

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 verkehrsintensiven und -relevanten Einrichtungen

SIEDLUNGSBEGRENZUNG NACH AUSSEN

- Festlegung von Siedlungsbegrenzungslinien
- Abstimmung von Neueinzonungen auf Bedarf und gute ÖVErschliessung
- 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.



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

V V L
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 Infrastrukturergänzung am Nationalstrassennetz, das Gesamtsystem Bypass (gelb), zu realisieren. So kann langfristig die Funktionstüchtigkeit für den Transit und den regionalen Verkehr gesichert werden. Diese wichtige Infrastrukturergänzung 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. Ergänzen 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.



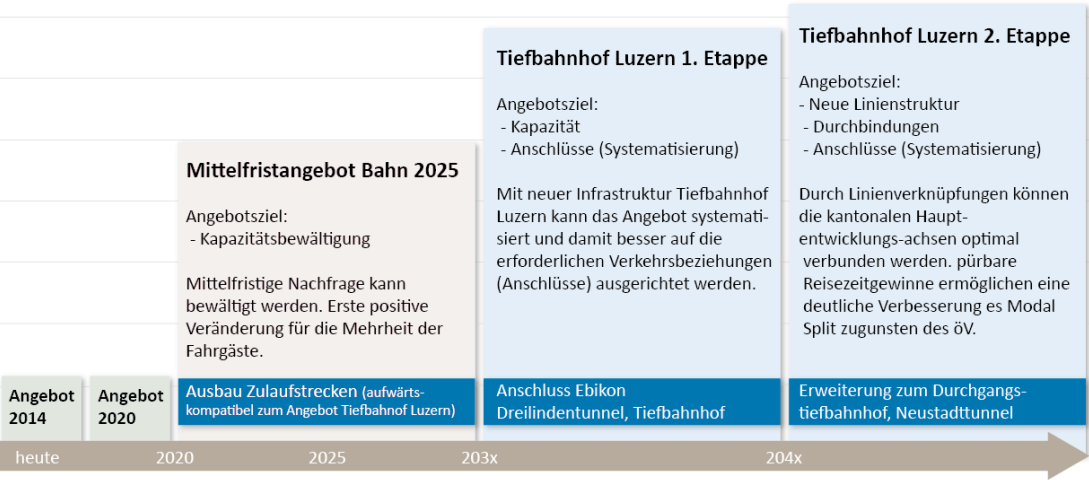
Ausbau S-Bahnsystem Luzern / Mittelfristangebot Bahn 2025 – Faktenblatt

