FVV-1.3p	Luzern, Ausbau Veloverbindung Rütli		offen
		FVV-1.3q	Adligenswil, Ausbau Fusswegverbindungen (Bushaltestelle)		offen
		FVV-1.3r	Luzern, Velo- und Fussweg Rösslimatte		offen
		FVV-1.3s	Gisikon, Fusswegverbindung Richtung Michaelskreuz (Ergänzung Rontaler Höhenweg mit Rundweg «Michaelskreuz»)		0.20 0.10
		FVV-1.3t	Rothenburg, niveaufreie Querung Bertiswilerstrasse		offen
		FVV-1.3u	Kriens, Umgestaltung Schachen- / Amlehnstrasse		offen
		FVV-1.3v	Kriens, Achse Horwerstrasse (in Zusammenhang mit Überdeckung Bypass)		offen
		FVV-1.3w	Kriens, Verbindungsraum Arsenal (in Zusammenhang mit Überdeckung Bypass)		offen

# Massnahmen FVV

Aktualisierung gestützt auf  
Vertiefungsstudie Veloverkehr folgt



Nummer			Bezeichnung	Kosten in Mio. Fr.	
3G	BP	4G		3G	4G
		<b>FVV-2.1</b>	<b>Neue Netzelemente unter Federführung Kanton Luzern</b>		
		FVV-2.1a	Luzern, Verbesserung K 2 Schweizerhofquai (Machbarkeitsstudie durch Stadt)		offen
		FVV-2.1b	Luzern, Verbesserung K 17 Zürichstrasse, Alpenstrasse, Löwenstrasse (Machbarkeitsstudie durch Stadt)		offen
		FVV-2.1c	Luzern, Verbesserung K 2 Haldenstrasse (Machbarkeitsstudie durch Stadt)		offen
	114	FVV-2.1d	K13: Emmen/Neuenkirch, Lohren – Sibenlingen, Erstellen Rad- und Gehweg	3.90	5.00
	102	FVV-2.1e	K4: Kriens, Hohrütli – Under Rängg, neue Brücke, Optimierung Linienführung, Erstellen Radverkehrsanlage		25.00
	131	FVV-2.1f	Emmen/Eschenbach/Inwil, Waldibücke – Knoten K 16/65 a – Oberhofen, Rad- und Gehweg in Koordination Sanierung Strasse		1.00
	223	FVV-2.1g	Inwil, Autobahnanschluss Gisikon (exkl.) – Kantonsgrenze AG, Radverkehrsanlagen in Koordination Sanierung Strasse		3.50
		<b>FVV-2.2</b>	<b>Neue Netzelemente unter Federführung Gemeinden *</b>		
		FVV-2.2a	Luzern, Reusssteg		offen
		FVV-2.2b	Luzern, Lädelistrasse (Dammdurchbruch)		offen
		FVV-2.2c	K13: Luzern, Reussinsel		offen
		FVV-2.2d	Luzern, Neustadtstrasse–Inseliquai		offen
		FVV-2.2e	Luzern, Reduktion der Trennwirkung des Gleiskörpers für den Fuss- und Radverkehr		7.50
		FVV-2.2f	Dierikon, Passerelle/Querung Kantonsstrasse K17 im Bereich Rontalzentrum		1.00
		FVV-2.2g	Gisikon, Fuss- und Radwegüberführung der Kantonsstrasse und SBB-Linie		1.20
		FVV-2.2h	Horw, neue Fusswegverbindung im Gebiet Chäppeliweg		0.10
		FVV-2.2i	Horw, Optimierung Zentrumszugang		0.18
		FVV-2.2j	Horw, Schaffung durchgehende Verbindung Herrenwaldstrasse – Riedmattstrasse		0.18
		FVV-2.2k	Horw, Bessere Fusswegvernetzung Dormen – Ober-Fondle		0.09
		FVV-2.2l	Horw, Bessere Fusswegvernetzung Dormen – Gügerzi		0.05
		FVV-2.2m	Horw, Schaffung durchgehender Fussweg entlang See in Ennethorw		0.35
		FVV-2.2n	Horw, Optimierung Wegverbindung Steinibach – Bodenmattstrasse		0.04
		FVV-2.2o	Horw, bessere Fusswegvernetzung Bachtel – Langensand		0.04
		FVV-2.2p	Horw, Optimierung Fusswegnetz Biregg		0.47
		FVV-2.2q	Horw, Optimierung Fusswegnetz Kleinwil		0.13
		FVV-2.2r	Horw, bessere Vernetzung Aussenquartiere Ennethorw		0.70
		FVV-2.2s	Horw, Neue Wegverbindung Hinterboden-Seeacherweg		0.50
		FVV-2.2t	Kriens, Bogenweg (Hinterschlund/ Grabenhof)		offen
		FVV-2.2u	Kriens, Schlund-/ Friedhofstrasse		Offen
		FVV-2.2v	Buchrain, Gebiet Südhang / Reussbrücke – Fahr - Stegmatt		offen



# Massnahmen FVV

Aktualisierung gestützt auf  
Vertiefungsstudie Veloverkehr folgt 

Nummer			Bezeichnung	Kosten in Mio. Fr.	
3G	BP	4G		3G	4G
	--	FVV-3	Veloabstellanlagen		
	--	FVV-3.1	B+R-Anlagen: Bahnhof Meggen Zentrum, Bahnhof Kriens Mattenhof		0.30
	--	FVV-3.1x	Diverse weitere gemeldete B+R-Anlagen, bisher ohne Angabe Zeithorizont, genaue Paketbildung offen		ca. 1.00

