

**Beschleunigung Bussystem VVL - Zielbild**  
**Massnahmen Korridor 12**

Massnahme	Störbereich	Standort Massnahme / betroffener Abschnitt	Störstellen und Ursachen				Mutmassliche Ursachen	Lösungsansätze, Massnahmen				Bemerkung	
			Indikator	Abweichung im Median [s]	Maximale Streuung [s]	Typ		Lösungsansätze (mehrere Zeilen je Störbereich: Kombination)	Spezifikation	Wirkung	Innovativer Ansatz		
M1201	S12.01	Knoten Haupt-/Unterdorfstrasse	3_Median+Streuung	5	-	Strecke	Vortrittsregelung	K3.1	Änderung Knotenform - Anpassung Vortrittsregelung	Aufhebung Rechtsvortritt, Markierung kein Vortritt auf Hauptstrasse (von Ebikon her). Linienführung Bus als vortrittsberechtigter Relation.	gross		Massnahmen ist ohne bauliche Anpassung umsetzbar, nur Markierungs- und Signalisationsarbeiten. Es bietet sich an, die Massnahme im bestehenden Strassenraum zu "testen", bevor eine allfällige bauliche Umgestaltung erfolgt.
M1202	S12.02	Hauptstrasse zwischen Eichmatt und Tunnel (Rtg. Perlen)	5_Erfahrungswert	-	-	Strecke	Verkehrsüberlastung, Optimierung Drittprojekt	A7	e-Busspur im Contraflow-Betrieb - Temporäre Umnutzung bestehende MIV-Spur	Installation einer elektronischen Busspur zwischen der Haltestelle Eichmatt und dem neuen Knoten (Bypass Tunnel/Perlen), Bus über gesperrte Gegenfahrbahn in Rtg. Perlen führen. Falls steuerungstechnisch möglich, soll der neue Knoten als Rückhalteort für den Gegenverkehr und die zu überholende Fahrspur in Richtung Perlen genutzt werden. Die Rückführung der Busse auf die reguläre Fahrspur erfolgt im Knoten.	gross		Falls eine e-Busspur (Nutzung Gegenfahrbahn) steuerungs- oder kapazitätstechnisch nicht möglich ist, ist eine bauliche Busspur in Erwägung zu ziehen. Der Busbetrieb in Gegenrichtung ist zu beachten und darf nicht eingeschränkt werden.
M1203	S12.02	Haltestelle Buchrain, Reussbrücke (Rtg. Perlen/Gisikon)	3_Median+Streuung	-	50	Knoten	Rückstau, Eingliederung in Verkehr	H2.1	Beschleunigung Haltestellenbedienung - Umbau zu Fahrbahnhaltestelle (nicht überholbar)	Umbau der Haltebucht zur nicht überholbaren Haltestelle.	mittel		Während der Haltezeit kann der Bereich vor dem Bus geräumt werden und der Bus als Pulkführer an den Knoten fahren. Massnahme alleine nicht ausreichend.
M1204	S12.02	Knoten Dorf-/Hauptstrasse (Rtg. Perlen/Gisikon)	3_Median+Streuung	15	50	Knoten	Überstauung, Vortrittsregelung am unregelmässigen Knoten (Bus vortrittsbelastet)	K1.1	Optimierung LSA-Steuerung - Realisierung neue (Bus-)LSA	Installation einer Bus-LSA (nutzbar für beide Fahrtrichtung). Der MIV auf der Dorfstrasse (von Reussbrücke her) wird auf Höhe des FGS vor dem Knoten zurückgehalten, sodass die Busse einen Slot zum Einbiegen (Rtg. Perlen) erhalten.	gross	Führung via Gebiet Schürmatt / Haslirain? Führung durch Unterführung vor Tunnelzufahrt?	Steuerung muss mit LSA vor/nach Reussbrücke (Hauptstrasse) koordiniert werden. Falls diese Massnahme nicht ausreicht ist ein vollwertiger LSA-Knoten, ein Kreisell (Topografie!) oder die Einrichtung einer Bus-/Rechtsabbiegespur auf der Hauptstrasse ab ca. Haltebucht denkbar.
M1205	S12.02	Knoten Dorf-/Hauptstrasse (Rtg. Ebikon)	3_Median+Streuung	10	20	Knoten	Vortrittsregelung am unregelmässigen Knoten (Bus vortrittsbelastet)	K1.1	Optimierung LSA-Steuerung - Realisierung neue (Bus-)LSA	Installation einer Bus-LSA (nutzbar für beide Fahrtrichtung). Der MIV auf der Dorfstrasse (von Reussbrücke her) wird auf Höhe des FGS vor dem Knoten zurückgehalten, sodass die Busse einen Slot zum Abbiegen (Rtg. Ebikon) erhalten.	gross		Steuerung muss mit LSA vor/nach Reussbrücke (Hauptstrasse) koordiniert werden. Falls diese Massnahme nicht ausreicht ist ein vollwertiger LSA-Knoten, ein Kreisell (Topografie!) denkbar.

**Beschleunigung Bussystem VVL - Zielbild**  
**Massnahmen Korridor 13**

Massnahme	Störbereich	Standort Massnahme / betroffener Abschnitt	Störstellen und Ursachen				Lösungsansätze, Massnahmen						
			Indikator	Abweichung im Median [s]	Maximale Streuung [s]	Typ	Mutmassliche Ursachen	Lösungsansätze (mehrere Zeilen je Störbereich: Kombination)	Spezifikation	Wirkung	Innovativer Ansatz	Bemerkung	
M1301	S13.01	Knoten Zuger-/Hauptstrasse (Rtg. Inwil)	1_Median	15	-	Knoten	Überstauung durch MIV, Spurlayout	K4	Verkehrsführung - Änderung Abbiegebeziehungen/Spurlayout	Führung der linksabbiegenden Busse (Linie 111) ebenfalls über die bestehende Busspur. Diese bedingt die Rückversetzung des Haltebalkens der Geradeausspur (Rtg. Gisikon) auf Höhe jener der Linksabbieger und eine Anpassung der Knotensteuerung und mutmasslich der Mittelinsel (LSA-Kandelaber).	mittel		Massnahme reduziert Spurwechsel der Busse im Mischverkehr, die Busse können unabhängig vom übrigen Verkehr an Knoten fahren.
