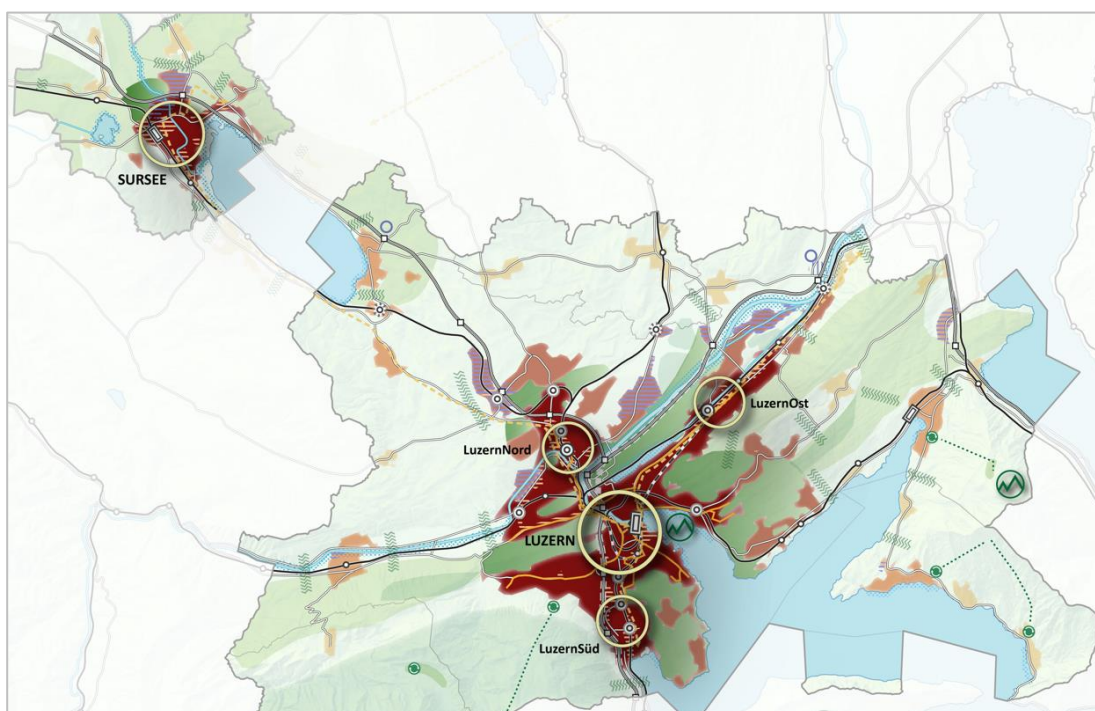


Agglomerationsprogramm Luzern 5. Generation

Massnahmenblätter

Fassung für die öffentliche Auflage vom 03.08. – 01.10.2024



Impressum

Agglomerationsprogramm Luzern 5. Generation

Massnahmenblätter

AP_LU_5G_Massnahmenblätter_240624_1.docx

Auftraggeber

Kanton Luzern

Steuerungsgremium

Fabian Peter, Regierungsrat Kanton Luzern (Vorsitz)

Ruth Aregger, Verbundratspräsidentin VVL

André Bachmann, Präsident RET LuzernPlus

Adrian Borgula, Stadtrat Stadt Luzern, Vertreter K5-Gemeinden

Andreas Christen, Gemeinderat Gisikon, Vertreter der weiteren Agglomerationsgemeinden

Josef Wyss, RET Sursee-Mittelland

Romeo Venetz, Vertreter Raum Sursee

Projektgruppe / Kerngruppe*

Mike Siegrist, rawi (Vorsitz)*

Corinne von Wyl, rawi*

Patrick Abegg, BUWD*

Danièle Müller / André Rösch / Simone Mayer, vif*

Brigitte Schön, VVL*

Armin Camenzind, RET LuzernPlus

Mario Baumgartner (bis 31.08.2023) / Claudio Andenmatten (ab 01.02.2024), RET LuzernPlus*

Milena Scherer / David Walter, K5-Gemeinden*

Matthias Senn / Beat Lichtsteiner, Raum Sursee*

Ueli Betschart, Kanton Schwyz

Joana Büchler, BUWD

Francesca Foletti, INFRAS*

Roman Frick, INFRAS

Lukas Ostermayr, SNZ

Autorinnen und Autoren (Kerngruppe*)

Francesca Foletti*, Roman Frick (INFRAS)

Lukas Ostermayr (SNZ)

Inhalt

1.	Einleitung und Massnahmenübersicht	5
1.1.	Struktur des Dokuments	5
1.2.	Massnahmenübersicht 4. Generation	5
1.3.	Massnahmenübersicht 5. Generation	5
1.4.	Massnahmenkarten 1. bis 5. Generation	5
2.	Siedlung	6
3.	Landschaft	114
4.	Gesamtverkehr	135
4.1.	Gesamtverkehrskonzepte und -projekte	135
4.2.	Verkehrsmanagement	185
4.3.	Betriebs- und Gestaltungskonzepte, Erhöhung der Verkehrssicherheit	204
4.4.	Verkehrsdrehscheiben	254
5.	Öffentlicher Verkehr	263
6.	Motorisierter Individualverkehr	316
7.	Fuss- und Veloverkehr	325
8.	Güterverkehr	387

1. Einleitung und Massnahmenübersicht

Folgt

- 1.1. Struktur des Dokuments
- 1.2. Massnahmenübersicht 4. Generation
- 1.3. Massnahmenübersicht 5. Generation
- 1.4. Massnahmenkarten 1. bis 5. Generation

2. Siedlung

S-2

Schlüsselareale Aufwertung Ortskerne / zentrumsnahe Gebiete

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☒ 2. Generation: SI-5.10, SI-5.13	1061.2.153, 1061.2.156	-
☒ 3. Generation: S-2.1 bis S-2.5	1061.3.142 – 1061.3.146	Daueraufgabe
☒ 4. Generation: Nr.		

Karte / Abbildung folgt

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Mehrere Ortskerne und zentrumsnahe Gebiete in der Agglomeration Luzern weisen Defizite betreffend Nutzung/Bebauung und/oder bei den Aussenräumen und deren Aufenthaltsqualität auf. Als Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen sollen diese Gebiete im Sinne von belebten Orten revitalisiert bzw. weiterentwickelt werden.

Massnahme

Nachfolgend sind einerseits die Zweckmässigkeit des Massnahmenpakets «Schlüsselareale Aufwertung Ortskerne / zentrumsnahe Gebiete» und andererseits die verschiedenen Massnahmenblätter zu den Schlüsselarealen aufgeführt.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Hohe Nutzungsdurchmischung, angemessenes Angebot an Versorgungseinrichtungen und hohe Aufenthaltsqualität in den Zentrumsgebieten / Dorfkernen
Bezug zum Handlungsbedarf	Gebiete mit städtebaulichen / gestalterischen Defiziten
Bezug zu den Teilstrategien	S-1 «Schlüsselareale vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen»: städtebaulich / gestalterisch aufwerten
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

S-2.1 Adligenswil, Arealentwicklung Dorfkern		A-Horizont
Generationenkohärenz: S-2.10 (AP LU 4G), ARE-Code: 1061.4.146		
Merkmale ▪ Heutige Zone: Kernzone K4 ▪ Heutige Nutzung: GS Nr. 310: Gemeindehaus, GS Nr. 1432: nicht überbaut ▪ Heutige Anzahl EW / AP: Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: B ▪ Vorgesehene Nutzung: Anteil Wohnen: ca. 60%, Anteil Arbeiten: ca. 40% ▪ Potenzial EW: ca. 75 ▪ Potenzial AP: ca. 10 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) Wird durch INFRAS ergänzt ▪ Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035		
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation		
▪ Die Gemeinde Adligenswil ist Eigentümerin der Grundstücke 1432 und 310 im Zentrum von Adligenswil. Beide Grundstücke liegen in der Zone K4 und im Perimeter «Richtplan Dorfzentrum» aus dem Jahr 1987 sowie im Bebauungsplan «Dorfzentrum Adligenswil» aus dem Jahr 1995. Das Grundstück 1432 ist nicht überbaut, auf dem Grundstück 310 befindet sich das Gemeindehaus mit Baujahr 1978. Eine Machbarkeitsstudie kommt zum Schluss, dass ein Projekt nach dem bestehenden Bebauungsplan von 1995 im Bereich der betrieblichen und städtebaulichen Anforderungen nicht genügen kann. Die Ausarbeitung eines neuen Bebauungsplans bietet hier die Chance einer optimalen Berücksichtigung der gewünschten Nutzungen (Wohn-, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen) und gestellten Anforderungen. Gleichzeitig soll der Dorfplatz aufgewertet werden. ▪ Im Dezember 2022 entschied der Gemeinderat, dass die Überbauung der Grundstücke 1432 und 310 (Bützi) etappiert erfolgen soll, weil der Neubau des Schulhauses Kehlhof 1. Priorität hat und deshalb das Gemeindehaus noch während mindestens zehn Jahren genutzt werden soll. Dies hatte eine Überarbeitung des ursprünglichen Projektes «Bützi» zur Folge (Baukörper ohne Knick). Zudem sollte das Bauland im Baurecht an die Liberale Baugenossenschaft Adligenswil (LBA) abgeben werden. Dafür wurde ein Baurechtsvertrag erarbeitet, der den Stimmberechtigten am 18. Juni 2023 zur Genehmigung vorgelegt und auch angenommen wurde. Grundlage für den Baurechtsvertrag ist weiterhin das Siegerprojekt. ▪ Die LBA hat es zusammen mit den Architekten und Mitgliedern der ehemaligen Wettbewerbsjury weiter verfeinert. Das überarbeitete Projekt sieht bei ähnlichem Bauvolumen einen kürzeren Baukörper, dafür ein zusätzliches, in seinem Volumen reduziertes Dachgeschoss vor. Dies war bereits im ursprünglichen Wettbewerb «Bützi» von der Jury als Weiterentwicklung angeregt worden. Die LBA plant v.a. günstigen Wohnraum. Dieser soll nicht nur älteren Adligenswilern und Adligenswilerinnen ermöglichen, in der Gemeinde zu bleiben, wenn sie aus ihren Häusern oder grösseren Wohnungen ausziehen, sondern auch jungen Personen, die in Adligenswil bleiben wollen. Adligenswilerinnen und Adligenswiler erhalten gemäss Bestimmung im Baurechtsvertrag einen Mietvorrang. ▪ Mit der vom 5. Juni bis 4. Juli öffentlich aufgelegenen Ortsplanungsrevision wird der Bebauungsplan «Dorfzentrum» aufgehoben. Auf eine erneute Überlagerung mit einer Bebauungs- bzw. Gestaltungsplanpflicht wird verzichtet. Um dennoch die Bedürfnisse einer qualitätsvollen Entwicklung der noch nicht ausgeschöpften Bebauungspotenziale sicherzustellen, wurde der Betrachtungsperimeter ausgeweitet, die Entwicklungsschwerpunkte identifiziert und definiert. Für die Ortsplanungsrevision wurden die Bauzonen angepasst sowie im BZR entsprechende Bestimmungen vorgesehen. Das Zentrum ist historisch gewachsen. Da und dort sind grössere oder kleinere Gebäude entstanden. ▪ Mit der Ortsplanungsrevision bietet sich die Chance einer koordinierten Planung zu erarbeiten. Dabei soll das Dorfzentrum sowohl der Öffentlichkeit dienen als auch Wohnraum für unterschiedliche Bedürfnisse bieten. In einem gemeinsamen Workshop-Verfahren haben die drei Grundeigentümer (Gemeinde, katholische Kirchgemeinde, Eigentümer Rössli)		

– unter fachlicher Begleitung– eine gemeinsame Vision für das Zentrum von Adligenswil entwickelt. Die verbindlichen Elemente des Gesamtkonzepts werden im BZR verankert, um die Qualität des Gesamtkonzepts zu sichern.

Planungsstand	Nächste Schritte
▪ Projektwettbewerb (2019) ▪ Überarbeitetes Projekt 1. Etappe Bützi LBA (2023) ▪ Machbarkeitsstudie 2. Etappe Bützi Gemeindehaus ▪ Abschluss Workshopverfahren Ende 2022	▪ Beginn Realisierung Bützi: ▪ 1. Etappe LBA ab 2024 in Abhängigkeit der Rechtskraft der Ortsplanungsrevision ▪ 2. Etappe Gemeindehaus ab ca. 2034 ▪ Beginn Realisierung Dorfkern: ab Rechtskraft der Ortsplanungsrevision

Zuständigkeiten
▪ Federführung: ▪ 1. Etappe Bützi, LBA ▪ 2. Etappe Bützi, Gemeinde ▪ Dorfkern, Gemeinde ▪ Weitere Beteiligte: ▪ Gemeinde Adligenswil, Fachbegleitung Wettbewerbsjury ▪ Fachbegleitung Wettbewerbsjury ▪ Grundeigentümer und Bewilligungsbehörde

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Gegeben; Erschliessung mit Buslinien 26/73; Geringe Anzahl zusätzlicher EW/AP
Aufgrund der angestrebten Bebauung ist nicht davon auszugehen, dass die zusätzlichen EW beim MIV eine wesentliche Mehrbelastung an Fahrten/Tag verursachen. Aufgrund der guten ÖV-Anbindung können mit entsprechendem Nachweis auch die Anzahl Pflichtabstellplätze reduziert werden. Grundlage bildet ein Mobilitätskonzept der Bauwilligen gemäss §35 des öffentlich aufgelegten BZR's. Zudem führt die Gemeinde
- Weitere Koordination / Abstimmung: Die Gemeinde Adligenswil hat ein Mobilitätsüberblick erstellt und gestützt darauf Zielbilder mit Handlungsanweisungen formuliert. Die betroffenen Bereiche sind insbesondere der Fuss- und Veloverkehr, öffentliche Parkierung sowie die Parkplatzbewirtschaftung. 2023 erfolgen die Bestandesaufnahmen der Fuss- und Velowege sowie die Einführung der Parkplatzbewirtschaftung und des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung und Schule. Danach folgt die Projektierung weiterer Massnahmen.
- Abhängigkeiten: Nach Rechtskraft der OPR, wird zeitnah das Reglement über die Abstell- und Verkehrsflächen auf privatem Grund der Gemeinde überarbeitet. Im weiteren Horizont von Bus 2040 wird die Attraktivität des ÖV erhöht und die Anbindung in Richtung Küssnacht a. R. und Zürich verbessert.

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Richtplanrelevanz
- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

Siegerprojekt des Projektwettbewerbs Zentrumsentwicklung Adligenswil



Modell mit grosszügigem Grünraum nördlich des neuen langgezogenen Wohngebäudes



Dorfplatz «Tüüfi»

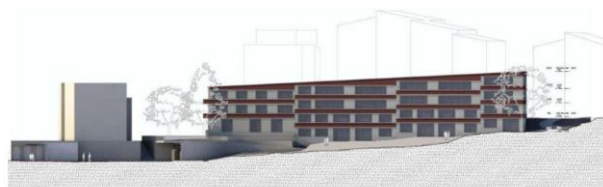
Weiterentwicklung des Siegerprojekts



Situation mit grosszügigem Grünraum, LBA links 1. Etappe, Gemeindehaus rechts 2. Etappe



Ansicht von Dorfstrasse



Ansicht von Dorfplatz

Ansichten

Entwicklung «Dorfkern», Adligenswil



Dorfkernentwicklung mit grüner Mitte



S-2.2 Emmenbrücke, Sprengi – Sonnenplatz – Gersag – Bahnhof – Seetalplatz			A-Horizont
Generationenkohärenz: S-2.2 (AP LU 4G), ARE-Code: 1061.4.138			
Merkmale			
▪ Heutige Zone: Kernzone, Wohnzone, Zone für öffentliche Zwecke und Arbeitszone ▪ Heutige Nutzung: Vorwiegend Wohnnutzungen, aber auch Arbeitsnutzungen (Einkauf, Dienstleistungen, Industrie usw.) ▪ Heutige Anzahl EW / AP: Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: A/B ▪ Vorgesehene Nutzung: Die bestehenden Nutzungen werden beibehalten. ▪ Potenzial EW: Schützenmatt 240 Wohnungen, Sonne 280 Wohnungen ▪ Potenzial AP: - ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) Wird durch INFRAS ergänzt ▪ Schwerpunkt Realisierung:			
2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation			
▪ Die Achse Sprengi bis Seetalplatz weist heute Defizite in der Bebauung und bei den Aussenräumen und deren Aufenthaltsqualität auf. Diese Achse soll gemäss Städtebaulichem Gesamtkonzept (2019) zu einem Zentrumsort mit hoher Dichte entwickelt werden. Ein bedeutendes Gebiet für die Zentrumsentwicklung von Emmen stellt das Areal Sonne zwischen Gerliswil- und Gersagstrasse dar. Dieses soll mit ca. 280 Wohnungen sowie Gewerbeflächen bzw. publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen weiterentwickelt werden. ▪ (Planerische / bauliche) Entwicklung seit Juni 2021: Für das Gebiet Schützenmatt beim Bahnhof Emmenbrücke wurde eine Entwicklungsstudie sowie ein Studienauftrag durchgeführt. Das Richtprojekt in einem Bebauungsplan planungsrechtlich gesichert.			
Planungsstand		Nächste Schritte	
▪ Städtebauliches Gesamtkonzept (2019) ▪ Bebauungsplan und Teilzonenplanänderung Alte Kanzlei (2021) ▪ Studienauftrag und Richtprojekt «Sonne» (2019); Bebauungsplan (2023) ▪ Ortsplanungsrevision ▪ Sonne: Bebauungsplanverfahren, anschliessend etappierte Umsetzung ▪ Alte Kanzlei: Baubewilligungsverfahren, anschliessend Umsetzung ▪ Schützenmatt: Erarbeitung Richtprojekt, anschliessend Bebauungsplanverfahren		▪ Beginn Realisierung: ▪ Areal Alte Kanzlei: ab 2024 ▪ Areal Sonne: ab 2025 ▪ Areal Schützenmatt: ab 2027	
Zuständigkeiten			
▪ Federführung: Gemeinde Emmen		▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer	

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: S-Bahnhaltestellen Emmenbrücke und Emmenbrücke Gersag sowie umgestalteter Seetalplatz innerhalb bzw. am Rande des Gebiets
- Für jede Arealentwicklung wird ein Verkehrsgutachten sowie ein Mobilitätskonzept erarbeitet.
- Weitere Koordination / Abstimmung: Koordination mit der Umgestaltung der Gerliswilstrasse (K13) und dem Verknüpfungspunkt Bus-Bahn Gersag (ÖV-6.1b-3A, ARE-Code: 1061.3.036) sowie mit der Massnahme GV-1.2-4A K13/15: Emmen, Sprengiplatz – Sonnenplatz; FVV-Massnahme Gersagstrasse
- Abhängigkeiten: -

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Teil des kantonalen ESP Luzern Nord
- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

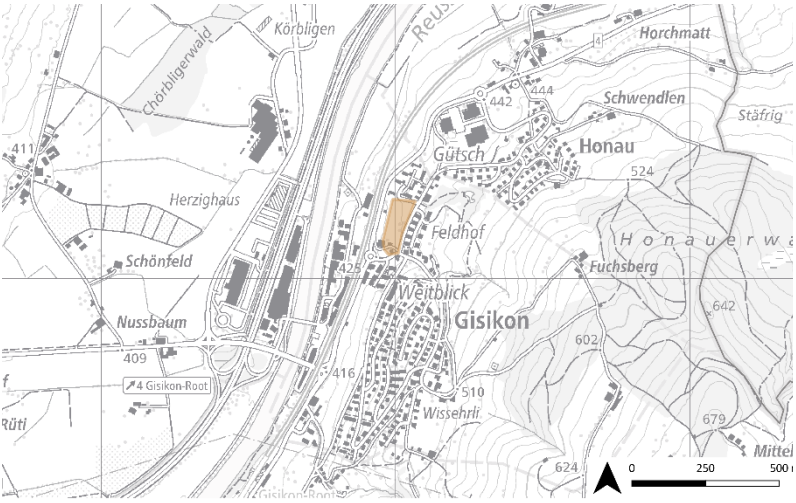
Areale Sonne und Alte Kanzlei



Modell und Visualisierung Areal Sonne



Modell und Visualisierung Alte Kanzlei

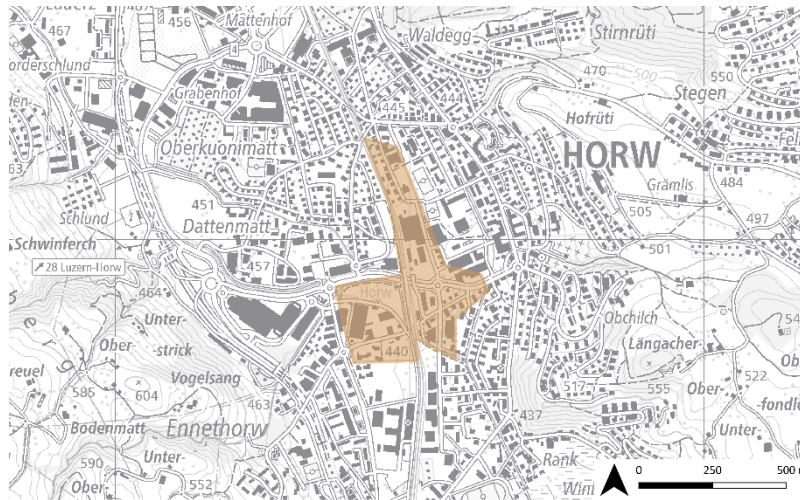
S-2.3 Gisikon, Sagenmatt		A-Horizont
Generationenkohärenz: S-2.6 (AP LU 4G), ARE-Code: 1061.4.142		
Merkmale ▪ Heutige Zone: Übriges Gebiet/Kernzone ▪ Heutige Nutzung: Wohnen / Landwirtschaft ▪ Heutige Anzahl EW / AP: <i>Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt</i> ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: C ▪ Vorgesehene Nutzung: Anteil Wohnen: ca. 90%, Anteil Arbeiten: ca. 10% ▪ Potenzial EW: 100 – 200 ▪ Potenzial AP: 20 – 30 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) <i>Wird durch INFRAS ergänzt</i> ▪ Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035		
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation		
Das Areal Sagenmatt in unmittelbarer Nähe der Haltestelle Weitblick beinhaltet ein Wohnhaus (Kulturhaus Sagenmatt), ein Ökonomiegebäude sowie eine Scheune. Aufgrund seiner zentralen Lage soll dieses Areal für Wohnen/evtl. Arbeiten/nachhaltige Landwirtschaft umgenutzt werden. Ein Restaurationsbetrieb in Zusammenspiel mit der geplanten Grün- und Freifläche soll ebenfalls darin Platz finden. Grosser Wert soll auf die Biodiversität der frei bleibenden Grünfläche gelegt werden (inklusive Offenlegung bzw. Schaffung eines Baches). Die Bauherrschaft kann die oben beschriebenen Pläne – nach Abklärung und Vorstellung beim Kanton – auf dem vorgesehenen Areal nicht in ihrem Sinne für Wohnen/Arbeiten umsetzen. Es liegt nun ein erstes Konzept für die Umnutzung der bestehenden Scheune sowie der Bau eines Mehrfamilienhauses vor.		
Planungsstand		Nächste Schritte
▪ Konzept / Qualitätssicherndes Verfahren (2024/2025)		▪ Beginn Realisierung: ab 2025/2026
Zuständigkeiten		
▪ Federführung: Gemeinde Gisikon ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer		
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr		
▪ Verkehrliche Kapazitäten: Eine optimale Anbindung an die Bus-Haltestelle Weitblick wird angestrebt. Der MIV soll möglichst klein gehalten werden. ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: Die Bebauung der Restfläche soll nachhaltig erfolgen (biologisch-dynamische Landwirtschaft) und die Bevölkerung auf das Thema sensibilisieren. Die Fusswege sollen auf die lokalen und regionalen Bedürfnisse Rücksicht nehmen. ▪ Abhängigkeiten: -		
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung		
▪ Flächenbeanspruchung: ca. 1.5 ha (übriges Gebiet) ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung		

Bemerkungen

- Die Überbauung soll eine Vorbildfunktion (insbesondere was der Einbezug der Landschaft inkl. Landwirtschaft) betrifft übernehmen. Die heute bestehenden Wohn-, Ökonomiegebäude (inkl. Scheune) sollen in ihrem Ausmass nicht tangiert werden, jedoch teilweise einer anderen Nutzung zugeführt werden.

Illustration / Visualisierung

--

S-2.4 Horw, Diverse Areale auf der Achse Zentrum (– Bahnhof) – Schlund			A-Horizont
Generationenkohärenz: S-2.4 (AP LU 4G), ARE-Code: 1061.4.140			
Merkmale			
▪ Heutige Zone: Zentrumszone/Mischzone ▪ Heutige Nutzung: Gebiet im Umbruch ▪ Heutige Anzahl EW / AP: Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: A/B ▪ Vorgesehene Nutzung: Wohnen, Dienstleistung, Detailhandel, Gewerbe ▪ Potenzial EW: 2'000 ▪ Potenzial AP: 800 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) Wird durch INFRAS ergänzt ▪ Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation			
▪ Die Achse Zentrum – Schlund in Horw befindet sich heute im Umbruch. «Horw mitte» ist 2007 als Siegerprojekt aus einem Studienauftrag hervorgegangen und 2011 planungsrechtlich im Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof Horw verankert worden. «Horw mitte» bildet die Grundlage für die Gestaltung der koordinierten Umnutzung der bahnhofnahen Gewerbeareale zu einer durchmischten genutzten, dicht bebauten Zentrumserweiterung von Horw. Einerseits sind höhere Bauten und dafür andererseits am Boden mehr Freiflächen und öffentliche Nutzungen ein raumplanerisch aktuelles und nachvollziehbares Anliegen, das aber immer im Einzelfall konkret zu prüfen ist. ▪ (Planerische / bauliche) Entwicklung seit Juni 2021: Baufelder (A, B, C) entlang Allmendstrasse sind realisiert. Baufelder G, H2, M1, M2, M7 sowie N1 und N2 sind ebenfalls realisiert.			
Planungsstand	Nächste Schritte		
▪ Gemeinsamer rechtskräftiger Bebauungsplan der Gemeinden Horw und Kriens, durch den Regierungsrat 2012 genehmigt ▪ Bis 2019 ca. 10% realisiert ▪ Bis 2022 ca. 50% realisiert ▪ BP Teil West: Richtprojekt abgeschlossen, Planungsverarbeitung wird erarbeitet, Aktualisierung BP Start Ende 2023/Anfang 2024 ▪ BP Teil Ost: Aktuell Phase 0 (Evaluation (Analyse und Grundsatzentscheid Umfang Aktualisierung BP)	▪ Beginn Realisierung: ca. weitere 50% der Areale im Umbau oder baubereit ▪ Bauliche Entwicklung abgeschlossen ca. im Jahr: 2030		
Zuständigkeiten			
▪ Federführung: Gemeinde Horw ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer			
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr			

- Beim Teil West wird gerade evaluiert, was die Grundeigentümer alles liefern müssen. Ein Mobilitätskonzept macht sicher Sinn.
- BZR Zentrumszone: «Dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr ist eine besondere Bedeutung beizumessen.»
- Weitere Koordination / Abstimmung:
 - Projekt Bushof und Bahnhofplatz
 - Verbesserung der Veloführung zwischen Bahnhof und Horw Zentrum entlang der Ringstrasse
- Abhängigkeiten: BPs müssen zuerst aktualisiert werden, da nicht IVHB-konform, Beschwerden Bushof

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Teil des kantonalen ESP Luzern Süd
- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

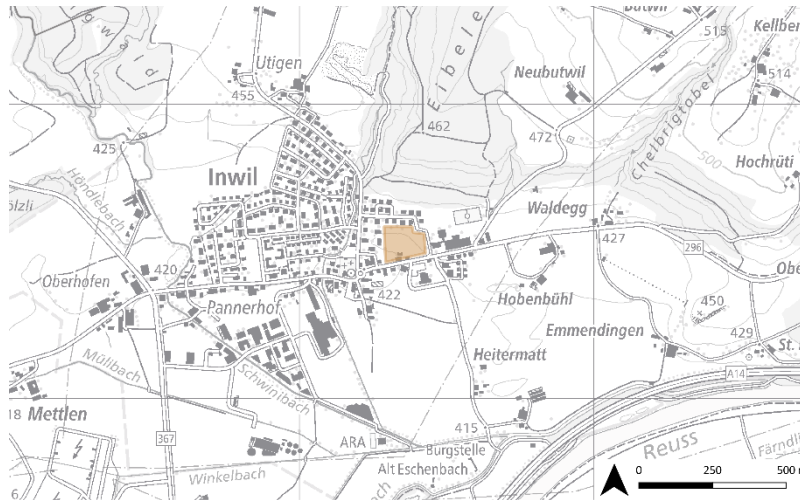
Bemerkungen

- Eine neue Personenunterführung im Norden von «horw mitte» konnte bereits mit Hilfe des AP LU 3G realisiert werden (LV-2.2d-3A, ARE-Code: 1061.3.124).

Illustration / Visualisierung



Richtprojekt

S-2.5 Inwil, Schützenmatte			A-Horizont
Generationenkohärenz: S-2.8 (AP LU 4G), ARE-Code: 1061.4.144			
Merkmale			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation			
▪ Auf der gut 1.5 ha grossen Schützenmatte in Inwil, welche sich zwischen Dorfzentrum und Schule befindet, soll in zwei Etappen eine Wohnüberbauung entstehen. Angedacht sind zudem Räume fürs Gewerbe und allenfalls auch für öffentliche Zwecke. ▪ Der Bebauungsplan Schützenmatt wurde am 28. November 2022 von der Gemeindeversammlung genehmigt. Die Genehmigung des Regierungsrates erfolgte am 2. Mai 2023 (RRE 433). Die Eigentümerin beabsichtigt eine zeitnahe Veräusserung der Parzellen an eine Investorin.			
Planungsstand	Nächste Schritte		
▪ Genehmigung Zonenplanrevision (2019) ▪ Studienvergleichsverfahren (2020) ▪ Bebauungsplan (2023) ▪ Veräusserung durch die Grundeigentümerin an einen Investor Q2 2023. Erarbeitung Detailplanung mit Baueingabe Q4 2023.	▪ Beginn Realisierung: ▪ 1. Etappe: 2024 ▪ 2. Etappe: ab ca. 2027		
Zuständigkeiten			
▪ Federführung: Gemeinde Inwil		▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer	
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr			
▪ Verkehrliche Kapazitäten: Abstimmung der Themen Siedlung, Landschaft und Verkehr im Rahmen des Bebauungsplans ▪ Im Rahmen des Bebauungsplans wurde ein Mobilitätskonzept erstellt. ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: Bauprogramm Kanton Luzern «K65a Inwil, Ortsdurchfahrt Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Verbesserung Verkehrssicherheit und Massnahmen zugunsten Fuss- und Veloverkehr und öffentlicher Verkehr (z.B. Querungshilfen)» Die Massnahme ist im Bauprogramm im Topf C aufgeführt. Ein allfälliger Realisierungszeitraum der Massnahme liegt mit grosser Wahrscheinlichkeit nach der Realisierung des Projektes Schützenmatt. Eine Koordination ist daher nur sehr beschränkt möglich. ▪ Abhängigkeiten: -			

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Richtplanrelevanz
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung
- Keine Flächenbeanspruchung

Bemerkungen

- Die Grundeigentümer haben sich vertraglich verpflichtet einen Bebauungsplan mit einem vorgängigen Architekturwettbewerb durchzuführen. Die Gemeinde war in der Jury vertreten. Ebenfalls wurde vertraglich eine Etappierung vereinbart.

