



**Kantonaler Richtplan 2009, teilrevidiert 2015,
angepasst 2019; Anpassung 2024 AP LU und AL 4G**

Richtplan-Text



17. November 2009, teilrevidiert am 26. Mai 2015, angepasst 2019; Anpassung im Sinn von §14 Absatz 4 des Planungs- und Baugesetzes vom 4. Juli 2023

Impressum

Gesamtprojektleitung

Dienststelle Raum und Wirtschaft (rawi)

Mike Siegrist, Kantonsplaner

Murbacherstrasse 21, 6002 Luzern

Tel 041 228 51 83

www.rawi.lu.ch

rawi@lu.ch

Externe Projektbegleitung und -bearbeitung

Ernst Basler + Partner AG

Mühlebachstrasse 11, 8032 Zürich

Mitarbeit in Steuerungsgremium, Projektleitung und Themengruppen

Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Dienststelle Verkehr und Infrastruktur

Dienststelle Umwelt und Energie

Dienststelle Landwirtschaft und Wald

Amt für Gemeinden

RET Region West

RET Idee Seetal

RET Sursee Mittelland

RET LuzernPlus

Verkehrsverbund Luzern

Wirtschaftsförderung Luzern

Gebäudeversicherung Luzern

Verband Luzerner Gemeinden

Institut für Betriebs- und Regionalökonomie, Hochschule Luzern

ecoptima ag

Wanner + Partner AG

Hanser + Partner AG

Hintermann & Weber AG

Planteam S AG

ILU AG

Layout/Gestaltung

Ernst Basler + Partner AG; rawi

Druck

Drucksachen- u. Materialzentrale Kanton Luzern (Richtplantext); Kümmerly+Frey AG (Richtplankarte)

Copyright

rawi (Richtplantext); GIS Luzern (Richtplankarte)

Richtplanverfahren

Erlassen vom Regierungsrat des Kantons Luzern am 17. November 2009, teilrevidiert am

26. Mai 2015, angepasst am 2. Juli 2019; **Anpassung AP LU und AL 4G vom 4. Juli 2023**

Genehmigt vom Kantonsrat Luzern am 23. März 2010 bzw. am 14. September 2015

Genehmigt vom Bundesrat am 24. August 2011 bzw. am 22. Juni 2016 (mit Änderungen in den Kapiteln R6, S6, S7, L5 und in der Richtplankarte [technische Berichtigung Linienführung Schieneninfrastruktur]) bzw. am 8. Oktober 2019 (Anpassung in Kapitel R7)

R **Raumstrukturen**

R7 Abstimmung Siedlung und Verkehr, Agglomerationsprogramm

I. Richtungsweisende Festlegung

R7 Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist im ganzen Kantonsgebiet sicherzustellen. Im Agglomerationsraum Luzern werden mit dem Agglomerationsprogramm die Siedlungs- und die Verkehrsentwicklung unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Prosperität und der Umweltaspekte optimal und nachhaltig aufeinander abgestimmt.

II. Erläuterungen

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Im ganzen Kantonsgebiet ergibt sich ein Abstimmungsbedarf zwischen der Siedlungs- und der Verkehrsentwicklung sowie den Umweltbelastungen. Neben der bereits eingeleiteten Abstimmung im Raum Agglomeration Luzern über das Agglomerationsprogramm ist die Koordination von Siedlung und Verkehr auch in den Gemeinden des Raumes Luzern Landschaft sicherzustellen.