M1302	S13.02	Knoten Zuger-/Hauptstrasse (Rtg. Ebikon Bahnhof)	3_Median+Streuung	10	40	Knoten		K1.3	Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldeverfahren	Optimierung der LSA-Steuerung und verbesserte Anmeldung der Busse für eine rechtzeitige Räumung des Knotens / Zufahrt.	klein		Abstimmung der Steuerung insbesondere mit den von Root stadteinwärts fahrenden Bussen notwendig.
M1303	S13.01	Tunnel Buchrain: Ausfahrt ab Mall of Switzerland in den Tunnel	2_Streuung	20	20	Strecke	Verkehrsüberlastung	A8	Realisierung Pfortneranlage - Realisierung / Anpassung LSA für MIV	(Stärkere) Dosierung der Ausfahrt Mall of Switzerland in Richtung Tunnel und Autobahnanschluss Buchrain	gross		Massnahme wird unterstützt durch die Pfortneranlage Fildern/Dierikon. Bei Bedarf sind weitere Zufahrten zum Tunnel, auch Abfluss von Ebikon her kurz zu dosieren. Notwendigkeit ist nach Umsetzung der Massnahmen vor dem Tunnelportal / Knoten Haupt-/Dorfstrasse zu überprüfen.
M1304	S13.02	Knoten Haupt-/Dorfstrasse (Rtg. Inwil)	3_Median+Streuung	10	20	Knoten	Überstauung MIV	A2.1	Physische Busspur Einrichtungsbetrieb - Realisierung zusätzliche Fahrspur	Neubau Busspur ab geplanter Haltebucht (Drittprojekt) bis an den Knoten, priorisierte Knotenüberfahrt.	gross		
M1305	S13.02	Knoten Haupt-/Dorfstrasse, neue Haltestelle (Rtg. Fildern)	2_Streuung	-	10	Haltestelle	Optimierung Drittprojekt	H3.1	Beschleunigung Wegfahrt - Haltebucht mit elektronischer Ausfahrtpriorität ausstatten	Ergänzung der vorgesehenen Haltebucht (Drittprojekt) mit einer Ausfahrtpriorisierung. Der MIV kann dazu am Knoten Haupt-/Dorfstrasse zurückgehalten werden, es lediglich ein Signalgeber für den Bus notwendig. Bus als Pulkführer im Tunnel.	mittel		
	S13.02	Knoten Haupt-/Dorfstrasse (Rtg. Ebikon/Fildern)	2_Streuung	-	10	Knoten	Überstauung MIV						Bislang keine Massnahmen vorgeschlagen: Es wird davon ausgegangen, dass eine Beschleunigung der Busse bereits mit den Massnahmen der Drittprojekte (u.a. Busspur Schachen, Knoten- und Haltestellengestaltung im Bereich Haupt-/Dorfstrasse und vor Tunnelportal sowie Umbau Autobahnanschluss) erreicht wird. Falls dies zu keiner genügenden Verbesserung führt, sind weitere Massnahmen zu prüfen.
	S13.02	Knoten Hauptstrasse / A14-Anschluss Rtg. Zug (Rtg. Inwil)	1_Median	5	-	Knoten	Überstauung MIV						
	S13.02	Knoten Hauptstrasse / A14-Anschluss Rtg. Zug (Rtg. Ebikon)	3_Median+Streuung	10	60	Knoten	Überstauung MIV						
M1306	S13.03	Haltestelle Buchrain, Sagenwald (Rtg. Inwil)	2_Streuung	-	10	Haltestelle	Wiedereingliederung, Sichtverhältnisse	H3.1	Beschleunigung Wegfahrt - Haltebucht mit elektronischer Ausfahrtpriorität ausstatten	Im Drittprojekt "Busspur Schachen" ist in Fahrtrichtung Inwil eine Bushaltebucht (status quo) vorgesehen. Diese ist mit einer Ausfahrtpriorisierung auszustatten. Als Signalstandort kann die neue Mittelinsel direkt vorgelagert zur Haltestelle verwendet werden.	mittel		Ohne Ausfahrtpriorisierung erscheint eine Wiedereingliederung in den Verkehr schwierig (hohes Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeit, verstärkt durch die Lage nach einer Kurve). Alternativ: Fahrbahnhaltestelle.
M1307	S13.04	Haltestelle "Inwil, Pannerhof" (beide Richtungen)	2_Streuung	-	20	Haltestelle	Lage Fussgängerstreifen	H3.2	Beschleunigung Wegfahrt - Aufhebung / Verschiebung Fussgängerstreifen hinter Haltestelle	Verschiebung des Fussgängerstreifen zwischen die beiden Haltestellen (jeweils vor Haltestelle / hinter Bus), Mittelinsel als Überholerschutz. Verschiebung der Haltestelle Fahrtrichtung Rotkreuz in Richtung Dorf.	mittel		
M1308	S13.04	Haltestelle "Inwil, Oberhofen" (beide Richtungen)	3_Median+Streuung	-	10	Haltestelle		H2.1	Beschleunigung Haltestellenbedienung - Umbau zu Fahrbahnhaltestelle (nicht überholbar)	Ergänzung des Fussgängerstreifens zwischen den beiden Haltebuchten mit einer Mittelinsel, welche als baulicher Überholerschutz dient.	mittel		
M1309	S13.05	Knoten Oberhofen (Haupt-/Buchrain-/Metten-/Inwilstrasse)	2_Streuung	-	20	Knoten	Verkehrsüberlastung, Knotenform	K1.3	Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldeverfahren	Verbesserte Anmeldung der Busse ermöglichen.	klein	Alternative Linienführung: Sollte am Knoten Oberhofen inkl. Zufahrten keine befriedigende Buspriorisierung realisiert werden können, so ist eine alternative Linienführung über die Industriestrasse (- Ziegelhütte) inkl. entsprechender Priorisierung beim Ein-/Abbiegen an der Hauptstrasse zu prüfen.	Es wird davon ausgegangen, dass die Störeinflüsse am Knoten Oberhofen durch das Verkehrsmanagement Seetal bereits reduziert werden kann und grössere Massnahmen am Knoten nicht notwendig sind. Falls weiterhin zu starke Störungen auftreten, sind weitere Massnahmen zu erarbeiten.