Stand: 22.10.2013

Ausgangslage	Der Bahnhof Luzern gehört zu den meistfrequentierten Bahnhöfen der Schweiz. Die Leistungsfähigkeit der Anlage konnte über Jahrzehnte stetig gesteigert werden. Dieses Potenzial ist nun ausgeschöpft. Die heutige Zufahrt entlang des Einspurabschnitts Rotsee und im Gütschtunnel ist komplett ausgelastet. Die Perronanlage im Bahnhof Luzern ist z.T. bereits doppelt belegt. Wie der Rahmenplan Luzern der SBB aufzeigt, bringt ein Tiefbahnhof mit Durchmesserlinie den Befreiungsschlag. Bis zur Inbetriebnahme der 1. Tiefbahnhofetappe (Kopfbahnhof) muss das bereits heute stark ausgelastete S-Bahnsystem im Rahmen der übergeordneten Infrastrukturbedingungen optimiert werden. Neben Angebotsjustierungen sind punktuelle Infrastrukturanpassungen auf den Zulaufstrecken nötig, welche auch das Angebot zum Tiefbahnhof verlangt und zu diesem aufwärtskompatibel sein müssen.
Ziele	- Angebotsausbau des S-Bahnsystems, Kapazitätssteigerungen der bestehenden Linien - Bereitstellung eines mit dem geplanten Tiefbahnhof kompatiblen S-Bahnsystems (Horizont 2025) - Bessere Erschliessung von wichtigen Siedlungsgebieten
Beschrieb	Der «Ausbau S-Bahnsystem Luzern / Mittelfristangebot Bahn 2025» beinhaltet folgende Elemente: - Einführung des vom Bundesparlament beschlossenen integralen InterRegio-Halbstundentakts zwischen Luzern–Sursee–Zofingen–Bern (statt der heutigen Direktverbindung Luzern–Basel) sowie weitere Angebotsverdichtung auf dem Netz der Zentralbahn (z.B. Hauptverkehrszüge Luzern–Horw im Stundentakt) - Weitere angestrebte Angebotsschritte im Fernverkehr: - o Einführung von halbstündlichen Regionalexpress-Verbindungen zwischen Luzern–Zug–Zürich - o Systematisierung des InterRegio-Angebots Luzern–Zug–Zürich (Abfahrtszeiten, Haltepolitik) - o Einzelne umsteigefreie Verbindungen (Basel–) Luzern–Gotthardbasistunnel–Mailand - Weitere angestrebte Angebotsschritte im Regionalverkehr: - o Einführung von ca. viertelstündlichen Regionalverkehrshalten (Kombination S-Bahn und Regioexpress) in den Subzentren Ebikon, Emmenbrücke, Rothenburg sowie Horw, um Bahn-/Bus-Anschlüsse gemäss dem ÖV-Konzept «AggloMobil due» zu ermöglichen - o Angebotsverdichtung Richtung Seetal (Hauptverkehrszüge) - o Angebotsverbesserungen in Luzern West (Beschleunigung sowie Verdichtung und Systematisierung auf der S-Bahn-Verbindung Luzern–Wolhusen) - o Systematisierung des Angebots auf dem Korridor Küssnacht (S-Bahn und Voralpenexpress) - o Hauptverkehrszüge Luzern–Horw im Stundentakt Langfristig sind folgende neue S-Bahnhaltestellen vorgesehen: Langensand-Steghof, Littau-Ruopigen, Gütsch-Kreuzstutz und Paulusplatz
Zuständigkeiten	- Federführung: SBB, Kanton Luzern und Verkehrsverbund Luzern - Beteiligte Stellen: BAV, Kanton Luzern, Gemeinden, Transportunternehmungen
Stand der Planung / Nächste Schritte	2013: Planungsarbeiten zum Mittelfristangebot Bahn 2025 2014: Objektstudie zu den punktuellen Infrastrukturausbauten auf den Zulaufstrecken ab 2019: Schrittweise Realisierung
Kosten und Finanzierung	- ca. 130 Mio. Franken für Streckenausbauten; ca. 200 Mio. Franken für Haltestellen (langfristig) - Finanzierung durch Bund, Kanton Luzern, Gemeinden, Transportunternehmungen
Nutzen	Das Angebot auf der Schiene kann etappiert weiter bis zum attraktiven 15-Minutentakt im Horizont Tiefbahnhof Luzern ausgebaut werden. Der Ausbau der S-Bahn ermöglicht es, die Regionalbuslinien noch besser an der Peripherie an die zuverlässige S-Bahn anzuschliessen. Die Erreichbarkeit von Luzern und dem ganzen Raum wird verbessert. Mit den neuen Haltestellen erhalten wichtige Entwicklungsschwerpunkten einen direkten und attraktiven Anschluss an das Bahnnetz. Der Modal Split kann zugunsten des öffentlichen Verkehrs verschoben werden.
Grundlagen	- Planungsbericht des Regierungsrates an den Kantonsrat über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr (ÖV-Bericht) 2014 bis 2017 - Rahmenplan SBB, Technischer Bericht, SBB, 08.09.2010 - S-Bahn Luzern Langfristige Angebotsentwicklung mit Tiefbahnhof, Schlussbericht AP Luzern, SBB, 27.10.2010
Bemerkungen	Massnahme-Nummer im Agglomerationsprogramm: ÖV-2 und ÖV-3



Visualisierung



Quelle: Verkehrsverbund Luzern (VVL)