Agglomerationspolitik des Bundes

Der Bundesrat hat die Problematik in den schweizerischen Agglomerationen erkannt und in seinem Bericht zur Agglomerationspolitik vom Dezember 2001 als neues Instrument das Agglomerationsprogramm vorgeschlagen. Im August 2007 erliess das UVEK im Nachgang zu dem in der Zwischenzeit in Kraft getretenen Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen die Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme. In dieser Weisung verlangt der Bund insbesondere eine Priorisierung der Projekte, die zeitliche Terminierung und die Beurteilung der Wirkung. Gestützt darauf konnten beim Bund bis Ende 2007 Agglomerationsprogramme der ersten Generation zur Beurteilung eingereicht werden, welche die Massnahmenumsetzung 2011–2014 beinhalteten. Die Weisung wurde 2011 präzisiert; anschliessend konnten bis Ende Juni 2012 weiterentwickelte Agglomerationsprogramme der sogenannten zweiten Generation beim Bund eingereicht werden mit Massnahmenumsetzung zwischen 2015 und 2018. Im Februar 2015 wurde die Weisung wiederum aktualisiert, so dass anschliessend auf dieser Basis bis Ende 2016 weiterentwickelte Agglomerationsprogramme der sogenannten dritten Generation beim Bund eingereicht werden konnten mit Massnahmenumsetzung ab 2019 bis ~~ca.~~ 2025. **Am 20. Dezember 2017 wurde die «Verordnung des UVEK über Fristen und Beitragsberechnung für Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAVV)» sowie am 20. Dezember 2019 wurden die «Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV)» und die «Richtlinien zum Programm Agglomerationsverkehr (RPAV)» veröffentlicht. ~~(die genauen Fristen werden u.a. in der Verordnung des UVEK über «Fristen und Beitragsberechnung für Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr» noch definiert).~~ Die nächsten Generationen von Agglomerationsprogrammen (4. Generation und folgende) ~~sollen etwa~~ **werden in der Regel** diesem Vierjahresturnus folgen **(Massnahmenumsetzung 2024 bis 2028 für die vierte Generation, 2028 bis 2032 für die fünfte Generation etc)**. Das Agglomerationsprogramm ist eine eigenständige Planung. Es ist gleichzeitig aber auch ein Grundlagenbericht gemäss Artikel 6 RPG, dessen massgebende Elemente im kantonalen Richtplan behördenverbindlich gesichert werden.**

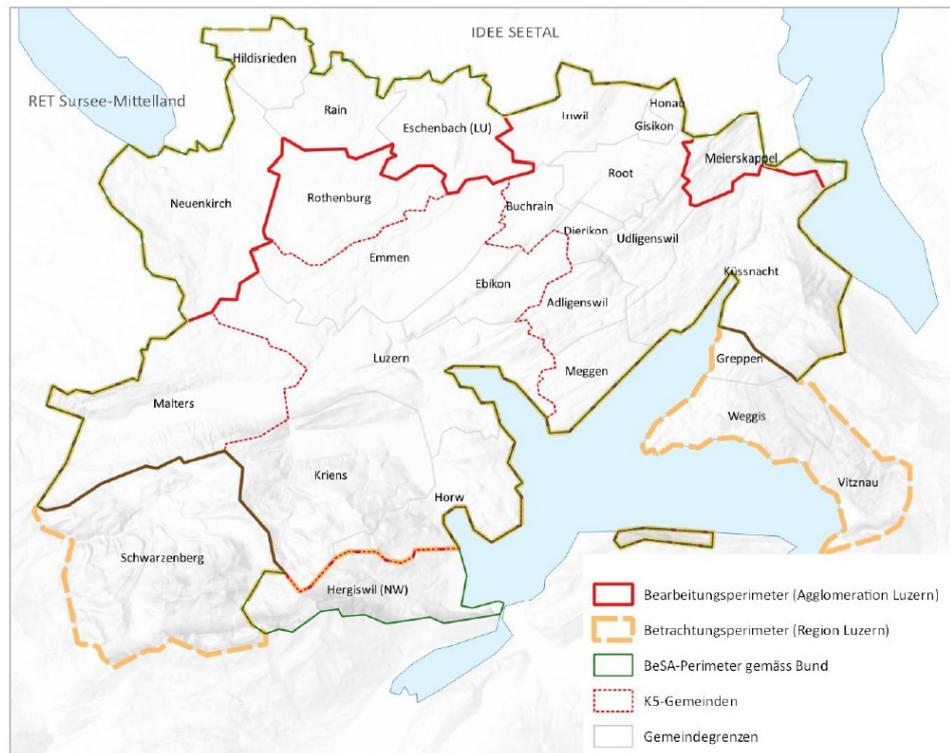
Abgrenzung des Agglomerationsprogramms Luzern

Der Perimeter des Agglomerationsprogramms Luzern für die 1. bis 3. Generation basiert auf der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV) inklusive Anhang und umfasst im Kanton Luzern die Gemeinden Adligenswil, Buchrain, Dierikon, Ebikon, Emmen, Gisikon, Honau, Horw, Kriens, Luzern, Meggen, Root, Rothenburg sowie Udligenswil. Ausserhalb des Kantons umfasst der Planungssperimeter die Gemeinden Hergiswil (NW) und Küssnacht am Rigi (SZ). Diese Gemeinden und

die betroffenen Nachbarkantone werden in den Planungsprozess mit einbezogen. Für die 4. Generation sind die Gemeinden **Malters** und **Inwil** neu im Bearbeitungsperimeter enthalten, hingegen die Gemeinde **Hergiswil** nicht mehr.

