

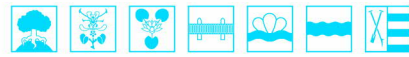


Behördenverbindlicher Bericht  
Gesamtverkehrskonzept  
LuzernOst 2018

Gemeindeverband LuzernPlus  
Riedmattstrasse 14  
6031 Ebikon  
[www.luzernplus.ch](http://www.luzernplus.ch)

Pius Portmann  
Gebietsmanager LuzernOst  
[p.portmann@luzernplus.ch](mailto:p.portmann@luzernplus.ch)

Stand: 27.08.2018

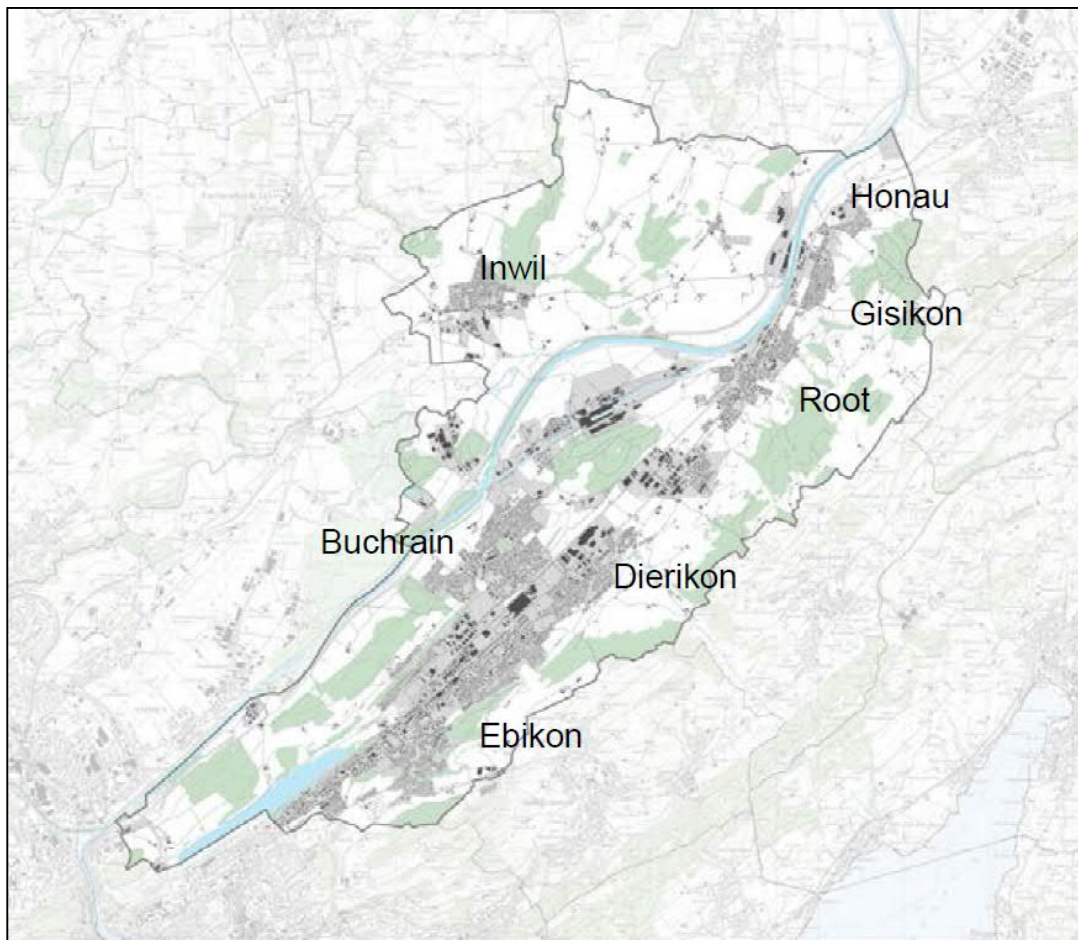


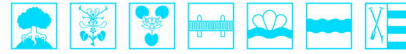
**LuzernPlus**  
**Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif)**

---

**Gesamtverkehrskonzept LuzernOst**

**Behördenverbindlicher Bericht**





## Auftraggeberin

Gemeindeverband LuzernPlus  
 Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) des Kantons Luzern

## Mitglieder der Steuerungsgruppe

Patrick Abegg, Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement (BUWD)  
 Heinz Amstad, Gemeinde Buchrain  
 Hans-Peter Bienz, Gemeinde Ebikon  
 Armin Camenzind, Geschäftsführer LuzernPlus (ab 01.01.2018, Vorsitz ab 27.06.2018)  
 Max Hess, Gemeinde Dierikon  
 Peter Ineichen, Gemeinde Root  
 Amadé Koller, Gemeinde Honau  
 Jürg Meyer, Ressortleiter LuzernPlus (Vorsitz bis 26.06.2018)  
 Nathalie Mil, Projektleiterin LuzernOst (bis 31.03.2018)  
 Fabian Peter, Gemeinde Inwil  
 Pius Portmann, Gebietsmanager LuzernOst (ab. 01.04.2018)  
 Kurt Sidler, Geschäftsführer LuzernPlus (bis 31.12.2017)  
 Mike Siegrist, Raum und Wirtschaft (rawi)  
 Pascal Süess, Verkehrsverbund Luzern (VVL)  
 Bruno Vogel, Gemeinde Gisikon  
 Andreas Zettel, Wirtschaftsförderung Luzern

## Mitglieder der Arbeitsgruppe

Silvia Bucher, Leiterin Bau und Infrastruktur, Root  
 Daniel Heer, Verkehrsverbund Luzern (VVL)  
 Cüneyd Inan, Raum und Wirtschaft (rawi)  
 Thomas Kloth, Bundesamt für Strassen (ASTRA)  
 Danièle Müller, Verkehr und Infrastruktur (vif)  
 Marcel Schmid, Abteilungsleiter Bau, Gemeinde Buchrain  
 Samuel Urech, Verkehrsverbund Luzern (VVL)  
 Nicole Zweifel, Leiterin Planung und Bau, Ebikon

### Gesamtverkehrskonzept Luzern Ost

Behördenverbindlicher Bericht

**SNZ Ingenieure und Planer AG**

Dörflistrasse 112, CH-8050 Zürich • Tel. 044 318 78 78 • Fax 044 312 64 11 • www.snz.ch

Projektleitung: PL: Lukas Ostermayr; PL Stv.: Roger Laube

Mitarbeit: Nicolas Mühlich

Koreferat: Nikolaus Bischofberger

Version	Datum	Firma/Verfasser	Änderungen/Bemerkungen
1	8.1.18	SNZ/Os	
2	27.8.18	SNZ/Os	Bereinigung aufgrund Mitwirkung 15.1. – 15.3.2018

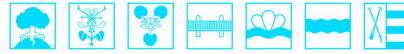


## Inhalt

Auftraggeberin.....	3
Mitglieder der Steuerungsgruppe .....	3
Mitglieder der Arbeitsgruppe .....	3
Abkürzungsverzeichnis .....	6
Für den eiligen Leser .....	7
1. Einleitung.....	8
1.1. Aufgabenstellung .....	8
1.2. Zielsetzung des Gesamtverkehrskonzeptes .....	8
1.3. Räumliche Abgrenzung.....	8
1.4. Projektaufbau .....	9
1.5. GVK LuzernOst: Behördenverbindlicher Bericht.....	10
2. Beurteilung Handlungsbedarf .....	11
2.1. Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bis 2030.....	11
2.2. Umgang mit erwarteter Verkehrszunahme bis 2030 .....	12
2.2.1. Übergeordnete Strategie.....	12
2.2.2. Belastbarkeit des Strassennetzes .....	13
2.2.3. Verlagerung auf den Langsamverkehr und öffentlichen Verkehr.....	14
2.2.4. Verbreiterung der Spitzenstunde.....	15
2.2.5. Verlagerungspotential Durchgangsverkehr.....	15
2.2.6. Schlussfolgerungen .....	15
3. Handlungsfelder / Stossrichtungen .....	18
4. Politisches Engagement.....	20
5. Prozess / Einbettung GVK.....	21
5.1. Planungsträger .....	21
5.2. Aufgabe des regionalen Entwicklungsträgers (LuzernPlus) .....	21
5.3. Behördenverbindlichkeit.....	21
5.3.1. Planungsprozess .....	21
5.3.2. Bedeutung / Notwendigkeit Behördenverbindlichkeit .....	23
5.4. Kompetenzen .....	23
5.5. Kostenfolgen.....	24
5.6. Monitoring und Controlling auf Stufe Kanton .....	24
5.7. Umsetzungsreporting auf Stufe LuzernOst.....	25
6. Behördenverbindliche Massnahmen.....	26
6.1. Priorisierung der Massnahmen.....	26
6.2. Massnahmenblätter .....	28



<b>Anhang 1:</b>	<b>Plan übergeordnetes Verkehrsmanagementkonzept (zu Massnahmenblatt . MIV1)</b> .....	61
<b>Anhang 2:</b>	<b>Plan Massnahmen Langsamverkehr (zu Massnahmenblatt LV1)</b> .....	62



## Abkürzungsverzeichnis

---

ASP	Abendspitzenstunde eines durchschnittlichen Werktages
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BUWD	Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement des Kantons Luzern
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
FABI	Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur
GM LuzernOst	Gebietsmanagement LuzernOst
GVK	Gesamtverkehrskonzept
HLS	Hochleistungsstrasse
LSA	Lichtsignalanlage
LV	Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
öV	Öffentlicher Verkehr
PBV	Planungs- und Bauverordnung des Kantons Luzern
PF	Parkfeld
PP	Parkplatz
P+R	Park and Ride
rawi	Dienststelle Raum und Wirtschaft des Kantons Luzern
vbl	Verkehrsbetriebe Luzern
vif	Dienststelle Verkehr und Infrastruktur des Kantons Luzern
VQS	Verkehrsqualitätsstufe
VVL	Verkehrsverbund Luzern



## Für den eiligen Leser

---

**Die Gemeinden Buchrain, Dierikon, Ebikon, Gisikon, Honau, Inwil und Root haben mit dem Kanton Luzern und LuzernPlus das Gesamtverkehrskonzept LuzernOst erarbeitet. Dieses Konzept zeigt auf, dass die Mobilität bis 2030 zunehmen wird und die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr sowie den Langsamverkehr entscheidend ist. Die Bevölkerung ist zur Mitwirkung eingeladen.**

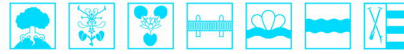
Das Gesamtverkehrskonzept LuzernOst (GVK LuzernOst) ist auf das Jahr 2030 ausgelegt. Mit den bestehenden Einzonungen und den laufenden Projektplanungen wird sich die Mobilitätsnachfrage innerhalb der sieben LuzernOst Gemeinden bis 2030 erhöhen. Ein Ausbau des Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr ist in diesem Zeitraum nicht vorgesehen. Die Grossprojekte wie der Bypass, die Spange Nord mit den Massnahmen für den öV oder der Durchgangsbahnhof fehlen bis mindestens 2030, um die gewünschte Entlastung für das Rontal zu erhalten. Ziel ist, dass der bestehende Verkehr und der Mehrverkehr in Zukunft verträglich abgewickelt werden können. Deshalb ist die kontinuierliche Verlagerung des Verkehrs vom Auto zum öffentlichen Verkehr oder zum Fuss- und Fahrradverkehr entscheidend.

Aufgrund der realistischen Siedlungsentwicklung wird erwartet, dass sich das durch das Gebiet LuzernOst ausgelöste MIV-Verkehrsaufkommen (Basis: durchschnittlicher täglicher Verkehr) bis 2030 um 35% – 40% proportional zur Siedlungsentwicklung erhöht.

Das GVK LuzernOst definiert die Handlungsfelder und die Stossrichtungen rund um die Mobilität. Die Mobilität ist für die gesamte Region und jeden Einzelnen von grosser Bedeutung. Alle Mobilitätsteilnehmer, unabhängig ob motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (öV) oder Langsamverkehr (LV), sind von den Massnahmen im GVK LuzernOst betroffen. Mit dem prognostizierten Mobilitätswachstum braucht es ein Angebot, das sich an den Belastungsgrenzen der bestehenden Strassen orientiert und wirtschaftlich vertretbar ist. Verkehr soll somit vermieden, verlagert und verträglich abgewickelt werden. Davon profitiert insbesondere auch der Wirtschaftsverkehr.

Um unerwünschte Effekte wie lange Stauwartezeiten für den MIV zu vermeiden, sind Verlagerungen durch attraktive Angebote beim öV und LV geplant. Damit das Verlagerungspotenzial auf den LV und den öV jedoch ausgeschöpft werden kann, sind einschränkende Massnahmen beim MIV wie Parkplatzreglemente und fördernde Massnahmen beim öV und LV notwendig wie beispielsweise die Trolleybusverlängerung, der Bushub Ebikon und neue Fuss- sowie Fahrradwege.

Das Gesamtverkehrskonzept LuzernOst definiert für die Rontaler Gemeinden, den Kanton Luzern und das Gebietsmanagement LuzernOst Aufgaben zur Verminderung des Mehrverkehrs bis 2030. Die Massnahmenblätter (siehe Kapitel 6.2) definieren Aufgaben für die nächsten 15 Jahre und sind Bestandteil des Konzepts. Das GVK LuzernOst ist für die sieben Gemeinden behördenverbindlich.



## 1. Einleitung

---

### 1.1. Aufgabenstellung

Mit der angestrebten Entwicklung nach Innen und den laufenden Planungen von Projekten in der Region (z.B. Mall of Switzerland oder Rontalzentrum in Dierikon) wird sich die Verkehrsnachfrage im Gebiet LuzernOst bis 2030 erhöhen. Ein Ausbau des Strassennetzes im Zeitraum bis 2030 ist nicht vorgesehen. Demnach wird sich das Mobilitätsverhalten in Anbetracht der bereits bestehenden Probleme auf dem Strassennetz verändern müssen. Die Mobilität spielt somit bei der gesamten Entwicklung von LuzernOst eine Schlüsselrolle. Eine zukunftsfähige Abwicklung des Verkehrs ist eine zwingende Anforderung an die neue Planung.

Aufgrund der zahlreich laufenden Planungs- und Bauprojekte braucht es eine übergeordnete gesamtheitliche Sichtweise, um die Kohärenz zwischen den einzelnen Planungen und Projekten und dem Verkehrsaufkommen zu erlangen.

### 1.2. Zielsetzung des Gesamtverkehrskonzeptes

Die sieben Gemeinden von LuzernOst haben gemeinsam mit dem Kanton Luzern das Ingenieurbüro SNZ beauftragt, das Gesamtverkehrskonzept LuzernOst zu erarbeiten. Ziele des Gesamtverkehrskonzeptes LuzernOst sind:

- Das Erstellen von Übersichten über die wichtigsten Informationen für den Raum LuzernOst
- Die Herleitung des Handlungsbedarfs und die Definition von Strategien
- Das Festlegen eines Massnahmenkatalogs.

Die festzulegenden Massnahmen sollen das Konsensergebnis einer politischen Diskussion darstellen. Das GVK soll nur Massnahmen umfassen, welche bis ins Jahr 2030 umgesetzt oder zumindest in Angriff genommen werden können. Die Massnahmenblätter (siehe Kapitel 6.2) werden als behördenverbindlich deklariert.

### 1.3. Räumliche Abgrenzung

LuzernOst bildet neben dem Agglomerationszentrum Luzern, LuzernNord und LuzernSüd den vierten Entwicklungsschwerpunkt der Region Luzern und umfasst die sieben Gemeinden Buchrain, Dierikon, Ebikon, Gisikon, Honau, Inwil und Root. Diese sieben Gemeinden definieren zugleich den engeren Bearbeitungsperimeter (siehe Abbildung 1 links und roter Kreis rechts). Im Zusammenhang mit den Beziehungen nach aussen sind auch die umliegenden Gebiete zu betrachten (siehe Abbildung 1 blauer Kreis rechts mit Luzern, LuzernNord, Eschenbach, Adligenswil, Udligenswil, Rotkreuz, etc.).



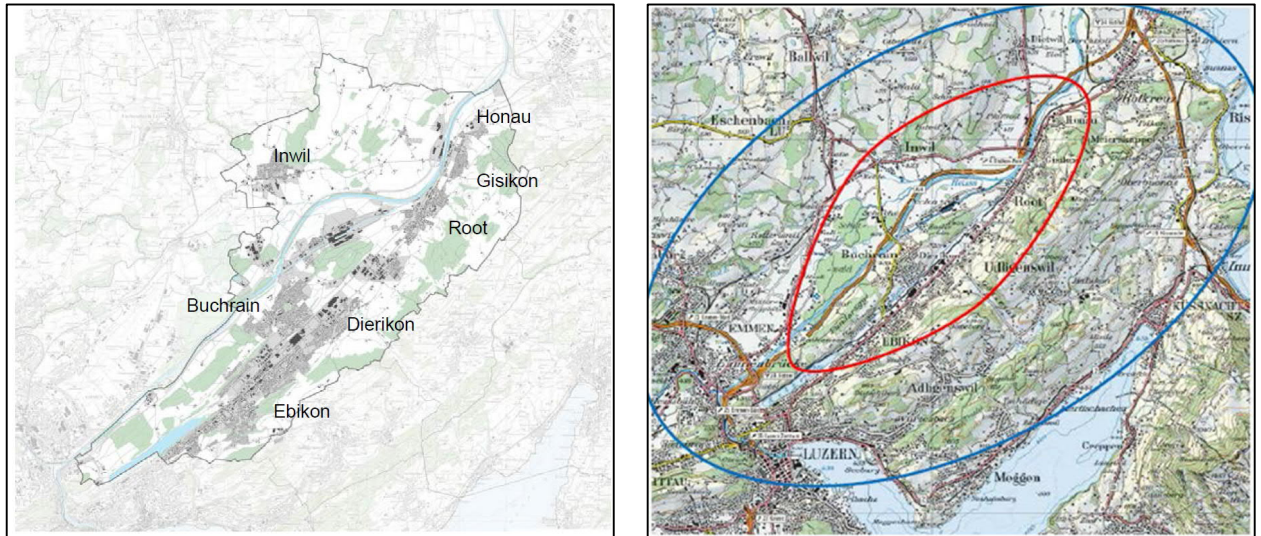
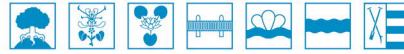


Abbildung 1: Bearbeitungsperimeter (links, rechts in rot) und Betrachtungsperimeter (rechts in blau)

## 1.4. Projektaufbau

Das Gesamtverkehrskonzept LuzernOst wurde in drei Modul-Schritten erarbeitet.

### Modul 1: Übersichten schaffen

Ziel des Moduls 1 war, einerseits die wichtigsten Informationen für den Raum zusammenzutragen und andererseits Schwachstellen sowie Fragestellungen zu definieren (siehe Bericht Modul 1: Übersichten, SNZ, 24.01.2017).

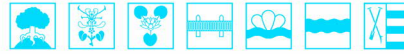
### Modul 2: Handlungsbedarf und Strategie LuzernOst

Ziel des Moduls 2 war, den Handlungsbedarf über alle Verkehrsarten und den Bereich Siedlung sowie die Erarbeitung von Grundstrategien zum Umgang mit den einzelnen Verkehrsarten und dem Bereich Siedlung herzuleiten (siehe Bericht Modul 2: Handlungsbedarf und Strategie, SNZ, 14.08.2017).

### Modul 3: Massnahmen und Controlling

Ziel des Moduls 3 war, einerseits einen Massnahmenkatalog für alle Verkehrsarten (MIV, öV, Velo- und Fussverkehr) sowie für den Bereich Siedlung zu erarbeiten. Andererseits soll ein Verkehrsmanagementkonzept erarbeitet und Vorgaben für das Monitoring und Controlling definiert werden (siehe Bericht Modul 3: Massnahmen und Controlling, SNZ, 5.1.2018).

Aus jedem Modul entstand ein eigener Bericht. Somit dokumentieren die drei Modul-Berichte 1 – 3 die inhaltliche Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts LuzernOst.