M1310	S13.05	Buchrainstrasse (Richtung Eschenbach)	2_Streuung	-	10	Knoten	Verkehrsüberlastung, Knotenform	A2.1	Physische Busspur Einrichtungsbetrieb - Realisierung zusätzliche Fahrspur	Neubau einer Busspur zwischen den beiden Knoten Industriestrasse und Oberhofen im Raum Haldehof. Beginn der Busspur ab ca. Ende der Spuraufweitung am Knoten Industriestrasse bis Spuraufweitung vor Knoten Oberhofen. Vortrittsberechtigter Zufahrt der Busspur zur Geradeaus-/Rechtsabbiegespur.	gross		
M1311	S13.06	Ballwilerstrasse	1_Median	10	-	Strecke	Strassengeometrie	X	Örtliche Gegebenheit - Individuelle Lösung	Verschiebung T30-Tor: Signalstandort neben Fahrbahn platzieren, keine Einengung vor Zufahrt zum Wendeplatz; Entfernung des Kissens (ersatzweise Verschiebung zur Raiffeisenbank).	mittel		
M1312	S13.06	Wendeplatz "Inwil, Dorf"	1_Median	10	-	Haltestelle	Parkierung, Strassengeometrie	A10	Keine Störeinflüsse durch Parkierung - Aufhebung Parkierung im Strassenraum	Reduktion oder Aufhebung der Parkierung auf dem Wendeplatz, Optimierung der Fahrgemetrien.	mittel		

**Beschleunigung Bussystem VVL - Zielbild**  
**Massnahmen Korridor 14**

Massnahme	Störbereich	Standort Massnahme / betroffener Abschnitt	Störstellen und Ursachen				Lösungsansätze, Massnahmen						
			Indikator	Abweichung im Median [s]	Maximale Streuung [s]	Typ	Mutmassliche Ursachen	Lösungsansätze (mehrere Zeilen je Störbereich: Kombination)	Spezifikation	Wirkung	Innovativer Ansatz	Bemerkung	
M1401	S14.01	Knoten Zugerstrasse/Ebisquare (Zufahrt Mall, Rtg. Luzern)	3_Median+Streuung	20	20	Strecke	Überstauung durch MIV	K4	Verkehrsführung - Änderung Abbiegebeziehungen/Spurlayout	Abtausch der bestehenden Busspur mit der Rechtsabbiegespur im Knotenbereich: Busspur ab Autobahnzubringer bis Mall durchgehend am Fahrbandrand führen, Rechtsabbiegespur zur Mall links davon.	gross		Durch den Abtausch der beiden Spuren wird ein Überstauen der Busspur durch abbiegende Fahrzeuge vor dem Knoten/Zufahrt Mall verhindert. Die Massnahme kann ohne bauliche Massnahmen umgesetzt werden und erzielt eine grosse Wirkung. Busspur im Knotenbereich korrekt / durchgehend markieren (Anpassung Markierung für Zufahrt Mall, derzeit kein Hinweis auf Busspur im Haltestellenbereich). Knotensteuerung bei LSA-Ausfall könnte kritisch sein.
M1402	S14.02	Knoten Kantonsstrasse / A2-Zubringer Buchrain (Rtg. Luzern)	3_Median+Streuung	10	20	Knoten	Überstauung durch MIV	K4	Verkehrsführung - Änderung Abbiegebeziehungen/Spurlayout	Abtausch der bestehenden Busspur mit der Rechtsabbiegespur im Knotenbereich: Busspur ab Haltestelle "Dierikon, Migros" bis zum Knoten durchgehend am Fahrbandrand führen, Rechtsabbiegespur zum Autobahnzubringer Buchrain links davon markieren. Keine Rechtsabbieger mehr auf Busspur zulassen.	gross		Massnahme kann kostengünstig im bestehenden Strassenraum umgesetzt werden. Es sind nur Änderungen der Markierung sowie der LSA notwendig.
M1403	S14.02	Knoten Kantonsstrasse / A2-Zubringer Buchrain (Rtg. Luzern)	3_Median+Streuung	10	20	Strecke	Überstauung durch MIV	A2.2	Physische Busspur Einrichtungsbetrieb - Umnutzung bestehende MIV-Spur	Zusammen mit dem Abtausch der Bus- und Rechtsabbiegespur ist keine Rechtsabbieger mehr auf der rechten Fahrspur (neu nur Bus) mehr zuzulassen --> durchgehende Busspur ab Hst. Migros.	gross		Die Massnahme kann kostengünstig im Bestand umgesetzt werden (nur Markierungsarbeiten). Die Massnahme nur sinnvoll umsetzbar in Kombination mit M1402.
M1404	S14.02	Kantonsstrasse, Ende der Busspur (Rtg. Gisikon)	2_Streuung	-	20	Strecke	Eingliederung in Verkehr	K4	Verkehrsführung - Änderung Abbiegebeziehungen/Spurlayout	Optimierung der Markierung: Anpassung Spurwechsel, vortrittsberechtigtes Ende der Busspur. Busspur "auslaufen" lassen, Spurwechsel ab Outlet Migros zulassen.	mittel		
M1405	S14.03	Knoten Kantons-/Industriestrasse (Rtg. Luzern)	3_Median+Streuung	10	40	Knoten	Überstauung durch MIV	K2	Busverkehr auf abweichendem Abbiegestreifen - Ummarkierung	Busse in Fahrtrichtung Luzern über die Linksabbiegespur über den Knoten führen. Linksabbiegespur für den MIV auf den Bereich des Migros-Parkplatzes einkürzen (in Zusammenhang mit der Busspur, siehe Massnahme M1405). Bedingt Anpassung der LSA-Steuerung.	mittel		Diese Steuerung führt dazu, dass zeitgleich keine Verkehr stadtauswärts (auch keine Busse) fahren dürfen.
M1406	S14.03	Kantonsstrasse (Rtg. Luzern); Zufahrt Knoten Kantons-/Industriestr.	2_Streuung	-	40	Strecke	Überstauung durch MIV	A4.1	Physische Busspur Richtungswechselbetrieb (elektronisch geregelt) Realisierung zusätzliche Fahrspur	Einrichtung einer zusätzlichen Fahrspur für Busse in Mittellage zwischen dem Knoten Kantons-/Industriestrasse und mindestens Beginn Siedlungsgebiet/Sportpark oder bis "Burenhof". Die Busspur ist verkehrshängig in beide Richtungen nutzbar (Steuerung mittels Bus-LSA). - Vor dem Knoten mündet die Busspur in die Linksabbiegespur. - In Richtung Gisikon wird des Busverkehr priorisiert (Bus-LSA) auf die Mischverkehrsspur zurückgeführt. - Aus der Rigistrasse kann nur noch rechts ausgebogen werden. Zusätzlich kann der MIV in Fahrtrichtung Luzern parallel zur Busspur dosiert werden, wodurch der Folgeknoten bei der Mall of Switzerland und dem Autobahnzubringer Buchrain und die Zufahrt in Richtung Ebikon entlastet werden. Die Busspur kann damit ihre volle Wirkung entfalten.	gross		Prinzip Busspur Hohlstrasse (Hardplatz bis Herdernstrasse) in Zürich. Die Abbiegebeziehungen der Rigistrasse sind bereits heute eingeschränkt (kein Linkseinbiegen möglich), alternative Fahrtmöglichkeiten sind via Zentralstrasse/Schönenboden möglich und vertretbar.