61

Abbildung 8:
 Perimeter Agglomerationsprogramm **Luzern**
 4G



*Agglomerations-
programm Luzern 1G*

Das Agglomerationsprogramm Luzern der ersten Generation (AP LU 1G) wurde ab 2003 erarbeitet und Ende 2007 dem Bund zur Beurteilung eingereicht. Aufgrund der Botschaft des Bundesrates vom 11. November 2009 zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr hat das Bundesparlament 2010 die vom Bund unterstützten Projekte (insb. die A-Massnahmen mit Realisierungsbeginn 2011–2014) abschliessend festgelegt. Basierend darauf und gestützt auf den vom Bundesrat am 24. August 2011 genehmigten, gesamtrevidierten kantonalen Richtplan wurde Ende August 2011 die Leistungsvereinbarung zwischen dem UVEK und dem Kanton Luzern zur gesamthaften Umsetzung des AP LU 1G unterzeichnet. Seither wurden für die Realisierung und Mitfinanzierung der einzelnen Massnahmen Finanzierungsvereinbarungen zwischen Bundesämtern und kantonalen Dienststellen unterzeichnet und verschiedene planerische und infrastrukturelle Projekte umgesetzt.

*Agglomerations-
programm Luzern 2G*

Das Agglomerationsprogramm Luzern der zweiten Generation (AP LU 2G) wurde ab 2009 erarbeitet und Mitte 2012 dem Bund zur Beurteilung eingereicht. Es stellt eine materielle Weiterentwicklung und Konkretisierung des AP LU 1G dar. Gestützt auf die Botschaft des Bundesrates vom 26. Februar 2014 zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr hat das Bundesparlament im Herbst 2014 die vom Bund unterstützten Projekte (insbesondere die neuen A-Massnahmen mit Realisierungsbeginn 2015–2018) abschliessend festgelegt. Nach der Verankerung des AP LU 2G im kantonalen Richtplan sowie dessen Genehmigung konnten am 18. Dezember 2015 wiederum eine Leistungsvereinbarung sowie anschliessend verschiedene Finanzierungsvereinbarungen unterzeichnet werden. Gestützt darauf werden seither die verschiedenen Massnahmen des AP LU 2G fortlaufend umgesetzt.

*Agglomerations-
programm Luzern 3G*

Das Agglomerationsprogramm Luzern der dritten Generation (AP LU 3G) wurde ab Ende 2014 erarbeitet, vom Regierungsrat am 6. Dezember 2016 beschlossen und Ende 2016 dem Bund zur Beurteilung eingereicht. Es stellt eine materielle Weiterentwicklung und Konkretisierung des AP LU 2G dar. ~~Gestützt auf den Bundesbeschluss vom 25. September 2019 über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr sind die vom Bund unterstützten Projekte (insbesondere die neuen A-Massnahmen mit Realisierungsbeginn 2019–2025) abschliessend festgelegt. Nach der Verankerung des AP LU 3G im kantonalen Richtplan sowie dessen Genehmigung konnten am 29. Oktober 2019 wiederum eine Leistungsvereinbarung sowie anschliessend verschiedene Finanzierungsvereinbarungen unterzeichnet werden. Gestützt darauf werden seither die verschiedenen Massnahmen des AP LU 3G fortlaufend umgesetzt. Die Bundesbehörden haben in ihrem Prüfbericht vom 14. September 2018 das AP LU 3G grundsätzlich positiv beurteilt. Gestützt auf die Botschaft des Bundesrates vom 14. September 2018 zum „Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr“ wird das Bundesparlament voraussichtlich im Jahr 2019 die unterstützten Projekte (die neuen A-Massnahmen mit Realisierungsbeginn ab 2019) abschliessend festlegen. Nach der Verankerung des AP LU 3G im kantonalen Richtplan und der Genehmigung der Anpassung durch den Bundesrat wird die Leistungsvereinbarung zum AP LU 3G unterzeichnet werden können. Gestützt darauf werden anschliessend die einzelnen Finanzierungsvereinbarungen unterzeichnet und Massnahmen realisiert werden können.~~

