

AGGLOMERATIONSPROGRAMM LUZERN
3. GENERATION



MEDIENKONFERENZ 16. DEZEMBER 2016

ROBERT KÜNG,
VORSTEHER BAU-, UMWELT- UND WIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
MIKE SIEGRIST,
ABTEILUNGSLEITER RAUMENTWICKLUNG, KANTONSPLANER
PIUS ZÄNGERLE,
PRÄSIDENT LUZERN PLUS

LUZERN



Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

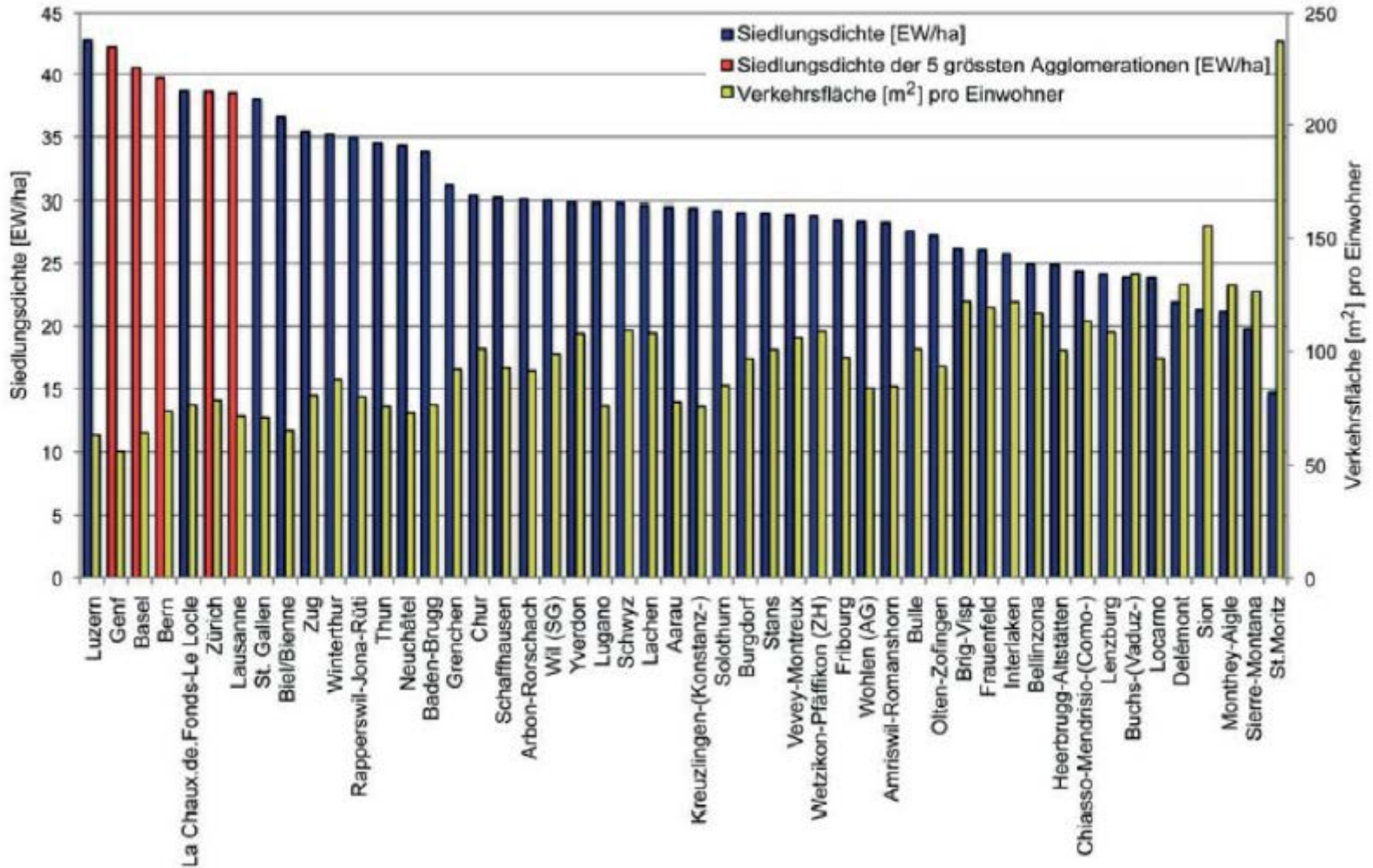
LuzernPlus
LUZERN 
TACEBME
NETZWERK REGIONALE ENTWICKLUNG

Verkehrsverbund
Luzern



- **Bevölkerungswachstum bis 2035:**
 - Von heute rund 200'000 hin zu 240'000 (ca +20%)
Einwohner/innen in Kern- und Agglomerationsgemeinden
 - zunehmender Anteil Senioren von rund 17% auf rund 26%
- **Beschäftigtenwachstum:**
 - analog Bevölkerungswachstum (Annahme)
- **Rechtskräftige Bauzonen (Stand Ende 2015):**
 - Kern- und Agglomerationsgemeinden weisen ein Potenzial von ca. 40'000 Einwohner/innen auf
- **Wachstum ÖV bis 2030:**
 - durchschnittliches Wachstum um rund 40% auf allen Linien
 - überdurchschnittliches Wachstum v. a. in Luzern Nord, Ost, Süd
- **Wachstum MIV bis 2030:**
 - Zunahme MIV um rund 20%
 - überdurchschnittliche Zunahme auf Autobahnen