Illustration / Visualisierung

Visualisierung Bebauung und grosszügiger öffentlicher Freiraum (Visualisierung entspricht dem genehmigten Bebauungsplan)



S-2.6 Kriens, Achse Zentrum – Kupferhammer

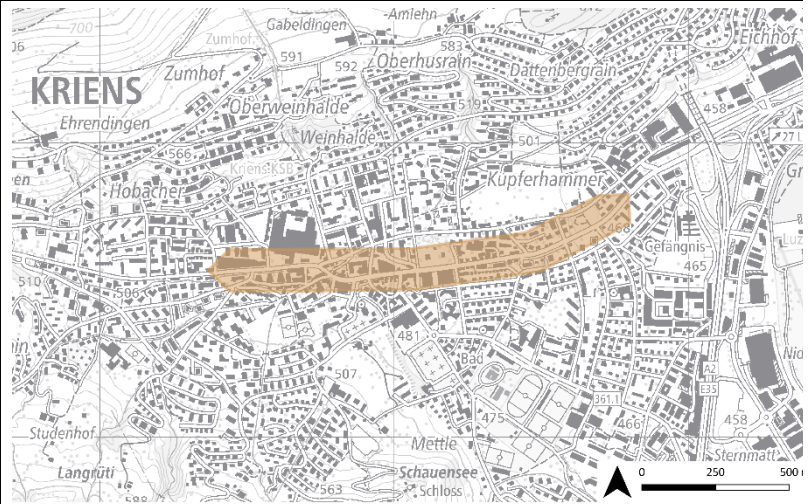
A-Horizont

Generationenkohärenz: S-2.5 (AP LU 4G), ARE-Code: 1061.4.140

Merkmale

- Heutige Zone: vorwiegend Kern- und Mischzone
- Heutige Nutzung: Wohn- und Arbeitsnutzungen, Versorgungseinrichtungen
- Heutige Anzahl EW / AP: *Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt*
- Heutige ÖV-Gütekategorie: A
- Vorgesehene Nutzung: Städtische Achse mit vielfältigen Nutzungen und hoher Aufenthaltsqualität
- Potenzial EW: ca. 150
- Potenzial AP: ca. 50
- Vorgesehene ÖV-Gütekategorie: (2040) *Wird durch INFRAS ergänzt*
- Schwerpunkt Realisierung:

2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035
-------------	-------------	--------



Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation

An die Qualität des öffentlichen Raums im Zentrum Kriens und entlang der Achse Luzerner-/Obernauerstrasse bestehen hohe Ansprüche. Zentrales Anliegen ist die Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Im Sinne einer wirkungsvollen, nachhaltigen Entwicklung im Zentrum soll unter Einbindung der Aspekte Stadtraum, Städtebau, Nutzungsentwicklung und Verkehr eine integrale Lösung entwickelt werden.

(Planerische / bauliche) Entwicklung seit Juni 2021:

- Projektstudien Luzernerstrasse 40-46 (ehemals Frohalp)
- Entwicklungsstudien Zeier Areal Luzernerstrasse 24 / Horwerstrasse
- Ermittlung Entwicklungspotenziale Kupferhammer im Rahmen des räumlichen Entwicklungskonzepts REK

Planungsstand

- Entwicklungskonzept Zentrum (Luzerner und Obernauerstrasse) Merkblätter 2019
- Entwicklungskonzept Luzerner- und Obernauerstrasse mit Vertiefungen im historischen Zentrum Kriens und beim Eingangstor Kriens mit dem ASTRA-Projekt Grosshofbrücken (2020)
- Nutzungsstudien Grosshofbrücke (ASTRA Bypass) Stadt- und Parkebene

Nächste Schritte

- Beginn Realisierung:
 - Luzernerstrasse 40-46 (ehemals Frohalp) ab 2028
 - Zeier Areal Luzernerstrasse 24 / Horwerstrasse ab 2032

Zuständigkeiten

- Federführung: Stadt Kriens
- Weitere Beteiligte: Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Erschliessung mit RBus-Linie; Gesamtverkehrskonzept Kriens (GVKK)
 - Keine arealspezifischen Konzepte vorliegend

- Weitere Koordination / Abstimmung: Koordination mit ASTRA-Projekt Grosshofbrücke / Bypass, Entwicklungskonzept LuzernSüd, GVKK und Massnahmen Kriens, Zentrum (Optimierung Gesamtverkehr)
- Abhängigkeiten: Realisierung Bypass, Optimierung Luzernerstrasse im Zentrum inklusive Einmündung Horwerstrasse / Gallusstrasse

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

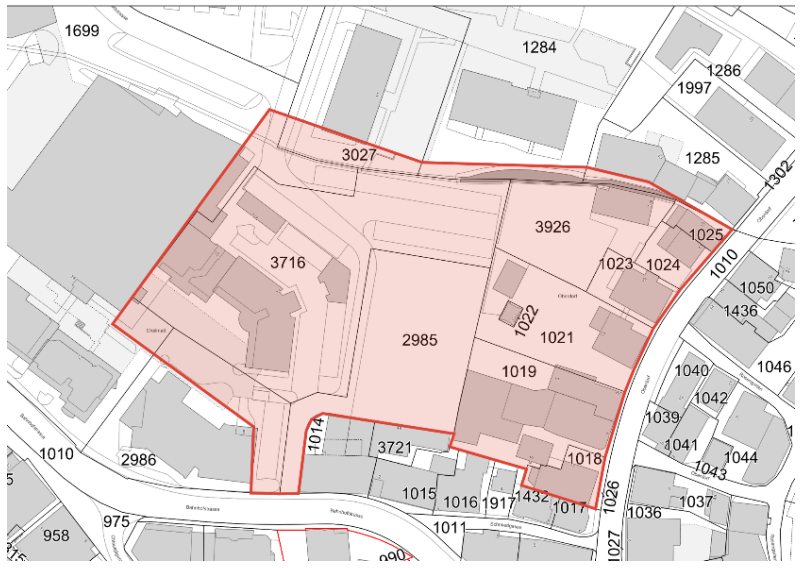
- Keine Richtplanrelevanz
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung
- Keine Flächenbeanspruchung

Bemerkungen

- Bell Areal und Grosshofbrücke siehe auch separate Massnahme

Illustration / Visualisierung

--

S-2.7 Küssnacht, Oberdorf		A-Horizont
Generationenkohärenz: AP 1-4G: Keine Massnahme		
Merkmale ▪ Heutige Zone: Kernzone «Oberdorf» ▪ Heutige Nutzung: Wohnen, Gastronomie, Dienstleistungen, Läden ▪ Heutige Anzahl EW / AP: <i>Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt</i> ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: B ▪ Vorgesehene Nutzung: Beibehaltung der durchmischten Nutzung ▪ Potenzial EW: noch offen ▪ Potenzial AP: noch offen ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) <i>Wird durch INFRAS ergänzt</i> ▪ Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035		
Kurzbeschreibung Gestalterische Aufwertung des brachliegenden Zentrumsgebiets (Kiesplatz). Berücksichtigung von ISOS und des teilweise eingedolten Bachs. Realisierung eines öffentlichen Parkhauses (unterirdisches Parkdeck).		
Planungsstand ▪ Gestaltungsplan (1981) ▪ Städtebauliches Konzept von SKW (2021) ▪ Denkmalpfl. Gutachten von Archeos ▪ Revision der Nutzungsplanung (2025)		Nächste Schritte ▪ Machbarkeitsstudie, Wettbewerb und Gestaltungsplan ▪ Beginn Realisierung: ab 2028 (in Etappen)
Zuständigkeiten ▪ Federführung: Grundeigentümer ▪ Weitere Beteiligte: Bezirk Küssnacht		
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Kapazität für den MIV eingeschränkt. Im Zentrum Tempo 20/30. Auto-armes Wohnen. Zufahrt noch nicht geklärt. Unterirdisches Parkdeck für öffentliche Parkierung. Aufwertung des Strassenrums (Neue Zentrumsgestaltung) als flankierende Massnahmen zur Dorfumfahrung. Zentrum soll dadurch vom MIV entlastet werden. LV soll gefördert werden (Fussgängerleitsystem). ▪ Weitere Koordination: ISOS, Denkmalpflege, AfU (Gewässer) ▪ Abhängigkeiten: Grundeigentümer, Aufhebung von Gestaltungsplan «Glashüttenareal» (1981)		
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung ▪ Keine Richtplanrelevanz ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung ▪ Keine Flächenbeanspruchung		
Bemerkungen ▪ --		
Illustration / Visualisierung		

S-2.8 Luzern, Achse Bahnhof Littau – Gasshof – Bernstrasse

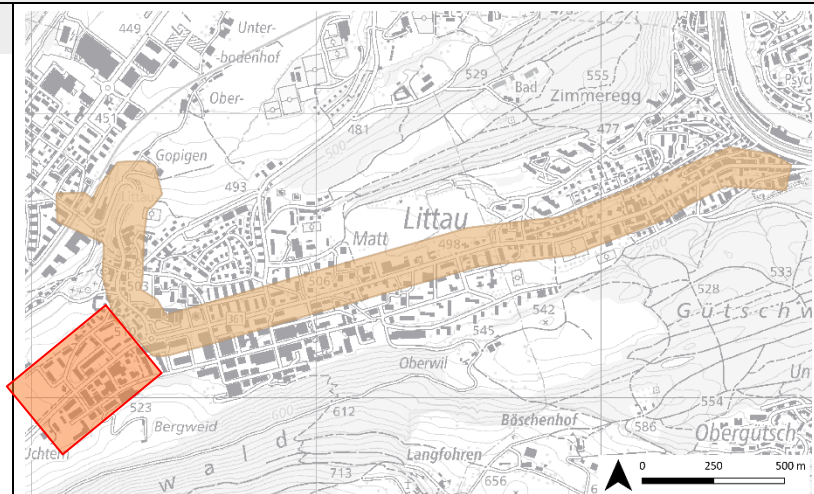
A-Horizont

Generationenkohärenz: S-2.1(AP LU 4G), ARE-Code: 1061.4.137

Merkmale

- Heutige Zone: Zentrumszone, Wohn- und Arbeitszonen, reine Arbeitszonen und Wohnzonen
- Heutige Nutzung: Vorwiegend Wohnnutzungen, aber auch Arbeitsnutzungen (Einkauf, Büro usw.)
- Heutige Anzahl EW / AP: *Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt*
- Heutige ÖV-Güteklasse: Primär A, tlw. B
- Vorgesehene Nutzung:/Ausgestaltung: Ausgestaltung der Achse als Lebensraum
- Potenzial EW: Areal Längweiher/Udelboden: 1'200; insgesamt bis zu 4'000 Einwohner auf der gesamten Achse
- Potenzial AP: noch nicht definiert (weiterhin keine Zahlen)
- Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) *Wird durch INFRAS ergänzt*
- Schwerpunkt Realisierung:

2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035
-------------	-------------	--------



Karte wird noch bereinigt

Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation

- Für die Achse vom Bahnhof Littau über den Gasshof zur Luzerner- bzw. Bernstrasse stellen sich besondere Herausforderungen in Bezug auf die Abstimmung von Siedlung, Freiraum und Mobilität. Dabei soll der Strassenraum als Lebensraum verstanden werden und die bestehenden, weiterzuentwickelnden oder neuen Quartierzentren entsprechend gestärkt werden.
- (Planerische / bauliche) Entwicklung seit Juni 2021: Die städtebauliche Studie Grenzhof wurde 2022 abgeschlossen und die Umzonung des ehemaligen Schulgeländes in eine Wohn- und Arbeitszone in die BZO-Zusammenführung aufgenommen. Auch für das Gebiet Längweiher/Udelboden wurde auf Basis der städtebaulichen Studie aus dem Jahr 2017 die Umzonung gewisser Areale entlang der Luzernerstrasse in die BZO-Zusammenführung integriert. Beides bilden wichtige Grundlagen, um die Quartierzentren in den nächsten Jahren zu stärken.

Im kantonalen Bauprogramm sind die finanziellen Mittel für ein BGK Bern-/Luzernerstrasse eingestellt. Die interne Projektfreigabe ist Ende 2023 erfolgt und die Planerarbeiten am BGK sollen 2024 gestartet werden. Mit dem BGK soll für die gesamte Strassenachse vom Kreisel Kreuzstutz bis zum Ortsausgang im Gebiet Tschuopis aufgezeigt werden, wie die Abstimmung von Siedlungsraum und Verkehrsraum lokal erfolgen soll.

Das Bahnhofsgelände Littau soll umfassend saniert und zu einem Quartierzentrum weiterentwickelt werden. Dazu werden verschiedene Massnahmen miteinander abgestimmt entwickelt. Die Basis bildet der Bahnhofsneubau durch die SBB, welche im 2024/2025 realisiert werden soll. Daran anschliessend soll durch die Stadt Luzern ein attraktiver Bushof realisiert werden, welcher gemeinsam mit dem Bahnhof eine intermodale Verkehrsdrehscheibe bildet. Durch eine publikumsorientierte neue Nutzung des Erdgeschosses im Aufnahmegebäude SBB und mittel-/langfristig auch im gegenüberliegenden Gewerbebaus wird der Raum für den Aufenthalt attraktiviert. Die notwendige Umzonung zur Weiterentwicklung des genannten Gewerbebaus in eine Mischnutzung Wohnen-/Gewerbe mit der Pflicht für publikumsorientierte EG-Nutzung ist bereits in der BZO-Zusammenführung integriert.

Planungsstand

- Masterplan Zentrumszone Littau (2010) und Raumentwicklungskonzept (2018)

Nächste Schritte

- Folgeprojekte aus dem Entwicklungskonzept Umfeld Bahnhof Littau folgen mit B+A ans Parlament 2023, Umsetzung ab 2024

- Bebauungsplan Grossmatte West (2013)
- Machbarkeitsstudie / Städtebauliche Entwicklungsstudie Längweiher / Udelboden (2017) und Grenzhof (2022)
- BZO-Zusammenführung Littau/Luzern: Stand öffentliche Auflage (2022)
- Entwicklungskonzept Umfeld Bahnhof Littau (2023)
- Planung BGK Bern-/Luzernerstrasse starten
- Projektierung Bushof Littau starten (Studie liegt bereits vor)
- Beginn Realisierung:
 - Arealentwicklungen Längweiher/Udelboden (ab 2025)
 - Arealentwicklung Grenzhof (ab 2029)

Zuständigkeiten

- Federführung: Stadt Luzern
- Weitere Beteiligte: Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Im BGK Bern- und Luzernerstrasse zu prüfen; Luzernerstrasse-Bernstrasse mit 3 Buslinien (Linien 12, 30 und auf Teilabschnitten auch 40) erschlossen, Zuverlässigkeitsdefizite aufgrund hoher MIV-Nachfrage und abschnittswisen engen Platzverhältnissen.
- Siedlung und Mobilität wird bei den Entwicklungskonzepten und Arealentwicklungen stets gemeinsam geplant.
- Weitere Koordination / Abstimmung: Das BGK, die Quartierzentren und die Bebauung Längweiher und Grenzhof werden einen wesentlichen Einfluss auf die Entwicklung der Nutzungen und das Verkehrsaufkommen haben.
- Abhängigkeiten: Arealentwicklung Tschuopis (siehe separates Massnahmenblatt)

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Richtplanrelevanz
- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

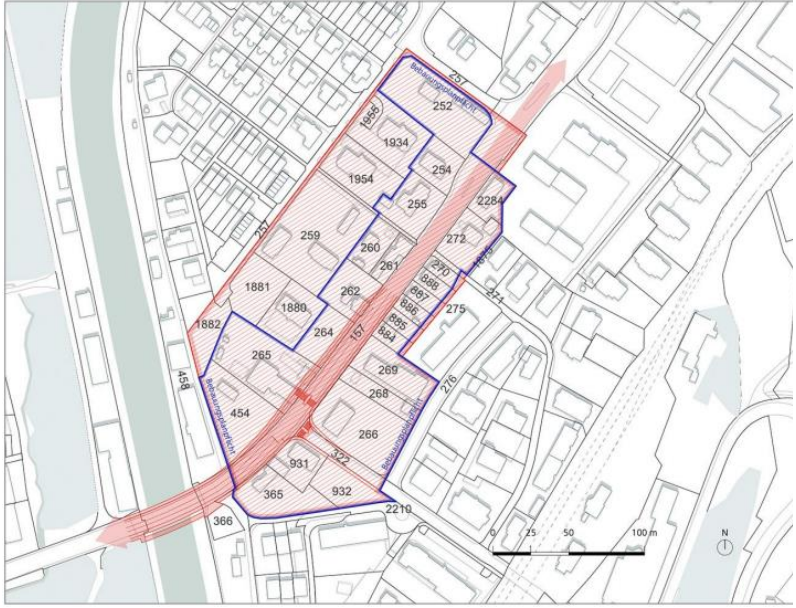
Areal Längweiher / Udelboden



Skizze aus städtebaulicher Entwicklungsstudie Längweiher / Udelboden



Skizze aus der städtebaulichen Studie Grenzhof

S-2.9 Luzern, Achse Thorenbergstrasse		A-Horizont
Generationenkohärenz: AP 1-4G: Keine Massnahme		
Merkmale ▪ Grösse: knapp 2 ha ▪ Heutige Zone: Wohn- und Arbeitszone E mit Bebauungsplanpflicht ▪ Heutige Nutzung: Wohnnutzungen und diverse andere Nutzungen ▪ Heutige Anzahl EW / AP: Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: Primär B ▪ Vorgesehene Nutzung: Mischnutzung ▪ Potenzial EW: -es besteht Potenzial, Höhe noch unklar ▪ Potenzial AP: es besteht Potenzial, Höhe noch unklar ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: B (2040) ▪ Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035		
Kurzbeschreibung ▪ Ziel der Studie «Thorenbergstrasse» ist es, die städtebauliche Entwicklung entlang der Thorenbergstrasse mit einer gesamtheitlich Betrachtung zu stärken - Die Massnahme ist Teil des Entwicklungskonzepts Umfeld Bahnhof Littau		
Planungsstand ▪ Raumentwicklungskonzept (2018) ▪ Entwicklungskonzept Umfeld Bahnhof Littau (2023)		Nächste Schritte ▪ städtebauliche Studie startet im Jahr 2025
Zuständigkeiten ▪ Federführung: Stadt Luzern ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer, Kanton Luzern (Kantonsstrassenprojekt Staldenhof-Bodenhof-Thorenberg Koordination)		
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Siedlung und Mobilität wird bei den Entwicklungskonzepten und Arealentwicklungen stets gemeinsam geplant. ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: ▪ Verbesserung ÖV sowie FVV-Erschliessung ▪ Kantonsstrassenprojekt Staldenhof-Bodenhof-Thorenberg (Planung 2024-2026) ▪ Anpassung Kreuzung Cheerstrasse-Thorenbergstrasse ▪ Abhängigkeiten: zu den oben aufgelisteten Projekten		

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Richtplanrelevanz
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung
- Keine Flächenbeanspruchung

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

--

S2.10 Luzern, Umfeld Bahnhof Littau			A-Horizont	
Generationenkohärenz: AP 1-4G: Keine Massnahme				
Merkmale				
▪ Grösse: ca. 1.5 ha ▪ Heutige Zone: Wohn- und Arbeitszone D, publikumsorientierte EG-Nutzungen ▪ Heutige Nutzung: Arbeitsnutzungen und Bahnhofsgebäude ▪ Heutige Anzahl EW / AP: Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: Primär B ▪ Vorgesehene Nutzung: Mischnutzung ▪ Potenzial EW: Höhe noch unklar ▪ Potenzial AP: Höhe noch unklar ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: B (2040) ▪ Schwerpunkt Realisierung:				
2028 - 2031	2032 - 2035			> 2035
Kurzbeschreibung				
▪ Ziel ist es, das Quartierzentrum am Bahn- und Bushof zu stärken und dabei den öffentlichen Raum als Begegnungs- und Aufenthaltsort zu gestalten sowie die angrenzenden privaten Areale in die Entwicklung einzubeziehen. ▪ Die Massnahme ist Teil des Entwicklungskonzepts Umfeld Bahnhof Littau				
Planungsstand		Nächste Schritte		
▪ Raumentwicklungskonzept (2018) ▪ Entwicklungskonzept Umfeld Bahnhof Littau (2023)		▪ städtebauliche Studie startet im 2024		
Zuständigkeiten				
▪ Federführung: Stadt Luzern		▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer inkl. SBB		
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr				
▪ Verkehrliche Kapazitäten: Siedlung und Mobilität wird bei den Entwicklungskonzepten und Arealentwicklungen stets gemeinsam geplant. ▪ Bei diesem Projekt geht es insbesondere darum die Entwicklungen seitens Mobilität (Bahnhofumbau SBB (bereits bewilligt) und Bau Bushof) mit der städtebaulichen Entwicklung zu koordinieren und dabei die Chancen die sich für diesen Ort als Quartierzentrum ergeben voll auszuschöpfen. ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: ▪ Verbesserung ÖV sowie FVV-Erschliessung ▪ Projekt Bushof Littau ▪ Abhängigkeiten: zu den oben aufgelisteten Projekten				
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung				
▪ Keine Richtplanrelevanz ▪ Keine Flächenbeanspruchung		▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung		

Bemerkungen

■ --

Illustration / Visualisierung

--

S-2.11 Meggen, Meggen Zentrum		A-Horizont
Generationenkohärenz: AP 1-4G: Keine Massnahme		
Merkmale ▪ Heutige Zone: Wohn- und Geschäftszone, Zone für öffentliche Zwecke, Kernzone, Arbeitszone, Wohnzone ▪ Heutige Nutzung: Wohnen und Gewerbenutzungen ▪ Heutige Anzahl EW / AP: <i>Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt</i> ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: B ▪ Vorgesehene Nutzung: Zentrumszone Anteil Wohnen: ca. 90%; Anteil Arbeiten/Gewerbe: ca. 10% ▪ Potenzial EW: 700 ▪ Potenzial AP: 100 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: B (2040) ▪ Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035		
Kurzbeschreibung Im Sinne der inneren Verdichtung und zur Zentrumsentwicklung hat die Gemeinde Meggen im Jahr 2017 den Masterplan Meggen Zentrum erarbeitet und den Einwohnerinnen und Einwohnern von Meggen unterbreitet. Im Rahmen der Erarbeitung wurden sieben Gebiete entlang der Kantonsstrasse als mögliche Handlungsfelder definiert. Die Gebiete haben ein Potenzial für die Innenentwicklung und bieten gute Voraussetzungen für die Zielsetzungen der Zentrumsentwicklung. Der Gemeinderat unterstützt die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer bei der möglichen Gebietsentwicklung und den weiteren Planungsschritten.		
Planungsstand ▪ Handlungsfeld Luzernerstrasse: Projektwettbewerb 2020 ▪ Handlungsfeld Mühleweiher: Testplanung 2020 / 2021 ▪ Gesamtrevision Ortsplanung ▪ Bebauungspläne: 2023/2024 ▪ Hohe Zustimmung (über 80% bei 45% Stimmbeteiligung) durch die Megger Stimmbürger/innen zu beiden Vorlagen Luzernerstrasse und Mühleweiher an der Urnenabstimmung vom 26. November 2023		Nächste Schritte ▪ Beginn Realisierung: beide Gebiete ca. 2025 (in Etappen) ▪ Weitere Planungen verbunden mit qualitätssichernden Verfahren ab 2025
Zuständigkeiten ▪ Federführung: Gemeinde Meggen ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer		
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr ▪ Verkehrliche Kapazitäten: ▪ Mobilitätskonzept für den Bebauungsplan Luzernerstrasse liegt vor (2022) ▪ Verkehrsgutachten für den Bebauungsplan Mühleweiher liegt vor (2022)		

- Weitere Koordination / Abstimmung: Planung Strassenraum Kantonsstrasse mit Kanton bzw. Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif).
- Abhängigkeiten: Ausbau Kantonsstrasse und Anpassungen hindernisfreie Haltestellen / Ausbau DBL mit allfälliger Erweiterung und Anbindung nach Meggen.

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Richtplanrelevanz
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung
- Keine Flächenbeanspruchung

Bemerkungen

- Im Rahmen der Masterplanung Meggen (Handlungsfeld 7) wird eine Gestaltung des Strassenraumes im Zentrum von Meggen angestrebt. Wichtig ist auch die Möglichkeit zur Pflanzung von Hochstammbäumen im Unterabstand zur Strasse.

Illustration / Visualisierung

Visualisierung Luzernerstrasse aus Projektwettbewerb



Richtkonzept Freiraum Mühleweiher



S-2.12 Meierskappel, Dorfzentrum

A-Horizont

Generationenkohärenz: AP 1-4G: Keine Massnahme

Merkmale

- Heutige Zone: Kernzone/Grünzone
- Heutige Nutzung:
 - Teilgebiet Alts Schuelhus: Wohnen / Grünfläche
 - Teilgebiet Struss: Wohnen / Restaurant / Parkplatzfläche / Grünfläche
- Heutige Anzahl EW / AP: Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt
- Heutige ÖV-Güteklasse: D
- Vorgesehene Nutzung: Anteil Wohnen: ca. 90-95% ; Anteil Arbeiten: ca. 5-10%
- Potenzial EW: noch offen
- Potenzial AP: noch offen
- Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) Wird durch INFRAS ergänzt
- Schwerpunkt Realisierung:

2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035
-------------	-------------	--------



Kurzbeschreibung

Das Dorfzentrum von Meierskappel weist heute ein Aufwertungs- und Verdichtungspotenzial auf. Das Teilgebiet «Alts Schuelhus» mit grosszügigen Freiräumen soll baulich weiterentwickelt werden. Der Charakter dieses Teilgebiets mit seinen Einzelbauten, welche mit viel Freiraum umgeben sind, soll beibehalten werden. Im Teilgebiet «Struss» befindet sich ein Einfamilienhaus sowie das traditionelle Restaurant Struss. Das Gebäude des Restaurants ist im kantonalen Denkmalverzeichnis und Bauinventar als erhaltenswert klassifiziert. Dieses Teilgebiet soll ebenfalls baulich weiterentwickelt werden. Für beide Teilgebiete ist eine Sondernutzungsplanung vorgesehen. Die Weiterentwicklung dieser zwei Teilgebiete soll dazu beitragen, das Dorfzentrum zu stärken und den öffentlichen Raum in diesem Bereich aufzuwerten.

Planungsstand

- Ortsplanungsrevision (2023)
- Teilgebiet Struss: Erarbeitung Entwicklungskonzept und Gestaltungsplan
- Teilgebiet Alts Schuelhus: Erarbeitung Bebauungsplan GS 331/620 (2024)

Nächste Schritte

- Beginn Realisierung: Ab ca. 2026 (beide Teilgebiete)

Zuständigkeiten

- Federführung: Gemeinde Meierskappel
- Weitere Beteiligte: Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Im Teilgebiet «GP Struss» ist ein Mobilitätskonzept vorgesehen.
- Weitere Koordination / Abstimmung:
 - Denkmalpflege (Teilgebiet «GP Struss»)
 - vif (BehiG): Allfällige Integration Bushaltestelle «Meierskappel Dorfplatz» (Teilgebiet «GP Struss»)
 - Verwaltungsrechtlicher Vertrag Mehrwertabgabe (Teilgebiet «Alts Schuelhus»)
- Abhängigkeiten: Gesamtrevision Ortsplanung (beide Perimeter)

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Richtplanrelevanz
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung
- Keine Flächenbeanspruchung

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

--

S-2.13 Neuenkirch, Ortskern		A-Horizont
Generationenkohärenz: AP 1-4G: Keine Massnahme		
Merkmale ▪ Heutige Zone: Zone für öffentliche Zwecke, Dorfzone, Kernzone A, Zweigeschossige Wohnzone ▪ Heutige Nutzung: Wohnen, öffentliche Zwecke, Dienstleistung, Gewerbe ▪ Heutige Anzahl EW / AP: <i>Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt</i> ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: C ▪ Vorgesehene Nutzung: Anteil Wohnen: ca. 80% ; Anteil Arbeiten: ca. 20% ▪ Potenzial EW: 100 ▪ Potenzial AP: 20 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) <i>Wird durch INFRAS ergänzt</i> ▪ Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035		
Kurzbeschreibung Im südlichen Bereich des Ortskerns von Neuenkirch bzw. entlang der Ortsdurchfahrt besteht heute aufgrund des Alters des Bestandes, der aktuellen Nutzung und der teilweise unternutzten Flächen Verdichtungs- und Aufwertungspotenzial. Angestrebt wird eine hohe, dem Ort angepasste bauliche Dichte, ergänzende Wohn- und Gewerbenutzungen sowie Zentrumsfunktionen, der Erhalt der Freiräume mit qualitätsvollen Veränderungen und verkehrliche Optimierungen (u.a. bessere Verbindung der Gebiete östlich und westlich der Luzernstrasse). Insbesondere aufgrund der Baugruppe um die Kirche, der Lage im Zentrum des Ortskerns und der erweiterten Ortsbildschutzzone ist dabei eine qualitätsvolle Gestaltung von grosser Bedeutung. Für das westliche Teilgebiet (Gärtnerweg/Käserei) ist die Durchführung eines qualitätssichernden Verfahrens je Strassenseite mit Berücksichtigung der Strassenräume zur Erarbeitung eines gesamtheitlichen städtebaulichen Konzepts geplant.		
Planungsstand ▪ Räumlichen Entwicklungskonzept (2022) ▪ Ortsplanungsrevision: Festlegung GP-Pflicht ▪ Qualitätssicherndes Verfahren für den nördlichen Bereich		Nächste Schritte ▪ Qualitätssicherndes Verfahren für den südlichen Bereich ▪ Beginn Realisierung: ab ca. 2028 (nördlich der Kantonsstrasse)
Zuständigkeiten ▪ Federführung: Gemeinde Neuenkirch, Grundeigentümer ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer		
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr ▪ Verkehrliche Kapazitäten: ▪ Mobilitätskonzept: Ein Mobilitätskonzept wird bei Bedarf eingefordert. Aufgrund der zentralen Lage im Ort, Nähe zu Bushaltestellen und aktueller sowie zukünftiger Nutzung ist dies aus heutiger Sicht zweckmässig. ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: Massnahmen auf der Kantonsstrasse K 13 (Zuständigkeit: Kanton, vif): Radverkehrsanlage		

- Abhängigkeiten: -

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Richtplanrelevanz
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung
- Keine Flächenbeanspruchung

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

--

S-2.14 Neuenkirch, Hellbühl

A-Horizont

Generationenkohärenz: AP 1-4G: Keine Massnahme

Merkmale

- Heutige Zone: Kernzone A
- Heutige Nutzung: Gewerbe, Wohnen
- Heutige Anzahl EW / AP: *Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt*
- Heutige ÖV-Güteklasse: C
- Vorgesehene Nutzung: Anteil Wohnen: ca. 80%; Anteil Arbeiten: ca. 20%
 - Zentrumsfunktionen: öffentlicher Freiraum als Begegnungsort mit hoher Aufenthaltsqualität, Unterirdische (allenfalls z.T. auch öffentliche) Parkplätze
 - Wohnen
 - Gewerbe
- Potenzial EW: noch offen
- Potenzial AP: noch offen
- Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) *Wird durch INFRAS ergänzt*
- Schwerpunkt Realisierung:

2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035
-------------	-------------	--------



Kurzbeschreibung

Das Gebiet befindet sich im Ortskern von Hellbühl und weist Potenzial zur Verdichtung aufgrund des Alters des Bestandes, der aktuellen Nutzung und der unternutzten Flächen auf. Gemäss Räumlichen Entwicklungskonzept der Gemeinde von 2022 ist das Gebiet in erster Priorität geeignet für die Siedlungsentwicklung nach innen mit Zentrumsfunktion. Beabsichtigt ist die Durchführung eines qualitätssichernden Verfahrens zur Erarbeitung eines gesamtheitlichen städtebaulichen Konzepts. Insbesondere aufgrund der zentralen Lage im Ortskern und der erweiterten Ortsbilschutzzone ist eine qualitätvolle Gestaltung von Bedeutung. Zentral bei der Entwicklung des Areals ist auch die Aufwertung des Ortsbildes. Erwünscht ist eine hohe bauliche Dichte (grundsätzlich eher in die Höhe als in die Breite); Platzierung der Gebäude vorwiegend im nördlichen Teil, um eine offene Wirkung zur Strasse zu erreichen; öffentlicher Freiraum als Begegnungsort mit hoher Aufenthaltsqualität; sowie allenfalls unterirdische (allenfalls teilweise auch öffentliche) Parkplätze.

