

Beschleunigung Bussystem VVL - Zielbild
Massnahmen Korridore 0, 1 und 5 (Linie 1)

| 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 | |
| M0101 | S.01.01 | Obergrundstrasse: Haltestelle Pilatusplatz bis Haltestelle Moosegg (Richtung Kriens) | 2_Streuung | - | 10 | Knoten | Überstauung durch MIV | A2.1 Physische Busspur Einrichtungsbetrieb - Realisierung zusätzliche Fahrspur | Umnutzung rechte Fahrspur zur Busspur zwischen den beiden Haltestellen. | gross | Busstrasse nordwestlich Obergrundstrasse Pilatusplatz-Kupferhammer | | |
| M0102 | S.01.02 | Obergrundstrasse (Paulusplatz bis Moosegg, Rtg. Bahnhof) | - | - | - | Strecke | Parkierung im Strassenraum | A10 Keine Störungseinflüsse durch Parkierung - Aufhebung Parkierung im Strassenraum | Aufhebung der Parkierung auf Troitroiveau. Flächen umnutzen zur Busspur (M0103). | mittel | Busstrasse nordwestlich Obergrundstrasse Pilatusplatz-Kupferhammer | | |
| M0103 | S.01.02 | Obergrundstrasse (Paulusplatz bis Moosegg, Rtg. Bahnhof) | - | - | - | Strecke | Platzbedarf für Busspur | A2.1 Physische Busspur Einrichtungsbetrieb - Realisierung zusätzliche Fahrspur | Realisierung Busspur zwischen Paulusplatz und Moosegg durch Umnutzung Flächen (Parkierung) bzw. bestehende MIV-Spur. | gross | Busstrasse nordwestlich Obergrundstrasse Pilatusplatz-Kupferhammer | | |
| M0104 | S.01.02 | Paulusplatz, Knotenzufahrt Richtung Kriens | 2_Streuung | - | 10 | Strecke | LSA-Steuerung, Überstauung durch MIV | A2.2 Physische Busspur Einrichtungsbetrieb - Umnutzung bestehende MIV-Spur | Reduktion Linksabbieger in Bireggstrasse/Moosmattstrasse auf eine Spur, Umnutzung Platz als Busspur (Hst. Paulusplatz bis Abzw. Bireggstrasse), Ende der Busspur mit Buspriorisierung. | gross | Busstrasse nordwestlich Obergrundstrasse Pilatusplatz-Kupferhammer | | |
| M0105 | S.01.02 | Paulusplatz, Knotenzufahrt Richtung Luzern | 3_Median+Streuung | 10 | 30 | Strecke | Überstauung durch MIV | K2 Busverkehr auf abweichendem Abbiegestreifen - Ummarkierung | Nur noch rechtsabbiegenden MIV auf rechter Spur zulassen | mittel | Busstrasse nordwestlich Obergrundstrasse Pilatusplatz-Kupferhammer | Bei hohem Verkehrsaufkommen auf Abbiegestreifen durchgängige, eigenständige Busspur vorsehen. Abhängigkeit Zentralstrasse (künftig mit oder ohne MIV?) beachten. | |
| M0106 | S.01.02 | Obergrundstrasse: Knoten Obergrund-/Horwerstrasse bei Obergrundstrasse 95 (Rtg. Bahnhof) | 3_Median+Streuung | 10 | 30 | Strecke | Überstauung durch MIV | A6 e-Busspur Withflow-Betrieb - Temporäre Umnutzung bestehende MIV-Spur | Buspriorisierung am Knoten Obergrund-/Horwerstrasse, Räumung der rechten Fahrspur ab Knoten bis etwa Obergrundstrasse 95, ab dort nur Rechtsabbieger und Bus. | gross | Busstrasse nordwestlich Obergrundstrasse Pilatusplatz-Kupferhammer | | |
| M0107 | S.01.03 | Eichhof (Richtung Luzern) | 3_Median+Streuung | 5 | 10 | Strecke | LSA-Steuerung | A5.1 Verlängerung physischer Busspur - Realisierung zusätzliche Fahrspur | Start Busspur bereits vor Bushaltestelle Grosshofstrasse | gross | Busstrasse nordwestlich Obergrundstrasse Pilatusplatz-Kupferhammer | Dosierung im Raum Eichhof (Knoten Horwerstrasse)? | |
| M0108 | S.01.03 | Eichhof (Richtung Luzern) | 3_Median+Streuung | 5 | 10 | Strecke | LSA-Steuerung | A5.2 Verlängerung physischer Busspur - Umnutzung bestehende MIV-Spur | Verlängerung Busspur bis Stichstrasse / Rechtsabbieger erst ab Haus-Nr. 111 zulassen. | gross | Zeitweise Sperrung der rechten Fahrspur für den MIV --> verkehrshabhängige, elektronische Busspur? | | |
| M0109 | S.01.03 | Eichhof (Richtung Luzern) | 3_Median+Streuung | 5 | 10 | Strecke | LSA-Steuerung | A9 Unabhängig vom Veloverkehr geführter Busverkehr - Separate Führung Veloverkehr | Trennung Bus/Velo (zu hohe Geschwindigkeitsunterschiede auf diesem Abschnitt). | mittel | Busstrasse nordwestlich Obergrundstrasse Pilatusplatz-Kupferhammer | | |
| M0110 | S.01.04 | Kupferhammer (Richtung Luzern) | 3_Median+Streuung | 10 | 30 | Knoten | LSA-Steuerung | K1.3 Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldemechanismus | Priorisierung Luzernerstrasse stadteinwärts ggü. Eichwilstrasse bei Busanmeldung | klein | Busstrasse nordwestlich Obergrundstrasse Pilatusplatz-Kupferhammer | | |
| M0111 | | Kupferhammer (Richtung Kriens) | 3_Median+Streuung | - | - | Strecke | Überstauung MIV | A8 Realisierung Pfortneranlage - Realisierung / Anpassung LSA für MIV | Pfortneranlage Kupferhammer: Ausbau bzw. konsequente Nutzung gesamter Stauraum im Bereich der Busstrasse (Rtg. Kriens) | gross | Erweiterung auf weitere Abschnitte / Seitenäste. | Ausweichverkehr via Alpen- oder Langsägestrasse beachten und unterbinden, allenfalls weitere Seitenstrasse in Pfortneranlage miteinbeziehen (bspw. Eichwilstrasse) und FiMa's vorsehen. Massnahmen entlastet bzw. entschärft Situation im Zentrum von Kriens. | |
| M0112 | S.01.04 | Haltestelle Alpenstrasse (beide Richtungen) | 4_Fahrplan | - | - | Haltestelle | Überstauung MIV, Eingliederung in Verkehr | H2.1 Beschleunigung Haltestellenbedienung - Umbau zu Fahrbahnhaltestelle (nicht überholbar) | Verlängerung Mittelschutzzinsel | mittel | | | |
| M0113 | S.01.04 | Haltestelle Hofmatt Bellpark (Rtg. Obernau) | 4_Fahrplan | - | - | Haltestelle | Überstauung MIV, Eingliederung in Verkehr | H2.1 Beschleunigung Haltestellenbedienung - Umbau zu Fahrbahnhaltestelle (nicht überholbar) | Verlängerung Mittelschutzzinsel | mittel | | | |
| M0114 | S.01.05 | Zentrum Kriens: Schachenstrasse bis Zentrum Pilatus | 3_Median+Streuung | 10 | 30 | Strecke | Überstauung MIV | A5.2 Verlängerung physischer Busspur - Umnutzung bestehende MIV-Spur | Verlängerung ab Hofmatt-Bellpark bis Pilatuspark, teilweise Umnutzung der Geradeausspur zur Busspur, Verkürzung Linksabbieger und ggf. Anpassung Abbiegemöglichkeit. | gross | | | |
| M0115 | S.01.05 | Haltestelle Zentrum Pilatus (Rtg. Obernau) | 3_Median+Streuung | 10 | 5 | Haltestelle | Überstauung MIV, Eingliederung in Verkehr | H2.2 Beschleunigung Haltestellenbedienung - Umbau zu Fahrbahnhaltestelle (überholbar) | Verlegung der Haltekante vor das neue Stadthaus. | gross | | | |
| M0116 | S.01.05 | Zentrum Kriens: Zentrum Pilatus bis Busschleife | 3_Median+Streuung | 10 | 5 | Strecke | Überstauung MIV | A8 Realisierung Pfortneranlage - Realisierung / Anpassung LSA für MIV | Dosierung MIV am Knoten Gemeindehausstrasse, Stauraum zwischen Hofmatt-Bellpark und Pilatuspark. | gross | | | |
| M0117 | S.01.05 | Haltestelle Busschleife (Rtg. Obernau) | 4_Fahrplan | - | - | Haltestelle | Überstauung MIV, Eingliederung in Verkehr | H3.1 Beschleunigung Wegfahrt - Haltebuch mit elektronischer Ausfahrtpriorität ausstatten | Nutzung der LSA des vorgelagerten FGS / Einfahrt Busschleife für Zurückhaltung MIV, Installation Bus-Signal an Fahrleitungsmast nach Haltestelle. | gross | | | |
| M0118 | S.01.05 | Haltestelle Schappacecenter (beide Richtungen) | 2_Streuung | - | 40 | Haltestelle | Überstauung MIV, Eingliederung in Verkehr | H2.1 Beschleunigung Haltestellenbedienung - Umbau zu Fahrbahnhaltestelle (nicht überholbar) | Umbau zu Fahrbahnhaltestellen. | gross | | Auch Anfahrt schneller (höhere Geschwindigkeit), da geradlinig. In Buspriorisierung Obernauerstrasse nicht vorgesehen. Puffer/Fahrzeitausgleich an Haltestelle Busschleife und Feldmühle möglich. | |
| M0119 | S.01.05 | Haltestelle Pulvermühle (beide Richtungen) | 2_Streuung | - | 30 | Haltestelle | Überstauung MIV, Eingliederung in Verkehr | H2.1 Beschleunigung Haltestellenbedienung - Umbau zu Fahrbahnhaltestelle (nicht überholbar) | Umbau zu Fahrbahnhaltestellen. | gross | | Auch Anfahrt schneller (höhere Geschwindigkeit), da geradlinig. In Buspriorisierung Obernauerstrasse nicht vorgesehen. Puffer/Fahrzeitausgleich an Haltestelle Busschleife und Feldmühle möglich. | |
| M0119 | S.01.06 | Knoten Rengloch-/Obernauer-/Hergiswaldstrasse | 1_Median | 10 | - | Knoten | Vortrittsregelung | A8 Realisierung Pfortneranlage - Realisierung / Anpassung LSA für MIV | Umsetzung Pfortneranlage, Dosierung Renglochstrasse | gross | | Lösungsansatz gemäss vif-Studie Busbevorzugung Kriens (08.11.2018) | |
| M0120 | S.01.07 | Oberna Dorf | 1_Median | 10 | - | Knoten | Kurvige Spurführung, Vortrittsregelung | K3.1 Änderung Knotenform - Anpassung Vortrittsregelung | Rechtsvortritt Hergiswald-/Hubelstrasse. Ausfahrt aus Hubelstrasse/Wendeschlaufe vortrittsberechtigt. | gross | Buspriorisierung bei Ausfahrt aus Wendeschlaufe. Bei Zurückhaltung des MIV von Hergiswald vor dem FGS, kann auch die Einfahrt priorisiert werden. | Handlungsdruck / Verhältnismässigkeit Buspriorisierung mittels LSA fraglich (kaum FG betroffen). Aber: bei Verspätungen wird dies auf der ganzen Strecke mitgezogen. | |
| M0001 | S.00.01 | Schweizerhofquai und Seebücke (Rtg. Bahnhof) | 4_Fahrplan | - | - | Strecke | Überstauung durch MIV, Puffer im Fahrplan | A2.2 Physische Busspur Einrichtungsbetrieb - Umnutzung bestehende MIV-Spur | Rechte Fahrspur ab Luzernerhof bis Bahnhof / Ende der Seebücke als Busspur, ohne Veloverkehr. | gross | Busspur in Contraflow in Mittellage? Busstrasse in Seitenlage? | | |
| M0002 | S.00.01 | Seebücke und Schweizerhofquai (Rtg. Ebikon) | 3_Median+Streuung | 10 | 10 | Strecke | Überstauung durch MIV, Puffer im Fahrplan | A2.2 Physische Busspur Einrichtungsbetrieb - Umnutzung bestehende MIV-Spur | Rechte Fahrspur ab Bahnhof/ Beginn der Seebücke bis Luzernerhof als Busspur, ohne Veloverkehr. | gross | Busspur in Contraflow in Mittellage? Busstrasse in Seitenlage? | | |
| M0003 | S.00.02 | Pilatusstrasse (Bahnhof bis KB) | 2_Streuung | - | 10 | Strecke | Überstauung durch MIV | A2.2 Physische Busspur Einrichtungsbetrieb - Umnutzung bestehende MIV-Spur | Durchgängige Busspur ab Haltekante am Bahnhof, Zulassung der Rechtsabbieger jeweils kurz vor Knoten denkbar | gross | A1.3: Busstrasse (Bahnhof - Pilatusstrasse) in südöstlicher Seitenlage, je Fahrtrichtung eine Fahrspur. Umnutzung bestehender MIV-Spur. | Machbarkeit prüfen. Verkehrsmengen könnten kritisch sein und allenfalls zu einem Rückstau auf der Seebücke führen. | |
| M0004 | S.00.02 | Pilatusstrasse (KB bis Bahnhof) | 1_Median | 20 | - | Knoten | LSA-Steuerung | K1.3 Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldemechanismus | Optimierung der LSA-Steuerung, Koordination mit FGS-Schaltungen | klein | A1.3: Busstrasse (Bahnhof - Pilatusstrasse) in südöstlicher Seitenlage, je Fahrtrichtung eine Fahrspur. Umnutzung bestehender MIV-Spur. | Busspur vorhanden, Steuerung optimieren | |
| M0005 | S.00.03 | Pilatusstrasse (KB bis Pilatusplatz) | 3_Median+Streuung | 20 | 10 | Knoten | LSA-Steuerung, Überstauung | K1.3 Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldemechanismus | Beschleunigung Abbiegebeziehung, Räumung Rechtsabbieger in Obergrundstrasse, damit Zufahrt Rtg. Eichhof möglich ist. | klein | A1.3: Busstrasse (Bahnhof - Pilatusstrasse) in südöstlicher Seitenlage, je Fahrtrichtung eine Fahrspur. Umnutzung bestehender MIV-Spur. | Problemursache ist die Überstauung der rechten Spur. Busse Rtg. Kriens gelangen nicht zur vorgesehenen Spur. Allenfalls wäre ein vorzeitiger Spurwechsel im Bereich Winkelriedstrasse (LSA-gesteuerte Wegfahrt Hst. Kantonbank) zielführend. | |
| M0006 | S.00.03 | Pilatusstrasse (Pilatusplatz bis KB) | 1_Median | 10 | - | Knoten | FGS? Steuerung? | K1.3 Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldemechanismus | Optimierung LSA-Steuerung am Knoten Winkelriedstrasse, FGS mit Bussen koordinieren. | klein | A1.3: Busstrasse (Bahnhof - Pilatusstrasse) in südöstlicher Seitenlage, je Fahrtrichtung eine Fahrspur. Umnutzung bestehender MIV-Spur. | | |
| M0007 | S.00.03 | Knoten Obergrund-/Pilatusstrasse (Rtg. Bahnhof) | 3_Median+Streuung | 10 | 10 | Knoten | Strassengeometrie, Fussgängerstreifen. | A11 Ermöglichen Ausnutzen erlaubte Maximalgeschwindigkeit - Streckenbegradigung, Vergrößerung Radien | Vergrößerung Kurvenradius für zügigeres Abbiegen ohne Überschieben der MIV-Fahrspur. | mittel | A1.3: Busstrasse (Bahnhof - Pilatusstrasse) in südöstlicher Seitenlage, je Fahrtrichtung eine Fahrspur. Umnutzung bestehender MIV-Spur. | Zusätzlich denkbar (bei beiden Ansätzen): Busabbieger als Bypass ohne FGS --> LSA-unabhängiges Abbiegen. Aber: Busse von Emmen beachten. Ist im Bestand auch schon möglich, ausser Rotphasen bei FGS-Grün. | |
| M0008 | S.00.03 | Knoten Obergrund-/Pilatusstrasse (Rtg. Bahnhof) | 3_Median+Streuung | 10 | 10 | Knoten | Strassengeometrie, Fussgängerstreifen. | A8 Realisierung Pfortneranlage - Realisierung / Anpassung LSA für MIV | Dosierung MIV auf Obergrundstrasse am Knoten. Entlastet Zentrumsbereich allgemein. | gross | | Umsetzung bei allen Ansätzen sinnvoll. Mutmasslich auch positive Wirkung auf Seebücke/Bahnhofsumfeld. Schleichverkehr über Bundesplatz beachten. Umsetzung ggf. schwierig bei Beibehalt des heutigen Spurbildes (komb. Geradeaus/Rechtsabbieger). Stärkste Wirkung wird erzielt mit weiteren Dosierungen im Raum Eichhof / A2-Zubringer; Koordination der beiden Achsen notwendig. | |
| M0501 | S.05.01 | Zürich-/Alpenstrasse (Rtg. Bahnhof) | 2_Streuung | - | 10 | Strecke | Überstauung durch MIV, LSA-Steuerung | A2.2 Physische Busspur Einrichtungsbetrieb - Umnutzung bestehende MIV-Spur | Durchgehende Busspur Wesemlinrein-Löwenplatz-Luzernerhof in Zürich-/Alpenstrasse. | gross | Busstrasse Löwenstrasse: Zweirichtung-Busstrasse (+Velostreifen), Sperrung für MIV, MIV in beide Richtung via Alpenstrasse (2-4 Spuren). | Busstrasse: Annahme Fortsetzung Busstrasse see-/bahnhofsseitig, Abstimmung erforderlich, ggf. auch Tausch mit Alpenstrasse denkbar. Löwenstrasse gewählt wegen Anbindung Rtg. Wey/Dreilinden und Dimensionen Strassenraum. | |
| M0502 | S.05.01 | Löwenstrasse (Rtg. Ebikon) | 2_Streuung | - | 10 | Strecke | Überstauung durch MIV, LSA-Steuerung | K2 Busverkehr auf abweichendem Abbiegestreifen - Ummarkierung zulassen. | Ab Luzernerhof bis Löwenplatz konsequent nur Rechtsabbieger und Bus (geradeaus) zulassen. | mittel | Busstrasse Löwenstrasse: Zweirichtung-Busstrasse (+Velostreifen), Sperrung für MIV, MIV in beide Richtung via Alpenstrasse (2-4 Spuren). | Aufgrund begrenztem Strassenraum kaum weitergehende Lösungsansätze denkbar. | |
| M0503 | S.05.01 | Löwenstrasse (Rtg. Ebikon) | 2_Streuung | - | 10 | Strecke | Überstauung durch MIV | A8 Realisierung Pfortneranlage - Realisierung / Anpassung LSA für MIV | Dosierung auf Höhe Friedenstrasse und Löwenplatz. | gross | Zusätzliche Optimierung: Zürichstrasse als elektronische Busspur im Withflow. | Massnahmen entfaltet Wirkung nur mit Busspur, entlastet Zürichstrasse Richtung Schlossberg. | |
| M0504 | S.05.01 | Haltestelle Wesemlinrain (Rtg. Ebikon) | 2_Streuung | - | 20 | Haltestelle | Überstauung durch MIV, Eingliederung in Verkehr | H2.1 Beschleunigung Haltestellenbedienung - Umbau zu Fahrbahnhaltestelle (nicht überholbar) | Bus als Pulkführer. | mittel | | | |
| M0505 | S.05.02 | Knoten Schlossberg | 3_Median+Streuung | 10 | 30 | Knoten | Überstauung durch MIV, LSA-Steuerung | K1.3 Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldemechanismus | Optimierung der LSA-Steuerung und Busanmeldung. | klein | | Grössere Wirkung in Kombination mit Busspur auf Zufahrt. | |
| M0506 | S.05.02 | Schlossberg / Maihofstrasse (Rtg. Bahnhof) | 3_Median+Streuung | 10 | 30 | Strecke | Überstauung durch MIV | A2.1 Physische Busspur Einrichtungsbetrieb - Realisierung zusätzliche Fahrspur | Neue Busspur Abzwg. Hünenbergstrasse bis Vallasterstrasse | gross | | | |
| M0507 | S.05.02 | Schlossberg / Maihofstrasse (Rtg. Bahnhof) | 3_Median+Streuung | 10 | 10 | Strecke | Überstauung durch MIV | K2 Busverkehr auf abweichendem Abbiegestreifen - Ummarkierung | Busspur mit Rechtsabbieger in Weggismattstrasse | mittel | | Auf Abschnitt Abzwg. Libellen- bis Weggismattstrasse keine punktuelle Lösungsansätze denkbar | |
| M0508 | S.05.03 | Maihofstrasse (Weggismatt bis Maihof) | 4_Fahrplan | - | - | Haltestelle | Nicht erkennbar | - | Zurückversetzung MIV-Halteleisten, Anpassung Ausfahrt an Dimensionen Doppelgelenkbusse (schnellere Ausfahrt). | individuell | Umbau zu nicht überholbarer Fahrbahnhaltestelle (H2.1) | Bevorzugung vorhanden, ggf. Konflikt mit Velo > Velo hinter Kap führen? | |
| M0509 | S.05.03 | Haltestelle Weggismatt (Rtg. Ebikon) | 4_Fahrplan | - | - | Haltestelle | LSA-Steuerung, FGS, Widereingliederung | H3.3 Beschleunigung Wegfahrt - Optimierung Markierung / kleine bauliche Optimierung | | | | | |
| M0510 | S.05.04 | Luzernerstrasse (Rtg. Luzern) | - | - | - | Strecke | Überstauung durch MIV | K1.3 Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldemechanismus | Optimierung Pfortneranlage, maximale Dosierung ausreizen. | mittel | | Reduziert Störungen im Raum Schlossberg. Zusätzlich auch Dosierung der seitlichen Zufahrten (Falken-/ Libellenstrasse) prüfen. | |