AggloMobil due – Faktenblatt

Stand: 22.10.2013

Ausgangslage	Die Anschlussmöglichkeiten des Bus- und S-Bahnnetzes in der Agglomeration Luzern sind vielerorts unbefriedigend oder gar nicht vorhanden. Fehlende Umsteigeknoten haben zur Folge, dass der historisch gewachsene, strassengebundene öffentliche Verkehr (ÖV) heute vielfach direkt bis in das verkehrlich überlastete Zentrum und meist zum Hauptzentrum um den Bahnhof Luzern geführt wird.
Ziele	- Bessere Verknüpfung von Bus und Bahn an neuen ÖV-Drehscheiben in den Subzentren - Erhöhung der geforderten Kapazität auf nachfragestarken Hauptachsen - Neue Bus-Verbindungen mit kürzeren Reisezeiten - Steigerung der Zuverlässigkeit des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs - Erhöhung des Kundennutzens
Beschrieb	Mit dem ÖV-Konzept «AggloMobil due» wird das Bussystem in der Agglomeration Luzern dank gezielter Verknüpfung von Bahn und Bus, dem Einsatz von grösseren Fahrzeugen, neuen Tangentiallinien und einer höheren Zuverlässigkeit gestärkt. Das Projekt ist rasch umsetzbar, aufwärtskompatibel gestaltet und breit abgestützt. «AggloMobil due» beinhaltet folgende vier Elemente: Bus mit S-Bahn verknüpfen Bessere Verknüpfung von S-Bahn und Bus mit mehr Anschlussmöglichkeiten an modernen Umsteigebahnhöfen in Ebikon, Emmenbrücke, Horw, Kriens Mattenhof, Rothenburg und Littau. Dadurch entstehen kürzere und verlässlichere Reisezeiten ins Zentrum. Kapazität ausbauen Ausbau der Kapazitäten mit grösseren Fahrzeugen (z.B. Linien 1, 4 und 73) und zusätzlichen Linien nach Kriens, Rontal und Emmenbrücke. Dadurch entsteht im Bus mehr Platz für die Fahrgäste. Buslinien vernetzen Einführung von neuen Direktverbindungen (Tangentiallinien) mit kürzeren Reisezeiten und ohne Umsteigen. Zuverlässigkeit verbessern Umsetzung von Massnahmen zur ÖV-Bevorzugung für eine höhere Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs. «AggloMobil due» weist ein attraktives Kosten-Nutzen-Verhältnis auf und passt dank der etappierten Umsetzung zu den finanziellen Möglichkeiten aller Partner.
Zuständigkeiten	- Federführung: Kanton Luzern (Dienststelle vif), Verkehrsverbund Luzern, teilweise Gemeinden - Beteiligte Stellen: Transportunternehmen, Stadt Luzern, Gemeinden
Stand der Planung	Das ÖV-Konzept «AggloMobil due» wurde vom Verbundrat des Verkehrsverbunds Luzern im August 2012 beschlossen. Nun wird es schrittweise umgesetzt:
Nächste Schritte	2014 Luzern Süd: Anpassung Busnetz auf S-Bahn im Zusammenhang mit Tiefflegung Zentralbahn, Trolleybusverlängerung Büttelen sowie neu verknüpfter Durchmesserlinie Luzern Süd-Luzern Ost 2016 Gezielte Netz- und Angebotsergänzungen z.B. neue zentrumsnah geführte Tangentiallinie 3 Kriens Zentrum–Emmenbrücke Seetalplatz 2018 Netzanpassungen im Zusammenhang mit Infrastrukturausbauten z.B. Trolleybus Rontal bis Bushub Ebikon, Ausrichtung Busnetz auf Bushub Seetalplatz
Kosten und Finanzierung	- ca. 30 Mio. Fr. (Infrastrukturkosten Bushub, Fahrleitungen); Betriebskosten: ca. 9.3 Mio. Fr. - Finanzierung durch Bund, Kanton Luzern, Gemeinden, Verkehrsverbund Luzern, Zentralbahn
Nutzen	Das auf alle ÖV-Transportmittel ausgerichtete Konzept «AggloMobil due» führt zu einer starken Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit aus dem Agglomerationsgürtel ins Zentrum sowie der Erreichbarkeit von Entwicklungskorridoren und -schwerpunkten. Der Modal-Split kann somit zugunsten des ÖV verschoben werden. Die ÖV-Verknüpfungspunkte werden zu intermodalen Drehscheiben umgestaltet. Dabei entstehen attraktiv erschlossene Gebiete, die siedlungsplanerisch zu Entwicklungsschwerpunkten aufgewertet werden können. Die Bahnhofsgelände werden zu attraktiven öffentlichen Räumen. Zudem wird die Situation für den Langsamverkehr verbessert und die S-Bahn gestärkt.
Grundlagen	www.vvl.ch/agglobil-due
Bemerkungen	Massnahme-Nummer im Agglomerationsprogramm: Massnahmenpakete ÖV-6 bis ÖV-10





Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern – Faktenblatt

Stand: 22.10.2013

Ausgangslage	Die Stadt Luzern, als wirtschaftliches Zentrum der Agglomeration und des Kantons Luzern, wird zunehmend schlechter erreichbar. Bereits heute ist das Verkehrssystem in der Stadt Luzern zu den Hauptverkehrszeiten überlastet. Von den Verkehrsstaus ist auch ein Grossteil des öffentlichen Agglomerationsverkehrs (strassengebundener Busverkehr) betroffen. Mittels eines Gesamtverkehrskonzepts für die Zeitspanne bis zur Verwirklichung der Grossprojekte Tiefbahnhof und Bypass soll die Verkehrssituation dahingehend verbessert werden, dass die Erreichbarkeit des Agglomerationszentrums verbessert und für die nahe Zukunft für alle Verkehrsträger gewährleistet werden kann.													
Ziele	- Kapazitätssteigerung des Gesamtsystems Mobilität um ca. 30% bis 2030 - Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer - Attraktivitätssteigerung des ÖV sowie des Velo- und Fussverkehrs zur Steigerung der Gesamtkapazität - Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität im Agglomerationszentrum Luzern - Dem motorisierten Individualverkehr den erforderlichen Strassenraum zur Verfügung stellen													
Beschrieb	Das zu erarbeitende Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern soll aufzeigen, welche Massnahmen bis 2030 nötig sind, um die Verkehrsprobleme im Agglomerationszentrum zu lösen. Das Konzept wird in folgenden Projektphasen erarbeitet: - Schwachstellenanalysen der verschiedenen Verkehrsarten - Gesamtverkehrsmodell: Wahl und Kalibrierung der zu verwendenden Verkehrsmodelle - Strategieentwicklung und Szenarien: Erarbeitung von Grundsätzen und eines Ziel- und Bewertungssystems; Erarbeiten von drei Szenarien, die der Ausgangslage gegenübergestellt werden; Bewertung der Szenarien anhand des erarbeiteten Zielsystems. - Detaillierte Massnahmenentwicklung auf der Basis des Agglomerationsprogramms 2. Generation													
Zuständigkeiten	- Federführung: Tiefbauamt der Stadt Luzern - Beteiligte Stellen: Kanton Luzern, Verkehrsverbund Luzern und LuzernPlus													
Stand der Planung / Nächste Schritte	Die aktuelle Terminplanung mit den Meilensteinen sieht wie folgt aus: <table><tr><td>Schwachstellenanalyse / Kalibrierung Verkehrsmodelle</td><td>Juni bis September 2013</td></tr><tr><td>Strategieentwicklung (Grundsätze und Zielsystem)</td><td>Juli bis Oktober 2013</td></tr><tr><td>Erarbeiten von Szenarien und Varianten</td><td>November 2013 bis März 2014</td></tr><tr><td>Massnahmenplanung und Finanzierung</td><td>April bis Juli 2014</td></tr><tr><td>Vernehmlassung</td><td>August bis Oktober 2014</td></tr><tr><td>Umsetzung</td><td>ab 2015 bis 2018</td></tr></table> Das Projekt «Kurzfristige Optimierungen im Bereich Bahnhof-Pilatusstrasse-Bundesplatz» ist die erste Massnahme aus dem Gesamtverkehrskonzept. Sie beinhaltet die Realisierung einer stadteinwärts durchgehenden Busspur in der Pilatusstrasse und Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich Bundes-/Moosstrasse bis Bundesplatz. Die Planaufgabe dieser Massnahmen fand im September 2013 statt. Kann im Rahmen des geplanten Monitorings festgestellt werden, dass sich die Verkehrssicherheit durch die Massnahmen verbessert hat und die Leistungsfähigkeit sichergestellt ist, wird die Verlängerung der Busspur in der Pilatusstrasse von der Morgartenstrasse bis zum Bahnhof im Frühling 2014 eingeführt. Dank ihr können die hohen Verlustzeiten der über 100 Busse pro Richtung in den Hauptverkehrszeiten um bis zu 3 Minuten pro Kurs reduziert werden.		Schwachstellenanalyse / Kalibrierung Verkehrsmodelle	Juni bis September 2013	Strategieentwicklung (Grundsätze und Zielsystem)	Juli bis Oktober 2013	Erarbeiten von Szenarien und Varianten	November 2013 bis März 2014	Massnahmenplanung und Finanzierung	April bis Juli 2014	Vernehmlassung	August bis Oktober 2014	Umsetzung	ab 2015 bis 2018
Schwachstellenanalyse / Kalibrierung Verkehrsmodelle	Juni bis September 2013													
Strategieentwicklung (Grundsätze und Zielsystem)	Juli bis Oktober 2013													
Erarbeiten von Szenarien und Varianten	November 2013 bis März 2014													
Massnahmenplanung und Finanzierung	April bis Juli 2014													
Vernehmlassung	August bis Oktober 2014													
Umsetzung	ab 2015 bis 2018													
Kosten und Finanzierung	- ca. 5 Mio. Franken (Umsetzung); 650'000 Franken (Planung) - Finanzierung Umsetzung durch Bund, Kanton und Stadt Luzern													
Nutzen	Dank dem Gesamtverkehrskonzept kann die Sicherheit im Verkehr für alle Verkehrsteilnehmer erhöht werden. Die Lebens- und Aufenthaltsqualität kann trotz stark gewachsener Mobilität verbessert werden. Die Situation für den Fuss-, Veloverkehr und ÖV wird attraktiver. Die Verlustzeiten im ÖV werden reduziert.													
Grundlagen	- Auflageprojekt „Umgestaltung Bundesplatz und Verlängerung Busspur Pilatusstrasse“ vom 31.7.13 - Projektauftrag „Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern“ vom 4. Juni 2012													
Bemerkungen	- Massnahme-Nummer im Agglomerationsprogramm: GV-1.1 bis GV-1.3 - Abhängigkeiten zum ÖV-Konzept «AggloMobil due» und zu den Buspriorisierungsmassnahmen													



