

## KOORDINIERTE MASSNAHMEN FÜHREN ZU GUTEN LÖSUNGEN

Das Agglomerationsprogramm wurde vom Regierungsrat des Kantons Luzern am 5. Juni 2012 beschlossen. Die nachfolgenden Massnahmen werden koordiniert und schrittweise realisiert, damit die Agglomerationsstrategie 2030 umgesetzt werden kann.

### SIEDLUNGSENTWICKLUNG NACH INNEN

- Transformation von Arbeitsgebieten in Mischzonen
- Nachverdichtung in bebautem Siedlungsgebiet
- Dichteoptimierung in Bauzonenreserven
- Förderung der Realisierung von Überbauungen
- Schlüsselarealplanungen
- Gebietsmanagement/Standortentwicklung in Zentren und Entwicklungsschwerpunkten
- Abstimmung von verkehrintensiven und -relevanten Einrichtungen

### SIEDLUNGSBEGRENZUNG NACH AUSSEN

- Festlegung von Siedlungsbegrenzungslinien
- Abstimmung von Neueinzonungen auf Bedarf und gute ÖVERschiessung
- Überprüfung Reservegebiete
- Punktuelle Entwicklung exklusiver Wohnlagen
- Evaluation strategischer Arbeitsgebiete

### LANDSCHAFTSENTWICKLUNG UND UMWELT

- Freiraumkonzepte im Kernraum der Agglomeration
- Landschaftsentwicklungskonzepte
- Schutz- und Nutzungskonzepte für Seeufer- und Flussräume
- Optimierung der Freizeiträume von regionaler Bedeutung
- Verkehrssteuerung MIV bei Erholungsschwerpunkten
- Optimierung der Zugänglichkeit von Tourismusschwerpunkten
- Überkommunale Energieplanungen

### SCHIENENINFRASTRUKTUR

- Tiefbahnhof Luzern mit Durchmesserlinie
- Ausbau S-Bahnsystem Luzern (z.B. Kreuzungsstellen)
- Neue S-Bahnhaltestellen
- Ausbau S-Bahnhof Emmenbrücke
- Doppelspurausbau Zentralbahn Hergiswil

### GESAMTVERKEHR

- Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern mit Optimierung im Gebiet Luzernerhof – Bahnhof – Pilatusplatz – Bundesplatz
- Verkehrssystem Management (VSM)
- Verkehrskonzept (Car)Tourismus Luzern

### BUSSYSTEM

- Ausrichtung und Verknüpfung Bus mit der S-Bahn (Luzern Nord, Luzern Ost und Luzern Süd)
- Kapazitätserweiterung mit Bussen und Trolleybussen (Ausbau Infrastruktur Fahrleitung)
- Stärkere Vernetzung durch Tangentiallinien (z.B. Kriens – Emmenbrücke)
- Optimierung des Bussystems (Linienführungen)
- Umsteigepunkte Bus am Rand des Agglomerationszentrums Luzern
- Buspriorisierungen auf Kantons- und Gemeindestrassen (Busspuren und Lichtsignalsteuerungen)

### MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

- Gesamtsystem Bypass Luzern
- Spange Nord (Flühmühle – Anschluss Lochhof – Schlossberg)
- Spange Süd mit Anschluss Grosshof
- Abschnitt Obergrundstrasse – Bundesstrasse Luzern
- Umfahrung Emmen (Seetalstrasse)
- Südumfahrung Küssnacht

### LANGSAMVERKEHR

- Optimierung der bestehenden Netzelemente und neue Netzelemente

### WEITERE MOBILITÄTSMASSNAHMEN

- Bike+Ride-Anlagen
- Mobilitätsmanagement (z. B. Beratung von Unternehmungen)
- Zonenplan Tarifverbund Passepartout
- Überkommunal koordiniertes Parkplatzreglement inkl. Bewirtschaftung

## AGGLOMERATIONSPROGRAMM LUZERN

### 2. GENERATION

### KOSTEN UND FINANZIERUNG

Die beiden Schlüsselmassnahmen Tiefbahnhof mit Durchmesserlinie (2.4 Mia. CHF) und Gesamtsystem Bypass (1.7 Mia. CHF) sollen über die beiden Bundesprogramme Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur FABI und Engpassbeseitigung Nationalstrassen finanziert und so rasch als möglich realisiert werden. Die finanzielle Verantwortung dafür liegt beim Bund. Für den Tiefbahnhof wird dabei eine substantielle Mitfinanzierung des Kantons Luzern und weiterer Interessierter erwartet.