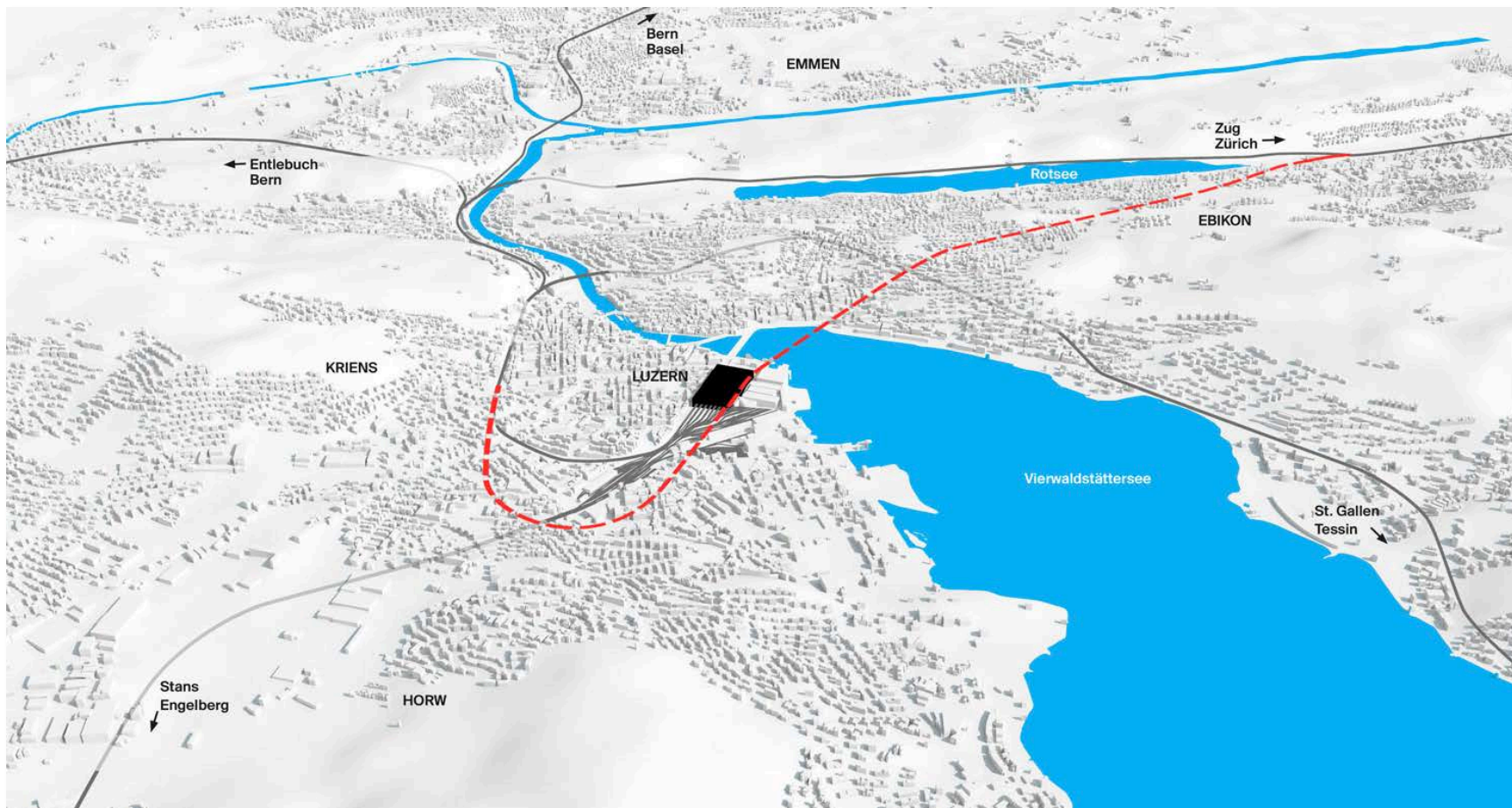
Vergleich zu anderen Agglomerationen



Agglomeration LU weist die grösste Siedlungsdichte und die zweitgeringste Verkehrsfläche pro Einwohner auf (ASTRA 2011, Arealstatistikdaten);

> **Grosser Handlungsbedarf insbesondere im Verkehrsbereich**

Durchgangsbahnhof



- Schlüsselement der schweizerischen Schienenmobilität
- setzt raumplanerische und wirtschaftliche Impulse
- gehört in den AS 2030/35

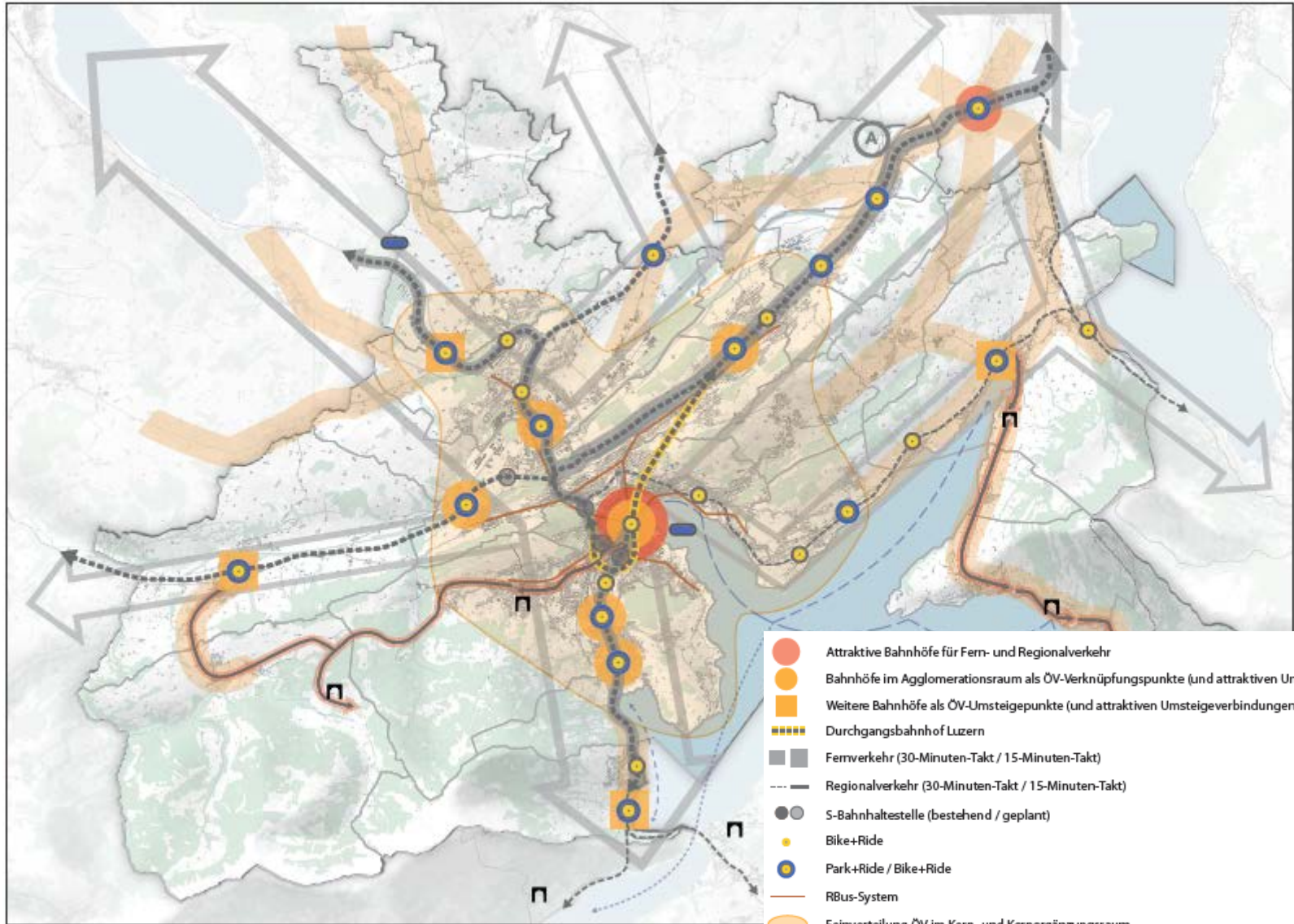


Gesamtsystem Bypass Luzern

- Schlüsselement zur Entlastung des Zentrums
- Bundesrat hat generelles Projekt am 23.11.2016 genehmigt