Visualisierung



Quelle: Stadt Luzern



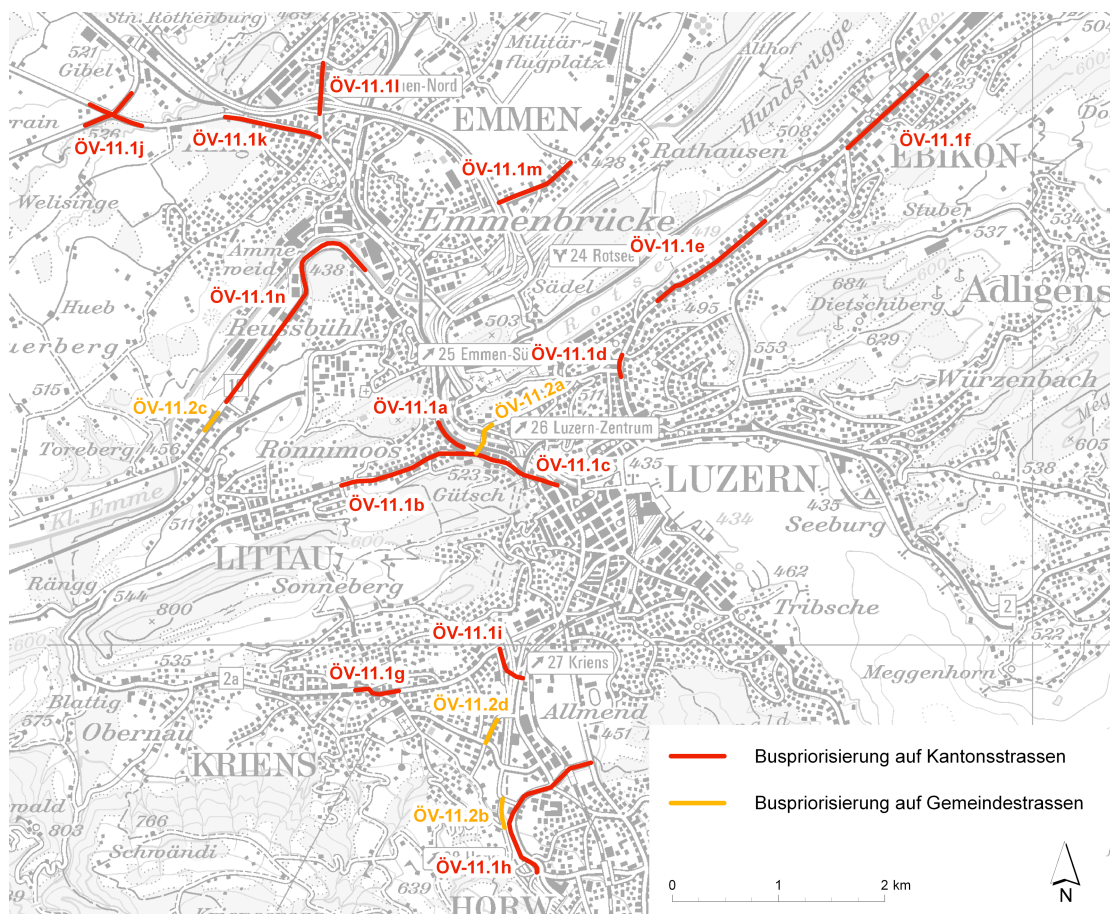
Buspriorisierung – Faktenblatt

Stand: 22.10.2013

Ausgangslage	An verschiedenen Orten in der Agglomeration Luzern und insbesondere auf den Einfallachsen zum Zentrum steht der strassengebundene öffentliche Verkehr gemeinsam mit dem motorisierten Individualverkehr in den Stosszeiten im Stau. Für ein attraktives Busangebot ist die Fahrplanzuverlässigkeit von besonderer Bedeutung, insbesondere für Umsteiger – beispielsweise auf die Bahn. Heute müssen wegen der längeren Fahrzeiten am Abend zusätzliche Busse eingesetzt werden, was erhebliche und wiederkehrende Kosten verursacht. Buspriorisierungsmassnahmen werden grundsätzlich ins Bauprogramm für die Kantonsstrassen aufgenommen. Dieses bezeichnet alle Bauvorhaben auf Kantonsstrassen, die in einer Programmperiode geplant, ausgeführt oder fortgesetzt werden. Das aktuelle Bauprogramm 2011–2014 wurde vom Kantonsrat am 8. November 2010 beschlossen.
Ziele	- Leistungs- und Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Busverkehrs - Gewährleistung von schnellen Verbindungen für den öffentlichen Verkehr (ÖV) - stabiler Fahrplan - sichere Anschlüsse
Beschrieb	Die am stärksten von Staus betroffenen Streckenabschnitte in der Agglomeration Luzern werden mit Busbevorzugungsmassnahmen saniert. Diese Massnahmen beinhalten insbesondere folgende Elemente: Busspuren, Lichtsignalanlagen und/oder Umgestaltungen von Knoten. Die verschiedenen Massnahmen sind aus der entsprechenden Abbildung (s. nächste Seite) ersichtlich.