## 1.5. GVK LuzernOst: Behördenverbindlicher Bericht

Der vorliegende Bericht gibt einen Überblick über die Ergebnisse der Arbeiten von Modul 1, 2 und 3. Ausführlichere Erläuterungen finden sich in den jeweiligen Berichten (siehe Kapitel 1.4).

**Das Gesamtverkehrskonzept LuzernOst ist ein Konzept gemäss §10 PBV. Die Massnahmenblätter (Kapitel 6.2) sind für die sieben Gemeinden von LuzernOst verbindlich. Die Kapitel 1 bis 5 dieses Berichtes haben erläuternden Charakter.**



## 2. Beurteilung Handlungsbedarf

### 2.1. Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bis 2030

Im Rahmen des separaten Teilprojektes Siedlung<sup>1</sup> wurde die Siedlungsentwicklung bis 2030 abgeschätzt. Dazu wurden vorhandene Projekte/Studien und Bauungs-/Gestaltungspläne ausgewertet und die Bautätigkeit in den weiteren nicht überbauten Grundstücken sowie den Verdichtungsgebieten abgeschätzt. Bis auf zwei Gebiete in Dierikon (Feldhof und Burehof) liegen alle betrachteten Gebiete innerhalb der Bauzone (Stand 2016). Betrachtet wurden somit eine realistische Siedlungsentwicklung und kein „Vollausbau“.

Folgende Tabelle gibt einen Überblick über die erwartete „realistische“ Entwicklung der Einwohner und Arbeitsplätze je Gemeinde.

Gemeinde	EW 2015	EW 2030	EW Differenz	AP 2015	AP 2030	AP Differenz
Buchrain	6'194	8'263	2'069	1'888	3'099	1'211
Dierikon	1'423	2'788	1'365	1'956	2'644	688
Ebikon	13'342	16'336	2'994	6'566	8'411	1'845
Gisikon	1'197	1'515	318	500	470	-30
Honau	381	560	179	129	118	-11
Inwil	2'433	3'101	668	963	1'529	566
Root	4'719	6'116	1'397	4'016	5'525	1'509
Total	29'689	38'679	8'990	16'018	21'796	5'778

Abbildung 2: Erwartete Entwicklung Einwohner und Arbeitsplätze je Gemeinde

**Aufgrund der realistischen Siedlungsentwicklung wird erwartet, dass sich das durch das Gebiet LuzernOst ausgelöste MIV-Verkehrsaufkommen (Basis: durchschnittlicher täglicher Verkehr) bis 2030 um 35% – 40% proportional zur Siedlungsentwicklung erhöht.**

<sup>1</sup> Planteam S AG: Luzern Ost, Siedlungsdaten 2016 – 2020 2030, 30. Juni 2016



Abbildung 3: Überblick Projekt- und Arealentwicklungen

## 2.2. Umgang mit erwarteter Verkehrszunahme bis 2030

### 2.2.1. Übergeordnete Strategie

Ein nachfrageorientierter Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist insbesondere aus folgenden Gründen kein zielführender Ansatz:

- Die prognostizierte Verkehrsnachfrage bis 2030 steigt stark an, was bei einem nachfrageorientierten Ansatz grosse Infrastrukturausbauten bedingen würde. Die raumordnungspolitischen Zielsetzungen des Kantons Luzern fordern jedoch eine nachhaltige Mobilität, das heisst, eine aufeinander abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (gemäss Kantonaler Richtplan und Agglomerationsprogramm Luzern).
- Auch künftig werden Belastungsgrenzen (Stadt Luzern, Autobahnen-schlüsse etc.) bestehen. Es gibt somit Orte, bei welchen ein Kapazitätsausbau kaum möglich ist.
- Der notwendige Platz, die finanziellen Mittel und die politische Akzeptanz für einen nachfrageorientierten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist innerhalb der Region LuzernOst nicht vorhanden.



Es braucht somit einen **angebotsorientierten Ansatz**. Das heisst ein verträgliches, wirtschaftliches Angebot, das sich an Belastungsgrenzen orientiert. Die diesbezüglich notwendigen Strategien und Massnahmen orientieren sich dabei an der nachfolgend erklärten 3V-Strategie.

### **Verkehr vermeiden**

Dies bedeutet, dass die Bevölkerung unabhängig vom Verkehrsmittel weniger unterwegs ist. Wobei insbesondere die Vermeidung von „unnötigen“ MIV-Fahrten im Vordergrund steht. Die Vermeidung von Wegen, die zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden, kann nicht primär als zu vermeidende Mobilität bezeichnet werden.

### **Verkehr verlagern**

Der zweite Strategieansatz hat zum Ziel, den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu vermeiden, indem er auf den öffentlichen Verkehr (öV) und den Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) verlagert wird.

### **Verkehr verträglich abwickeln**

Der dritte Strategieansatz bezweckt die siedlungsverträgliche Abwicklung des „verbleibenden“ motorisierten Verkehrs.

## **2.2.2. Belastbarkeit des Strassennetzes**

In einem ersten Schritt wurde die Belastbarkeit des Strassennetzes zur Abendspitzenstunde (ASP) für den Zeithorizont 2030 ermittelt. Das heisst, dasjenige MIV-Verkehrsaufkommen, welches vom Verkehrssystem in der ASP bewältigt werden kann.

Für den Zeithorizont 2030 wurde dabei von folgenden Rahmenbedingungen ausgegangen:

- Das Verkehrsnetz sowie die Strassengeometrie im gesamten Perimeter LuzernOst entsprechen dem heutigen Zustand (kein Ausbau).
- Die LSA-Steuerungen wurden auf der Basis der heute bestehenden LSA-Steuerung für den Zustand 2030 optimiert. Dabei wurde keine explizite Busbevorzugung berücksichtigt. Für die Fussgänger ist bei jedem Umlauf eine Grünphase vorgesehen.
- Die Umsetzung von AggloMobil tre (Linien- und Taktanpassungen) wurde berücksichtigt (unter anderem Bushub Ebikon und Verlängerung Buslinie 1).
- Der Umbau Seetalplatz Emmenbrücke wurde berücksichtigt.
- Eine Geschwindigkeitsreduktion auf der K17 innerorts von 60 auf 50 km/h wurde berücksichtigt.

Weitere Veränderungen und Netzausbauten (Spange Nord, Bypass Luzern, etc.) wurden für den Zustand 2030 nicht berücksichtigt.

**Unter Berücksichtigung der Kapazitätsengpässe im Strassennetz kann gestützt auf die durchgeführten Untersuchungen davon ausgegangen werden, dass ortsabhängig ca. 0% - 30% des erwarteten zusätzlichen motorisierten Individualverkehrs (MIV) bis 2030 vom Verkehrsnetz verarbeitet werden kann. Im Vergleich mit dem heutigen MIV-Verkehrsaufkommen bedeutet dies, dass ortsabhängig ein um ca. 0% - 10% grösseres MIV-Verkehrsaufkommen verarbeitet werden kann. Somit muss der grösste Teil des zusätzlichen MIV-Verkehrsaufkommens verlagert oder vermieden werden.**





### 2.2.3. Verlagerung auf den Langsamverkehr und öffentlichen Verkehr

Als Grundlage für die Beurteilung des Verlagerungspotenzials auf den Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr) und den öV (öffentlicher Verkehr) wird im Folgenden der Modalsplit (Aufteilung des Verkehrs auf einzelne Verkehrsmittel) des Gebiets LuzernOst mit demjenigen der Stadt Luzern verglichen. Das Gebiet LuzernOst liegt im Agglomerationsgürtel von Luzern.

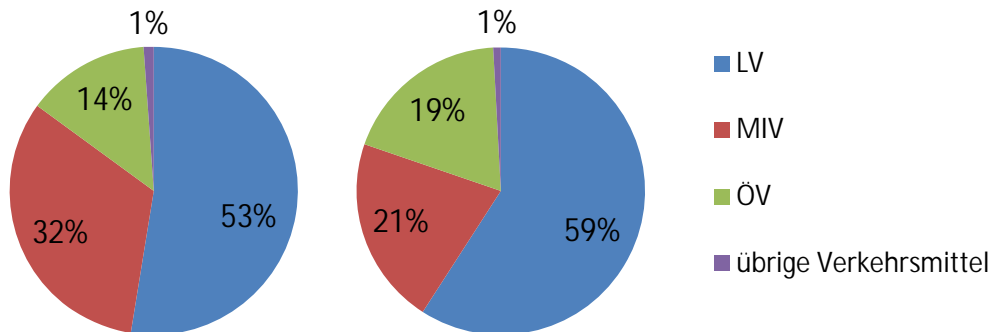


Abbildung 4: Modalsplit (Anzahl Etappen) für den Agglomerationsgürtel (links) und die Stadt Luzern (rechts) <sup>1</sup>

Ein Vergleich des Modalsplits für den Agglomerationsgürtel (Gebiet LuzernOst liegt im Agglomerationsgürtel) mit demjenigen der Stadt Luzern zeigt folgendes:

- Der Langsamverkehrsanteil in der Stadt Luzern ist um 6% höher als im Agglomerationsgürtel.
- Der öV-Anteil in der Stadt Luzern ist um 5% höher als im Agglomerationsgürtel.

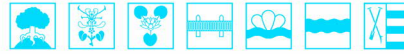
Da auch in Zukunft die Voraussetzungen für den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr in der Stadt Luzern besser sein werden als im Agglomerationsgürtel (Gebiet LuzernOst), kann davon ausgegangen werden, dass im Gebiet LuzernOst nicht die gleichen Modalsplitanteile beim LV und öV wie in der Stadt Luzern erreicht werden können.

Unter der Voraussetzung, dass entsprechende Massnahmen (Restriktionen seitens MIV und Förderung von LV und öV) umgesetzt werden, wird für das Gebiet LuzernOst davon ausgegangen, dass eine Erhöhung des Langsamverkehrsanteils um ca. 1% - 2.5% und eine Erhöhung des öV-Anteils um ca. 2% - 3% als realistisch beurteilt werden kann.

**Betrachtet man dieses Verlagerungspotenzial nur bezogen auf den MIV-Mehrverkehr, so ergibt sich ein Verlagerungspotenzial von ca. 10% - 30% vom MIV auf den LV resp. 20% - 35% vom MIV auf den öV.**

Grundvoraussetzung für die Abschöpfung dieses Verlagerungspotenzials ist die Verfügbarkeit entsprechender Kapazitätsreserven bei Bus und Bahn. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass das Busangebot 2030 gemäss AggloMobil tre noch über ausreichend freie Kapazitäten verfügt. Vorderhand dürfte auch die Kapazität der S-Bahn ausreichen, um die zusätzliche Nachfrage aufzunehmen. Aufgrund der unsicheren Prognose der zukünftigen Nachfrage besteht jedoch bei der Bahn die Gefahr, dass Kapazitätsengpässe entstehen, welche nicht einfach und schnell behoben werden können.

<sup>1</sup> Quelle: LUSTAT Statistik Luzern: Mobilität im Kanton Luzern: Hintergrundbericht, Detaillierte Tabellen zum Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2005 und 2010, 17.09.2012  
 LuzernPlus, Riedmattstrasse 14, 6031 Ebikon, info@luzernplus.ch



## 2.2.4. Verbreiterung der Spitzenstunde

Wenn ein Teil der Verkehrsteilnehmer ihre Fahrt nicht mehr während der absoluten Spitzenzeit (ca. 07 – 08 Uhr und 16 – 17 Uhr), sondern vor- oder nachher durchführt, kann Total ein grösseres Verkehrsaufkommen verarbeitet werden. Voraussetzung für eine zeitliche Verlagerung des Verkehrsaufkommens ist jedoch, dass neben den Spitzenzeiten noch Kapazitätsreserven bestehen.

Die Untersuchungen haben gezeigt, dass bei der ermittelten Verkehrsnachfrage im Zustand 2030 das Verkehrsaufkommen auch zeitlich neben der Spitzenstunde zu einem grossen Teil höher ist als die bewältigbare Verkehrsbelastung. Lediglich in den späteren Abendstunden bestünde noch freie Kapazität.

**Aufgrund der durchgeführten Untersuchungen kann somit das total bewältigbare Verkehrsaufkommen durch eine Verbreiterung der Spitzenstunde (zeitliche Verlagerung von Fahrten) kaum gesteigert werden.**

## 2.2.5. Verlagerungspotential Durchgangsverkehr

Durch eine Verdrängung des Durchgangsverkehrs können Kapazitätsreserven für den lokalen Verkehr geschaffen werden. Grundvoraussetzungen sind jedoch, dass zum einen der Durchgangsverkehr ein relevantes verdrängbares Volumen hat und zum anderen, dass für den Durchgangsverkehr Alternativrouten zur Verfügung stehen.

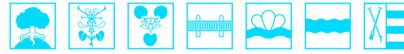
Eine Auswertung für die Verkehrsnachfrage 2030 zeigte, dass ca. 85% der Fahrten bezogen auf das Gebiet LuzernOst ihr Ziel- oder ihre Quelle oder beides innerhalb des Gebiets LuzernOst haben (Betrachtung ohne Autobahn). Der Durchgangsverkehrsanteil liegt somit lediglich bei ca. 15%. Zudem kann festgestellt werden, dass für die Routen mit Durchgangsverkehr (z.B. Querbeziehungen in Richtung Götzenthalstrasse und Adligenswilerstrasse) kaum Alternativrouten zur Verfügung stehen.

**Aufgrund der durchgeführten Untersuchungen kann somit davon ausgegangen werden, dass die Kapazität für den lokalen Verkehr durch eine Verdrängung/Verlagerung des Durchgangsverkehrs kaum erhöht werden kann.**

## 2.2.6. Schlussfolgerungen

Aufgrund der vorangehenden Untersuchungen kann betreffend dem Umgang mit dem bis 2030 erwarteten MIV-Mehrverkehr von folgendem ausgegangen werden:

- 0% - 30% des MIV-Mehrverkehrs kann voraussichtlich bewältigt werden.
- 20% - 35% des MIV-Mehrverkehrs kann auf den öV verlagert werden.
- 10% - 30% des MIV-Mehrverkehrs kann auf den LV verlagert werden.



- Durch eine zeitliche Verschiebung der Fahrten oder durch eine Verdrängung des Durchgangsverkehrs kann kaum eine Steigerung der Gesamtkapazität im Gebiet LuzernOst erreicht werden.

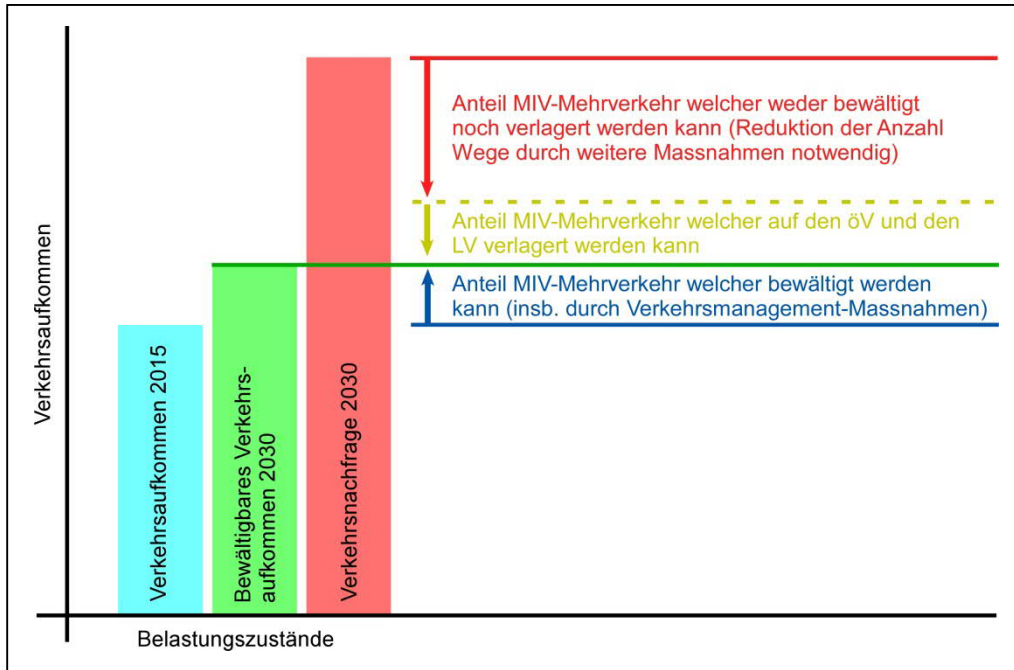


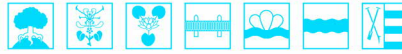
Abbildung 5: Umgang mit MIV-Mehrverkehr bis 2030

Unter Berücksichtigung der punktuellen Kapazitätsengpässe im Strassennetz und unter der Annahme, dass es eher unrealistisch ist, dass sowohl beim öffentlichen Verkehr als auch beim Langsamverkehr das ganze maximale Verlagerungspotential ausgeschöpft werden kann, wird davon ausgegangen, dass ca. 30% - 70% des MIV-Mehrverkehrs bewältigt oder auf den Langsamverkehr (LV) und den öV (öffentlicher Verkehr) verlagert werden kann.

Somit kann abhängig von der Ausschöpfung des Verlagerungspotentials ca. 30% - 70% des MIV-Mehrverkehrs bis 2030 weder bewältigt noch verlagert werden. Falls das gesamte MIV-Verkehrsaufkommen bis 2030 nicht mit geeigneten Massnahmen in diesem Umfang reduziert werden kann, treten folgende unerwünschte Effekte auf:

- Änderung der Routenwahl (Vermeidung von Engpässen, Umwegfahrten werden in Kauf genommen)
- Veränderung der Zielwahl, insbesondere bei Freizeit-, Einkauf- und Servicefahrten (z.B. Einkaufen in Rotkreuz anstelle Ebikon)
- Auf gewisse Wege wird komplett verzichtet
- Stausituationen werden bis zu einem gewissen Punkt in Kauf genommen





Um unerwünschte Effekte aufgrund des MIV-Verkehrsaufkommens zu vermeiden, sind umfangreiche und zum Teil einschneidende Massnahmen auf allen Ebenen notwendig:

- Damit das Verlagerungspotenzial auf den LV und den öV ausgeschöpft werden kann, sind einschränkende Massnahmen beim MIV und fördernde Massnahmen beim LV und öV notwendig.
- Der erwartete MIV-Mehrverkehr bis 2030 muss um ca. 30% - 70% reduziert werden, indem diese Wege nicht stattfinden (übergeordnete Strategie „Verkehr vermeiden“). Die Anzahl Wege ist dabei massgebend von den Anzahl Einwohnern und den Anzahl Arbeitsplätzen abhängig.



### 3. Handlungsfelder / Stossrichtungen

---

Im Rahmen der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts wurden Handlungsfelder und Stossrichtungen insbesondere als Grundlage für die Massnahmenentwicklung formuliert (siehe folgende Tabelle).

Die nachfolgende Tabelle zeigt, welche Stossrichtungen im Rahmen welcher Massnahmenblätter behandelt werden und im Bereich von welcher übergeordneten Strategie (Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern oder Verkehr verträglich abwickeln) Wirkungen zu erwarten sind. Es zeigt sich, dass der grösste Teil der Massnahmen ihre Wirkung im Bereich „Verkehr verlagern“ entfaltet und kaum griffige Massnahmen mit einer Wirkung im Bereich „Verkehr vermeiden“ bestehen.