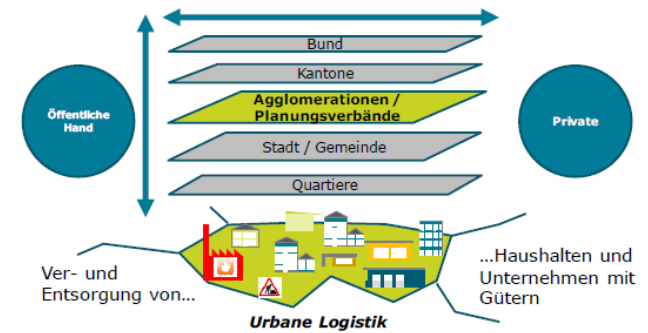
# Massnahmen Güterverkehr



Noch zu konkretisieren

## Überkommunale Güterverkehrsstrategie

- Ziele
- Strategie
- Handlungsfelder
- Massnahmen
- Zuständigkeiten

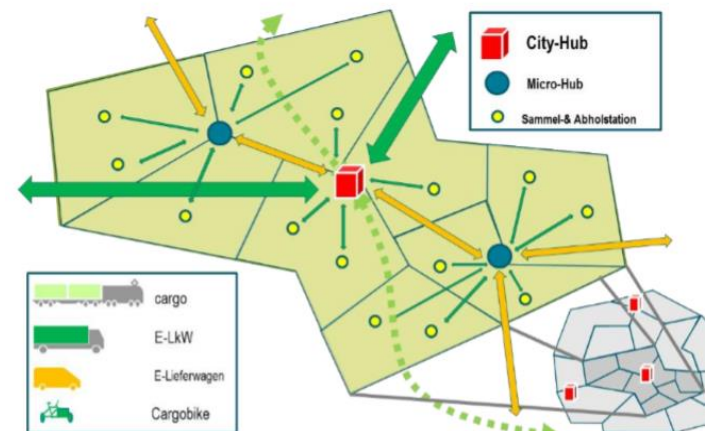


## Zukunft Güterbahnhofareal Luzern

- Im Zusammenhang mit Durchgangsbahnhof Luzern Flächenbedarf für Logistik klären und sichern
- Erst in zweiter Linie für andere Nutzungen / Stadtentwicklung

## Pilotprojekt Mikrohub Luzern

- Warenumsschlag im Parkhaus, Bündelung und Feinverteilung mit Kleinfahrzeugen
- Abholstation (ähnlich Schliessfach)  
Schwanenplatz und Mühleplatz  
Besucher der Innenstadt können ihre Einkäufe lagern / deponieren





# 3. Mitwirkung bei den Behörden



# Eckpunkte der Mitwirkung

**Start:** Mit heutiger RK RSM

**Dauer:** 29. Januar – 29. März 2020

**Zielgruppe:** Gemeinden im Betrachtungsperimeter / Schlüsselpersonen

**Inhalte / Dokumente:**

- **Begleitbrief / Mail** als Anleitung
  - inkl. **Link** auf nicht öffentlichen Bereich der Site Aggloprogramm
- **Rohentwurf Hauptbericht (pdf-Datei)**
  - Analyse und Entwicklungstrends
  - Zukunftsbild
  - Handlungsbedarf
  - Teilstrategien
  - Übersicht Massnahmen (Listen)
- **Rohentwurf Massnahmenblätter (word-Datei)**
  - Für grössere neue Massnahmen: GV-4 Malters, ÖV-2.1 Waldibrücke, ÖV-2.2 Bus-Umstiege, MIV-7 einheitliche Bewirtschaftung öff. Parkplätze in K5
  - Für Massnahmen in der Zuständigkeit der Gemeinden (Schlüsselareale, Fuss- und Veloverkehr)
- **Fragebogen (word-Datei)**

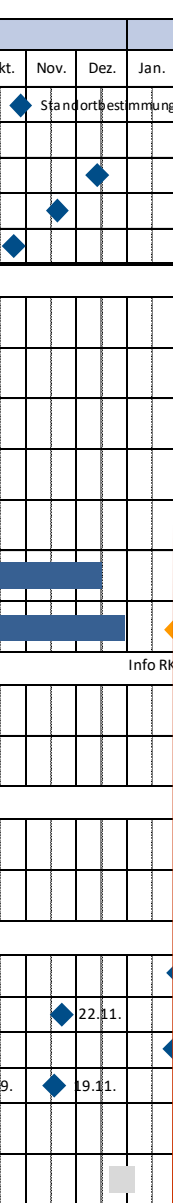


## 4. Ausblick / Terminplan



# Terminplan

	2019										2020										2021						
	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.	Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni
<i>Bund</i>																											
<i>Regierungsrat (RR)</i>																											
<i>Steuerungsgremium (SG)</i>																											
<i>Projektgruppe (PG)</i>																											
<i>Kerngruppe (KG)</i>																											
<b>Phase A: Rohentwurf</b>																											
0. Projektvorbereitung																											
1. Situations- und Trendanalyse																											
2. Zukunftsbild																											
3. Handlungsbedarf																											
4. Teilstrategien																											
5. Massnahmen																											
6. Rohentwurf																											
<b>Phase B: Bereinigung Entwurf</b>																											
7. Auswertung Mitwirkung																											
8. Entwurf AP LU 4G																											
<b>Phase C: Definitive Fassung</b>																											
9. Auswertung öffentliche Auflage																											
10. Bereinigung und Fertigstellung AP LU 4G																											
<b>Kommunikation / Ergänzender Einbezug Gden</b>																											
<i>Kurzmitteilung (KuMi) / Medienmitteilung (MM) / Medienkonferenz (MK) / Newsletter (NL)</i>																											
<i>Delegiertenversammlung RET LuzernPlus</i>																											
<i>Regionalkonferenz RSM</i>																											
<i>K5-Mobilität</i>																											
<i>Umfrage bei den Gemeinden</i>																											
<i>Schulferien LU</i>																											



Mitwirkung

Info RSM 29.01.