Die Kosten für alle weiteren Massnahmen betragen  
- rund 165 Mio. CHF mit Realisierungsbeginn 2015 bis 2018  
- rund 675 Mio. CHF mit Realisierungsbeginn 2019 bis 2022  
- rund 835 Mio. CHF ab 2023,  
insgesamt somit rund 1'675 Mio CHF für einen Zeithorizont bis ca. 2030.

Nach Verkehrsarten aufgeschlüsselt:

- rund 35 Mio. CHF für Gesamtverkehrsmassnahmen
- rund 800 Mio. CHF für öV-Massnahmen (Schiene und Bussystem)
- rund 710 Mio. CHF für MIV-Massnahmen
- rund 120 Mio. CHF für Langsamverkehrsmassnahmen
- rund 10 Mio. CHF für weitere Mobilitätsmassnahmen.

Die vom Bund unterstützten Massnahmen 2015 bis 2018 finanziert dieser mit rund 35 Prozent aus dem Bundesprogramm Agglomerationsverkehr mit. Die restlichen Kosten fallen beim Kanton und / oder den Gemeinden an und müssen regelmässig budgetiert werden.

Aus heutiger Sicht soll somit der Bund über seine drei verschiedenen Programme rund 67 Prozent aller Kosten, der Kanton rund 20 Prozent und die Gemeinden rund 13 Prozent tragen.

KANTON LUZERN  
BUND GEMEINDEN

RAWI  
Dienststelle  
Raum und Wirtschaft  
Telefon 041 228 51 83  
rawi@lu.ch  
www.rawi.lu.ch

VIF  
Dienststelle  
Verkehr und Infrastruktur  
Telefon 041 318 12 12  
vif@lu.ch  
www.vif.lu.ch

LUZERNPLUS  
Gemeindeverband/  
Reg. Entwicklungsträger  
Telefon 041 444 02 72  
info@luzernplus.ch  
www.luzernplus.ch

VVL  
Verkehrsverbund Luzern  
Telefon 041 228 47 20  
info@vvl.ch  
www.vvl.ch

www.aggloprogramm.lu.ch

### DIE NÄCHSTEN SCHRITTE

Das vorliegende Agglomerationsprogramm wurde vom Regierungsrat am 5. Juni 2012 beschlossen und anschliessend den Bundesbehörden zur Beurteilung eingereicht. Es wird von diesen im Jahr 2013 beurteilt. Anschliessend wird das Bundesparlament 2014 einen Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr über alle 40 Agglomerationsprogramme in der Schweiz fällen. In diesem Beschluss werden für jede Agglomeration die vom Bund finanziell unterstützten Massnahmen definiert.

Das vorliegende Agglomerationsprogramm wird zudem bis 2014 bzw. 2015 im kantonalen Richtplan behördenverbindlich für alle Staatsebenen verankert. Dies bildet die Voraussetzung, dass anschliessend zwischen Kanton und Bund eine Leistungsvereinbarung über das ganze Agglomerationsprogramm und gestützt darauf Projektvereinbarungen für jede einzelne Massnahme abgeschlossen werden können. Die Massnahmen müssen dabei als Projekte bewilligt und die kantonalen und/oder kommunalen Kredite gesprochen sein, damit der Bund seine Mitfinanzierung leistet. Zudem müssen Kanton und Gemeinden gegenüber dem Bund belegen, dass sie alle Massnahmen, die in der Leistungsvereinbarung enthalten sind, rechtzeitig umsetzen. Zu diesem Zweck wird von den beteiligten Stellen ein Planungs- und Umsetzungscontrolling geführt, aufgrund dessen alle Massnahmen und Projekte zeitgerecht vorangetrieben werden.