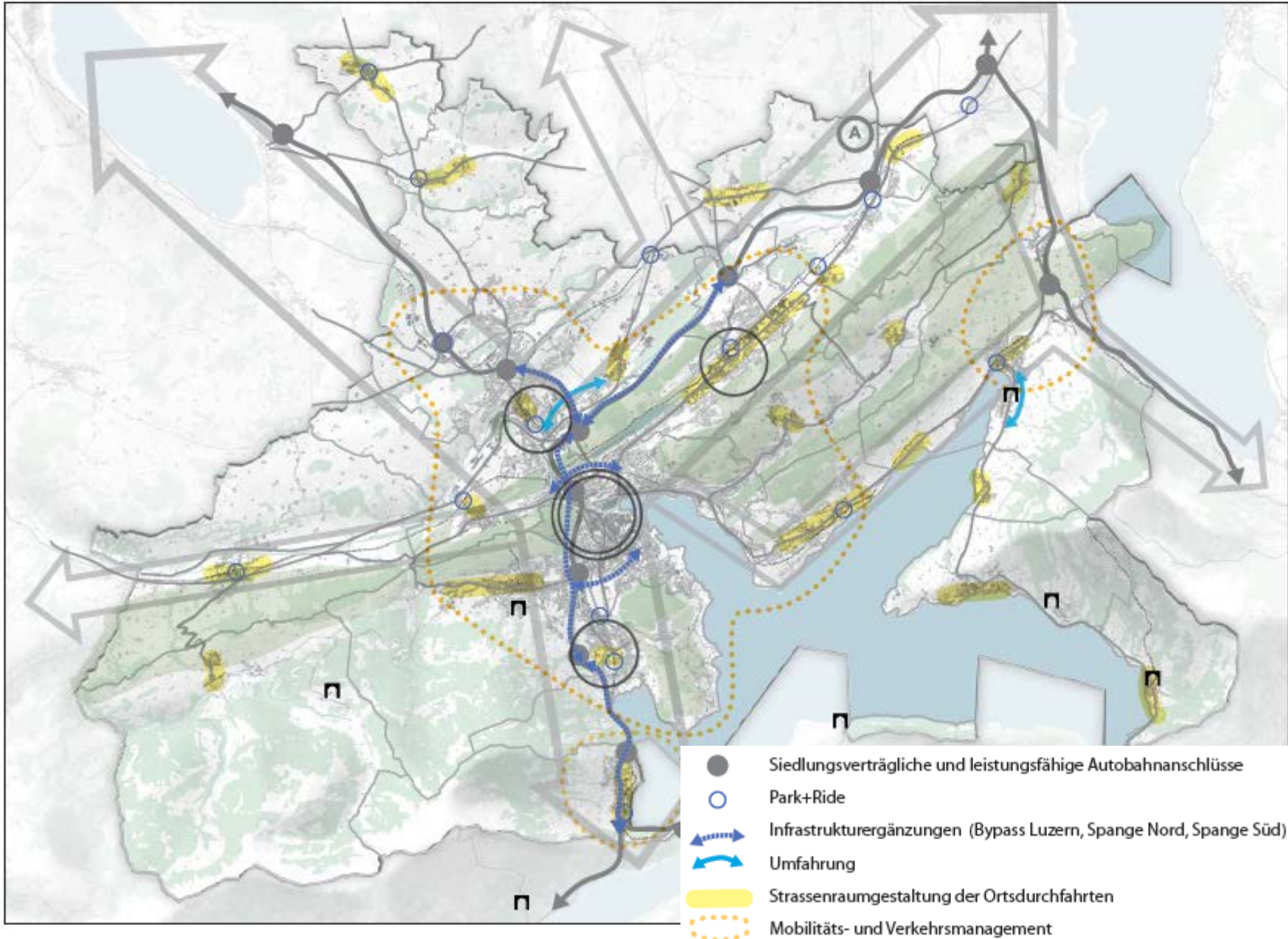


Teilstrategie ÖV 2030+

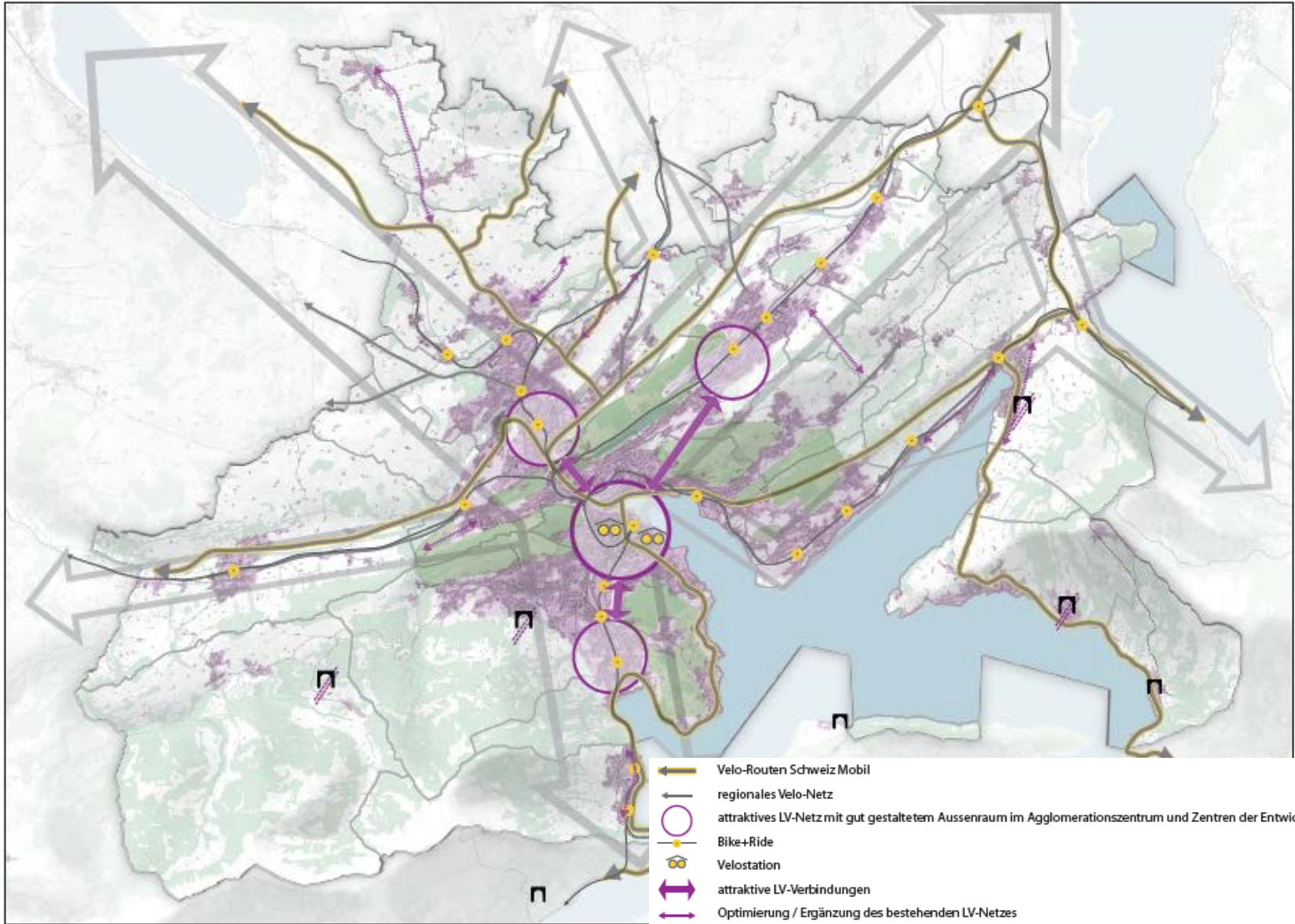


- Attraktive Bahnhöfe für Fern- und Regionalverkehr
- Bahnhöfe im Agglomerationsraum als ÖV-Verknüpfungspunkte (und attraktiven Umsteigeverbindungen)
- Weitere Bahnhöfe als ÖV-Umsteigeepunkte (und attraktiven Umsteigeverbindungen)
- Durchgangsbahnhof Luzern
- Fernverkehr (30-Minuten-Takt / 15-Minuten-Takt)
- - - Regionalverkehr (30-Minuten-Takt / 15-Minuten-Takt)
- S-Bahnhaltestelle (bestehend / geplant)
- Bike+Ride
- Park+Ride / Bike+Ride
- RBus-System
- Feinverteilung ÖV im Kern- und Kernergänzungsraum
- Feinverteilung Bus
- ▭ Fembus (bestehende Standorte / neue Standorte werden geprüft)
- n touristische Eingangstore