M1407	S14.03	Haltestelle "Dierikon, Migros" (Rtg. Gisikon)	1_Median	5	-	Haltestelle	Haltestellenbucht, Eingliederung in Verkehr	H3.1	Beschleunigung Wegfahrt - Haltebucht mit elektronischer Ausfahrtpriorität ausstatten	Ausstattung der Haltebucht mit einer Ausfahrtpriorität. Zur Umsetzung kann die LSA am Knoten Kantons-/Industriestrasse genutzt werden.	mittel		Die Ausfahrtpriorisierung kann ggf. auch mit der Steuerung der Busspur in Mittellage (M1406) kombiniert werden.
M1408	S14.04	Haltestelle "Root D4, Oberfeld" (Rtg. Luzern)	1_Median	5	-	Haltestelle	Haltestellenbucht, Eingliederung in Verkehr	H2.1	Beschleunigung Haltestellenbedienung - Umbau zu Fahrbahnhaltestelle (nicht überholbar)	Verschiebung der Haltestelle vor den Kreisel (Fahrbahnhaltestelle auf Busspur im Kreiselauf).	mittel		Störung fällt gering aus, der Nutzen ist daher eher gering; keine prioritäre Massnahme.
M1409	S14.05	Luzernerstrasse, Haltestelle Ronnegg (Rtg. Gisikon)	2_Streuung	-	20	Strecke	Überstauung durch MIV, Baustellensteuerung	H2.1	Beschleunigung Haltestellenbedienung - Umbau zu Fahrbahnhaltestelle (nicht überholbar)	Umbau der Haltestelle in Fahrtrichtung Gisikon zur Fahrbahnhaltestelle.	mittel		
M1409	S14.05	Luzernerstrasse, Fussgängerstreifen	2_Streuung	-	20	Strecke	Ungeregelte Fussgängerquerung	A12.1	Vortrittsberechtigung gegenüber Fussverkehr - Fussgängerstreifen mit LSA regeln	Ausstattung des Fussgängerstreifen mit einer Bedarfs-LSA. Abstimmung der Steuerung mit Bussen.	klein		
M1409	S14.06	Knoten Kantonsstrasse/Reussbrücke	2_Streuung	-	20	Knoten	Überstauung durch MIV, Baustellensteuerung	K1.3	Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldeverfahren	Steuerung und Bus-Anmeldung optimieren.	klein		Die Störung trat im Baustellenperimeter auf. Die LSA-Steuerung soll auch gewisse Zeit auf ihre Zweckmässigkeit hin überprüft und ggf. optimiert werden. Die aufgezeigte Störung erübrigt sich allenfalls mit Inbetriebnahme der neuen Anlage.

**Beschleunigung Bussystem VVL - Zielbild**  
**Massnahmen Korridor 16**

Massnahme	Störbereich	Standort Massnahme / betroffener Abschnitt	Störstellen und Ursachen				Lösungsansätze, Massnahmen						
			Indikator	Abweichung im Median [s]	Maximale Streuung [s]	Typ	Mutmassliche Ursachen	Lösungsansätze (mehrere Zeilen je Störbereich: Kombination)	Spezifikation	Wirkung	Innovativer Ansatz	Bemerkung	
	S16.01	Ortsdurchfahrt Hochdorf	5_Erfahrungswerte	-	-	Strecke	Verkehrsüberlastung	DP	Drittprojekt	Verkehrsentlastung durch Verkehrsmanagement und elektronische Busspuren ausserorts gemäss Verkehrsmanagement zur öV-Förderung Seetal.	gross		Massnahme Drittprojekt.
M1601	S16.01	Hochdorf: Knoten Haupt-/Bankstrasse/Bahnhofplatz	2_Streuung	-	10	Knoten	Vortrittsregelung	K1.1	Optimierung LSA-Steuerung - Realisierung neue (Bus-)LSA	Installation einer Bus-LSA für das priorisierte Einbiegen der Busse aus der Bank- in die Hauptstrasse und/oder Abbiegen von der Hauptstrasse zum Bahnhof. Markierung der Haltebalken und Installation der Signalgeber für den MIV (und Bus) auf der Hauptstrasse jeweils vor dem Fussgängerstreifen, auf Höhe Elektro Schriber sowie in der Bankstrasse für den Bus vom Oberstufenzentrum her. Die Fussgängerstreifen sind unter Licht zu nehmen (LSA-Betrieb nur zum Abbiegen, optional Querungen als Bedarfs-LSA nutzen).	gross		Referenz: Bus-LSA am Bahnhof Wallisellen (Neugutstrasse). Die Massnahmen hilft sowohl auf dem Korridor 16 als auch 17 und kann für alle zufahrenden Busse verwendet werden (Zufahrt ab Bankstrasse, Rotkreuz und Baldegg). Abhängig vom Fussverkehrsaufkommen auf dem Trottoir entlang der Hauptstrasse, ist die Querung der Bahnhofszufahrt ebenfalls mit einem Signalgeber zu regeln. Massnahme hilft K16 und K17 (eine Massnahme für beide Korridore).
M1602	S16.01	Hochdorf, Hauptstrasse 34 - 36	2_Streuung	-	10	Strecke	Parkierung	A10	Keine Störungseinflüsse durch Parkierung - Aufhebung Parkierung im Strassenraum	Aufhebung der vier gelben Parkfelder vor den Liegenschaften 34 und 36. Alternativ zurückversetzen (Anordnung mit Puffer / Sicherheitsabstand zur Fahrbahn).	klein		Minimalvariante: Verschiebung vom Strassenrand weg (Puffer). Massnahme hilft K16 und K17 (eine Massnahme für beide Korridore).