Planungsstand

- Räumlichen Entwicklungskonzept (2022)
- Ortsplanungsrevision, Festlegung GP-Pflicht

Nächste Schritte

- Qualitätssicherndes Verfahren und Erstellung Gestaltungsplan

Zuständigkeiten

- Federführung: Grundeigentümer
- Weitere Beteiligte: Gemeinde Neuenkirch

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten:
 - Ein Mobilitätskonzept wird bei Bedarf eingefordert. Aufgrund der zentralen Lage im Ort, Nähe zu Bushaltestellen und aktueller Nutzung ist dies aus heutiger Sicht zweckmässig.
- Weitere Koordination / Abstimmung: Massnahmen auf der Kantonsstrasse K 12 (Zuständigkeit: Kanton, vif): Radverkehrsanlage

- Abhängigkeiten: -

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Richtplanrelevanz
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung
- Keine Flächenbeanspruchung

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

--

S-2.15 Schenkon, Unterdorf

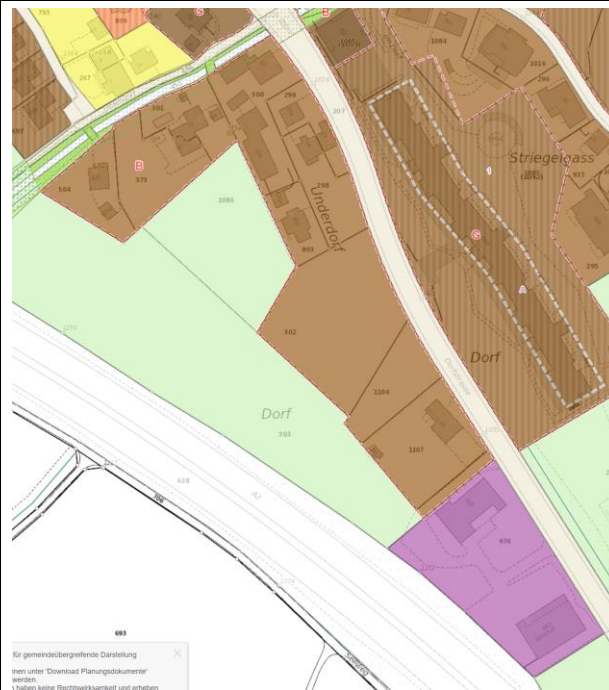
A-Horizont

Generationenkohärenz: AP 1-4G: Keine Massnahme

Merkmale

- Grösse: ca. 1.6 ha
- Heutige Zone: Dorfzone mit Bebauungsplanpflicht + Arbeitszone A
- Heutige Nutzung: Wohnen, Arbeiten
- Heutige Anzahl EW / AP: Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt
- Heutige ÖV-Gütekategorie:
- Vorgesehene Nutzung: Hauptsächlich Wohnen
- Potenzial EW: ca. 110
- Potenzial AP: noch offen (evtl. Parz. 976)
- Vorgesehene ÖV-Gütekategorie: (2040) Wird durch INFRAS ergänzt
- Schwerpunkt Realisierung:

2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035
-------------	-------------	--------



Kurzbeschreibung

Das am südlichen Dorfeingang gelegene Gebiet Unterdorf ist heute vorwiegend durch Wohnnutzungen belegt und bietet Potenzial für eine Siedlungsentwicklung nach innen und qualitative Aufwertung. Daher nimmt die Gemeinde Schenkon die ihr dargelegten Entwicklungsabsichten eines Grundeigentümers im erwähnten Gebiet zum Anlass, die bestehenden Potenziale im Gebiet Unterdorf zu eruieren und deren Realisierbarkeit auszuloten.

Die Gemeinde Schenkon hat im Zuge der Revision der Ortsplanung die Bau- und Zonenordnung angepasst. Das Gebiet Unterdorf bleibt in der Dorfzone. Es gelten jedoch neue Bestimmungen. Neuerdings wird das Gebiet Unterdorf mit einer Bebauungsplanpflicht belegt.

Für die Erarbeitung des Bebauungsplans wurde vorgängig im Jahr 2022 eine Testplanung durchgeführt. Die Testplanung wurde im 2. Halbjahr 2023 sowie anfangs 2024 mit einem Richtkonzept weiterbearbeitet.

Planungsstand

- Testplanung Unterdorf 2022
- Richtkonzept für Bebauungsplan: 2023/2024

Nächste Schritte

- Bebauungsplan (Vorbehalt Volksentscheid)
- Unterschiedliche, zeitliche Realisierungsvorstellungen
- Beginn Realisierung: ca. 2027

Zuständigkeiten

- Federführung Bebauungsplan: Gemeinde Schenkon
- Weitere Beteiligte: Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten:
 - Gemäss Art. 29 Abs. 1 BZR kann die Gemeinde für Projekte mit mehr als 20 Abstellflächen für Personenwagen in Planungs- und Bewilligungsverfahren ein Mobilitätskonzept verlangen, wenn ein Potenzial zur Reduktion der Verkehrserzeugung erkennbar ist.
- Weitere Koordination / Abstimmung: -
- Abhängigkeiten: -

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Richtplanrelevanz
- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung



Testplanung Unterdorf – Cometti Truffer Hodel Architekten AG

S-2.16 Sempach, Stadtweiher

A-Horizont

Generationenkohärenz: AP 1-4G: Keine Massnahme

Merkmale

- Grösse: ca. 1.6 ha
- Heutige Zone: Spezielle Mischzone «Stadtweiher»
- Heutige Nutzung: Feuerwehr, Werkhof, Entsorgung, Parkplatz, Holzbaubetrieb, private Gärten, Gewerbebetriebe
- Heutige Anzahl EW / AP: *Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt*
- Heutige ÖV-Gütekategorie: C
- Vorgesehene Nutzung: Anteil Wohnen: ca. 80% ; Anteil Arbeiten: ca. 20%
- Potenzial EW: ca. 50 – 150
- Potenzial AP: ca. 20
- Vorgesehene ÖV-Gütekategorie: (2040) *Wird durch INFRAS ergänzt*
- Schwerpunkt Realisierung:

2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035
-------------	-------------	--------



Kurzbeschreibung

Das Stadtweiherareal grenzt unmittelbar nord-östlich an die Altstadt. Früher haben sich hier Pflanzgärten der Altstadt befunden (ISOS). Heute sind die Nutzung und die Grundstückgrößen sehr heterogen. Im Rahmen der Ortsplanungsrevision 2016 bis 2022 wurde eine Testplanung durchgeführt und neue Bestimmungen zur Transformation und Aufwertung des Areals in ein attraktives Wohn- und Dienstleistungsareal festgelegt. Neben der sorgfältigen Integration von neuen Bauten, ist die Ausgestaltung eines lebenswerten Aussenraums ein zentraler Aspekt bei diesem Areal. Die Aufwertung des Stadtweiherareals soll damit auch einen Beitrag zur Stärkung und weiterer Aufwertung der Altstadt leisten.

Planungsstand

- Masterplan Stadtweiher 2019
- Verankerung in Zonenplan und BZR

Nächste Schritte

- Machbarkeitsstudie und Projektwettbewerb (2027 bzw. 2032)
- Beginn Realisierung: ca. 2030 in Etappen

Zuständigkeiten

- Federführung: Stadt Sempach
- Weitere Beteiligte: Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten:
 - Mobilitätskonzept im Rahmen Wettbewerb (Machbarkeitsstudie)
 - Prüfung öffentliches unterirdisches Parking
- Weitere Koordination / Abstimmung: Die Umstrukturierung und Verdichtung dieses Areals sind unter Berücksichtigung des ISOS umzusetzen.
- Abhängigkeiten:
 - Massnahme S1 Stärkung Aufenthaltsqualität unter Gewährleistung der Erreichbarkeit

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Richtplanrelevanz
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

- Keine Flächenbeanspruchung

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung



Visualisierung aus Testplanung Stadtweiher und Masterplan Stadtweiher

S-3

Schlüsselareale Sanierungsgebiete

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☒ 2. Generation: SI-5.7	1061.2.150	Daueraufgabe
☒ 3. Generation: S-3.1 bis S-3.4	1061.3.147 – 1061.3.150	Daueraufgabe
☒ 4. Generation: Nr.		

Karte / Abbildung

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

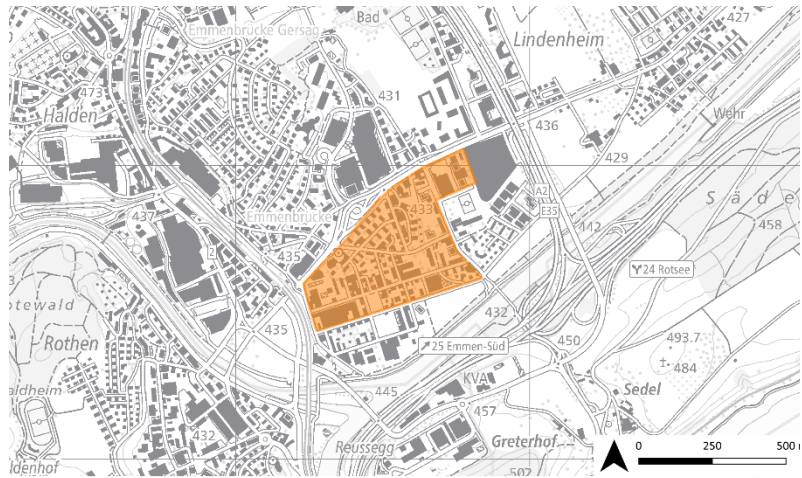
Sanierungsgebiete weisen in der Regel eine sanierungsbedürftige Bausubstanz sowie grössere Defizite bei den Aussenräumen auf und liegen oft an lärm- und luftbelasteten Verkehrsachsen. Die Sanierung und Aufwertung dieser Gebiete ist von überkommunalem Interesse. Sanierungen sind unter Federführung oder mit Unterstützung der Gemeinden sukzessive so umzusetzen, dass die Wohnqualität erhöht sowie der preisgünstige und bedürfnisgerechte Wohnbau gefördert wird.

Massnahme

Nachfolgend sind einerseits die Zweckmässigkeit des Massnahmenpakets «Schlüsselareale Sanierungsgebiete» und andererseits die verschiedenen Massnahmenblätter zu den Schlüsselarealen aufgeführt.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	▪ Kernraum und Kernergänzungsraum mit hoher Dichte und hochstehende städtebauliche Strukturen
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Gebiete mit erheblichem Sanierungs-/Aufwertungsbedarf
Bezug zu den Teilstrategien	▪ S-1 «Schlüsselareale vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen»: sanieren / erneuern
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

S-3.1 Emmen, Meierhöfli			A-Horizont
Generationenkohärenz: S-3.2 (AP LU 4G), ARE-Code: 1061.4.148			
Merkmale			
▪ Heutige Zone: Primär Wohnzone ▪ Heutige Nutzung: Wohnen / Gewerbe / Dienstleistungen ▪ Heutige Anzahl EW / AP: Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: primär B, westlicher Teil A ▪ Vorgesehene Nutzung: Entlang der Seetalstrasse soll im Rahmen der OPR in der ersten Bautiefe eine Kernzone ausgeschieden werden. Die weiteren Nutzungen werden grundsätzlich beibehalten. ▪ Potenzial EW: Meierhöfli Metti 330 Wohnungen ▪ Potenzial AP: - ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) Wird durch INFRAS ergänzt ▪ Schwerpunkt Realisierung:			
2028 - 20312032 - 2035> 2035			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation			
▪ Im Meierhöfli besteht ein beachtlicher Anteil an (Wohn)Gebäuden, welche in die Jahre gekommen sind. Mehrere dieser Gebäude weisen erheblichen Sanierungsbedarf und die Freiräume Aufwertungsbedarf auf. Das Meierhöfli soll sich gemäss Städtebaulichem Gesamtkonzept 2019 zu einem urbanen Quartier mit hoher Dichte entwickeln. ▪ (Planerische / bauliche) Entwicklung seit Juni 2021: Für das Gebiet Meierhöfli Metti wurde eine Verdichtungsstudie sowie zwei Studienaufträge durchgeführt. Die Richtprojekte werden in einem Bebauungsplan planungsrechtlich gesichert.			
Planungsstand		Nächste Schritte	
▪ Quartierentwicklung Meierhöfli: Analyse, Szenarien, Thesen (2017) ▪ Städtebauliches Gesamtkonzept Emmen (2019) ▪ Areal «Meierhöfli Metti»: Verdichtungsstudie 2021, Studienaufträge 2022, Richtprojekt 2023 ▪ Ortsplanungsrevision		▪ Bebauungsplan «Meierhöfli Metti» 2024 ▪ Beginn Realisierung: ab 2027	
Zuständigkeiten			
▪ Federführung: Gemeinde Emmen		▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer	
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr			
▪ Verkehrliche Kapazitäten: Bei den «Schlüsselarealen Sanierungsgebiete» steht der Aufwertungsaspekt und nicht zusätzliche Einwohner und Arbeitsplätze im Vordergrund. ▪ Für jede Arealentwicklung wird ein Verkehrsgutachten sowie ein Mobilitätskonzept erarbeitet.			

- Weitere Koordination / Abstimmung: Koordination mit der Umgestaltung der Seetalstrasse (K16)
- Abhängigkeiten: -

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Richtplanrelevanz
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung
- Keine Flächenbeanspruchung

Bemerkungen

▪

Illustration / Visualisierung

Areal «Meierhöfli Metti»



Visualisierungen Meierhöfli Metti, Stand Richtprojekt

S-3.2 Emmen, Gerliswilstrasse			A-Horizont
Generationenkohärenz: S-3.3 (AP LU 4G), ARE-Code: 1061.4.149			
Merkmale			
▪ Heutige Zone: primär Kernzone ▪ Heutige Nutzung: Vorwiegend Wohnnutzungen, aber auch Arbeitsnutzungen (Einkauf, Dienstleistungen usw.) ▪ Heutige Anzahl EW / AP: Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: A ▪ Vorgesehene Nutzung: grundsätzlich Beibehaltung der bestehenden Nutzungen ▪ Potenzial EW: Wird im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision eruiert. ▪ Potenzial AP: Wird im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision eruiert. ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) Wird durch INFRAS ergänzt ▪ Schwerpunkt Realisierung:			
2028 - 20312032 - 2035> 2035			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation			
▪ Die Achse Seetalplatz bis Sonnenplatz soll gemäss Städtebaulichem Gesamtkonzept 2019 zu einem Zentrumsort mit hoher Dichte entwickelt werden. ▪ (Planerische / bauliche) Entwicklung seit Juni 2021: ▪ Der Bebauungsplan Emmenbaum Nord wurde im Jahr 2022 vom Regierungsrat genehmigt. ▪ Beim Bebauungsplan Centralplatz konnte für den Baubereich C das Baugesuch bewilligt werden. Es werden rund 40 Wohnungen, eine Tankstelle sowie eine kleinere Verkaufsfläche realisiert.			
Planungsstand		Nächste Schritte	
▪ Städtebauliches Gesamtkonzept Emmen (2019) ▪ Areal «Emmenbaum Nord»: Workshopverfahren und Richtprojekt (2021); Bebauungsplan (2022) ▪ Ortsplanungsrevision		▪ Beginn Realisierung: Emmenbaum Nord ab 2024	
Zuständigkeiten			
▪ Federführung: Gemeinde Emmen		▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer	
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr			
▪ Verkehrliche Kapazitäten: Bei den «Schlüsselarealen Sanierungsgebiete» steht der Aufwertungsaspekt und nicht zusätzliche Einwohner und Arbeitsplätze im Vordergrund. ▪ Für jede Arealentwicklung wird ein Verkehrsgutachten sowie ein Mobilitätskonzept erarbeitet. ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: Koordination mit der Umgestaltung der Gerliswilstrasse (K13) ▪ Abhängigkeiten: -			

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Richtplanrelevanz
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung
- Keine Flächenbeanspruchung

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

Areal Emmenbaum Nord



Plan und Modell aus Richtprojekt

S- 3.3 Luzern, Bern-/Baselstrasse inkl. Fluhmühle **A-Horizont**
Generationenkohärenz: S-3.1 (AP LU 4G), ARE-Code: 1061.4.147

Merkmale	
▪ Heutige Zone: Vorwiegend Wohn- und Arbeitszone sowie Wohnzonen ▪ Heutige Nutzung: Wohnen, Arbeiten und diverse publikumsorientierte Erdgeschoss-nutzungen ▪ Heutige Anzahl EW / AP: <i>Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt</i> ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: Primär A, tlw. B ▪ Vorgesehene Nutzung: Grundsätzlich Bei-behaltung der bestehenden Nutzungen ▪ Potenzial EW: Keine Zahlen dazu. Verdich-tungspotential ist mehr oder wenig ausge-schöpft. ▪ Potenzial AP: Keine Zahlen dazu. ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) <i>Wird durch INFRAS ergänzt</i> ▪ Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035	<i>Karte wird noch bereinigt</i>

Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation

- Das Gebiet um die Basel- und Bernstrasse nimmt innerhalb der Stadt Luzern eine besondere Stellung ein. Es liegt an der Peripherie der Innenstadt zwischen Reuss und Gütschwald. Stadträumlich geprägt ist es zudem durch die Kantonsstrassen Basel- und Bernstrasse, der spezifischen topografischen Lage durch Reussufer und Gütschwald sowie den auf einem Damm höher gelegenen Bahngleisen.
Aufgrund der vergleichsweise günstigen Mieten und mit einer relativ hohen Mieterfluktuation stellt es eine Art Eingangspforte für viele Neuzuziehende in der Stadt Luzern dar und gilt als «Multikulti-Quartier». Seinen Charakter verdankt das Quartier unter anderem der kleinteiligen Nutzungsdurchmischung mit diversen Nischen für Gewerbe, Kultur, selbständig Erwerbende und Kunstschaffende.
Nicht nur in Bezug auf den Substanzerhalt besteht Handlungsbedarf, auch lärmtechnische und energetische Sanierungen drängen sich auf. Die beiden Kantonsstrassen Basel- und Bernstrasse weisen ein hohes Verkehrsaufkommen mit entsprechender Belastung für die ansässige Bevölkerung auf. Der Kreuzstutz mit seiner Wirkung als Flaschenhals gilt dabei als eine der neuralgischen Problemstellen im Luzerner Verkehrssystem. Neben diesen Herausforderungen sind derzeit mehrere nationale und kantonale Grossinfrastrukturprojekte (Bypass und Reussportbrücke) mit möglichen Auswirkungen auf das Quartier Basel- und Bernstrasse in Planung.
- (Planerische / bauliche) Entwicklung seit Juni 2021: 2022 wurde die städtebauliche Studie St. Karli-Brückenköpfe abgeschlossen. Darauf basierend wurde die Umzonung der Reussinsel in eine Grünzone in die BZO-Zusammenführung eingegeben. Weiter wurde mit dem ASTRA eine Vereinbarung für die Bauphase des Bypass sowie zur Nutzung des Dammgärtlis abgeschlossen.
Zur kurzfristigen Aufwertung der Baselstrasse soll eine Tempo 30 Strecke realisiert werden. Diese ist von Kanton und Stadt Luzern bereits bewilligt und aufgelegt worden, wird jedoch Stand Dezember 2023 noch durch eine Beschwerde vor Gericht blockiert. Zudem steht die Sanierung der Baselstrasse kurz vor ihrem geplanten Baubeginn 2025.
Mit Entscheid Nr. 71 vom 18. Januar 2022 hat der Regierungsrat den BP Lindenstrasse genehmigt. Am 21. Juni 2023 wurde der von der Stadt Luzern neu gebaute Spielplatz am Geissenhoger (Grundstück 2372, GB Littau) eröffnet. Zwischen April 2023 und Sommer 2024 liefen die Bauarbeiten für die Umgestaltung der Lindenstrasse und des Spielplatzes an der Lindenstrasse.

Planungsstand		Nächste Schritte
- Quartierentwicklungskonzept (2011) und städtebauliches Leitbild (2014) - Städtebauliches Entwicklungskonzept Basel- und Bernstrasse (2019) und städtebauliche Studie St. Karli-Brückenköpfe (2022) - Bebauungsplan B 141.1 Lindenstrasse (2022) - Neubau Spielplatz zum Geissenhoger (2023) - Realisierung Umgestaltung Lindenstrasse und Spielplatz (bis 2024) - Studienauftrag Reusspark (ab 2024)		Beginn Realisierung: Reusspark ab 2029
Zuständigkeiten		
Federführung: Stadt Luzern		Weitere Beteiligte: Grundeigentümer
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr		
- Verkehrliche Kapazitäten: Bei den «Schlüsselarealen Sanierungsgebiete» steht der Aufwertungsaspekt und nicht zusätzliche Einwohner und Arbeitsplätze im Vordergrund. - Siedlung und Mobilität wird bei den Entwicklungskonzepten und Arealentwicklungen stets gemeinsam geplant. - Weitere Koordination / Abstimmung: - Die Mobilitätsanalyse (2018) für das Raumentwicklungskonzept und die Mobilitätsstrategie weisen den Bereich Kreuzstutz und Kasernenplatz als neuralgische Stelle aus. - Betriebs- und Gestaltungskonzept Lindenstrasse (2019) - Neuer Quartierpark Fluhmühle (Inbetriebnahme Sommer 2023) - Betriebs- und Gestaltungskonzept Luzerner- und Bernstrasse (2019–2020) - Verbesserung der Velo- und Fussgängerverbindungen Bruchstrasse–St.-Karli-Brücke - Begegnungszone Sentimatt (umgesetzt 2021) - Bauphase Bypass (ab evtl. 2028) - Sanierung Baselstrasse (geplanter Baubeginn 2025) - Abhängigkeiten: Autobahnprojekt Bypass, Schacht Dammgärtli		
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung		
- Keine Richtplanrelevanz - Keine Flächenbeanspruchung		Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung
Bemerkungen		
Die Entwicklungen an der Basel- und Bernstrasse hängen mit der Strassenraumgestaltung zusammen.		
Illustration / Visualisierung		
Gebiet Lindenstrasse – Bebauungsplan		

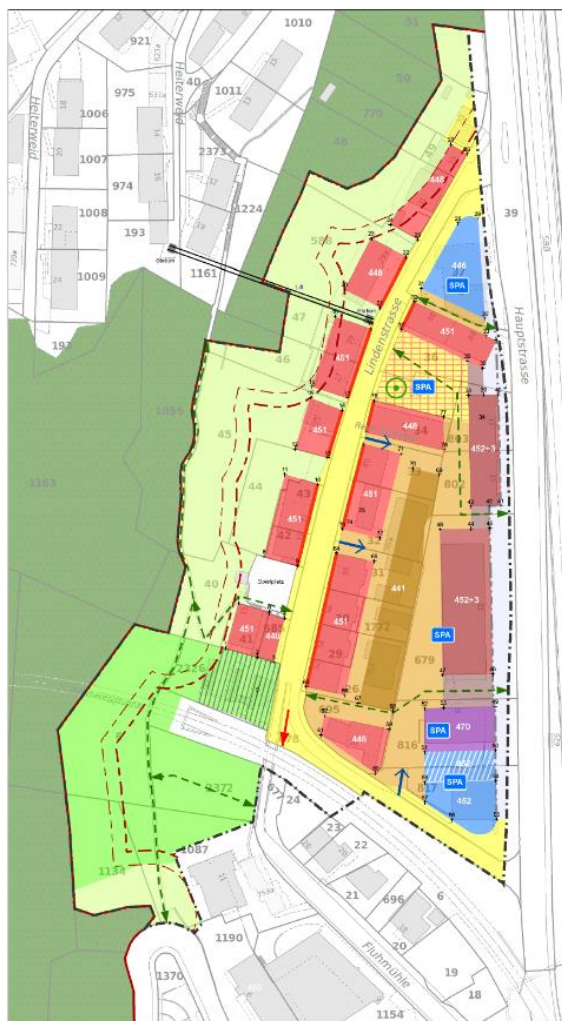


Abbildung 3: Bebauungsplan Lindenstrasse



Abbildung 2: Visualisierung Umgestaltung Lindenstrasse



Abbildung 1: Spielplatz zum Geissenhoger

S-4

Schlüsselareale Transformationsgebiete

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☒ 2. Generation: Nr. SI-5.3 - 5.4, SI-5.9, SI-5.11 - 5.12	1061.2.146/147/152/154/155	Daueraufgabe
☒ 3. Generation: Nr. S-4.1 bis S-4.13	1061.3.151 – 1061.3.163	Daueraufgabe
☒ 4. Generation: Nr.		

Karte / Abbildung

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Innerhalb der Agglomeration Luzern gibt es diverse Areale, welche gut mit dem ÖV gut erschlossenen, jedoch Defizite in der Nutzungsstruktur aufweisen oder unternutzt sind. Im Hinblick auf die verstärkte Siedlungsentwicklung nach innen sind diese Potenziale vermehrt und sukzessive zu nutzen. Aufgrund ihrer ortsplanerisch bedeutenden Lage ist bei der Umnutzung grösstmögliche Sorgfalt betreffend den städtebaulichen, gestalterischen, verkehrlichen und sozialen Aspekten beizumessen. Insbesondere ist der Abstimmung von Siedlung und Verkehr, den gewachsenen Strukturen und einer attraktiven Frei- und Aussenraumqualität Rechnung zu tragen.

Massnahme

Die Massnahmenblätter zu den verschiedenen Schlüsselarealen «Transformationsgebiete» sind nachfolgend aufgeführt.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	▪ Kernraum und Kernergänzungsraum mit hoher Dichte und hochstehende städtebauliche Strukturen
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Gebiete mit Defiziten in der Nutzungsstruktur und Dichte
Bezug zu den Teilstrategien	▪ S-1 «Schlüsselareale vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen»: transformieren
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

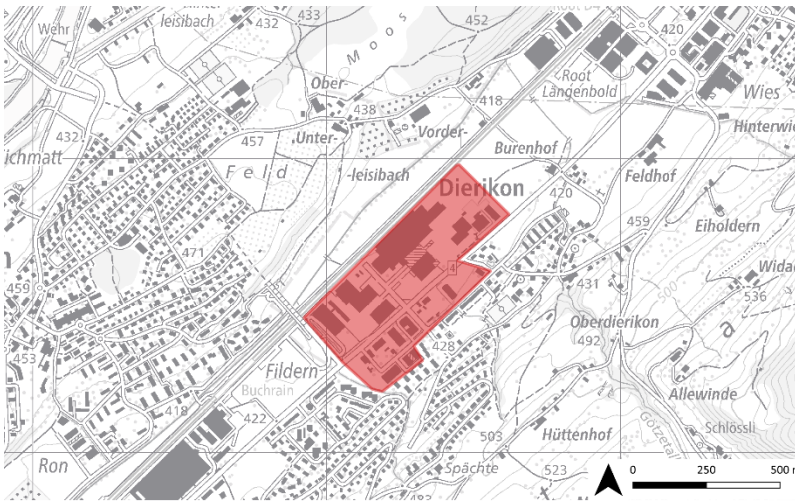
S-4.1 Buchrain, Ronmatt		B-Horizont
Generationenkohärenz: S-4.8 (AP LU 4G), ARE-Code: 1061.4.157		
Merkmale ■ Grösse: ca. 6.5 ha ■ Heutige Zone: Wohn- und Dienstleistungszone Ron (WD-Ron), ES III ■ Heutige Nutzung: Landwirtschaft, Freizeit, Familiengärten ■ Heutige Anzahl EW / AP: Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt ■ Heutige ÖV-Güteklasse: B ■ Vorgesehene Nutzung: Wohnen / Dienstleistung ■ Potenzial EW: 800 – 1'200 (Schätzung) ■ Potenzial AP: 50 – 150 (Schätzung) ■ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) Wird durch INFRAS ergänzt ■ Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035		
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation		
Das Gebiet an der Ron ist aktuell der Sonderzone Wohn- und Dienstleistungszone Ron (WD-Ron), ES III zugewiesen. Für das Areal ist eine Bebauungsplanpflicht festgelegt. Die Wohn- und Dienstleistungszone soll Wohnen und Arbeitsnutzungen mit hoher Qualität vorbehalten sein und auf Basis eines einheitlichen Konzepts realisiert werden. (Planerische) Entwicklung seit Juni 2021: Mit den Grundeigentümern hat im November 2023 eine Startsituation stattgefunden. Es ist vorgesehen im Frühjahr 2024, den Zeitplan mit Themenfeldern zu erarbeiten.		
Planungsstand		Nächste Schritte
■ Bau- und Zonenreglement 2021 ■ BZR Art. 23 Wohn- und Dienstleistungszone Ron		■ Bebauungsplan ■ Beginn Realisierung: ca. 2030
Zuständigkeiten		
■ Federführung: Gemeinde Buchrain		■ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr		
■ Verkehrliche Kapazitäten: Areal gut bis sehr gut mit dem ÖV erschlossen ■ Ein Mobilitätskonzept für das Areal ist vorgesehen. ■ Weitere Koordination / Abstimmung: Verbesserung ÖV-Anbindung ■ Abhängigkeiten: Verkleinerung/Umsituierung Familiengärtenareal		
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung		
■ Teil des kantonalen ESP Rontal ■ Keine Flächenbeanspruchung ■ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung		

Bemerkungen

- **Bebauungsplanpflichtgebiet «An der Ron»:** Mit einer Bebauungsplanpflicht wird gesichert, dass Wohnen und Arbeitsnutzungen mit hoher Qualität auf Basis eines einheitlichen Konzepts realisiert werden. Hierfür wird auch ein Konkurrenzverfahren verlangt. Im Bebauungsplan sind vielfältigen Aspekten – u.a. einer angemessenen Berücksichtigung oder einem angemessenen Ersatz der Familiengärten, der Festlegung des Verhältnisses zwischen Wohnen und Arbeitsnutzungen – Rechnung zu tragen.

Illustration / Visualisierung



S-4.2 Dierikon, Migros / Komax / Zentrum Dierikon		A-Horizont
Generationenkohärenz: S-4.7 (AP LU 4G), ARE-Code: 1061.4.156		
Merkmale - Grösse: ca. 24 ha - Heutige Zone: Arbeitszone - Heutige Nutzung: Arbeits- und Wohnnutzungen - Heutige Anzahl EW / AP: Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt - Heutige ÖV-Güteklasse: B/C/D - Vorgesehene Nutzung: Arbeits- und Wohnnutzungen - Potenzial EW: 500 - Potenzial AP: 500 - Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) Wird durch INFRAS ergänzt - Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035		
	Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation	
	- Auf diesem Areal soll die weitere Entwicklung im Bereich Mischnutzung und Wohnnutzung auf der Südseite der Kantonstrasse erfolgen, in unmittelbarer Nähe zur bereits existierenden Siedlungsstruktur des Dorfes. (Planerische) Entwicklung seit Juni 2021: Die Umzonung mit Gestaltungsplan ist seit Juni 2022 rechtskräftig. Die Grundeigentümer sind kurz vor Abschluss einer Übertragung aller Parzellen an einen TU.	
	Planungsstand	Nächste Schritte
- Ablehnung des Bebauungsplans Rontalzentrum (westlicher Teil zwischen Bahnlinie und Kantonstrasse) durch das Stimmvolk (2019) - Erarbeitung Masterplan südlich der Kantonstrasse als Grundlage für die Transformation von Arbeits- zu Mischnutzung - Umzonung Gebiet «Zentralstrasse» (südlich der Kantonstrasse) in Mischzone mit Bebauungsplanpflicht	- Verkauf der Parzellen an einen TU - Baubewilligungsverfahren 2024 - Beginn Realisierung: ab ca. 2024 in verschiedenen Etappen (im Bereich neue Zentrumszone mutmasslich in einer Etappe)	
Zuständigkeiten		
Federführung: Gemeinde Dierikon		Weitere Beteiligte: Grundeigentümer
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr		
- Verkehrliche Kapazitäten: - Für die Arealentwicklung «Zentralstrasse» wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet. Dabei musste gemäss kantonomer Vorgabe die angrenzende ÖV-Güteklasse B berücksichtigt werden. Dadurch wird die zulässige Menge der Autoabstellplätze stark reduziert. Demnach dürfen pro Wohnung 0.4 bis 0.6 Autoabstellplätze und 0.05 Besucherplätze erstellt werden. Zusätzlich ist eine reduzierte Anzahl Abstellplätze für Büros, Kunden und Geschäfte vorgesehen. In der Summe ergibt dies 210 bis 314 Autoabstellplätze für das ganze Areal im Endausbau. Davon dürfen lediglich Kurzzeitplätze oberirdisch angeordnet sein. Alle anderen Abstellplätze befinden sich in den Tiefgaragen. Um die Mobilität für die künftigen Bewohnenden und Beschäftigten auf dem Areal zu optimieren, werden verschiedene Massnahmen wie		

Car-Sharing, attraktive Veloabstellplätze, aktuelle Mobilitätsinformationen und ähnliche vorgesehen.