~~*Gesamtstrategie des
AP LU 3G*~~

~~Die Agglomeration Luzern wird bezüglich Bevölkerung, Arbeitsplätzen / Beschäftigten, Bildung, Kultur und Freizeit usw. und damit auch bezüglich Verkehr weiter wachsen. Dementsprechend kommt der bestmöglichen Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung grösste Bedeutung zu.~~

Abbildung 9:
Gesamtstrategie
Agglomeration Luzern
2030+



Strategie Siedlung und
Landschaft des
AP LU 3G

Die künftige Siedlungsentwicklung (graues Siedlungsgebiet in Abbildung 9) im Agglomerationsraum Luzern und dessen Agglomerationsumland erfolgt weitestgehend nach innen, das Siedlungswachstum nach aussen wird begrenzt (in Abbildung 9 als rosa Linien um das graue Siedlungsgebiet dargestellt). Zudem werden die vier Zentren Luzern, Nord, Ost und Süd zu Kristallisationspunkten mit vielfältigen Nutzungen und grosser Dichte sowie guter Gestaltung und hoher Aufenthaltsqualität entwickelt. Die Landschaft (grüne Räume in Abbildung 9) bleibt weitgehend frei und wird vielfältig genutzt, aber teilweise auch geschützt; zudem sind auch die Flüsse und die Seeufer (blaue Elemente in Abbildung 9) räumlich sinnvoll zu schützen und zu nutzen.

Gesamtverkehrsstrategie
des AP LU 3G

Der künftig entstehende Mehrverkehr muss gemäss richtungsweisender Festlegung M1 in der Agglomeration Luzern bevorzugt mit dem öffentlichen Verkehr (Erhöhung Modalsplit) und dem Langsamverkehr abgedeckt werden. Es muss aber auch dem motorisierten Individualverkehr der für die notwendige Mobilität erforderliche Raum zur Verfügung gestellt werden. Insbesondere im Agglomerationszentrum Luzern akzentuiert sich der Bedarf für eine optimale Abstimmung des Gesamtverkehrs (öV, MIV und LV).

öV-Strategie des
AP LU 3G

Im Bereich des öV können auf den bestehenden Strasseninfrastrukturen (dunkelgrau in Abbildung 9) mit einer Optimierung des Bussystems und dabei insbesondere mit einer Ausrichtung der Buslinien (orange in Abbildung 9) auf die auszubauenden öV-Verknüpfungspunkte in den Zentren Nord, Ost und Süd zwar noch geringfügige Kapazitätserhöhungen erreicht werden. Dies reicht aber bei Weitem nicht, um den prognostizierten Mehrverkehr im öV von rund 40 Prozent bis ca. 2040 abzudecken. Mit höchster Priorität und Dringlichkeit ist deshalb der unterirdische Durchgangsbahnhof (hellgrau in Abbildung 9) als auch aus nationaler Sicht wichtige Schieneninfrastrukturergänzung zu realisieren. Damit können insbesondere vom Bahnknoten Luzern aus Fernverkehrsverbindungen nach Zürich und Zürich Flughafen, in die Nord-, in die West- und in die Südschweiz sowie dicht geführte S-Bahn-Verbindungen von und zu den Zentren Nord, Ost und Süd sowie auf weiteren Achsen (weiss in Abbildung 9) den Hauptanteil des künftigen Mehrverkehrs übernehmen. Nur mit dem rasch realisierten, national bedeutsamen Schieneninfrastrukturausbau sowie der Optimierung und Neuausrichtung des Bussystems zusammen kann erreicht werden, dass alle Siedlungsgebiete mit raschen öV-Ketten-Bahn und/oder Bus erschlossen sind und dass die gesamte künftige Mobilität bewältigt werden kann.