Handlungsfelder	Stossrichtungen	Behandelt in Massnahmenblatt	Übergeordnete Strategie		
			Verkehr vermeiden	Verkehr verlagern	Verkehr verträglich abwickeln
<b>1. Verhaltensbeeinflussung</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>Eine Veränderung des Verkehrsverhaltens soll durch Information und Bewusstseinsbildung („weiche“ Massnahmen auf der Ebene Mobilitätsverhalten) herbeigeführt werden (primär unterstützend in Kombination mit „harten“ Massnahmen auf der Ebene Infrastruktur und Betrieb).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informationskampagnen lancieren</li> </ul>	V1	(X)	X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kommunale und regionale Aktionen durchführen (z.B. analog „bike to work“)</li> </ul>	V1	(X)	X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regionale Mobilitätsberatungsstellen einführen</li> </ul>	V1	(X)	X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mobilitätsboni oder Lenkungsabgaben (finanzielle Anreize) prüfen</li> </ul>	V1	(X)	X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mobilitätsmanagement bei Unternehmen einfordern</li> </ul>	V1, S1.1, S1.2, S1.3	(X)	X	
<b>2. Siedlung</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>Die erwünschte/erwartete Siedlungsentwicklung bis 2030 (+30% Einwohner, +36% Arbeitsplätze) soll ermöglicht werden.</li> <li>Das durch die Siedlung (bestehende und neue Überbauungen) induzierte MIV-Aufkommen muss minimiert werden. Das heisst der bis 2030 nachgefragte Mehrverkehr muss um 30% - 70% reduziert werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Daueraufgabe Raumplanung konsequent umsetzen</li> </ul>	S1.1, S1.2, S1.3, S1.4, S1.5	X	X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Neue (zusätzliche) verkehrsintensive Einrichtungen verbieten</li> </ul>	S1.4, S1.5	X		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vorgaben des regionalen Teilrichtplans Siedlungslenkung konsequent einhalten</li> </ul>	S1.4, S1.5	(X)	X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Autofreies/autoarmes Wohnen ermöglichen</li> </ul>	S1.1	(X)	X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Restriktive Parkplatzpolitik einführen und umsetzen (Ausfahrtsdosierung, PP-Bewirtschaftung, restriktive PP-Reglemente)</li> </ul>	S1.1, S1.2, S1.3, S1.5	(X)	X	(X)
<b>3. Motorisierter Individualverkehr (MIV)</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Verkehrsaufkommen ist möglichst siedlungsverträglich abzuwickeln (Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Strassenraum).</li> <li>Die Gesamtleistungsfähigkeit des Verkehrssystems ist zu optimieren.</li> <li>Das MIV-Aufkommen soll reduziert und eine Verlagerung auf den öV und LV gefördert werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bestehende Verkehrsinfrastruktur optimieren (Ausbauoptionen nur für den öV, den LV und im Rahmen punktueller MIV-Leistungsoptimierungen)</li> </ul>	MIV1	(X)	X	(X)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rückbau Verkehrsinfrastruktur und MIV-Kapazitätsreduktionen nur bei grossem Nutzen (Städtebau, LV, öV) planen</li> </ul>	MIV1		(X)	X
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausweichverkehr bei überlasteter Autobahn vermeiden</li> </ul>	MIV1			X
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Carsharing Angebote ausbauen</li> </ul>	V1, S1.2	(X)	X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrgemeinschaften fördern und initiieren</li> </ul>	V1, S1.2	X		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Park+Ride Anlagen an Randlagen mit guter öV-Erschliessung ausbauen</li> </ul>	Kein Massnahmenblatt		X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsmanagement einrichten (Optimierung Gesamtverkehrsablauf)</li> </ul>	MIV1		(X)	X
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Minderung von Gefahren und Immissionen (z.B. Geschwindigkeitsdämpfung) erreichen</li> </ul>	MIV2.1, MIV2.2			X
<b>4. Öffentlicher Verkehr (öV)</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>Der öV soll beschleunigt und das Angebot ausgebaut werden (Bahnausbau voraussichtlich erst nach 2030 möglich).</li> <li>Das vorhandene Verlagerungspotential vom MIV auf den öV (20% - 35% des nachgefragten Mehrverkehrs bis 2030) ist möglichst vollständig auszuschöpfen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Busangebot zweckmässig ausbauen (Taktverdichtung, Verbesserung Siedlungsabdeckung insbesondere an Hanglagen)</li> </ul>	öV1.1, öV1.2, öV1.3, öV1.4, öV2.5		X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konsequente Busbevorzugung (Busbeschleunigung durch Busspuren und LSA-Bevorzugung) umsetzen</li> </ul>	MIV1		X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Zugänge zu den öV-Haltestellen (Wegnetz, Veloabstellanlagen) erlangen</li> </ul>	öV1.2, öV1.3, öV1.4, öV2.1, öV2.3, öV2.6, S1.2		X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrgastfreundliches Umfeld (mehr Komfort und Service) herstellen</li> </ul>	öV1.1, öV2.1, öV2.2, öV2.3, öV2.4, öV2.6, öV3		X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Politisch aktiv auf Ausbau Bahnangebot hinwirken</li> </ul>	Kein Massnahmenblatt		X	
<b>5. Langsamverkehr (LV)</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Angebot für den Langsamverkehr (insbesondere Infrastruktur) soll ausgebaut und verbessert werden.</li> <li>Das vorhandene Verlagerungspotential vom MIV auf den LV (10% - 30% des nachgefragten Mehrverkehrs bis 2030) ist möglichst vollständig auszuschöpfen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fuss- und Velonetz zweckmässig ausbauen</li> </ul>	LV1, öV1.2, öV1.3, öV2.1		X	(X)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lücken beim Fuss- und Velonetz schliessen</li> </ul>	LV1, öV1.3, öV2.2, S1.2, S1.3, S1.5		X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Attraktives und sicheres Fuss- und Velowegnetz gewährleisten</li> </ul>	LV1, öV1.3, öV2.1, öV2.6, S1.2, S1.3, S1.5		X	(X)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Velohighway Rotal einführen</li> </ul>	LV1		X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>E-Bike als Alternative für Autopendler fördern</li> </ul>	V1, öV1.2, öV2.2		X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bikesharing fördern</li> </ul>	V1		X	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Attraktive und sichere Veloabstellanlagen an Quell- und Zielorten schaffen</li> </ul>	LV1, öV1.2, öV2.2, öV2.4, S1.1, S1.2, S1.3, S1.5		X	



## 4. Politisches Engagement

---

Die verkehrliche Entwicklung des MIV und öV im Raum LuzernOst ist auch massgebend von übergeordneten Planungen abhängig, welche nicht im unmittelbaren Einflussbereich der Gemeinden liegen. Aus Sicht der Gemeinden ist aufgrund der Bedeutung dieser Planungen auf politischer Ebene aktiv auf die Realisierung der folgenden Projekte hinzuwirken:

- **Viertelstunden-Takt (langfristig angestrebtes Bahnangebot)**  
 Das Rontal ist heute durch die S1 im Halbstunden-Takt mit Luzern-Emmenbrücke-Sursee bzw. Rotkreuz-Zug-Baar verbunden. Längerfristig wird eine Verbindung Luzern – Rontal (alle S-Bahn-Haltestellen) – Rotkreuz im Viertelstunden-Takt verlangt. Infrastrukturelle Engpässe verunmöglichen einen derartigen Ausbau des Bahnangebots kurz- bis mittelfristig. Der 15-Minuten-Takt wird erst mit dem Durchgangsbahnhof Luzern möglich. Entsprechend ist die politische Unterstützung für dieses Bauwerk wichtig.
- **RegioExpress im Viertelstunden-Takt (mittelfristig angestrebtes Bahnangebot)**  
 Die Einführung des RegioExpress Luzern–Ebikon–Zug–Zürich Hauptbahnhof, welcher den 15-Minuten-Takt zwischen Luzern und Ebikon bzw. Ebikon und Rotkreuz ermöglicht, soll mittelfristig angestrebt werden. Grundvoraussetzung dafür ist die Realisierung des Zimmerbergbasistunnels II (im Ausbauschnitt 2030/2035 von FABI voraussichtlich enthalten).
- **S-Bahn-Haltestelle Root-Dorf**  
 Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes der vierten Generation ist dies zu thematisieren.
- **Busverbindung zwischen Perlen und Gisikon/Root Bahnhof**  
 Im Bereich der Busshaltestelle „Reussbrücke“ ist ein attraktives Umsteigen von der Buslinie 22 auf die Buslinie 111 anzubieten. Die fehlende öV-Verbindung zwischen Perlen und Gisikon/Root Bahnhof ist schnellst möglich zu realisieren.
- **Einfache und zugängliche Tariflösungen**  
 Die Tariflösungen innerhalb der Region wie auch zu Nachbarregionen (z.B. Rotkreuz) sollen einfacher und besser zugänglich werden.
- **Gesamtsystem Bypass Luzern (inkl. Spange Nord und Massnahmen für den öV)**  
 Das Kapazitätsproblem auf den Autobahnen A14 und A2 im Raum Luzern soll mit dem Gesamtsystem Bypass Luzern (inkl. Spange Nord und Massnahmen für den öV) behoben werden. Dadurch wird eine Leistungs- und Attraktivitätssteigerung des Bus- und Langsamverkehrs im Zentrum möglich.

**Das politische Engagement der LuzernOst Gemeinden ist eine Aufgabe, welche im Gebietsmanagement LuzernOst und der Plattform Kooperation Rontal aufgegleist wird.**



## 5. Prozess / Einbettung GVK

---

### 5.1. Planungsträger

Planungsträger ist diejenige Institution, der die Kompetenz für die Planung auf den einzelnen Ebenen der Gesamtplanung oder der Fachplanung eingeräumt wird. Gemäss §1a des Planungs- und Baugesetzes (PBG) vom 7. März 1989 (Stand 1.1.2018) des Kantons Luzern sind die Gemeinden, die regionalen Entwicklungsträger und der Kanton Träger von Planungen. Die regionalen Entwicklungsträger sind Gemeindeverbände im Sinne des Gemeindegesetzes. Der Gemeindeverband LuzernPlus ist dabei der regionale Entwicklungsträger für die Mitgliedsgemeinden von LuzernOst.

### 5.2. Aufgabe des regionalen Entwicklungsträgers (LuzernPlus)

Gemäss §3 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) koordinieren die regionalen Entwicklungsträger (LuzernPlus) raumwirksame Tätigkeiten der Gemeinden auf regionaler Ebene bei Bedarf mit regionalen Teilrichtplänen und weiteren Planungen und Konzepten und stimmen diese aufeinander ab. Sie richten sich dabei nach den Vorgaben des kantonalen Richtplans. Das Gesamtverkehrskonzept LuzernOst stellt ein Konzept gemäss §3 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) dar.

### 5.3. Behördenverbindlichkeit

#### 5.3.1. Planungsprozess

Gemäss §10 der Planungs- und Bauverordnung (PBV) vom 29. Oktober 2013 (Stand 1.1.2018) kann der regionale Entwicklungsträger (LuzernPlus) bestimmen, dass einzelne Inhalte ihrer Planungen und Konzepte von den Gemeinden bei Planungen oder anderen raumwirksamen Tätigkeiten umzusetzen sind. Gemäss Art. 15 der Statuten des Gemeindeverbandes LuzernPlus vom 1. Januar 2018 entscheidet die Delegiertenversammlung von LuzernPlus über die Verbindlichkeitserklärung von Planungen und Konzepten für die Gemeinden. Die folgende Abbildung zeigt den Prozess der Erarbeitung von Teilrichtplänen und Konzepten.

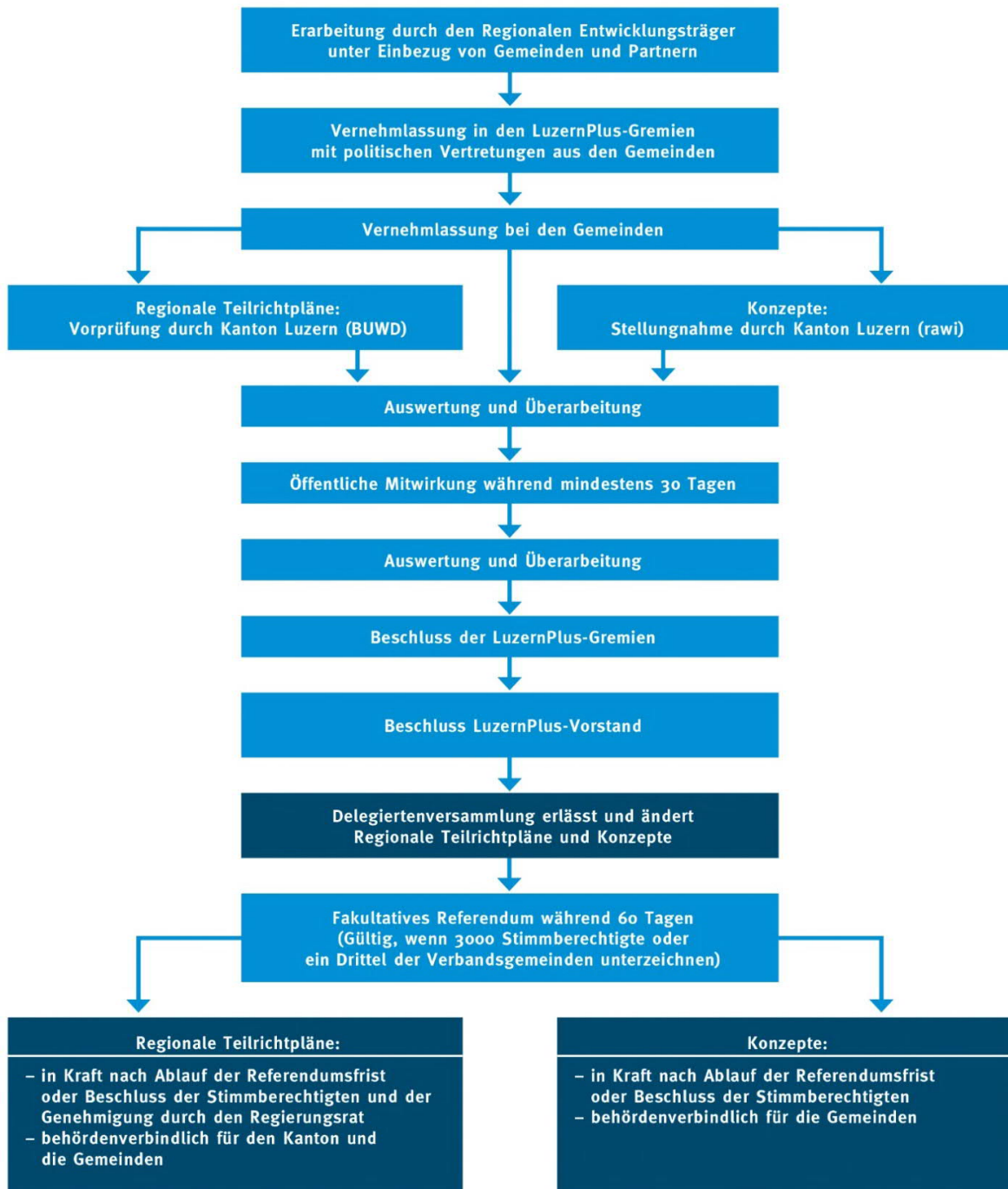


Abbildung 6: Prozess der Erarbeitung von behördenverbindlichen Teilrichtplänen und Konzepten in LuzernPlus



### 5.3.2. Bedeutung / Notwendigkeit Behördenverbindlichkeit

Bei raumwirksamen Tätigkeiten, insbesondere auch im Bereich Verkehr, sind zahlreiche Akteure beteiligt. Erfolgreiche Lösungen für die Planungsaufgaben lassen sich somit nur finden, wenn die Vorstellungen über die anzustrebende Entwicklung übereinstimmen. Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes (GVK) LuzernOst wurde betreffend der angestrebten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ein Konsens in der Form von Handlungsfeldern, Stossrichtungen und Massnahmen erarbeitet. Durch die Verbindlichkeitserklärung verpflichten sich die Gemeinden gegenseitig zur Berücksichtigung und Umsetzung der gemeinsam festgelegten Massnahmen. Für die Gemeindebehörden sind die Massnahmen des Gesamtverkehrskonzeptes LuzernOst zum Beispiel im Zusammenhang mit Investitionsprogrammen, Nutzungsplanvorhaben und der Entwicklung von kommunalen und privaten Projekten von Bedeutung.

Im Rahmen der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes (GVK) LuzernOst wurden nebst den Gemeinden weitere Akteure, wie Kanton Luzern und Verkehrsverbund Luzern (VVL), einbezogen. Die Ergebnisse des Gesamtverkehrskonzeptes (GVK) LuzernOst sind für diese Institutionen nicht direkt behördenverbindlich, fliessen jedoch in die Planungsinstrumente dieser Institutionen ein. Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) LuzernOst hat für die Grundeigentümer keine direkte Verbindlichkeit. Für die Grundeigentümer sind das Bau- und Zonenreglement (BZR), die Sondernutzungsplanungen sowie kommunale Reglemente und Verordnungen verbindlich.

### 5.4. Kompetenzen

Die Umsetzung des Gesamtverkehrskonzeptes (GVK) LuzernOst liegt in der Kompetenz der Gemeinden von LuzernOst. Dabei haben sich die Gemeinderäte und die Verwaltungen grundsätzlich an die verbindlichen Festlegungen des Gesamtverkehrskonzeptes (GVK) LuzernOst zu halten. Bei der Umsetzung besteht jedoch ein gewisser Interpretations-, Projektierungs- und Ermessensspielraum. Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) LuzernOst bildet eine Grundlage für die weiteren Planungen.

Die Zuständigkeit bei der Strassenverwaltung, welche nach § 17 Abs.1 Strassengesetz (StrG), den Bau und Unterhalt der Strassen und die Ausübung der hoheitlichen Befugnisse umfasst, wird in § 17 Abs. 2 StrG geregelt und lautet:

Strassenverwaltungsbehörden sind, soweit das Gesetz nicht ausdrücklich eine andere Regelung vorsieht,

- a. bei den Kantonsstrassen die zuständigen Dienststellen,
- b. \* bei den Gemeindestrassen die Gemeinde,
- c. \* bei den Güterstrassen die Gemeinde für die Ausübung der hoheitlichen Befugnisse, für die übrigen Aufgaben der Vorstand der Genossenschaft oder, wo eine solche nicht besteht, der Strasseneigentümer.

(\* Die Gemeinde übt die hoheitlichen Befugnisse über die Privatstrassen aus.)

Die Nationalstrassen (Autobahnen und Anschlüsse) fallen in der Zuständigkeit des Bundes und unterstehen dem Nationalstrassenrecht.



## 5.5. Kostenfolgen

Die Folgekosten des Gesamtverkehrskonzeptes (GVK) LuzernOst sind abhängig von der Art und Weise der Umsetzung der geplanten Massnahmen. Diese lassen sich im jetzigen Zeitpunkt nicht verlässlich beziffern, da sich die Massnahmen noch auf Konzeptstufe befinden und die detaillierte Umsetzung in einer weiteren Planungsstufe oder in Einzelprojekten erfolgt. In der Regel können die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger vor der Realisierung von Festlegungen mit Kostenfolgen über den entsprechenden Sachverhalt befinden. Zu solchen kostenrelevanten Geschäften gehören etwa Planungs- und Projektierungskredite, Baukredite und Landerwerb.

Kosten, über die der Souverän nicht einzeln abstimmen kann, betreffen in erster Linie gebundene Ausgaben, Ausgaben, die sich bereits im ordentlichen Budget befinden oder in der Finanzkompetenz des Gemeinderates liegende Ausgaben.

## 5.6. Monitoring und Controlling auf Stufe Kanton

Die strategischen Entwicklungsziele der Agglomeration von Luzern basieren auf der Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

Der kantonale Richtplan, das Agglomerationsprogramm und das Entwicklungskonzept LuzernSüd verlangen, dass ein systematisches Monitoring und Controlling für die Wirkungskontrolle und als Steuerungsinstrument für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr in der Agglomeration aufgebaut wird.

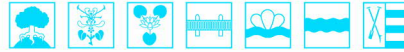
Eine wirtschaftliche und bauliche Entwicklung im Rontal soll weiterhin möglich sein. Neubauten bzw. neue Nutzungen verursachen zusätzlichen Verkehr, dieser muss gesteuert werden. Bestehende Instrumente wie Parkplatz-Reglemente reichen hierfür nicht mehr aus.