| 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 |
| M0511 | S.05.04 | Ebikon, Falken (Kreisel, Rtg. Ebikon) | 1_Median | 5 | - | Haltestelle | Überstauung durch MIV, Wideringliederung | H2.1 Beschleunigung Haltestellenbedienung - Umbau zu Fahrbahnhaltestelle (nicht überholbar) | Fahrbahnhaltestelle auf Kreiselzufahrt, Bus als Pulkführer | mittel | | Alternativ: Direkte Einmündung Busbucht in Kreisel |
| M0512 | S.05.04 | Ebikon, Falken (Kreisel, Rtg. Luzern) | - | - | - | Haltestelle | Überstauung durch MIV, Wideringliederung | H3.1 Beschleunigung Wegfahrt - Haltebucht mit elektronischer Ausfahrtspriorität ausstatten | Ausfahrt aus Haltebucht priorisieren. Zurückhaltung des MIV mit der LSA bzw. Priorisierungs- und Pfortneranlage auf Kreiselzufahrt möglich. | mittel | | Keine zusätzliche Anlage notwendig. |
| M0513 | S.05.05 | Ebikon, Löwen (Kreuzung, Richtung Ebikon) | 3_Median+Streuung | 10 | 20 | Knoten | LSA-Steuerung | K1.3 Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldeverfahren | Optimierung LSA-Steuerung für Busse in Richtung Ebikon | klein | | Abhängig von heutigem Bevorzugungsmechanismus |
| M0514 | S.05.05 | Luzernerstrasse (Rtg. Fildern) | 3_Median+Streuung | 20 | 20 | Strecke | Überstauung MIV, LSA-Steuerung | A8 Realisierung Pfortneranlage - Realisierung / Anpassung LSA für MIV | Pfortneranlage am Knoten Schösslistrasse, Rückstaubereich bis ca. Schachenweidstrasse. | gross | | Reduziert Überstauung in Zentralstrasse. Ermöglicht Spurabbau (2-spurige Ortsdurchfahrt) zwischen Schösslistrasse und Dorfstrasse gemäss Planung der Gemeinde Ebikon. Bedingt vorgelagerte Busspur. |
| M0515 | S.05.05 | Luzernerstrasse (Rtg. Fildern) | 3_Median+Streuung | 20 | | Strecke | Überstauung MIV, LSA-Steuerung | A2.1 Physische Busspur Einrichtungsbetrieb - Realisierung zusätzliche Fahrspur | Busspur ab Haltestelle Schmiedhof bis Schösslistrasse. Teilweise Umnutzung der Abbiegespuren / Sperrflächen möglich, punktuell Erweiterung notwendig. | gross | | Busspur notwendig für Dosierung. Reduziert Überstauung in Zentralstrasse. |
| | S.05.06 | Bahnhofstrasse | 3_Median+Streuung | 40 | 30 | Strecke | An-/Abbiegen Trolleybus | X Neue Linienführung mit durchgehender Fahrleitung, Störquelle erübrigt sich | | | | |
| M0516 | S.05.06 | Zentralstrasse (Rtg. Ebikon) | 3_Median+Streuung | 20 | 20 | Strecke | Überstauung MIV, LSA-Steuerung | A6 e-Busspur Withflow-Betrieb - Temporäre Umnutzung bestehende MIV-Spur | Reduktion MIV auf eine Spur. Elektronische Busspur zwischen Schössli- und Dorfstrasse | gross | Busspur könnte auch in Mittellage angeordnet werden | |
| M0517 | S.05.06 | Knoten Zentral-/Dorfstrasse (Rtg. Fildern) | 3_Median+Streuung | 20 | 20 | Strecke | Überstauung MIV, LSA-Steuerung | K2 Busverkehr auf abweichendem Abbiegestreifen - Ummarkierung | Rechte Spur nur noch für Bus (geradeaus) und Rechtsabbieger. | mittel | | |
| M0518 | S.05.06 | Zentralstrasse (beide Richtungen) | 2_Streuung 4_Fahrplan | - | 20 | Strecke | Überstauung MIV, LSA-Steuerung | A2.2 Physische Busspur Einrichtungsbetrieb - Umnutzung bestehende MIV-Spur | Umnutzung der jeweils rechten Fahrspur zur Busspur zw. Dorf- und Bahnhofstrasse | gross | A4.2: Busspur in Mittellage, Fahrtrichtung elektronisch geregelt oder tageszeitenabhängig. Bedingt Anpassung Haltestelle Hofmatt. | |
| M0519 | S.05.06 | Haltestelle Weichlen (Rtg. Fildern) | 3_Median+Streuung | 20 | 20 | Haltestelle | Eingliederung in Verkehr, Überstauung durch MIV | H3.1 Beschleunigung Wegfahrt - Haltebucht mit elektronischer Ausfahrtspriorität ausstatten | Nutzung der LSA am nachgelagerten Knoten zur Ausfahrtspriorisierung. | mittel | | Alternativ Umbau zu Fahrbahnhaltestelle. |
| M0520 | S.05.06 | Zugerstrasse (Rtg. Luzern), Kreisel Weichlen und Feldmatt | 3_Median+Streuung | 20 | 20 | Strecke | | A8 Realisierung Pfortneranlage - Realisierung / Anpassung LSA für MIV | Dosierung auf den Kreiselzufahrten (Kreisel Weichlen und Feldmatt) stadteinwärts, Buspriorisierung auf Kreiselzufahrt. Kreisel Feldmatt: zus. Dosierung Schindler-Parkierung. | gross | | Bedingt Verlängerung Busspur. Bereits in GVK Luzern Ost aufgeführt, Umfang der Massnahme nicht ersichtlich. Dosierung an beiden Kreiseln notwendig. Umbau zu LSA-Knoten denkbar (gleiche Massnahmen notwendig wie bei Kreisel, aber angenehmere Fahrdynamik für Bus). |
| M0521 | S.05.06 | Kreisel Weichlen | 3_Median+Streuung | 20 | 20 | Knoten | Überstauung durch MIV | A2.2 Physische Busspur Einrichtungsbetrieb - Umnutzung bestehende MIV-Spur | Markierung Busspur im Kreisel (stadteinwärts) bis zur Haltestellen Weichlen. | gross | | Turbokreisel, Beispiel Kreisel Luzerner-/Wasgenring in Basel. Umbau zu LSA-Knoten denkbar (angenehmere Fahrdynamik für Bus), aber auch dann Busspur durch Knoten notwendig. |
| M0522 | S.05.06 | Zugerstrasse (Rtg. Luzern), Kreisel Weichlen und Feldmatt | 3_Median+Streuung | 20 | 20 | Strecke | Überstauung durch MIV | A5.1 Verlängerung physischer Busspur - Realisierung zusätzliche Fahrspur | Neubau (Verlängerung) Busspur zwischen den Kreiseln Feldmatt und Weichlen, separate Veloführung. | gross | | Notwendig für Dosierung auf Zugerstrasse. |
| M0523 | S.05.06 | Haltestelle Weichlen (Rtg. Luzern) | 2_Streuung | 20 | 20 | Haltestelle | Eingliederung in Verkehr | H3.1 Beschleunigung Wegfahrt - Haltebucht mit elektronischer Ausfahrtspriorität ausstatten | Nutzung der LSA am vorgelagerten Knoten zur Ausfahrtspriorisierung. | mittel | | Alternativ Umbau zu Fahrbahnhaltestelle. Gefahr: Rückstau in Knoten. |
| M0524 | S.05.07 | Zufahrt Mall of Switzerland | 3_Median+Streuung | 10 | 10 | Knoten | Überstauung Linksabbieger, LSA-Steuerung | K5.1 Optimierung Knotenzufahrt - Verlängerung Abbiegespur | Verlängerung Linksabbiegespur | mittel | | Baulich einfach umsetzbar (Wiese), Optimierung LSA-Steuerung (Bus-Prio Linksabbieger) |
| M0525 | S.05.07 | Zufahrt Mall of Switzerland | 3_Median+Streuung | 10 | 10 | Knoten | Überstauung Linksabbieger, LSA-Steuerung | K1.3 Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldeverfahren | Optimierung LSA-Steuerung für linksabbiegende Busse | klein | Ausfahrt aus Kreisel in Zugerstrasse als "Rechts abbiegen bei Rot"? | |
| M0526 | S.05.07 | Haltestelle Ebikon, Fildern (stadteinwärts) | - | - | - | Haltestelle | Optimierungsmöglichkeit | H3.1 Beschleunigung Wegfahrt - Haltebucht mit elektronischer Ausfahrtspriorität ausstatten | Ausfahrt Haltestellen mit LSA priorisieren. Installation der LSA (MIV + Velostreifen) an Signalisationsbalken beim Pathé | mittel | | |