- Erschließung der touristischen Eingangstore mit dem ÖV/LV

Teilstrategie MIV 2030+



Teilstrategie LV 2030+



- Velo-Routen Schweiz Mobil
- regionales Velo-Netz
- attraktives LV-Netz mit gut gestaltetem Aussenraum im Agglomerationszentrum und Zentren der Entwicklungsräume
- Bike+Ride
- Velostation
- attraktive LV-Verbindungen
- Optimierung / Ergänzung des bestehenden LV-Netzes
- fahradfreundlich, hindernisfrei zu Fuss
- Innere Landschaft und Zugänge LV
- Eingangstore mit attraktivem LV-Zugang

Gesamtstrategie 2030+ + Massnahmen (Listen)



KANTON LUZERN
LUZERN PLUS
LUZERN
VERKEHRSVERBUND LUZERN

Gesamtsystem Bypass (R) 1.58 Mia Fr.

Spange Nord (C) 200 Mio Fr.

Spange Süd (C) 230 Mio Fr.

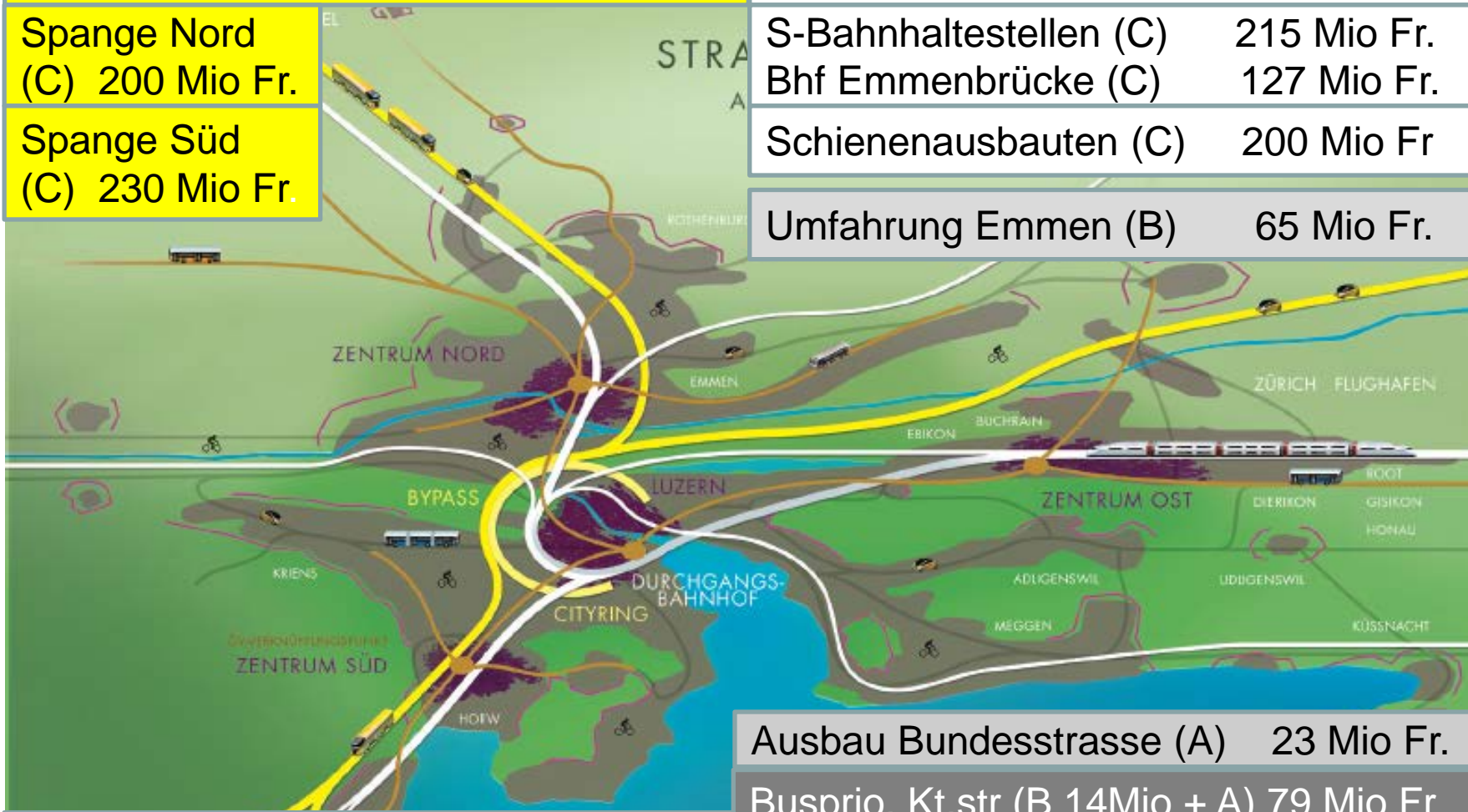
Durchgangsbahnhof (R) 2.23 Mia Fr.