M1603	S16.01	Hochdorf, Hauptstrasse	2_Streuung	-	10	Strecke	Ungeregelter Fussgängerstreifen	A12.2	Vortrittsberechtigung gegenüber Fussverkehr - Aufhebung Fussgängerstreifen	Aufhebung des Fussgängerstreifens vor Haus-Nr. 38 ( Schriber Elektro).	klein		Konflikt mit Bus-LSA, unübersichtliche Situation. Es stehen beidseits in ca. 40-50m Distanz (z.B. vor Kreisel) weitere FGS zur Verfügung (aktuell 3 FGS auf 100m).
M1604	S16.02	Haltestelle "Hochdorf, Schönau" (Rtg. Hochdorf)	5_Erfahrungswerte	-	-	Strecke	Verkehrsüberlastung, Haltestellenform (fehlender Überholerschutz)	H2.1	Beschleunigung Haltestellenbedienung - Umbau zu Fahrbahnhaltestelle (nicht überholbar)	Optimierung bestehende Fahrbahnhaltestelle (überholbar) mit Überholerschutz (Mittelinsel oder minimal Markierung).	mittel		Massnahme sorgt dafür, dass der Bus (kommt dank elektronischer Busspur gem. Drittprojekt VM Seetal als Pulk-führer nach Hochdorf) seine Fahrt als Pulkführer fortsetzen kann.
	S16.03	Ortsdurchfahrt Ballwil	5_Erfahrungswerte	-	-	Strecke	Verkehrsüberlastung	DP	Drittprojekt	Verkehrsentlastung durch Verkehrsmanagement und elektronische Busspuren ausserorts gemäss Verkehrsmanagement zur öV-Förderung Seetal.	gross		Massnahme Drittprojekt.
	S16.04	Ortsdurchfahrt Eschenbach	5_Erfahrungswerte	-	-	Strecke	Verkehrsüberlastung	DP	Drittprojekt	Verkehrsentlastung durch Verkehrsmanagement und elektronische Busspuren ausserorts gemäss Verkehrsmanagement zur öV-Förderung Seetal.	gross		Massnahme Drittprojekt.
M1309	S16.05	Knoten Oberhofen (Haupt-/Buchrain-/Mettlen-/Inwilstrasse)	5_Erfahrungswerte	-	-	Knoten	Verkehrsüberlastung, Knotenform, Vortrittsregelung	K1.3	Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldemechanismus	Verbesserte Anmeldung der Busse ermöglichen.	klein		Die Knotensteuerung ist mit dem Verkehrsmanagement im Seetal zu koordinieren, sodass es am Knoten selbst zu weniger Stausituationen kommt und der Verkehr vorgelagert zum Knoten dosiert werden kann.
M1605	S16.05	Knoten Haupt-/Buchrain-/Mettlen-/Inwilstrasse (Zufahrt von Eschenbach)	5_Erfahrungswerte	-	-	Knoten	Verkehrsüberlastung, Knotenform, Vortrittsregelung	A2.1	Physische Busspur Einrichtungsbetrieb - Realisierung zusätzliche Fahrspur	Neubau Busspur auf der Knotenzufahrt ab ca. Lindenhof bis zum Knoten (Kreisel oder LSA). Bei Beibehalt des LSA-Knotens ist die Linksabbiegespur nur für den Bus zu verlängern (Busspur)	gross		
M1606	S16.05	Knoten Haupt-/Buchrain-/Mettlen-/Inwilstrasse (Zufahrt von Inwil)	5_Erfahrungswerte	-	-	Knoten	Verkehrsüberlastung, Knotenform, Vortrittsregelung	K5.3	Optimierung Knotenzufahrt - Busbypass	Sofern es die Platzverhältnisse zulassen, ist ein (Bus-)Bypass von Inwil in Richtung Eschenbach zu prüfen.	mittel		
	S16.05	Ortsdurchfahrt Inwil	5_Erfahrungswerte	-	-	Strecke	Verkehrsüberlastung, Haltestellenform	DP	Drittprojekte	Massnahmen siehe Korridor 13 (S13.04 bis S13.06 und Drittprojekt Verkehrsmanagement zur öV-Förderung Seetal)	gross		siehe Korridor 13 und Drittprojekte.
	S16.06	Ortsdurchfahrt Inwil	5_Erfahrungswerte	-	-	Strecke	Verkehrsüberlastung, Haltestellenform	DP	Drittprojekte	Massnahmen siehe Korridor 13 (S13.04 bis S13.06 und Drittprojekt Verkehrsmanagement zur öV-Förderung Seetal)	gross		siehe Korridor 13 und Drittprojekte.
M1607	S16.07	Nussbaum / Autobahnanschluss Gisikon-Root	5_Erfahrungswerte	-	-	Strecke	Verkehrsüberlastung	A8	Realisierung Pfortneranlage - Realisierung / Anpassung LSA für MIV	Installation einer Pfortneranlage im Zualauf zum Autobahnanschluss Gisikon (Überlastschutz). Die Busse können den MIV über die kurzzeitig gesperrte Gegenfahrbahn überholen (LSA-gesteuert).	gross		Die Notwendigkeit dieser Massnahmen ist noch zu prüfen. Mit dem Umbau des Autobahnanschlusses Gisikon-Root (Fertigstellung 2023) wurde die Leistungsfähigkeit erhöht und Massnahmen für den ÖV umgesetzt. Die Wirkung dieser Massnahmen ist in den kommenden Jahren zu beobachten (Monitoring), bei Bedarf sind weitere Massnahmen umzusetzen.

**Beschleunigung Bussystem VVL - Zielbild**  
**Massnahmen Korridor 17**

Massnahme	Störbereich	Standort Massnahme / betroffener Abschnitt	Störstellen und Ursachen				Lösungsansätze, Massnahmen					
			Indikator	Abweichung im Median [s]	Maximale Streuung [s]	Typ	Mutmassliche Ursachen	Lösungsansätze (mehrere Zeilen je Störbereich: Kombination)	Spezifikation	Wirkung	Innovativer Ansatz	Bemerkung
M1601	S17.01	Hochdorf: Knoten Haupt-/Bankstrasse/Bahnhofplatz	2_Streuung	-	10	Knoten	Vortrittsregelung	K1.1 Optimierung LSA-Steuerung - Realisierung neue (Bus-)LSA	Installation einer Bus-LSA für das priorisierte Einbiegen der Busse aus der Bank- in die Hauptstrasse und/oder Abbiegen von der Hauptstrasse zum Bahnhof. Markierung Haltebalken und Signalgeber für MIV auf der Hauptstrasse jeweils vor den Fussgängerstreifen. Bei Bedarf Installation Signalgeber für Busse aus Bankstrasse und auf Hauptstrasse (Busse vom Kreisel her).	gross		Referenz: Bus-LSA am Bahnhof Wallisellen (Neugutstrasse). Massnahme hilft K16 und K17 (eine Massnahme für beide Korridore).