Beschleunigung Bussystem VVL - Zielbild
Massnahmen Korridor 2

| | | 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 | |
| M0201 | S.02.01 | Obergrundstrasse | 4_Fahrplan | - | - | Strecke | Überstauung durch MIV | A2.2 Physische Busspur Einrichtungsbetrieb - Umnutzung bestehende MIV-Spur | Markierung Haltestelle als Busspur, ohne Velomitbenutzung. | gross | | | |
| M0202 | S.02.01 | Obergrundstrasse | 4_Fahrplan | - | - | Strecke | Mischverkehr Bus/Velo | A9 Unabhängig vom Veloverkehr geführter Busverkehr - Separate Führung Veloverkehr | Markierung Velostreifen zwischen MIV-Spur und Haltebucht. | mittel | | | |
| M0203 | S.02.01 | Obergrundstrasse | 4_Fahrplan | - | - | Strecke | Überstauung durch MIV | A12.1 Vortrittsberechtigung gegenüber Fussverkehr - Fussgängerstreifen mit LSA regeln | Fussgängerstreifen vor Einwohnerdiensten mit LSA steuern. | klein | | | |
| M0204 | S.02.01 | Obergrundstrasse, Knotenzufahrt | 1_Median | 5 | - | Knoten | Überstauung durch MIV | A2.2 Physische Busspur Einrichtungsbetrieb - Umnutzung bestehende MIV-Spur | Busspur / Haltebucht (Pilatusplatz) als Busspur verlängern bis Höhe Burgerstrasse (Ummarkierung der Geradeausspur Rtg. Parkhaus), Rückführung auf MIV-Spur mittels LSA-Priorisierung (Zurückhaltung MIV an FGS). | gross | | | |
| M0205 | S.02.01 | Obergrundstrasse, Knotenzufahrt | 1_Median | 5 | - | Knoten | Überstauung durch MIV, LSA-Steuerung | A8 Realisierung Pfortneranlage - Realisierung / Anpassung LSA für MIV | Zurückhaltung MIV auf Obergrundstrasse, Bus als Pulkführer auf Hirschengraben bis Haltestelle Hirzenhof. | gross | | | |
| M0206 | S.02.01 | Obergrundstrasse, Knotenzufahrt | 1_Median | 5 | - | Knoten | Überstauung durch MIV, LSA-Steuerung | K1.3 Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldemechanismus | Verbesserung Busanmeldung, Koordination mit LSA an vorgelagertem (neu LSA-geregelten) FGS/Busschleuse. | klein | | | |
| M0207 | S.02.02 | Hirschengraben (stadtauswärts) | 4_Fahrplan | - | - | Strecke | Überstauung durch MIV | A6 e-Busspur Withflow-Betrieb - Temporäre Umnutzung bestehende MIV-Spur | Zurückhaltung MIV auf Obergrundstrasse, Bus als Pulkführer auf Hirschengraben bis Haltestelle Hirzenhof führen. | gross | | | |
| M0208 | S.02.02 | Hirschengraben (stadteinwärts) | 4_Fahrplan | - | - | Strecke | Überstauung durch MIV, LSA-Steuerung | A9 Unabhängig vom Veloverkehr geführter Busverkehr - Separate Führung Veloverkehr | Busspur ohne Veloführung; Velostreifen oder alternative Linienführung. | mittel | | | |
| M0209 | S.02.02 | Haltestelle Hirzenhof, Knotenzufahrt Hallwilerweg (stadteinwärts) | 2_Streuung | - | 10 | Haltestelle | Überstauung durch MIV | H3.1 Beschleunigung Wegfahrt - Haltebucht mit elektronischer Ausfahrtpriorität ausstatten | Ausfahrt Haltestelle Hirzenhof (stadteinwärts) mit Buspriorisierung ausstatten. | mittel | | | |
| M0210 | S.02.02 | Knoten Hirschengraben / Hallwilerweg / Obergrundstrasse (stadteinwärts) | 2_Streuung | - | 10 | Knoten | Eingliederung in Verkehr, Überstauung durch MIV | A6 e-Busspur Withflow-Betrieb - Temporäre Umnutzung bestehende MIV-Spur | Bus ab Haltestelle Hirzenhof (stadteinwärts) nach priorisierter Ausfahrt auf elektronischer Busspur über den Knoten bis zur Busspur nach dem Knoten führen. | gross | | Knotenbereich rechtzeitig räumen, Platz für ungehinderte Zufahrt zur Busspur freigehalten. | |
| M0211 | S.02.02 | Hallwilerweg, Knoten Hallwilerweg/Obergrund-/Pilatusstrasse | 1_Median | 20 | - | Knoten | LSA-Steuerung | K1.3 Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldemechanismus | | klein | | | |
| M0212 | S.02.03 | Knoten Baslerstrasse/ Kasernenplatz | 1_Median | 5 | - | Knoten | LSA-Steuerung | K1.3 Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldemechanismus | Optimierung der Ausfahrtpriorität, Einbiegen in den Hirschengraben und Koordination FGS mit Bussen. | mittel | | MIV-Haltebalken zurückversetzen um Geschwindigkeit der Busse zu erhöhen. | |
| M0213 | S.02.03 | Baselstrasse (Gibraltarstrasse bis Haltestelle Kasernenplatz) | 4_Fahrplan | - | - | Strecke | Mischverkehr | A9 Unabhängig vom Veloverkehr geführter Busverkehr - Separate Führung Veloverkehr | Trennung Bus und Veloverkehr. Separater Velostreifen zwischen Busspur und MIV-Streifen für ungehinderte Haltestellenan-/wegfahrt. | mittel | | Platzgewinn durch Optimierung Querschnitt, ggf. Anpassung Abbiegespuren. | |
| M0214 | S.02.04 | Auffahrtsrampe/Knoten Gütschstrasse/Geissmattbrücke | 3_Median+Streuung | 20 | 20 | Knoten | LSA-Steuerung | K1.3 Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldemechanismus | | klein | | | |
| M0215 | S.02.04 | Auffahrtsrampe/Knoten Gütschstrasse/Geissmattbrücke | 3_Median+Streuung | 20 | 20 | Strecke | Überstauung MIV, Eingliederung in Verkehr | A5.2 Verlängerung physischer Busspur - Umnutzung bestehende MIV-Spur | Verlängerung Busspur (Haltebucht) bis Höhe Waisenstrasse, Spurwechsel MIV (Rechtsabbieger) erst ca. 50m vor Knoten erlauben. | gross | | Bewirkt Beschleunigung Wiedereingliederung, das Fahrpersonal nur auf den Velostreifen und nicht zeitgleich noch den MIV inkl. Spuraufweitung achten muss. | |
| M0216 | S.02.05 | Knoten Basel-/Gütschstrasse (stadtauswärts) | 1_Median | 5 | - | Knoten | LSA-Steuerung, Fussgängerstreifen | K1.3 Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldemechanismus | Koordination FGS-Schaltung mit Buspriorisierung (zwei Mal) | klein | | Rechts Abbiegen bei "Rot" für Bus? | |
| M0217 | S.02.05 | Knoten Basel-/Gütschstrasse, Baselstrasse (stadtauswärts) | 4_Fahrplan | - | - | Strecke | Mischverkehr, Spurwechsel | A5.2 Verlängerung physischer Busspur - Umnutzung bestehende MIV-Spur | Verlängerung Busspur von der Gütschstrasse in die Baselstrasse bis zur heutigen Haltestelle Gütsch. Spurwechsel MIV (Abbiegen in die Dammstrasse) erst ab Bahnviadukt erlauben. | gross | | Bei Aufhebung der Längsparkierung kann die Massnahme weiter bis ca. Haus-Nr. 36 verlängert werden. Weitere Massnahmen im Bereich Gütsch/Baselstrasse zur Entlastung und Buspriorisierung auf der Baselstrasse siehe Massnahmen M0221-M0229. | |
| M0218 | S.02.05 | Baselstrasse (stadtauswärts) | 4_Fahrplan | - | - | Strecke | Ungeordneter Fussgängerstreifen | A12.1 Vortrittsberechtigung gegenüber Fussverkehr - Fussgängerstreifen mit LSA regeln | Koordination FGS-Schaltung mit Bus | klein | | LSA kann auch für Ausfahrtpriorisierung und e-Busspur genutzt werden (siehe Massnahmen M0222 und M0223). | |
| M0219 | S.02.05 | Knoten Basel-/Gütschstrasse (stadteinwärts) | 3_Median+Streuung | 5 | 20 | Knoten | Überstauung durch MIV, LSA-Steuerung | K1.3 Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldemechanismus | Optimierung Busanmeldung | klein | | | |
| M0220 | S.02.05 | Baselstrasse (stadteinwärts) | 2_Streuung | - | 5 | Strecke | Überstauung durch MIV, Mischverkehr | A9 Unabhängig vom Veloverkehr geführter Busverkehr - Separate Führung Veloverkehr | Separater Velostreifen ab Haltestelle Gütsch bis Knoten zwischen Busspur und MIV-Spur. | mittel | | | |
| M0221 | S.02.06 | Baselstrasse (stadtauswärts) | 2_Streuung | - | 20 | Strecke | Überstauung durch MIV | A8 Realisierung Pfortneranlage - Realisierung / Anpassung LSA für MIV | Dosierung MIV von Autobahn/Stadtbahn. Koordinieren mit Busanmeldung am Knoten Basel-/Gütschstrasse. | gross | | | |
| M0222 | S.02.06 | Haltestelle Gütsch (stadtauswärts) | 2_Streuung | - | 10 | Haltestelle | Überstauung durch MIV, Eingliederung in Verkehr | H3.1 Beschleunigung Wegfahrt - Haltebucht mit elektronischer Ausfahrtpriorität ausstatten | LSA am Ende der Haltebucht platzieren. | mittel | | Alternativ kann die LSA am FGS (M0220) genutzt werden. | |
| M0223 | S.02.06 | Baselstrasse (stadtauswärts) | 2_Streuung | - | 20 | Strecke | Überstauung durch MIV | A6 e-Busspur Withflow-Betrieb - Temporäre Umnutzung bestehende MIV-Spur | Zurückhaltung des MIV am Ende der Haltebucht (Ausfahrtpriorisierung). | gross | | Alternativ Zurückhaltung am FGS bei der Haltestelle Gütsch (weniger effektiv). Koordination mit Dosierung von Autobahn her. Bei Aufhebung der Parkierung bis Haus-Nr. 36 (FGS) verlängern. | |
| M0224 | S.02.06 | Baselstrasse (stadteinwärts) | 2_Streuung | - | 10 | Strecke | Parkierung | A10 Keine Störungseinflüsse durch Parkierung - Aufhebung Parkierung im Strassenraum | Aufhebung Parkierung auf Baselstrasse | mittel | | Reduktion Störungseinflüsse bei ein-/ausparkieren. Fläche ggf. für Velostreifen oder Verlängerung Busspur ab Haltestelle Gütsch stadtauswärts nutzen. | |
| M0225 | S.02.06 | Baselstrasse 36 (stadteinwärts) | 2_Streuung | - | 10 | Strecke | Ungeordneter Fussgängerstreifen | A12.1 Vortrittsberechtigung gegenüber Fussverkehr - Fussgängerstreifen mit LSA regeln | FGS auf Höhe der Haus-Nr. 36 mit LSA steuern, abrupte Bremsmanöver aufgrund eingeschränkter Sicht zu erwarten. | klein | | LSA kann für verlängerte Busspur / Buspriorisierung genutzt werden. | |
| M0226 | S.02.06 | Baselstrasse, Zufahrt Kreisel Kreuzstutz (stadtauswärts) | 3_Median+Streuung | 10 | 10 | Knoten | Überstauung durch MIV | A2.1 Physische Busspur Einrichtungsbetrieb - Realisierung zusätzliche Fahrspur | Busspur in Seitenlage zwischen Baselstrasse 76 (nach FGS) bis Kreisel Kreuzstutz, Kreiseleinfahrt zweispurig mit Buspriorisierung (Bus-LSA), MIV in Mittellage, Verschiebung der Mittelinsel auf heutige Fahrbahn stadteinwärts, Umnutzung ehemalige Fahrbahnhaltestelle als Fahrbahn. | gross | | Spurbreite jeweils ca. 3.00m; Zusätzlich Buspriorisierung bei Kreiseleinfahrt. Im Kreisel zusätzliche Buspriorisierung für Korridor 3 | |
| M0227 | S.02.06 | Haltestelle Kreuzstutz (stadtauswärts) | 2_Streuung | - | 10 | Haltestelle | FGS? Steuerung? | H3.1 Beschleunigung Wegfahrt - Haltebucht mit elektronischer Ausfahrtpriorität ausstatten | Beschleunigung Haltestellenaufahrt. | mittel | | Haltebucht notwendig wegen vorgelagertem Kreisel. Installation LSA für MIV an Passerelle denkbar, für Bus an Fahrbahnrand / Ende Bucht. Alternativ: Verlegung vor Kreiselzufahrt auf Busspur. | |
| M0228 | S.02.06 | Baselstrasse, Zufahrt Kreisel Kreuzstutz (stadteinwärts) | 3_Median+Streuung | - | 20 | Knoten | Überstauung durch MIV | K1.1 Optimierung LSA-Steuerung - Realisierung neue (Bus-)LSA | Priorisierte Kreiselzufahrt der Busspur auf der Hauptstrasse, MIV auf Hauptstrasse am Ende der Busspur zurückhalten. Reguliäre Einfahrt der Busse in den Kreisel. | gross | | Zusammenführung MIV-/Busspur. MIV vortrittsbelastet, Sicherstellung Busvortritt durch Buspriorisierung / LSA (heutige Zusammenführung MIV/Bus mittels LSA/Buspriorisierung regeln). | |
| M0229 | S.02.06 | Baselstrasse (Grenzweg bis Kreisel Kreuzstutz, stadteinwärts) | 2_Streuung | 10 | 20 | Strecke | Überstauung durch MIV | A8 Realisierung Pfortneranlage - Realisierung / Anpassung LSA für MIV | Dosierung MIV zwischen Grenzweg und Kreiselzufahrt | gross | | | |
| M0230 | S.02.07 | Hauptstrasse, Ende Busspur / FV-Querung | 3_Median+Streuung | 5 | 20 | Strecke | LSA-Steuerung, Überstauung durch MIV | K1.3 Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldemechanismus | Optimierung Busanmeldung und Spurwechsel Bus von Busspur zum Linksabbieger. | klein | Bestehende Busspur zwischen Lindenstrasse und Haltestelle Schiff in Mittellage verlegen, Betrieb tageszeitenabhängig im Richtungswechselbetrieb. | MIV rechtzeitig zurückhalten für ungehinderten Spurwechsel Bus. | |
| M0231 | S.02.07 | Knoten Reussbühl-/Hauptstrasse (Rtg. Seetalplatz/Ruopigen) | 3_Median+Streuung | 5 | 20 | Knoten | LSA-Steuerung, Überstauung durch MIV | K1.3 Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldemechanismus | Optimierung Busanmeldung, Koordination mit Spurwechsel und FGS. | klein | | MIV rechtzeitig ausstossen (bei Anmeldung Bus aus Busspur Hauptstrasse) | |
| M0232 | S.02.07 | Hauptstrasse (Rtg. Seetalplatz/Ruopigen) | 3_Median+Streuung | 5 | 20 | Strecke | Überstauung durch MIV | --- | Keine Massnahme vorgesehen. | | | Rückstausituation wird durch Kreisel (stetiger Abfluss) reduziert, siehe M0233. | |
| M0233 | S.02.07 | Knoten Haupt-/Ruopigenstrasse (beide Richtungen) | 3_Median+Streuung | 5 | 20 | Knoten | LSA-Steuerung | K1.3 Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldemechanismus | Beschleunigung Ausfahrt aus Hauptstrasse Richtung Luzern | klein | Umbau Knoten zu Kreisel. Busse verkehren auf allen drei Knotenästen, alle Ströme nur einzeln oder im Konflikt schaltbar. | Kreisel kann zusätzlich auch mit Bus-Priorisierung ausgestattet werden (Zurückhaltung MIV aus Stadt bei Busanmeldung vom Seetalplatz her). | |
| M0234 | S.02.08 | Zufahrt Knoten Reusszopf-/Hauptstrasse (Rtg. Seetalplatz) | 1_Median | 10 | - | Knoten | Engstelle | X Örtliche Gegebenheit - Individuelle Lösung | Entfernung der Signalisation in der Fahrbahnmittle, Verlagerung an Fahrbahnrand. | klein | | Überholbarkeit Velo sicherstellen | |
| M0235 | S.02.08 | Zufahrt Knoten Reusszopf-/Hauptstrasse (beide Richtungen) | 1_Median | 10 | - | Knoten | LSA-Steuerung | K1.3 Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldemechanismus | Optimierung Busanmeldung | klein | Anpassung Vortrittsregelung: Bus-/Velostrasse vortrittsbelastet, Reusszopfstrasse vortrittsbelastet (wenn LSA ausser Betrieb) | | |
| M0236 | S.02.08 | Zufahrt Knoten Reusszopf-/Hauptstrasse (beide Richtungen) | 1_Median | 10 | - | Knoten | Mischverkehr Bus/Velo | A9 Unabhängig vom Veloverkehr geführter Busverkehr - Separate Führung Veloverkehr | Durchgängige Velostreifen über den Knoten; Sicherstellen, dass Velos und Busse unabhängig voneinander fahren können (Überholbarkeit Velo im Knoten). Mischverkehr ab Zoneingang bzw. Velostreifen auf Reussbrücke. Demarkierung Velosack (Rtg. Emmen), nur vorgezogener Haltebalken. | mittel | | | |
| M0237 | S.02.09 | Knoten Reusseggstrasse/Seetalplatz | 2_Streuung | - | 20 | Knoten | LSA-Steuerung | K1.3 Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldemechanismus | Optimierung Busanmeldung | klein | Anpassung Vortrittsregelung: Bus-/Velostrasse vortrittsbelastet, Reusseggstrasse vortrittsbelastet (wenn LSA ausser Betrieb) | | |
| M0238 | S.02.09 | Zufahrten Knoten Reussegg-/Seetalplatz | 2_Streuung | - | 20 | Knoten | Mischverkehr Bus/Velo | A9 Unabhängig vom Veloverkehr geführter Busverkehr - Separate Führung Veloverkehr | Durchgängige Velostreifen über den Knoten; Sicherstellen, dass Velos und Busse unabhängig voneinander fahren können (Überholbarkeit Velo im Knoten) | mittel | | | |
| M0239 | S.02.09 | Knoten Reusseggstrasse/Seetalplatz | 2_Streuung | - | 20 | Knoten | Mischverkehr Bus/Velo | K4 Verkehrsführung - Änderung Abbiegebeziehungen/Spurlayout | Anpassung Veloführung im Knoten. Durchgängige Veloführung über den Knoten, indirektes Linksabbiegen von der Reussbrücke in Richtung Emmen (keine Konfliktschaltungen Velo/Bus.) | mittel | | | |
| M0240 | S.02.10 | Knoten Gerliswil-/Bahnhofstrasse | 1_Median | 5 | - | Knoten | LSA-Steuerung | K1.3 Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldemechanismus | Verkürzung Wartezeit Linksabbieger (Zufahrt Bahnhof) | klein | Anpassung Vortrittsregelung: Linksabbieger zum Bf mit Vortritt, Gerliswilstrasse vom Seetalplatz her vortrittsbelastet. | Anpassung Vortrittsregelung würde auch dem Bus Rtg. Sprengli beim Einbiegen helfen. | |
| M0241 | S.02.10 | Knoten Gerliswil-/Bahnhofstrasse; Gerliswilstrasse | 3_Median+Streuung | - | - | Strecke | Überstauung durch MIV | A8 Realisierung Pfortneranlage - Realisierung / Anpassung LSA für MIV | Pfortnerung des MIV (vom Seetalplatz her) am Knoten Gerliswil-/Bahnhofstrasse. | gross | | Rückstaubereich zwischen Knoten und Seetalplatz (keine Busse), Entlastung vom Zentrum bzw. Zufahrt Sonnenplatz. Rettungsachse beachten. | |
| M0242 | S.02.11 | Knoten Gerliswil-/Emmenweidstrasse (stadtauswärts) | 1_Median | 10 | - | Knoten | LSA-Steuerung, Überstauung durch MIV | K1.3 Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldemechanismus | | klein | | | |
| M0243 | S.02.11 | Knoten Gerliswil-/Emmenweidstrasse (stadteinwärts) | 3_Median+Streuung | 10 | 10 | Knoten | LSA-Steuerung, Überstauung durch MIV | K2 Busverkehr auf abweichendem Abbiegestreifen - Ummarkierung | Führung Bus (geradeaus) auf Linksabbiegespur, Priorisierung LSA | mittel | | | |