Zuständigkeiten	- Federführung: Kanton Luzern (Dienststelle vif) bei Kantonsstrassen; Gemeinden bei Gemeindestrassen - Beteiligte Stellen: Gemeinden, Verkehrsverbund Luzern, Transportunternehmen
Stand der Planung	Die Busbeschleunigung auf den Hauptachsen ist als Massnahme im kantonalen Richtplan 2009 verankert.
Nächste Schritte	Die Massnahmen aus dem Bauprogramm 2011–2014 und die Massnahmen auf den Gemeindestrassen werden schrittweise projektiert und umgesetzt. Der Entwurf des neuen Bauprogramms 2015–2018 wird im Herbst 2013 bei den Interessierten in die Vernehmlassung gegeben und 2014 dem Kantonsrat zum Beschluss unterbreitet.
Kosten und Finanzierung	- ca. 76 Mio. Franken (+/- 30%) - Finanzierung durch den Kanton (Kantonsstrassen), durch die Gemeinden (Gemeindestrassen) und den Bund
Nutzen	Dank den Buspriorisierungsmassnahmen können die Reisezeiten im öffentlichen Verkehr verringert sowie die Fahrplanstabilität und die Anschlüsse gewährleistet werden. Das Zentrum wird besser und zuverlässiger erreichbar. Das ÖV-Angebot kann zudem ausgebaut werden. Der Modal-Split verschiebt sich somit zugunsten des ÖV. Dies bringt auch eine Verringerung der Lärm- und Luftbelastung mit sich. Die Buspriorisierungsmassnahmen bilden eine wichtige Voraussetzung zur Umsetzung des ÖV-Konzepts «AggloMobil due».
Grundlagen	- Botschaft Bauprogramm 2011–2014 für die Kantonsstrassen - Vernehmlassungsentwurf Botschaft Bauprogramm 2015–2018 für die Kantonsstrassen (ab Herbst 2013) - ÖV-Konzept «AggloMobil due»
Bemerkungen	Massnahme-Nummer im Agglomerationsprogramm: ÖV-11.1 und ÖV-11.2