*MIV-Strategie des
AP LU 3G*

~~Im Bereich des MIV reichen die Kapazitäten auf dem Nationalstrassennetz (gelb in Abbildung 9) und dem Hauptstrassennetz (dunkelgrau in Abbildung 9) nicht mehr aus, um die künftig notwendige Mobilität zu bewältigen. Mit grösster Dringlichkeit ist deshalb der Bypass (gelb in Abbildung 9) als auch national bedeutsame Infrastrukturergänzung am Nationalstrassennetz zu realisieren. Andernfalls kann die langfristige Funktionstüchtigkeit für den Transit und den regionalen Verkehr nicht gesichert werden. Diese wichtige Infrastrukturergänzung schafft die Voraussetzung, dass — zusammen mit Spangen im Norden und Süden des Agglomerationszentrums Luzern — ein Cityring (gelb in Abbildung 9) geschaffen werden kann. Dieser verhindert Stausituationen und entlastet insbesondere das Agglomerationszentrum, so dass hier vor allem Busse bevorzugt zirkulieren können.~~

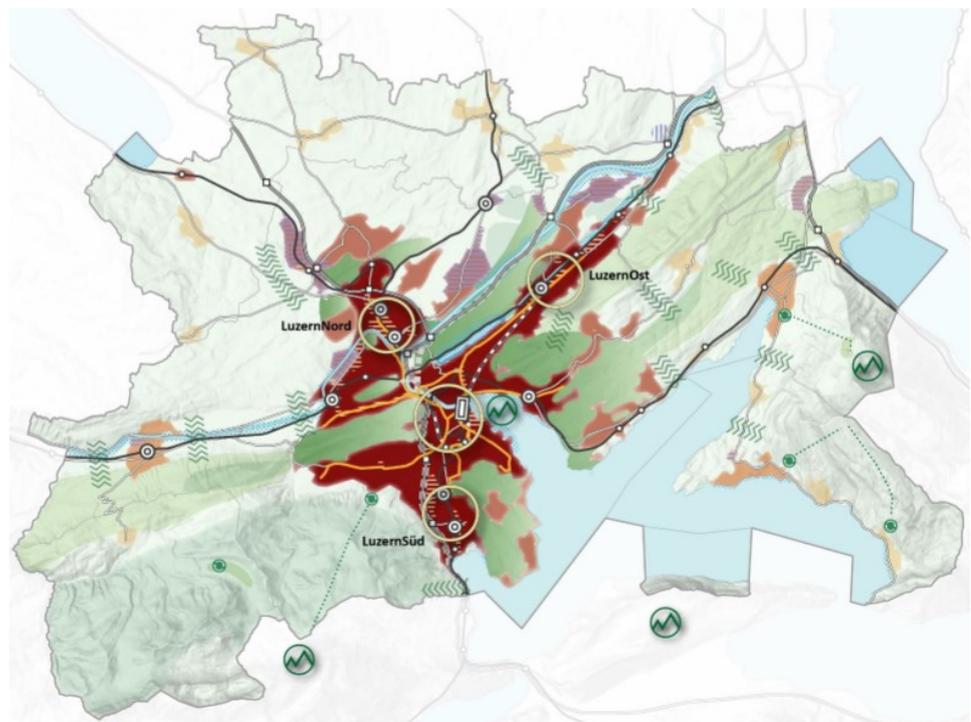
*LV-Strategie des
AP LU 3G*

~~Der LV (entsprechende schwarze Symbole in Abbildung 9) muss ebenfalls einen gewissen Anteil des erwarteten Mehrverkehrs übernehmen. Das LV-Netz wird deshalb an verschiedenen Stellen massgeblich weiter optimiert.~~

*Agglomerations-
programm Luzern 4G*

Das Agglomerationsprogramm Luzern der vierten Generation (AP LU 4G) wurde ab 2019 erarbeitet, vom Regierungsrat am 25. Mai 2021 beschlossen und Mitte Juni 2021 dem Bund zur Beurteilung eingereicht. Es stellt eine substanzielle Weiterentwicklung und Konkretisierung des AP LU 3G dar. Die Bundesbehörden haben in ihrem Prüfbericht vom 22. Februar 2023 das AP LU 4G grundsätzlich positiv beurteilt. Gestützt auf die gleichzeitig veröffentlichte Botschaft des Bundesrates zum „Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr“ hat das Bundesparlament am 4. Dezember 2023 die unterstützten Projekte (die neuen A-Massnahmen mit Realisierungsbeginn ab 2024) abschliessend festgelegt und einen Beitragssatz des Bundes von 40% beschlossen. Die Leistungsvereinbarung zum AP LU 4G wurde am 20.03.2024 seitens Kanton Luzern und UVEK unterzeichnet. Gestützt darauf können nun die einzelnen Finanzierungsvereinbarungen unterzeichnet und Massnahmen realisiert werden.