| 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 |
| M0244 | S.02.11 | Haltestelle Viscosistadt (stadteinwärts) | - | - | - | Haltestelle | Keine Problemstelle, Optimierungspotenzial | H3.1 Beschleunigung Wegfahrt - Haltebucht mit elektronischer Ausfahrtpriorität ausstatten | Ausfahrt Bucht priorisieren, LSA am Knoten nutzen, Bussignal ergänzen. | mittel | | Nicht als Störstelle identifiziert, Optimierungsvorschlag |
| M0245 | S.02.12 | Gerliswilstrasse, FGS auf Höhe Krauerstrasse | 1_Median | 5 | - | Strecke | Ungeregelter Fussgängerstrasse | A12.1 Vortrittsberechtigung gegenüber Fussverkehr - Fussgängerstreifen mit LSA regeln | FGS mit LSA regeln, keine Grünphase bei Busanfahrt | klein | Übergreifender Ansatz für das Zentrum Emmenbrücke/Gerliswil: Durchgängiger Mehrzweckstreifen im Zentrum Emmenbrücke (Bahnübergang Viscosistadt bis Sprengi) in Kombination mit Einführung von Tempo 30 (kein Rechtsvortritt für Priorisierung Bus) > Prinzip Köniz. Zeitlücken für Fussverkehr, Mehrzweckstreifen kann zum Überholen von Velos oder zum Abbiegen genutzt werden. | |
| M0246 | S.02.12 | Haltestelle Krauerstrasse (stadteinwärts) | - | - | - | Haltestelle | Haltebucht, Überstauung MIV | H2.1 Beschleunigung Haltestellenbedienung - Umbau zu Fahrbahnhaltestelle (nicht überholbar) | Haltekante stadteinwärts auf Fahrbahn anordnen, Haltekante Richtung Sprengi zu nicht überholbarer Fahrbahnhaltestelle umbauen durch Verlängerung Fussgängerschutzinsel. | mittel | | |
| M0247 | S.02.12 | Haltestelle Krauerstrasse (Richtung Sprengi) | 2_Streuung | - | 10 | Haltestelle | Haltebucht, Überstauung MIV | H2.1 Beschleunigung Haltestellenbedienung - Umbau zu Fahrbahnhaltestelle (nicht überholbar) | Haltekante Richtung Sprengi zu nicht überholbarer Fahrbahnhaltestelle umbauen durch Verlängerung der Fussgängerschutzinsel. | mittel | | |
| | S.02.12 | Gerliswilstrasse (Krauerstrasse bis Kreisel) | 2_Streuung | - | 10 | Strecke | | | | | | Problematik wird bereits durch umgebaute Haltestelle Krauerstrasse (Bus als Pulkführer) teilweise behoben. Bisher keine Massnahme |
| | S.02.12 | Kreisel Sonnenplatz (Zufahrt stadtauswärts) | 1_Median | 5 | 10 | Knoten | | | | | | |
| M0248 | S.02.12 | Kreisel Sonnenplatz (Zufahrt stadteinwärts) | 3_Median+Streuung | 5 | 5 | Knoten | | A8 Realisierung Pfortneranlage - Realisierung / Anpassung LSA für MIV | Kreiseleinfahrt Bus (Haltebucht/Busspur) priorisieren. MIV während Haltezeit kurzzeitig zurückhalten. | gross | | |
| M0249 | S.02.13 | Gerliswilstrasse 87 (stadteinwärts) | 1_Median | 5 | 0 | Strecke | Ungeregelter Fussgängerstreifen | A12.1 Vortrittsberechtigung gegenüber Fussverkehr - Fussgängerstreifen mit LSA regeln | Allenfalls Kombination mit T-Knoten. | klein | Gestaltungsansatz T30 mit Mittelbereich (Bsp. Köniz) | Zweckmässigkeit? |
| M0250 | S.02.13 | Gerliswilstrasse, Kreisel Grudligweg | 2_Streuung | - | 20 | Knoten | | K3.2 Änderung Knotenform - Anpassung Knotenart | Umbau Kreisel zu T-Knoten mit Mehrzweckstreifen / Linksabbiegespur, Gerliswilstrasse vortrittsbelastet. | gross | | Kreisel nimmt Bus Vorfahrt, aus Sicht Bus nicht zweckmässig, da nur Geradeaus-Beziehung. Knotenform nicht zweckmässig, da nur Quartierstrassen. |
| M0251 | S.02.13 | Haltestelle Sprengi | - | - | - | Strecke | Haltebucht, Überstauung MIV | H3.1 Beschleunigung Wegfahrt - Haltebucht mit elektronischer Ausfahrtpriorität ausstatten | Haltekante stadteinwärts (Einstiegshaltestelle) priorisieren | mittel | | Haltebucht zweckmässig, da Endhaltestelle. |