Mitwirkungsbericht

Off. Auflage

Infoveranstaltung

Mitwirkungsbericht

Info und Beschlussfassung



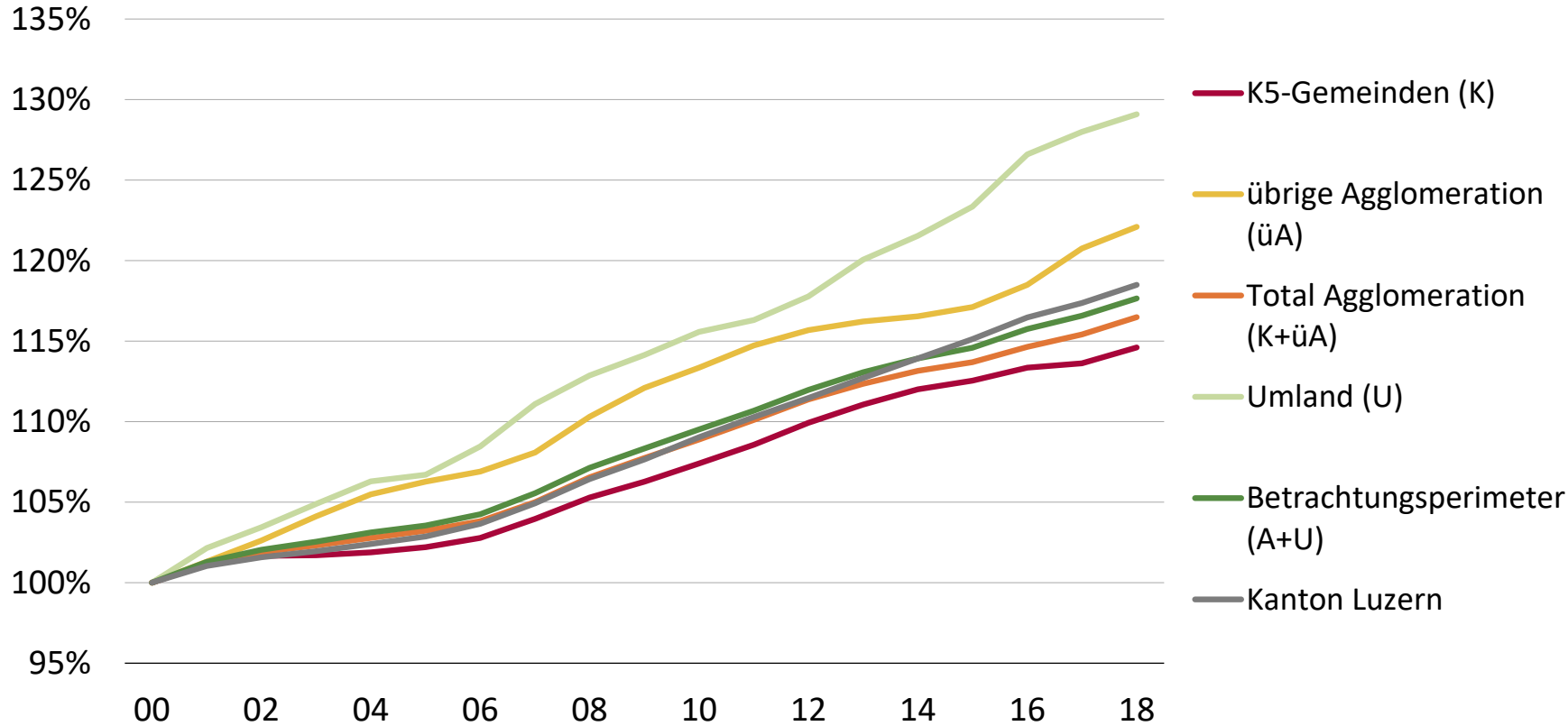
# backup





# Bevölkerungsentwicklung 2000-2018

indexiert (2000)