- Auf der Basis der Verkehrsmodelldaten konnte nachgewiesen werden, dass der zusätzliche Verkehr durch die Überbauung auf dem Areal Zentralstrasse die Qualitätsstufe der Kreuzungen Schönenboden/Kantonsstrasse und Rigistrasse/ Kantonsstrasse nicht beeinflusst. Das bedeutet, dass die Leistungsfähigkeit der beiden Knoten trotz des zusätzlichen Projektverkehrs gleichbleibt. Grund dafür ist, dass der Projektverkehr lediglich einen kleinen Anteil des künftigen Gesamtverkehrs ausmacht.
- Weitere Koordination / Abstimmung:
 - Der Verlauf des Spechtenbachs wird im Baubewilligungsverfahren geklärt.
 - Verbesserung ÖV-Anbindung östlicher Teil des Schlüsselareals
- Abhängigkeiten: Verkauf aller Parzellen an einen GU

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Kantonaler ESP Rontal
- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Bemerkungen

- --

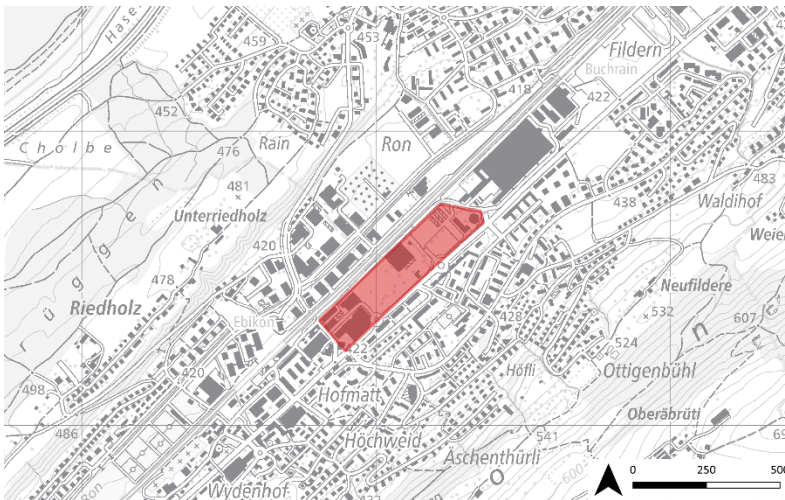
Illustration / Visualisierung

Illustration Areal Zentralstrasse



Bach- und Grünraum innerhalb des Areals Zentralstrasse



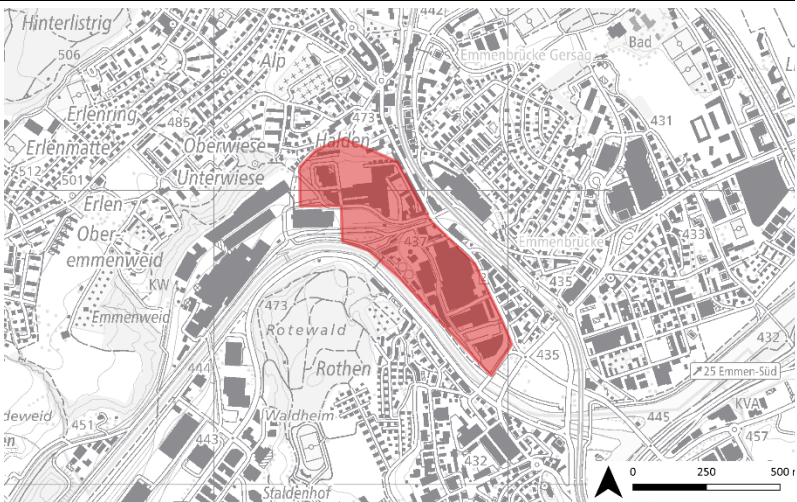
S-4.3 Ebikon, Areal MParc – Schindler			C-Horizont
Generationenkohärenz: S-4.6 (AP LU 4G), ARE-Code: 1061.4.155			
Merkmale			
- Grösse: ca. 10 ha - Heutige Zone: Gewerbezone 2/ Zentrumszone A & Arbeitszone C (revidierte Ortsplanung) - Heutige Nutzung: Arbeitsnutzungen - Heutige Anzahl EW / AP: Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt - Heutige ÖV-Güteklasse: Primär A - Vorgesehene Nutzung: urbane Entwicklung - Potenzial EW: neu zu ermitteln - Potenzial AP: neu zu ermitteln - Vorgesehene ÖV-Güteklasse: A (2040) - Schwerpunkt Realisierung:			
2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation			
- Weiterentwicklung des Gebiets zwischen Areal MParc und Schindler in Ebikon. (Planerische) Entwicklung seit Juni 2021: Bebauungsplan Weichle zur Neuüberbauung des ehemaligen MParcs in der Volksabstimmung 2019 abgelehnt. Entsprechende Anpassungen in der Gesamtrevision der Ortsplanung aufgrund der Rückmeldungen aus rundem Tisch mit Bevölkerung, u.a. Festlegung einer Bebauungsplanpflicht im Gebiet Weichle und Gestaltungsplanpflicht im Gebiet Feldmatt.			
Planungsstand		Nächste Schritte	
- Teilzonenplanrevision u. Bebauungsplan Weichle im Q1 2019 von Stimmvolk abgelehnt - Festlegung im Zonenplan durch Stimmvolk Q2 2023 angenommen. - Genehmigung durch RR ausstehend		Beginn Realisierung: offen	
Zuständigkeiten			
Federführung: Gemeinde Ebikon		Weitere Beteiligte: Grundeigentümer	
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr			
- Verkehrliche Kapazitäten: Im Einzugsbereich der S-Bahnhaltestelle Ebikon - Es liegt kein Mobilitätskonzept vor. Für Mobilitätskonzepte gilt Art. 4 des Reglements über Abstell- und Verkehrsflächen auf privatem Grund. - Weitere Koordination / Abstimmung: Projekt Bushub - Abhängigkeiten: Abstimmung Siedlung & Verkehr, Projekt Bushub, Projekt Zentrumsplanung Ebikon			
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung			
- Kantonaler ESP Rontal - Keine Flächenbeanspruchung		Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung	

Bemerkungen

- Der negative Volksentscheid von 2019 betrifft nur den südwestlichen Teil des Areals (ca. ein Viertel des gesamten Areals).

Illustration / Visualisierung

--

S-4.4 Emmen, Viscosistadt – Emmenweid			A-Horizont
Generationenkohärenz: S-4.5 (AP LU 4G), ARE-Code: 1061.4.154			
Merkmale			
▪ Grösse: ca. 20 ha ▪ Heutige Zone: Kernzone, Arbeitszone ▪ Heutige Nutzung: Vorwiegend Arbeitsnutzungen, aber auch Wohnen ▪ Heutige Anzahl EW / AP: Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: Primär A ▪ Vorgesehene Nutzung: Emmenweid: Arbeitsnutzungen Viscosistadt / Seetalplatz: Mischnutzungen ▪ Potenzial EW: Kommt auf die gewählte Nutzung der Grundeigentümer drauf an. ▪ Potenzial AP: Viscosistadt max. 1'500 Weitere Gebiete: Kommt auf die gewählte Nutzung der Grundeigentümer drauf an. ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: A (2040) ▪ Schwerpunkt Realisierung:			
2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation			
▪ Das Schlüsselareal soll in kleinen Schritten von einem Industriegebiet zu einem vielfältigen Stadtquartier entwickelt werden. Zwischen 2016 und 2019 ist bereits die Hochschule Luzern – Design & Kunst auf das Areal gezogen. Dadurch entstand ein Austausch zwischen Industrie, Gewerbe und Kreativwirtschaft. Diese Mischung macht den besonderen Charakter dieses Areals aus. Dieser Weg soll auch in den nächsten Jahren weiterverfolgt werden. So soll ein lebendiges Quartier heranwachsen. In Zukunft sollen am Ufer der Kleinen Emme zudem auch neue Wohnungen entstehen. Entlang der kleinen Emme wurde bereits ein naturnaher Park erstellt, der für die Öffentlichkeit zugänglich ist. ▪ (Planerische / bauliche) Entwicklung seit Juni 2021: Umsetzung Bebauungsplan Seetalplatz Bebauungsplan A4/A5			
Planungsstand		Nächste Schritte	
▪ Städtebauliches Gesamtkonzept (2019) ▪ Bebauungsplan Viscosistadt (2016) ▪ Bebauungsplan Seetalplatz A4/A5 (2017) Projekt "4Viertel" genehmigt ▪ Ortsplanungsrevision		▪ Realisierung in Etappen (Entscheid liegt bei den einzelnen Grundeigentümern)	
Zuständigkeiten			
▪ Federführung: Gemeinde Emmen		▪ Weitere Beteiligte: Viscosistadt AG, weitere Grundeigentümer	
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr			
▪ Verkehrliche Kapazitäten: Maximal zulässiges Verkehrsaufkommen im BBP Viscosistadt definiert ▪ Für jede Arealentwicklung wird ein Verkehrsgutachten sowie ein Mobilitätskonzept erarbeitet. ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: Koordination mit der Umgestaltung der Gerliswilstrasse (K13)			

- Abhängigkeiten: -

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Teil des kantonalen ESP Luzern Nord
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung
- Keine Flächenbeanspruchung

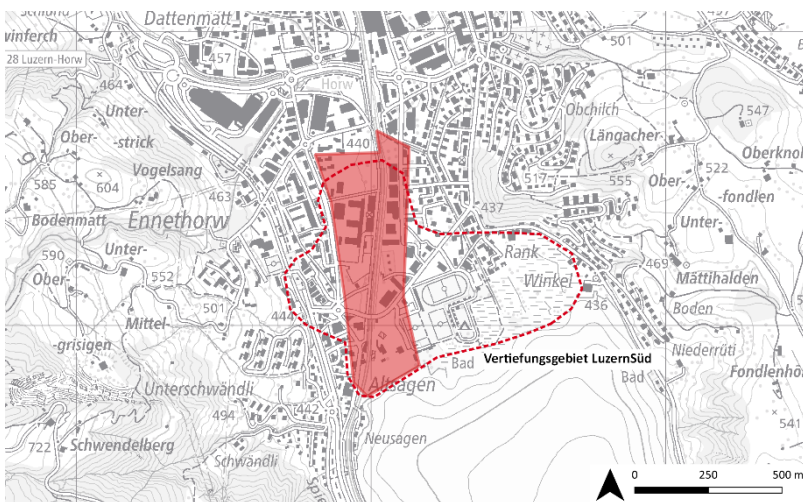
Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

Visualisierung 4Viertel



S-4.5 Horw, Horw See – HSLU		A-Horizont			
Generationenkohärenz: S-4.12 (AP LU 4G), ARE-Code: 1061.4.161					
Merkmale					
▪ Grösse: ca. 20 ha ▪ Heutige Zone: Zone für öffentliche Zwecke, Wohnzone, Industriezone, Mischzone ▪ Heutige Nutzung: Hochschule Technik + Architektur, Wohnen, Industrie, Gewerbe ▪ Heutige Anzahl EW / AP: Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: C/B ▪ Vorgesehene Nutzung: Hochschulcampus mit Integration der Pädagogischen Hochschule, Wohnen, Mischnutzung, Gewerbe, Freizeitanlage ▪ Potenzial EW: 0 ▪ Potenzial AP: Seefeld /S+K: 0 ; Campus 2025 ca. 1200 ▪ Potenzial Stud.: Campus 2025: ca. 4'000 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) Wird durch INFRAS ergänzt ▪ Schwerpunkt Realisierung:<table><tr><td>2028 - 2031</td><td>2032 - 2035</td><td>> 2035</td></tr></table>			2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035
2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035			
					
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation					
▪ Horw See bildet den Eingang zu LuzernSüd. Mit dem Ausbau des Hochschulcampus wird das Gebiet wesentlich belebter. Das Kies- und Betonwerk am See soll einem öffentlich zugänglichen Seepark weichen. 2020 wurde ein Studienauftrag über das im Osten angrenzende Gebiet Seefeld zur Ergänzung und Erneuerung der dortigen Sport- und Freizeitanlagen und zur Erholungsnutzung im Einklang mit den naturschützerischen Interessen des angrenzenden Rieds durchgeführt. ▪ (Planerische / bauliche) Entwicklung seit Juni 2021: Die 1. Phase des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Dorfkern Ost konnte per Ende 2023 abgeschlossen werden. Die Teilrevision der Ortsplanung wurde zudem durch das Stimmvolk am 3. März 2024 angenommen.					
Planungsstand		Nächste Schritte			
▪ Wettbewerbsverfahren Hochschulcampus (2020) ▪ BBP Hochschulcampus (2021) ▪ Umzonung Campus an kommunaler Volksabstimmung angenommen (Juni 2023) ▪ Bereich Seefeld: Kommunaler Richtplan in Erarbeitung. Spätestens bis 2025 abgeschlossen, eher früher		▪ Beginn Realisierung: ca. 2027			
Zuständigkeiten					
▪ Federführung: Gemeinde Horw		▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer			

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Sehr gute ÖV-Erschliessung gegeben; mit dem Entwicklungsgebiet LuzernSüd koordinierte Festsetzung von MIV-Fahrtenkontingenten pro Baubereich und entsprechend angepassten zulässigen Nutzungen; Realisierung eines dichten und sicheren Rad- und Fusswegnetzes
 - *Es sind noch keine Mobilitätskonzepte vorhanden.*
- Weitere Koordination / Abstimmung: Stadtkante zum Seefeld wird mittels BGK 2024/2025 geplant.
- Abhängigkeiten: Campus, Südallee

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Teil des kantonalen ESP Luzern Süd
- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Bemerkungen

- --

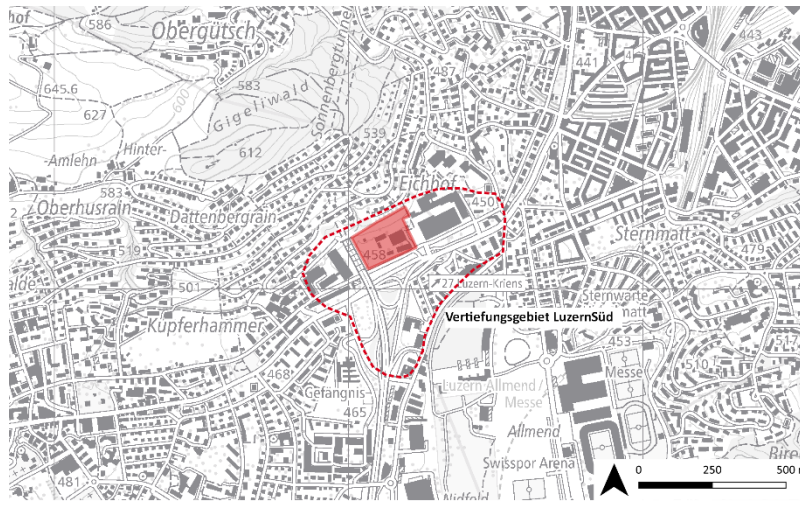
Illustration / Visualisierung



Campus



Seefeld

S-4.6 Kriens (Luzern), Eichhof – Anschluss A2 – Luzernerstrasse			C-Horizont
Generationenkohärenz: S-4.9 (AP LU 4G), ARE-Code: 1061.4.158			
Merkmale			
▪ Grösse: ca. 80a (Neuentwicklung) ▪ Heutige Zone: Arbeitszone A ▪ Heutige Nutzung: Arbeiten ▪ Heutige Anzahl EW / AP: Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: A ▪ Vorgesehene Nutzung: ▪ Potenzial EW: ca. 450 ▪ Potenzial AP: ca. 300 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: A (2040) ▪ Schwerpunkt Realisierung:			
2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035			
Perimeter anzupassen da Fertigstellung Eichhof West bis 2025			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation			
▪ Auf der südlich gegenüberliegenden Seite des Eichhof-Areals bestehen auf dem Areal der REKAG/GWF/Schmid Immobilien an der Arsenalstrasse auf Boden der Stadt Kriens und Luzern Entwicklungsabsichten (Zustimmung der stadtluzerner Stimmberechtigten im November 2020 zur BZO-Anpassung.) Die weitere Entwicklung in diesem Gebiet und insbesondere auf den Arealen westlich der Grosshofbrücken ist auch beeinflusst von der konkreten Ausgestaltung des Projekts Bypass A2 (zeitlich, räumlich, immissionsmässig), vgl. auch Massnahme S-4.7. ▪ (Planerische / bauliche) Entwicklung seit Juni 2021: Eichhof West in Realisierung, Fertigstellung 2026			
Planungsstand		Nächste Schritte	
▪ Nutzungsstudien Grosshofbrücken Stadt- und Parkebene in Erarbeitung in Zusammenarbeit mit ASTRA / LuzernPlus 2022 ▪ Testplanung A2 Eindeckung, Ergebnisse / Massnahmen anfangs 2024		▪ Konkretisierung Massnahmen in Abhängigkeit von Realisierung Bypass, Studien zur Entwicklung des Areals Eichhof Süd zusammen mit der Stadt Luzern ▪ Beginn Realisierung: Abhängig Realisierung Bypass und Standortentscheid Gas- und Wassermesser Fabrik GWF	
Zuständigkeiten			
▪ Federführung: Stadt Kriens		▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer / ASTRA / Stadt Luzern	
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr			
▪ Verkehrliche Kapazitäten: Areal mit dem ÖV sehr gut erschlossen; gemäss Regelwerk LuzernSüd (2021) ist bei neuen Nutzungen für die erforderliche mengenmässige Lenkung der Fahrten des motorisierten Verkehrs ein lenkungswirksames Mobilitätskonzept zu erarbeiten. ▪ Es liegt kein Mobilitätskonzept vor ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: Koordination mit ASTRA-Projekt Grosshofbrücke / Gesamtbypass und Strassenprojekt Langsägestrasse der Stadt Kriens, Grundkonzept Verkehr LuzernSüd (GV-1.4 GVK LuzernSüd) ▪ Abhängigkeiten: Realisierung Bypass, Testplanung Eindeckung A2			
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung			

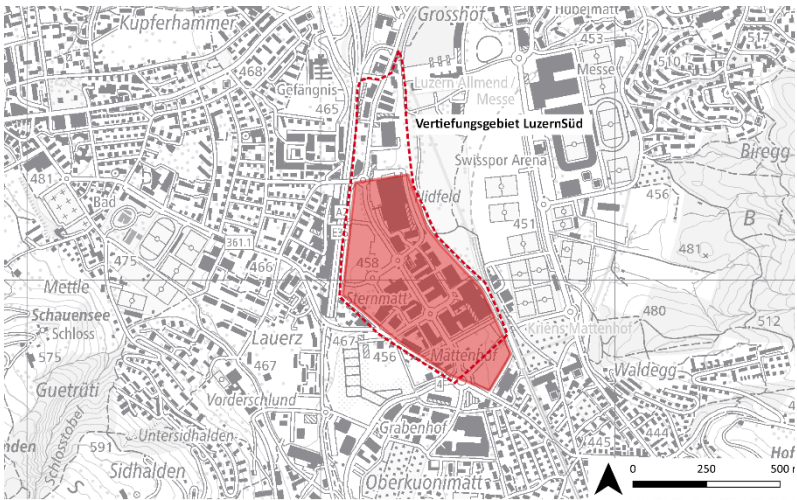
- Kantonaler ESP Luzern Süd
- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

--

S-4.7 Kriens, Nidfeld inkl. Mattenhof			A-Horizont
Generationenkohärenz: S-4.10 (AP LU 4G), ARE-Code: 1061.4.159			
Merkmale			
▪ Heutige Zone: Zentrumszone Mattenhof ▪ Heutige Nutzung: Gewerbe, Mischnutzung, brachliegende Fläche ▪ Heutige Anzahl EW / AP: Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: B/C ▪ Vorgesehene Nutzung: Anteil Wohnen: ca. 70%, Anteil Arbeiten: ca. 30% ▪ Potenzial EW: ca. 1'100 ▪ Potenzial AP: ca. 500 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) Wird durch INFRAS ergänzt ▪ Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation			
(Planerische / bauliche) Entwicklung seit Juni 2021:			
▪ Nidfeld: Auf dem gewerblich-industriell geprägten Areal Nidfeld entsteht ein neuer urbaner Lebensraum, indem gelebt, gearbeitet und flaniert wird. Ein Hochhaus gibt den Auftakt in das Transformationsgebiet LuzernSüd. Im Bau, Realisation bis 2027. ▪ Mattenhof II: Mit der Pilatus Arena entsteht eine moderne multifunktionale Sport- und Eventhalle in Kriens. Die neue Infrastruktur schliesst eine wichtige Lücke im regionalen, aber auch nationalen Hallenangebot. Die Hauptnutzung ist vorwiegend auf den Hallensport ausgelegt. Neben zwei Wohnhochhäusern sollen zusätzliche Dienstleistungs-, Verkaufs- und Büroflächen realisiert werden. Im Bau, Realisation bis 2027. ▪ Mattenhof III: Auf diesem Areal soll die Nutzung im Mattenhof I und Sternmatt ergänzt und so das Zentrum von LuzernSüd weiterentwickelt werden. Es soll - bezogen auf die Wohnnutzung - ein komplementäres Angebot geschaffen werden. Im Vordergrund stehen eher Kleinwohnungen, die auf die Arbeitswelt der künftigen urbanen Bebauung LuzernSüd und auf die nahe gelegene Hochschule in Horw ausgerichtet sind. Studien 2017 / 2018. Keine kurzfristige Entwicklung angedacht, da Vermietung bis 2030 fest. ▪ Grundstück Nr. 4824: Auf dem Areal am Mattenplatz soll eine hochwertige Überbauung mit publikumsorientierten Nutzungen im Erdgeschoss und mehrheitlich Wohnen ab dem 1. Obergeschoss realisiert werden. Gestützt auf einen im Jahr 2017 durchgeführten Studienauftrag wurde seither das Richtprojekt, der Gestaltungsplan und das Baugesuch ausgearbeitet. Bewilligung Baugesuch ist 2022 erfolgt. Baubeginn 2024 und Bezug 2027 / 2028 vorgesehen. ▪ LUK Center: Veräusserung und Entwicklungsabsichten kurz- bis mittelfristig geplant. Aktuell Realisierung Wegverbindung LV zwischen Nidfeldstrasse und Freigleis in Projektierung. Ausführung 2024 vorgesehen. ▪ Areal Sternmatt, ehemals Swisscom und Kühlhaus, ehemals Stef: Veräusserung 2024 im Gang. Entwicklung zeitnah im Sinn des Entwicklungskonzept LuzernSüd möglich.			
Planungsstand		Nächste Schritte	

- Nidfeld: Im Bau, Realisierung bis 2027
- Mattenhof II / Pilatus Arena: im Bau, Realisierung bis 2027
- Mattenhof III / Lueg (swisscarcenter): Gestaltungsplan ab 2030
- Grundstück Nr. 4824, Mattenplatz: genehmigt, Realisierung 2023 / 2024 bis 2027 / 2028
- Ermittlung Entwicklungsabsichten Areal Korporation Luzern (Rösslimatt / Freigleis)
- Festlegungen im REK für Luk Center, Planung und Entwicklung ab 2028 möglich
- Festlegungen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung im REK für Liegenschaften zwischen Kreisel Sternmatt und Nidfeld beidseits der Nidfeldstrasse

Zuständigkeiten

- Federführung: Stadt Kriens
- Weitere Beteiligte: Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Areal mit dem ÖV sehr gut erschlossen; gemäss Regelwerk LuzernSüd (2021) ist bei neuen Nutzungen für die erforderliche mengenmässige Lenkung der Fahrten des motorisierten Verkehrs ein lenkungswirksames Mobilitätskonzept zu erarbeiten.
 - *Mobilitätskonzept für Areale, auf welchen die Planung abgeschlossen ist.*
- Weitere Koordination / Abstimmung: Koordination mit ASTRA-Projekt Grosshofbrücke / Gesamtbypass und Strassenprojekt Langsägestrasse der Stadt Kriens, Grundkonzept Verkehr LuzernSüd (GV-1.4 GVK LuzernSüd)
- Abhängigkeiten: Entwicklungs- und Verkaufsabsichten der privaten Grundeigentümer. Planung und Ausführung Südallee im Bereich Nidfeldstrasse. Massnahmen Testplanung A2 betreffend Areale Rösslimatt (Epper / Amberg) zwischen Arsenalstrasse und A2.

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

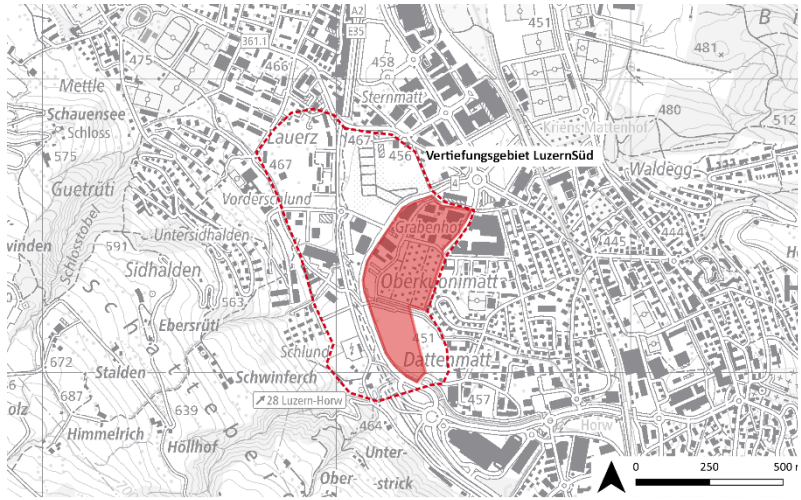
- Kantonaler ESP Luzern Süd
- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

- --

S- 4.8 Kriens, Schlund – Grabenhof – Hinterschlund		B-Horizont			
Generationenkohärenz: S-4.11 (AP LU 4G), ARE-Code: 1061.4.160					
Merkmale ■ Grösse: ca. 7.5 ha ■ Heutige Zone: Arbeitszone, Zone für Sport- und Freizeitanlagen ■ Heutige Nutzung: v.a. brachliegend mit Zwischennutzungen, Familiengärten ■ Heutige Anzahl EW / AP: <i>Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt</i> ■ Heutige ÖV-Güteklasse: B ■ Vorgesehene Nutzung: ■ Grabenhof: Anteil Wohnen: ca. 20-60%, Anteil Arbeiten: ca. 40-80% ■ Hinterschlund: Anteil Wohnen: ca. 0-30%, Anteil Arbeiten: ca. 70-100% ■ Potenzial EW: ca. 700 ■ Potenzial AP: ca. 800 ■ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) Wird durch INFRAS ergänzt ■ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1"> <tr> <td>2028 - 2031</td><td>2032 - 2035</td><td>> 2035</td></tr> </table>		2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035	
2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation Das Gebiet Grabenhof und Hinterschlund liegen im Vertiefungsgebiet IV LuzernSüd, welches in ein urbanes, durchmischtes Gebiet transformiert werden soll und Gewerbestandorte gestärkt werden sollen. (Planerische / bauliche) Entwicklung seit Juni 2021: ■ Gestaltungsplan und Baugesuch Schällenmatt Süd (Vorderschlundstrasse / Motelstrasse) genehmigt. Start Ausführung pendent. ■ Grabenhof: Planung Rückbau Areal in Absprache mit der Stadt Luzern in Bearbeitung. Etappierte Ausführung ab 2025 in Abstimmung mit Projekt Ausbau Ringstrasse vorgesehen. Gebietsentwicklung mit Schaffung von Grün- und Freiräumen pendent vorgesehen. Definitive Arealentwicklung im Sinn der Absichtserklärung zwischen Kriens und Luzern pendent. ■ Hinterschlund: Zwischennutzungen REAL, Stadtraum und Veranstaltungen Luzern und weitere (Caritas, Fahrende etc.) mit Integration des Bogenwegs (Verbindung von Industriestrasse mit Kreuzstrasse / Schlundbach) für einen Zeitraum von ca. 10 Jahren vorgesehen. Definitive Arealentwicklung im Sinn der Absichtserklärung zwischen Kriens und Luzern pendent.					
Planungsstand		Nächste Schritte			

- Richtlinien Vertiefungsgebiet IV (Schlund) und Studie Bogenweg (2017)
- Sozialräumliches Entwicklungskonzept LuzernSüd mit Schulstandortevaluation (2019/2020)
- Regelwerk LuzernSüd mit regionalem Teilrichtplan und regionalem Konzept (2021)
- Absichtserklärung Stadt Kriens – Stadt Luzern zur Entwicklung Grabenhof / Hinterschlund (2020)
- Entwicklung Zwischennutzung 2022 / 2023
- Zwischennutzung ab 2024
- Beginn Realisierung: ca. ab 2035

Zuständigkeiten

- Federführung: Stadt Kriens
- Weitere Beteiligte: Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Gemäss Regelwerk LuzernSüd (2021) ist bei neuen Nutzungen für die erforderliche mengenmässige Lenkung der Fahrten des motorisierten Verkehrs ein lenkungswirksames Mobilitätskonzept zu erarbeiten.
 - *Für die Zwischennutzungen ist ein Mobilitätskonzept auszuarbeiten*
- Weitere Koordination / Abstimmung:
- Abhängigkeiten: Ausbau Ringstrasse Kanton Luzern und Entwicklung (Erschliessung und Nutzung) der Areale Grabenhof und Hinterschlund in Zusammenarbeit zwischen Kriens und Luzern im Sinn der Absichtserklärung und in Abstimmung mit der Revision der Ortsplanung von Kriens.

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

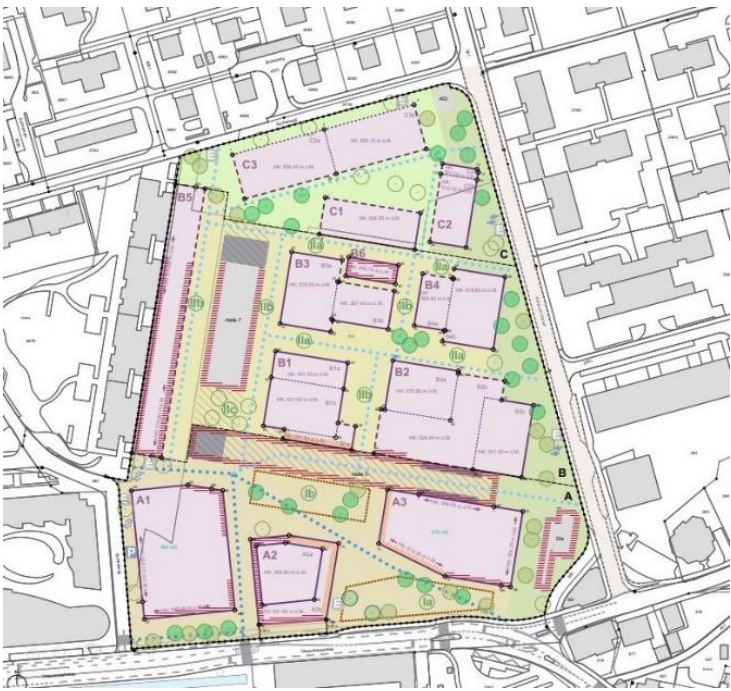
- Kantonaler ESP Luzern Süd
- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Bemerkungen

- Für das Areal Grabenhof gelten gemäss stadträumlichen Richtlinien LuzernSüd spezielle Nutzungsvorschriften mit einem möglichen Schulstandort.