*Zukunftsbild 2040 und
Teilstrategien*



*Dringlicher
Handlungsbedarf*

*www.
aggloprogramm.lu.ch*

*Agglomerations-
programm Aareland 4G*

www.aareland.ch

Das Zukunftsbild bildet weiterhin einen zentralen Bestandteil des Agglomerationsprogramms. Es zeigt auf, an welcher zukünftigen Siedlungs- und Landschaftsstruktur sowie Struktur der Verkehrssysteme sich die Agglomeration orientiert. Gestützt darauf werden verschiedene Teilstrategien (Siedlung, Landschaft, Gesamtverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Fuss- und Veloverkehr sowie Güterverkehr aufgezeigt).

Diese kongruent aufeinander abgestimmten Siedlungs-, **Landschafts** und Verkehrslenkungsstrategien sind erforderlich, um das Zukunftsbild mit dem angestrebten Entwicklungszustand **2030+ 2040** zu erreichen. Die beiden national bedeutenden Infrastrukturvorhaben im Schienen- und im Nationalstrassenbereich sind dabei für die Bewältigung des künftigen Mehrverkehrs sehr dringlich und für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem unabdingbar. Mit diesen beiden übergeordneten Schlüsselmassnahmen unterirdischer Durchgangsbahnhof Luzern und Gesamtsystem Bypass sowie den verschiedenen weiteren agglomerationsspezifischen Verkehrsvorhaben wird zudem auch die aufeinander abgestimmte Weiterentwicklung sowohl des öV und des **L_V-FVV** wie des MIV fortgesetzt.

Das AP Aareland (AP AL) umfasst insgesamt 64 Gemeinden der Kantone Aargau, Solothurn und Luzern mit den Zentren Olten und Zofingen. Das Aareland ist durch seine Lage als Knotenpunkt zwischen der West-Ost- und Nord-Süd-Achse geprägt: Sowohl auf der Schiene als auch der Strasse überlagern sich hier der regionale und nationale Verkehr.

Das AP AL wird unter Federführung der Kantone Aargau, Solothurn und Luzern (seit 2022) erarbeitet. Die Kantone arbeiten eng mit dem Verein Aareland, den Regionen und den Gemeinden zusammen.

Im Jahr 2007 wurde ein erstes AP erarbeitet und beim Bund eingereicht. Die 2. Generation folgte Mitte 2012, die 3. Generation im Jahr 2016. Das AP Aareland 4. Generation (AP AL 4G) baut auf den vorangehenden Generationen auf und beinhaltet als zentrale Elemente die Vernetzung im öffentlichen Verkehr sowie im Fuss- und Veloverkehr, die Stärkung der Umsteigemöglichkeiten sowie die Verbesserung der Schnittstellen im Strassenverkehr. Insgesamt führen die Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr zu einer nachhaltigeren Entwicklung des gesamten Raums.

Neu ist hinsichtlich des AP AL 4G, gegenüber den früheren Generationen (1 bis 3), dass mit Wikon eine Gemeinde des Kantons Luzern zum Perimeter der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen (BeSA) zählt sowie mit Reiden, Dagmersellen, Roggliswil und Pfaffnau weitere Luzerner Gemeinden zum Betrachtungsperimeter gehören.

Die Massnahmen des AP AL 4G betreffen weitgehend solche in den Kantonen Aargau und Solothurn; die einzige relevante infrastrukturelle Massnahme innerhalb des Kantons Luzern betrifft einen Knotenumbau an der Kantonsstrasse K46 in Reiden, die vom Bund aber mitunterstützt wird, weil sie einen sehr grossen Nutzen auch für die BeSA-Gemeinde Wikon hat.

Das Bundesparlament hat am 4. Dezember 2023 die unterstützten Projekte des AP AL 4G abschliessend festgelegt und einen Beitragssatz des Bundes von 35% beschlossen. Die Leistungsvereinbarung zum AP AL 4G wurde am 13.03.2024 seitens der Kantone Aargau, Solothurn Luzern und UVEK unterzeichnet. Gestützt darauf können nun die einzelnen Finanzierungsvereinbarungen unterzeichnet und Massnahmen realisiert werden.