S-Bahnhaltestellen (C) 215 Mio Fr.

Bhf Emmenbrücke (C) 127 Mio Fr.

Schienenausbauten (C) 200 Mio Fr.

Umfahrung Emmen (B) 65 Mio Fr.



Netzoptim. LV Kt.Str. (A) 19 Mio Fr.

Landschaftsentwicklungskonzepte (D)

Zersiedlungsstopp, Innenentwicklung, Zentrenbildung, Schlüsselareale (D)

Ausbau Bundesstrasse (A) 23 Mio Fr.

Busprio. Kt.str (B 14Mio + A) 79 Mio Fr.

**Verknüpfung Bahn-Bus (A)
R'burg S, Mattenhof, Littau 40 Mio Fr.**

Unfallschwerpunkte, FGS (A) 12 Mio Fr.

Behind.ger. Bushalte (A) 25 Mio Fr.



Übersicht A-, B- und C-Liste

	A-Liste 2019 - 2022	B-Liste 2023 - 2026	C-Liste ab 2027
GV	81 Mio. Fr.	0.3 Mio. Fr.	20 Mio. Fr.
ÖV	145 Mio. Fr.	29 Mio. Fr.	0 Mio. Fr.
MIV	63 Mio. Fr.	65 Mio. Fr.	591 Mio. Fr.
LV	69 Mio. Fr.	37 Mio. Fr.	1 Mio. Fr.
Total (gerundet)	359 Mio. Fr.	131 Mio. Fr.	612 Mio. Fr.

Kostenteiler A-Liste:

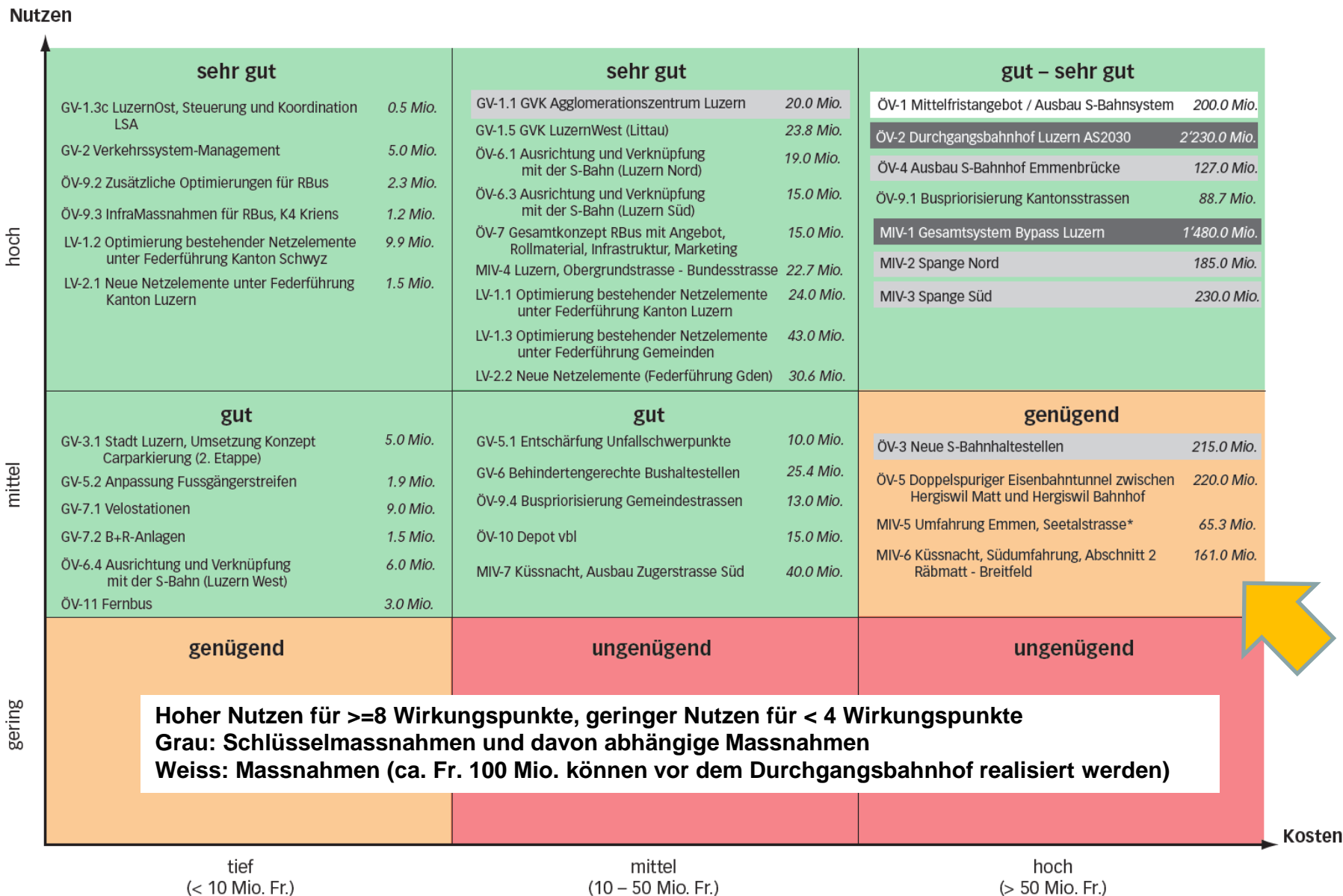
- Kanton Luzern 224 Mio. Fr. (gemäss Bauprogramm, eingestellt)
- Kanton Schwyz 48 Mio. Fr.
- Gemeinden 87 Mio. Fr.

⇒ Von diesen Anteilen kann der Bundesanteil abgezogen werden, wenn der Bund das AP LU 3G positiv beurteilt und die NAF-Finanzierung zustande kommt.

Kosten-Nutzen der Infrastrukturmassnahmen



KANTON LUZERN
LUZERN PLUS
LUZERN
VERKEHRSVERBUND LUZERN



Gesamtwirkung



Gemäss eigener Beurteilung: **Bedeutende Gesamtwirkung**

WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessert

- wesentliche Verbesserungen im ÖV (z.B. Buspriorisierung)
- wesentliche Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehr (Netzausbau)
- Verbesserung Intermodalität (z. B. Umsteigepunkte, B+Ride)

WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

- Verringerung der Zersiedlung
- Konzentration Einwohner / Arbeitsplätze

WK 3 Verkehrssicherheit erhöht

- massgeblich erhöht (Unfallschwerpunkte, Fussgängerstreifen, Behindertengerechte Bushaltestellen)

WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert.