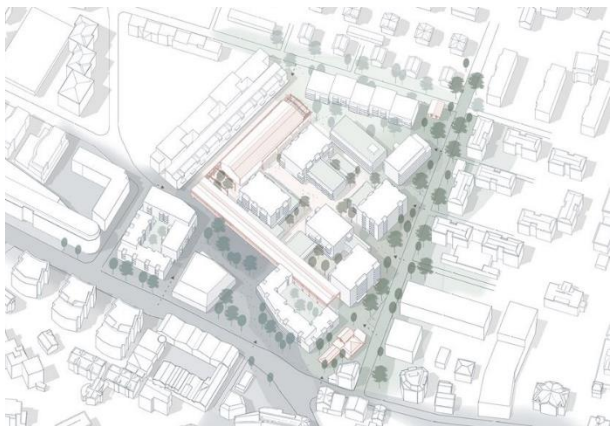
Illustration / Visualisierung

--

S-4.9 Kriens, Bell-Areal		A-Horizont
Generationenkohärenz: AP 1-4G: Keine Massnahme		
Merkmale - Grösse: ca. 3.6 ha - Heutige Zone: Grösstenteils Arbeitszone C, kleine Teile: Arbeitszone A, Wohn- und Arbeitszone A, Grünzone - Heutige Nutzung: Industriearéal - Heutige Anzahl EW / AP: <i>Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt</i> - Heutige ÖV-Gütekategorie: A - Vorgesehene Nutzung: Anteil Wohnen: max. 80% ; Anteil Arbeiten: min. 20% - Potenzial EW: ca. 900 - Potenzial AP: ca. 400 - Vorgesehene ÖV-Gütekategorie: (2040) Wird durch INFRAS ergänzt - Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035		
Kurzbeschreibung Auf dem bisher geschlossenen Industriearéal der Firma Bell soll ein nach allen Seiten offener Stadtteil, der sich gut ins Krienser Zentrum einbettet und eine Vernetzung mit den angrenzenden Quartieren herstellt, entstehen. Geplant sind ein vielfältiges, gut gemischtes Angebot an Wohnungen, Geschäfts- und Gewerbemöglichkeiten sowie Raum für öffentliche Nutzungen. Dem öffentlichen Raum wird u.a. mit der Ausgestaltung im südlichen Bereich von zwei grösseren öffentlichen Plätzen – einer davon mit einer grossen Grünfläche – gebührend Rechnung getragen.		
Planungsstand - Richtkonzept 2021 - Bebauungsplan 2024		Nächste Schritte - Planung Areal Bebauung - Realisierung: ab 2028
Zuständigkeiten - Federführung: Stadt Kriens - Weitere Beteiligte: Grundeigentümer		
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr - Verkehrliche Kapazitäten: <i>Mobilitätskonzept als Bestandteil des Bebauungsplans</i> - Weitere Koordination / Abstimmung: Ausbau Obernauerstrasse, Entwicklung Zentrum - Abhängigkeiten: Ausbau Obernauerstrasse, Entwicklung Zentrum		
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung - Keine Richtplanrelevanz - Keine Flächenbeanspruchung - Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung		
Bemerkungen		

■ --

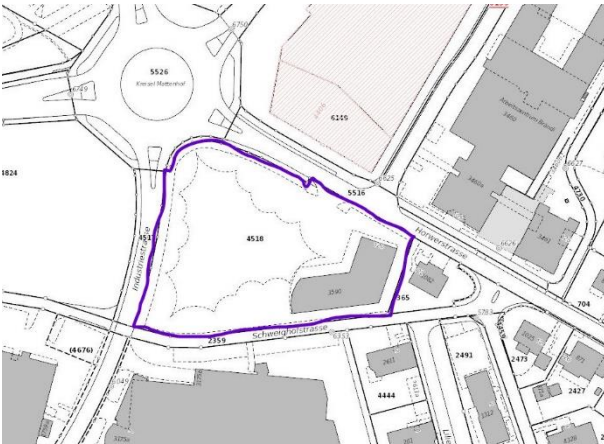
Illustration / Visualisierung



Isometrie Bell-Areal und Visualisierung südlicher Bereich «Bell-Tor» (öffentlicher Platz mit Gastro-, Laden- und Gewerbenutzungen)



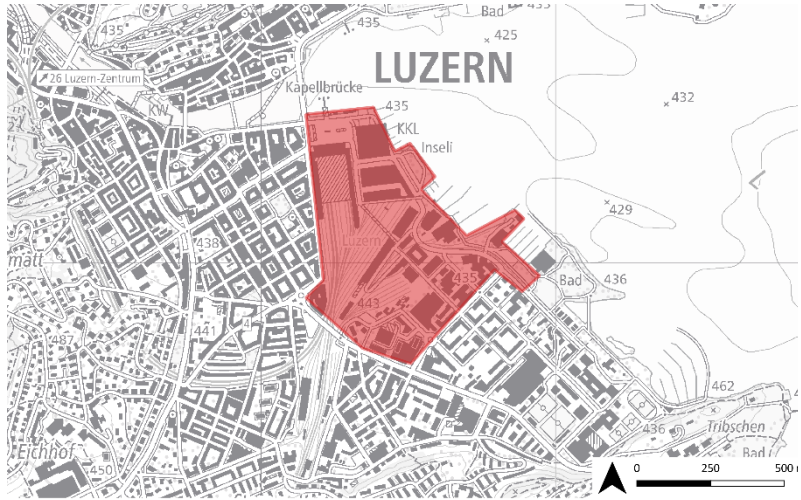
Visualisierungen von öffentlichen Räumen sowie vielseitige Durchmischung von Wohnen und Arbeiten

S-4.10 Kriens, Mattenplatz (Ehm. Autorama)		A-Horizont
Generationenkohärenz: AP 1-4G: Keine Massnahme		
Merkmale - Grösse: 0.65 ha - Heutige Zone: Zentrumszone Mattenhof - Heutige Nutzung: Arbeiten - Heutige Anzahl EW / AP: <i>Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt</i> - Heutige ÖV-Güteklasse: B - Vorgesehene Nutzung: Anteil Wohnen: ca. 80% ; Anteil Arbeiten: ca. 20% - Potenzial EW: ca. 250 - Potenzial AP: ca. 100 - Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) Wird durch INFRAS ergänzt - Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035		
Kurzbeschreibung Das Areal liegt in der Zentrumszone Mattenhof und im Osten in der Wohnzone D sowie im Perimeter Entwicklungsraum Eichhof – Schlund gemäss Art. 20 Bau- und Zonenreglement. Das zentral gelegenen und bestens erschlossene Areal am Mattenplatz soll entwickelt und einer gemischten Nutzung mit einer urbanen Dichte und einem öffentlich zugänglichen städtischen Raum (Platz und Südallee) zugeführt werden. Besondere Anforderungen liegen in der Umgestaltung des Kreisels Mattenhof in einen vierarmigen Knoten mit dem zugehörigen Ausbau der Ringstrasse, der Umgestaltung der Industriestrasse für den Langsamverkehr und der Integration der Südallee als Langsamverkehrsachse beziehungsweise dem neuen städtischen Mattenplatz		
Planungsstand - Studienauftrag Abschluss 2022 - Erarbeitung Bebauungsplan seit 2023		Nächste Schritte - Konsolidierung Richtprojekt, Abstimmung mit übergeordneten Planungen und Erarbeitung Bebauungsplan - Beginn Realisierung: ab ca. 2030
Zuständigkeiten - Federführung: Stadt Kriens - Weitere Beteiligte: Grundeigentümer		
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr - Verkehrliche Kapazitäten: Gemäss Regelwerk LuzernSüd (2021) ist bei neuen Nutzungen für die erforderliche mengenmässige Lenkung der Fahrten des motorisierten Verkehrs ein lenkungswirksames Mobilitätskonzept zu erarbeiten. - Weitere Koordination / Abstimmung: Umgestaltung Mattenplatz vom verkehrsorientierten Knoten zu einem städtischen Platz, Verbindung Langsamverkehr vom Mattenhof (Freigleis) zu Industriestrasse (Bogenweg) und Südallee. - Abhängigkeiten: Zeitraum Realisierung Ausbau Ringstrasse / Mattenplatz		
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung - Kantonaler ESP Luzern Süd - Keine Flächenbeanspruchung - Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung		
Bemerkungen		

■ --

Illustration / Visualisierung

--

S-4.11 Luzern, ESP Bahnhof inkl. Gleisfeld		C-Horizont
Generationenkohärenz: S-4.1 (AP LU 4G), ARE-Code: 1061.4.150		
Merkmale ▪ Grösse: ca. 37 ha ▪ Heutige Zonen: Arbeitszone, Zone für öffentliche Zwecke, Zone für Sport- und Freizeitanlagen, Wohn- und Arbeitszone ▪ Heutige Nutzung: Sehr vielfältig (u.a. Gleisfeld, Bahnhof, Bushaltekanten, Schiffanlegestellen, Werf, Kiesumschlagplatz Schiff-Bahn, Kultur, Universität, Gewerbe, Freiraum) ▪ Heutige Anzahl EW / AP: Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt ▪ Heutige ÖV-Gütekategorie: Primär A ▪ Vorgesehene Nutzung: Mischnutzung (Stand Testplanung: geeignete öffentliche Nutzungen, ausgewogene Nutzungsmischung, hohe Dichte sowie hochwertige Freiräume, möglichst hoher Wohnanteil). ▪ Potenzial EW: - (reine AZ) ▪ Potenzial AP: noch offen ▪ Vorgesehene ÖV-Gütekategorie: A (2040) ▪ Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035		
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation		
▪ Im ESP Bahnhof Luzern besteht grosses Transformations- und Aufwertungspotenzial. Das Gebiet soll gemäss Raumentwicklungskonzept der Stadt Luzern (2018) zu einem urbanen Gebiet mit hoher städtebaulicher Qualität weiterentwickelt werden. Das Transformations- und Aufwertungspotenzial liegt kurz- bis mittelfristig im östlichen Teilgebiet (Massnahme AP LU 4). Frühestens ab 2040 ist nach Realisierung des Durchgangsbahnhofs eine weitere Entwicklung der heutigen Gleisfelder denkbar. Dafür hat in einem ersten Schritt im Jahr 2020 eine Testplanung stattgefunden. Deren Ergebnisse wurden im Februar 2021 veröffentlicht und danach einer breiten Mitwirkung unterzogen. ▪ (Planerische / bauliche) Entwicklung seit Juni 2021: Ausgehend von einer gemeinsamen Absichtserklärung der Partner und aufbauend auf den Erkenntnissen aus der Testplanung soll ab 2024 gemeinsam ein Masterplan für den Stadtraum Bahnhof Luzern entwickelt werden. Die Teilräume im Norden, Osten und Westen werden im Rahmen von Vorstudien vertieft betrachtet. Etappe 2018-2025, Entwicklung Baufelder A-C basierend auf dem Gestaltungsplan G360 Rösslimatt I von 2018 ▪ Baufeld A: rund 16'000 Quadratmeter Nutzfläche, Schwerpunktnutzung Büro/Bildung und Gewerbe in den Obergeschossen, publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss ▪ Baufeld B und C: rund 15'000 Quadratmeter Bürofläche in den Obergeschossen, publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss. ▪ Güterstrasse 7: Sanfte Sanierung der bestehenden Wohnliegenschaft mit zwei Atelier-/Gewerbeflächen im Erdgeschoss. 2. Etappe 2025-40 ▪ Zwischennutzung: Freiliegende Flächen sollen für Zwischennutzungen zur Verfügung gestellt werden. 3. Etappe (nach Realisierung Durchgangsbahnhof Luzern, in den 2040er Jahren).		

- Baufelder D-F: Rückbau der Abstellanlage und Bauplatzinstallationsfläche für den Durchgangsbahnhof Luzern. Entwicklung neuer Nutzungen mit Schwerpunkt Wohnen.

Planungsstand

- Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsumgebung 2040» (2020)
- Masterplan Stadtraum Bahnhof Luzern (2024 – 2027)

Nächste Schritte

- Beginn Realisierung: Nach Fertigstellung DBL in den 2040er Jahren, ausser es ergeben sich aus der Masterplanung früher realisierbare Massnahmen

Zuständigkeiten

- Federführung: Stadt Luzern
- Weitere Beteiligte: Kanton, SBB, Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten: Zentraler Verkehrsknotenpunkt der Region Luzern, der mit allen Verkehrsträgern erschlossen ist. Laufende Abstimmung der Verkehrsbedürfnisse.
 - Weitere Koordination / Abstimmung:
 - Testplanung linkes Seeufer (2019/2020)
 - Verbesserungen der Veloverbindungen (u. a. Verlängerung Freigleis)
 - Neue Quartierverbindung zwischen dem Hirschmatt- und dem Tribtschenquartier: Personen- und Velounterführung Süd (PVS)
 - Verkehrskonzept Bahnhofplatz 2030 (Bauphasenplanung DBL)
- Die Mobilitätsanalyse (2018) für das Raumentwicklungskonzept und die Mobilitätsstrategie weisen das Gleisfeld aufgrund der Trennwirkung als neuralgische Stelle aus.
- Abhängigkeiten: DBL

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

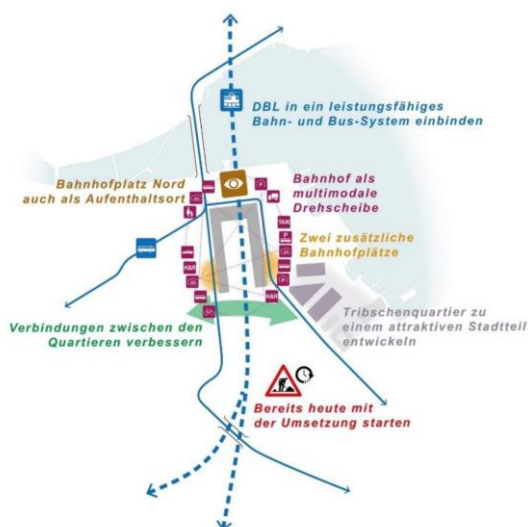
- Kantonaler ESP Luzern Bahnhof
- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Bemerkungen

- --

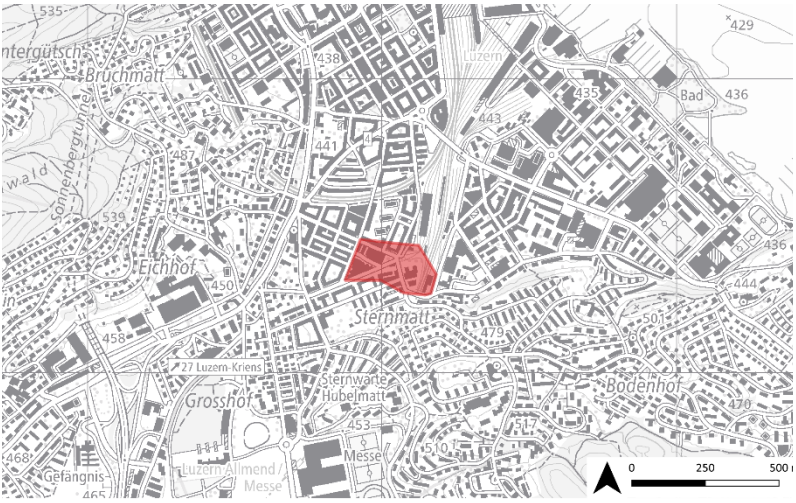
Illustration / Visualisierung

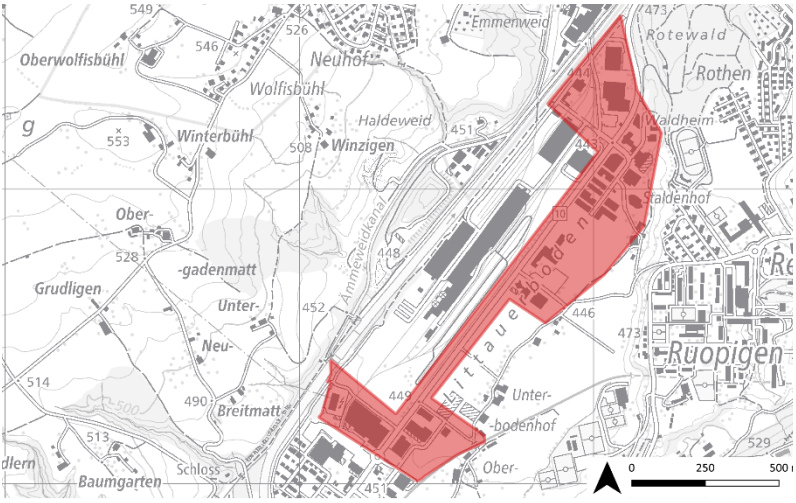
Grundsätze aus der Testplanung



Quartierentwicklung Luzern Rösslimatt



S-4.12 Luzern, Gebiet Steghof		C-Horizont
Generationenkohärenz: S-4.3 (AP LU 4G), ARE-Code: 1061.4.152		
Merkmale - Grösse: ca. 5 ha - Heutige Zone: Wohn- und Arbeitszone - Heutige Nutzung: Fokus auf Arbeiten - Heutige Anzahl EW / AP: Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt - Heutige ÖV-Güteklasse: B - Vorgesehene Nutzung: Mischnutzung - Potenzial EW: 3'100 Einwohner (Umkreis 300m), 9'200 Einwohner (Umkreis 500m) - Potenzial AP: - - Vorgesehene ÖV-Güteklasse: B (2040) - Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035		
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation Für das Gebiet Kleinmatt-/Bireggstrasse liegt ein Prozessdesign für das weitere Vorgehen vor (B+A 23/2023 vom 16. August 2023: «Gebietsentwicklung Kleinmatt-/Bireggstrasse. Sonderkredit für das Dialogverfahren»). Für das Gebiet Steghof entlang der Gleisfelder ist im B+A 15/2022 DBL II eine Testplanung vorgesehen. Aufgrund der unklaren Situation in Bezug auf den DBL (Realisierungsabfolge) kann sich die Planung verzögern.		
Planungsstand -		Nächste Schritte Beginn Realisierung: ab 2040
Zuständigkeiten - Federführung: Stadt Luzern - Weitere Beteiligte: Grundeigentümer		
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr - Verkehrliche Kapazitäten: Das Areal ist mit dem ÖV gut erschlossen. - Weitere Koordination / Abstimmung: S-Bahnhaltestelle Steghof (Machbarkeitsstudie 2019) - Abhängigkeiten: Mit DBL und Entwicklung S-Bahnhaltestelle		
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung - Keine Richtplanrelevanz - Keine Flächenbeanspruchung - Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung		
Bemerkungen --		
Illustration / Visualisierung --		

S-4.13 Luzern, Arbeitszone Littauerboden		B-Horizont			
Generationenkohärenz: S-4.4 (AP LU 4G), ARE-Code: -					
Merkmale - Grösse: Staldenhof ca. 16 ha; Bodenhof ca. 6 ha - Heutige Zone: Arbeitszone - Heutige Nutzung: Arbeitsnutzungen - Heutige Anzahl EW / AP: Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt - Heutige ÖV-Güteklasse: Primär D - Vorgesehene Nutzung: ca. 100% Arbeiten - Potenzial EW: - - Potenzial AP: bis zirka 7'000, davon - städt. Areal Bodenhof: bis zirka 2'000AP - städt. Areal Staldenhof: bis zirka 5'000AP - Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) Wird durch INFRAS ergänzt - Schwerpunkt Realisierung: <table border="1"> <tr> <td>2028 - 2031</td><td>2032 - 2035</td><td>> 2035</td></tr> </table>		2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035	
2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation - Die grössten Arbeitszonenreserven der Stadt Luzern befinden sich im Littauerboden. Aufgrund der schlechten ÖV-Erschliessung und der Einschränkungen durch die Strassenkapazitäten steht die Entwicklung der Areale vor grösseren Herausforderungen. (Planerische / bauliche) Entwicklung seit Juni 2021: Areal Bodenhof ist zur Abgabe im Baurecht bereit.					
Planungsstand - Raumentwicklungskonzept (2018) - Gestaltungsplan Schachenhof Businesspark Luzern (2019f)		Nächste Schritte Von Seite Grundeigentümern ist ein Gestaltungsplan zu erarbeiten. Der aktuelle Zeitbedarf ist hierfür noch nicht bekannt.			
Zuständigkeiten - Federführung: Stadt Luzern - Weitere Beteiligte: Grundeigentümer					
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr - Verkehrliche Kapazitäten: Siedlung und Mobilität wird bei den Entwicklungskonzepten und Arealentwicklungen stets gemeinsam geplant. - Weitere Koordination / Abstimmung: - Verbesserung ÖV sowie FVV-Erschliessung - S-Bahn-Station Ruopigen wird im Nachgang zum Vorprojekt Durchgangsbahnhof geprüft - Kantonsstrassenprojekt Staldenhof-Bodenhof-Thorenberg (Planung 2024-2026) - Abhängigkeiten: -					
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung					

- Kantonaler ESP Luzern Nord
- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Bemerkungen

- Die Arbeiten zum Raumentwicklungskonzept 2018 haben gezeigt, dass die Zeit für eine grössere Entwicklung im Littau-erboden noch nicht reif ist und in einem ersten Schritt die Erreichbarkeit insbesondere mit dem ÖV verbessert werden muss.
- Ob das ganze Areal auch langfristig ausschliesslich für die Arbeitsnutzung dient oder ob allenfalls einzelne Bereiche – z.B. im südlichen Bereich in der Nähe des Bahnhofs Littau – auch für andere Nutzungen vorgesehen werden können, bleibt bis auf weiteres offen.

Illustration / Visualisierung

--

S-4.14 Luzern, Erweiterung Hauptdepot Weinbergli		B-Horizont
Generationenkohärenz: S-4.16 (AP LU 4G), ARE-Code: -		
Merkmale ■ Grösse: ca. 4 ha ■ Heutige Zone: Zone für öffentliche Zwecke, Zone für Sport- und Freizeitanlagen ■ Heutige Nutzung: Busdepot vbl, Sportplätze ■ Heutige Anzahl EW / AP: Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt ■ Heutige ÖV-Güteklasse: A ■ Vorgesehene Nutzung: Erweiterung Depot und ergänzende Nutzungen ■ Potenzial EW: Keine Zahlen dazu. ■ Potenzial AP: Keine Zahlen dazu. ■ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: A (2040) ■ Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035		
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation		
■ Das Depot der Verkehrsbetriebe Luzern AG (vbl) im Weinbergli ist für den Betrieb der (Trolley-)Buslinien in der Stadt und Agglomeration Luzern strategisch optimal gelegen. Die geplante Neuanschaffung von grösseren und zusätzlichen (Trolley-) Bussen aufgrund der geplanten und bevorstehenden Nachfragesteigerung und der darauf basierenden Angebotsentwicklung (AggloMobil) bringen die vbl zunehmend in Platznot. Bei der Beantwortung des Postulat 401 Langfristige Entwicklungsperspektive (Nutzung und Städtebau) für das vbl-Areal im Tribtschenquartier wurde festgehalten, dass ab 2025 ein Planungsprozess seitens der Stadtplanung über das Areal des VBL-Depots, aber auch die umgebenden Flächen gestartet wird. Das Verfahren soll eruieren, welche Entwicklung für das vbl-Depot und die weiteren Parzellen im Besitz der Stadt angestrebt werden soll. Neben einer Bedürfnisklärung mit den VBL über 2050 hinaus soll die Machbarkeit von Nutzungskombinationen von den verkehrsbetrieblichen Nutzungen mit Wohn- und/oder Arbeitsnutzungen und die Abfolge von künftigen Entwicklungen in diesem Schild geprüft werden. Die betroffenen Grundeigentümerinnen bzw. Baurechtsnehmenden werden die städtebauliche Studie begleiten und ihre Interessen eingeben können. ■ (Planerische) Entwicklung seit Juni 2021: -		
Planungsstand		Nächste Schritte
■ Bis anhin keine Aktivitäten		■ Städtebauliche Studie: ab 2025 ■ Beginn Realisierung: -
Zuständigkeiten		
■ Federführung: Stadt Luzern		■ Weitere Beteiligte: vbl, Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen, Baurechtsnehmende
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr		
■ Verkehrliche Kapazitäten: ■ Weitere Koordination / Abstimmung: - ■ Abhängigkeiten: -		
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung		

- Keine Richtplanrelevanz
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung
- Keine Flächenbeanspruchung

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung



Abbildung aus der Beantwortung des Postulat 401 Langfristige Entwicklungsperspektive (Nutzung und Städtebau) für das vbl-Areal im Tribschenquartier.

S-4.15 Malters, Areal ehem. Müllerei			B-Horizont
Generationenkohärenz: AP 1-4G: Keine Massnahme			
Merkmale			
▪ Grösse: ca. 1.3 ha ▪ Heutige Zone: Arbeitszone ▪ Heutige Nutzung: ehem. Müllereibetrieb, Silo, Gewerbe, teilweise Zwischennutzung ▪ Heutige Anzahl EW / AP: Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt ▪ Heutige ÖV-Gütekategorie: C ▪ Vorgesehene Nutzung: Anteil Wohnen: ca.60%; Anteil Arbeiten: ca. 40% ▪ Potenzial EW: 150 – 200 ▪ Potenzial AP: 50 ▪ Vorgesehene ÖV-Gütekategorie: C (2040) ▪ Schwerpunkt Realisierung:			
2028 - 2031	2032 - 2035		
Kurzbeschreibung			
Der Müllereibetrieb wurde für die Produktion aufgegeben. Die Silos werden noch für die Lagerung von Produkten verwendet. Im Bauinventar der Kant. Denkmalpflege ist das Müllereiareal ein Bestandteil einer Baugruppe mit erhaltens- und schützenswerten Objekten.			
Planungsstand		Nächste Schritte	
▪ Die Strategie der Grundeigentümerin ist noch nicht ins Detail geklärt.		▪ Konzepterarbeitung ▪ Beginn Realisierung: noch ungewiss	
Zuständigkeiten			
▪ Federführung: Gemeinde Malters		▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer	
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr			
▪ Verkehrliche Kapazitäten: ▪ Das Areal liegt direkt beim Bahnhof und ist deshalb mit dem ÖV hervorragend erschlossen. ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: Bei einer allfälligen Umnutzung ist eine Teilrevision des Zonenplanes unumgänglich. ▪ Abhängigkeiten: Beurteilung Kantonale Denkmalpflege			
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung			
▪ Keine Richtplanrelevanz ▪ Keine Flächenbeanspruchung		▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung	
Bemerkungen			
▪ --			
Illustration / Visualisierung			
--			

S-4.16 Schenkon, Zellfeld-Tenniscenter		B-Horizont
Generationenkohärenz: AP 1-4G: Keine Massnahme		
Merkmale ▪ Grösse: ca. 1.6 ha ▪ Heutige Zone: Kernzone mit Gestaltungsplanpflicht ▪ Heutige Nutzung: Wohnen, Freizeit, Restaurants ▪ Heutige Anzahl EW / AP: <i>Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt</i> ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: C ▪ Vorgesehene Nutzung: Hauptsächlich Wohnen ▪ Potenzial EW: ca. 255 ▪ Potenzial AP: noch offen ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) Wird durch INFRAS ergänzt ▪ Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035		
Kurzbeschreibung Der Gestaltungsplan Zellfeld-Tenniscenter wurde erstellt, da damals der Eigentümer Parz. 29 bauwillig war. Diese Parzelle lag aber lediglich zusammen mit den Parzellen des Tenniscenters im Gebiet mit Gestaltungsplanpflicht. Aufgrund dessen der Gemeinderat das Areal Zellfeld-Tenniscenter als ortsbaulich sehr bedeutsam beurteilte, wurde eine entsprechende Teilrevision der Zonenplanung vorgenommen und die Grundstücke des heutigen Perimeters der Gestaltungsplanpflicht zugeordnet. In der Folge wurde die Teilrevision sowie das Gestaltungsplanverfahren durchgeführt und genehmigt.		
Planungsstand ▪ Richtprojekt und Gestaltungsplan Zellfeld-Tenniscenter (2018) ▪ Überbauung Parz. 29 2020-2023		Nächste Schritte ▪ Beginn Realisierung: weitere Bauprojekte ab ca. 2030
Zuständigkeiten ▪ Federführung: Gemeinde Schenkon ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer		
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr ▪ Verkehrliche Kapazitäten: ▪ Gemäss Art. 29 Abs. 1 BZR kann die Gemeinde für Projekte mit mehr als 20 Abstellflächen für Personenwagen in Planungs- und Bewilligungsverfahren ein Mobilitätskonzept verlangen, wenn ein Potenzial zur Reduktion der Verkehrserzeugung erkennbar ist. ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: - ▪ Abhängigkeiten: -		
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung ▪ Keine Richtplanrelevanz ▪ Keine Flächenbeanspruchung ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung		

Bemerkungen

■ --

Illustration / Visualisierung



Richtprojekt und Visualisierung aus Richtprojekt

S-4.17 Schenk, Zellgut		A-Horizont
Generationenkohärenz: AP 1-4G: Keine Massnahme		
Merkmale ■ Grösse: ca. 6.8 ha ■ Heutige Zone: spezielle Mischzone «Zellgut» mit Bebauungsplanpflicht, Arbeitszone A ■ Heutige Nutzung: Wohnen, Arbeiten ■ Heutige Anzahl EW / AP: Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt ■ Heutige ÖV-Güteklasse: Primär C ■ Vorgesehene Nutzung: Wohnen und Arbeiten → Abhängigkeit Verschiebung Erschliessung, falls nicht bleibt Arbeitszone ■ Potenzial EW: noch nicht definiert bzw. nicht definierbar ■ Potenzial AP: noch offen ■ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) Wird durch INFRAS ergänzt ■ Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035		
Kurzbeschreibung Anlässlich der Ortsplanungsrevision wurde die Machbarkeitsstudie Zellgut 2019 durchgeführt. Darin hat die Coop Genossenschaft mitgeteilt, dass diese kurz- und mittelfristig Veränderungsbedarf haben. Nebst der ortsbaulichen Aufwertung an der Münsterstrasse strebt die Gemeinde eine Aufwertung des Übergangs zum nördlich liegenden Wohnquartier Zellfeldpark sowie allenfalls zur nördlich angrenzenden, noch unüberbauten Parzelle Nr. 33 an, die im Rahmen der Ortsplanungsrevision von der Arbeitszone in eine Mischzone umgezont wurde. Diese Aufwertung soll insbesondere mit der Verlegung der Erschliessung auf die weniger sensible, vom Wohnquartier abgewandte Seite erreicht werden. Die Gemeinde hat 2020 eine Studie für die Verlegung des Strassenanschlusses in den Bereich des heutigen Pumpwerks auf der Parzelle Nr. 851 in Auftrag gegeben. Darauf basierend wurde im Zonenplan eine Verkehrszone ausgeschieden. Bei Beibehaltung der Verkehrserschliessung über den Kreisell Zellburg gilt gemäss aktuell gültigen Bau- und Zonenreglement die Nutzungsart analog zur Bau- und Zonenordnung vor der Revision der Ortsplanung (Stand 2013): Arbeitszone A nach Art. 8 BZR, Mischzone nach Art. 9 BZR bei Grundstück Nr. 32, Grünzone nach Art. 13 BZR im Bereich des Pumpwerks III. Aufgrund der ergebnislosen Gespräche mit den entscheidenden Grundeigentümern für die Verlegung der Erschliessung hat der Gemeinderat entschieden, das Projekt aktuell zu sistieren. Im Herbst 2023 / Frühjahr 2024 findet das qualitätssichernde Verfahren / Arealentwicklung für den Bebauungsplan Coop Parz. 33+851 statt. Mit weiteren Projekten ist aktuell nicht zu rechnen.		
Planungsstand ■ Machbarkeitsstudie Zellgut (Schlussbericht) ■ Qualitätssicherndes Verfahren Parz. 33+851 Herbst 2023 ■ Gespräche bezüglich Verschiebung Erschliessung laufen		Nächste Schritte ■ Bebauungsplan Parz. 33+851 (Vorbehalt Volksentscheid) ■ Verschiebung Erschliessung (Kreisell Zellburg) ■ Unterschiedliche, zeitliche Realisierungsvorstellungen ■ Beginn Realisierung: ca. 2027
Zuständigkeiten		

- Federführung Bebauungsplan: Gemeinde Schenkon
- Weitere Beteiligte: Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten:
 - Gemäss Art. 29 Abs. 1 BZR kann die Gemeinde für Projekte mit mehr als 20 Abstellflächen für Personenwagen in Planungs- und Bewilligungsverfahren ein Mobilitätskonzept verlangen, wenn ein Potenzial zur Reduktion der Verkehrserzeugung erkennbar ist.
- Weitere Koordination / Abstimmung: -
- Abhängigkeiten: -

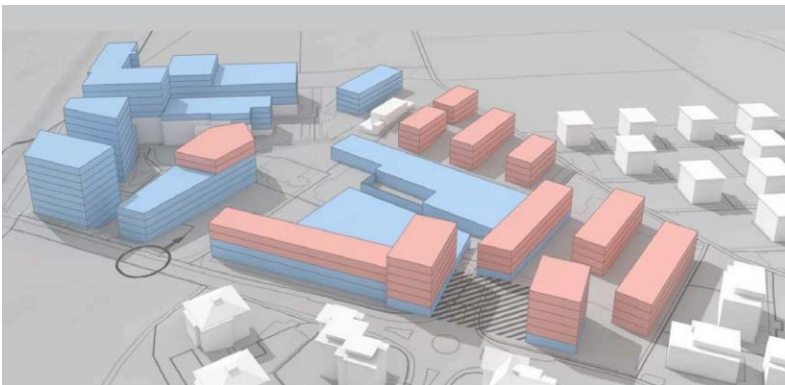
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Richtplanrelevanz
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung
- Keine Flächenbeanspruchung

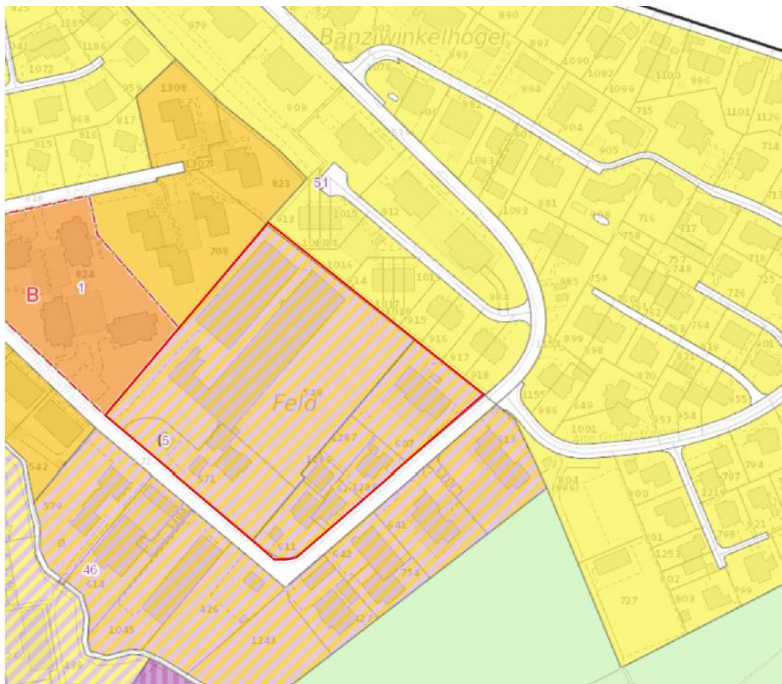
Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung



Machbarkeitsstudie Zellgut

S-4.18 Sempach, Stima-Areal			A-Horizont
Generationenkohärenz: AP 1-4G: Keine Massnahme			
Merkmale			
▪ Grösse: 1.3 ha ▪ Heutige Zone: Wohnzone D ▪ Heutige Nutzung: leerstehendes Schreinereigebäude, Wiese ▪ Heutige Anzahl EW / AP: Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: D ▪ Vorgesehene Nutzung: Anteil Wohnen: ca. 100 %, Anteil Arbeiten: ca. 0% ▪ Potenzial EW: ca. 120 – 160 ▪ Potenzial AP: - ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) Wird durch INFRAS ergänzt ▪ Schwerpunkt Realisierung:			
2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035			
Kurzbeschreibung			
Das Stima-Areal liegt im südlichen Bereich der Stadt Sempach, im Gebiet Feld. Auf dem Stima-Areal befindet sich heute ein Schreinereigebäude, welches leer steht. Aufgrund seiner Lagequalität (Nähe zur Luzernerstrasse mit entsprechenden ÖV-Haltestellen sowie zu Versorgungseinrichtung) soll in diesem Gebiet ein attraktives, nachhaltiges Wohnquartier entstehen. Angestrebt wird ein Quartier mit kleinstädtischem Charakter. Bei der Weiterentwicklung dieses Gebietes soll auf die Durchlässigkeit für den Fussverkehr geachtet werden. Wichtig ist auch ein sanfter Übergang zu den durchgrünten Wohngebieten am Hang.			
Planungsstand		Nächste Schritte	
▪ Anpassung in Zonenplan und BZR		▪ Projektwettbewerb ca. 2025 ▪ Beginn Realisierung: Umsetzungshorizont ca. 2030	
Zuständigkeiten			
▪ Federführung: Stadt Sempach		▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer	
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr			
▪ Verkehrliche Kapazitäten: Mobilitätskonzept geplant ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: VRP Massnahme Q2 Siedlungsverträgliche Gestaltung der Quartierstrassen in Privateigentum ▪ Abhängigkeiten: Umsetzungshorizont und -wille privater Eigentümer			
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung			
▪ Keine Richtplanrelevanz ▪ Keine Flächenbeanspruchung		▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung	
Bemerkungen			
▪ --			
Illustration / Visualisierung			

S-4.19 Sursee, Chliffeld Nord, Chliffeld Süd und Chliffeld Ost		B-Horizont
Generationenkohärenz: AP 1-4G: Keine Massnahme		
Merkmale		Karte wird noch eingefügt
▪ Grösse: ca. 1.4 ha ▪ Heutige Zone: ▪ 1292: Dreigeschossige Gewerbe- und Wohnzone Chliffeld Nord (altrechtlich) ▪ 1713: Arbeitszone Zonenteil C Chliffeld Süd (altrechtlich) ▪ 1040/ 1357: Arbeitszone Zonenteil C Chliffeld Ost (altrechtlich), Gestaltungsplanpflicht ▪ Heutige Nutzung: Arbeiten / Gewerbe (Transport, Parkierung) ▪ Heutige Anzahl EW / AP: <i>Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt</i> ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: <i>Wird durch INFRAS noch ergänzt</i> ▪ Vorgesehene Nutzung: ▪ 1292: Anteil Wohnen: ca. 70% ; Anteil Arbeiten: ca. 30% ▪ 1713/ 1040/ 1357: Anteil Wohnen ca. 60 %, Anteil Arbeiten ca. 40 % ▪ Potenzial EW: ca. 115 ▪ Potenzial AP: ca. 70 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) <i>Wird durch INFRAS ergänzt</i> ▪ Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035		
Kurzbeschreibung		
Alle vier Parzellen liegen gemäss Räumlichen Entwicklungskonzept von 2016 in einem potenziellen Umstrukturierungsgebiet nördlich der Ringstrasse von Sursee. Die Parzellen Nr. 1357 sowie 1713 sind zudem als Baulandreserven ausgewiesen, da sie grösstenteils noch unüberbaut sind. Die Umzonung zu einer speziellen Mischzone mit Gestaltungsplanpflicht (Parzelle Nr. 1292) und Mischzone B mit Gestaltungsplanpflicht (Parzelle Nr. 1713, 1040, 1357) wurde von der Gemeindeversammlung 2019 abgelehnt. Für die vier Parzellen wurden durch die Gemeindeversammlung weniger dichte Zonenzuteilungen bestimmt. Da dies wesentliche Nutzungsplanänderungen sind und sie nicht wiederholt öffentlich aufgelegt wurden, genehmigte der Regierungsrat für diese Parzelle die Zonenzuteilung nicht. Er beauftragte die Stadt Sursee eine raumplanerisch recht- und zweckmässige neue Planung zu erarbeiten. Im Vordergrund steht wiederum eine gemischte Nutzung jedoch mit deutlich geringerer Dichte als 2019 durch die Stadt Sursee vorgeschlagen.		
Planungsstand		Nächste Schritte
▪ Anpassung Nutzungsplanung (2023 – 2024)		▪ Qualitätssichernde(s) Verfahren (frühestens ab 2024) ▪ Ausarbeitung Sondernutzungsplanung (frühestens ab 2024) ▪ Beginn Realisierung: ab ca. 2032
Zuständigkeiten		
▪ Federführung: Stadt Sursee		▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten:
 - Im Gestaltungsplan wird ein Mobilitätskonzept als wegweisender Bestandteil verlangt.
- Weitere Koordination / Abstimmung: -
- Abhängigkeiten: -

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Teil des ESP Sursee
- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

--

S-4.20 Sursee, Therma-Areal			A-Horizont
Generationenkohärenz: AP 1-4G: Keine Massnahme			
Merkmale		<i>Karte wird noch eingefügt</i>	
▪ Grösse: ca. 0.8 ha ▪ Heutige Zone: Zone mit Bebauungsplanpflicht ▪ Heutige Nutzung: Gewerblich / Brache ▪ Heutige Anzahl EW / AP: <i>Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt</i> ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: <i>Wird durch INFRAS noch ergänzt</i> ▪ Vorgesehene Nutzung: Anteil Wohnen: ca. 80% ; Anteil Arbeiten: ca. 20% ▪ Potenzial EW: ca. 250 ▪ Potenzial AP: ca. 50 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) <i>Wird durch INFRAS ergänzt</i> ▪ Schwerpunkt Realisierung:			
2028 - 20312032 - 2035> 2035			
Kurzbeschreibung			
Die Bau- und Zonenordnung der Stadt Sursee von 2019 sieht für das Areal eine Bebauungsplanpflicht, mit dem Zweck einer hochwertigen baulichen Nutzung mit einem städtebaulichen Akzent, vor. Ein erster Bebauungsplan mit einem Hochhaus mit einer Gesamthöhe von über 60m wurde von den Stimmberechtigten 2020 abgelehnt. In Zusammenarbeit mit der Grundeigentümerin ist die Erarbeitung eines neuen Bebauungsplans vorgesehen. An der städtebaulichen und architektonischen Grundkonzeption sind aktuell keine grundlegenden Anpassungen vorgesehen. Zur Diskussion steht die Höhe des Hochhauses. Das direkt an den neuen Bahnhofplatz angrenzende Areal nimmt in vielfältiger Hinsicht eine Schlüsselrolle bei der Innenentwicklung der Stadt ein.			
Planungsstand		Nächste Schritte	
▪ Bau- und Zonenordnung von 2019		▪ Erarbeitung Bebauungsplan (ab 2024/2025) ▪ Baugesuch (ab 2026/27) ▪ Beginn Realisierung: ab ca. 2028	
Zuständigkeiten			
▪ Federführung: Stadt Sursee		▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer	
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr			
▪ Verkehrliche Kapazitäten: ▪ <i>Im Rahmen des Bebauungsplans wird ein Mobilitätskonzept erarbeitet.</i> ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: - ▪ Abhängigkeiten: -			
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung			
▪ Keine Richtplanrelevanz ▪ Keine Flächenbeanspruchung		▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung	

Bemerkungen

■ --

Illustration / Visualisierung

--

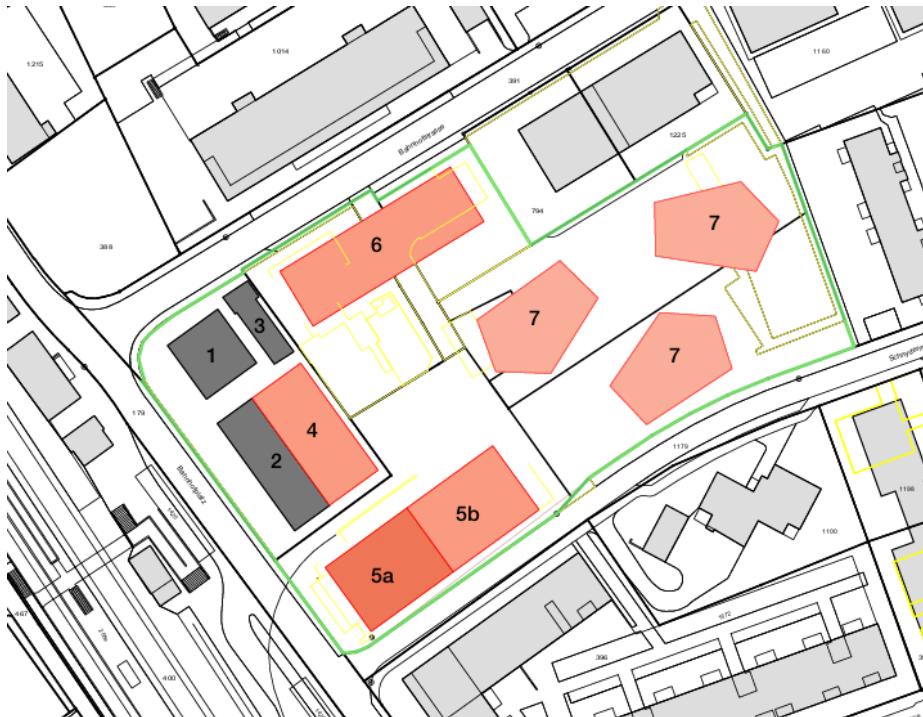
S-4.21 Sursee, Bahnhofstrasse Süd			A-Horizont
Generationenkohärenz: AP 1-4G: Keine Massnahme			
Merkmale		Karte wird noch eingefügt	
▪ Grösse: ca. 1 ha ▪ Heutige Zone: Kernzone B/C mit Gestaltungsplanpflicht ▪ Heutige Nutzung: Schwerpunkt Gewerbe/Arbeiten, untergeordnet Wohnen ▪ Heutige Anzahl EW / AP: Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: Wird durch INFRAS noch ergänzt ▪ Vorgesehene Nutzung: Gemischte Nutzung: Wohnen: ca. 80% ; Anteil Arbeiten: ca. 20% ▪ Potenzial EW: 260 (Gemäss Nutzungsspiegel Arealentwicklung) ▪ Potenzial AP: ca. 40 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) Wird durch INFRAS ergänzt ▪ Schwerpunkt Realisierung:			
2028 - 20312032 - 2035> 2035			
Kurzbeschreibung			
Die Bau- und Zonenordnung der Stadt Sursee von 2019 sieht für das Areal eine Gestaltungsplanpflicht, mit dem Zweck einer gemischten Nutzung unter Berücksichtigung der übergeordneten städtebaulichen Anforderungen vor. Durch die zentrale Lage nimmt das Areal in vielfältiger Hinsicht eine Schlüsselrolle in der Innenentwicklung der Stadt ein. Die südliche Gebäudefront wird Teil des neuen Bahnhofplatzes mit dem Schwerpunkt Gewerbe- und Dienstleistungen, der rückwärtige Bereich soll eine hochwertige Wohnumgebung im innerstädtischen Raum bieten.			
Planungsstand		Nächste Schritte	
▪ Städtebaulicher Wettbewerb 2023		▪ Erarbeitung Gestaltungsplan (ab 2024/2025) ▪ Baugesuch (ca. 2026) ▪ Beginn Realisierung: (ab ca. 2027)	
Zuständigkeiten			
▪ Federführung: Stadt Sursee		▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer	
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr			
▪ Verkehrliche Kapazitäten: ▪ Im Gestaltungsplan wird ein Mobilitätskonzept als wegweisender Bestandteil verlangt. ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: - ▪ Abhängigkeiten: -			
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung			
▪ Keine Richtplanrelevanz ▪ Keine Flächenbeanspruchung		▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung	

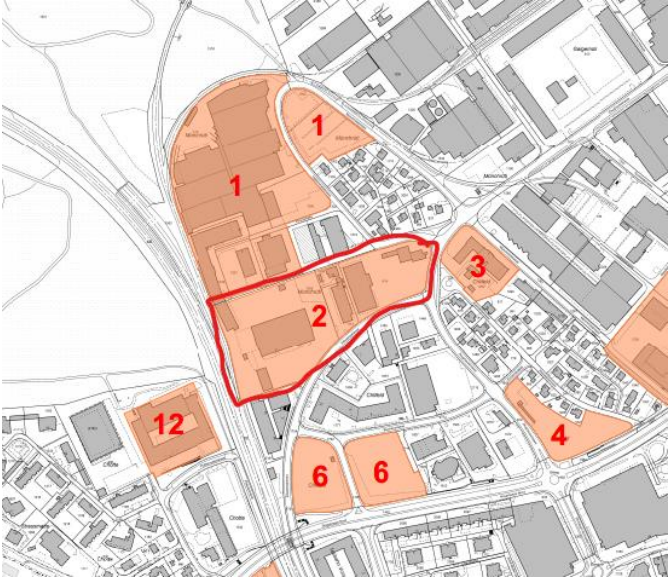
Bemerkungen

■ —

Illustration / Visualisierung

zu einem späteren Zeitpunkt aus Wettbewerb



S-4.22 Sursee, Münchrüti		A-Horizont
Generationenkohärenz: AP 1-4G: Keine Massnahme		
Merkmale - Grösse: ca. 2.7 ha - Heutige Zone: Arbeitszone - Heutige Nutzung: Arbeiten/Gewerbe - Heutige Anzahl EW / AP: Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt - Heutige ÖV-Gütekategorie: - Vorgesehene Nutzung: Gemischte Nutzung (Gewerbe, Dienstleistung, Wohnen) Anteil Wohnen (ca. 60%) und Arbeiten (ca. 40%) - Potenzial EW: ca. 500 - Potenzial AP: ca. 400 - 900 - Vorgesehene ÖV-Gütekategorie: (2040) Wird durch INFRAS ergänzt - Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035		Karte wird noch eingefügt Zur Info: Gebiet 2 aus Eingabe Übersichtsplan vom 1.3.23 
Kurzbeschreibung Zentral und bestens erschlossenes Umnutzungsgebiet beim Bahnhof Sursee. Nachdem das angrenzende Areal als möglicher Spitalstandort verworfen wurde, ist die Stadt Sursee mit den Grundeigentümern in den Dialog getreten. Es wird ein Sondernutzungsplan über den ganzen Perimeter angestrebt.		
Planungsstand Grundeigentümergegespräche führen und vertiefen		Nächste Schritte - Sondernutzungsplan (2026) - Baugesuche ab 2027
Zuständigkeiten - Federführung: Stadt Sursee - Weitere Beteiligte: Grundeigentümer		
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr - Verkehrliche Kapazitäten: Mit dem Gestaltungsplan wird ein Mobilitätskonzept erarbeitet - Weitere Koordination / Abstimmung: - Abhängigkeiten:		
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung - Teil des ESP Sursee - Keine Flächenbeanspruchung - Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung		
Bemerkungen --		
Illustration / Visualisierung --		

S-4.23 Sursee, Luzerner Kantonsspital Sursee			B-Horizont
Generationenkohärenz: AP 1-4G: Keine Massnahme			
Merkmale		<i>Karte wird noch eingefügt</i>	
▪ Grösse: ca. 5 ha ▪ Heutige Zone: Zone für öffentliche Zwecke ▪ Heutige Nutzung: Spital, Personalhäuser, Seeblick ▪ Heutige Anzahl EW / AP: Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt ▪ Heutige ÖV-Gütekategorie: Wird durch INFRAS noch ergänzt ▪ Vorgesehene Nutzung: Anteil Wohnen: ca. 95% ; Anteil Arbeiten: ca. 5% ▪ Potenzial EW: ca. 400 ▪ Potenzial AP: ca. 20 ▪ Vorgesehene ÖV-Gütekategorie: (2040) Wird durch INFRAS ergänzt ▪ Schwerpunkt Realisierung:			
2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035	
Kurzbeschreibung			
<i>Folgt</i>			
Planungsstand		Nächste Schritte	
▪ Standortentscheid LUKS (2023)		▪ Qualitätssichernde(s) Verfahren (2. Hälfte 2020er Jahre) ▪ Anpassung Nutzungsplanung (frühestens Ende 2020er Jahre) ▪ Baubeginn: frühestens 2032	
Zuständigkeiten			
▪ Federführung: Stadt Sursee		▪ Weitere Beteiligte: Kanton Luzern	
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr			
▪ Verkehrliche Kapazitäten: ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: ▪ Abhängigkeiten:			
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung			
▪ Keine Richtplanrelevanz ▪ Keine Flächenbeanspruchung		▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung	
Bemerkungen			
▪ --			
Illustration / Visualisierung			
--			

S-4.24 Sursee, BBZ W+G			A-Horizont	
Generationenkohärenz: AP 1-4G: Keine Massnahme				
Merkmale		Karte wird noch eingefügt		
▪ Grösse: ca. 3.5 ▪ Heutige Zone: Zone für öffentliche Zwecke ▪ Heutige Nutzung: Schule ▪ Heutige Anzahl EW / AP: Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt ▪ Heutige ÖV-Gütekategorie: Wird durch INFRAS noch ergänzt ▪ Vorgesehene Nutzung: Anteil Wohnen 0%, Arbeiten 5-10%, Ausbildung 90-95% (Schule) ▪ Potenzial EW: - ▪ Potenzial AP: ca. 180 ▪ Potenzial Schüler: Nach der Erweiterung wird mit 5000 Berufsschüler/innen am Standort Sursee gerechnet (heute sind es rund 3100) ▪ Vorgesehene ÖV-Gütekategorie: (2040) Wird durch INFRAS ergänzt ▪ Schwerpunkt Realisierung:				
2028 - 2031	2032 - 2035			> 2035
Kurzbeschreibung				
Aus der Berufsschule Kotten, erbaut 1972, entwickelte sich in mehreren Ausbauphasen das heutige Berufsbildungszentrum Wirtschaft, Informatik und Technik (BBZW) sowie Gesundheit und Soziales (BBZG). Die prognostizierte Entwicklung der beiden Studienrichtungen sieht einen massiven Zuwachs der Lernenden voraus. Dies hat einen dringenden Bedarf an zusätzlichen Schul- und Sporträumen zur Folge.				
Planungsstand		Nächste Schritte		
▪ Machbarkeitsstudie 2023		▪ Projektwettbewerb (2024) ▪ Baugesuch (2025) Beginn Realisierung: In Etappen ab 2026, Fertigstellung 2035		
Zuständigkeiten				
▪ Federführung: Stadt Sursee		▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer		
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr				
▪ Verkehrliche Kapazitäten: ▪ Mobilitätskonzept wurde 2022 erstellt. ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: - ▪ Abhängigkeiten: -				
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung				
▪ Teil des ESP Sursee		▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung		

- Keine Flächenbeanspruchung

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

--

S-4.25 Sursee, BBZ N				A-Horizont
Generationenkohärenz: AP 1-4G: Keine Massnahme				
Merkmale		Karte wird noch eingefügt		
▪ Grösse: ca. 1.3 ha ▪ Heutige Zone: Zone für öffentliche Zwecke ▪ Heutige Nutzung: Schule ▪ Heutige Anzahl EW / AP: Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt ▪ Heutige ÖV-Gütekategorie: Wird durch INFRAS noch ergänzt ▪ Vorgesehene Nutzung: Schule ▪ Potenzial EW: - ▪ Potenzial AP: ca. 20 Die Anzahl von ca 20 bezieht sich auf Festanstellungen am Standort Sursee. Dozierende sind nicht eingerechnet. ▪ Potenzial Schüler: Nach der Erweiterung wird mit 1050 Berufsschüler/innen am Standort Sursee gerechnet (heute sind es rund 600) ▪ Vorgesehene ÖV-Gütekategorie: (2040) Wird durch INFRAS ergänzt ▪ Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035				
Kurzbeschreibung				
1901 wurde das erste Schulgebäude für die landwirtschaftliche Schule in Sursee erstellt. Daraus hat sich das Berufsbildungszentrum Natur und Ernährung (BBZN) entwickelt. Die Räumlichkeiten werden heute auch durch das Weiterbildungszentrum (WBZ) genutzt. Zukünftig wird in Ergänzung auch das Zentrum für Brückenangebote (ZBA) hier eingerichtet. Die Zunahme der Anzahl Lernender sowie der zusätzliche Raumbedarf aufgrund des neuen Bildungsangebotes erfordern eine bauliche Entwicklung des Areals.				
Planungsstand		Nächste Schritte		
▪ Projektwettbewerb 2023/2024		▪ Baugesuch (ca. ab 2025) ▪ Beginn Realisierung: In Etappen ab 2027 ▪ Fertigstellung (ca. 2031)		
Zuständigkeiten				
▪ Federführung: Stadt Sursee		▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer		
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr				
▪ Verkehrliche Kapazitäten: ▪ Auf dem Areal befinden sich heute 118 Autoabstellplätze und 36 Veloabstellplätze. Es ist eine starke Reduktion bei den Autoabstellplätzen (Zielwert 30 PP) bzw. ein starker Ausbau bei den Zweiradfahrzeugen geplant (Zielwert 50 Velos und 50 Motorräder/Mofas) Ein Mobilitätskonzept für das Areal wird mit dem Baugesuch eingereicht. ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: - ▪ Abhängigkeiten: -				

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Richtplanrelevanz
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung
- Keine Flächenbeanspruchung

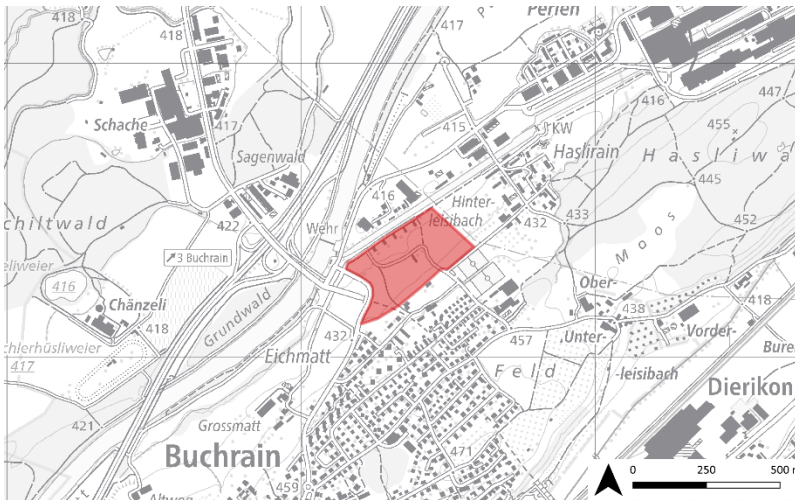
Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

zu einem späteren Zeitpunkt aus Wettbewerb

S-5 Weiterentwicklung Wohngebiete

S-5.1 Buchrain, Fahr/Stegmatt			A-Horizont
Generationenkohärenz: S-4.15 (AP LU 4G), ARE-Code: 1061.4.164			
Merkmale			
- Grösse: 7.5 ha (teilweise bereits bebaut) - Heutige Zone: Wohnzone C (W-C) ES II, Wohnzone B (W-B), ES II, Wohn- und Dienstleistungszone A (WA-A), ES III - Heutige Nutzung: Landwirtschaft - Heutige Anzahl EW / AP: Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt - Heutige ÖV-Güteklasse: C - Vorgesehene Nutzung: Wohn- und Arbeitsnutzung - Potenzial EW: 400 – 600 (Schätzung) - Potenzial AP: 50 – 100 (Schätzung) - Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) Wird durch INFRAS ergänzt - Schwerpunkt Realisierung:			
2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035			
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation			
- Im Gebiet Fahr/Stegmatt in Buchrain soll ein neues Quartier zum Wohnen und Arbeiten entstehen. Der neue Dorfteil befindet sich direkt am naturnahen Reusskanal. Das Gebiet Fahr/ Stegmatt ist auf zwei Gestaltungsplangebiete aufgeteilt. Die neue Siedlung wird künftig das Erscheinungsbild der Gemeinde am nördlichen Siedlungsrand prägen. (Planerische) Entwicklung seit Juni 2021: Die beiden Grundeigentümer Alfred Müller AG und Gebrüder Amberg werden gemeinsam den geforderten Gestaltungsplan erarbeiten. Der Zeitplan wird zurzeit erarbeitet.			
Planungsstand		Nächste Schritte	
Geänderter Gestaltungsplan „Fahr“ GP 1, Baubewilligung		Beginn Realisierung: ab ca. 2025	
Zuständigkeiten			
Federführung: Gemeinde Buchrain		Weitere Beteiligte: Grundeigentümer	
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr			
- Verkehrliche Kapazitäten: - Für das Areal ist ein Mobilitätskonzept vorgesehen. Dieses ist mit dem Gestaltungsplan zu erarbeiten. - Weitere Koordination / Abstimmung: Die Verbesserung von ÖV- und der Autobahn- Anbindung ist wichtig für die Gebietsentwicklung. - Abhängigkeiten: -			
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung			
- Keine Richtplanrelevanz - Keine Flächenbeanspruchung		Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung	

Bemerkungen

- Der Verkehrsstau auf dem aktuellen Strassennetz ist alltäglich. Der hohe LKW-Verkehr aus dem Industriegebiet der Gemeinden Root trägt einen hohen Anteil an der Systemüberlastung.

Illustration / Visualisierung



S-5.2 Horw, Bachstrasse		A-Horizont
Generationenkohärenz: AP 1-4G: Keine Massnahme		
Merkmale - Grösse: ca. 1.7 ha - Heutige Zone: W4 0.75, überlagert mit Verdichtungsgebiete für die Siedlungsentwicklung nach innen - Heutige Nutzung: Wohnnutzung - Heutige Anzahl EW / AP: <i>Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt</i> - Heutige ÖV-Gütekategorie: B - Vorgesehene Nutzung: Wohnnutzung - Potenzial EW: ca. 300 - Potenzial AP: - - Vorgesehene ÖV-Gütekategorie: (2040) <i>Wird durch INFRAS ergänzt</i> - Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035		 Etappe 2a ab 2027 Etappe 2b ab 2029 Etappe 1 ab 2025 Etappe 3 ab 2031 Liegenschaften BGF zum Ersatz vorgesehen
Kurzbeschreibung Die genossenschaftliche Siedlung an der Bachstrasse in Horw aus den 40er bis 80er Jahren soll zeitgemäss verdichtet werden. Zehn in die Jahre gekommenen Mehrfamilienhäuser sollen in Etappen durch acht Neubauten mit rund 100 zusätzlichen Wohnungen ersetzt werden. Es wird ein Quartier von hoher gemeinschaftlicher Prägung und starkem Bezug zum Freiraum angestrebt. Der Dorfbach im östlichen Teil der Siedlung soll in Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der Siedlung mehr Platz erhalten. Zudem soll die Aufenthaltsqualität entlang der Bachstrasse u.a. mit entsprechender Begrünung erhöht werden.		
Planungsstand Wettbewerbsverfahren 2023		Nächste Schritte - Teilrevision der Ortsplanung - Voraussichtlich Gestaltungsplan über gesamtes Areal - Beginn Realisierung: ab ca. 2025 (in drei Etappen)
Zuständigkeiten - Federführung: Gemeinde Horw - Weitere Beteiligte: Grundeigentümer		
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr - Verkehrliche Kapazitäten: Gute ÖV-Erschliessung gegeben. - Mobilitätskonzept voraussichtlich im Rahmen GP - Weitere Koordination / Abstimmung: Rahmenbedingungen für Gestaltungsplan ausarbeiten - Abhängigkeiten: - Teilrevision Ortsplanung, Rechtskräftigkeit abwarten - Strassenraumgestaltung mit BD absprechen		
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung		

- Keine Richtplanrelevanz
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung
- Keine Flächenbeanspruchung

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung



Modell mit der Anordnung der Neubauten und Visualisierung der aufgewerteten Bachstrasse

S-5.3 Luzern, Areal Tschuopis		A-Horizont			
Generationenkohärenz: AP 1-4G: Keine Massnahme					
Merkmale ▪ Grösse: ca. 6 ha ▪ Heutige Zone: Wohnzone ▪ Heutige Nutzung: Wohnen ▪ Heutige Anzahl EW / AP: <i>Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt</i> ▪ Heutige ÖV-Gütekategorie: Primär B ▪ Vorgesehene Nutzung: Anteil Wohnen: ca. 95% ; Anteil Arbeiten: ca. 5% ▪ Potenzial EW: 860 – 950 ▪ Potenzial AP: 5 – 50 ▪ Vorgesehene ÖV-Gütekategorie: (2040) <i>Wird durch INFRAS ergänzt</i> ▪ Schwerpunkt Realisierung: <table border="1"> <tr> <td>2028 - 2031</td><td>2032 - 2035</td><td>> 2035</td></tr> </table>		2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035	
2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035			
Kurzbeschreibung Auf dem Areal Tschuopis (Littau West) soll ein attraktives Quartier mit rund 360 neuen Wohnungen insbesondere für Familien mit Kindern entstehen. Im entsprechenden Bebauungsplan werden acht Baubereiche, direkte Erschliessungen, Grünbereiche, gemeinsame Aussenräume und ein ökologischer Siedlungsrand definiert. Die Baubereiche können einzeln oder gemeinsam entwickelt werden. Dazu braucht es jeweils ein qualifiziertes Verfahren, wie zum Beispiel einen Architekturwettbewerb. Auf der städtischen Parzelle mit zwei Baubereichen können rund 90 gemeinnützige Wohnungen entstehen. Zusätzlich kann mit dem Erwerb zweier Baubereiche durch die Wohnbaugenossenschaft WGL Littau der Anteil an gemeinnützigen Wohnungen auf rund 220 Wohnungen oder 60 % erhöht werden. Um die Bebauung auf dem ebenen Plateau anordnen zu können, werden mit einer Zonenplanänderung 3.7 ha der heutigen Bauzone von der Wohn- in die Landwirtschaftszone umgezont. Dadurch kann auf den restlichen Flächen dichter gebaut werden.					
Planungsstand ▪ Städtebauliches Richtkonzept (2021) ▪ Leitbild Freiraum (2021) ▪ Bebauungsplan (2023) ▪ Ausschreibung Baurecht für städtische Parzellen (2023/24)		Nächste Schritte ▪ Abgabe städtische Parzelle im Baurecht ▪ Beginn Realisierung: ca. 2027			
Zuständigkeiten ▪ Federführung: Stadt Luzern ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer					
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Ein Mobilitätskonzept (Verkehrsbericht zum BP) liegt vor (2018) ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: Abstimmung mit der neuen Bus-Endhaltestelle/ Buswendeschleife beim neuen Quartierplatz an der Renggstrasse. Die Platzgestaltung und Haltestelle ist mit dem Sanierungsprojekt der Kantonsstrasse K33a (Bern-/Luzernerstrasse) zu koordinieren (Gestaltung Ortseingang mit Übergang Veloführung von Seitenlage auf beide Strassenseiten). ▪ Abhängigkeiten: -					

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Keine Richtplanrelevanz
- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung



Leitbild Freiraum und Modell aus Städtebaulichem Richtkonzept

S-5.4 Sempach, Wygart		A-Horizont
Generationenkohärenz: AP 1-4G: Keine Massnahme		
Merkmale ▪ Grösse: 2.3 ha ▪ Heutige Zone: Spezielle Wohnzone «Wygart» ▪ Heutige Nutzung: Wiese, Hecke, Weg, Wohnhaus ▪ Heutige Anzahl EW / AP: Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt ▪ Heutige ÖV-Gütekategorie: D ▪ Vorgesehene Nutzung: Anteil Wohnen: ca. 100 %, Anteil Arbeiten: ca. 0 % ▪ Potenzial EW: ca. 250 ▪ Potenzial AP: - ▪ Vorgesehene ÖV-Gütekategorie: (2040) Wird durch INFRAS ergänzt ▪ Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035		
Kurzbeschreibung Mit der Überbauung des Areals «Wygart» soll eine Siedlungslücke im nördlichen Bereich der Stadt Sempach, nicht weit von der Altstadt entfernt, geschlossen werden. Das Areal soll so dicht und bodensparend bebaut und energetisch vorbildlich entwickelt und realisiert werden, dass es den Anforderungen der 2000-Watt Gesellschaft und des SIA-Effizienzpfads Energie genügen kann. Wichtig ist auch, dass der Aussenraum attraktiv und parkartig ausgestaltet wird. Sowohl die Bebauung als auch die Aussenraumgestaltung sollen dazu beitragen, die Ortsidentität zu stärken.		
Planungsstand ▪ Studienauftrag 2018 ▪ Verankerung in Zonenplan und BZR		Nächste Schritte ▪ Gestaltungsplan ▪ Beginn Realisierung: ab ca. 2025 (ggf. in Etappen)
Zuständigkeiten ▪ Federführung: Stadt Sempach ▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer		
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr ▪ Verkehrliche Kapazitäten: ▪ Mobilitätskonzept vorgesehen ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: ▪ Landschaft: Im Rahmen des Gestaltungsplans wird einen Anteil Biodiversitätsfläche gefordert. ▪ Abhängigkeiten: Umsetzungshorizont privater Eigentümer		
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung ▪ Keine Richtplanrelevanz ▪ Keine Flächenbeanspruchung ▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung		
Bemerkungen ▪ --		

Illustration / Visualisierung

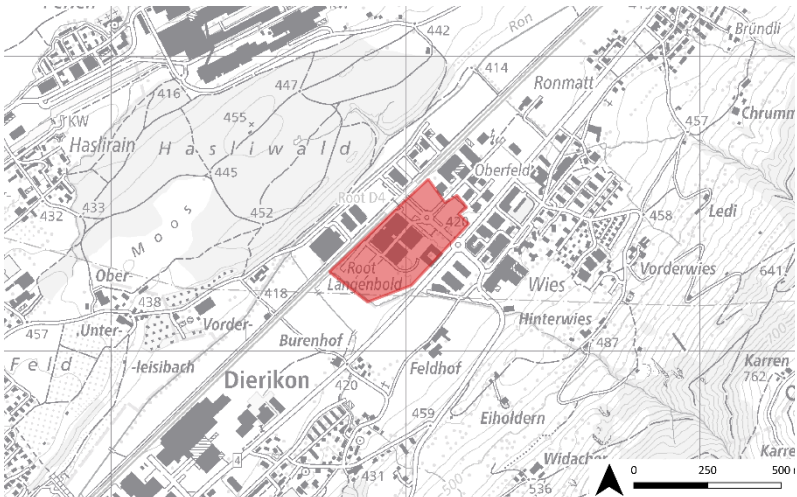
Visualisierung aus dem Studienauftrag (Siegerprojekt)



Bebauungs- und Aussenraumkonzept

S-5.5 Sursee, Hofstetterfeld			A-Horizont
Generationenkohärenz: AP 1-4G: Keine Massnahme			
Merkmale		<i>Karte wird noch eingefügt</i>	
▪ Grösse: ca. 3 ha ▪ Heutige Zone: Wohnzone C mit Gestaltungsplanpflicht ▪ Heutige Nutzung: Landwirtschaft ▪ Heutige Anzahl EW / AP: <i>Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt</i> ▪ Heutige ÖV-Gütekategorie: ▪ Vorgesehene Nutzung: Anteil Wohnen: ca. 100% ; Anteil Arbeiten: ca. 0% ▪ Potenzial EW: ca. 400 ▪ Potenzial AP: - ▪ Vorgesehene ÖV-Gütekategorie: (2040) <i>Wird durch INFRAS ergänzt</i> ▪ Schwerpunkt Realisierung:			
2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035			
Kurzbeschreibung			
Das Gesamtareal Hofstetterfeld ist zu rund 2/3 bebaut. Die bestehende Bebauung basiert auf einem Wettbewerbsverfahren bzw. einem darauf aufbauenden Richtplan von 2007. Der Richtplan besitzt heute keine Rechtskraft mehr. Die Bau- und Zonenordnung der Stadt Sursee sieht für den noch nicht bebauten Teil eine Gestaltungsplanpflicht vor. Das Quartier soll weitergebaut werden, aber auch auf die heutigen Anforderungen an ein modernes Wohnquartier eine adäquate Antwort geben.			
Planungsstand		Nächste Schritte	
▪ Bau- und Zonenordnung Stadt Sursee ▪ Machbarkeitsstudie (seit 2023) ▪ Konkurrenzverfahren (ab 2024)		▪ Gestaltungsplan (ca. ab 2025/26) ▪ Baugesuch (ca. 2027) ▪ Beginn Realisierung: ab ca. 2028/2029 (in Etappen)	
Zuständigkeiten			
▪ Federführung: Stadt Sursee		▪ Weitere Beteiligte: Grundeigentümer	
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr			
▪ Verkehrliche Kapazitäten: Im Gestaltungsplan wird ein Mobilitätskonzept als wegweisender Bestandteil verlangt. ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: - ▪ Abhängigkeiten: -			
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung			
▪ Keine Richtplanrelevanz ▪ Keine Flächenbeanspruchung		▪ Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung	
Bemerkungen			
▪ --			
Illustration / Visualisierung			

S-6 Stärkung wirtschaftlicher ESP

S-6.1 Root, Bebauungsplan D4		A-Horizont
Generationenkohärenz: S-4.14 (AP LU 4G), ARE-Code: 1061.4.163		
Merkmale - Grösse: ca. 9 ha (3.84 ha freie Baubereiche) - Heutige Zone: Spezielle Arbeitszone D4 - Heutige Nutzung: Büro- und Gewerbebauten, Wohnen - Heutige Anzahl EW / AP: Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt - Heutige ÖV-Güteklasse: Primär C - Vorgesehene Nutzung: Mit Bebauungsplan zu definieren - Potenzial EW: 100 – 200 - Potenzial AP: 2'000 - Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) Wird durch INFRAS ergänzt - Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035		
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation - Im Gebiet Längenbold, südliche der S-Bahnhaltestelle Root D4, bestehen heute an gut mit dem ÖV erschlossener Lage noch einzelne unüberbauten Flächen. Das Gebiet soll durch weitere Bauten weiterentwickelt und verdichtet werden. - Das Entwicklungskonzept behandelt vier Entwicklungsvarianten. Daraus wurde eine Zielvariante definiert (siehe Abbildung unten). Mit einem Verkehrsgutachten wird geprüft wie der Wohnanteil der Parzelle Nr. 560 das Verkehrsaufkommen und die Verträglichkeit auf dem übergeordneten Strassennetz beeinflusst. Die Option einer alternativen resp. zusätzlichen Erschliessung des Gebietes Längenbold direkt an die K 17 wird ebenfalls geprüft und beurteilt.		
Planungsstand - Baubereich 2a, 2b und Teil 2c im bestehenden Bebauungsplan D4 - Baubereich 2c+ sowie 3: in Vertiefter Planung - Weitere Bereiche	Nächste Schritte - Testplanung/Masterplanung für erweiterter Betrachtungsperimeter Oberfeld/Längenbold/D4 - Baubereich 2c+, 3: Vernehmlassung Konzept - Beginn Realisierung: abhängig von Entscheid Eigentümerin	
Zuständigkeiten - Federführung: Gemeinde Root - Weitere Beteiligte: Grundeigentümer / Kanton		
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr - Verkehrliche Kapazitäten: S-Bahnhaltestelle Root D4 in unmittelbarer Nähe. - Für den bestehenden Bebauungsplan D4 liegt ein Mobilitätskonzept vor. Für die Weiterentwicklung wurde ein Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben und wird nun an das Entwicklungskonzept Längenbold eingearbeitet. - Weitere Koordination / Abstimmung: Freiraumrichtlinie Gemeinde Root (2019) - Abhängigkeiten: Koordination mit Luzern Plus und dem Kanton Luzern		

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Kantonaler ESP Rontal
- Keine Flächenbeanspruchung
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Bemerkungen

- Vor der Anpassung des Bebauungsplanes D4 ist eine Projektstudie mit erweitertem Betrachtungsperimeter durchzuführen (insb. Anbindung umliegende Wohn- und Arbeitsgebiete an ÖV und Zugänglichkeiten FVV sowie Freiräume).

Illustration / Visualisierung

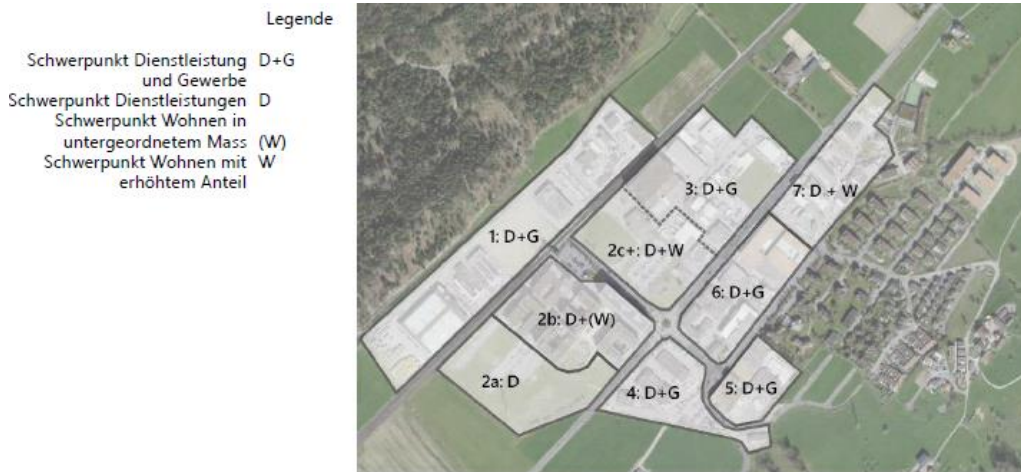
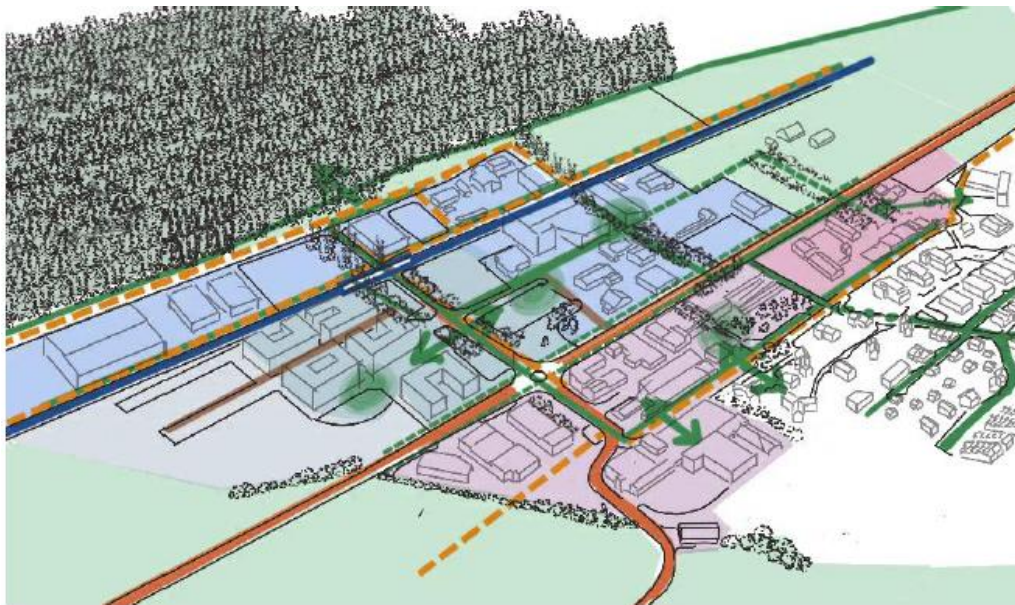


Abbildung 8: Variante 3 mit Erweiterung des Gebietes 2c+, planteam



S-6.2 Rothenburg: ESP Rothenburg Station – Gesamtkonzept Siedlung und Verkehr			A-Horizont
Generationenkohärenz: S-4.13 (AP LU 4G), ARE-Code: 1061.4.162 (AP 5G Perimeter ESP)			
Merkmale ▪ Heutige Zone: Arbeitszone, 3-geschossige Arbeits-/Wohnzone ▪ Heutige Nutzung: Industrie, Lagergebäude ▪ Heutige Anzahl EW / AP: Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: Wird durch INFRAS noch ergänzt ▪ Vorgesehene Nutzung: Fokus Arbeitsnutzung, z.T. Mischnutzung ▪ Potenzial EW: ▪ Areal Station: ca. zwischen 40-80 ▪ Potenzial AP: ▪ Areal Station: Ost: ca. 2'400, West: ca. zwischen 50-110 ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) Wird durch INFRAS ergänzt ▪ Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035		Karte über gesamten Perimeter (inkl. Kennzeichnung Areal Station und Hasenmoos Süd) wird noch eingefügt	
Kurzbeschreibung und Entwicklung seit der letzten Generation			
▪ Der ESP Rothenburg zeichnet sich durch eine hohe Entwicklungsdynamik. Weit fortgeschritten sind die Planungen und teilweise auch bereits die Umsetzung in den Teilgebieten Areal Station (Rechtsgültiger BBP Station Ost seit 2018; BBP Station West voraussichtlich rechtskräftig bis Frühling 2024) und Hasenmoos Süd (BP Hasenmoos Süd vorliegend; Baugesuch 2025 geplant). ▪ Der ESP Rothenburg verfügt heute über ein grosses Weiterentwicklungspotenzial. Aufgrund der aktuellen Verkehrsprobleme (Kapazitätsgrenzen erreicht), wird die Entwicklung gehemmt. Mittels einer abgeschlossenen Planungsvereinbarung bekennen sich die Vertragsparteien (Gemeinden Rothenburg und Emmen, Regionaler Entwicklungsträger Luzern Plus, Wirtschaftsförderung Luzern, ASTRA und Kanton Luzern) zur Zusammenarbeit und zur gemeindeübergreifenden Abstimmung in Frage der räumlichen, siedlungsplanerischen, wirtschaftlichen, verkehrlichen und landschaftsverträglichen Weiterentwicklung des ESP Rothenburgs. Die Planungsvereinbarung definiert den Prozess zur Erarbeitung des Gesamtkonzepts, die Kostenverteilung und die Sicherung respektive Umsetzung der Ergebnisse. ▪ Für den gesamten ESP-Perimeter wird bis Mitte 2024 ein Leitbild erarbeitet, als gemeinsame Grundlage für die verschiedenen involvierten Partnern zur Konkretisierung und Ausarbeitung von Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr.			
Planungsstand		Nächste Schritte	
▪ Teilgebiete Areal Station und Hasenmoosstrasse Süd (BP, z.T. bereits Umsetzung) ▪ Perimeter ESP: Planungsvereinbarung vom 01.02.2023 ▪ Leitbild in Erarbeitung		▪ Konkretisierung der Lösungsansätze und Massnahmen aus dem Leitbild	
Zuständigkeiten			
▪ Federführung: Koordination ESP Planung: Kanton Luzern		▪ Weitere Beteiligte: Gemeinden Rothenburg und Emmen, Regionaler Entwicklungsträger Luzern Plus, Wirtschaftsförderung Luzern, AST-RA	

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

- Verkehrliche Kapazitäten:
- Weitere Koordination / Abstimmung:
- Abhängigkeiten:

Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

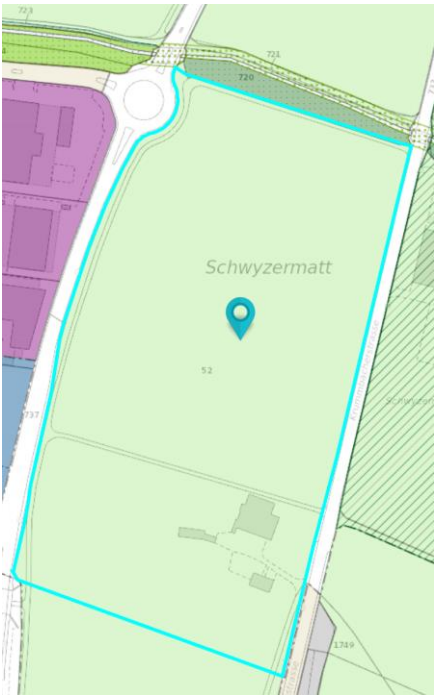
- Richtplanrelevanz: ESP Rothenburg Station
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung
- Keine Flächenbeanspruchung

Bemerkungen

- --

Illustration / Visualisierung

--

S-6.3 Schenkön (Sursee), neuer Spitalstandort Schwyzermatt		A-Horizont
Generationenkohärenz: AP 1-4G: Keine Massnahme		
Merkmale ▪ Grösse: 58'476 m², davon 40'471 m² mit Kaufrecht belastet ▪ Heutige Zone: Landwirtschaftszone ▪ Heutige Nutzung: Landwirtschaft ▪ Heutige Anzahl EW / AP: <i>Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt</i> ▪ Heutige ÖV-Gütekategorie: Ausserhalb D ▪ Vorgesehene Nutzung: Zone für öffentliche Zwecke / Landwirtschaftszone (Landreserve für Weiterentwicklung Spital) ▪ Potenzial EW: 0 ▪ Potenzial AP: ca. 700 Vollzeitstellen / 500 physische AP ▪ Vorgesehene ÖV-Gütekategorie: (2040) <i>Wird durch INFRAS ergänzt</i> ▪ Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035		
Kurzbeschreibung Der Regierungsrat hat im Juni 2023 den Entscheid für den neuen Spitalstandort am Standort Schwyzermatt gefällt. Der Baustart ist 2028 geplant und der Bezug soll im Jahr 2031 anvisiert werden.		
Planungsstand ▪ Vorbereitung Wettbewerb ▪ Ausschreibung Architektur Gesamtleistungswettbewerb (zweistufiges Verfahren) Januar/Februar 2024		Nächste Schritte ▪ Teilrevision der Ortsplanung
Zuständigkeiten ▪ Federführung: Kanton Luzern ▪ Weitere Beteiligte: Gemeinde Schenkön, Stadt Sursee, Grundeigentümer, vif, VVL, LUKS, Gemeindeverband Seeblick		
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr ▪ Verkehrliche Kapazitäten: Ein Erschliessungskonzept ist zu erarbeiten (Art. 29 Abs. 1 BZR) ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: ▪ Abhängigkeiten: ▪ Kantonsrat (Anpassung Spitalgesetz) ▪ Einzonung (Abstimmung Zonenplanänderung)		
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung ▪ Teil ESP Sursee ▪ Flächenbeanspruchung: ▪ Umweltschutzgesetzgebung		
Bemerkungen		

■ --

Illustration / Visualisierung

S-6.4 Sursee/Schenkon, ESP			A-Horizont
Generationenkohärenz: AP 1-4G: Keine Massnahme			
Merkmale		Karte (aus Richtplankarte)	
▪ Grösse: ca. 38 ha ▪ Heutige Zone: Arbeitszone (EW IV) ▪ Heutige Nutzung: Gewerbe, Produktion, Logistik ▪ Heutige Anzahl EW / AP: Wird im Herbst '24 durch INFRAS mit neuen Zahlen ergänzt ▪ Heutige ÖV-Güteklasse: Primär D ▪ Vorgesehene Nutzung: Gewerbe, Produktion, Logistik ▪ Potenzial EW: 0 ▪ Potenzial AP: ca. 5000 (bei Nutzung aller eingezonten Flächen; ohne Spital) ▪ Vorgesehene ÖV-Güteklasse: (2040) Wird durch INFRAS ergänzt ▪ Schwerpunkt Realisierung: 2028 - 2031 2032 - 2035 > 2035			
Kurzbeschreibung (gem. Weiterentwicklung ESP-Programm; rawi)			
Langfristige Umsiedlung von flächenintensiven Betrieben aus dem Zentrum/Bahnhofsumfeld ins Gebiet Sursee Nord prüfen. Langfristige Erweiterung Siedlungsgebiet im Gebiet Moosmatte und Schwyzermatt (Koordinationsbedarf Stadt Sursee mit Gemeinde Schenkon)			
Planungsstand		Nächste Schritte	
▪		▪	
Zuständigkeiten			
▪ Federführung: Stadt Sursee, Gemeinde Schenkon		▪ Weitere Beteiligte: RET/Sursee Plus; rawi, vif, Grundeigentümer	
Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr			
▪ Verkehrliche Kapazitäten: Weitere Arealentwicklungen sind nur mit Mobilitätskonzepten, Verkehrsgutachten und unter Auflagen möglich. Eine verbesserte öV-Erschliessung und die Optimierung der Verkehrsknoten sind mit hoher Priorität anzugehen (Lead vif) ▪ Weitere Koordination / Abstimmung: ▪ Abhängigkeiten:			
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung			
▪ Teil ESP Sursee		▪ Umweltschutzgesetzgebung	
▪ Flächenbeanspruchung:			
Bemerkungen			
▪			
Illustration / Visualisierung			

C-Horizont

Merkmale

-

2028 - 2031	2032 - 2035	> 2035
-------------	-------------	--------

- Der Teilraum Grosshof / Luzernerstrasse soll seiner Funktion als Eingangstor zu Kriens gerecht werden. Die Stadtebene der Grosshofbrücke steht für noch zu definierende Nutzungen zur Verfügung. Die Grosshofbrücke ist Bestandteil des Autobahnprojekts A2/A14 Gesamtsystems Bypass Luzern. Die Arealentwicklung Eichhof West ist in Realisierung. Die Fertigstellung ist für 2026 geplant.
- Im Teilraum Arsenal / Südpol soll ein neuer verbindender Stadt- und Freiraum über die Autobahn geschaffen werden. Im Gebiet Nidfeld ist ein Hochhaus im Bau. Die Fertigstellung ist für 2027 geplant. Beim LUK-Center ist eine Wegverbindung zwischen der Nidfeldstrasse und dem Freigleis in Projektierung. Die Ausführung ist für 2024 vorgesehen (Verweis).
- Im Teilraum Schlund / Horwerstrasse soll durch die Verlängerung des Tunnels Schlund neue Flächen für die Quartierentwicklung geschaffen werden. Die heute zerschnittene Horwerstrasse soll wieder zusammengeführt werden.

Nächste Schritte

- Testplanung zur siedlungsverträglichen Integration der Autobahn A2 mit ASTRA / Kanton Luzern / LuzernPlus / Stadt Kriens durchgeführt
- Absichtserklärung II zum weiteren Vorgehen der Projektpartner ASTRA / Kanton Luzern / LuzernPlus / Stadt Kriens liegt vor
- Die Projektpartner ASTRA / Kanton Luzern / LuzernPlus / Stadt Kriens haben sich auf ein schrittweises Vorgehen geeinigt. Sie haben dazu eine gemeinsame und partnerschaftliche Projektorganisation etabliert.
- In der nächsten Planungsphase werden das gemeinsame Zielbild geschärft, die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen resp. vorbereitet, die nötigen Anpassungen der Nationalstrasse konkretisiert und die Finanzierung geklärt werden.

Zuständigkeiten

- Federführung: Kanton Luzern mit ASTRA / LuzernPlus / Stadt Kriens
- Weitere Beteiligte: Stadt Luzern / Grundeigentümerschaften

Koordination und Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr

Die Koordination und Abstimmung von Siedlung, Landschaft und Verkehr umfassen folgende Aufgaben:

- Erarbeiten von Vertiefungsstudien zur Konkretisierung der Entwicklungsziele und der Mehrwerte in den drei Teilräumen
- Erarbeiten einer Vorstudie (Machbarkeitsstudie) zu den nötigen Anpassungen an der Nationalstrasse A2
- Erarbeiten eines übergeordneten Freiraumkonzeptes zum öffentlichen Raum.
- Weitere Koordination / Abstimmung: Koordination mit ASTRA-Projekt Grosshofbrücke / Gesamtsystem Bypass (SIN OB 5.1 Luzern), Sachplan Militär (Objektblatt 03.901, Besondere Anlage Kriens) und Strassenprojekt Langsägestrasse der Stadt Kriens, Grundkonzept Verkehr LuzernSüd (GV-1.4 GVK LuzernSüd)
- Abhängigkeiten: Realisierung ASTRA-Projekt Grosshofbrücke / Gesamtbypass, Entwicklungs- und Verkaufsabsichten der privaten Grundeigentümer, Planung und Ausführung Südallee im Bereich Nidfeldstrasse

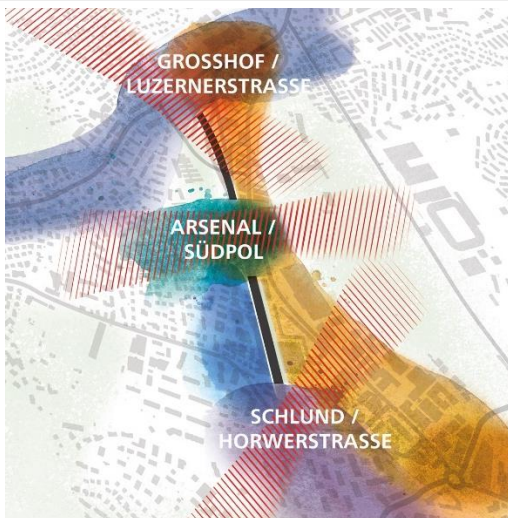
Richtplanrelevanz, Flächenbeanspruchung und Umweltgesetzgebung

- Kantonaler ESP Luzern Süd
- Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung
- Keine Flächenbeanspruchung

Bemerkungen

- Weitere Dokumente: Absichtserklärung II vom 12.01.2024, Schlussbericht der Testplanung vom 10.11.2023

Illustration / Visualisierung



Strategiebild basierend auf den Erkenntnissen der Testplanung (2023)

S-8 **C-Horizont**

Schlüsselareale Neueinzonungen (aufgrund überkommunalem Bedarf und guter ÖV-Erschliessung) / Strategische Arbeitsgebiete

- | | | |
|---|----------|--------------------------|
| ☒ Bestandteil früheres AP | ARE-Code | Priorität in früheren AP |
| ☐ 1. Generation | | |
| ☒ 2. Generation | | |
| ☒ 3. Generation | | |
| ☒ 4. Generation | | |

Abbildung folgt

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Neueinzonungen haben grundsätzlich gemäss KRP LU zu erfolgen. Mit der vorliegenden Massnahme werden überkommunal bedeutende Neueinzonungen – im Sinne des regional und funktionalräumlich abgestimmten Ausgleichs in untergeordnetem Mass – sowie Strategische Arbeitsgebiete thematisiert.

Massnahme

- S-8.1-5C Luzern: Littauerboden (Mischzone oder Wohnzone)
- S-8.2-5C Emmen: Emmenfeld (Arbeitszone)
- S-8.3-5C Ebikon: Schache/Oberschache (Wohnzone)
- S-8.4-5C Dierikon: Burehof (Arbeitszone)
- S-8.5-5C Adligenswil, Schädprüti (Wohnzone)
- S-8.6-5C Inwil, Strategisches Arbeitsgebiet Schweissmatt
- S-8.7-5C Sempach, Strategisches Arbeitsgebiet Honrich

Zweckmässigkeit

- | | |
|--|--|
| Bezug zum Zukunftsbild | Der Kernraum bildet einen zusammenhängenden, dicht überbauten Siedlungskörper mit städtebaulich hoher Qualität und der Kernergänzungsraum schliesst an diesem Raum an weist eine mittlere bis hohe Dichte auf. |
| Bezug zum Handlungsbedarf | Ggf. zusätzlicher Flächenbedarf durch Bevölkerungswachstum; Verschiedene Gemeinden können gestützt auf die Vorgaben des KRP noch Einzonungsbedarf geltend machen. |
| Bezug zu den Teilstrategien | S-3 Potenzielle Neueinzonungen an gut erschlossenen Lagen, bei ausgewiesenem Bedarf, prüfen / Strategische ESP-Erweiterungsgebiete / Strategische Arbeitsgebiete |
| Bezug zu anderen Massnahmen
(fachlich / zeitlich) | |

Zuständigkeiten

Federführung

Luzern, Adligenswil, Emmen, Ebikon, Dierikon, Kriens,
Horw
Kanton Luzern, Inwil, Sempach

Beteiligte Stellen

rawi, vif, uwe, lawa, LuzernPlus

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

Weitere Planungsschritte:

Zeithorizont

- ☐ A-Horizont
- ☐ B-Horizont
- ☒ längerfristiger Horizont
- ☐ Daueraufgabe

Richtplanrelevanz

- Flächenbeanspruchung: unterschiedlich, je nach Gebiet
- Beanspruchung von FFF: teilweise; Kompensation erforderlich
- Tangierung von Schutzgebieten von nationaler Bedeutung: Zurzeit keine bekannt

Koordinationsstand

- ☐ Kein Stand
 - ☐ Vororientierung
 - ☐ Zwischenergebnis
 - ☐ Festsetzung
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ☐ ja Kap.:
 - ☐ nein > Verankerung in:

Umweltschutzgesetzgebung

Zurzeit keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung bekannt.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

-

Bemerkungen / Hinweise

- --

3. Landschaft

LE-1 A-/B-Horizont

Grössere Freiraumgestaltungen

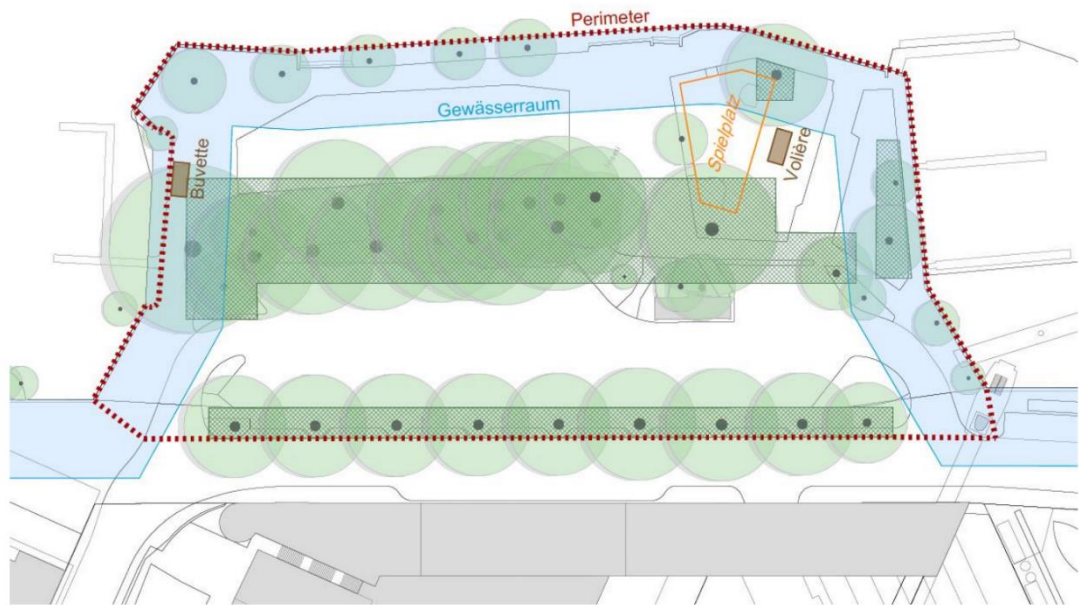
☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Massnahmen

- **Luzern, Inseli:** Der ehemalige Carparkplatz Inseli soll ab 2028 als Freiraum für die Bevölkerung neugestaltet werden. Der Studienauftrag nach SIA 143 wird 2024 ausgelöst.



- **Luzern, Reusspark:** Nach dem Rückbau der Genossenschaftshäuser Reussinsel soll das städtische Grundstück zu einem Quartierpark umgestaltet werden. Der Studienauftrag nach SIA 143 wird 2024 ausgelöst.