Gemäss Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation, soll künftig ein Monitoring und Controlling in der Agglomeration Luzern eingeführt werden, mit welchem:

- die Entwicklung der Siedlung, des Verkehrs, der Einwohner und Beschäftigten etc. kontinuierlich beobachtet werden kann (Monitoring),
- die Umsetzung der jeweiligen Agglomerationsprogramm-massnahmen verfolgt und die nächste Agglomerationsprogramm-generation vorbereitet werden kann (Controlling mit Abgleich Ist-Soll und Zielüberprüfung, im 4-Jahres-Rhythmus),
- auf Agglomerationsebene verschiedene Daten, Modelle und Anwendungsmöglichkeiten bezüglich Bauzonen-, Verkehrsdaten etc. zur Verfügung gestellt werden, damit
- die Gemeinden die Baugesuche, insbesondere unter Berücksichtigung der Massnahme S-7 (gemäss Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation), zweckmässig bearbeiten und wenn möglich bewilligen können, allenfalls unter Auflagen bezüglich der Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Damit soll und kann die verstärkte Innenentwicklung unter Berücksichtigung der verfügbaren Strassenkapazitäten ermöglicht und dadurch die Abstimmung von Siedlung und Verkehr optimiert werden.

Deshalb ist ein neues verbindliches Instrument (Instrument für Planung / Umsetzung) nötig.





Der Kanton Luzern vertreten durch die Dienststellen Verkehr und Infrastruktur (vif) und Raum und Wirtschaft (rawi), der Gemeindeverband LuzernPlus und der Verkehrsverbund Luzern (VVL) haben die Firma Ecoplan AG (Altdorf / Bern) beauftragt, das Konzept (1. Phase) für die gezielte Vertiefung, Erweiterung und Konkretisierung eines standardisierten Monitoring und Controlling Instruments für die Agglomeration von Luzern zu erarbeiten. Hauptziel ist es, dass die Planer, die Gemeinden und der Kanton die (Sondernutzungs-) Planungen und die Baugesuche, insbesondere unter Berücksichtigung der Massnahme S-7 des AP LU 3G, zweckmässig bearbeiten und wenn möglich bewilligen können, allenfalls unter Auflagen bezüglich der Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Damit soll die verstärkte Innenentwicklung unter Berücksichtigung der verfügbaren Strassenkapazitäten ermöglicht und dadurch die Abstimmung von Siedlung und Verkehr optimiert werden.

Die Konzeptphase soll im ersten Quartal 2019 abgeschlossen werden, darauf folgen die Vernehmlassung und anschliessend die Umsetzung (2. Phase) unter der Federführung von LuzernPlus.

## 5.7. Umsetzungsreporting auf Stufe LuzernOst

Die Kompetenz betreffend der Umsetzung der behördenverbindlichen Massnahmen liegt bei den einzelnen Gemeinden, wobei verschiedene insbesondere gemeindeübergreifende, koordinierende Aufgaben an das Gebietsmanagement LuzernOst delegiert werden. Einmal pro Jahr wird der Umsetzungsstand der Massnahmen durch das Gebietsmanagement LuzernOst erhoben, koordiniert und kommuniziert.



## 6. Behördenverbindliche Massnahmen

---

Die Umsetzung der nachfolgend beschriebenen Massnahmen ist ein wichtiger Schritt im Hinblick auf eine aufeinander abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in LuzernOst. Vor dem Hintergrund der zu erwartenden Siedlungsentwicklung bis ins Jahr 2030 kann jedoch mit den vorgesehenen Massnahmen keine „angemessene“ Mobilität für die künftige Wohnbevölkerung und die künftigen Arbeitnehmenden sichergestellt werden. Zur Vermeidung von unerwünschten verkehrlichen Auswirkungen sind künftig weitere Massnahmen notwendig.

### 6.1. Priorisierung der Massnahmen

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die erarbeiteten Massnahmenblätter, die jeweiligen Zuständigkeiten, die Priorität und den Umsetzungshorizont.



Nr.	Titel	Massnahme	Federführung nächster Schritt	Priorität	Umsetzungs-horizont	Wirkung betr. übergeordneter Strategie Verkehr	Wirkung Massnahme
V1	Informationskampagnen und Sensibilisierung (Zweckmässigkeit Mobilitätsberatungsstelle prüfen)		GM LuzernOst	2	mittelfristig	verlagern	hinreichend
S1.2	Mobilitätskonzept (Auftrag für Leitfaden auslösen)		GM LuzernOst	1	kurzfristig	verlagern	bedeutend
S1.5	Plattform Grossprojekte (Plattform etablieren)		GM LuzernOst	1	kurzfristig	verlagern	hinreichend
öV1.2	Bessere Erschliessung der Hanglagen durch den Langsamverkehr (Studie auslösen)		GM LuzernOst	1	mittelfristig	verlagern	hinreichend
öV2.2	Verbesserung Veloabstellanlagen bei Bahnhaltstellen (Ansprüche bei SBB anmelden)		GM LuzernOst	2	mittelfristig	verlagern	hinreichend
öV2.3	Verbesserung Perronzugänge bei Bahnhaltstellen (Ansprüche bei SBB anmelden)		GM LuzernOst	2	langfristig	verlagern	hinreichend
öV2.6	Signalisation im Bereich von Bahn- und Bushaltstellen verbessern (Ansprüche bei SBB anmelden)		GM LuzernOst	2	mittelfristig	verlagern	gering
LV1	Optimierung Fuss- und Velonetz (Planungen / Projektierungen auslösen)		GM LuzernOst / vif / Gemeinden	1	kurzfristig	verlagern	bedeutend
S1.1	Kommunale Parkplatzreglemente (Koordination zwischen den Gemeinden)		Gemeinden	1	kurzfristig	verlagern	bedeutend
S1.3	Bebauungs- und Gestaltungspläne (Anforderungen umsetzen)		Gemeinden	1	kurzfristig	verlagern	bedeutend
S1.4	Anforderungen an Ortsplanungsrevision (Anforderungen umsetzen)		Gemeinden	1	kurzfristig	vermeiden verlagern	bedeutend
MIV2.1	Überprüfung signalisierte Höchstgeschwindigkeit auf Kantonsstrassen (Einreichen Gesuch bei Kanton Luzern)		Gemeinden	2	kurzfristig	verträglich abwickeln	hinreichend
MIV2.2	Überprüfung signalisierte Höchstgeschwindigkeit auf Gemeindestrassen (Überprüfung Gemeindestrassennetz)		Gemeinden	3	mittelfristig	verträglich abwickeln	hinreichend
öV2.1	Verbesserung Fuss- und Veloverbindungen zu Bus- und Bahnhaltstellen (überprüfung kommunaler Erschliessungsrichtpläne)		Gemeinden	2	mittelfristig	verlagern	hinreichend
öV2.4	Verbesserung Veloabstellanlagen bei Bushaltstellen (Planung / Projektierung auslösen)		Gemeinden	2	mittelfristig	verlagern	hinreichend
öV2.5	Zusätzliche Bushaltstellen (bei sich verändernden Rahmenbedingungen prüfen)		Gemeinden	3	Daueraufgabe	verlagern	hinreichend
öV3	Sitzgelegenheiten und Wetterschutz bei den Bushaltstellen (Beurteilung Bedarf je Haltestelle / Projekt auslösen)		Gemeinde	2	mittelfristig	verlagern	hinreichend
MIV1	Verkehrsmanagement (Vertiefungsstudien auslösen)		vif / Gemeinden	1	kurzfristig	verlagern verträglich abwickeln	bedeutend
öV1.1	Weiterentwicklung öV-Angebot mit Agglomobil-Planungen (Durchführen Agglomobil 4)		VVL	1	kurzfristig	verlagern	bedeutend
öV1.4	Bessere Erschliessung der Hanglagen durch selbstfahrende Fahrzeuge (Entwicklung beobachten / Pilotprojekt starten)		VVL	3	langfristig	verlagern	hinreichend
öV1.3	Bessere Erschliessung der Hanglagen durch Schräglifte (Studie auslösen / bei Grossprojekten prüfen)		Noch zu definieren	3	Daueraufgabe	verlagern	hinreichend

Abbildung 7: Priorisierung der Massnahmen



## 6.2. Massnahmenblätter

Die folgenden Massnahmenblätter sind nach den Handlungsfeldern gegliedert und stellen den behördenverbindlichen Teil des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) LuzernOst dar. Die Massnahmenblätter sind das Konsensergebnis der politischen Diskussion der Steuerungsgruppe LuzernOst und enthalten Massnahmen, welche bis ins Jahr 2030 umgesetzt oder zumindest in Angriff genommen werden können. Dabei handelt es sich primär um formulierte Aufträge für die nächsten Planungsschritte an die Gemeinden und das Gebietsmanagement LuzernOst. Die Massnahmenbeschreibungen enthalten noch keine konkreten Projekte oder Umsetzungsdossiers. Eine ausführliche Beschreibung der Massnahmen befindet sich im Bericht Modul 3.



Nr.	V1	Titel	Informationskampagnen und Sensibilisierung
<b>Behandelte Stossrichtungen</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informationskampagnen lancieren</li> <li>• Kommunale und regionale Aktionen durchführen</li> <li>• Regionale Mobilitätsberatungsstelle einführen</li> <li>• Mobilitätsboni oder Lenkungsabgaben (finanzielle Anreize) prüfen</li> <li>• Mobilitätsmanagement bei Unternehmen einfordern</li> <li>• Carsharing Angebote ausbauen</li> <li>• Fahrgemeinschaften fördern und initiieren</li> </ul>			
<b>Ausgangslage / Handlungsbedarf / Zielsetzung</b>			
<p>Die Verkehrsteilnehmer sollen dazu gebracht werden ihr Mobilitätsverhalten zu überdenken und möglichst dauerhaft nachhaltiger und effizienter zu gestalten.</p>			
<b>Massnahmenbeschrieb</b>			
<p>Zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens sind insbesondere folgende Massnahmen denkbar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einführung einer regionalen Mobilitätsberatungsstelle</li> <li>• Durchführen von Kampagnen zur Information und Bewusstseinsbildung</li> <li>• Sensibilisierung der politischen Parteien, Firmen und der Bevölkerung</li> <li>• Förderung von Aktionen wie „bike to work“</li> <li>• Prüfung einer Erweiterung des bestehenden Angebotes „Take a Bike“ für das Gebiet LuzernOst</li> <li>• Prüfen von Mobilitätsboni's und Lenkungsabgaben</li> <li>• Mobilitätsmanagement in bestehenden Unternehmen thematisieren (Motivation zur Erstellung eines Mobilitätsmanagements)</li> <li>• Förderung von Carsharing, Fahrgemeinschaften, E-Bike, Bikesharing</li> </ul>			
<b>Nächster Schritt</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Klärung der Schnittstellen mit dem sich im Aufbau befindenden Angebot des BUWD des Kantons Luzern betreffend Mobilitätsmanagement in Unternehmen</li> <li>• Festlegen von Sofortmassnahmen und Bereitstellen eines entsprechenden Budgets</li> <li>• Auftrag zur Klärung des Potentials, der Zweckmässigkeit und des Aufgabenbereichs einer Mobilitätsberatungsstelle auslösen:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist zu beurteilen.</li> <li>○ Die Standortfrage ist in Abhängigkeit der Aufgaben und der Ausrichtung der Mobilitätsberatungsstelle zu klären. Eine Anbindung an bestehende Strukturen ist zu prüfen.</li> <li>○ Es ist auch zu klären, welche übrigen Massnahmen zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens (siehe Massnahmenbeschrieb) zum Aufgabenbereich einer Mobilitätsberatungsstelle gehören könnten.</li> <li>○ Best-Practice-Beispiele sind zu beachten.</li> <li>○ Eine Zusammenarbeit mit „vorbildlichen“ Firmen ist zu thematisieren.</li> </ul> </li> </ul>			



Realisierung / Umsetzung nächster Schritt	
<b>Priorität</b> <input type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> 3. Priorität	<b>Umsetzungshorizont</b> <input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Federführung</b> GM LuzernOst <b>Beteiligte Stellen</b> SBB, Transportunternehmen, BUWD (Mobilitätskoordinator), VVL, weitere Mobilitätsdienstleister, LuzernPlus	
<b>Kosten</b>	<b>Finanzierung</b>
Beurteilung	
<b>Wirkung</b> <input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input type="checkbox"/> Verkehr verträglich abwickeln	
<input type="checkbox"/> Geringe Wirkung <input checked="" type="checkbox"/> Hinreichende Wirkung <input type="checkbox"/> Bedeutende Wirkung	
<b>Machbarkeit</b> Zweckmässigkeit Sofortmassnahmen und Mobilitätsberatungsstelle muss geprüft werden.	<b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</b> Keine unmittelbaren Abhängigkeiten



Nr.	S1	Titel	Steuern der Siedlungsentwicklung
<b>Behandelte Stossrichtungen</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilitätsmanagement bei Unternehmen einfordern</li> <li>• Daueraufgabe Raumplanung konsequent umsetzen</li> <li>• Neue (zusätzliche) verkehrsintensive Einrichtungen verbieten</li> <li>• Vorgaben des regionalen Teilrichtplans Siedlungslenkung konsequent einhalten</li> <li>• Autofreies/autoarmes Wohnen ermöglichen</li> <li>• Restriktive Parkplatzpolitik einführen und umsetzen (Ausfahrtdosierung, PP-Bewirtschaftung, restriktive PP-Reglemente)</li> <li>• Carsharing Angebote ausbauen</li> <li>• Fahrgemeinschaften fördern und initiieren</li> <li>• Verbesserung der Zugänge zu den öV-Haltestellen (Wegnetz, Veloabstellanlagen) erlangen</li> <li>• Lücken beim Fuss- und Velonetz schliessen</li> <li>• Attraktives und sicheres Fuss- und Velonetz gewährleisten</li> <li>• Attraktive und sichere Veloabstellanlagen an Quell- und Zielorten schaffen</li> </ul>			
<b>Ausgangslage / Handlungsbedarf / Zielsetzung</b>			
<p>Ein grosser Teil des bis 2030 erwarteten Mehrverkehrs kann weder bewältigt noch verlagert werden, sondern muss vermieden werden.          Das mit Abstand grösste Potential zur Vermeidung von Verkehrsaufkommen liegt bei der Steuerung des Ausmasses der Siedlungsentwicklung.</p>			
<b>Massnahmenbeschrieb</b>			
<p>Betreffend der Steuerung der Siedlungsentwicklung sind folgende Massnahmen vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunale Parkplatzreglemente (Massnahmenblatt S1.1)</li> <li>• Mobilitätskonzept (Massnahmenblatt S1.2)</li> <li>• Bebauungs- und Gestaltungspläne (Massnahmenblatt S1.3)</li> <li>• Anforderungen an Ortsplanungsrevisionen (Massnahmenblatt S1.4)</li> <li>• Plattform für Grossprojekte (Massnahmenblatt S1.5)</li> </ul>			



Nr.	S1.1	Titel		Kommunale Parkplatzreglemente
<b>Massnahmenbeschrieb</b>				
<p>Jede Gemeinde erarbeitet ein Parkplatzreglement oder eine ähnliche Rechtsgrundlage. Die kommunalen Parkplatzreglemente sollen flächendeckend das gesamte Baugebiet (öffentlicher und privater Raum) behandeln und insbesondere folgende Inhalte thematisieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Restriktive Parkplatzbewilligung mit dem Ziel, die Pflichtparkplatzzahlen zu senken (Reduktionsfaktoren in Abhängigkeit von der öV-Gütekategorie unter Berücksichtigung der Hanglagen)</li> <li>• Autofreies/autoarmes Wohnen insbesondere an gut mit dem öV erschlossenen Lagen ermöglichen</li> <li>• Festlegung der maximal Anzahl Fahrten anstelle von maximal Anzahl Parkfeldern (Fahrtenmodell) ermöglichen</li> <li>• Flächendeckende Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkfelder</li> <li>• Mobilitätskonzept bei grösseren Überbauungen und im Rahmen von Bebauungs- und Gestaltungsplänen verlangen</li> <li>• Minimale Anzahl Veloabstellplätze sowie deren Mindeststandards festlegen</li> </ul> <p>Als Grundlage für die Parkplatzreglemente können das Musterreglement von LuzernPlus und allenfalls bereits darauf basierende Gemeindereglemente (z.B. Gemeinde Ebikon) dienen.</p>				
<b>Nächster Schritt</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Gemeinden koordinieren gemeinsam das weitere Vorgehen sowie die Inhalte der kommunalen Parkplatzreglemente (oder ähnlicher Rechtsgrundlagen)</li> <li>• Aufträge zur Erarbeitung von verbindlichen Parkplatzreglementen oder ähnlicher Rechtsgrundlagen auslösen</li> <li>• Berücksichtigung bei kommunalen Planungen</li> </ul>				
<b>Realisierung / Umsetzung nächster Schritt</b>				
<b>Priorität</b>		<b>Umsetzungshorizont</b>		<b>Federführung</b>
<input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität		<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig		Gemeinden
<input type="checkbox"/> 2. Priorität		<input type="checkbox"/> mittelfristig		<b>Beteiligte Stellen</b>
<input type="checkbox"/> 3. Priorität		<input type="checkbox"/> langfristig		
		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe		
<b>Kosten</b>			<b>Finanzierung</b> Gemeinden	
<b>Beurteilung</b>				
<b>Wirkung</b>				
<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden		<input type="checkbox"/> Geringe Wirkung		
<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern		<input type="checkbox"/> Hinreichende Wirkung		
<input type="checkbox"/> Verkehr verträglich abwickeln		<input checked="" type="checkbox"/> Bedeutende Wirkung		
<b>Machbarkeit</b>			<b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</b>	
Zweckmässige Umsetzung abhängig von politischem Konsens			S1.2, S1.3, S1.4, S1.5	





Nr.	S1.2	Titel	Mobilitätskonzept
<b>Massnahmenbeschrieb</b>			
<p>Bei Bebauungs- und Gestaltungsplänen sowie im Baubewilligungsprozess bei grösseren Bauvorhaben soll die Einreichung eines Mobilitätskonzepts verlangt werden. Ein diesbezüglicher Leitfaden mit Mindeststandards, welche auf das Agglomerationsprogramm abgestimmt sind, ist zu erarbeiten. Mobilitätskonzepte müssen folgende Inhalte behandeln (im Rahmen der Erarbeitung des Leitfadens zu konkretisieren):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ziel, Zweck und Zuständigkeit</li> <li>2. Analyse Ist-Zustand und Entwicklung</li> <li>3. Fuss- und Veloverkehr           <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anbindung ans übergeordnete Netz gewährleisten</li> <li>• Zweckmässiges und attraktives Wegnetz innerhalb Perimeter fordern (allenfalls auch für „Durchgangsverkehr“)</li> <li>• Attraktive Abstellmöglichkeiten fordern (Lage, Witterungsschutz, Anzahl, etc.)</li> </ul> </li> <li>4. Öffentlicher Verkehr           <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufzeigen der Erschliessung des Planungsgebiets</li> <li>• Welche Massnahmen werden zur Steigerung der Attraktivität des öV ergriffen (allenfalls finanzielle Beteiligung)</li> <li>• Attraktive Gestaltung der Zugänge zu den öV-Haltestellen</li> </ul> </li> <li>5. Strasseninfrastruktur           <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zweckmässigkeit der Erschliessung sicherstellen</li> <li>• Welche Massnahmen werden betreffend Verkehrssicherheit ergriffen</li> </ul> </li> <li>6. MIV-Verkehrsaufkommen           <ul style="list-style-type: none"> <li>• Welche Massnahmen werden zur Reduktion der Verkehrsmenge ergriffen</li> <li>• Welche verkehrslenkenden Massnahmen werden ergriffen</li> <li>• Ist die Verkehrsmenge mit Gesamtverkehrskapazität kompatibel (Leistungsfähigkeit übergeordnetes Netz gewährleistet)</li> </ul> </li> <li>7. Parkierung           <ul style="list-style-type: none"> <li>• Welches PP-Angebot ist vorgesehen (inkl. zweckmässige Dimensionierung)</li> <li>• Einhaltung Umweltschutzbestimmungen gewährleisten (z.B. UVP-Pflicht ab 500 PP)</li> <li>• Zweckmässige Anordnung der Parkieranlagen sicherstellen</li> <li>• PP-Bewirtschaftung (auch bei privaten Parkfeldern) wo zweckmässig fordern</li> </ul> </li> <li>8. Notfalldienste und Entsorgungsfahrzeuge           <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zufahrt für Notdienste (Feuerwehr, Ambulanz etc.) und Entsorgungsfahrzeuge sicherstellen</li> </ul> </li> <li>9. Service-, Kommunikations- und Informationsmassnahmen</li> <li>10. Monitoring</li> <li>11. Massnahmen und Steuerungsmöglichkeiten, falls die Ziele nicht erreicht werden</li> </ol>			
<b>Nächster Schritt</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auftrag zur Erarbeitung eines Leitfadens auslösen (Im Rahmen dieses Auftrages gilt es primär einen Konsens zwischen den Gemeinden betreffend Inhalt, Anforderungen und Mindeststandards eines Mobilitätskonzeptes zu finden.)</li> <li>• Klärung der Verbindlichkeit des Leitfadens / Verankerung in einem Planungsinstrument (z.B. Bau- und Zonenreglement, Parkplatzreglement etc.) der Gemeinden</li> </ul> <p>Siehe auch Handbuch Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen (<a href="http://www.energiestadt.ch">www.energiestadt.ch</a>)</p>			