- Reduktion Lärm- und Luftbelastung durch Fokussierung ÖV und LV
- Kaum weiterer Flächenverbrauch

Bund erstellt eigene Wirksamkeitsbeurteilung!

AP LU 1. und 2. Generation



- **AP LU 1G:** A-Liste (Baubeginn 2011–2014) enthielt Verkehrsinfrastrukturmassnahmen mit Kosten von ca. 200 Mio. Fr. fast ausschliesslich z.L. Kanton Luzern
 - > Bund unterstützte Massnahmen im Umfang 130 Mio. Fr. mit Beitragssatz von 35% \Rightarrow rund 45 Mio. Fr.
- **AP LU 2G:** A-Liste (Baubeginn 2015 – 2018) enthielt Verkehrsinfrastrukturmassnahmen mit Kosten von ca. 165 Mio. Fr., davon ca. 137 Mio. Fr. z.L. Kanton Luzern
 - > Bund unterstützte Massnahmen im Umfang von 92 Mio. Fr. mit Beitragssatz von 35% \Rightarrow rund 32 Mio. Fr.

Fazit



- Der Bund beurteilt die Wirkung anhand der A- und B-Liste des AP LU 3G und berücksichtigt auch den Umsetzungsstand des AP LU 1G und AP LU 2G
 - Luzern weist einen guten Umsetzungsstand der ersten beiden Generationen auf (6. Stelle von über 30 Agglomerationen)
 - Eine umfangreiche A-Liste im AP LU 3G ist zur Lösung der Verkehrsprobleme notwendig
 - Mit dem AP LU 3G wird aus Sicht Kanton Luzern eine bedeutende Gesamtwirkung erreicht
- ⇒ erwarteter Bundesanteil 35% (ev. 40%)??



Weiteres Vorgehen AP LU 3G

- 25.11.2016 zustimmende Kenntnisnahme der Delegiertenversammlung von LuzernPlus
- 29.11.2016 Zustimmung der RR Nidwalden und Schwyz
- 06.12.2016 Einreichung der Absichtserklärungen der Gemeinden
- 06.12.2016 Beschluss RR Luzern zur Einreichung an Bund
- 16.12.2016 online-Aufschaltung des Agglomerationsprogramms
- 19.12.2016 Einreichung beim ARE
- Febr. 2017 Eidgenössische Abstimmung zum NAF
- Ab 2017 mehrstufiger Beurteilungsprozess Bund
- 2019 Verankerung im Kantonalen Richtplan / Abschluss Leistungsvereinbarung mit UVEK

LuzernPlus: Interessenvertretung für 25 Gemeinden



Mit der Raumplanung und Mobilitätskonzepten optimiert LuzernPlus das Zusammenleben über die Gemeindegrenzen hinaus



Perimeter AP LU 3G: 16 Gemeinden



Gemeinden wirken via LuzernPlus mit



- Rahmenbedingungen kennen, Bedürfnisse bei Kanton und Bund einbringen
- DV LuzernPlus vom 25.11.2016:
Einstimmige Kenntnisnahme vom Agglomerationsprogramm
- Absichtserklärungen aller Gemeinden für die Umsetzung der Massnahmen mit kommunalem Lead



Gesamtverkehr – kooperative Lösungen



- Vorbildliche Lösungen mit konstruktiver Abstimmung von Siedlung und Verkehr als Vorlage
 - Seetalplatz / LuzernNord
 - GVK Agglozentrum Luzern
- Gesamtverkehrskonzepte (GVK) → Erarbeitung GVK für die Zentren Luzern Nord, Ost und Süd → **neu**
 - Monitoringkonzept für die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung
 - Steuerung und Koordination der LSA

→ Infrastrukturmassnahmen den jeweiligen Verkehrsträgern zugeteilt (z.B. ÖV-Bevorzugungen)



Gesamtverkehr – kooperative Lösungen



- Verkehrskonzept (Car)Tourismus Stadt Luzern inkl. Option Parkhaus Musegg und stadträumliche Aufwertung Innenstadt
- Mobilitätsmanagement
- Kombinierte Mobilität: Velostationen Stadt Luzern und Ausbau B+R-Anlagen an S-Bahnhaltestellen → **neu**