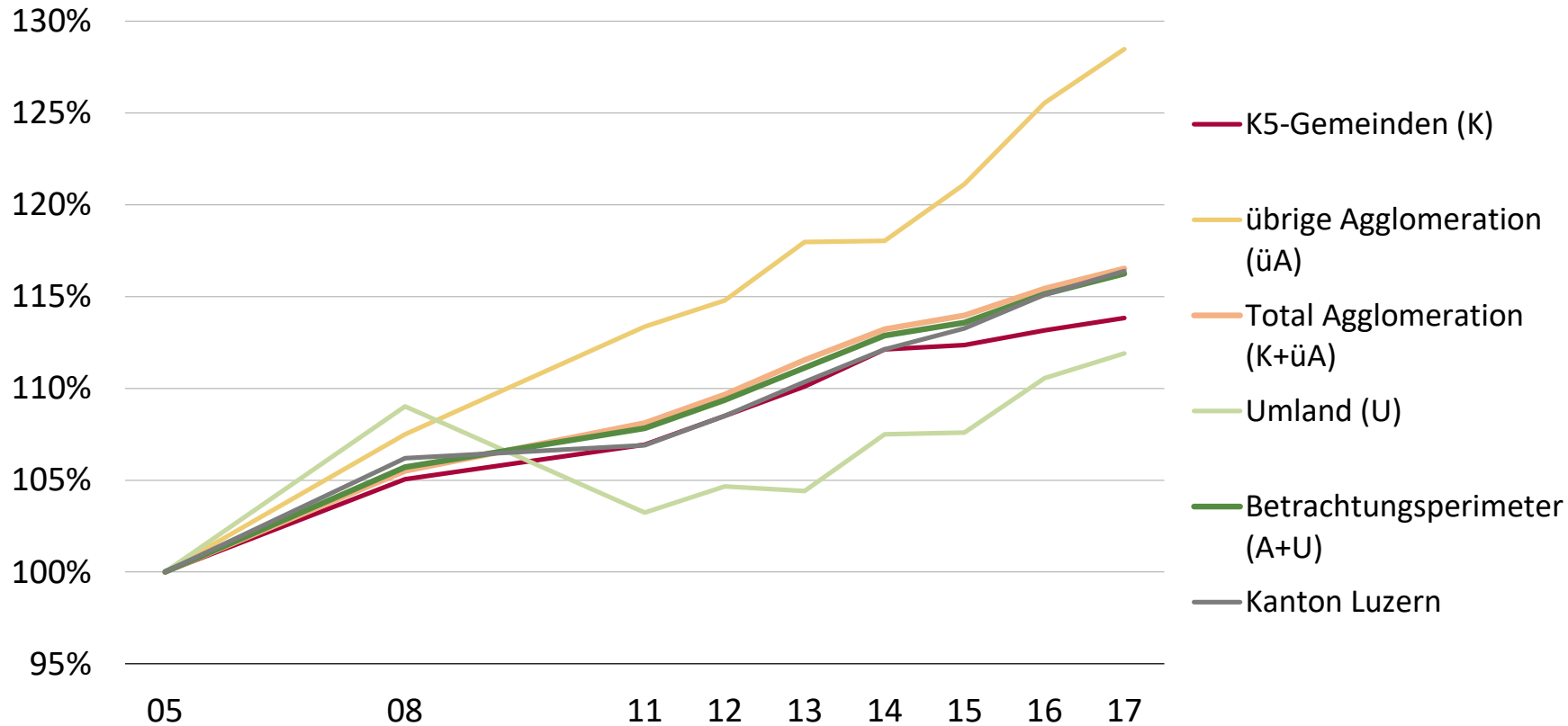


Quelle: LUSTAT, Ständige Wohnbevölkerung

# Arbeitsplatzentwicklung 2005-2017



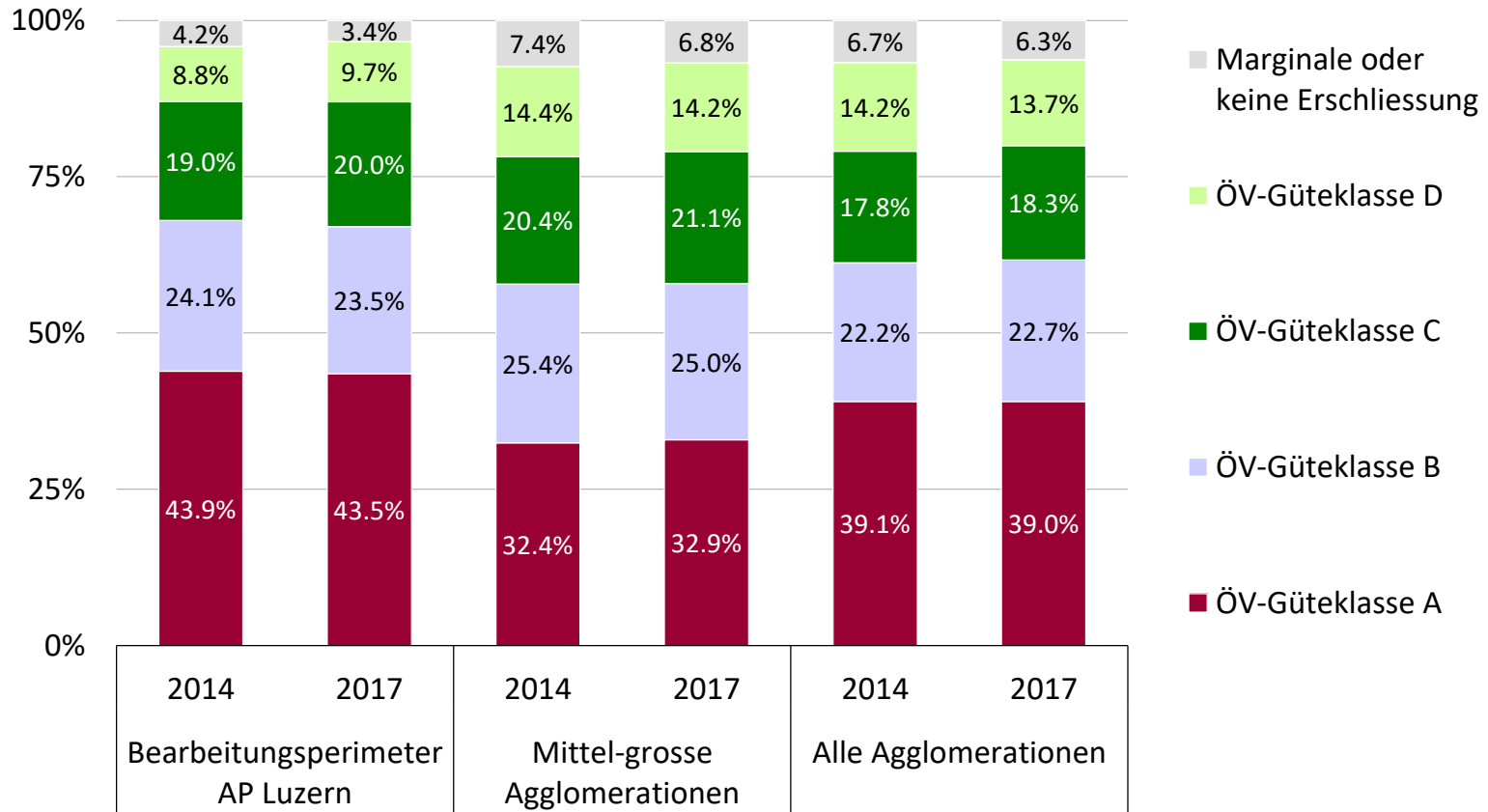
indexiert (2005)



Quelle: BFS, STATENT (Daten 2005 und 2008: Rückrechnungen)



# Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen



Quelle: BFS, STATPOP und ARE, ÖV-Güteklassen



# Kernelemente Handlungsbedarf (HB)

## Handlungsbedarf Siedlung

Gebiete mit städtebaulichen /  
gestalterischen Defiziten

Gebiete mit erheblichem  
Sanierungs-/Aufwertungs-  
bedarf

Gebiete mit Defiziten in der  
Nutzungsstruktur und Dichte

Geringe Verfügbarkeit von  
unüberbauten Arbeitszonen

Überprüfung SAG Inwil  
Schweissmatt nötig

## Handlungsbedarf Landschaft

Ausbaubedarf und  
ungenügende Vernetzung  
zwischen den Freiräumen

Aufwertungsbedarf  
Gewässerräume

Nutzungskonflikte /  
Nutzungsdruck in der inneren  
und äusseren Landschaft  
sowie in den regionalen  
Freizeiträumen

Punktuell mangelhafte  
Zugänglichkeit von Tourismus-  
und Erholungsschwerpunkten