Realisierung / Umsetzung nächster Schritt		
<b>Priorität</b> <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> 3. Priorität	<b>Umsetzungshorizont</b> <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Federführung</b> GM LuzernOst <b>Beteiligte Stellen</b> Gemeinden vif, rawi
<b>Kosten</b>		<b>Finanzierung</b> Gemeinden
Beurteilung		
<b>Wirkung</b> <input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input type="checkbox"/> Verkehr verträglich abwickeln		
		<input type="checkbox"/> Geringe Wirkung <input type="checkbox"/> Hinreichende Wirkung <input checked="" type="checkbox"/> Bedeutende Wirkung
<b>Machbarkeit</b> Zweckmässige Umsetzung abhängig von politischem Konsens		<b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</b> S1.1, S1.3, S1.4, S1.5,



<b>Nr.</b>	<b>S1.3</b>	<b>Titel</b>	<b>Bebauungs- und Gestaltungspläne</b>
<b>Massnahmenbeschrieb</b>			
<p>Im Sinne einer Übergangslösung, bis die Massnahmen „Regionales Parkplatzreglement“ und „Mobilitätskonzept“ umgesetzt werden, sind im Rahmen von Bebauungs- und Gestaltungsplänen durch die Gemeinden folgende Aspekte zu berücksichtigen, respektive von den Gesuchstellern einzufordern:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anzahl Parkfelder auf ein geringstmögliches zweckmässiges Angebot reduzieren</li> <li>• Insbesondere bei öffentlich zugänglichen Parkfeldern eine Bewirtschaftung fordern</li> <li>• Wo zweckmässig maximales Fahrtenaufkommen (und/oder maximale Anzahl Knotenzufahrten) festlegen</li> <li>• Zweckmässiges und attraktives Wegenetz für den Fuss- und Veloverkehr sicherstellen</li> <li>• Attraktive Veloabstellmöglichkeiten (Lage, Witterungsschutz, Anzahl etc.) fordern</li> <li>• Insbesondere entlang der wichtigen Langsamverkehrswege ist eine Aussenraumgestaltung mit einer hohen Aufenthaltsqualität zu fordern</li> </ul>			
<b>Nächster Schritt</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung durch die Gemeinden ab 2018</li> <li>• Zur Wahrung der regionalen Interessen wird das Gebietsmanagement LuzernOst jeweils frühzeitig in den Planungsprozess eingebunden und zur Stellungnahme eingeladen</li> </ul>			
<b>Realisierung / Umsetzung nächster Schritt</b>			
<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungshorizont</b>	<b>Federführung</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig	Gemeinden	
<input type="checkbox"/> 2. Priorität	<input type="checkbox"/> mittelfristig	<b>Beteiligte Stellen</b>	
<input type="checkbox"/> 3. Priorität	<input type="checkbox"/> langfristig	GM LuzernOst, rawi	
<input type="checkbox"/> Daueraufgabe			
<b>Kosten</b>		<b>Finanzierung</b>	
<b>Beurteilung</b>			
<b>Wirkung</b>			
<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden	<input type="checkbox"/> Geringe Wirkung		
<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern	<input type="checkbox"/> Hinreichende Wirkung		
<input type="checkbox"/> Verkehr verträglich abwickeln	<input checked="" type="checkbox"/> Bedeutende Wirkung		
<b>Machbarkeit</b>	<b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</b>		
Zweckmässige Umsetzung abhängig von politischem Willen	S1.1, S1.2, S1.4, S1.5, öV1.3		



Nr.	S1.4	Titel Anforderungen an Ortsplanungsrevisionen	
<b>Massnahmenbeschrieb</b>			
<p>Im Rahmen der laufenden und unmittelbar anstehenden Ortsplanungsrevisionen überprüfen und berücksichtigen die Gemeinden insbesondere folgende Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Betreffend Einzonungen gelten die Siedlungsgrenzen gemäss regionalem Teilrichtplan Siedlungslenkung (Typ C und Typ B).</li> <li>• Aufzonungen innerhalb des Siedlungsgebiets, insbesondere an Lagen mit einer guten öV-Erschliessung, sind möglich und in der Regel erwünscht.</li> <li>• An zentralen Lagen mit einer guten öV-Erschliessung sind Mischnutzungen (hoher Arbeitsplatzanteil) mit einer hohen Dichte anzuordnen.</li> <li>• Die Entwicklung nach innen (Umnutzung, Verdichtung, Aufwertung und Erneuerung von bestehenden Siedlungen) ist zu fördern (z.B. prüfen von Minimalnutzungen).</li> <li>• Die Baulandhortung ist insbesondere an zentralen Lagen innerhalb des Siedlungsgebietes zu bekämpfen.</li> <li>• Es werden keine weiteren verkehrsintensiven Einrichtungen angesiedelt (bereits im Leitbild LuzernOst (S. 16) gefordert).</li> </ul>			
<b>Nächster Schritt</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Berücksichtigung bei Ortsplanungsrevisionen (insbesondere Teilrichtplan Siedlungslenkung strikt anwenden)</li> </ul>			
<b>Realisierung / Umsetzung nächster Schritt</b>			
<b>Priorität</b>		<b>Umsetzungshorizont</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität		<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig	
<input type="checkbox"/> 2. Priorität		<input type="checkbox"/> mittelfristig	
<input type="checkbox"/> 3. Priorität		<input type="checkbox"/> langfristig	
		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	
		<b>Federführung</b> Gemeinden	
		<b>Beteiligte Stellen</b> GM LuzernOst, rawi	
<b>Kosten</b>		<b>Finanzierung</b>	
<b>Beurteilung</b>			
<b>Wirkung</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr vermeiden		<input type="checkbox"/> Geringe Wirkung	
<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern		<input type="checkbox"/> Hinreichende Wirkung	
<input type="checkbox"/> Verkehr verträglich abwickeln		<input checked="" type="checkbox"/> Bedeutende Wirkung	
<b>Machbarkeit</b> Zweckmässige Umsetzung abhängig von politischem Willen		<b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</b> S1.1, S1.2, S1.3, S1.5, öV1.3	



<b>Nr.</b>	<b>S1.5</b>	<b>Titel</b>	<b>Plattform Grossprojekte</b>
<b>Massnahmenbeschrieb</b>			
<p>Eine politische und eine fachliche Plattform für Grossprojekte ist in der Region LuzernOst im Rahmen der bestehenden Steuerungsgruppe LuzernOst sowie auf Fachebene zu etablieren. Mit der Plattform soll insbesondere folgendes angestrebt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Frühzeitige gegenseitige Information über geplante Grossprojekte</li> <li>• Regionale Koordination von Grossprojekten:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Aufeinander abstimmen verschiedener Grossprojekte aufgrund der Mobilität</li> <li>○ Beurteilung von Grossprojekten aus regionaler Sicht</li> <li>○ Erhöhung der Akzeptanz von Grossprojekten in der gesamten Region LuzernOst durch frühzeitige Thematisierung</li> </ul> </li> </ul> <p>Dabei ist insbesondere folgendes von Bedeutung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grossprojekte mit einem relevanten Verkehrsaufkommen sind frühzeitig zu thematisieren.</li> <li>• Das Wohnungs- und Arbeitsplatzangebot ist regional zu koordinieren.</li> <li>• Städtebauliche und freiräumliche Auswirkungen von Grossprojekten sind insbesondere in Bezug auf die Langsamverkehrsvernetzung zu thematisieren.</li> </ul>			
<b>Nächster Schritt</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plattformen Grossprojekte etablieren             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ständiges Traktandum Steuerungsgruppe LuzernOst</li> <li>○ Koordination auf Fachebene</li> </ul> </li> </ul>			
<b>Realisierung / Umsetzung nächster Schritt</b>			
<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungshorizont</b>	<b>Federführung</b>	
<input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig	GM LuzernOst	
<input type="checkbox"/> 2. Priorität	<input type="checkbox"/> mittelfristig	<b>Beteiligte Stellen</b>	
<input type="checkbox"/> 3. Priorität	<input type="checkbox"/> langfristig	Gemeinden (ev. rawi, vif)	
	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe		
<b>Kosten</b>		<b>Finanzierung</b>	
<b>Beurteilung</b>			
<b>Wirkung</b>			
<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden		<input type="checkbox"/> Geringe Wirkung	
<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern		<input checked="" type="checkbox"/> Hinreichende Wirkung	
<input type="checkbox"/> Verkehr verträglich abwickeln		<input type="checkbox"/> Bedeutende Wirkung	
<b>Machbarkeit</b>		<b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</b>	
Initiierung Plattform eher unproblematisch Auswirkungen abhängig von politischem Konsens		S1.1, S1.2, S1.3, S1.4, öV1.3	



Nr.	MIV1	Titel	Verkehrsmanagement
-----	------	-------	--------------------

### Behandelte Stossrichtungen

- Bestehende Verkehrsinfrastruktur optimieren (Ausbauoptionen nur für den öV, den LV und im Rahmen punktueller MIV-Leistungsoptimierungen)
- Rückbau Verkehrsinfrastruktur und MIV-Kapazitätsreduktion nur bei grossem Nutzen (Städtebau, LV, öV) planen
- Ausweichverkehr bei überlasteter Autobahn vermeiden
- Verkehrsmanagement einrichten (Optimierung Gesamtverkehrsablauf)
- Konsequente Busbevorzugung (Busbeschleunigung durch Busspuren und LSA-Bevorzugung) umsetzen

### Ausgangslage / Handlungsbedarf / Zielsetzung

Zu den Verkehrsspitzen bildet sich heute Rückstau vor den leistungsbestimmenden Knoten. Mit der prognostizierten Siedlungsentwicklung bis 2030 wird sich diese Problematik noch verschärfen. Diese Knoten liegen meist in den Zentrumsbereichen, wo sich verschiedene wichtige Verkehrsachsen überschneiden. Die Staus führen zu Behinderungen des öV's und prägen das Siedlungsbild negativ. Nebst den Massnahmen, welche die Ziele „Verkehr vermeiden“ und „Verkehr verlagern“ verfolgen, soll mit der Einrichtung eines Verkehrsmanagements insbesondere die siedlungsverträgliche Abwicklung des „verbleibenden“ motorisierten Verkehrs sichergestellt werden.

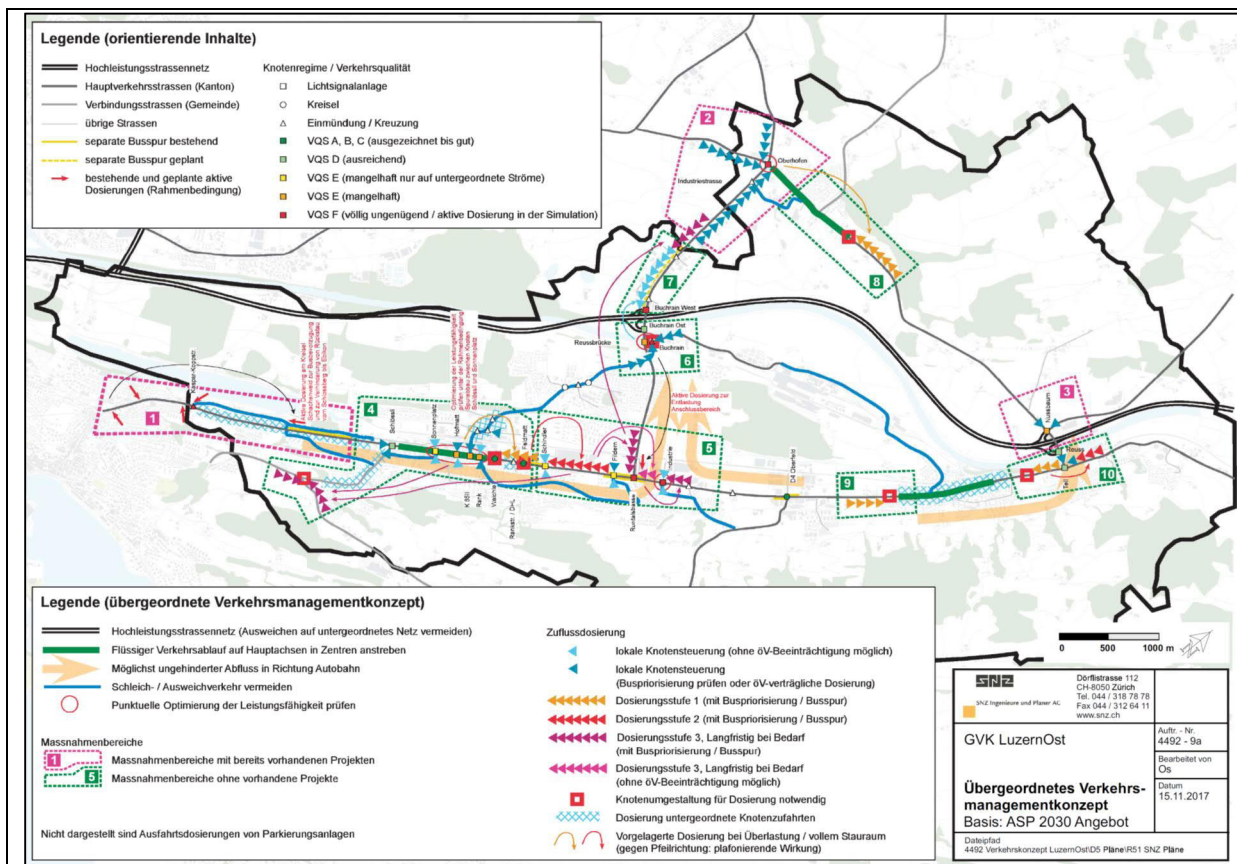
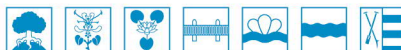
Mit aufeinander abgestimmten Verkehrsmanagementmassnahmen soll folgendes erreicht werden:

- Zentrumsgebiete sind von Stau zu befreien und die Attraktivität für den Langsamverkehr in diesen Gebieten ist zu erhöhen.
- Die Behinderungen und Verlustzeiten des öffentlichen Busverkehrs sind durch zielgerichtete Busbevorzugungsmassnahmen zu reduzieren.
- Der Verkehrsfluss in den Zentrumsgebieten ist durch die Begrenzung der Zuflüsse auf ein bewältigbares Mass aufrecht zu erhalten.
- Schleich- und Ausweichverkehr durch die Quartiere ist durch eine Erhöhung der Durchfahrwiderstände oder durch Einschränkungen von Beziehungen zu vermeiden.
- Die Gesamtleistungsfähigkeit des Verkehrssystems ist durch eine optimale Abwicklung des MIV, einen zuverlässigen und attraktiven öV und einen komfortablen und sicheren LV (Fuss- und Veloverkehr) zu optimieren. Bezogen auf einen Strassenquerschnitt bedeutet dies, dass eine möglichst grosse Anzahl Personen zirkuliert, unabhängig vom Verkehrsmittel.

### Massnahmenbeschrieb

Basierend auf der Analyse des Zustands zur Abendspitzenstunde (ASP) 2030 (angebotsorientierte Prognose) wurde ein übergeordnetes Verkehrsmanagementkonzept entwickelt (siehe folgende Abbildung).





Basierend auf dem übergeordneten Verkehrsmanagementkonzept und der sich daraus ergebenden Abhängigkeiten im System wurden folgende 10 Massnahmenbereiche gebildet:

Massnahmenbereiche	Priorität
1. Stadtgrenze Luzern Gebiet wird im Rahmen des GVK Agglomerationszentrum Luzern bearbeitet. Eine Koordination zwischen der Stadt Luzern und LuzernOst findet statt.	-
2. Knoten Oberhofen, Inwil Gebiet wird im Rahmen des GVK Seetal bearbeitet	-
3. Anschluss Gisikon – Root Der Anschlussbereich wird durch das ASTRA bearbeitet	-
4. Zentrum Ebikon mit Schösslistrasse Gebiet mit dem grössten vorhandenen Handlungsdruck (Projekt läuft).	1
5. Schindler / Industrie Dierikon Die Massnahmen in diesem Bereich werden massgeblich durch die Massnahmen in den Bereichen 4 und allenfalls 6 beeinflusst, weshalb diese Vertiefung nachfolgend erfolgen sollte.	3
6. Anschluss Buchrain Ost In diesem Bereich besteht ein grosser Handlungsdruck. Zudem sind bereits Projekte im Gange (Priorisierung neu beurteilen, wenn Resultate vorliegen).	2
7. Anschluss Buchrain West Das Vorprojekt für eine Busspur auf der Knotenzufahrt aus Richtung Inwil ist in Erarbeitung. Aus heutiger Sicht ist der unmittelbare Handlungsbedarf gering.	langfristig
8. Hauptstrasse Inwil Der Handlungsbedarf ist stark von den Massnahmen am Knoten Oberhofen abhängig. Die Priorisierung sollte nach der Festlegung dieser Massnahmen neu beurteilt werden. Eine gemeinsame Bearbeitung der Massnahmenbereiche 2 und 8 ist allenfalls zweckmässig.	3
9. Root Süd Der Bedarf und die Priorisierung sind vom Massnahmenbereich 3 abhängig und sind entsprechend zu beurteilen. Eine geringe Abhängigkeit besteht zum Massnahmenbereich	langfristig



10.	
10. Root Nord Der Bedarf und die Priorisierung sind vom Massnahmenbereich 3 abhängig und sind entsprechend zu beurteilen. Eine geringe Abhängigkeit besteht zum Massnahmenbereich 9.	langfristig

Nächster Schritt
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auslösen von Vertiefungsstudien für die einzelnen Massnahmenbereiche in Abhängigkeit ihrer Priorität</li> <li>• Bisherige Erkenntnisse in die bereits laufenden Projekte einfließen lassen</li> <li>• Aufnahme der Projekte ins Bauprogramm 2019 – 2022 der Kantonsstrassen (sofern noch nicht vorhanden)</li> </ul>

Realisierung / Umsetzung nächster Schritt	
<b>Priorität</b> <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> 3. Priorität	<b>Umsetzungshorizont</b> <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe
<b>Federführung</b> vif / Gemeinden <b>Beteiligte Stellen</b> GM LuzernOst, VVL, rawi	
<b>Kosten</b> ca. Fr. 150'000.- pro Massnahmenbereich	<b>Finanzierung</b>

Beurteilung	
<b>Wirkung</b> <input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verträglich abwickeln	<input type="checkbox"/> Geringe Wirkung <input type="checkbox"/> Hinreichende Wirkung <input checked="" type="checkbox"/> Bedeutende Wirkung
<b>Machbarkeit</b> Initiierung Vertiefungsstudien eher unproblematisch	<b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</b> MIV2.1, öV1.1, öV2.1, öV2.5, LV1