Raumplanerische Umsetzung in Gemeinden

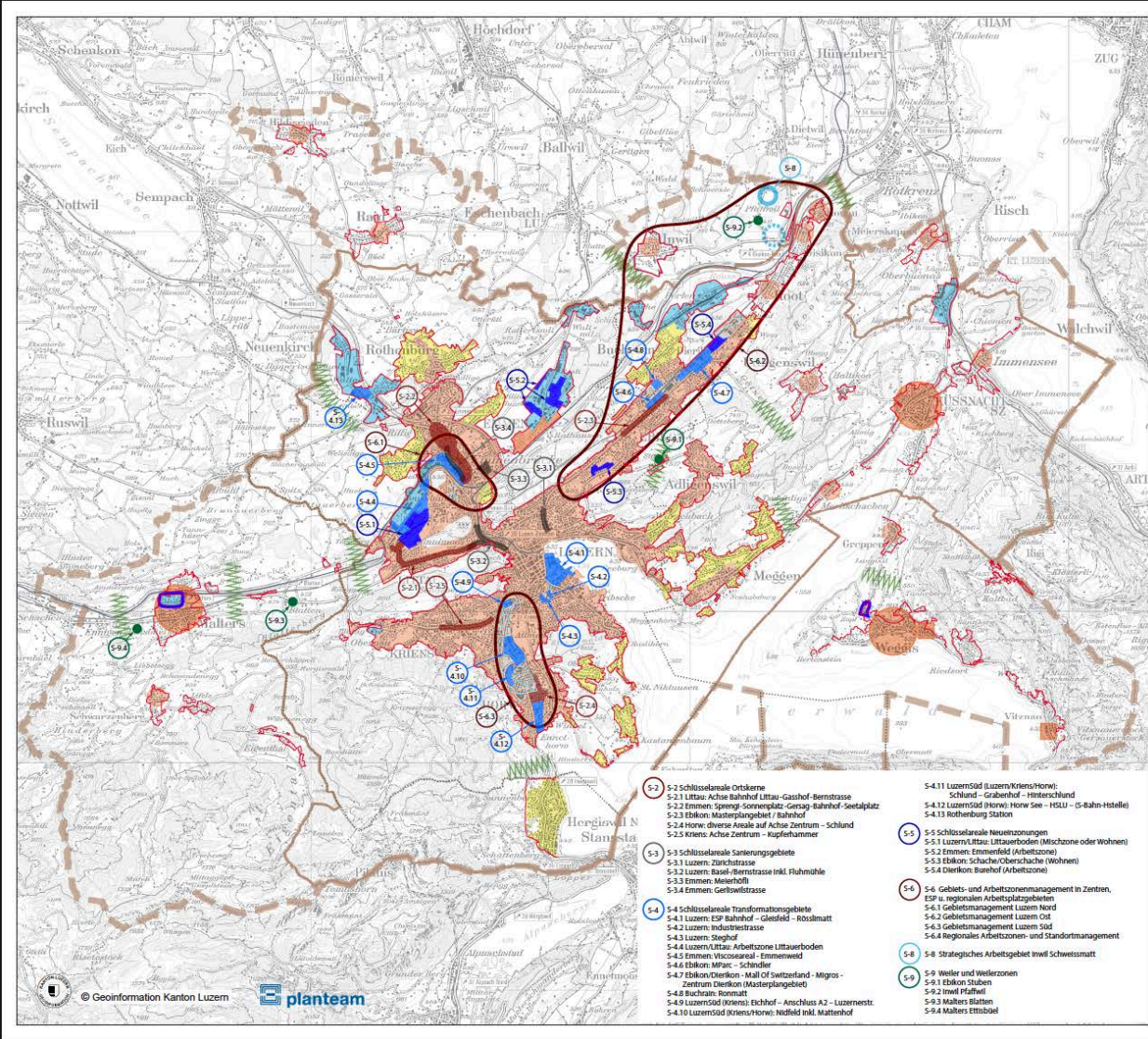



→ Fokus auf Siedlungsentwicklung nach innen

- **Kommunale Aufgaben** – Umsetzung im Rahmen der übergeordneten Planungsgrundlagen (AP LU konkretisiert kantonalen Richtplan)
- **Schlüsselareale**
 - Ortskerne
 - Sanierungsgebiete
 - Transformationsgebiete (LuzernSüd, LuzernNord, LuzernOst)
- **Gebiets- und Arbeitszonenmanagement** in Zentren, Entwicklungsschwerpunkten und regionalen Arbeitsplatzgebieten



Siedlung – Potentiale nützen





KANTON LUZERN
 Kantonales Hochschulpromotoren
Raum und Wirtschaft (rawi)

Agglomerationsprogramm Luzern

3. Generation Anhang VI: Karte Nr. I

Massnahmen Siedlung



- S-1 Kommunale Aufgaben gemäss übergeordneter Planungsgrundlagen (nicht dargestellt)
- S-2 Schlüsselareale Ortskerne
- S-3 Schlüsselareale Sanierungsgebiete
- S-4 Schlüsselareale Transformationsgebiete
- S-5 Schlüsselareale Neueinzonungen
- S-6 Gebiets- und Arbeitszonenmanagement in Zentren, Entwicklungsschwerpunkten und regionalen Arbeitsplatzgebieten
- S-6 Regionales Arbeitszonen- und Standortmanagement
- ⊕ S-6 Option Regionales Arbeitsgebiet Inwil
- ⊕ S-7 Verkehrsintensive und -relevante Einrichtungen (nicht dargestellt)
- ⊕ S-8 Strategisches Arbeitsgebiet Inwil Schweismatt
- S-9 Weiler und Weilerzonen

Perimeter und orientierende Planinhalte

- Agglomerationsraum LuzernPlus
- (statistischer) Agglomerationsperimeter
- Kerngemeinden der Agglomeration
- Kernraum
- Kernergänzungsraum
- Schwerpunktgebiete für Arbeitsnutzungen
- Umnutzung reiner Arbeitsgebiete (Transformation)
- Siedlungsbegrenzungslinie
- Siedlungszäsur
- Stützpunktgemeinden mit vielfältigem Angebot
- Siedlungsschwerpunkte Wohnen
- Wohngemeinden mit touristischem Schwerpunkt