Beschleunigung Bussystem VVL - Zielbild
Massnahmen Korridor 3

| 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 |
| M0301 | S.03.01 | Vallasterstrasse: Zufahrt Knoten Maihofstrasse (Rtg. Ebikon) | 3_Median+Streuung | 10 | 40 | Knoten | Überstauung durch MIV, LSA-Steuerung | A2.2 Physische Busspur Einrichtungsbetrieb - Umnutzung bestehende MIV-Spur | Umnutzung Abbiegespuren zu Buspur in Mittellage. Aufhebung Linksabbieger zum Zentrum Schlossberg, Linksabbieger zur Schulanlage über Busspur, Busspur ggf. bis Kreisel verlängern (zus. Fahrspur im Kurvenbereich). Zufahrt zum Coop Schlossberg ab Maihofstrasse via Wenden im Kreisel möglich. | gross | Busstrasse auf der Friedentalstrasse (zw. Zürichstrasse und Fluhmattstrasse. Bei Baumerhalt Einspurbetrieb in beide Richtungen LSA-geregt. Haltekanten in Friedentalstrasse, MIV stadtein- /auswärts via Vallasterstrasse, Abbiegespuren aufteilen (ggf. Platz durch wegfallende Bushaltestelle). Busstrasse inkl. Velo möglich. | Busspur in Mittellage, damit Fahrspur bis Knoten als Rückstaubereich genutzt werden kann, grösserer Abbiegewinkel für Bus in Richtung Bahnhof Luzern. |
| M0302 | S.03.01 | Friedentalstrasse (Rtg. Ebikon) | 2_Streuung | 10 | 10 | Strecke | Überstauung durch MIV | A8 Realisierung Pfortneranlage - Realisierung / Anpassung LSA für MIV | Dosierung der Sedelstrasse am Knoten Sedel-/ Friedentalstrasse. | gross | | Eventuell Konflikt mit Ambulanzzufahrt aus Umland / von Autobahn her. Ambulanz elektronisch gesteuert via Gegenfahrbahn denkbar? |
| M0303 | S.03.01 | Friedentalstrasse: Zufahrt Kreisel (Rtg. Ebikon) | 2_Streuung | - | 10 | Strecke | Überstauung durch MIV | A8 Realisierung Pfortneranlage - Realisierung / Anpassung LSA für MIV | Dosierung der Sedelstrasse am Knoten Sedel-/ Friedentalstrasse. | gross | Bei Busführung / Busstrasse in Friedentalstrasse: Gemeinsamer Bypass für Bus und Velo (bisher nur Velo) Alternative: Elektronische Busspur ab Haltestelle Rosenberg, Führung Bus in Richtung Schlossberg über Gegenfahrbahn durch Kreisel bis ca. Einfahrt Parkhaus Schlossberg, ab dort auf Busspur in Mittellage an Knoten. | Dosierung: Eventuell Konflikt mit Ambulanzzufahrt aus Umland / von Autobahn her. Ambulanz elektronisch gesteuert via Gegenfahrbahn denkbar? Alternativ Ambulanz über Autobahnausfahrt Reussmatt? |
| M0304 | S.03.02 | Haltestelle Friedentalstrasse (Rtg. Littau) | 2_Streuung | - | 20 | Haltestelle | Überstauung durch MIV | H2.1 Beschleunigung Haltestellenbedienung - Umbau zu Fahrbahnhaltestelle (nicht überholbar) | Mittelinsel vor Haltekante mit FGS, Bus als Pulkführer an Knoten | mittel | | Verlegung Fussgängerstreifen dient als Überholerschutz |
| M0305 | S.03.02 | Haltestelle Friedentalstrasse (beide Richtungen) | 4_Fahrplan | - | - | Haltestelle | Fussgängerstreifen | H3.2 Beschleunigung Wegfahrt - Aufhebung / Verschiebung Fussgängerstreifen hinter Haltestelle | Haltekanten in beide Richtungen leicht versetzen (Rtg. Ebikon um ca. 20-30m Rtg. Schlossberg schieben), Fussgängerquerung dazwischen anordnen | mittel | | |
| M0306 | S.03.02 | Knoten Spital-/Friedentalstrasse | 3_Median+Streuung | 5 | 20 | Knoten | Überstauung durch MIV, LSA-Steuerung | K3.1 Änderung Knotenform - Anpassung Vortrittsregelung | Anpassung der Vortrittsberechtigung an Buslinienführung: Spitalstrasse neu vortrittsberechtigt, Friedentalstrasse von stadtauswärts her vortrittsbelastet. | gross | | |
| M0307 | S.03.03 | Elektronische Busspur Spitalstrasse, FGS Höhe Trüllhofstrasse | 2_Streuung | - | 20 | Strecke | LSA-Steuerung | K1.3 Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldemechanismus | Optimierung Steuerung/Dosierung elektronische Busspur | klein | | |
| M0308 | S.03.03 | Haltestelle Kantonsspital | 1_Median | 10 | - | Haltestelle | Ungeregelter Fussgängerstreifen | A12.1 Vortrittsberechtigung gegenüber Fussverkehr - Fussgängerstreifen mit LSA regeln | Fussgängerstreifen vor dem Kantonsspital mit LSA steuern. | mittel | | Verhältnismässig gute Wirkung erwartet, da höheres Fussgängeraufkommen. |
| M0309 | S.03.04 | Spitalstrasse: Fussgängerstreifen St. Kari | 1_Median | 5 | - | Strecke | Ungeregelter Fussgängerstreifen | A12.1 Vortrittsberechtigung gegenüber Fussverkehr - Fussgängerstreifen mit LSA regeln | FGS mit LSA regeln und mit Bussen / elektronischer Busspur koordinieren. | klein | | Haltebalken und Signale so platzieren, dass die Ausfahrt der Linie 19 aus der St. Karlstrasse Richtung Spital priorisiert werden kann. |
| M0310 | S.03.04 | Knoten Spitalstrasse / St. Karlstrasse | 2_Streuung | - | 30 | Knoten | Überstauung durch MIV | K4 Verkehrsführung - Änderung Abbiegebeziehungen/Spurlayout | Aufhebung Linksabbieger in St. Karlstrasse (stadteinwärts) via Bypass, Linksabbiegemöglichkeit im Bereich des heutigen Schachbrettmusters (Warten ausserhalb Fahrspur) | mittel | | Keine Markierung des Linksabbiegestreifen, Mehrzweckstreifen. |
| M0311 | S.03.04 | Spitalstrasse, Zufahrt Kreisel Kreuzstutz | 3_Median+Streuung | 10 | 40 | Knoten | Überstauung durch MIV | A5.1 Verlängerung physischer Busspur - Realisierung zusätzliche Fahrspur | Verlängerung Busspur bis Einmündung St. Karlstrasse | gross | | |
| M0312 | S.03.04 | Spitalstrasse, Zufahrt Kreisel Kreuzstutz | 3_Median+Streuung | 10 | 40 | Knoten | Überstauung durch MIV | A8 Realisierung Pfortneranlage - Realisierung / Anpassung LSA für MIV | Dosierung auf St. Karlibrücke, priorisierte Rückführung Bus | gross | | |
| M0313 | S.03.05 | Kreisel Kreuzstutz | 3_Median+Streuung | 10 | 40 | Knoten | Überstauung durch MIV | K5.2 Optimierung Knotenzufahrt - Busvorzugsanlage an Kreisel | Bus-Priorisierung bei Kreiseinfahrt durch Bedarfs-LSA., zurückhalten des MIV im Kreisel. Haltebalken in Kreiselbahn jeweils auf Höhe Mittelinseln Bernstrasse / St. Karl-Brücke markieren, LSA auf Mittelinseln und Kreiselauge. | gross | | Je Fahrrichtung der Busse muss der MIV nur einmal zurückgehalten werden. |
| M0314 | S.03.05 | Haltestelle Kreuzstutz (Rtg. Littau) | 3_Median+Streuung | 5 | 5 | Haltestelle | Überstauung MIV, Eingliederung in Verkehr | H3.1 Beschleunigung Wegfahrt - Haltebucht mit elektronischer Ausfahrtpriorität ausstatten | Ausfahrt aus Haltebucht priorisieren, kombinieren mit FGS-Steuerung. | mittel | | In Kombination mit Massnahmen Fussgängerstreifen. |
| M0315 | S.03.05 | Bernstrasse / Hst. Kreuzstutz (beide Richtungen) | 3_Median+Streuung | 5 | 5 | Strecke | Eingliederung in Verkehr, Fussgängerstreifen | A12.1 Vortrittsberechtigung gegenüber Fussverkehr - Fussgängerstreifen mit LSA regeln | Fussgängerstreifen (Bernstrasse 3/8) um ca. 20m in Richtung Haltestelle Kreuzstutz verschieben und mit Bus-LSA (Haltebucht) zusammenlegen. | klein | | |
| M0316 | S.03.05 | Bernstrasse / Hst. Kreuzstutz (beide Richtungen) | 3_Median+Streuung | 5 | 5 | Strecke | Ungeregelter Fussgängerstreifen | A12.2 Vortrittsberechtigung gegenüber Fussverkehr - Aufhebung Fussgängerstreifen | Aufhebung Fussgängerstreifen Höhe Passerelle (Bernstr. 4) | klein | | Als Ersatz stehen auf beiden Seiten in ca. 40-50m Entfernung FGS zur Verfügung. |
| M0317 | S.03.05 | Bernstrasse 19 (Rtg. Emmen) | 2_Streuung | - | 5 | Strecke | Ungeregelter Fussgängerstreifen | A12.1 Vortrittsberechtigung gegenüber Fussverkehr - Fussgängerstreifen mit LSA regeln | FGS auf Höher der Haus-Nr. 19 mit LSA regeln, mit Bus koordinieren. | klein | | Zweckmässigkeit / Kosten/Nutzen? Allenfalls hilft bereits eine Mittelinsel. |
| M0318 | S.03.06 | Haltestelle Kanonenstrasse (beide Richtungen) | 2_Streuung | - | 10 | Haltestelle | Ungeregelter Fussgängerstreifen | H3.2 Beschleunigung Wegfahrt - Aufhebung / Verschiebung Fussgängerstreifen hinter Haltestelle | Anordnung der Haltekanten in beide Richtungen jeweils nach Einmündung Kanonenstrasse, Fussgängerstreifen mit Schutzinsel (Überholerschutz) vor Haltestelle. | mittel | | Lage/Prinzip entspricht dem Zustand vor den Bauarbeiten an der Bernstrasse (Überbauung). |
| M0319 | S.03.06 | Haltestelle Kanonenstrasse (beide Richtungen) | 2_Streuung | - | 10 | Haltestelle | Optimierungsmöglichkeit | H2.1 Beschleunigung Haltestellenbedienung - Umbau zu Fahrbahnhaltestelle (nicht überholbar) | Anordnung der Haltekanten in beide Richtungen jeweils nach Einmündung Kanonenstrasse, Fussgängerstreifen mit Schutzinsel (Überholerschutz) vor Haltestelle. | mittel | | |
| S.03.06. Bernstrasse | | | 4_Fahrplan | - | - | Strecke | | | | | | Keine Massnahmen. Mutmassung: Baustelle Hochbau |
| M0320 | S.03.07 | Kreisel Schützenhaus/Haltestelle Schützenhaus (Rtg. Littau) | 1_Median | 5 | - | Haltestelle | Überstauung durch MIV, Eingliederung in Verkehr | H2.1 Beschleunigung Haltestellenbedienung - Umbau zu Fahrbahnhaltestelle (nicht überholbar) | Verlegung der Haltekante Rtg. Bhf Littau vor den Kreisel Schützenhaus. | mittel | | Bus kann als Pulkführer in den Kreisel einfahren. |
| M0321 | S.03.07 | Haltestelle Schützenhaus (Rtg. Ebikon/Luzern) | - | - | - | Haltestelle | Optimierungsmöglichkeit | H2.1 Beschleunigung Haltestellenbedienung - Umbau zu Fahrbahnhaltestelle (nicht überholbar) | Verlegung der Haltekante stadteinwärts vor den Kreisel Grossmatte/Flurstrasse. | mittel | | |
| M0322 | S.03.07 | Haltestelle Gashof (Rtg. Bahnhof Littau) | 4_Fahrplan | - | - | Knoten | Überstauung durch MIV | H2.1 Beschleunigung Haltestellenbedienung - Umbau zu Fahrbahnhaltestelle (nicht überholbar) | Verlegung der Haltekante Rtg. Bhf Littau an die Luzernerstrasse, Bus als Pulkführer in Kreisel. | mittel | | |
| M0323 | S.03.07 | Haltestelle Gashof (Rtg. Ebikon/Luzern) | 3_Median+Streuung | 5 | 5 | Haltestelle | Überstauung durch MIV | H3.1 Beschleunigung Wegfahrt - Haltebucht mit elektronischer Ausfahrtpriorität ausstatten | Endhaltestelle (Linie 12): Priorisierung Ausfahrt aus Haltebucht, Bus als Pulkführer am folgenden Kreisel Schützenhaus. | mittel | | Priorisierung ermöglicht pünktlich Abfahrt an Endhaltestelle. Bei Verlängerung Linie 3 bis Tschuoppis ist die Massnahme hinfallig und die Haltestelle auf der Kreiselzufahrt /Fahrbahnhaltestelle anzuordnen. Bucht wäre nur für vorzeitiges Wenden sinnvoll. |
| M0324 | S.03.07 | Haltestelle Gashof (Rtg. Ebikon/Luzern) | 3_Median+Streuung | 5 | 5 | Haltestelle | FGS? Steuerung? | H2.1 Beschleunigung Haltestellenbedienung - Umbau zu Fahrbahnhaltestelle (nicht überholbar) | Fahrbahnhaltestelle für Buslinien vom Bahnhof Littau her auf der Kreiselzufahrt (Gashofstrasse) anordnen. | mittel | | Verlegung notwendig, da bei priorisierter Ausfahrt aus Haltebucht kein gegenseitiges Überholen der Busse in der Bucht möglich ist. |