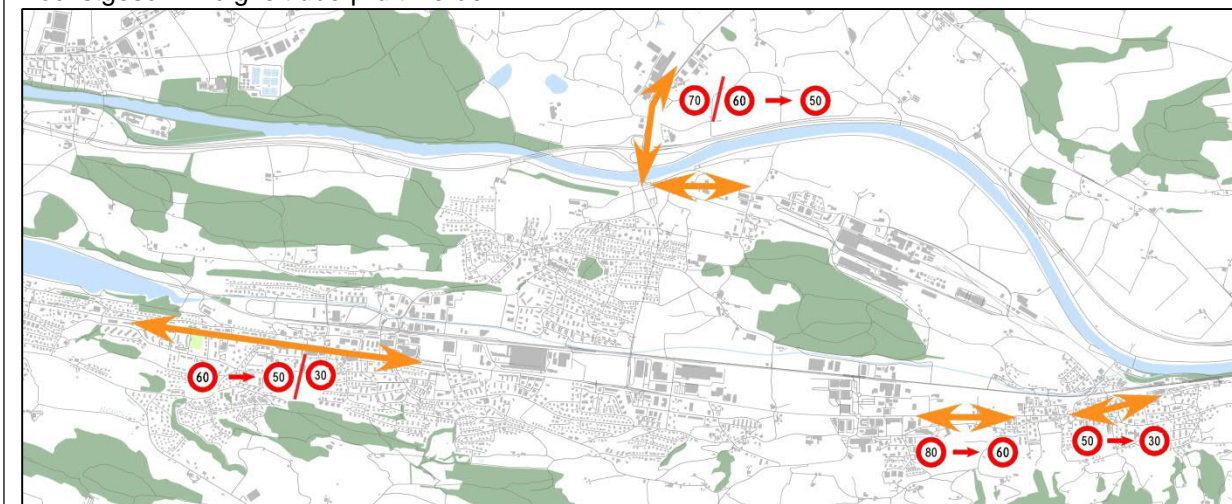
Nr.	MIV2	Titel	Signalisierte Höchstgeschwindigkeiten
<b>Behandelte Stossrichtungen</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Minderung von Gefahren und Immissionen (z.B. Geschwindigkeitsdämpfung) anstreben</li> </ul>			
<b>Ausgangslage / Handlungsbedarf / Zielsetzung</b>			
<p>Der Verkehr im Gebiet LuzernOst soll allgemein siedlungsverträglicher abgewickelt werden. Eine diesbezüglich wirkungsvolle Massnahme stellt eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeiten dar. Durch eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeiten wird insbesondere folgendes angestrebt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> <li>• Verstetigung des Verkehrsflusses</li> <li>• Verminderung der Trennwirkung der Strasse</li> <li>• Geringerer Platzbedarf für die Fahrbahn</li> <li>• Erhöhung der Aufenthaltsqualität</li> <li>• Geringere Umweltbelastungen (Lärm, Luft)</li> </ul>			
<b>Massnahmenbeschrieb</b>			
<p>Betreffend einer Reduktion respektive einer Überprüfung der signalisierten Höchstgeschwindigkeiten sind folgende Massnahmen vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduktion resp. Überprüfung der signalisierten Höchstgeschwindigkeiten auf dem Kantonsstrassennetz (Massnahmenblatt MIV2.1)</li> <li>• Reduktion resp. Überprüfung der signalisierten Höchstgeschwindigkeiten auf dem Gemeindestrassennetz (Massnahmenblatt MIV2.2)</li> </ul>			



Nr.	MIV2.1	Titel	Überprüfung signalisierte Höchstgeschwindigkeiten auf Kantonsstrassen
-----	--------	-------	---

### Massnahmenbeschrieb

Im Gebiet LuzernOst soll auf folgenden Hauptstrassenabschnitten die signalisierte Höchstgeschwindigkeit überprüft werden:



### Nächster Schritt

- Einreichung eines Gesuchs zur Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit durch die Gemeinden bei der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) des Kantons Luzern. Der Hauptstrassenabschnitt in der Gemeinde Ebikon hat von den drei zu betrachtenden Abschnitten die höchste Priorität und könnte allenfalls bereits im Rahmen der Verlängerung der Buslinie 1 realisiert werden.
- Das vif prüft das Gesuch und löst gegebenenfalls einen Auftrag zur Erstellung eines Verkehrsgutachtens aus.

Siehe dazu auch: Richtlinie Höchstgeschwindigkeiten 653.111 des Kantons Luzern

### Realisierung / Umsetzung nächster Schritt

<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungshorizont</b>	<b>Federführung</b>	Gemeinden
<input type="checkbox"/> 1. Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig	<b>Beteiligte Stellen</b>	vif
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität	<input type="checkbox"/> mittelfristig		
<input type="checkbox"/> 3. Priorität	<input type="checkbox"/> langfristig		
	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe		
<b>Kosten</b>	Fr. 10'000.- bis 15'000 je Gutachten	<b>Finanzierung</b>	

### Beurteilung

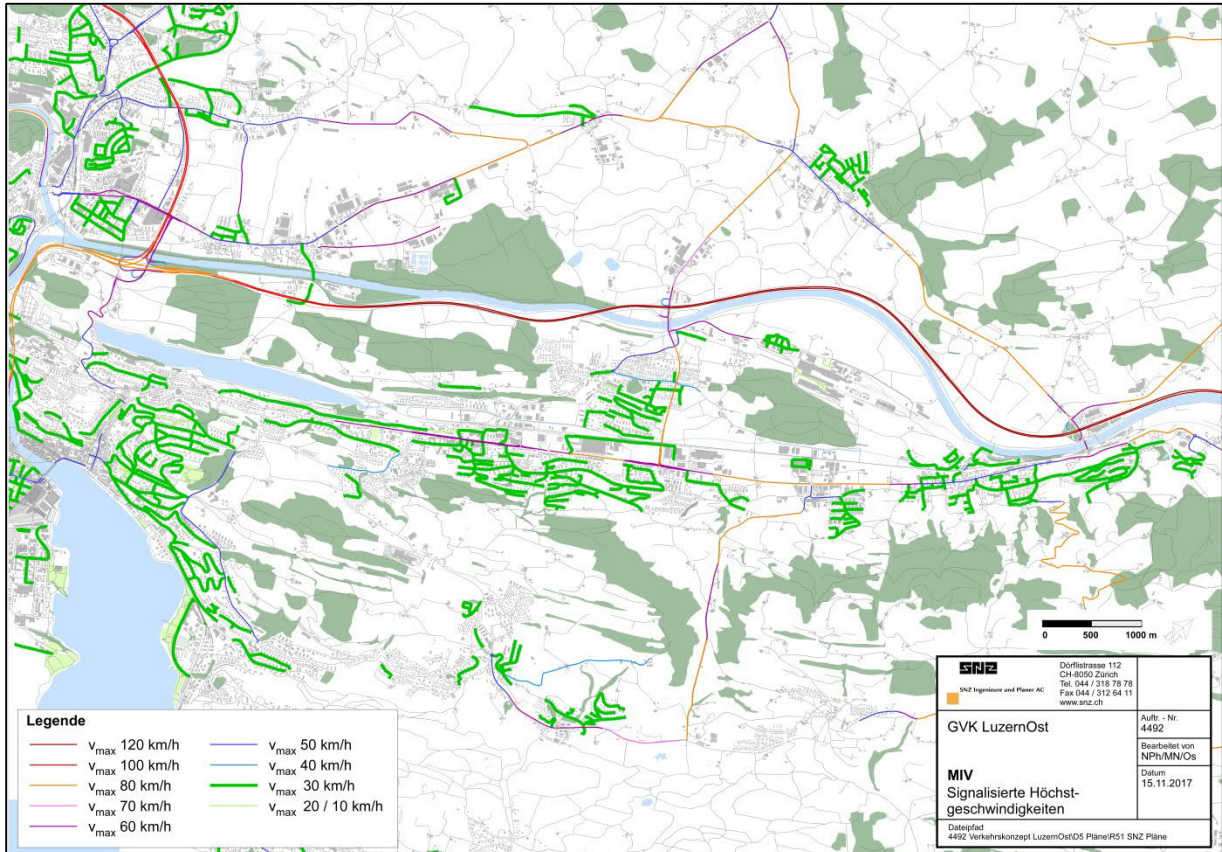
<b>Wirkung</b>	
<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden	<input type="checkbox"/> Geringe Wirkung
<input type="checkbox"/> Verkehr verlagern	<input checked="" type="checkbox"/> Hinreichende Wirkung
<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verträglich abwickeln	<input type="checkbox"/> Bedeutende Wirkung
<b>Machbarkeit</b>	<b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</b>
Umsetzung abhängig von Beurteilung vif	MIV1



Nr.	MIV2.2	Titel	Überprüfung signalisierte Höchstgeschwindigkeiten auf Gemeindestrassen
-----	--------	-------	--

### Massnahmenbeschrieb

Auf dem Strassennetz der Gemeinden der Region LuzernOst wurden bereits zahlreiche Tempo-30-Zonen realisiert. Folgende Abbildung basiert auf dem GIS Kanton Luzern (Stand Juni 2016) und hat orientierenden Charakter (wurde nicht auf Vollständigkeit überprüft).



Die Gemeinden überprüfen das Gemeindestrassennetz flächendeckend auf zweckmässige zusätzliche Tempo-30-Zonen oder zweckmässige Erweiterungen von bestehenden Tempo-30-Zonen. In diesem Zusammenhang sind auch Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit innerhalb und ausserhalb von Tempo-30-Zonen zu prüfen.

### Nächster Schritt

- Überprüfung des Gemeindestrassennetzes durch die Gemeinden
- Bei Bedarf Auslösung von Tempo-30-Gutachten oder Projektierung von Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Siehe dazu auch: Richtlinie Höchstgeschwindigkeiten 653.111 des Kantons Luzern



Realisierung / Umsetzung nächster Schritt			
<b>Priorität</b>		<b>Umsetzungshorizont</b>	
<input type="checkbox"/> 1. Priorität	<input type="checkbox"/> kurzfristig	<b>Federführung</b>	Gemeinde
<input type="checkbox"/> 2. Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig	<b>Beteiligte Stellen</b> vif	
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Priorität	<input type="checkbox"/> langfristig		
		<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	
<b>Kosten</b>		<b>Finanzierung</b>	
Beurteilung			
<b>Wirkung</b>			
<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden	<input type="checkbox"/> Geringe Wirkung		
<input type="checkbox"/> Verkehr verlagern	<input checked="" type="checkbox"/> Hinreichende Wirkung		
<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verträglich abwickeln	<input type="checkbox"/> Bedeutende Wirkung		
<b>Machbarkeit</b>		<b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</b>	
Umsetzung abhängig vom politischen Willen		Keine unmittelbaren Abhängigkeiten	



Nr.	öV1	Titel	Ausbau Busangebot
<b>Behandelte Stossrichtungen</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Busangebot zweckmässig ausbauen (Taktverdichtung, Verbesserung Siedlungsabdeckung insbesondere an Hanglagen)</li> <li>• Verbesserung der Zugänge zu den öV-Haltestellen (Wegnetz, Veloabstellanlagen) erlangen</li> <li>• Fahrgastfreundliches Umfeld (mehr Komfort und Service) herstellen</li> <li>• Attraktive und sichere Veloabstellanlagen an Quell- und Zielorten schaffen</li> <li>• Fuss- und Velonetz zweckmässig ausbauen</li> <li>• Lücken beim Fuss- und Velonetz schliessen</li> <li>• E-Bike als Alternative für Autopendler fördern</li> <li>• Attraktives und sicheres Fuss- und Velonetz gewährleisten</li> </ul>			
<b>Ausgangslage / Handlungsbedarf / Zielsetzung</b>			
<p>Gemäss Bericht Modul 2 Kapitel 7 wird davon ausgegangen, dass ca. 20% - 35% des prognostizierten Mehrverkehrs auf den öV verlagert werden kann. Voraussetzung hierfür sind einerseits flankierende Massnahmen beim MIV (beispielsweise Parkraumbewirtschaftung und -management, Verkehrsmanagement, Zufussdosierung), andererseits eine aktive Förderung des öV, unter anderem ein zweckmässiger Ausbau des Busangebots.</p>			
<b>Massnahmenbeschrieb</b>			
<p>Betreffend dem Ausbau des Busangebots sind folgende Massnahmen vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiterentwicklung des öV-Angebots mit den AggloMobil-Planungen (Massnahmenblatt öV1.1)</li> <li>• Bessere Erschliessung der Hanglagen             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ durch den Langsamverkehr (Massnahmenblatt öV1.2)</li> <li>○ durch Schräglifte (Massnahmenblatt öV1.3)</li> <li>○ durch selbstfahrende Fahrzeuge (Massnahmenblatt öV1.4)</li> </ul> </li> </ul>			





<b>Nr.</b>	<b>öV1.1</b>	<b>Titel</b>	<b>Weiterentwicklung öV-Angebot mit AggloMobil-Planungen</b>	
<b>Massnahmenbeschrieb</b>				
<p>Die AggloMobil-Planungen werden alle vier Jahre aktualisiert. Der aktuelle Stand AggloMobil tre hat den Horizont 2019-2022. Auf dieser Basis wird in AggloMobil 4 (in Planung 2018/2019) das öV-Angebot für den Horizont 2023-2026 weiterentwickelt. Dabei sollen nicht nur Angebotsausbauten betrachtet werden (Anreiz- bzw. Pull-Massnahmen), sondern die Frage beantwortet werden, wie der öV gesamthaft attraktiver und für die Zukunft besser gemacht werden kann (worunter auch Druck- bzw. Push-Massnahmen fallen).</p> <p>Allfällige sinnvolle Netzergänzungen werden innerhalb der AggloMobil-Planungen betrachtet. Auf einzelnen Buslinien kann das Taktangebot bei ausgewiesenem Bedarf nachfrageorientiert ausgebaut werden. Dabei orientiert man sich an den Angebots- bzw. Taktstandards. Der Handlungsbedarf von Taktverdichtungen wird jeweils in den ordentlichen Angebots- und Bestellprozessen geprüft.</p>				
<b>Nächster Schritt</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchführen Planung AggloMobil 4 (2018 – 2019)</li> <li>• Umsetzung AggloMobil 4 (2022 – 2026)</li> </ul>				
<b>Realisierung / Umsetzung nächster Schritt</b>				
<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungshorizont</b>		<b>Federführung</b>	VVL
<input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> 3. Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe		<b>Beteiligte Stellen</b>	
			Gemeinden LuzernOst (in Kerngruppe durch LuzernPlus vertreten), Transportunternehmer, vif, ev. rawi	
<b>Kosten</b>	Fr. 150 – 200'000.- (pro AggloMobil-Planung)		<b>Finanzierung</b>	VVL über Projektbudget
<b>Beurteilung</b>				
<b>Wirkung</b>				
<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input type="checkbox"/> Verkehr verträglich abwickeln		<input type="checkbox"/> Geringe Wirkung <input type="checkbox"/> Hinreichende Wirkung <input checked="" type="checkbox"/> Bedeutende Wirkung		
<b>Machbarkeit</b>			<b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</b>	
Durchführung AggloMobil-Planungen unproblematisch			MIV1, öV1.4, öV2.5	



<b>Nr.</b>	<b>öV1.2</b>	<b>Titel</b>	<b>Bessere Erschliessung der Hanglagen durch den Langsamverkehr</b>	
<b>Massnahmenbeschrieb</b>				
Die Erschliessung der Hanglagen durch den Langsamverkehr soll verbessert werden. Dies kann beispielsweise durch folgende Massnahmen erreicht werden:				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• E-Bike-Förderung durch „Velohubs“ mit Ladestationen bei Bahn- und Bushaltestellen (z.B. bei Mall of Switzerland und den S-Bahnhaltestellen)</li> <li>• Attraktive und sichere Veloabstellanlagen in genügender Anzahl bei Bahn- und Bushaltestellen</li> </ul>				
<b>Nächster Schritt</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Studie auslösen</li> </ul>				
<b>Realisierung / Umsetzung nächster Schritt</b>				
<b>Priorität</b>		<b>Umsetzungshorizont</b>		<b>Federführung</b> GM LuzernOst
<input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> 3. Priorität		<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe		<b>Beteiligte Stellen</b> Gemeinden, SBB, VVL, Transportunternehmen, vif, ev. Veloverleihunternehmen
<b>Kosten</b>			<b>Finanzierung</b>	
<b>Beurteilung</b>				
<b>Wirkung</b>				
<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input type="checkbox"/> Verkehr verträglich abwickeln		<input type="checkbox"/> Geringe Wirkung <input checked="" type="checkbox"/> Hinreichende Wirkung <input type="checkbox"/> Bedeutende Wirkung		
<b>Machbarkeit</b> Umsetzung abhängig von Dritten (Transportunternehmen, Private)			<b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</b> öV2.2, öV2.4	



<b>Nr.</b>	<b>öV1.3</b>	<b>Titel</b>	<b>Bessere Erschliessung der Hanglagen durch Schräglifte</b>
<b>Massnahmenbeschrieb</b>			
<p>Je nach Gebiet können Schräglifte geprüft werden. Das grösste Potential besteht hier im Rahmen von grösseren Bebauungsplänen und innerhalb von grösseren zusammenhängenden Siedlungen. Für die Realisierung von Schrägliften ist die Ausscheidung von Korridoren durch die Gemeinden notwendig, wobei sich die Verknüpfung mit den bestehenden Bahn- und Bushaltestellen schwierig gestalten dürfte. Entgegen der konventionellen Quartierbuslösung fallen hohe Einmalkosten an. Dafür sind vergleichsweise tiefere jährliche Betriebskosten einzuplanen.</p>			
<b>Nächster Schritt</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auslösen einer Studie (Grobprüfung von Korridoren und Beurteilung von Chancen, Risiken und Kosten)</li> <li>• Prüfung der Zweckmässigkeit bei aktuellen Hanglagenprojekten durch die Gemeinden</li> </ul>			
<b>Realisierung / Umsetzung nächster Schritt</b>			
<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungshorizont</b>	<b>Federführung</b>	Noch zu definieren
<input type="checkbox"/> 1. Priorität	<input type="checkbox"/> kurzfristig	<b>Beteiligte Stellen</b> Gemeinden, VVL, LuzernPlus, GM LuzernOst, vif, rawi	
<input type="checkbox"/> 2. Priorität	<input type="checkbox"/> mittelfristig		
<input checked="" type="checkbox"/> 3. Priorität	<input type="checkbox"/> langfristig		
	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe		
<b>Kosten</b>		<b>Finanzierung</b>	
<b>Beurteilung</b>			
<b>Wirkung</b>			
<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden	<input type="checkbox"/> Geringe Wirkung		
<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern	<input checked="" type="checkbox"/> Hinreichende Wirkung		
<input type="checkbox"/> Verkehr verträglich abwickeln	<input type="checkbox"/> Bedeutende Wirkung		
<b>Machbarkeit</b>		<b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</b>	
Zweckmässige Realisierung sehr unsicher		S1.3, S1.4, S1.5, öV2.1	