M1602	S17.01	Hochdorf, Hauptstrasse 34 - 36	2_Streuung	-	10	Strecke	Parkierung	A10 Keine Störungseinflüsse durch Parkierung - Aufhebung Parkierung im Strassenraum	Aufhebung der vier gelben Parkfelder vor den Liegenschaften 34 und 36. Alternativ zurückversetzen (Anordnung mit Puffer / Sicherheitsabstand zur Fahrbahn).	klein		Minimalvariante: Verschiebung vom Strassenrand weg (Puffer). Massnahme hilft K16 und K17 (eine Massnahme für beide Korridore).
M1603	S17.01	Hochdorf, Hauptstrasse	2_Streuung	-	10	Strecke	Ungeordneter Fussgängerstreifen	A12.2 Vortrittsberechtigung gegenüber Fussverkehr - Aufhebung Fussgängerstreifen	Aufhebung des Fussgängerstreifens vor Haus-Nr. 38 ( Schriber Elektro).	klein		Konflikt mit Bus-LSA, unübersichtliche Situation. Es stehen beidseits in ca. 40-50m Distanz (z.B. vor Kreisel) weitere FGS zur Verfügung (aktuell 3 FGS auf 100m). Massnahme hilft K16 und K17 (eine Massnahme für beide Korridore).
M1701	S17.02	Hochdorf: Ausfahrt Bahnhofplatz in Sempachstrasse	1_Median	10	-	Knoten	Vortrittsregelung, ungünstige Sichtverhältnisse	K1.1 Optimierung LSA-Steuerung - Realisierung neue (Bus-)LSA	Installation einer Bus-LSA für das priorisierte Einbiegen vom Bahnhof in die Sempachstrasse. Kurzzeitiges Zurückhalten des MIV aus dem Kreisel (Ausfahrt Sempachstrasse oder Zufahrt Hauptstrasse) und auf der Sempachstrasse (aus Rtg. Industrie).	gross		Priorisierungsanlage kann auch für Ausfahrt in Richtung Industrie genutzt werden (nur MIV aus Kreisel stoppen). Referenz: Bus-LSA am Bahnhof Wallisellen (Neugutstrasse).
M1702	S17.02	Hochdorf: Kreisel Hauptstrasse, Zufahrt Sempacherstrasse	2_Streuung	-	10	Knoten	Ungeordneter Knoten und Fussgängerstreifen	K1.1 Optimierung LSA-Steuerung - Realisierung neue (Bus-)LSA	Installation einer Bus-LSA für das priorisierte Einfahren der Busse in den Kreisel. Zurückhalten des MIV auf der Hauptstrasse vor der Einfahrt in den Kreisel (Haltebalken vor FGS).	gross		Die Notwendigkeit dieser Massnahme ist anhand der Wirkung der Massnahmen aus dem Verkehrsmanagement Seetal (u.a. M2.5/M2.6) zu prüfen / verifizieren.
M1703	S17.03	Haltestelle "Hochdorf, Industriestrasse" (Rtg. Hochdorf)	5_Erfahrungswerte	-	-	Haltestelle	Haltestellenbucht, Widereingliederung	H2.1 Beschleunigung Haltestellenbedienung - Umbau zu Fahrbahnhaltestelle (nicht überholbar)	Umbau der Haltestelle in Fahrtrichtung Hochdorf zur nicht überholbaren Haltestelle durch Verlegung auf Kreiselzufahrt oder Verschiebung in Richtung Industriestrasse / BurgerKing.	mittel		Bei Verlegung vor den Kreisel (Zufahrt) evtl. Zusammenlegung mit Haltestelle "Nunwilerstrasse".
m1704	S17.04	Baldeggrasse / Zufahrt Hochdorf; Raum Baldegg Kloster	5_Erfahrungswerte	-	-	Strecke	Verkehrsüberlastung	A8 Realisierung Pfortneranlage - Realisierung / Anpassung LSA für MIV	Optional: Installation einer Überlastschutzanlage (Pfortneranlage) inkl. e-Busspur in Fahrtrichtung Hochdorf im Bereich Baldegg Kloster.	gross		Massnahme ist auf das Verkehrsmanagement Seetal abzustimmen; Der Bedarf ist zu überprüfen und auf die Wirkung der übrigen Massnahmen des VM Seetal abzustimmen. Die Massnahme ist daher optional und nicht prioritär.
	S17.02 S17.04	Ortsdurchfahrten Hochdorf und Baldegg	5_Erfahrungswerte	-	-	Strecke	Verkehrsüberlastung	DP Drittprojekt	Verkehrsentlastung durch Verkehrsmanagement und elektronische Busspuren ausserorts gemäss Verkehrsmanagement zur öV-Förderung Seetal.	gross		Massnahme Drittprojekt.

**Beschleunigung Bussystem VVL - Zielbild**  
**Massnahmen Korridor 18**

Massnahme	Störbereich	Standort Massnahme / betroffener Abschnitt	Störstellen und Ursachen				Lösungsansätze, Massnahmen						
			Indikator	Abweichung im Median [s]	Maximale Streuung [s]	Typ	Mutmassliche Ursachen	Lösungsansätze (mehrere Zeilen je Störbereich: Kombination)	Spezifikation	Wirkung	Innovativer Ansatz	Bemerkung	
M1801	S18.01	Kreisel Stationsstrasse / Station Ost (südlich der Autobahn); Zufahrt von Station Ost her	3_Median+Streuung	10	5	Knoten	Verkehrsüberlastung, Vortrittsregelung	K1.1	Optimierung LSA-Steuerung - Realisierung neue (Bus-)LSA	Installation einer Bus-LSA zur priorisierten Kreiseinfahrt vom Bahnhof her. Kurzzeitiges Anhalten des MIV auf den Zufahrten vom Strassenkreuz und der A2 von Basel her.	mittel		Anlage kann teilweise auch für M1802 genutzt werden. Kurzzeitiges Anhalten des MIV alternativ auch in der Kreiselfahrbahn mit Signalgeber auf Mittelinsel der "Station-Ost" denkbar, Machbarkeit ist zu prüfen.