Beschleunigung Bussystem VVL - Zielbild
Massnahmen Korridor 4

| 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 |
| M0401 | S.04.01 | Knoten Luzernerstrasse/Eichwilstrasse (Rtg. Horw) | 3_Median+Streuung | 20/30 | 20 | Knoten | Überstauung durch MIV, LSA-Steuerung | P3 Führung auf aufkommenschwachen Achsen - Anpassung Linienführung | Neue Linienführung via Arsenalstrasse. | gross | | Busstrasse Arsenalstrasse: Busstrasse(inkl. Zubringer Gewerbe) zwischen Grossehofstrasse und Grossehofmatte). Keine bauliche Massnahme auf bestehendem Korridorabschnitt. |
| M0402 | S.04.01 | Knoten Obergrund-/Eichwaldstrasse (beide Richtungen) | - | - | - | Knoten | Verkehrsüberlastung | K1.1 Optimierung LSA-Steuerung - Realisierung neue (Bus-)LSA | Installation und Optimierung Buspriorisierungsanlage an bestehender LSA für die neuen Fahrbeziehungen von und nach Eichwaldstrasse. | gross | | Keine bauliche Massnahme auf bestehendem Korridorabschnitt. |
| M0403 | S.04.01 | Knoten Obergrund-/Eichwaldstrasse (beide Richtungen) | - | - | - | Knoten | Verkehrsüberlastung | A1.2 Busstrasse - Sperrung für MIV | Busstrasse Arsenalstrasse: Busstrasse (inkl. Zubringer Gewerbe) zwischen Grossehofstrasse und Grossehofmatte), Sperrung für MIV, Velo via Veloweg (Freigleis). | gross | | Durchgangsverkehr Arsenalstrasse unterbinden und via Eichwilstrasse (Luzern - Horw) führen. Durchgangsverkehr über Eichwaldstrasse unterbinden (evtl. Sperrung zwischen Murmattweg und Horwerstrasse, ggf. als Busstrasse für Busse Richtung Allmend nutzen?). |
| M0401 | S.04.02 | Knoten Luzernerstrasse/Eichwilstrasse (Rtg. Luzern) | 1_Median | 10 | - | Knoten | Überstauung durch MIV, LSA-Steuerung | P3 Führung auf aufkommenschwachen Achsen - Anpassung Linienführung | Neue Linienführung via Arsenalstrasse. | mittel | | Keine bauliche Massnahme auf bestehendem Korridorabschnitt. |
| M0401 | S.04.02 | Knoten Eichwilstrasse/Autobahnausfahrt (Rtg. Luzern) | 3_Median+Streuung | 10 | 30 | Knoten | Überstauung durch MIV, LSA-Steuerung | P3 Führung auf aufkommenschwachen Achsen - Anpassung Linienführung | Neue Linienführung via Arsenalstrasse. | mittel | | Keine bauliche Massnahme auf bestehendem Korridorabschnitt. |
| M0404 | S.04.02 | Knoten Eichwilstrasse/Autobahnausfahrt (Rtg. Luzern) | 3_Median+Streuung | 10 | 30 | Knoten | Überstauung durch MIV, LSA-Steuerung | K1.1 Optimierung LSA-Steuerung - Realisierung neue (Bus-)LSA | Installation Buspriorisierung an bestehenden LSA, angepasst an neue Linienführung. Priorisierung in beide Richtungen. | gross | | Massnahme entfaltet die volle Wirkung zusammen mit Busspur (M04.03). |
| M0405 | S.04.02 | Knoten Eichwilstrasse/Autobahnausfahrt (Rtg. Luzern) | 3_Median+Streuung | 10 | 30 | Knoten | Überstauung durch MIV, LSA-Steuerung | A2.1 Physische Busspur Einrichtungsbetrieb - Realisierung zusätzliche Fahrspur | Neubau Busspur auf Knotenzufahrt ab Strassenverkehrsamt / Autobahnausfahrt in Richtung Horw. | gross | | Massnahme entfaltet die volle Wirkung zusammen mit Buspriorisierung an der LSA (M04.02). |
| M0405 | S.04.03 | Kreisel Arsenal-/Nidfeldstrasse (Rtg. Horw) | 1_Median | 5 | - | Knoten | Überstauung durch MIV, Ablenkungswinkel Kreisel (Zufahrt/Ausfahrt Nidfeld-/Arsenalstr.) | K5.2 Optimierung Knotenzufahrt - Busvorzugsanlage an Kreisel | Buseinfahrt priorisieren, MIV von Nidfeldstrasse bei Mittelinsel Arsenalstrasse (Nord) zurückhalten. | mittel | Umbau zu LSA-Knoten; Busstrecke vortrittsberechtigt / als Hauptachse ausgestalten. | Überstauung Kreisel beachten (Verkehr von Arsenal- nach Arsenalstrasse Richtung Luzern). |
| M0406 | S.04.04 | Arsenalstrasse (Hst. Nidfeld bis Stermatt) | 4_Fahrplan | - | - | Strecke | Eingliederung in Verkehr | H2.1 Beschleunigung Haltestellenbedienung - Umbau zu Fahrbahnhaltestelle (nicht überholbar) | Haltestelle Nidfeld Rtg. Horw als Fahrbahnhaltestelle, Bus als Pulkführer aus Kreiselzufahrt. | mittel | | |
| M0407 | S.04.04 | Nidfeldstrasse: Haltestelle Stermatt / Zufahrt Kreisel Stermatt (Rtg. Luzern) | 1_Median | 5 | - | Haltestelle | Überstauung durch MIV, Eingliederung in Verkehr | H2.1 Beschleunigung Haltestellenbedienung - Umbau zu Fahrbahnhaltestelle (nicht überholbar) | Haltestelle Stermatt vor Kreiselzufahrt anordnen, Bus als Pulkführer. | mittel | | Alternativ: Umbau Stermattweg zu (LSA-)Kreuzung |
| M0408 | S.04.04 | Nidfeldstrasse: Haltestelle Stermatt / Zufahrt Kreisel Stermatt (Rtg. Luzern) | - | - | - | Knoten | Eingliederung in Verkehr | K1.1 Optimierung LSA-Steuerung - Realisierung neue (Bus-)LSA | Zu- und Wegfahrt zum Bahnhof Mattenhof beschleunigen: Buspriorisierungsanlage am Knoten Nidfeldstrasse / Am Mattenhof. | gross | | Aktuell keine Störquelle, da noch es sich um die künftige Linienführung handelt; Störquelle ist vorhersehbar. |
| M0408 | S.04.05 | Kreisel Ring-/Horwer/Nidfeldstrasse | 1_Median | 5 | - | Knoten | Überstauung durch MIV | K3.2 Änderung Knotenform - Anpassung Knotenart | Umbau zu LSA-Knoten mit Busspuren und -Priorisierung, Busspur auf beiden Knotenzufahrten des Korridors. | gross | | Massnahme angelehnt an BGK Ringstrasse. Anmerkung zu BGK: Bus- und Veloführung separieren wegen Geschwindigkeiten. |
| M0409 | S.04.06 | Knoten Ringstrasse/Schweighofstrasse | 1_Median | 5 | - | Knoten | Überstauung durch MIV | A5.1 Verlängerung physischer Busspur - Realisierung zusätzliche Fahrspur | Verlängerung Busspur (tlw. mit Rechtsabbieger bis ehem. Kreisel und Knoten Schweighofweg. | gross | A4.1: physische Busspur im Richtungswechselbetrieb in Mittellage (bspw. Hohlstrasse), alternativ Busstrasse in Mittellage zwischen Oberkuonimatt und Grabenhof. | Die im BGK Ringstrasse vorgesehene Rechtsabbiegespur erscheint zu kurz, als dass diese einen Vorteil für den Busverkehr bringen würde. |
| Dritt-projekt | S.04.06 | Knoten Ringstrasse/Vorderschlund-/Grabenhofstrasse | 3_Median+Streuung | 10 | 10 | Knoten | Überstauung durch MIV | A5.1 Verlängerung physischer Busspur - Realisierung zusätzliche Fahrspur | Verlängerung Busspur gemäss BGK Ringstrasse. | gross | A4.1: physische Busspur im Richtungswechselbetrieb in Mittellage (bspw. Hohlstrasse), alternativ Busstrasse in Mittellage zwischen Oberkuonimatt und Grabenhof. | |
| M0410 | S.04.07 | LSA-Knoten Ringstrasse (Rtg. Luzern) | 3_Median+Streuung | 10 | 20 | Knoten | Überstauung durch MIV, LSA-Steuerung | K1.3 Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldemechanismus | Optimierung Einbiegen der Busse in Richtung Luzern. | klein | | |
| M0411 | S.04.07 | Ringstrasse (Hst. Wiggenhof bis Pilatusmarkt) | 4_Fahrplan | - | - | Strecke | Überstauung durch MIV, LSA-Steuerung, Puffer für Ausgleich | A1.2 Busstrasse - Sperrung für MIV | Busstrasse zwischen LSA-Knoten Ringstrasse und Kreisel Ringstrasse. MIV via Grossekreisel/Ringstrasse (oben) lenken. Zubringer (TBA?) und Velo gestattet. | mittel | | |
| M0412 | S.04.08 | Kreisel Ringstrasse, untere Ebenen (Rtg. Luzern) | 1_Median | 5 | - | Knoten | Überstauung MIV, Eingliederung in Verkehr | K5.2 Optimierung Knotenzufahrt - Busvorzugsanlage an Kreisel | Priorisierte Einfahrt in Kreisel, MIV in Kreisel zurückhalten. | mittel | | |
| M0413 | S.04.08 | Haltestelle Pilatusmarkt (Rtg. Luzern) | 1_Median | - | - | Haltestelle | Eingliederung in Verkehr | H2.1 Beschleunigung Haltestellenbedienung - Umbau zu Fahrbahnhaltestelle (nicht überholbar) | Haltestelle in Fahrtrichtung Luzern, ggf. Verschiebung auf Höhe der Haltestelle in Richtung Horw, Fahrspur nach Horw zu Fussgängerschutzinsel/Überholerschutz umbauen. Insel an heutiger Lage ggf. in Konflikt mit Anlieferung. | mittel | | |

Beschleunigung Bussystem VVL - Zielbild
Massnahmen Korridor 6

| 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 |
| M0601 | S.06.01 | Haltestelle Luzernerhof (Rtg. Würzenbach) | 1_Median | 10 | - | Haltestelle | Überstauung durch MIV, Eingliederung in Verkehr | H3.1 Beschleunigung Wegfahrt - Haltebuch mit elektronischer Ausfahrtpriorität ausstatten | LSA am vorgelagerten Knoten für Zurückhaltung MIV nutzen. | mittel | Bei Busstrasse auf Schweizerhofqual Haltestelle auf Busspur verlegen. | |
| M0602 | S.06.01 | Knoten Luzernerhof (Rtg. Bahnhof) | 3_Median+Streuung | 10 | 110 | Knoten | Überstauung durch MIV | K4 Verkehrsführung - Änderung Abbiegebeziehungen/Spurlayout | Rechte Spur nur noch für Bus und rechtsabbiegenden MIV. | mittel | Dosierung Haldenstrasse auf Maximum ausreizen | Eigenständige Busspur oder Verlängerung ab Haltestelle Haldensteig unrealistisch, siehe nachfolgende Bemerkung. |
| M0603 | S.06.01 | Haldenstrasse: Haldensteig - Luzernerhof | 2_Streuung | - | 60 | Strecke | Überstauung durch MIV | X Örtliche Gegebenheit - Individuelle Lösung | Dosierung Haldenstrasse (Verkehrshaus) auf Maximum ausreizen, Ausweichverkehr via Dreilinden beachten und unterbinden. Wirkung der Massnahme abhängig von noch ungenutzter Kapazität der Dosierungsanlage. | unbekannt | Dosierung Haldenstrasse auf Maximum ausreizen | Geprüft und verworfen wurde eine physische Busspur im Knotenzulaufe Luzernerhof ab Hotel National. Eine solche erscheint aus Platzgründen unrealistisch (Verzicht auf Anlieferung, Taxi und ggf. Velostreifen notwendig). |
| M0604 | S.06.01 | Haldenstrasse: Casino - Luzernerhof | 2_Streuung | - | 40 | Strecke | Überstauung durch MIV | A12.1 Vortrittsberechtigung gegenüber Fussverkehr - Fussgängerstreifen mit LSA regeln | Alle 3 unregelmässigen Fussgängerstreifen zwischen Casino Palace und Stiftstrasse unter Licht nehmen. | klein | | Dient auch Priorisierung Buserfahrung Haltestelle Casino Palace. |
| M0605 optional | S.06.02 | Haldenstrasse: Europe bis Mandarin Palace | 2_Streuung | - | 20 | Strecke | Überstauung durch MIV | A8 Realisierung Pfortneranlage - Realisierung / Anpassung LSA für MIV | Reduktion Linksabbieger Rtg. Bellerivestrasse, Erweiterung bestehende Pfortneranlage bis Brunnhalde. | gross | | Optionale Massnahme: zur Entlastung am Knoten Luzernerhof gedacht (dort keine Bus-Infrastruktur möglich). Knappe Platzverhältnisse, Koordination mit bestehender Dosierungsanlage und allenfalls weiteren Dosierungen im Raum Dreilinden / St. Anna (Verhinderung Ausweichverkehr) notwendig. |
| M0606 | S.06.03 | Pfortneranlage Haldenstrasse / Dietschiberg | 1_Median | 5 | - | Knoten | LSA-Steuerung | K1.3 Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldemechanismus | Optimierung Busanmeldung / Grünphase Pfortneranlage. | klein | | |
| M0607 | S.06.04 | Kreisel Verkehrshaus (beide Richtungen) | 3_Median+Streuung | | 5 | Knoten | Überstauung durch MIV | K1.1 Optimierung LSA-Steuerung - Realisierung neue (Bus-)LSA | Bus-Priorisierungsanlage, bedarfsorientierte Zurückhaltung MIV auf Seeburg-/Seefeld-/Brüelstrasse für zügiges Einfahren der Busse. | gross | Zusätzlich: Durchschneiden Kreisel (Rtg. Brüelstrasse; bessere Fahrdynamik) | |
| M0608 | S.06.04 | Haldenstrasse / Kreisel Verkehrshaus (Rtg. Würzenbach) | 1_Median | 5 | - | Knoten | Überstauung durch MIV | A2.1 Physische Busspur Einrichtungsbetrieb - Realisierung zusätzliche Fahrspur | Busspur auf Kreiselzufahrt Haldenstrasse ab Schrägparkierung. | mittel | | |
| M0609 | S.06.05 | Kreisel Brüelstrasse (Rtg. Bahnhof) | 1_Median | 10 | - | Knoten | Überstauung durch MIV | K1.1 Optimierung LSA-Steuerung - Realisierung neue (Bus-)LSA | Zurückhaltung MIV im Kreisel Brüelstrasse auf Höhe Mittelinsel Kreuzbuchstrasse. | gross | Zusätzlich: Durchschneiden Kreisel (Rtg. Bahnhof; bessere Fahrdynamik, geometrische Machbarkeit vertieft zu prüfen). | Buspriorisierung auch für auf Schädritstrasse stadteinwärts fahrende Busse denkbar. |
| M0610 | S.06.05 | Haltestelle Brüelstrasse (Rtg. Bahnhof) | 1_Median | 5 | - | Haltestelle | Überstauung durch MIV | H2.1 Beschleunigung Haltestellenbedienung - Umbau zu Fahrbahnhaltestelle (nicht überholbar) | Haltestelle stadteinwärts, Bus als Pulkführer auf Kreiselzufahrt. | mittel | | Behebt auch Überstauung auf Kreiselzufahrt. |

Beschleunigung Bussystem VVL - Zielbild
Massnahmen Korridor 7

| 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 |
| M0701 | S.07.01 | Knoten Alpen-/Stadthofstrasse | 4_Fahrplan | - | - | Knoten | LSA-Steuerung | K1.3 Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldemechanismus | Anmeldevorgang / priorisierte Phasenschaltung beschleunigen. | klein | Busstrasse Löwenstrasse | |
| M0702 | S.07.01 | Knoten Löwen-/Stadthofstrasse | 3_Median+Streuung | 30 | 50 | Knoten | LSA-Steuerung | K1.3 Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldemechanismus | Anmeldevorgang / priorisierte Phasenschaltung beschleunigen. | klein | Busstrasse Löwenstrasse | |
| M0703 | S.07.01 | Stadthofstrasse (Richtung Bahnhof) | 2_Streuung | 30 | 50 | Strecke | Überstauung durch MIV | A10 Keine Störungseinflüsse durch Parkierung - Aufhebung Parkierung im Strassenraum | Aufhebung Längsparkierung für Busspur (M0704). | mittel | | |
| M0704 | S.07.01 | Stadthofstrasse (Richtung Bahnhof) | 2_Streuung | 30 | 50 | Strecke | Überstauung durch MIV | A2.2 Physische Busspur Einrichtungsbetrieb - Umnutzung bestehende MIV-Spur | Markierung Busspur Wey- bis Löwenstrasse, Verschieben der beiden MIV-Spuren durch Aufhebung Parkierung. | gross | In Kombination mit Busstrasse Löwenstrasse: Busstrasse (in beide Richtungen) auf der Dreilindenstrasse zwischen Stadthof-/Adligenswiler- und Löwenstrasse. | |
| M0705 | S.07.02 | Dreilindenstrasse (Richtung Bahnhof) | 2_Streuung | - | 90 | Strecke | Überstauung durch MIV | A12.1 Vortrittsberechtigung gegenüber Fussverkehr - Fussgängerstreifen mit LSA regeln | Fussgängerstreifen vor dem KV mit LSA regeln und mit Bus koordinieren. | klein | | Sind die FGS überhaupt ein Problem? |
| M0706 | S.07.02 | Dreilindenstrasse (Richtung Bahnhof) | 2_Streuung | - | 90 | Strecke | Überstauung durch MIV | A8 Realisierung Pfortneranlage - Realisierung / Anpassung LSA für MIV | Dosierung im Raum Dietschiberg / Unterlöchli | gross | <p><u>Ansatz 1:</u> Elektronische Busspur auf der Dreilindenstrasse zwischen KV/Adligenswilerstrasse und Haltestelle Kapuzinerweg "Busspur" stadteinwärts, Rückhaltebereich MIV im Bereich Haltestelle Wey. Kritisch: Kurvenradien (Bus auf Gegenfahrbahn, kein Ausholen möglich) und Hanglage / Steigung (lange Raumzeiten insb. für Velo).</p> <p><u>Ansatz 2:</u> Tageszeitenabhängige Sperrung der Dreilindenstrasse (Abendweg bis Adligenswilerstrasse) stadteinwärts, Einbahnbetrieb stadtauswärts, stadteinwärts nur Busse und Velos erlaubt, MIV via Abendweg-Adligenswilerstrasse (inkl. Dosierung).</p> <p><u>Ansatz 3:</u> Elektronische Busspur auf der Dreilindenstrasse zwischen den Haltestellen Konservatorium und Gärtnerstrasse (Machbarkeit wegen Querschnitt und Lage in T30-Zone ohne Mittellinie wäre zu prüfen).</p> | <p><u>Dosierung</u> ist wenn, dann auf beiden Zufahrten zur Stadt (Gundoldingen- und Hünenbergstrasse) notwendig um Ausweichverkehr/Verlagerungen zu vermeiden. Flächen für zu dosierende Rechtsabbieger (von Ebikon her) auf der Adligenswilerstrasse vorhanden, Bus jeweils über Geradeausspur an Knoten führen. Eine Dosierung ist auch auf der St.-Anna-Strasse notwendig, dort aber schwierig zu realisieren.</p> <p>Zu beachten: Die Linie auf der St.-Anna-Strasse darf nicht beeinträchtigt werden. Zudem ist mit dem Buskonzept 2040 eine neue Buslinie auf der Adligenswilerstrasse (von/nach St.-Anna-Strasse) vorgesehen, diese muss die Dosierungsbereich ebenfalls umfahren können.</p> |
| M0707 | S.07.03 | Knoten Dreilindenstrasse/Abendweg | 2_Streuung | - | 120 | Strecke, Knoten | Überstauung durch MIV, Rückstau aus Stadt | A8 Realisierung Pfortneranlage - Realisierung / Anpassung LSA für MIV | Dosierung im Raum Dietschiberg / Unterlöchli | gross | Dosierung im Raum Dietschiberg / Unterlöchli hilft auch hier. | |