<b>Nr.</b>	<b>öV1.4</b>	<b>Titel</b>	<b>Bessere Erschliessung der Hanglagen durch selbstfahrende Fahrzeuge</b>	
<b>Massnahmenbeschrieb</b>				
<p>Eine Chance dürfte sich künftig mit selbstfahrenden Fahrzeugen bieten. Bei diesen stellt sich nicht die Frage, ob sie in der Zukunft relevant sein werden, sondern vielmehr wann. Die mangelhaft erschlossenen Hang- bzw. Randlagen in LuzernOst könnten sich für den Einsatz selbstfahrender Fahrzeuge (autonom fahrender Quartierbus) eignen, da sie abseits stark befahrener Strassen liegen, eher quartiergeprägt sind und keine Pulk artige Nachfrage zu erwarten ist. Hauptfunktion wäre die Bedienung der ersten und letzten Meile, bzw. das Sammeln und Verteilen. Ein Testbetrieb selbstfahrender Fahrzeuge in einem der erwähnten Gebiete wäre in einigen Jahren denkbar.</p>				
<b>Nächster Schritt</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung der laufenden Versuche mit selbstfahrenden Fahrzeugen beobachten</li> <li>• Thematisierung im Rahmen Agglomobiel 4 (Versuch mit selbstfahrenden Fahrzeugen)</li> <li>• Initiierung eines konkreten Projekts (nur mit einem gewissen Potential und unter Mithilfe der Industrie möglich oder nach dem Erlangen der Serienreife von selbstfahrenden Fahrzeugen). Mögliche Pilotgebiete sind: Root D4 und Gisikon</li> </ul>				
<b>Realisierung / Umsetzung nächster Schritt</b>				
<b>Priorität</b>		<b>Umsetzungshorizont</b>		<b>Federführung</b> VVL
<input type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 3. Priorität		<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe		<b>Beteiligte Stellen</b> Gemeinden, LuzernPlus, GM LuzernOst, vif, rawi
<b>Kosten</b>			<b>Finanzierung</b> Voraussichtlich Mischfinanzierung	
<b>Beurteilung</b>				
<b>Wirkung</b>				
<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input type="checkbox"/> Verkehr verträglich abwickeln		<input type="checkbox"/> Geringe Wirkung <input checked="" type="checkbox"/> Hinreichende Wirkung <input type="checkbox"/> Bedeutende Wirkung		
<b>Machbarkeit</b> Zweckmässigkeit eines konkreten Projektes unsicher			<b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</b> öV1.1	



Nr.	öV2	Titel	Verbesserung Haltestellen und deren Zugänge
<b>Behandelte Stossrichtungen</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Zugänge zu den öV-Haltestellen (Wegnetz, Veloabstellanlagen) erlangen</li> <li>• Fahrgastfreundliches Umfeld (mehr Komfort und Service) herstellen</li> <li>• Fuss- und Velonetz zweckmässig ausbauen</li> <li>• Lücken beim Fuss- und Velonetz schliessen</li> <li>• E-Bike als Alternative für Autopendler fördern</li> <li>• Attraktives und sicheres Fuss- und Velonetz gewährleisten</li> </ul>			
<b>Ausgangslage / Handlungsbedarf / Zielsetzung</b>			
<p>Gemäss Bericht Modul 2 Kapitel 7 wird davon ausgegangen, dass ca. 20% - 35% des prognostizierten Mehrverkehrs auf den öV verlagert werden kann. Voraussetzung hierfür sind einerseits Einschränkungen beim MIV (bspw. Parkraumbewirtschaftung/-management, Verkehrsmanagement, Zuflussdosierung), andererseits eine aktive Förderung des öV, unter anderem eine Verbesserung der Haltestellenzugänge und der Haltestelleninfrastruktur.</p>			
<b>Massnahmenbeschrieb</b>			
<p>Betreffend der Verbesserung der Haltestellen und deren Zugänge sind insbesondere folgende Massnahmen vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zugang zu Bahnhaltstellen verbessern             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Fuss- und Veloverbindungen (Massnahmenblatt öV2.1)</li> <li>○ Veloabstellanlagen (Massnahmenblatt öV2.2)</li> <li>○ Perronzugänge (Massnahmenblatt öV2.3)</li> </ul> </li> <li>• Zugang zu Bushaltstellen verbessern             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Fuss- und Veloverbindungen (Massnahmenblatt öV2.1)</li> <li>○ Veloabstellanlagen (Massnahmenblatt öV2.4)</li> </ul> </li> <li>• Zusätzliche Bushaltstellen (Massnahmenblatt öV2.5)</li> <li>• Signalisation im Bereich von Bahn- und Bushaltstellen verbessern (Massnahmenblatt öV2.6)</li> </ul>			



<b>Nr.</b>	<b>öV2.1</b>	<b>Titel</b>	<b>Verbesserung Fuss- und Veloverbindungen zu Bus- und Bahnhaltstellen</b>	
<b>Massnahmenbeschrieb</b>				
Es sollen möglichst direkte, attraktive und sichere Fuss- und Veloverbindungen zu den Bahnhaltstellen angeboten werden. Dafür kann die Ausscheidung von Korridoren in den Verkehrsrichtplänen oder das Aushandeln von Wegrechten zweckmässig sein.				
<b>Nächster Schritt</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Überprüfen der kommunalen Erschliessungsrichtpläne</li> <li>• Festlegen eines zweckmässigen Fuss- und Velowegnetzes (inkl. allfälliger Netzergänzungen) in den Erschliessungsrichtplänen</li> <li>• Umsetzung und Realisierung der Massnahmen gemäss Erschliessungsrichtplan aufgrund festgelegtem Zeit- und Kostenplan</li> <li>• Berücksichtigung Erschliessungsrichtplan bei laufenden Planungen</li> </ul>				
<b>Realisierung / Umsetzung nächster Schritt</b>				
<b>Priorität</b>		<b>Umsetzungshorizont</b>		<b>Federführung</b> Gemeinden
<input type="checkbox"/> 1. Priorität	<input type="checkbox"/> kurzfristig	<b>Beteiligte Stellen</b> vif, GM LuzernOst, betroffene Grundeigentümer		
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig			
<input type="checkbox"/> 3. Priorität	<input type="checkbox"/> langfristig			
	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe			
<b>Kosten</b>		<b>Finanzierung</b>		
<b>Beurteilung</b>				
<b>Wirkung</b>				
<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden	<input type="checkbox"/> Geringe Wirkung			
<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern	<input checked="" type="checkbox"/> Hinreichende Wirkung			
<input type="checkbox"/> Verkehr verträglich abwickeln	<input type="checkbox"/> Bedeutende Wirkung			
<b>Machbarkeit</b>		<b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</b>		
Überprüfung der kommunalen Erschliessungsrichtpläne eher unproblematisch		MIV1, öV1.3, öV2.4, öV2.5		



<b>Nr.</b>	<b>öV2.2</b>	<b>Titel</b>	<b>Verbesserung Veloabstellanlagen bei Bahnhalttestellen</b>
<b>Massnahmenbeschrieb</b>			
Es sollen attraktive und sichere Veloabstellanlagen in genügender Anzahl (mit E-Bike-Ladestationen und abschliessbaren Fächern) bei den Bahnhalttestellen Buchrain, Ebikon, Gisikon-Root und Root D4 angeboten werden. Handlungsbedarf besteht hier insbesondere betreffend Sicherheit und Attraktivität.			
<b>Nächster Schritt</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Ansprüche von LuzernOst bei der SBB anmelden</li> </ul>			
<b>Realisierung / Umsetzung nächster Schritt</b>			
<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungshorizont</b>	<b>Federführung</b>	GM LuzernOst
<input type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> 3. Priorität	<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Beteiligte Stellen</b>	
		SBB, Gemeinden, VVL	
<b>Kosten</b>		<b>Finanzierung</b>	
<b>Beurteilung</b>			
<b>Wirkung</b>			
<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input type="checkbox"/> Verkehr verträglich abwickeln		<input type="checkbox"/> Geringe Wirkung <input checked="" type="checkbox"/> Hinreichende Wirkung <input type="checkbox"/> Bedeutende Wirkung	
<b>Machbarkeit</b>		<b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</b>	
Umsetzung abhängig von Dritten (SBB)		öV1.2	



<b>Nr.</b>	<b>öV2.3</b>	<b>Titel</b>	<b>Verbesserung Perronzugänge bei Bahnhaltstellen</b>
<b>Massnahmenbeschrieb</b>			
<p>Die Perronzugänge sind betreffend ihrer Lage und Attraktivität zu überprüfen. Die Personenunterführungen liegen bei den meisten Bahnhöfen in der Mitte des Perrons, was Umwege zur Folge hat. Zusätzliche Perronzugänge „von hinten“ und „von vorne“ würden diese Umwege eliminieren. In diesem Zusammenhang ist auch das Umsteigeverhältnis Bus/Bahn zu beachten. Bei den Bahnhöfen Ebikon und Gisikon-Root würde ein zusätzlicher Perronaufgang nordöstlich der Unterführung zur Vermeidung von Umwegen und Engpässen im Personenfluss beitragen. Auch beim Bahnhof „Waldibrücke“ (ausserhalb Gebiet LuzernOst) sollte eine Aufwertung der heute wenig attraktiven Umsteigebeziehung Bus / Bahn geprüft werden.</p>			
<b>Nächster Schritt</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ansprüche von LuzernOst bei der SBB anmelden</li> <li>• Notwendigkeit und Zweckmässigkeit von verbesserten Perron Zugängen klären und bei Bedarf Projektstudien auslösen</li> </ul>			
<b>Realisierung / Umsetzung nächster Schritt</b>			
<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungshorizont</b>	<b>Federführung</b>	GM LuzernOst
<input type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> 3. Priorität	<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> langfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Beteiligte Stellen</b>	
		SBB, Gemeinden, VVL	
<b>Kosten</b>		<b>Finanzierung</b>	
<b>Beurteilung</b>			
<b>Wirkung</b>			
<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input type="checkbox"/> Verkehr verträglich abwickeln	<input type="checkbox"/> Geringe Wirkung <input checked="" type="checkbox"/> Hinreichende Wirkung <input type="checkbox"/> Bedeutende Wirkung		
<b>Machbarkeit</b>		<b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</b>	
Umsetzung abhängig von Dritten (SBB)		Keine unmittelbaren Abhängigkeiten	



<b>Nr.</b>	<b>öV2.4</b>	<b>Titel</b>	<b>Verbesserung Veloabstellanlagen bei Bushaltestellen</b>
<b>Massnahmenbeschrieb</b>			
<p>Es sollen attraktive und sichere Veloabstellanlagen in genügender Anzahl bei den Bushaltestellen angeboten werden. Mögliche Standorte sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Buchrain Dorf</li> <li>• Buchrain Reussbrücke</li> <li>• Dierikon Migros</li> <li>• Ebikon Fildern (Mall of Switzerland)</li> <li>• Ebikon Schindler</li> <li>• Gisikon Weitblick</li> <li>• Honau Hirschen</li> <li>• Inwil Pannerhof bzw. Inwil Dorf</li> <li>• Perlen Post</li> <li>• Root D4 Oberfeld bzw. Wiesstrasse</li> <li>• Root Wilweg</li> <li>• Etc.</li> </ul>			
<b>Nächster Schritt</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planung und Projektierung von Veloabstellanlagen bei Bushaltestellen (inkl. Klärung der zweckmässigen Standorte)</li> </ul>			
<b>Realisierung / Umsetzung nächster Schritt</b>			
<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungshorizont</b>	<b>Federführung</b>	Gemeinden
<input type="checkbox"/> 1. Priorität	<input type="checkbox"/> kurzfristig	<b>Beteiligte Stellen</b> GM LuzernOst, vif, VVL, Transportunternehmer	
<input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig		
<input type="checkbox"/> 3. Priorität	<input type="checkbox"/> langfristig		
	<input type="checkbox"/> Daueraufgabe		
<b>Kosten</b>		<b>Finanzierung</b>	
<b>Beurteilung</b>			
<b>Wirkung</b>			
<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden	<input type="checkbox"/> Geringe Wirkung		
<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern	<input checked="" type="checkbox"/> Hinreichende Wirkung		
<input type="checkbox"/> Verkehr verträglich abwickeln	<input type="checkbox"/> Bedeutende Wirkung		
<b>Machbarkeit</b> Umsetzung teilweise abhängig von Dritten (Bedarf Privatland)		<b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</b> öV1.2, öV2.1, öV2.5	



Nr.	öV2.5	Titel	Zusätzliche Bushaltestellen
<b>Massnahmenbeschrieb</b>			
<p>Die Erschliessungswirkung des öV kann mit zusätzlichen, sinnvoll platzierten Bushaltestellen (oder mit einer zweckmässigen Verschiebung von Bushaltestellen) verbessert werden. Beispiele für zusätzliche Bushaltestellen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Root Wiesstrasse (ab Ende 2018, im Zusammenhang mit Neubau vbl-Depot Root)</li> <li>• Dierikon, im Bereich Sportcenter/Burehof</li> <li>• Ebikon, zwischen Weichle und Schindler bzw. Schindler und Fildern (im Zusammenhang mit Masterplan)</li> </ul>			
<b>Nächster Schritt</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wenn aufgrund einer sich verändernden Buslinienführung oder der baulichen Umgebung die Zweckmässigkeit einer neuen Bushaltestelle oder der Verschiebung einer Bushaltestelle gegeben ist, sind konkrete Projekte auszulösen.</li> </ul>			
<b>Realisierung / Umsetzung nächster Schritt</b>			
<b>Priorität</b>		<b>Umsetzungshorizont</b>	<b>Federführung</b> Gemeinden
<input type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 3. Priorität		<input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Beteiligte Stellen</b> VVL, Transportunternehmer, vif, GM LuzernOst
<b>Kosten</b>		<b>Finanzierung</b>	
<b>Beurteilung</b>			
<b>Wirkung</b>			
<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input type="checkbox"/> Verkehr verträglich abwickeln		<input type="checkbox"/> Geringe Wirkung <input checked="" type="checkbox"/> Hinreichende Wirkung <input type="checkbox"/> Bedeutende Wirkung	
<b>Machbarkeit</b>		<b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</b>	
Realisierung neuer Bushaltestellen abhängig von zu erwartenden öV-Nachfrage		MIV1, öV1.1, öV2.1, öV2.4, öV3	





<b>Nr.</b>	<b>öV2.6</b>	<b>Titel</b>	<b>Signalisation im Bereich von Bahn- und Bushaltestellen verbessern</b>	
<b>Massnahmenbeschrieb</b>				
Eine Optimierung der Signalisation im Bereich der Bahn- und Bushaltestellen sollte geprüft werden (Objektstudie). Insbesondere zwischen Bahn- und Bushaltestellen, wo diese nicht in Sichtweite zueinander liegen (z.B. Buchrain / Fildern und Root D4 / Oberfeld) sollte eine Verbesserung der Signalisation geprüft werden.				
<b>Nächster Schritt</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Ansprüche von LuzernOst bei der SBB anmelden</li> </ul>				
<b>Realisierung / Umsetzung nächster Schritt</b>				
<b>Priorität</b>	<b>Umsetzungshorizont</b>	<b>Federführung</b>	GM LuzernOst	
<input type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> 3. Priorität	<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Beteiligte Stellen</b>		
		SBB, Gemeinden, vif, VVL		
<b>Kosten</b>		<b>Finanzierung</b>		
<b>Beurteilung</b>				
<b>Wirkung</b>				
<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input type="checkbox"/> Verkehr verträglich abwickeln		<input checked="" type="checkbox"/> Geringe Wirkung <input type="checkbox"/> Hinreichende Wirkung <input type="checkbox"/> Bedeutende Wirkung		
<b>Machbarkeit</b>		<b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</b>		
Umsetzung abhängig von Dritten (SBB)		Keine unmittelbaren Abhängigkeiten		



<b>Nr.</b>	<b>öV3</b>	<b>Titel</b>	<b>Sitzgelegenheiten und Wetterschutz bei den Bushaltestellen</b>	
<b>Behandelte Stossrichtungen</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrgastfreundliches Umfeld (mehr Komfort und Service) erstellen</li> </ul>				
<b>Ausgangslage / Handlungsbedarf / Zielsetzung</b>				
<p>Gemäss Bericht Modul 2 Kapitel 7 wird davon ausgegangen, dass ca. 20% - 35% des prognostizierten Mehrverkehrs auf den öV verlagert werden kann. Voraussetzung hierfür sind einerseits Einschränkungen beim MIV (bspw. Parkraumbewirtschaftung/-management, Verkehrsmanagement, Zuflussdosierung), andererseits eine aktive Förderung des öV, unter anderem Verbesserungen bezüglich des Komforts im öV.</p>				
<b>Massnahmenbeschrieb</b>				
<p>Das Warten auf Busse wird komfortabler, wenn ein Bereich der Haltestelle wettergeschützt ist und wenn Sitzgelegenheiten zur Verfügung stehen.</p>				
<b>Nächster Schritt</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>Beurteilung des Bedarfs und der Zweckmässigkeit je Haltestelle durch die Gemeinden</li> <li>Allfällige Auslösung von konkreten Projekten</li> </ul>				
<b>Realisierung / Umsetzung nächster Schritt</b>				
<b>Priorität</b>		<b>Umsetzungshorizont</b>		<b>Federführung</b> Gemeinde
<input type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> 3. Priorität		<input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe		<b>Beteiligte Stellen</b> VVL, Transportunternehmen, vif
<b>Kosten</b>		<b>Finanzierung</b>		
<b>Beurteilung</b>				
<b>Wirkung</b>				
<input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input type="checkbox"/> Verkehr verträglich abwickeln		<input type="checkbox"/> Geringe Wirkung <input checked="" type="checkbox"/> Hinreichende Wirkung <input type="checkbox"/> Bedeutende Wirkung		
<b>Machbarkeit</b>		<b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</b>		
Umsetzung teilweise abhängig von Dritten (Bedarf Privatland)		öV2.5		



Nr.	LV1	Titel
		Optimierung Fuss- und Velonetz

### Behandelte Stossrichtungen

- Fuss- und Velonetz zweckmässig ausbauen
- Lücken beim Fuss- und Velonetz schliessen
- Attraktives und sicheres Fuss- und Velonetz gewährleisten
- Velohighway Rontal einführen
- Attraktive und sichere Veloabstellanlagen an Quell- und Zielorten schaffen

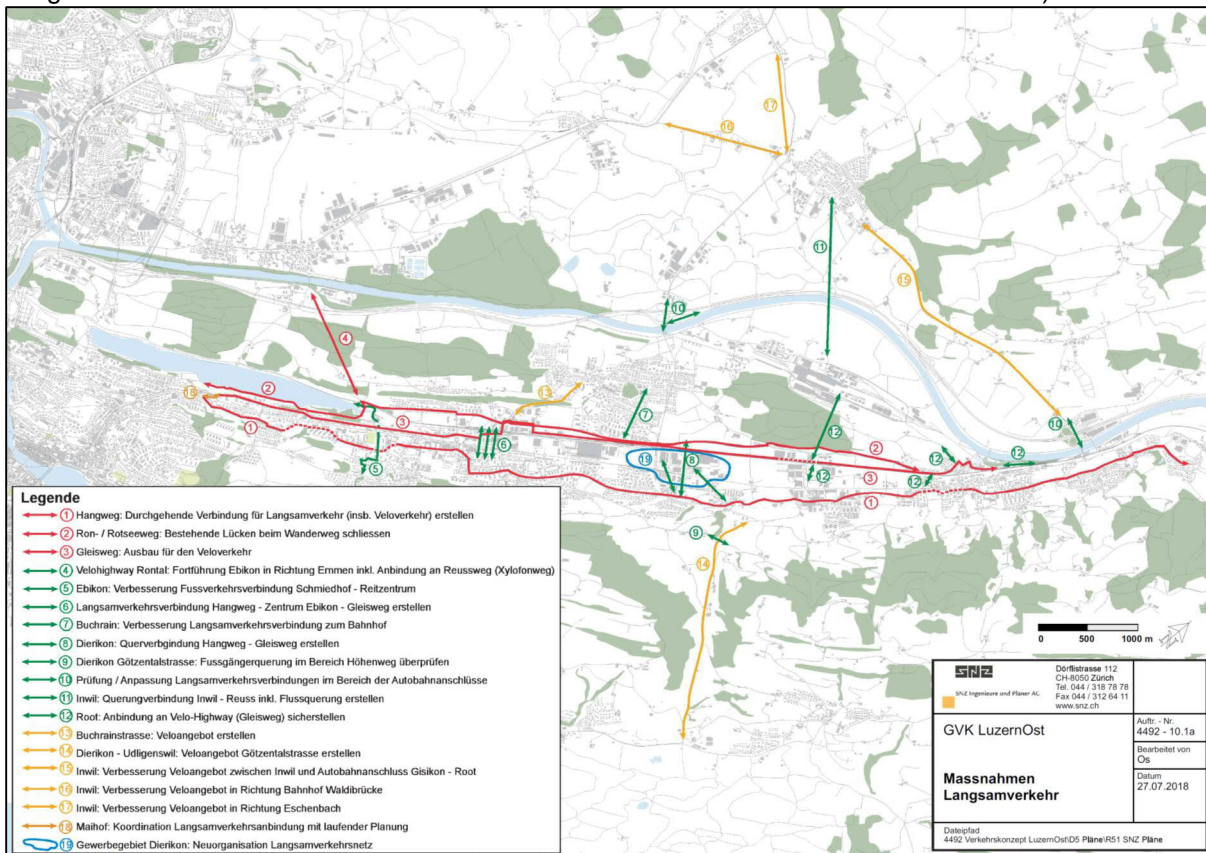
### Ausgangslage / Handlungsbedarf / Zielsetzung

Der Langsamverkehr (Velo und Fussgänger) erscheint heute als Randerscheinung. Der Verkehr ist primär auf das Auto ausgerichtet. Das bestehende Langsamverkehrsnetz weist Lücken auf und hat noch ein grosses Aufwertungspotential.