## AGGLOMERATIONSPROGRAMM LUZERN

### 2. GENERATION

# Die gemeinsame Entwicklung des Lebensraumes Luzern bis ins Jahr 2030

KANTON LUZERN, LUZERN PLUS, VERKEHRSVERBUND LUZERN

# AGGLOMERATIONSSTRATEGIE 2030



Die Agglomeration Luzern wird bezüglich Bevölkerung, Bildung, Kultur, Arbeitsplätzen, Freizeit und Verkehr bis ins Jahr 2030 weiter wachsen. Der bis dann prognostizierte Mehrverkehr im öffentlichen Verkehr (ÖV) beträgt rund plus 40 Prozent, der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird ebenfalls zunehmen und entsprechend kommt der koordinierten Verkehrs- und Siedlungsentwicklung eine zentrale Bedeutung zu. Die Bevölkerung gewinnt an Lebensqualität und die Wirtschaft kann wachsen, wenn deren Erreichbarkeit verbessert sowie die Siedlung (graue Flächen) nach innen verdichtet und weiter entwickelt wird. Deshalb werden die vier Zentren Luzern, Luzern Nord, Luzern Süd und Luzern Ost (violett) zu Kristallisationsorten mit vielfältigen Nutzungen, grosser Dichte und einer hohen Aufenthaltsqualität geformt. Das Siedlungswachstum nach aussen wird begrenzt (rosa Linien). Die natürliche Landschaft und die Umwelt mit ihrer grossen Qualität werden geschont. Von der Weiterentwicklung des Agglomerationsraumes, der als wirtschaftlicher Motor für den ganzen Kanton wirkt, profitieren alle. Die beiden national bedeutenden Projekte Tiefbahnhof und das Gesamtsystem Bypass sind für ein weiterhin funktionierendes Verkehrssystem der Zentralschweiz unverzichtbar. Ihnen kommt eine tragende Rolle zu.

## TIEFBAHNHOF LUZERN

Hohe Dringlichkeit haben die Realisierung der wichtigen Schieneninfrastrukturergänzung im Bahnknoten Luzern und besonders der Tiefbahnhof Luzern mit seiner Durchmesserlinie (hellgrau). Von hier können in der Zukunft zusätzliche und direkte Fernverkehrsverbindungen nach Zürich/Flughafen und Bern/Basel sowie dicht geführte S-Bahn-Verbindungen von und zu den Zentren Nord, Ost und Süd geführt werden. Zusammen mit den weiteren Achsen (weiss) und neuen Durchmesserverbindungen kann die Bahn einen Hauptanteil des künftigen Mehrverkehrs übernehmen. Nur mit dem rasch realisierten, national bedeutsamen Schieneninfrastrukturausbau und der Optimierung und Neuausrichtung des Bussystems kann erreicht werden, dass alle Siedlungsgebiete mit raschen ÖV-Ketten (Bahn/Bus) erschlossen sind und die zunehmende Mobilität stabil bewältigt werden kann.

Der Mehrverkehr der Zukunft soll bevorzugt mit dem ÖV und dem Langsamverkehr (LV) abgedeckt werden. Dem MIV muss dabei der für die notwendige Mobilität erforderliche Raum zur Verfügung gestellt werden. Insbesondere im Agglomerationszentrum Luzern erhöht sich der Bedarf für eine optimale Abstimmung des Gesamtverkehrs. Beim ÖV können auf der bestehenden Strasseninfrastruktur (dunkelgrau) mit einem optimierten Bussystem und ganz besonders mit einer Ausrichtung der Buslinien (orange) auf die S-Bahn und die auszubauenden ÖV-Knoten in den Zentren Nord, Ost und Süd Kapazitätserhöhungen erreicht werden. Diese reichen aber nicht, um den erwarteten Mehrverkehr abzudecken.

## GESAMTSYSTEM BYPASS UND CITYRING

Für den MIV reichen die Kapazitäten auf dem Nationalstrassennetz (gelb) und dem Hauptstrassennetz (dunkelgrau) nicht mehr aus, um die künftige Mobilität sicher zu stellen. Mit grosser Dringlichkeit ist deshalb die auch national bedeutsame Infrastrukturerergänzung am Nationalstrassennetz, das Gesamtsystem Bypass (gelb), zu realisieren. So kann langfristig die Funktionstüchtigkeit für den Transit und den regionalen Verkehr gesichert werden. Diese wichtige Infrastrukturerergänzung schafft die Voraussetzung, dass - zusammen mit den Spangen im Norden und Süden des Agglomerationszentrums Luzern - ein Cityring (hellgelb) geschaffen werden kann, der Stausituationen verhindert und insbesondere das Agglomerationszentrum Luzern entlastet, damit hier die Busse bevorzugt zirkulieren können.

Der LV kann einen gewissen Anteil des erwarteten Mehrverkehrs übernehmen. Das Velo-Netz wird deshalb ausgebaut und optimiert. Ergänzende und verfeinernde Elemente der Gesamtstrategie stützen die beiden übergeordneten Projekte, damit auch die gleichberechtigte Weiterentwicklung des ÖV, des LV und des MIV optimiert und fortgesetzt werden kann.

Die Landschaft bleibt weitgehend frei, sie wird geschont aber auch vielfältig genutzt. Die Flüsse und Seeufer sind räumlich differenziert zu schützen und zu nutzen.



Der Kanton und die Agglomeration Luzern orientieren sich strategisch am METROPOLITANRAUM ZÜRICH und nehmen aktiv an dessen Entwicklung teil. Innerhalb dieses Raumes wahren sie ihre Eigenständigkeit und bauen ihre Konkurrenzfähigkeit sowie die eigenen Stärken aus.