Beschleunigung Bussystem VVL - Zielbild
Massnahmen Korridor 8

| 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 |
| M0801 | S.08.01 | Knoten Pilatus-/Hirschmattstrasse | 2_Streuung | - | 10 | Knoten | Überstauung durch MIV, LSA-Steuerung | A2.2 Physische Busspur Einrichtungsbetrieb - Umnutzung bestehende MIV-Spur | Rechte Spur nur noch für Bus, MIV neu auf einer Spur für alle Beziehung am Knoten. | gross | Busstrasse Zentralstrasse oder Hirschmattstrasse (MIV via Zentral-/Pilatusstrasse); nur Zubringer ins Quartier. | Nur, wenn weiterhin Busse verkehren. Ggf. Abbiegebeziehungen überprüfen (autofreies Hirschmattquartier) |
| M0802 | S.08.01 | Hirschmattstrasse (stadteinwärts) | 2_Streuung | - | 10 | Strecke | Überstauung durch MIV | A2.2 Physische Busspur Einrichtungsbetrieb - Umnutzung bestehende MIV-Spur | Rechte Spur zwischen Murbach- und Pilatusstrasse nur noch für Bus, MIV neu auf einer Spur in Mittellage. Rechtsabbieger in Frankenstrasse gestattet. | gross | Busstrasse Zentralstrasse oder Hirschmattstrasse (MIV via Zentral-/Pilatusstrasse); nur Zubringer ins Quartier. | |
| M0803 | S.08.02 | Haltestelle Bundesplatz (stadtauswärts) | 1_Median | 10 | - | Haltestelle | Überstauung durch MIV | H2.1 Beschleunigung Haltestellenbedienung - Umbau zu Fahrbahnhaltestelle (nicht überholbar) | Haltestelle Bundesplatz nicht überholbar ausgestalten. | mittel | Busspur im Kreisel (Bsp. Hegenheimerstrasse Basel), bis zur Langensandbrücke (rechte Spur) | Rückstau beachten, Bus als Pulkführer in Kreiselzufahrt |
| M0804 | S.08.02 | Bundesplatz (Kreisel) | 1_Median | 10 | - | Knoten | Überstauung durch MIV | K3.3 Änderung Knotenform - Durchschneiden Kreisel | Umbau Kreisel Bundesplatz zu einem Grosskreisel, das bestehende Kreiselinne und der Grünbereich mit dem WC bilden neu die Kreiselmitte. Einspurige Kreiselfahrbahn mit Velostreifen. Busspur in Seitenlage von Langensandbrücke bis Hirschmattstrasse. Bus in Rtg. Tribschenstrasse wird durch Kreiselmitte geführt. Haltestelle (1x DGT) auf neuem Platz möglich; eventuell vortrittsberechtigter Führung über Kreisel, aber nur sinnvoll wenn keine Haltestelle auf Platz. | gross | | Bei Haltestelle im Platz Buspriorisierung mittels Bus-LSA. Bei einer Busstrasse in der Zentralstrasse: Kein gerades Durchschneiden des Kreisels, aber "Kurve schneiden" durch Kreisel, keine Umwegfahrt durch Grosskreisel. |
| M0805 | S.08.02 | Langensandbrücke (stadtauswärts) | 1_Median | 10 | - | Strecke | Überstauung durch MIV | A2.2 Physische Busspur Einrichtungsbetrieb - Umnutzung bestehende MIV-Spur | Rechte Spur auf der Brücke zur Busspur ummarkieren. | gross | Beginn Busspur bereits ab Kreiselzufahrt / Busspur im Kreisel | |
| M0806 | S.08.02 | Langensandbrücke/Tribschenstrasse (stadtauswärts) | 1_Median | - | - | Strecke | Überstauung durch MIV | K2 Busverkehr auf abweichendem Abbiegestreifen - Ummarkierung | Führung Busverkehr auf Rechtsabbiegespur (Beginn ab ca. Brückenende), Priorisierung (Rückführung) durch LSA an Knoten Kellerstrasse. Rechtsabbieger ab 30m vor Knoten zulassen. | mittel | | |
| M0807 | S.08.02 | Tribschenstrasse (stadtauswärts) | 1_Median | - | - | Strecke | Überstauung durch MIV | K2 Busverkehr auf abweichendem Abbiegestreifen - Ummarkierung | Führung Busverkehr auf Rechtsabbiegespur (Keller- bis Fruttstrasse), Priorisierung für Weiterfahrt auf Tribschenstrasse. | mittel | | |
| M0808 | S.08.02 | Langensandbrücke / Bundesplatz (stadteinwärts) | 3_Median+Streuung | 10 | 10 | Knoten | Überstauung durch MIV | A5.2 Verlängerung physischer Busspur - Umnutzung bestehende MIV-Spur | Verlängerung bis vor Kreisel | gross | Busspur im Kreisel (Bsp. Hegenheimerstrasse Basel), nur zu vertiefen, falls Bus künftig nicht via Zentralstrasse geführt wird (dann Busbypass prüfen) | |
| M0809 | S.08.02 | Langensandbrücke / Bundesplatz (stadteinwärts) | 3_Median+Streuung | 10 | 10 | Strecke | Überstauung durch MIV | A8 Realisierung Pfortneranlage - Realisierung / Anpassung LSA für MIV | Pfortneranlage auf Kreiselzufahrt, Rückstaubereich auf Langensandbrücke und ggf. weiter. | gross | Busspur im Kreisel (Bsp. Hegenheimerstrasse Basel), nur zu vertiefen, falls Bus künftig nicht via Zentralstrasse geführt wird (dann Busbypass prüfen). | Abstimmen mit BGK Tribschenstrasse. |
| M0810 | S.08.03 | Knoten Werkhofstrasse | 2_Streuung | - | 20 | Knoten | LSA-Steuerung | K1.1 Optimierung LSA-Steuerung - Realisierung neue (Bus-)LSA | Optimierung Busanmeldung auf bestehender Achse Tribschenstrasse sowie neue Buspriorisierung von und zu allen Zuläufen der Werkhofstrasse. | gross | | Abstimmen mit künftiger Busachse Bahnhof Ost mit Tangente Richtung Steghof (Anschluss an Tribschenstrasse über Knoten Werkhofstrasse). |
| M0811 | S.08.04 | Tribschenstrasse: Knoten Weinberglistrasse | 3_Median+Streuung | 5 | 20 | Knoten | Überstauung durch MIV | K1.3 Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldemechanismus | | klein | Ansatz 1: (stärkere) Dosierung Fahrtrichtung stadtauswärts (Höhe Fruttstr.) Ansatz 2: Busspur zwischen Unterlachen- und Weinberglistrasse in Mittellage, tageszeitenabhängiger Richtungswechsel, Abstimmung mit BGK Tribschenstrasse Ansatz 3: Bus auf Linksabbiegespur stadtauswärts? | Bei BGK Tribschenstrasse: Konflikte zwischen Velo und Fahrbahnhaltestellen reduzieren --> Velobypass hinter Haltestelle? |
| M0812 | S.08.04 | Tribschenstrasse: Fussgängerstreifen (Höhe Haus-Nr. 72) | 2_Streuung | - | 5 | Knoten | Ungeordneter Fussgängerstreifen | A12.1 Vortrittsberechtigung gegenüber Fussverkehr - Fussgängerstreifen mit LSA regeln | | klein | | Querung auf Schulweg, Massnahme mit BGK Tribschenstrasse abgleichen |
| M0813 | S.08.05 | Knoten Langensand-/Bodenhofstrasse | 1_Median | 5 | - | Knoten | LSA-Steuerung / Fussgängerstreifen (LSA-geregelt) | K1.3 Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldemechanismus | Bei Busanmeldung ggf. Wartezeit Fussgängerstreifen erhöhen | klein | | Bei Busanmeldung ggf. Wartezeit Fussgängerstreifen erhöhen |
| M0814 | S.08.06 | Knoten Schönbühl (beide Richtungen) | 3_Median+Streuung | 10 | 10 | Knoten | Überstauung MIV, Eingliederung in Verkehr | K1.3 Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmeldemechanismus | | klein | | |
| M0815 | S.08.06 | Haltestelle Schönbühl (stadtauswärts) | 1_Median | 10 | - | Haltestelle | Überstauung durch MIV, Eingliederung in Verkehr | H3.1 Beschleunigung Wegfahrt - Haltebuch mit elektronischer Ausfahrtpriorität ausstatten | Bestehende LSA am Knoten für Priorisierung nutzen | mittel | | |