M1802	S18.01	Kreisel Stationsstrasse / Station Ost (südlich der Autobahn); Zufahrt von Rothenburg her	2_Streuung	-	40	Knoten	Verkehrsüberlastung, Vortrittsregelung	K1.1	Optimierung LSA-Steuerung - Realisierung neue (Bus-)LSA	Installation einer Bus-LSA zur priorisierten Kreiseinfahrt von Rothenburg her. Kurzzeitiges Anhalten des MIV auf der Kreiselzufahrt von der A2 (von Basel her).	mittel		Signalgeber auf den beiden Zufahrten sind bereits durch Massnahme M1801 notwendig/vorhanden.
M1803	S18.02	Haltestelle "Buzibach"	2_Streuung	-	50	Haltestelle	Überstauung MIV, Verkehrsüberlastung	H2.1	Beschleunigung Haltestellenbedienung - Umbau zu Fahrbahnhaltestelle (nicht überholbar)	Umbau zur nicht überholbaren Fahrbahnhaltestelle.	mittel		
M1804	S18.02	Stationsstrasse (Landi /Wahligen bis Kreisel Nord, Rtg. Bahnhof)	2_Streuung	-	50	Strecke	Überstauung MIV, Verkehrsüberlastung	A2.1	Physische Busspur Einrichtungsbetrieb - Realisierung zusätzliche Fahrspur	Einrichtung einer Busspur zwischen der Haltestelle "Buzibach" bis zum Kreisel nördlich der Autobahn. Die bestehenden Mittelbereiche (bspw. Abbiegespur nach Huebstrasse) können teilweise als Bus-/Fahrspur umgenutzt werden. Dies bedingt ein Linksabbiegeverbot in die Huebstrasse, diese ist aber durch ein Wenden im nördlichen Kreisel erreichbar.	gross	Eine Busspur in Mittellage würde die Störungen von einbiegenden / abbiegenden Fahrzeugen reduzieren, erschwert jedoch die Haltestellenplatzierung. Eine Haltestelle als Inselhaltestelle wäre denkbar. Eine Busspur in Mittellage bedingt jedoch zusätzliche Linksabbiegeverbote und vsl. einen Kreisel auf Höhe Buzibachstrasse (Wenden).	Eine Busspur in Mittellage böte die Möglichkeit, diese auch in beide Richtungen zu nutzen. Die Busspur kann jedoch auch durchgehend in Seitenlage angeordnet werden (ab Emag Landmaschinen bis Kreisel).
M1805	S18.02	Stationsstrasse (Landi /Wahligen bis Kreisel Nord, Rtg. Bahnhof)	2_Streuung	-	50	Strecke	Überstauung MIV, Verkehrsüberlastung	K4	Verkehrsführung - Änderung Abbiegebeziehungen/Spurlayout	Einrichtung von Linksabbiegeverboten aus der Unterwahligen- in die Stationsstrasse und von der Stationsstrasse in die Huebstrasse, sodass Busspur in Mittellage ermöglicht und nicht behindert wird. Alternative Fahrtmöglichkeiten via Kreisel Nord (Wenden).	mittel	Optional ist im ganzen Gewerbegebiet ein Linksabbiegeverbot auf/von der Stationsstrasse denkbar. Dies insbesondere, wenn die Busspur dennoch blockiert würde oder es zu Rückstau in Fahrtrichtung Rothenburg kommt. Dies bedingt jedoch einen zusätzlichen Kreisel auf Höhe der Buzibachstrasse (Wenden).	Wird ein flächendeckendes Linksabbiegeverbot eingeführt und ein zusätzliche Kreisel erstellt, so ist die Busspur durchgehend, auch im Kreisel geführt. Diese wird sinnvollerweise als Bypass geführt.
M1806	S18.02	Stationsstrasse, Kreisel Nord (Rtg. Bahnhof)	2_Streuung	-	50	Knoten	Überstauung MIV, Verkehrsüberlastung	K5.2	Optimierung Knotenzufahrt - Busvorzugsanlage an Kreisel	Priorisierte Kreiselzufahrt durch Bus-LSA am Ende der neuen Busspur (in Mittellage).	gross		
M1807	S18.02	Stationsstrasse (Landi /Wahligen bis Kreisel Nord, Rtg. Bahnhof)	2_Streuung	-	50	Strecke	Überstauung MIV, Verkehrsüberlastung	A8	Realisierung Pfortneranlage - Realisierung / Anpassung LSA für MIV	Buspriorisierungsanlage als Dosierungsanlage verwenden.	gross		
M1808	S18.02	Stationsstrasse, Eingang Gewerbegebiet bis Hst. "Buzibach"	3_Median+Streuung	10	150	Knoten	Überstauung MIV, Verkehrsüberlastung	A2.1	Physische Busspur Einrichtungsbetrieb - Realisierung zusätzliche Fahrspur	Realisierung neue Busspur zwischen Emag Landmaschinen und Haltestelle "Buzibach", teilweise durch Umnutzung des bestehenden Mehrzweckstreifens, teilweise durch Neubau	gross	Führung Busverkehr via Eschenstrasse / Industrie / Buzibachstrasse. Dosierung MIV in dem Bereich. Bedingt Ausbau Strasse und Parkierungsverbot in Industrie sowie LSA zum Einbiegen in Eschen-/ Stationsstrasse, alternative via Autobahnauffahrt zum Kreisel führen.	

**Beschleunigung Bussystem VVL - Zielbild**  
**Massnahmen Korridor 19**

Störstellen und Ursachen							Lösungsansätze, Massnahmen					
Massnahme	Störbereich	Standort Massnahme / betroffener Abschnitt	Indikator	Abweichung im Median [s]	Maximale Streuung [s]	Typ	Mutmassliche Ursachen	Lösungsansätze (mehrere Zeilen je Störbereich: Kombination)	Spezifikation	Wirkung	Innovativer Ansatz	Bemerkung
M1901	S19.01	Hasenmoosstrasse, Fussgängerstreifen	1_Median	10	-	Strecke	Ungeregelter Fussgängerstreifen	A12.2 Vortrittsberechtigung gegenüber Fussverkehr - Aufhebung Fussgängerstreifen	Aufhebung ?	klein		Zweckmässigkeit gegeben?