## Handlungsbedarf Verkehr

### HB Gesamtverkehr

Ungenügende Abstimmung Gesamtverkehr in den Entwicklungsräumen  
Defizite beim Verkehrsmanagement

Ungenügendes Bewusstsein über mögliche Mobilitätsoptimierungen

Ungenügende Verkehrssicherheit

Strassenräume mit mangelnder Siedlungsverträglichkeit

### HB Öffentlicher Verkehr

Ungenügende Leistungsfähigkeit und Erschliessung mit der Schiene

Ungenügende Verknüpfung an Bahn- und Bushaltstellen

Defizite im Busnetz der Kernagglomeration

Fehlender Fernbusterminal mit genügend Haltekanten

### HB Motorisierter Individualverkehr

Hohe Auslastung des Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassennetzes

Ungenügende Regulierung des ruhenden Verkehrs

Ungenügende Verkehrssicherheit

### HB Fuss- und Veloverkehr

Tiefe Anteile Veloverkehr aufgrund zu wenig konsequenter Velostrategie

Lückenhaftes Veloverkehrsnetz, v.a. zwischen den vier Zentren der  
Agglomeration

Ungenügende Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr

### HB Güterverkehr

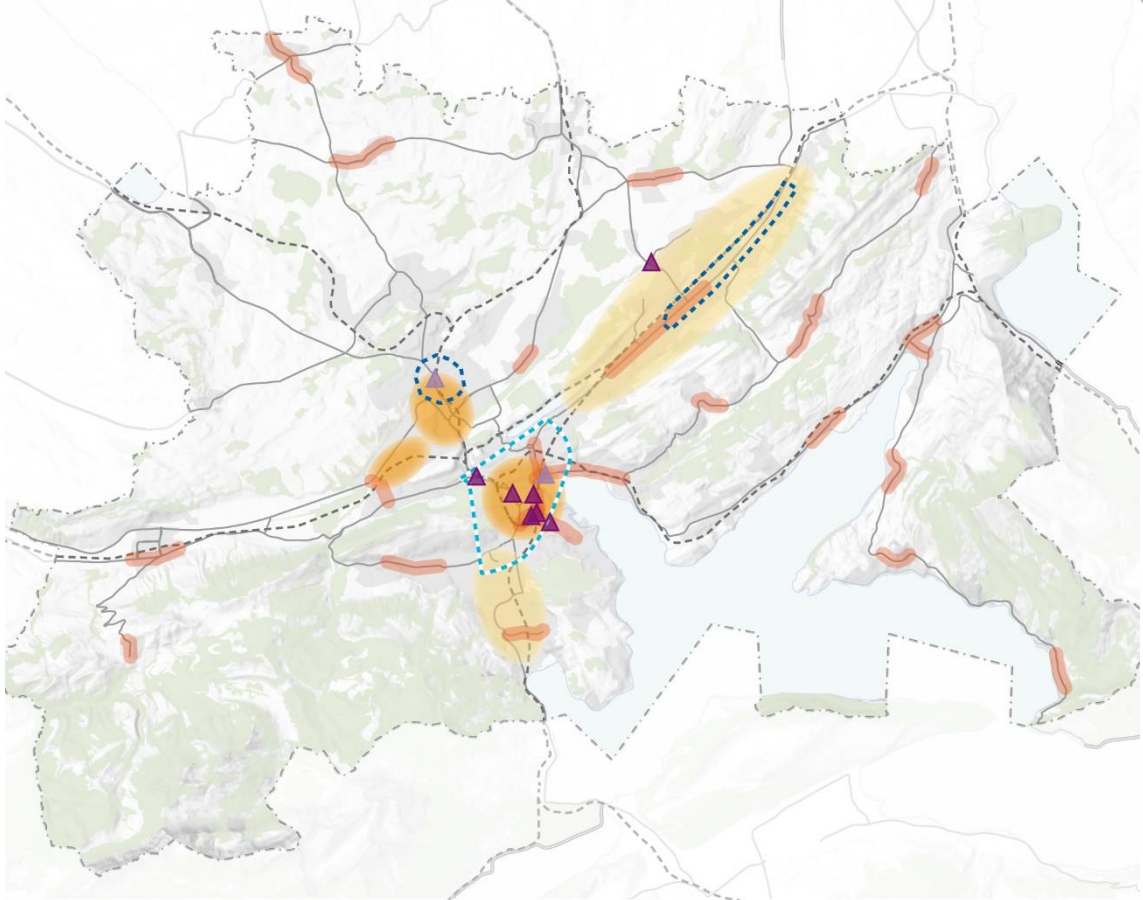
Bewusstsein steigern, Zuständigkeiten klären und Zusammenarbeit fördern

Fehlende Strategie und Wissenslücken

Logistikflächen in der Kernagglomeration sichern

Umgang mit steigender Nachfrage, kleineren Paketsendungen und den  
vorhandenen Strassenkapazitäten

# HB Gesamtverkehr







## Agglomerationsprogramm Luzern




### Handlungsbedarf Gesamtverkehr



#### Verbleibender Handlungsbedarf

-  Ungenügende Abstimmung Gesamtverkehr in den Entwicklungsräumen
-  Defizite beim Verkehrsmanagement
-  Ungenügende Verkehrssicherheit
-  Strassenräume mit mangelnder Siedlungsverträglichkeit