III. Koordinationsaufgaben

Querverweise:

- A5-3
- R1-1 bis R1-5
- R7-2
- R8-1
- S1-3 bis S1-9
- S2-1 bis S2-6
- S6-1 bis S6-4
- S8-2
- M1-1 und M1-2
- M2-1
- M3-1
- M4-1
- M5-1 bis M5-7
- M6-1 bis M6-4
- M7-1
- Richtplankarte
- *Leistungsvereinbarung zwischen UVEK und Kanton Luzern zum AP LU 1G vom 30. August 2011*
- *Leistungsvereinbarung zwischen UVEK und Kanton Luzern zum AP LU 2G vom 18. Dezember 2015*
- ~~AP LU 3G, Hauptbericht,~~
- ~~AP LU 3G, Massnahmenbericht,~~
- ~~AP LU 3G, Umsetzungsbericht,~~
- ~~Prüfbericht des Bundes zum AP LU 3G,~~
- *Leistungsvereinbarung zwischen UVEK und Kanton Luzern zum AP LU 3G vom 29. Oktober 2019*
- *AP LU 4G, Hauptbericht, 25. Mai 2021*
- *AP LU 4G, Massnahmenbericht, 25. Mai 2021*
- *AP LU 4G, Umsetzungsbericht, 25. Mai 2021*
- *Prüfbericht des Bundes zum AP LU 4G, 22. Februar 2023*
- *Leistungsvereinbarung zwischen UVEK und Kanton Luzern zum AP LU 4G vom 20.03.2024*

R7-1 Agglomerationsprogramm Luzern

Der Kanton Luzern koordiniert im Agglomerationsprogramm Luzern die kurz-, mittel- und langfristige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Agglomeration Luzern unter Berücksichtigung der Umwelt- und der Landschaftsaspekte sowie der wirtschaftlichen Prosperität. Das Agglomerationsprogramm Luzern der ~~3~~ **4. Generation (AP LU 3-4G)** beinhaltet insbesondere

- die Trägerschaft und die Zuständigkeiten in der Planung und Umsetzung,
- die Darstellung und Analyse des Ist-Zustandes sowie der Stärken, der Schwachstellen, der Entwicklungstrends und des Handlungsbedarfs,
- ein Zukunftsbild **2030+ 2040** mit den Themenschwerpunkten Zentrenbildung, Siedlungsstrukturen, Wohnen, Arbeiten, überregional bedeutende Nutzungsstandorte, wichtige Verkehrsinfrastrukturen sowie Landschaftsräume und Tourismus,
- Strategien für die zukünftige Entwicklung in den Bereichen Siedlung und Landschaft sowie Verkehr mit – inhaltlich ausgewogenen – raumplanerischen sowie angebots- und nachfrageorientierten Lösungsansätzen auf Strasse und Schiene für alle Verkehrsarten,
- die spezifischen Massnahmen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr (inkl. flankierender Massnahmen) sowie deren voraussichtliche Kosten,
- die Wirksamkeit, die Priorisierung und der Realisierungshorizont der Massnahmen,
- die Grundsätze zur Finanzierung (Investitions- und Betriebskosten) der vorgeschlagenen Massnahmen,
- die Verwendung der eingesetzten Mittel sowie
- das agglomerationsspezifische Controlling für die Planung und Umsetzung der Massnahmen der mehreren Agglomerationsprogrammgenerationen.

Alle Massnahmen des AP LU ~~3~~ **4G** sind im detaillierten Bericht vom ~~6. Dezember 2016~~ **25. Mai 2021** enthalten. Gestützt auf den Prüfbericht des Bundes zum AP LU ~~3~~ **4G** vom ~~14. September 2018~~ **22. Februar 2023** sowie die Botschaft des Bundesrates zum „Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab ~~2024~~ **2019** für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr“ vom ~~14. September 2018~~ **22. Februar 2023** und ~~den diesbezüglichen Bundesbeschluss vom 4. Dezember 2023~~ **ist insbesondere die Realisierung der Verkehrsinfrastrukturmassnahmen der A-Liste zwischen 2024 und 2028 zu beginnen. Verzögerungen sind nur in wesentlichen Ausnahmefällen möglich und müssen gut begründet sein. wird hiermit für die Massnahmen der A-Liste (Realisierungsbeginn ab 2024/19) der Koordinationsstand Festsetzung und für die Massnahmen der B-Liste (späterer Realisierungsbeginn) der Koordinationsstand Zwischenergebnis festgelegt.**