Visualisierung



Quelle: Agglomerationsprogramm Luzern, 2. Generation

Umsetzung 2015–2018

ÖV-11.1c	K13: Luzern, Kreuzstutz – Kasernenplatz, Busspur, Radverkehrsanlage
ÖV-11.1d	K17: Luzern, Schlossberg, Förderung öffentlicher Verkehr
ÖV-11.1f	K17: Ebikon, Knoten Schlösslistrasse, Flankierende Massnahmen Zubringer Rontal, Umbau Knoten in Kreis
ÖV-11.1g	K4: Kriens, Zentrum, Förderung öffentlicher Verkehr, Busspur, Radverkehrsanlage
ÖV-11.1h	K19: Kriens, Schlund, Förderung öffentlicher Verkehr, Erstellen Lichtsignalanlage, Verkehrsmanagement
ÖV-11.1i	K4b: Kriens, Eichwilstrasse, Umgestaltung Knoten und Förderung öffentlicher Verkehr
ÖV-11.1j	K12/13/15a: Emmen, Knoten Lohrensage, Förderung öffentlicher Verkehr
ÖV-11.1k	K13: Emmen, Sprengiplatz (exkl. Bushof) – K 13 bis Einmündung Weiherstrasse, Förderung öffentlicher Verkehr, Radverkehrsanlage
ÖV-11.1m	K16: Emmen, Emmen – Knoten Meierhöfli, Erstellen Busspur
ÖV-11.2a	Luzern, Spitalstrasse – Kreuzstutz
ÖV-11.2b	Kriens, Motelstrasse

Umsetzung 2019–2022

ÖV-11.1a	K13: Luzern, Grenzweg – Fluhmühle, Busspur, Radverkehrsanlage
ÖV-11.1b	K33a: Luzern, Kreuzstutz – Grenzhof, Busförderung, Radverkehrsanlage
ÖV-11.1e	K17: Ebikon, Grenze Stadt Luzern – Schachenweid, flankierende Massnahmen Zubringer Rontal
ÖV-11.1l	K15: Emmen, Autobahnanschluss Emmen-Nord – Kreis Bösfeld, Förderung öffentlicher Verkehr und Radverkehrsanlage
ÖV-11.1n	K10: Emmen, Seetalplatz – Kreis Hornbach, Erstellen Busspur
ÖV-11.2c	Luzern, Kreis Littau Industrie (Hornbach)
ÖV-11.2d	Kriens, Arsenalstrasse