M1902	S19.01	Knoten Stations-/Hasenmoosstrasse (Rtg. Strassenkreuz)	2_Streuung	-	20	Knoten	Hohes Verkehrsaufkommen, Vortrittsregelung, ungenügende Sichtweiten	K1.1 Optimierung LSA-Steuerung - Realisierung neue (Bus-)LSA	Installation einer Bus-LSA zum priorisierten Einbiegen der Busse von der Hasenmoos- in die Stationsstrasse. Auf der Stationsstrasse von Rothenburg her ist ein Signalgeber vor der Hasenmoosstrasse zu installieren und der Verkehr Rtg. Strassenkreuz kurzzeitig zu stoppen. Für die Busse ist optional ein Signalgeber auf der Hasenmoosstrasse zu installieren.	gross		Die Anlage kann auch zum priorisierten Abbiegen vom Strassenkreuz zum Bahnhof West genutzt werden.
M1903	S19.01	Knoten Stations-/Hasenmoosstrasse (Rtg. Bahnhof)	5_Erfahrungswert	-	-	Knoten	Hohes Verkehrsaufkommen, Vortrittsregelung, ungenügende Sichtweiten	K1.1 Optimierung LSA-Steuerung - Realisierung neue (Bus-)LSA	Installation einer Bus-LSA zum priorisierten Abbiegen der Busse von der Hasenmoos- in die Stationsstrasse. Auf der Stationsstrasse von Rothenburg her ist ein Signalgeber vor der Hasenmoosstrasse zu installieren und der Verkehr Rtg. Strassenkreuz kurzzeitig zu stoppen. Für die Busse ist optional ein Signalgeber beim Einlenker Hasenmoosstrasse zu installieren.	gross	Zufahrt zum Bahnhof ab Strassenkreuz neu via Station-West (Gewerbe) mittels parallel zur Unterführung angeordneter Fahrbahn (zu erstellen; Umfahrung Betriebsgelände), Ausfahrt via Hasenmoosstrasse (immer rechts ein-/abbiegen von/nach Stationsstrasse (Gegenuhrzeigersinn).	Massnahme / Bus-LSA wird sinnvollerweise direkt für beide Fahrrichtungen umgesetzt. Optional kann bei künftigen Linienführungen in Richtung Rothenburg/Buzibach auch der Verkehr vom Strassenkreuz aufgehalten werden (zus. Signalgeber) oder im Uhrzeigersinn via Hasenmoosstrasse / Station-West geführt werden.
M1904	S19.02	Lohrenstrasse (Strassenkreuz bis Station-West)	2_Streuung	-	20	Knoten	Hohes Verkehrsaufkommen, Überstauung MIV	A4.1 Physische Busspur Richtungswechselbetrieb (elektronisch geregelt) Realisierung zusätzliche Fahrspur	Einrichtung einer Busspur in Mittellage auf der Lohrenstrasse zwischen dem Strassenkreuz (Spuraufweitung / Busspur gem. Drittprojekt) und Station-West (Spuraufweitung / Abbiegespur, betrieben im Richtungswechselbetrieb (LSA-gesteuert). In Rtg. Station: ab Haltestelle Strassenkreuz Zufahrt zur Busspur mittels Bus-LSA; Ende der Busspur vortrittsberechtigt in Linksabbieger zum Bhf führen. In Rtg. Strassenkreuz: Priorisierte Knotenzufahrt / Spurwechsel (Bus-LSA) von der neuen Busspur in Mittellage zur jeweils notwendigen Spur am Knoten.	gross		Die Ausrichtung der Busse auf den Bahnfahrplan bietet einen Richtungswechselbetrieb an. Die Massnahmen ist mit dem Projekt "Umgestaltung Knoten Lohren" abzustimmen. Diese Studie ging vom Planstand vom 20.10.2017 / Vernehmlassung aus.
M1905	S19.02	Strassenkreuz: Knotenzufahrt Hellbühlstrasse	2_Streuung	-	5	Knoten	Hohes Verkehrsaufkommen, Überstauung MIV	K2 Busverkehr auf abweichendem Abbiegestreifen - Ummarkierung	Führung des Busverkehrs Richtung Rothenburg Station über die Rechtsabbiegespur (unkritisch gem. Auswertung Linie 61) inkl. Buspriorisierung am Knoten. Fortsetzung nach Knoten auf Busspur (gem. Drittprojekt).	mittel		Mit dem Projekt "Umgestaltung Knoten Lohren" (u.a. Busspuren) entsteht eine neue Ausgangssituation, es besteht Abstimmungsbedarf.
M1906	S19.02	Strassenkreuz: Knotenzufahrt Neuenkirchstrasse von Emmen	3_Median+Streuung	5	10	Knoten	Hohes Verkehrsaufkommen, Überstauung MIV	K1.3 Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldemechanismus	Verbesserung der Bus-Anmeldung oder Installation einer solchen, falls noch nicht vorhanden.	klein		Mit dem Projekt "Umgestaltung Knoten Lohren" (u.a. Busspuren) entsteht eine neue Ausgangssituation, es besteht Abstimmungsbedarf.
M1907	S19.02	Strassenkreuz: Knotenzufahrt Lohrenstrasse	2_Streuung	-	20	Knoten	Hohes Verkehrsaufkommen, Überstauung MIV	K1.3 Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldemechanismus	Optimierung der LSA-Steuerung, Abstimmung auf neue Busspur in Mittellage.	klein		Mit dem Projekt "Umgestaltung Knoten Lohren" (u.a. Busspuren) entsteht eine neue Ausgangssituation, es besteht Abstimmungsbedarf.
M1908	S19.02	Strassenkreuz: Knotenzufahrt Neuenkirchstrasse von Neuenkirch	5_Erfahrungswerte	-	-	Knoten	Hohes Verkehrsaufkommen, Überstauung MIV	K1.3 Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldemechanismus	Optimierung der LSA-Steuerung, Abstimmung auf neue Busspur in Mittellage.	klein	Bus via Geradeaus-/Rechtsabbiegespur an/über Knoten führen.	Mit dem Projekt "Umgestaltung Knoten Lohren" (u.a. Busspuren) entsteht eine neue Ausgangssituation, es besteht Abstimmungsbedarf.