Die Vorgaben des Bundes sind zu berücksichtigen und die betroffenen Nachbarkantone, der regionale Entwicklungsträger LuzernPlus sowie die Gemeinden innerhalb des Perimeters werden in den Planungs- und Umsetzungsprozess integriert. Die Gemeinden innerhalb des Perimeters passen bei Bedarf ihre Richt- und Nutzungsplanungen an die Vorgaben des Agglomerationsprogrammes an und setzen die weiteren Massnahmen in ihrer Verantwortung um. Zur diesbezüglichen Unterstützung wird unter der Leitung des BUWD ein jährliches Umsetzungsmonitoring und -reporting durchgeführt.

Federführung: BUWD, Gemeinden (bei Anpassung ihrer Ortsplanungen und bei der Umsetzung von kommunalen infrastrukturellen Massnahmen)

<i>Beteiligte:</i>	<i>Kantone NW, OW und SZ, rawi, vif, uwe, VVL, RET LuzernPlus, Gemeinden des RET LuzernPlus inkl. solche in NW und SZ</i>
<i>Koordinationsstand:</i>	<i>Festsetzung</i>
<i>Priorität / Zeitraum</i>	<i>A</i>

Querverweise:

- A5-3
- R1-2 bis R1-5
- R7-1
- R8-1
- S1-4 bis S1-9
- S2-1 bis S2-6
- S5-1 und S5-2
- S6-1 bis S6-4
- S7-1
- S8-2 und S8-3
- M1-1 und M1-2
- M2-1
- M3-1 bis M3-3
- M4-1
- M5-1 bis M5-6
- M6-1 bis M6-4
- M7-1
- *Verordnung über den öffentlichen Verkehr*
- *Wegleitung Abstimmung Siedlung und Verkehr im Kanton Luzern, BUWD, Dezember 2009*

<p>R7-2 Kommunale Abstimmung von Siedlung und Verkehr</p> <p>Die Gemeinden stimmen ihre Siedlungsentwicklung im Rahmen der Revision der Nutzungsplanungen auf die vorhandenen und künftig absehbaren Verkehrsinfrastrukturen, insbesondere des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs, ab. Wo nötig werden Art und Dichte der Nutzungen auf die kapazitäts- und umweltmässig noch verträglichen Belastungen des Verkehrssystems abgestimmt. Die getroffenen Massnahmen haben insbesondere folgenden Zielsetzungen zu genügen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sicherung der Erreichbarkeit, • Vermeidung von Verkehrsüberlastungen, • Verbesserung der Siedlungsqualität, • Förderung einer Siedlungsstruktur, die dem öffentlichen Verkehr (infrastrukturell und betrieblich) und dem Langsamverkehr gerecht wird, • Koordination und Bündelung der einzelnen Erschliessungsträger (Strasse, Strom, Wasser, Abwasser, Telekommunikation u.a.), • Verminderung des Ressourcenverbrauchs, der Umweltbelastungen und der Trennwirkungen sowie Berücksichtigung der Landschaftsaspekte. <p>Die regionalen Entwicklungsträger und die Dienststelle Raum und Wirtschaft stellen die Koordination unter den Gemeinden sicher. Der Kanton stellt Entscheidungsgrundlagen zur Verfügung.</p> <table border="0"> <tr> <td><i>Federführung:</i></td> <td><i>Gemeinden</i></td> </tr> <tr> <td><i>Beteiligte:</i></td> <td><i>BUWD, rawi, RET</i></td> </tr> <tr> <td><i>Koordinationsstand:</i></td> <td><i>Festsetzung</i></td> </tr> <tr> <td><i>Priorität / Zeitraum:</i></td> <td><i>A</i></td> </tr> </table>	<i>Federführung:</i>	<i>Gemeinden</i>	<i>Beteiligte:</i>	<i>BUWD, rawi, RET</i>	<i>Koordinationsstand:</i>	<i>Festsetzung</i>	<i>Priorität / Zeitraum:</i>	<i>A</i>
<i>Federführung:</i>	<i>Gemeinden</i>							
<i>Beteiligte:</i>	<i>BUWD, rawi, RET</i>							
<i>Koordinationsstand:</i>	<i>Festsetzung</i>							
<i>Priorität / Zeitraum:</i>	<i>A</i>							