#### Durch geplante A- Massnahmen oder Daueraufgaben- Massnahmen (AP1-3) abgedeckter Handlungsbedarf

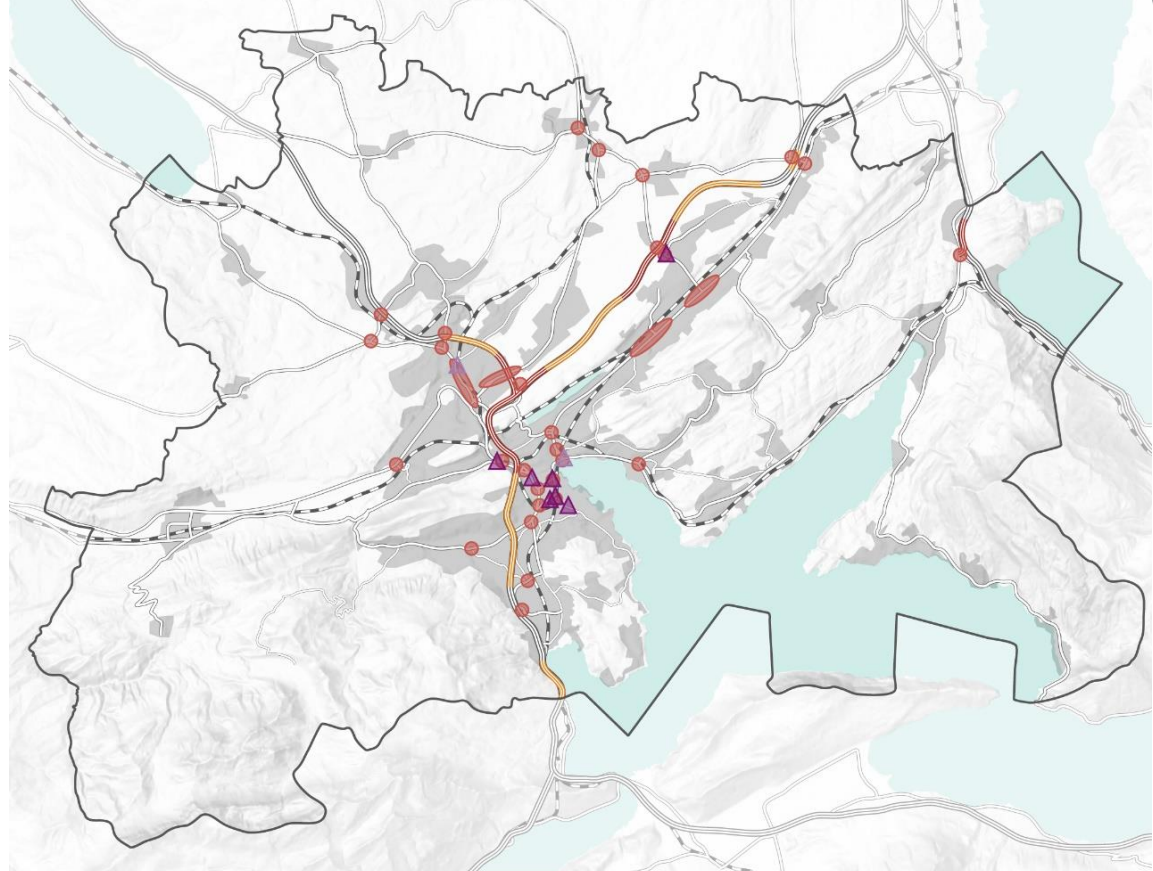
-  Ungenügende Abstimmung Gesamtverkehr in den Entwicklungsräumen
-  Defizite beim Verkehrsmanagement
-  Ungenügende Verkehrssicherheit

#### Orientierend

-  Bahnlinien







# HB MIV




Agglomerationsprogramm Luzern

## Handlungsbedarf motorisierter Individualverkehr



### Verbleibender Handlungsbedarf

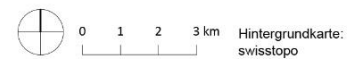
-  Schwerwiegende Unfallschwerpunkte (2017) (Berechnungswert  $\geq 9$ )
-  Kritisch belastete Knoten (aggregiert)
-  Gelegentlich überlastete Autobahnabschnitte
-  Regelmässig überlastete Autobahnabschnitte

### Durch geplante A-Massnahmen (AP 1-3) abgedeckter Handlungsbedarf

-  Schwerwiegende Unfallschwerpunkte (2017) (Berechnungswert  $\geq 9$ )