Beschleunigung Bussystem VVL - Zielbild
Massnahmen Korridor 9

| 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 |
| M0901 | S.09.01 | Ausfahrt Seetalplatz | 3_Median+Streuung | 10 | 30 | Knoten | LSA-Steuerung | K1.3 Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmelde-mechanismus | Ausfahrt vom Seetalplatz beschleunigen durch optimierte Anmeldung | klein | | |
| M0902 | S.09.01 | Ausfahrt Seetalplatz | 3_Median+Streuung | 10 | 30 | Knoten | Mischverkehr Bus/Velo | A9 Unabhängig vom Veloverkehr geführter Busverkehr - Separate Führung Veloverkehr | Ausfahrt Seetalplatz getrennt, keine Behinderung des Bausausfahrt durch Velos (Velosack), Busgrün vor Velo. | mittel | Verbreiterung Bahnunterführung, separate Veloinfrastruktur. | Busgrün vor Velo, damit keine Velos vor den Bussen unter der Bahnlinie verkehren und die Busse hinterher fahren müssen (keine Veloinfra). |
| M0903 | S.09.02 | Seetalstrasse, Haltestelle Marienkirche | 3_Median+Streuung | 5 | 10 | Haltestelle | Überstauung durch MIV, Eingliederung in Verkehr | H3.1 Beschleunigung Wegfahrt - Haltebuch mit elektronischer Ausfahrtpriorität ausstatten | Haltestelle ist Fahrbahnhaltestelle auf Rechtsabbieger. Priorisierte Wiedereingliederung auf Geradeausspur mittels LSA auf Höhe Meierhöflistrasse. | mittel | | |
| M0904 | S.09.02 | Seetalstrasse, Haltestelle Marienkirche | 3_Median+Streuung | 5 | 10 | Strecke | Überstauung durch MIV | A5.2 Verlängerung physischer Busspur - Umnutzung bestehende MIV-Spur | Ummarkierung zu eigenständiger Busspur bis Haus-Nr. 24, Spurwechsel von Rechtsabbieger auf Geradeausspur nur bis Ausfahrt Haus-Nr. 26 zulassen. | gross | | Einschränkungen Spurwechsel zur Verhinderung von missbräuchlichem Rechtsüberholen. |
| M0905 | S.09.03 | Zusammenführung Oberhof-/Seetalstrasse | 3_Median+Streuung | 10 | 30 | Strecke | Überstauung durch MIV | A8 Realisierung Pfortneranlage - Realisierung / Anpassung LSA für MIV | Dosierung Oberhofstrasse an FGS Stauffacherstrasse | gross | | |
| M0906 | S.09.03 | Seetalstrasse | 3_Median+Streuung | 10 | 30 | Strecke | Überstauung durch MIV | A2.2 Physische Busspur Einrichtungs-betrieb - Umnutzung bestehende MIV-Spur | Umnutzung rechte MIV-Spur zu Busspur (später vor Knoten inkl. Rechtsabbieger) im Abschnitt Eschen- bis Fichtenstrasse. | gross | | |
| M0907 | S.09.03 | Seetalstrasse, Knotenzufahrt Seetal-/Fichtenstrasse | 3_Median+Streuung | 10 | 30 | Strecke | Überstauung durch MIV | K4 Verkehrsführung - Änderung Abbiegebeziehungen/Spurlayout | Spurwechsel von linker auf rechte Spur erst ab Zusammenführung Seetal-/Oberhofstrasse zulassen, rechte Spur nur noch für Rechtsabbieger und Bus (geradeaus). | mittel | | |
| M0908 | S.09.04 | Seetalstrasse (Rtg. Flugzeugwerke) | 2_Streuung | - | 30 | Strecke | Überstauung durch MIV | A2.1 Physische Busspur Einrichtungs-betrieb - Realisierung zusätzliche Fahrspur | Neubau Busspur ab Haltestelle Fichtenstrasse bis Spuraufweitung am Knoten Mooshüslistrasse / Ecke Pfister. Realisierung Busspur möglich durch Umnutzung Mittelbereich, keine Verbreiterung des Strassenraumes notwendig. | gross | | |
| M0909 | S.09.04 | Knoten Seetal-/Reusseggstrasse (Rtg. Flugzeugwerke) | 1_Median | 5 | - | Knoten | LSA-Steuerung, Überstauung durch MIV | K2 Busverkehr auf abweichendem Abbiegestreifen - Ummarkierung | Bus in Richtung Flugzeugwerke (geradeaus) auf Rechtsabbieger (Richtung Autobahn) führen. | mittel | | Mutmasslich automatisch mehr Grünzeit und weniger Konfliktschaltung mit Verlustzeiten. |
| M0910 | S.09.04 | Knoten Seetal-/Mooshüslistrasse (Rtg. Seetalplatz) | 2_Streuung | - | 30 | Knoten | LSA-Steuerung | K2 Busverkehr auf abweichendem Abbiegestreifen - Ummarkierung | Bus in Richtung Seetalplatz (geradeaus) auf Rechtsabbieger führen, Priorisierung bei der Knotensteuerung. | mittel | | |
| M0911 | S.09.04 | Seetalstrasse (Rtg. Seetalplatz) | 3_Median+Streuung | 10 | 30 | Knoten | Überstauung durch MIV | A5.1 Verlängerung physischer Busspur - Realisierung zusätzliche Fahrspur | Busspur bereits ab Knoten Mooshüslistrasse (direkte Zufahrt vom Rechtsabbiegestreifen vor dem Knoten). | gross | | Verlängerung der bestehenden Busspur um ca. 35m. Rückbau/Redimensionierung der Mittelinsel notwendig. |
| M0912 | S.09.04 | Knoten Seetal-/Reusseggstrasse (Rtg. Seetalplatz) | 1_Median | 10 | - | Knoten | LSA-Steuerung, Überstauung durch MIV | A2.1 Physische Busspur Einrichtungs-betrieb - Realisierung zusätzliche Fahrspur | Busspur ab der Haltestelle Lindenfeldring über den Knoten bis zur Spuraufweitung am Knoten Mooshüslistrasse. Markierung so, dass die Busspur als Bypass funktioniert und der Bus nicht in die Knotensteuerung (Seetal-/Reusseggstrasse) integriert ist. | gross | | Führung im Knotenbereich nach dem Prinzip am Knoten Luzerner-/Eichwilstrasse (nicht in Knotensteuerung integriert). Allenfalls minimale bauliche Abtrennung direkt im Knoten notwendig. |
| M0913 | S.09.04 | Haltestelle Emmen, Sternen (Rtg. Seetalplatz) | 2_Streuung | - | 5 | Strecke | Überstauung durch MIV | H2.1 Beschleunigung Haltestellenbedienung - Umbau zu Fahrbahnhaltestelle (nicht überholbar) | Umbau der Haltestelle zu einer zwingend nicht überholbaren Fahrbahnhaltestelle. Allenfalls auch als Sofortmassnahme mit LSA-Steuerung (bestehende Anlage beim FGS) möglich. | mittel | Zusätzlich: Koordination der beiden LSA's sinnvoll (Geradeausspur bei Hst. Lindenfeldring leeren). Zusätzlich: Geringfügige Verlängerung best. Bucht/Busspur bis Lindenheimstrasse und Anpassung Spurbild (Geradeausspur einkürzen bis ca. Beginn heutige Bucht, Rest der bestehenden Geradeausspur ab heutiger Aufweitung als Busspur markieren. | Überholerschutz (baulich oder durch Nutzung der bestehenden FGS-LSA) ermöglicht, dass der Bus als Pulkführer zur Haltestelle Lindenfeldring fahren kann. Allenfalls ist ein "Leeren" an der LSA Lindenfeldring notwendig. Eine bauliche Verbreiterung (Busspur) als Alternative erscheint schwierig und unverhältnismässig. |
| M0914 | S.09.05 | Seetalstrasse: FGS Höhe Pestalozzistrasse | 1_Median | 5 | - | Knoten | LSA-Steuerung / Fussgängerstreifen (LSA-geregelt) | K1.3 Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmelde-mechanismus | Fussgängerstreifen-LSA mit Bus koordinieren, keine Grünphase für Fussverkehr, wenn Bus kommt. | klein | Elektronische Busspur (A6) stadteinwärts zwischen Kolben- und Kirchfeldstrasse. | Bei Busanmeldung ggf. Wartezeit Fussgängerstreifen erhöhen |
| M0915 | S.09.05 | Seetalstrasse: FGS Höhe Kirchfeldstrasse | 2_Streuung | - | 10 | Knoten | Überstauung MIV, Eingliederung in Verkehr | K1.3 Optimierung LSA-Steuerung - Optimierung LSA-Steuerung und Anmelde-mechanismus | Fussgängerstreifen-LSA mit Bus koordinieren, keine Grünphase für Fussverkehr, wenn Bus kommt. | klein | | Bei Busanmeldung ggf. Wartezeit Fussgängerstreifen erhöhen. Bei Bedarf LSA für Prioisierung Ein-/Ausfahrt Kirchfeldstrasse nutzen. |
| M0916 | S.09.06 | Seetalstrasse, Hst. Unterspitalhof (Rtg. Seetalplatz) | 2_Streuung | - | 20 | Haltestelle | Ungeregelter Fussgängerstreifen | A12.1 Vortrittsberechtigung gegenüber Fussverkehr - Fussgängerstreifen mit LSA regeln | Fussgängerstreifen (Höhe LIPO-Parkplatz) mit LSA regeln. LSA kann für Haltekante Rtg. Flugzeugwerke als Ausfahrtpriorisierung genutzt werden. | klein | | |
| M0917 | S.09.06 | Seetalstrasse, FGS Meierhofstrasse 9 | 1_Median | 5 | - | Strecke | Ungeregelter Fussgängerstreifen | A12.2 Vortrittsberechtigung gegenüber Fussverkehr - Aufhebung Fussgängerstreifen | Aufhebung Fussgängerstreifen, Furt bestehen lassen. Verschiebung Velofurt zur Querung bei der Haltestelle. | klein | | Eine Alternative steht in ca. 20m Entfernung (Hst. Unterspitalhof; neu LSA-geregelt) zur Verfügung. |
| M0918 | S.09.06 | Haltestelle Unterspitalhof (Rtg. Flugzeugwerke) | - | - | - | Haltestelle | | H3.1 Beschleunigung Wegfahrt - Haltebuch mit elektronischer Ausfahrtpriorität ausstatten | Nutzung der Fussgängerstreifen-LSA als Ausfahrtpriorisierung für den Bus. | mittel | | Optionale Massnahme, nicht zwingend notwendig. |
| M0919 | S.09.07 | Haltestelle Allmendli (Rtg. Seetalplatz) | 1_Median | 5 | - | Haltestelle | Haltestelle, Wiedereingliederung in Verkehr | H2.1 Beschleunigung Haltestellenbedienung - Umbau zu Fahrbahnhaltestelle (nicht überholbar) | Überholerschutz durch Verlängerung der bestehenden Fussgängerschutzinsel bis zum Ende der Haltestellen (beide Richtungen) | mittel | | Der Bus verkehrt als Pulkführer weiter. Während der Haltezeit besteht am folgenden FGS eine Zeitlücke zum Überqueren der Strasse. |
| M0920 | S.09.07 | Seetalstrasse (Raum Flugzeugwerke) | 3_Median+Streuung | - | - | Strecke | Überstauung durch MIV | A8 Realisierung Pfortneranlage - Realisierung / Anpassung LSA für MIV | Pfortneranlage beim Kreisell Flugzeugwerke. Umfahrung des Rückstaus über eine separate Busspur (zu erstellen). | gross | Alternativ zur baulichen Busspur kann eine elektronische Busspur im Dosierungsbereich geprüft werden. | Massnahme entlastet die Seetalstrasse in Richtungen Emmen und die Ortsdurchfahrt in Richtung Autobahn. |

Beschleunigung Bussystem VVL - Zielbild
Massnahmen Korridor 10

| 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 |
| M1001 | S.10.01 | Gersagstrasse | 3_Median+Streuung | 10 | 40 | Strecke | Parkierung | A10 Keine Störungseinflüsse durch Parkierung - Aufhebung Parkierung im Strassenraum | Aufhebung Längsparkierung im Bereich gersag-Center. | | mittel | |
| M1002 | S.10.01 | Gersagstrasse, Zufahrt Kreisel | 3_Median+Streuung | 10 | 30 | Knoten | Überstauung durch MIV | A2.2 Physische Busspur Einrichtungsbetrieb - Umnutzung bestehende MIV-Spur | Aufhebung Linksabbiegespur (Zufahrt Parkplatz Sonnenfeld), Umnutzung für Busspur Fahrrichtung Kreisel in Mittellage. Busspur ab Brunnen bis ca. Gebäudeflucht UBS. Einfahrt Kreisel / Rückführung auf gemeinsame Spur mittels Priorisierung. | gross | | Busspur in Mittellage für besseren Anfahrtswinkel / Einfahrtsradius in den Kreisel (höhere Geschwindigkeiten). Die Haltestelle vor der UBS (nur Nachtbus; mit aktuellem Konzept nicht bedient) könnte bei Bedarf (Wiederbetriebnahme) auch neben Busspur bestehen bleiben, da Busspur nachts nicht notwendig, alternativ aufheben. Signalisation Bus-Prio auf Mittelinsel (Bus) bzw. Fahrbahnrand (MIV). |
| M1004 | S.10.03 | Knoten Rüeggisinger-/Tittlisstrasse | 1_Median | 10 | - | Knoten | Ungeregelter Knoten und Fussgängerstreifen | K3.2 Vortrittsberechtigung am Knoten auf Linienführung Bus anpassen, Optimierung Fahrgeometrien. Denkbare Knotenformen: Kein Vortritt, Kreisel o.ä. | Vortrittsberechtigung am Knoten auf Linienführung Bus anpassen, Optimierung Fahrgeometrien. Denkbare Knotenformen: Kein Vortritt, Kreisel o.ä. | mittel | | Abstimmung Knotenform mit Bushub Gersag zwingend. Vortrittsberechtigung der Busse am Knoten sicherstellen. |
| M1005 optional | S.10.03 | Knoten Rüeggisinger-/Tittlisstrasse | 1_Median | 10 | - | Knoten | Ungeregelter Knoten und Fussgängerstreifen | K5.3 Optimierung Knotenzufahrt - Busbypass | Bypass von der Rüeggisinger- in die Tittlisstrasse (ab ca. Dunantstrasse) Hst. Gersag Bahnhof stadteinwärts auf Bypass anordnen, Rückführung vortrittsberechtigt / mit LSA-Priorisierung. | mittel | | Abhängig von Knotenform, Abstimmung mit Busub Gersag und Haltestellenlage, siehe auch Bemerkung M1004. |
| M1006 | S.10.03 | Haltestelle Gersag, Bahnhof | - | - | - | Haltestelle | Eingliederung in Verkehr | H2.1 Beschleunigung Haltestellenbedienung - Umbau zu Fahrbahnhaltestelle (nicht überholbar) | abhängig von Gestaltung Bushub Gersag; alternativ Haltebucht mit Ausfahrtpriorität.. | mittel | | Umbau zu nicht überholbaren Fahrbahnhaltestellen oder Haltebuchten mit elektronischer Ausfahrtpriorisierung zwingend. Abstimmung mit Knotenform und Bushub Gersag erforderlich. Eine Kombination der elektr. Ausfahrtpriorität mit Dosierung MIV entlang Busspur (gem. Projektstand Ende November) ist denkbar / zu prüfen. |
| M1007 | S.10.04 | Fussgängerstreifen Schulhaus Gersag | 2_Streuung | - | 20 | Strecke | Ungeregelter Fussgängerstreifen | A12.1 Vortrittsberechtigung gegenüber Fussverkehr - Fussgängerstreifen mit LSA regeln | Fussgängerstreifen-LSA mit Bus koordinieren, keine Grünphase für Fussverkehr, wenn Bus kommt. | klein | | |
| M1008 | S.10.04 | Haltestelle Abendweg (Rtg. Gersag) | - | - | - | Haltestelle | Haltestellenbucht, Eingliederung in Verkehr | H2.1 Beschleunigung Haltestellenbedienung - Umbau zu Fahrbahnhaltestelle (nicht überholbar) | Ausstattung des vorgelagerten Fussgängerstreifens mit (verlängerter) Mittelschutzinsel; dient als Überholerschutz. | mittel | E-Busspur auf Rüeggisingerstrasse, bspw. ab Einmündung Dahlienstrasse bis etwa Ende 400m-Rundbahn Chilbiplatz (Velo-Linksabbiegers zum Schulhaus beachten!). Weitere e-Busspur-Abschnitte auf Mooshüslistrasse und zwischen Kasernenstrasse und Rüeggisingen denkbar. | Massnahmen auf Seetalstrasse könnten zu Verlagerung führen, Koordination der Massnahmen in den Korridoren 9 und 10 prüfen. |

Beschleunigung Bussystem VVL - Zielbild
Massnahmen Korridor 11

| 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 |
| M1101 | S.11.01 | Horwerstrasse: Fahrtrichtung Kriens | 2_Streuung | - | 40 | Strecke | Überstauung durch MIV, LSA-Steuerung | A7 e-Busspur im Contraflow-Betrieb - Temporäre Umnutzung bestehende MIV-Spur | Elektronische Busspur im Contraflow auf Höhe Krienserbad, Bus in Fahrtrichtung Kriens über gesperrte Gegenfahrbahn, Länge ca. 190m. | gross | Elektronische Busspur im Contraflow auf Höhe Krienserbad (Feuerwerhzufahrt Stadion Kleinfeld bis kurz vor Zumacherstrasse). Bus in Fahrtrichtung Kriens über gesperrte Gegenfahrbahn, Länge etwa 180 bis 200m. | Zufahrten Heime Zumacher napassen / auch unter Licht nehmen, Verschiebung Zufahrt Parkplatz Ecke Horwer-/Zumacherstrasse an Zumacherstrasse. |
| M1102 | S.11.02 | Einmündung Grossfeld- in Luzernerstrasse | 3_Median+Streuung | 10 | 20 | Knoten | Überstauung durch MIV, fehlende LSA-Steuerung | K1.1 Optimierung LSA-Steuerung - Realisierung neue (Bus-)LSA | Erweiterung der LSA im Knotenbereich. Bestehende LSA auf Luzernstrasse, neue LSA / zus. Signalgeber in Grossfeldstrasse. | gross | | Die bestehenden Ampelanlagen auf der Luzernerstrasse (Fussgängerstreifen und Haltestelle Hofmatt Bellpark) können wir das Zurückhalten des Verkehrs auf der Luzernerstrasse genutzt werden. Reguläre LSA in der Grossfeldstrasse, da der MIV ausgestossen werden muss. Nur in Betrieb bei Anmeldung Bus. |

Beschleunigung Bussystem VVL - Zielbild
Massnahmen Korridor 15

| 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 |
| M1501 | S.15.01 | Zufahrt Sprengi (Rothenburger-/Neuenkircherstrasse) | 3_Median+Streuung | 5 | 10 | Knoten | Überstauung durch MIV, unregelmässiger Fussgängerstreifen | K2 Busverkehr auf abweichendem Abbiegestreifen - Ummarkierung | Bus auf rechter Spur (Rechtsabbieger an Knoten Rtg. Neuenkirchstrasse) führen und mittels Bus-Priorisierung Richtung Sprengi / Luzern über Knoten führen. | mittel | | Abgestimmt auf Variante C2 (Planungsstudie Sprengi, Stand 28.10.21) |
| M1502 | S.15.02 | Rothenburgerstrasse / A2 Emmen Nord | 3_Median+Streuung | 10 | 30 | Strecke | Überstauung durch MIV | A2.2 Physische Busspur Einrichtungsbetrieb - Umnutzung bestehende MIV-Spur | Busspur ab Waldeggstrasse bis Autobahnquerung, kombiniert mit Rechtsabbieger (Autobahnauffahrt Rtg. Basel). Separate Busspur auf Autobahnbrücke, ab Brücke als Pulkführer im Mischverkehr. | gross | | Grösste Wirkung in Kombination mit M1503 (Pfortneranlage), aber auch ohne möglich. |
| M1503 | S.15.02 | Rothenburgerstrasse / A2 Emmen Nord | 3_Median+Streuung | 10 | 30 | Strecke | Überstauung durch MIV | A8 Realisierung Pfortneranlage - Realisierung / Anpassung LSA für MIV | Pfortneranlage vor / auf Autobahnbrücke, Busspur Rothenburg als Rückstauraum nutzen, Abstimmung mit laufendem Drittprojekt (Busspur). | gross | | Nur in Kombination mit M1502 möglich/sinnvoll. |