Mobilitätsmanagement – Faktenblatt

Stand: 22.10.2013

Ausgangslage	Das Agglomerationsprogramm Luzern beinhaltet eine Gesamtstrategie mit verschiedenen Massnahmenpaketen. Neben neuen Infrastrukturen sind auch nachfrageorientierte Massnahmen von grosser Bedeutung. Das Mobilitätsmanagement ist eine solche Massnahme.
Ziele	- Hohe Mobilität sicherstellen und Verkehrsbelastungen senken
Beschrieb	Das Mobilitätsmanagement setzt über verschiedene Dienstleistungen und Massnahmen direkt bei der Nachfrage nach Mobilität an. Beim Mobilitätsmanagement stehen Informationen zur Mobilität und nicht die Verkehrsinfrastruktur im Vordergrund. Der Hebel wird dort angesetzt, wo mit geringem personellem und finanziellem Aufwand eine hohe Wirkung erzielt werden kann, insbesondere mit der Mobilitätsberatung in Unternehmen und mit Mobilitätsplattformen. Die IT-Plattform luzernmobil.ch wurde im Oktober 2011 in Betrieb genommen und wird laufend weiter ausgebaut. Die Mobilitätsberatung in Unternehmen (MMU) im Kanton Luzern wird fortgesetzt und Produkte für die Mobilitätsberatung weiterentwickelt (z.B. www.mobilitätsdurchblick.ch). Die Unternehmen werden mit einem Beratungsangebot in Mobilitätsfragen unterstützt. Von besonderer Bedeutung ist dies bei Veränderungen in einem Unternehmen (Standortwechsel, Ausbau usw.) oder bei Verkehrseinschränkungen durch Baustellen (z.B. Projekt Seetalplatz).
Zuständigkeiten	- Federführung: Kanton Luzern (Dienststellen vif) - Beteiligte Stellen: Verkehrsverbund Luzern (VVL), Gemeinden
Stand der Planung / Nächste Schritte	Im Oktober 2011 wurde die IT-Plattform luzernmobil.ch in Betrieb genommen. Laufender Ausbau bzw. Weiterentwicklung des Informations- und Beratungsangebots. Schwerpunkte 2014 - Ausbau luzernmobil.ch: Etablierung der Informationen für Grossanlässe, aktuelle Verkehrsinformationen mit Webcams, Informationen zum öV in den Gemeinden - Mobilitätsberatung für Unternehmen im Zusammenhang mit dem Projekt Seetalplatz
Kosten und Finanzierung	- 80'000.– Franken / Jahr - Finanzierung durch den Kanton
Nutzen	Mit Hilfe guter Information und Kommunikation sollen bestehende Engpässe reduziert und damit eine hohe Mobilität sichergestellt werden. Dank der Kommunikationsmassnahmen kann das Problembewusstsein und die gewünschten Entwicklungen im Gesamtverkehrssystem gefördert werden. Das Zentrum der Agglomeration und die Siedlungsschwerpunkte werden besser und zuverlässiger erreichbar. Die Verkehrssicherheit kann aufgrund der verstärkten Information, z.B. über sichere Velowege, erhöht werden. Im Übrigen bringen die angestrebten Verhaltensänderungen eine allgemeine Verbesserung der Lärm- und Luftbelastung.
Grundlagen	www.luzernmobil.ch
Bemerkungen	Massnahme-Nummer im Agglomerationsprogramm: MO-2



Visualisierung

alles auf e
luzernmobil.ch

Aktuelles | **Verkehrsmittel** | **Verkehrsteilnehmende** | **Nachhaltig mobil** | **Pr**

Verkehrsmittel | Öffentlicher Verkehr | ÖV in Ihrer Gemeinde

öV-Info in Ihrer Gemeinde:

Luzern

Hier finden Sie alle Informationen über das Mobilitätsangebot in Ihrer Gemeinde.

 148 Haltestelle(n) ganz in Ihrer Nähe	 40 Buslinien 16 Bahnlinien
 Park+Ride 652 Parkplätze	 Mobility 64 Standort(e)
 Gemeinde-GA grenzenlos reisen	 nachtstern spät zurück

Quelle: www.luzernmobil.ch