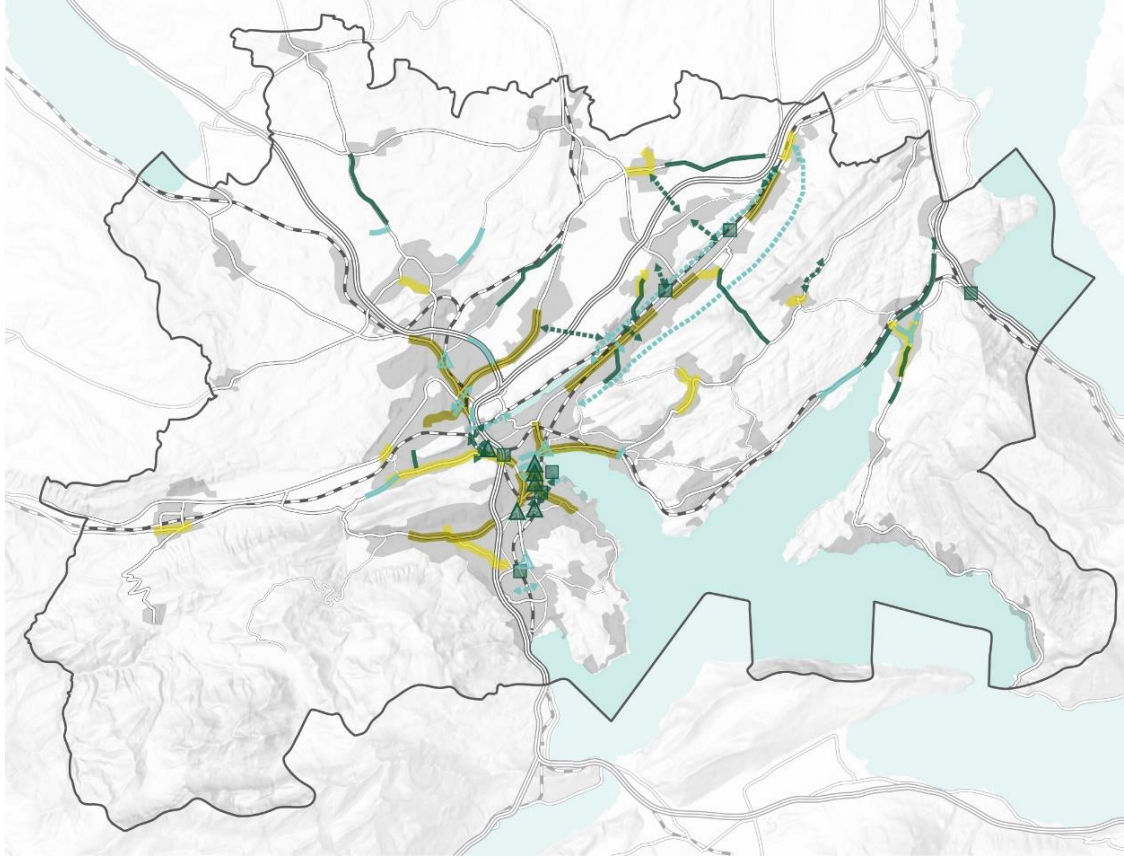
### Orientierend

-  Siedlungsgebiet
-  Autobahn
-  Strassennetz
-  Schienennetz





# HB Fuss- und Veloverkehr



Agglomerationsprogramm Luzern

## Handlungsbedarf Fuss- und Veloverkehr

### Verbleibender Handlungsbedarf

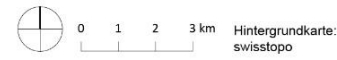
- Netzlücken
- Optimierungsbedarf bestehende Netzelemente
- Schwerwiegende Unfallhäufungsstellen 2014-2018 (Berechnungswert  $\geq 9$ )
- Räume mit fehlender sozialer Kontrolle
- Strassenräume mit mangelnder Siedlungsverträglichkeit stark belastet (DTV  $\geq 15'000$  Fz/d)
- schwach belastet (DTV  $< 15'000$  Fz/d)

### Durch A-Massnahmen (AP 1-3) abgedeckter Handlungsbedarf

- Netzlücken
- Optimierte Netzelemente
- Schwerwiegende Unfallhäufungsstellen 2014-2018 (Berechnungswert  $\geq 9$ )

### Orientierend

- Siedlungsgebiet
- Autobahn
- Strassennetz
- Schienennetz





# Massnahmen Siedlung

Nummer			Bezeichnung	
1G	2G	3G	4G	
-	SI-3, SI-4, SA-3, LE-1	S-1	<b>S-1</b>	<b>Kommunale Aufgaben gemäss übergeordneten Planungsgrundlagen, insbesondere Siedlungsentwicklung nach innen</b>
-			<b>S-2</b>	<b>Schlüsselareale Aufwertung Ortskerne / zentrumsnahe Gebiete</b>
	SI-2.3	S-2.1-3D		S-2.1-4A Luzern-Littau: Achse Bahnhof Littau – Gasshof – Bernstrasse
	SI-5.6	S-2.2-3D		S-2.2-4 Emmenbrücke: Sprengi – Sonnenplatz – Gersag – Bahnhof – Seetalplatz
	SI-2.1, SI-5.13	S-2.3-3D		S-2.3-4A Ebikon: Masterplangebiet – Bahnhof + Umfeld Bahnhof
	SI-5.13	S-2.4-3D		S-2.4-4V Horw: Diverse Areale auf der Achse Zentrum (– Bahnhof) – Schlund
	SI-2.2, SI-5.10	S-2.5-3D		S-2.5-4 Kriens: Achse Zentrum – Kupferhammer
	-	-		S-2.6-4V Gisikon: Sagenmatt
	-	-		S-2.7-4V Root: Bahnhofstrasse Nord
	-	-		S-2.8-4A Adligenswil: Arealentwicklung Dorfkern
	-	-		S-2.9-4A Inwil: Schützenmatte
-			<b>S-3</b>	<b>Schlüsselareale Sanierungsgebiete</b>
	-	S-3.1-3D		S-3.1-4 Luzern, Zürichstrasse (zwischen Löwenplatz und Schlossberg)
	SI-5.2, SI-5.5	S-3.2-3D		S-3.2-4V Luzern, Bern- / Baselstrasse inkl. Fluhmühle
	SI-5.7	S-3.3-3D		S-3.3-4 Emmen, Meierhöfli
	SI-5.8	S-3.4-3D		S-3.4-4 Emmen, Gerliswilstrasse
-			<b>S-4</b>	<b>Schlüsselareale Transformationsgebiete</b>
	SI-5.3	S-4.1-3D		S-4.1-4A Luzern, ESP Bahnhof inkl. Gleisfeld und Rösslimatt
	SI-5.4	S-4.2-3D		S-4.2-4A Luzern, Areal Industriestrasse
	SI-5.4	S-4.3-3D		S-4.3-4A Luzern, Areal Steghof
	SI-1.1	S-4.4-3D		S-4.4-4C Luzern/Littau, Arbeitszone Littauerboden
	SI-1.1	S-4.5-3D		S-4.5-4 Emmen, Viscoseareal – Emmenweid
	SI-1.2	S-4.6-3D		S-4.6-4A Ebikon, Areal MParc – Schindler
	SI-1.2	S-4.7-3D		S-4.7-4 Ebikon / Dierikon, Mall of Switzerland / Migros / Zentrum Dierikon
	SI.1.2	S-4.8-3D		S-4.8-4C Buchrain, Ronmatt
	SI-1.3	S-4.9-3D		S-4.9-4A Kriens (Luzern), Eichhof – Anschluss A2 – Luzernerstrasse
	SI-5.11	S-4.10-3D		S-4.10-4V Kriens, Nidfeld inkl. Mattenhof
	SI-5.12	S-4.11-3D		S-4.11-4A Kriens/Horw, Schlund – Grabenhof – Hinterschlund
	SI-1.3	S-4.12-3D		S-4.12-4 Horw, Horw See – HSLU (S-Bahnhaltestelle)
	-	-		S-4.13-4V Rothenburg, Areale Station
	-	-		S-4.1-14V Root, Bebauungsplan D4