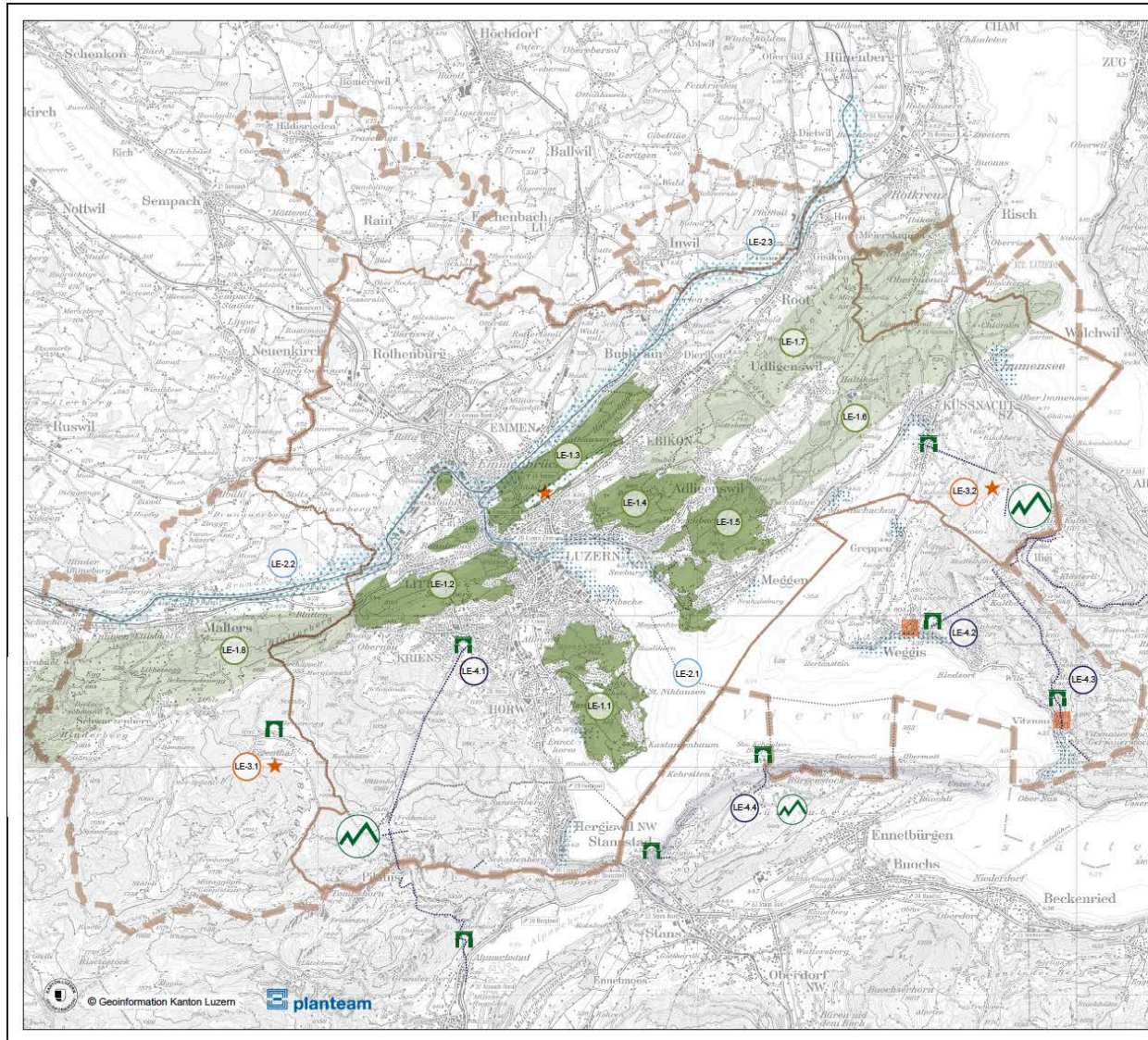
Datum: 24.10.2016

Massstab: 1:100'000

- S-2 Schlüsselareale Ortskerne
 - S-2.1 Littau: Achse Bahnhof Littau-Gashof-Bernstrasse
 - S-2.2 Emmen: Spreng-Soenenplatz-Caspar-Bahnhof-Soenenplatz
 - S-2.3 Ebikon: Mastenplangebiet / Bahnhof
 - S-2.4 Horw: diverse Areale auf Achse Zentrum – Schindl
 - S-2.5 Kriens: Achse Zentrum – Nagelfarmer
- S-3 Schlüsselareale Sanierungsgebiete
 - S-3.1 Luzern: Zürichstrasse
 - S-3.2 Luzern: Basal-Bernstrasse inkl. Fluhmühle
 - S-3.3 Emmen: Mäckerhof
 - S-3.4 Emmen: Gerberstrasse
- S-4 Schlüsselareale Transformationsgebiete
 - S-4.1 Luzern: ESP Bahnhof – Gleisfeld – Rossmatt
 - S-4.2 Luzern: Industriestrasse
 - S-4.3 Luzern: Sieghof
 - S-4.4 Luzern/Littau: Arbeitszone Littauerboden
 - S-4.5 Emmen: Vicosogopal – Emmenweid
 - S-4.6 Ebikon: MPac – Schindler
 - S-4.7 Ebikon/Oberikon – Mall Of Switzerland – Migros – Zentrum Oberikon (Mastenplangebiet)
 - S-4.8 Buchrain: Rommatt
 - S-4.9 LuzernSüd/Horw: Eichelhof – Anschluss A2 – Luzernstr.
 - S-4.10 LuzernSüd/Horw: Noldfeld inkl. Mattenhof
- ⊕ S-5 Schlüsselareale Neueinzonungen
 - S-5.1 Luzern/Littau: Littauerboden (Mischzone oder Wohnen)
 - S-5.2 Emmen: Emmenweid (Arbeitszone)
 - S-5.3 Ebikon: Schache/Oberschache (Wohnen)
 - S-5.4 Dielen: Burohof (Arbeitszone)
- ⊕ S-6 Regionales Arbeitszonen- und Standortmanagement
 - S-6.1 LuzernSüd (Luzern/Kriens/Horw): Schindl – Grabenfeld – Hirtenschindl
 - S-6.2 LuzernSüd (Horw): Horw See – HSL – (S-Bahn-Station)
 - S-6.3 Rotherburg Station
- ⊕ S-6 Option Regionales Arbeitsgebiet Inwil
 - S-6.1 Luzern/Littau: Littauerboden (Mischzone oder Wohnen)
 - S-6.2 Gebietsmanagement Luzern Ost
 - S-6.3 Gebietsmanagement Luzern Süd
 - S-6.4 Regionales Arbeitszonen- und Standortmanagement
- ⊕ S-8 Strategisches Arbeitsgebiet Inwil Schweismatt
- S-9 Weiler und Weilerzonen
 - S-9.1 Ebikon Stuben
 - S-9.2 Inwil Pfäfers
 - S-9.3 Malters Hütten
 - S-9.4 Malters Etschbühl

Landschaft – Potentiale schützen



KANTON LUZERN
 Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektion
Raum und Wirtschaft (rawi)

Agglomerationsprogramm Luzern
 3. Generation Anhang VI: Karte Nr. II

Massnahmen Landschaft

- **LE-1 Landschaftsentwicklungskonzepte**
 LE-1.1 Horner Halbinsel
 LE-1.2 Sonnenberg-Gütloch
 LE-1.3 Reuss - Seelä - Rotsee - Hunzrücken
 LE-1.4 Dietschberg
 LE-1.5 Meggerwald, westlicher Teil
 LE-1.6 Meggerwald, östlicher Teil - Chiemen
 LE-1.7 Dotterberg - Rootenberg
 LE-1.8 Blattenberg
- **LE-2 Schutz- und Nutzungskonzepte Seeufer und Flussräume**
 LE-2.1 Vierwaldstättersee
 LE-2.2 Kleine Emme
 LE-2.3 Reuss
- **LE-3 Freizeiträume regionaler Bedeutung**
 LE-3.1 Eigenthal
 LE-3.2 Seebodentalp
- **LE-4 Zugänglichkeit Tourismusschwerpunkte von nationaler Bedeutung optimieren**
 LE-4.1 Kienis-Plattalbahn
 LE-4.2 Weggis Luftseilbahn Rigi Katbad
 LE-4.3 Witznau Rigibahn
 LE-4.4 Bürgerstock

Perimeter und orientierende Planinhalte

- Agglomerationsraum LuzernPlus
- (statistischer) Agglomerationsperimeter
- Kerngemeinden der Agglomeration
- Spezifische Räume der inneren Landschaft
- Spezifische Räume der äusseren Landschaft
- Flussraum Kleine Emme und Reuss
- Intensive Nutzungen am Ufer des Vierwaldstätter Sees
- ★ Spezifische Freizeiträume regionaler Bedeutung
- ⊕ Tourismus- und Freizeiträume von nationaler und internationaler Bedeutung
- ⊞ Eingangstore Tourismus
- ⋯ Touristische Transportanlagen
- Wohngemeinde mit touristischem Schwerpunkt

Datum: 24.10.2016
 Massstab: 1:100'000 0 1 2 3 km



Fazit

- AP LU ist ein Prozess zur Planung und Realisierung von raumwirksamen Massnahmen mit Erfolgsausweis (Vergangenheit) und Erfolgspotential (Zukunft)
- LuzernPlus setzt auf die Kooperation von Bund, Kanton, Region und Gemeinden
- LuzernPlus ist bereit, zusammen mit den Gemeinden die aufgezeigten Schritte zu machen - zählt aber auch auf den Bund, dass er die Region Luzern nicht im Abseits stehen lässt (Realisierung der 2 Grossprojekte – Versprechen halten)





Besten Dank für die Aufmerksamkeit!