Das Angebot für den Langsamverkehr (insbesondere Infrastruktur) soll ausgebaut und verbessert werden. Durch die Verbesserung des Fuss- und Velonetzes werden die Attraktivität und die Sicherheit für den Langsamverkehr erhöht. Die verbesserte Infrastruktur trägt zu einer Verlagerung des Verkehrs vom MIV auf den Langsamverkehr bei und führt dadurch zu einem höheren Anteil des Langsamverkehrs am Modalsplit.

### Massnahmenbeschrieb

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Erhöhung der Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs stehen aus regionaler Sicht insbesondere folgende Massnahmen im Vordergrund (Die Langsamverkehrsmassnahmen in der Gemeinde Inwil werden im GVK Seetal behandelt):





Massnahmen	Federführung
1. Hangweg: Durchgehende Verbindung für den Langsamverkehr (insb. Velo) erstellen Die Linienführung ist zu konkretisieren, der Ausbaubedarf ist zu eruieren und die entsprechende Umsetzung und Signalisation ist in die Wege zu leiten.	GM LuzernOst
2. Ron- und Rotseeweg: Bestehende Lücken schliessen Der Ausbaubedarf ist zu eruieren und die entsprechende Umsetzung ist in die Wege zu leiten.	GM LuzernOst
3. Gleisweg: Ausbau für den Veloverkehr Der Ausbaubedarf ist zu eruieren und die entsprechende Umsetzung ist in die Wege zu leiten.	GM LuzernOst
4. Velohighway Rontal Die Linienführung des Velohighway Rontal ist zu konkretisieren. Aktuell steht eine Führung entlang des Hangweges (Nr. 1), des Ron- / Rotseeweges (Nr. 2) oder entlang der Kantonsstrasse zur Diskussion. Eine Fortführung von Ebikon in Richtung Emmen mit Anschluss an den Reussweg, welcher die Verbindung zum Xylofonweg darstellt ist zu prüfen.	Gemeinden / GM LuzernOst
5. Ebikon: Verbesserung Fussverkehrsverbindung Schmiedhof – Reitzentrum Die Linienführung ist zu konkretisieren, der Ausbaubedarf ist zu eruieren und die entsprechende Umsetzung ist in die Wege zu leiten.	Gem. Ebikon
6. Langsamverkehrsverbindung Hangweg – Zentrum Ebikon – Gleisweg erstellen Die Linienführung ist zu konkretisieren, der Ausbaubedarf ist zu eruieren und die entsprechende Umsetzung ist in die Wege zu leiten. (Koordinationsbedarf mit Massnahmenbereich 4 des übergeordneten Verkehrsmanagementkonzepts)	Gem. Ebikon / GM LuzernOst
7. Buchrain: Verbesserung Langsamverkehrsverbindung zum Bahnhof Die Zweckmässigkeit von zusätzlichen Verbindungen ist zu eruieren und bei Bedarf die Umsetzung in die Wege zu leiten.	Gem. Buchrain
8. Dierikon: Querverbindung Hangweg – Gleisweg erstellen Die Linienführung ist zu konkretisieren, der Ausbaubedarf ist zu eruieren und die entsprechende Umsetzung ist in die Wege zu leiten.	Gem. Dierikon / GM LuzernOst
9. Dierikon Götzentelstrasse: Fussgängerquerung im Bereich Höhenweg verbessern Im Rahmen des Bauprojekts ist die Querung der Götzentelstrasse aus Sicht Fussverkehrssicherheit neu zu beurteilen.	Gem. Dierikon / GM LuzernOst
10. Prüfung und Anpassung Langsamverkehrsverbindungen im Bereich der HLS-Anschlüsse Das regionale Anliegen, die Sicherstellung von attraktive Langsamverkehrsverbindungen, ist in die laufenden Projektierungen einzubringen.	GM LuzernOst
11. Inwil: Querverbindung Inwil – Reuss inkl. Flussquerung - Perlen erstellen Die Zweckmässigkeit einer Langsamverkehrsverbindung zwischen Inwil und der Reuss inkl. neuer Flussquerung ist zu eruieren und gegebenenfalls die entsprechende Umsetzung in die Wege zu leiten. (Bestehende Abhängigkeit mit Massnahme Nr. 12, fortführende Anbindung an Gleisweg)	Gem. Inwil / GM LuzernOst
12. Root: Anbindung an Gleisweg sicherstellen Die Anbindung der Siedlungsgebiete von Root an den Gleisweg sind auf ihre Velotauglichkeit zu überprüfen. Notwendige Massnahmen sind in die Wege zu leiten.	Gem. Root / GM LuzernOst
13. Buchrainstrasse: Veloangebot erstellen Ein zweckmässiges Veloverkehrsangebot ist zu projektieren.	vif
14. Dierikon – Udligenswil: Veloangebot Götzentelstrasse erstellen Im Zusammenhang mit der Sanierung der Götzentelstrasse ist ein Veloverkehrsangebot zu erstellen.	vif
15. Inwil: Verbesserung Veloangebot zwischen Inwil und Autobahnanschluss Gisikon – Root Eine Verbesserung des Veloangebots (heute besteht ein schmaler Rad-/Gehweg) ist zu prüfen und gegebenenfalls die entsprechende Umsetzung in die Wege zu leiten.	Gem. Inwil / GM LuzernOst / vif
16. Inwil: Verbesserung Veloangebot in Richtung Bahnhof Waldibrücke Eine Verbesserung des Veloangebots ist zu prüfen und gegebenenfalls entsprechende Massnahmen umzusetzen (Massnahme wird im Rahmen des GVK Seetal bearbeitet).	Gem. Inwil / GM LuzernOst / vif
17. Inwil: Verbesserung Veloangebot in Richtung Eschenbach Eine Verbesserung des Veloangebots ist zu prüfen und gegebenenfalls entsprechende Massnahmen umzusetzen (Massnahme wird im Rahmen des GVK Seetal bearbeitet).	Gem. Inwil / GM LuzernOst / vif
18. Maihof: Koordination Langsamverkehrsanbindung mit laufender Planung Das regionale Anliegen ist in die laufende Projektierung der Stadt Luzern einzubringen.	GM LuzernOst
19. Gewerbegebiet Dierikon: Neuorganisation Langsamverkehrsnetz Eine Langsamverkehrsplanung für das Gewerbegebiet Dierikon ist zu erstellen.	Gem. Dierikon



20. Veloparkierungsanlagen bei Nutzungen mit grossem Personenverkehrsaufkommen gewährleisten Die Veloparkierungsanlagen bei Nutzungen mit grossem Personenverkehrsaufkommen sind zu überprüfen (Attraktivität, Zugänglichkeit, Anzahl Abstellanlagen, Zweckmässigkeit von E-Bike-Ladestationen etc.)	Gemeinden
---	-----------

<b>Nächster Schritt</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auslösen von Planungen für die einzelnen Massnahmen</li> </ul>

<b>Realisierung / Umsetzung nächster Schritt</b>		
<b>Priorität</b> <input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> 3. Priorität	<b>Umsetzungshorizont</b> <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> langfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe	<b>Federführung</b> GM LuzernOst, vif, Gemeinden <b>Beteiligte Stellen</b>
<b>Kosten</b>		<b>Finanzierung</b>

<b>Beurteilung</b>	
<b>Wirkung</b> <input type="checkbox"/> Verkehr vermeiden <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr verlagern <input type="checkbox"/> Verkehr verträglich abwickeln <input type="checkbox"/> Geringe Wirkung <input type="checkbox"/> Hinreichende Wirkung <input checked="" type="checkbox"/> Bedeutende Wirkung	
<b>Machbarkeit</b> Machbarkeit je Massnahme unterschiedlich (muss meist noch geklärt werden)	<b>Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen</b> MIV1

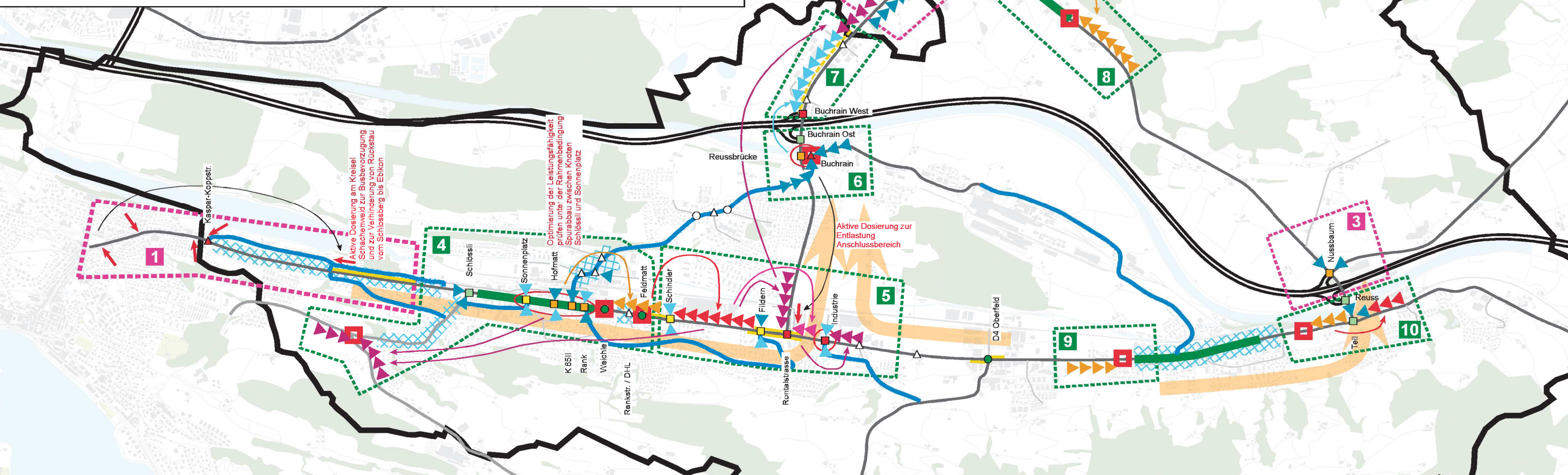


## Anhang 1: Plan übergeordnetes Verkehrsmanagementkonzept (zu Massnahmenblatt MIV1)



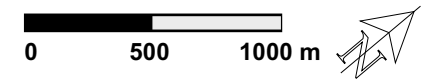
## Legende (orientierende Inhalte)

- |  |  |  |  |
|--|--|--|--|
|  | Hochleistungsstrassennetz                                    |  | Lichtsignalanlage  |
|  | Hauptverkehrsstrassen (Kanton)                               |  | Kreisel  |
|  | Verbindungsstrassen (Gemeinde)                               |  | Einmündung / Kreuzung  |
|  | übrige Strassen  |  | VQS A, B, C (ausgezeichnet bis gut)                            |
|  | separate Busspur bestehend                                   |  | VQS D (ausreichend)  |
|  | separate Busspur geplant                                     |  | VQS E (mangelhaft nur auf untergeordnete Ströme)               |
|  | bestehende und geplante aktive Dosierungen (Rahmenbedingung) |  | VQS E (mangelhaft)   |
|  |  |  | VQS F (völlig ungenügend / aktive Dosierung in der Simulation) |



## Legende (übergeordnete Verkehrsmanagementkonzept)

- |  |   |  |   |
|--|---|--|---|
|  | Hochleistungsstrassennetz (Ausweichen auf untergeordnetes Netz vermeiden) |  | lokale Knotensteuerung (ohne öV-Beeinträchtigung möglich)   |
|  | Flüssiger Verkehrsablauf auf Hauptachsen in Zentren anstreben             |  | lokale Knotensteuerung (Buspriorisierung prüfen oder öV-verträgliche Dosierung)                       |
|  | Möglichst ungehinderter Abfluss in Richtung Autobahn                      |  | Dosierungsstufe 1 (mit Buspriorisierung / Busspur)  |
|  | Schleich- / Ausweichverkehr vermeiden                                     |  | Dosierungsstufe 2 (mit Buspriorisierung / Busspur)  |
|  | Punktuelle Optimierung der Leistungsfähigkeit prüfen                      |  | Dosierungsstufe 3, Langfristig bei Bedarf (mit Buspriorisierung / Busspur)                            |
|  | Massnahmenbereiche mit bereits vorhandenen Projekten                      |  | Dosierungsstufe 3, Langfristig bei Bedarf (ohne öV-Beeinträchtigung möglich)                          |
|  | Massnahmenbereiche ohne vorhandene Projekte                               |  | Knotenumgestaltung für Dosierung notwendig  |
|  |   |  | Dosierung untergeordnete Knotenzufahrten  |
|  |   |  | Vorgelagerte Dosierung bei Überlastung / vollem Stauraum (gegen Pfeilrichtung: plafonierende Wirkung) |
- Nicht dargestellt sind Ausfahrtdosierungen von Parkieranlagen



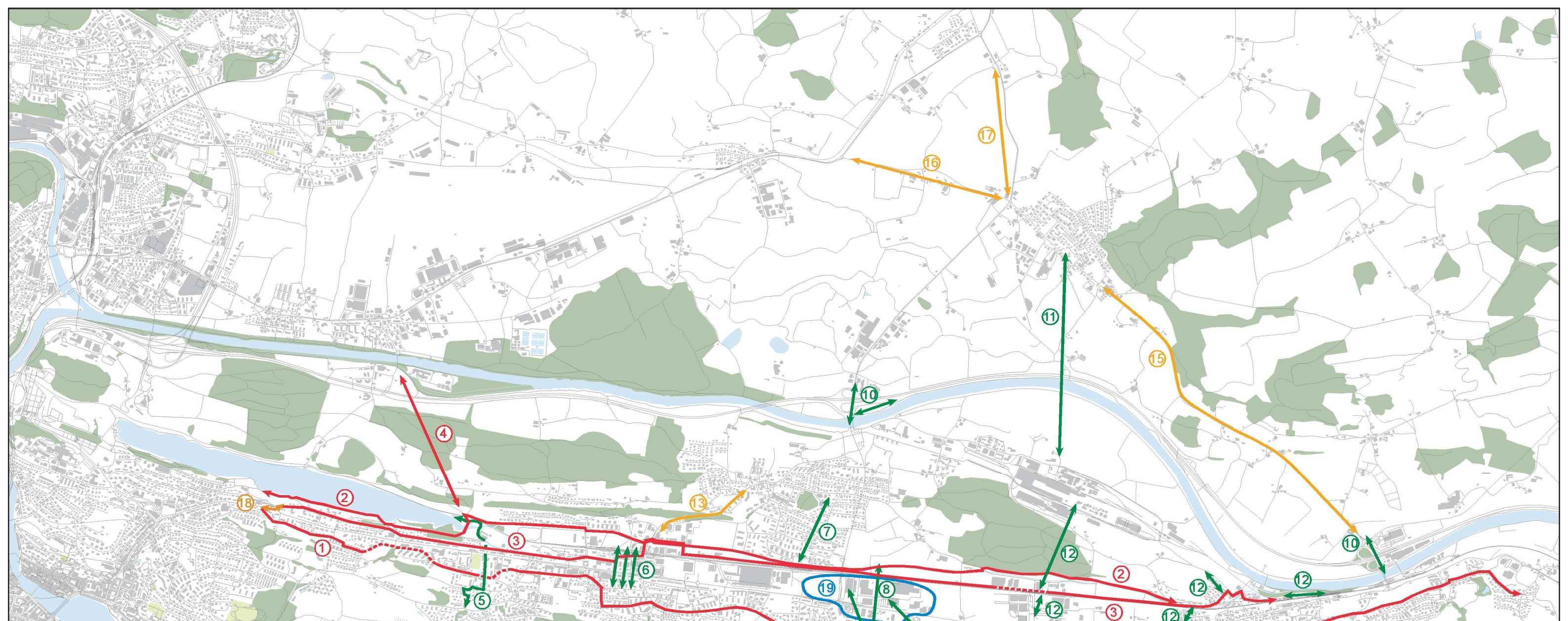
 SNZ Ingenieure und Planer AG	Dörflistrasse 112 CH-8050 Zürich Tel. 044 / 318 78 78 Fax 044 / 312 64 11 www.snz.ch	
	GVK LuzernOst	
Übergeordnetes Verkehrsmanagementkonzept Basis: ASP 2030 Angebot		Auftr. - Nr. 4492 - 9a
		Bearbeitet von Os
		Datum 15.11.2017
Dateipfad 4492 Verkehrskonzept LuzernOst\D5 Pläne\R51 SNZ Pläne		



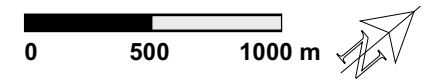


## Anhang 2: Plan Massnahmen Langsamverkehr (zu Massnahmenblatt LV1)





- Legende**
- ➡️ ① Hangweg: Durchgehende Verbindung für Langsamverkehr (insb. Veloverkehr) erstellen
  - ➡️ ② Ron- / Rotseeweg: Bestehende Lücken beim Wanderweg schliessen
  - ➡️ ③ Gleisweg: Ausbau für den Veloverkehr
  - ↔️ ④ Velohighway Rontal: Fortführung Ebikon in Richtung Emmen inkl. Anbindung an Reussweg (Xylofonweg)
  - ↔️ ⑤ Ebikon: Verbesserung Fussverkehrsverbindung Schmiedhof - Reitzentrum
  - ↔️ ⑥ Langsamverkehrsverbindung Hangweg - Zentrum Ebikon - Gleisweg erstellen
  - ↔️ ⑦ Buchrain: Verbesserung Langsamverkehrsverbindung zum Bahnhof
  - ↔️ ⑧ Dierikon: Querverbindung Hangweg - Gleisweg erstellen
  - ↔️ ⑨ Dierikon Götzentelstrasse: Fussgängerquerung im Bereich Höhenweg überprüfen
  - ↔️ ⑩ Prüfung / Anpassung Langsamverkehrsverbindungen im Bereich der Autobahnanschlüsse
  - ↔️ ⑪ Inwil: Querungsverbindung Inwil - Reuss inkl. Flussquerung erstellen
  - ↔️ ⑫ Root: Anbindung an Velo-Highway (Gleisweg) sicherstellen
  - ➡️ ⑬ Buchrainstrasse: Veloangebot erstellen
  - ➡️ ⑭ Dierikon - Udligenswil: Veloangebot Götzentelstrasse erstellen
  - ➡️ ⑮ Inwil: Verbesserung Veloangebot zwischen Inwil und Autobahnanschluss Gisikon - Root
  - ➡️ ⑯ Inwil: Verbesserung Veloangebot in Richtung Bahnhof Waldibrücke
  - ➡️ ⑰ Inwil: Verbesserung Veloangebot in Richtung Eschenbach
  - ➡️ ⑱ Maihof: Koordination Langsamverkehrsanbindung mit laufender Planung
  - 🔵 ⑲ Gewerbegebiet Dierikon: Neuorganisation Langsamverkehrsnetz



 SNZ Ingenieure und Planer AG	Dörflistrasse 112 CH-8050 Zürich Tel. 044 / 318 78 78 Fax 044 / 312 64 11 www.snz.ch
	<b>GVK LuzernOst</b>
<b>Massnahmen Langsamverkehr</b>	Auftr. - Nr. 4492 - 10.1a Bearbeitet von Os Datum 27.07.2018
Dateipfad 4492 Verkehrskonzept LuzernOst\D5 Pläne\R51 SNZ Pläne	