# Massnahmen Siedlung



Nummer		Bezeichnung	
1G	2G	3G	4G
-			<b>S-5 Schlüsselareale Neueinzonungen (aufgrund überkommunalem Bedarf u. guter ÖV-Erschliessung)</b>
	SA-2.3	S-5.1-3D	S-5.1-4C Luzern: Littauerboden (Misch- oder Wohnzone)
	SA-2.1	S-5.2-3D	S-5.2-4 Emmen: Emmenfeld (Arbeitszone)
	SA-2.2	S-5.3-3D	S-5.3-4C Ebikon: Schache / Oberschache (Wohnzone)
	SA-2.4	S-5.4-3D	S-5.4-4 Dierikon: Burehof (Arbeitszone)
			S-5.5-4C Adligenswil: Schädprüti (Wohnzone)
-			<b>S-6 Gebiets- und Arbeitszonenmanagement in Zentren, Entwicklungsschwerpunkten und regionalen Arbeitsplatzgebieten</b>
	SI-6.1	S-6.1-3D	S-6.1-4 Gebietsmanagement LuzernNord
	SI-6.2	S-6.2-3D	S-6.2-4 Gebietsmanagement LuzernOst
	SI-6.3	S-6.3-3D	S-6.3-4 Gebietsmanagement LuzernSüd
	-	S-6.4-3D	S-6.4-4 Regionales Arbeitszonen- und Standortmanagement
-	SI-7	S-7	<b>S-7 Verkehrsintensive und -relevante Einrichtungen / Abstimmung S&amp;V</b>
-	-	S-8	<b>S-8 Strategisches Arbeitsgebiet Inwil Schweissmatt</b>



# Massnahmen Landschaft

Nummer		Bezeichnung	
1G	2G	3G	4G
-			<b>LE-1 Landschaftsentwicklungskonzepte</b>
	LE-2.1	LE-1.1-3D	LE-1.1-4 Horwer Halbinsel (Horw)
	LE-2.2	LE-1.2-3D	LE-1.2-4 Sonnenberg/Gütsch (Kriens, Stadt Luzern)
	LE-2.3, LE-2.4	LE-1.3-3D	LE-1.3-4 Reuss/Sedel/Rotsee/Hunsrück (Stadt Luzern, Ebikon, Buchrain)
		LE-1.4-3D	LE-1.4-4 Dietschiberg (Stadt Luzern, Adligenswil)
	LE-2.5	LE-1.5-3D	LE-1.5-4 Meggerwald, westlicher Teil (Stadt Luzern, Adligenswil, Meggen)
	LE-3.1	LE-1.6-3D	LE-1.6-4 Meggerwald, östlicher Teil - Chiemen (Meggen, Adligenswil, Udligenswil, Küssnacht)
	LE-3.2	LE-1.7-3D	LE-1.7-4 Dottenberg-Rooterberg (Ebikon, Adligenswil, Dierikon, Udligenswil, Root, Gisikon, Honau, Meierskappel)
	LE-3.3	LE-1.8-3D	LE-1.8-4 Blattenberg (Malters, Kriens, Schwarzenberg)
	LE-6		
-			<b>LE-2 Schutz- und Nutzungskonzepte Seeufer- und Flussräume</b>
	LE-4.1	LE-2.1-3D	LE-2.1-4 Vierwaldstättersee
	LE-4.3	LE-2.2-3D	LE-2.2-4 Kleine Emme
	LE-4.4	LE-2.3-3D	LE-2.3-4 Reuss
	LE-6		
-			<b>LE-3 Freizeiträume von regionaler Bedeutung</b>
	LE-5.1	LE-3.1-3D	LE-3.1-4 Eigenthal (Schwarzenberg, Kriens)
	LE-5.2	LE-3.2-3D	LE-3.2-4 Seebodenalp (Küssnacht)
	LE-7.3		
-			<b>LE-4 Zugänglichkeit Tourismusschwerpunkte von nationaler Bedeutung optimieren</b>
	LE-7.1, LE-7.2,	LE-4.1-3D, LE-4.2-3D,	<p>Mögliche Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Anbindung Buslinie 60.502 in Weggis an (neue) Luftseilbahn mit direkter Wegführung zwischen neu zu erstellenden Bushaltestellen im Bereich Rigistrasse/Umfahrungsstrasse und Talstation.</li> <li>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.</li> <li>Bessere Verknüpfung Bushaltestellen Kriens Zentrum Pilatus bzw. Busschleife mit Talstation Sonnenbergbahn.</li> </ul>
	LE-7.2	LE-4.3-3D, LE-4.4-3D	

# Massnahmen Gesamtverkehr



- GV-1 Gesamtverkehrskonzepte (GVK)
- GV-2 Mobilitätsmanagement
- GV-3 Verkehrsmanagement
- GV-4 Verkehrssicherheit, Sanierung von Unfallschwerpunkten
- GV-5 Gestaltung Ortsdurchfahrten, Tempo 30

# Massnahmen Gesamtverkehr



- GV-1 Gesamtverkehrskonzepte (GVK)
- GV-2 Mobilitätsmanagement
- GV-3 Verkehrsmanagement
- GV-4 Verkehrssicherheit, Sanierung von Unfallschwerpunkten
- GV-5 Gestaltung Ortsdurchfahrten, Tempo 30

## Massnahmen ÖV

- ÖV-1 Bahninfrastruktur (FABI-finanziert) und Taktverdichtungen
- ÖV-2 Multimodale Drehscheiben und Verknüpfungspunkte
- ÖV-3 RBus-Infrastruktur (korridorbezogen analog Tramprojekte)
- ÖV-4 Übrige Businfrastruktur
- ÖV-5 Fernbusterminal





# Massnahmen MIV

- MIV-1 Bypass Luzern (Übergeordnete Schlüsselmassnahme in Kompetenz des Bundes)
- MIV-2 bis MIV-6 Optimierung bestehender und neue Netzelemente
- MIV-7 Parkierung

# Massnahmen FVV

- FVV-1 Optimierung bestehender Netzelemente
- FVV-2 Neue Netzelemente
- FVV-3 Veloabstellanlagen

# Massnahmen Güterverkehr

- Überkommunale Güterverkehrsstrategie
- Zukunft Güterbahnhofareal Luzern
- Pilotprojekt Mikrohub Luzern