- **Sursee, Freiraumachse Süd Ring und/oder Neufeld:** Die ursprünglich für eine Ringstrasse gesicherten Flächen werden zu einer Freiraumachse SüdRing aufgewertet, welche Erholungsfunktionen aufweist und die FVV-Verbindung verbessert. Das Grundstück Neufeld wird auf Zeit für eine attraktive und bedarfsgerechte Nutzung entwickelt.
- **Sursee, Freiraumachse Sure:** Der Sureraum wird «als tragendes Rückgrat» zu einer hochwertigen Freiraumachse weiterentwickelt, für die Erholung, den FVV und die Biodiversität. Dazu werden angrenzende zweckgebundene Freiräume sowie private Freiräume miteinbezogen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zum Handlungsbedarf	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zu den Teilstrategien	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<i>Wird noch ergänzt</i>

Zuständigkeiten

Federführung

Stadt Luzern, Stadt Sursee

Beteiligte Stellen

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Inseli:
 - Studienauftrag (SIA-Phase 22) (Start 2024)
- Reusspark
 - Studienauftrag (SIA-Phase 22) Start 2024)
- Sursee
 - Erarbeitung eines Grün- und Freiraumkonzeptes für die Stadt Sursee; einzelne Teilabschnitte der Freiraumachse Sure wurden bereits umgesetzt oder befinden sich in der Umsetzung (Ehret-Park, Freiraumgestaltung Neubau Sekundarschulhaus Zirkusplatz)

Zeithorizont

- ☒ A-Horizont
- ☒ B-Horizont
- ☐ längerfristiger Horizont
- ☐ Daueraufgabe

Weitere Planungsschritte:

- Inseli:
 - Vorprojekt (SIA-Phase 31) 2025
 - Bau- und Auflageprojekt (SIA-Phasen 32 und 33) 2026/2027
 - B+A Sonderkredit für Ausführung 2027/2028
 - Umsetzung ca. 2028/2029
- Reusspark:
 - B+A für die Projektierungsphasen (SIA 31/32) 2025
 - Bewilligungsverfahren und B+A für die Realisierung 2027
 - Umsetzung ab 2029
- Sursee
 - Planungsarbeiten der Freiraumachsen gemäss Grün- und Freiraumkonzept.

Richtplanrelevanz

- Flächenbeanspruchung:
- Beanspruchung von FFF: -
- Tangierung von Schutzgebieten von nationaler Bedeutung:

Koordinationsstand

- ☐ Kein Stand
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Aufnahme in den Kantonalen Richtplan

- ☐ ja Kap.: KA:
- ☐ nein > Verankerung in:

Umweltschutzgesetzgebung

-

Sonstiges**Literatur / Grundlagendokumente**

-

Bemerkungen / Hinweise

-

LE-2		A-Horizont
Förderung Biodiversität im Siedlungsgebiet		
☐ Bestandteil früheres AP ☐ 1. Generation ☐ 2. Generation ☐ 3. Generation ☐ 4. Generation	ARE-Code	Priorität in früheren AP
Massnahmenbeschrieb		
Ausgangslage / Zielsetzung - Der Klimawandel im Kanton Luzern manifestiert sich an der Messstation Luzern wie folgt: - Hitzewellen sind heute dreimal so häufig und intensiv wie 1901. - Starkniederschläge sind 12 % intensiver und haben in der Häufigkeit um 30 % zugenommen. - Mit dem Bevölkerungswachstum, den sich ausdehnenden Siedlungen und der zunehmenden Versiegelung der Böden sind Flächen mit einer hohen Artenvielfalt zurückgegangen.		
Massnahmen Die Biodiversität in der Agglomeration Luzern soll mit verschiedenen Massnahmen erhöht werden: LE-2.1-5A Adligenswil: Aufwertung gemeindeeigener Grünflächen, Aufwertung Strassenbegleitgrün u.a. (gemäss Biodiversitätskonzept); ab 2023 LE-2.2-5A Emmen: Aufwertung öffentlicher Plätze und Räume, Baumreihen entlang von wichtigen Strassen; laufend LE-2.3-5A Horw: Aufwertungen von gemeindeeigenen Grünflächen, Grünraumgestaltung entlang wichtiger Achsen (z.B. Hochschulpromenade ab 2029) u.a. (gemäss Biodiversitätskonzept) LE-2.4-5A Knutwil: Lebensturm; Planungsstart ab 2024 LE-2.5-5A Kriens: - Aufwertungsprogramm städtischer Strassenraum und Grünanlagen (1000 Bäume für Kriens); 2026 – 2030 - Freizeitanlage Grabenhof; 2029 - Langmatt II, Erweiterung der bestehenden Freizeitanlage Langmatt LE-2.6-5A Meggen: Im Rahmen des Projektes Biodiversität im Siedlungsraum werden bis Ende 2030 mehrere gemeindeeigene Liegenschaften mit unterschiedlichen Massnahmen aufgewertet. Hauptsächlich sind Pflanzungen geplant; 2023 – 2030 LE-2.7-5A Neuenkirch: Massnahmen bei Strassenraumgestaltungen LE-2.8-5A Oberkirch: Parkanlage Feld; 2026 – 2030 LE-2.9-5A Rothenburg: Diverse Massnahmen zur Förderung der Biodiversität im Siedlungsraum; 2023 – 2030 LE-2.10-5A Sursee: Kapitel 6.4. «Biodiversität des Grün- und Freiraumkonzeptes der Stadt Sursee. Unter anderem Umsetzung Naturschutzleitplan mit Alleenkonzept. Ziele: Baumerhalt und -förderung im ganzen Stadtgebiet; nachhaltige und naturnahe Frei- und Grünflächen, Versiegelungsgrad senken; Ab 2023 LE-2.11-5A Udligenswil: Verbesserung Biodiversität im Siedlungsgebiet, Aufwertung der Grünbereiche im Zentrum; ab 2025		

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zum Handlungsbedarf	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zu den Teilstrategien	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<i>Wird noch ergänzt</i>

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Gemeinden	Je nach Massnahme LuzernPlus, Kanton Luzern (rawi, vif, lawa)

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:
Weitere Planungsschritte:

Zeithorizont

- ☒ A-Horizont
- ☐ B-Horizont
- ☐ längerfristiger Horizont
- ☐ Daueraufgabe

Richtplanrelevanz

- Flächenbeanspruchung:
- Beanspruchung von FFF: -
- Tangierung von Schutzgebieten von nationaler Bedeutung:

Koordinationsstand

- ☐ Kein Stand
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ☐ ja Kap.: KA:
- ☐ nein > Verankerung in:

Umweltschutzgesetzgebung

-

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

▪

Bemerkungen / Hinweise

▪

LE-

Daueraufgabe

Aufwertung Siedlungsränder

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☒ 4. Generation		



Beispiel von auszuwertenden Siedlungsrändern

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Bisher entstanden die Siedlungsränder mehr oder weniger zufällig durch immer neue Einzonungen von Kulturland. Der Übergang von der Siedlung zum Kulturland soll zukünftig geplant, qualitativ hochwertig gestaltet und gesichert werden. Neben dem Gewinn an Landschaftsqualität, gibt es zusätzliche Naherholungsgebiete und die Lebensqualität kann gesteigert werden.

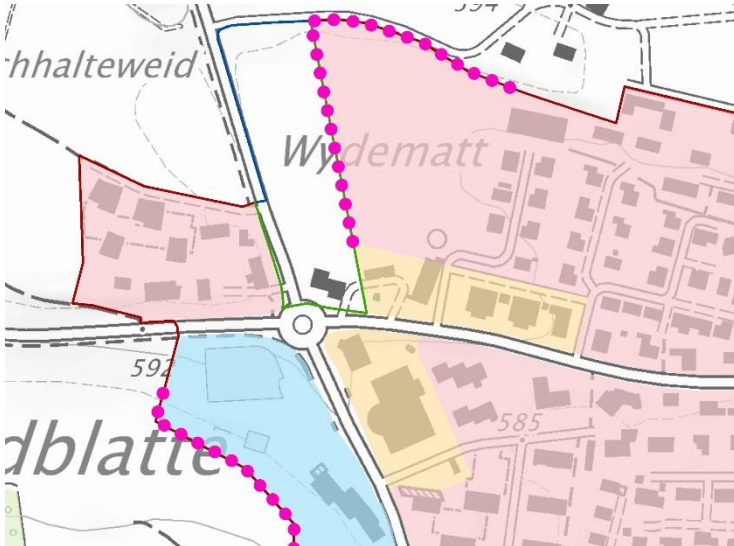
Der Kantonsrat überwies zum Planungsbericht Biodiversität folgende Bemerkung an den Regierungsrat zur Stärkung der Biodiversität im Siedlungsraum: Die Biodiversität ist insbesondere an den Siedlungsrändern zu fördern (KRB Nr. 5 vom 1. Februar 2020).

Massnahme

Siedlungsränder als Übergänge zwischen der Siedlung und dem Umland sollen aktiv geplant und gestaltet werden. Jede Siedlungsentwicklungsetappe wird mit der aktiven Gestaltung des Siedlungsrandes abgeschlossen. Geht die Siedlungsentwicklung später weiter, werden die äusseren Ränder zu inneren Rändern („Grünachsen“). Für die Gestaltung von Siedlungsrändern wird eine mindestens 10-15 m Breite Grünzone ausgeschieden. Insbesondere sollen die Siedlungsränder um Bauzonen aufgewertet werden, die noch nicht bebaut sind. Zudem ist der Siedlungsrand bei Neueinzonungen einzuplanen.

Der Interessenkonflikt zwischen Siedlungsverdichtung und Grünräumen kann z.T. entschärft werden, in dem Kompensationsmassnahmen am Siedlungsrand realisiert werden (ökologischer Ausgleich gem. NHG/NHV).

Die Umsetzung der Mehrwertabschöpfung könnte vor Ort realisiert werden.



Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Die in den Kernraum hineingreifenden grünen «Zungen» (Siedlungsränder) stellen für die siedlungsnahe Erholung qualitätsvolle Räume dar, welche gut in den Siedlungskörper integriert sind. Neben der Naherholung dienen sie der Stadt-/Siedlungsökologie.
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Mit der verstärkten Siedlungsentwicklung nach innen und mit dem Klimawandel, nehmen in diesem Raum die Anforderungen an Frei- und Grünräume für die Naherholung und zur Beeinflussung des Stadtklimas sowohl innerhalb als auch ausserhalb des Siedlungsgebietes deutlich zu.
Bezug zu den Teilstrategien	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

Abstimmung Siedlung und Verkehr

- Fuss- und Veloverkehr ist z.T. kombinierbar mit Siedlungsändern. Wichtig ist dabei eine gute Abstimmung der unterschiedlichen Funktionen (Verkehr, Erholung, ökologische Vernetzung)

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Gemeinden	LuzernPlus, rawi, lawa

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Grobplanung für Siedlungsränder mit Aufwertungspotential liegt vor (Perimeter LuzernPlus):
 1. Siedlungsränder an der Siedlungsbegrenzungslinie Typ A gemäss Teilrichtplan Siedlungslenkung, wo noch nicht bis an die Begrenzungslinie gebaut wurde.
 2. Siedlungsränder in Gebieten für eine potenzielle Bauzonenerweiterung (Typ B, C) gemäss Teilrichtplan Siedlungslenkung.

Weitere Planungsschritte:

- Jeder Abschluss einer neuen Überbauung (an die Siedlungsbegrenzungslinie) ist die aktive Gestaltung des Siedlungsrandes. Für den Siedlungsrand wird eine mindestens 10-15 m breite Grünzone ausgeschieden. Falls eine Kombination mit dem Langsamverkehr geplant ist, ist die Zone mit der entsprechenden Wegbreite zu ergänzen.
- Sicherung von Grünzonen und/oder Gestaltungs- und Bebauungsplanpflicht auf kommunaler Stufe

Zeithorizont

- ☐ A-Horizont
- ☐ B-Horizont
- ☐ längerfristiger Horizont
- ☒ Daueraufgabe

Richtplanrelevanz

- S2-6 Siedlungsausstattung mit Grün-, Frei- und Naherholungsräumen, u.a. ist dabei auch folgender Aspekt zu beachten: klare Definition und angemessene Gestaltung der Siedlungsränder.

Koordinationsstand

- ☐ Kein Stand
- ☐ Vororientierung
- ☒ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Aufnahme in den Kantonalen Richtplan

- ☐ ja Kap.: KA:
- ☐ nein > Verankerung in:

Umweltschutzgesetzgebung

--

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Am Rand: Planen am Übergang von Siedlung und Kulturlandschaft, rawi
- Strategie Landschaft Kanton Luzern
- Strategie zur Erhaltung und Förderung der Biodiversität im Kanton Luzern
- Regionaler Teilrichtplan Siedlungslenkung 2030

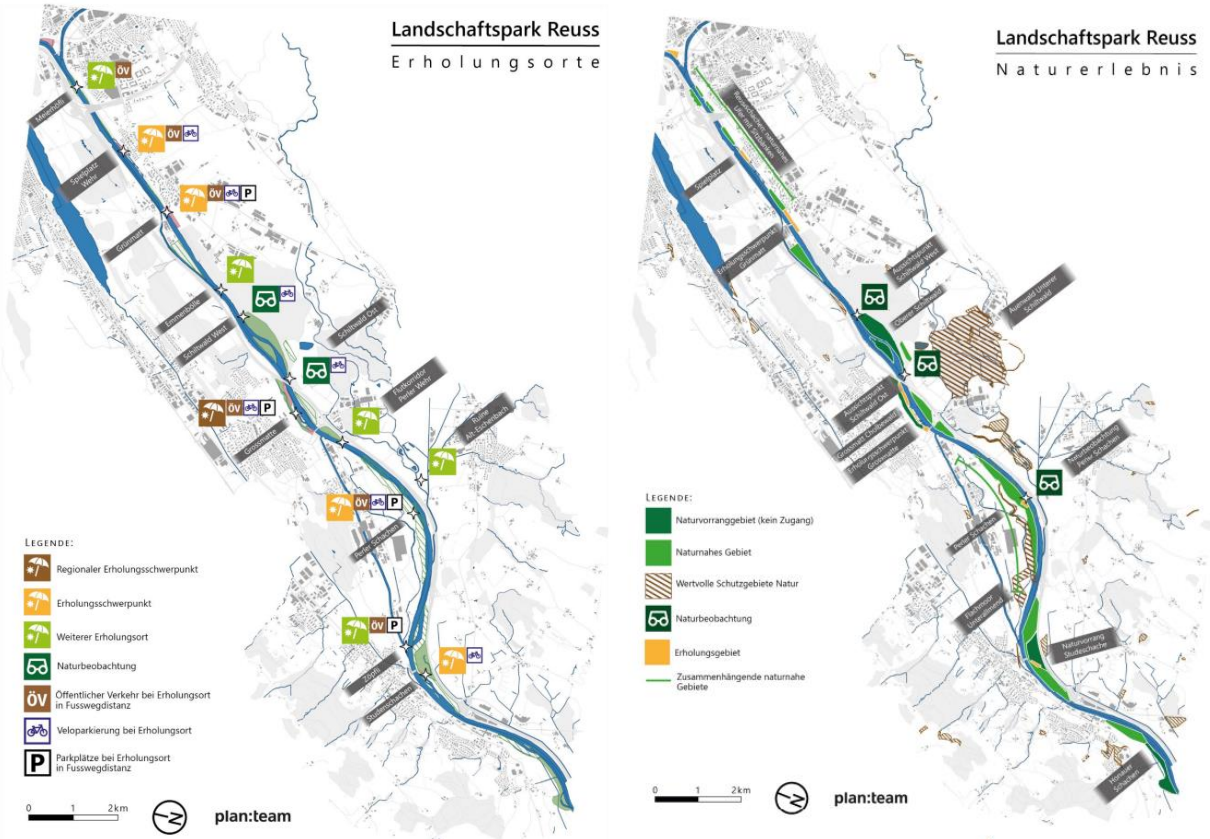
Bemerkungen / Hinweise

- Ein Entwicklungsschwerpunkt der Strategie Landschaft des Kantons Luzern ist es den Siedlungsraum zu begrenzen u.a. mit der Massnahme Siedlungsränder aktiv zu gestalten und Übergänge z.B. mit Gehölzpflanzungen einzugliedern.
Bemerkung des Kantonsrats zum Planungsbericht Biodiversität (KRB Nr. 5 vom 1. Februar 2020).
- Die Zielsetzung Siedlungsränder ökologisch und landschaftlich aufzuwerten, wird nicht nur bei Neuüberbauungen verfolgt, sondern auch bei Sanierungen bzw. Ersatzneubauten im Bereich bestehender Überbauungen.

LE-4A-/B-Horizont

Landschaftspark Reuss

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	Daueraufgabe
☒ 3. Generation: LE 2.3	1061.3.185	Daueraufgabe
☒ 4. Generation: LE-3.3-4D	1061.4.180	Daueraufgabe



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Durch das kantonale Projekt «Hochwasserschutz und Renaturierung Reuss» soll künftig Lebens- und Arbeitsraum im Reusstal vor Überflutungen geschützt werden. Zudem wird der Gewässerraum ökologisch aufgewertet und die Lebensqualität der Bevölkerung gesteigert. Zugleich bietet dieses Projekt die grosse Chance, Naherholungsgebiete neu zu gestalten und dabei den Naturschutz einzubinden. Ergänzend zum kantonalen Projekt hat LuzernPlus in den Jahren 2022 – 2023 zusammen mit der Stadt Luzern, den Gemeinden Buchrain, Ebikon, Emmen, Root, Inwil, Gisikon und dem Kanton Luzern das Konzept «Landschaftspark Reuss» im Rahmen eines partizipativen Prozesses erarbeitet.

Entlang der Reuss soll gemäss diesem Konzept im Abschnitt zwischen Stadt Luzern und Honau ein attraktiver und naturbelassener Erholungsraum geschaffen werden. Der Reussraum soll ein Naturraum bleiben, welcher in gewissen Bereichen für Erholung, Naturerlebnis und Naturvermittlung aufgewertet wird. Ziel ist dabei nicht eine Intensivierung der Erholungsnutzungen im Raum, sondern die gezielte Lenkung der vorhandenen und kommenden Nutzungen.

Massnahme

Der Fokus liegt auf den folgenden Bereichen:

- **Aufwertung Ankunftsorte:** Begrünung der Ankunftsorte, Ergänzung dieser Orte mit zusätzlicher Infrastruktur zum Verweilen und Informieren; Besucherlenkung (Wegweiser, Infotafel); ausreichend Platz für Veloabstellplätze und Bike-Sharing; vereinzelte Ankunftsorte weisen heute bereits Parkplätze auf. Diese sollen bewirtschaftet (die meisten bereits heute) und regional koordiniert werden. Im Konzept wird behördenverbindlich festgelegt, dass der Fokus der Mobilität im Landschaftspark Reuss auf dem öV und dem Fuss- und Veloverkehr liegt. Dazu soll bei der zukünftigen öV-Entwicklung auch die Erschliessung der Naherholungsgebiete und die daraus resultierenden Besucherfrequenzen berücksichtigt werden. Beispiele für Ankunftsorte:
 - Reusszopf / Galgen (Emmen)
 - Ankunftsort Sedelbrücke (Emmen)
 - Rathausenbrücke (Emmen)
 - Reussbrücke (Buchrain)
- **Aufwertung Erholungsschwerpunkte, Entflechtung Naherholung / Naturgebiete:** Entflechtung Naherholung und Natur mit Besucherlenkung (Wegweiser, Infotafel, Hundeanleinpflcht) und Aufwertung der Erholungsschwerpunkte: Ausstattung mit Sitzgelegenheiten, Feuerstellen, Wasserzugang/Trinksäule, Naturbeobachtung, Veloabstellmöglichkeit u.a.
 - Grünmatt (Emmen)
 - Grossmatt (Buchrain)
 - Perlen Schachen (Root)
 - Studeschachen (Root)
 - Aussichtsplattformen Schiltwald (Emmen / Buchrain)
- **Aufwertung bzw. neue Fuss-/Velowege:** Jene Aufwertungen für den Fuss-/Veloverkehr welche nicht Bestandteil des HWS+R-Projekts sind, liegen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinden. Diese Massnahmen sollen nun von den Gemeinden vorangetrieben werden, um sie im AP LU 6G einreichen zu können. Dabei handelt es sich insbesondere um folgende Massnahmen/Abschnitte:
 - Attraktive und direkte Linienführung zwischen Autobahnzubringer und Schützenhaus (Buchrain)
 - Optimierung und Netzlückenschliessen im Bereich Perlen-Schachen-West (Buchrain)
 - Neuer und direkter Fuss-/Veloweg von der Dorfstrasse zum Erholungsort Perlen-Schachen (Root)
 - Neue Fuss-/Veloüberbrücke über die Reuss im Bereich St. Kahtrinen (Root, Inwil)
 - Ausbau des Trampelpfads entlang der Reuss als attraktiver Velo-/Fussweg zwischen Bogenbrücke in Root und Tellbrücke in Gisikon – inkl. Anbindung an den Bahnhof Gisikon-Root (Root, Gisikon)
 - Ausbauen des Trampelpfads entlang der Reuss im Bereich des Gewerbegebiets als attraktiver Velo-/Fussweg (Gisikon)
 - Direkte und Attraktive Verbindung vom Honauer-Schauen zum Bahnhof in Rotkreuz für den Veloverkehr (Koordination mit Gde. Risch-Rotkreuz)
- Die weiteren Optimierungen für den Fuss-/Veloverkehr sind Bestandteil des HWS+R-Projekts des Kantons. Diese sollen nun bei der Detailplanung aufgrund des Konzepts «Landschaftsparks Reuss» überprüft und angepasst werden (Wegbreiten, Attraktivität, etc.).

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Die Gewässerräume sowie die in den Kernraum hineingreifenden grünen «Zungen» stellen für die siedlungsnahe Erholung qualitätsvolle Räume dar.
Bezug zum Handlungsbedarf	Die Gewässerräume weisen als Naherholungsgebiete insofern qualitative Defizite auf, als dass der Zugang und die Naherholung entlang der (Fließ)Gewässer noch nicht optimal bzw. durchgängig ist. Diese Räume weisen zudem Nutzungskonflikte (z.B. zwischen Spaziergänger mit Hunden, Alltags- und Freizeitveloverkehr, landwirtschaftliche Nutzung entlang dem Rotsee oder der Reuss) und ökologischen Aufwertungsbedarf auf.
Bezug zu den Teilstrategien	L-2 «Gewässerräume stärken und aufwerten»

Bezug zu anderen Massnahmen
(fachlich / zeitlich)

Zuständigkeiten

Federführung

Gemeinden Buchrain, Ebikon, Emmen, Root, Inwil, Giskon, Honau

Beteiligte Stellen

LuzernPlus, Kanton Luzern (rawi, vif, lawa)

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Konzept «Landschaftspark Reuss»

Weitere Planungsschritte:

- Konkretisierung der Ergebnisse des Konzepts in der Detailplanung zum Hochwasserschutzprojekt (Lead: Dienststelle vif Kanton Luzern)
- Konkretisierung der Ergebnisse des Konzepts in Detailprojekten der Gemeinden. Dies betrifft die Themen/Massnahmen, welche nicht im Perimeter des HWS-R-Projekts liegen.
- Das HWS+R-Projekt wird vsl. von 2025 bis ca. 2035 umgesetzt. Einzelne Elemente des Landschaftsparks Reuss (gewisse Aufwertungen für Fuss-/Veloverkehr) können aber unabhängig vom HWS+R-Projekt ausgeführt werden. Die Gemeinden sollen diese Koordination vornehmen und Massnahmen für den A-Horizont der 6. Generation ausarbeiten.

Zeithorizont

- ☐ A-Horizont
- ☐ B-Horizont
- ☐ längerfristiger Horizont
- ☐ Daueraufgabe

Richtplanrelevanz

- Flächenbeanspruchung:
- Beanspruchung von FFF: -
- Tangierung von Schutzgebieten von nationaler Bedeutung:

Koordinationsstand

- ☐ Kein Stand
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ☐ ja Kap.: KA:
- ☐ nein > Verankerung in:

Umweltschutzgesetzgebung

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- LuzernPlus, Landschaftspark Reuss, Konzept und Massnahmenblätter, 2023
[Konzept «Landschaftspark Reuss» :: LuzernPlus](#)

Bemerkungen / Hinweise

- Die vorliegende Massnahme stellt eine Weiterentwicklung und Konkretisierung der Massnahme «LE-3.3-4D Reuss» aus der 4. Generation dar.

LE-5	A-Horizont
Freizeitverkehrslenkung Sempachersee	

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation		
☐ 2. Generation		
☐ 3. Generation		
☐ 4. Generation		

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Der seit einigen Jahren zu verzeichnende Bevölkerungszuwachs rund um den Sempachersee hatte auch einen Zuwachs des Verkehrsaufkommens zur Folge. Dies nicht nur im Bereich Autoverkehr und ÖV, sondern auch im Bereich des Freizeitverkehrs und somit vor allem im Fuss- und Veloverkehr. Bei der Nutzung von Freizeitverkehrswegen rund um den Sempachersee ergeben sich Konflikte zwischen verschiedenen Akteuren des Freizeitverkehrs. Den offensichtlichen Handlungsbedarf haben der regionale Entwicklungsträger (RET) Sursee-Mittelland und die Seegemeinden zum Anlass genommen, das Konzept «Freizeitverkehrslenkung am Sempachersee» (2023) zu erarbeiten.

Ziel ist es, den Freizeitverkehr am Sempachersee überkommunal zu lenken sowie geordneter und konfliktfreier zu regeln.

Massnahme

Der Fokus liegt auf den folgenden Bereichen:

- Signalisation / Besucherlenkung (einheitliche Plandarstellung der Routen, Harmonisierung der bestehenden Signalisation, Informations- und Sensibilisierungsmassnahmen) auf folgenden Abschnitten:
 - Triichter Sursee – Seebad Nottwil – Eggerswil Nottwil – Bahnhof Sempach-Neuenkirch
 - Triichter Sursee – Oberdorf Eich – Chilchbüel – Seeland Sempach – Rossbadi Neuenkirch – Bahnhof Sempach-Neuenkirch
 - Bahnhof Sursee / Triichter Sursee – Bahnhof Oberkirch – Dorfzentrum Nottwil – Bahnhof Sempach-Neuenkirch / Dorf Neuenkirch
 - Triichter Sursee – Strandbad Eich – Stadt Sempach
 - Bahnhof Sursee – Campus Sursee – Leidenberg – Bühl Nottwil – Schloss Wartensee – Bahnhof Sempach-Neuenkirch
 - Sursiwald – Unterlehn Schenkon – Eichberg – Schlacht – Steinibüelweiher – Sempach / Sempach Station
 - Campus Sursee – Liebergott – Nottelerberg – Windblösen – Neuenkirch / Sempach
 - Triichter Sursee / Hofstetterfeld Schenkon – Tann – Bäch – Eichwald – Hildisrieden – Steinibüelweiher – Sempach
 - Sursiwald - Haselwartwald - Liebergott - Bühl Nottwil - Chuerüti Neuenkirch - Seesatz Sempach
 - Sursiwald - Unterlehn Schenkon - Eichwald - Schlacht - Steinibüelweiher - Seesatz Sempach
 - Campus Sursee – Bahnhof Sursee – Triichter Sursee
 - Neuenkirch – Lippenrüti – Sempach Station – Sempach
 - Neuenkirch – Sellenboden – Gottsmänigen – Stadt Sempach
 - Haselwart Oberkirch – Chotten Mauensee – Sursiwald – Allmend Sursee – Chommlibach – Hofstetterfeld
- **Initiierung eines Rangerdienstes:** Die Ranger sind Ansprechpartner vor Ort für alle Besucherinnen und Besucher am Sempachersee. Sie geben Auskunft über Lenkungsmassnahmen, sensibilisieren über die Landschaft, Tier- und Pflanzenwelt. Sie informieren über die geltenden Regeln und sorgen für deren Einhaltung ohne gesetzlichen Ordnungsdienst. Sie vermitteln bei Konflikten zwischen unterschiedlichen Nutzergruppen.

- Freizeithubs inkl. Parkplatz-Bewirtschaftung (Lenkung des MIV auf definierte Freizeit-Hubs: attraktive, fahrplanstabile Bus-Erschliessung mit guten Anschlüssen an den Bahnhöfen Sursee und Sempach Station; Parkplatzbewirtschaftung; finanzielle Anreize, um die ÖV-Nutzung im Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten zu fördern; wo nötig Zugänge zu Bushaltestellen und Fusswegnetz allgemein verbessern (Sicherheit, Gestaltung etc.); kommunikative Massnahmen)
 - Hub Trichter Sursee – Badi Schenkon
 - Hub Sempach – Sempach Station

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Die Gewässerräume sowie die in den Kernraum hineingreifenden grünen «Zungen» stellen für die siedlungsnahen Erholung qualitativ hochwertige Räume dar.
Bezug zum Handlungsbedarf	Nutzungskonflikte, Lenkungsbedarf des Freizeitverkehrs am Sempachersee
Bezug zu den Teilstrategien	L-3 Gewässerräume differenziert weiterentwickeln MIV-3 Ruhenden Verkehr siedlungsverträglich und effizient organisieren
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

Zuständigkeiten

Federführung

Koordination: RET Sursee-Mittelland
Umsetzung: Stadt Sursee, Eich, Neuenkirch, Nottwil, Oberkirch, Schenkon, Stadt Sempach (innerhalb des Betrachtungsperimeters)

Beteiligte Stellen

Realisierung

Planungsstand

- Bisherige Planungsschritte:
- Konzept Freizeitverkehrslenkung am Sempachersee (2023)
 - Letter of Intent (2023)
 - Umsetzungsplanung 2023
 - Aufgabenbeschrieb und Pflichtenheft Rangerdienst Sempachersee

Weitere Planungsschritte:

- Schrittweise Einführung Rangerdienst in Koordination mit Kanton Luzern
- Umsetzung Signalistik und Lenkung

Zeithorizont

- ☒ A-Horizont
- ☐ B-Horizont
- ☐ längerfristiger Horizont
- ☐ Daueraufgabe

Richtplanrelevanz

- Flächenbeanspruchung: -
- Beanspruchung von FFF: -
- Tangierung von Schutzgebieten von nationaler Bedeutung:

Koordinationsstand

- ☐ Kein Stand
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ☒ ja Kap.: KA: Z1-3.S; Z2-4.S, R5-2.A1

☐ nein > Verankerung in:

Umweltschutzgesetzgebung

Keine Auswirkungen

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Sursee-Mittelland, Konzept Freizeitverkehrslenkung am Sempachersee, 2023
-

Bemerkungen / Hinweise

- --
-

LE-6	Horizont	
Seeufer- und Flussaufwertungen		
☐ Bestandteil früheres AP ☐ 1. Generation ☐ 2. Generation ☐ 3. Generation ☐ 4. Generation	ARE-Code	Priorität in früheren AP
Massnahmenbeschrieb		
Ausgangslage / Zielsetzung Die Aufwertung der Gewässerräume (Seeufer, Fliessgewässer) zu attraktiven und identitäts-stiftenden Erholungsräumen sowie als Lebensräume und ökologische Vernetzungsachsen wird unter Berücksichtigung der bestehenden Natur- und Landschaftswerte (u.a. Auen-, Amphibienlaichgebiete, Flachmoore) verstärkt weiterverfolgt.		
Massnahme Aufwertung der folgenden Seeufer- und Fliessgewässer (Grundlage: u.a. aktuelle Version KRP)		
LE-6.1 Vierwaldstättersee ▪ Luzern: Husermatte/ Trotti/ Verkehrshaus/ Lido; Seeburg; Salzfass; Schönbüel; Tribsche; Alpenquai; Ufschütti; Inseli		
LE-6.2 Vierwaldstättersee ▪ Luzern/Meggen: Warteflue/ Meggenhornweg		
LE-6.3 Vierwaldstättersee ▪ Weggis: Postune bis Zinne; Hertenstein Grütschele/ Rachmaninov-Quai		
LE-6.4 Sempachersee ▪ Sempach: Seeland bis Seeallee		
LE-6.5 Sempachersee ▪ Sempach/Neuenkirch, Abschnitt ARA Stadt Sempach – Reitplatz Rossbad Neuenkirch (Vo-gelwarte)		
LE-6.6 Reuss ▪ Honau, Gisikon, Emmen, Buchrain, Inwil, Root		
LE-6.7 Ron ▪ Ebikon, Dierikon, Root		
LE-6.8 Kleine Emme ▪ Luzern, Malers		
LE-6.9 Würzenbach ▪ Luzern, Udligenswil		
LE-6.10 Rotbach ▪ Malers		
LE-6.11 Rümling ▪ Malers		
LE-6.12 Aabach ▪ Meierskappel		
LE-6.13 Bach bei Rothenburg; Wiesenbächlein Hasengässli		

- Rothenburg
- LE-6.14 Waldibach
 - Emmen, Eschenbach
- LE-6.15 Suhre
 - Sursee, Knutwil, Geuensee: Suhretal
- LE-6.16 Dorfbach Schenkon
 - Schenkon
- LE-6.17 Hofbach Länggasse
 - Oberkirch
- LE-6.18 Zollbach
 - Sursee, Knutwil, Geuensee

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Die Gewässerräume sowie die in den Kernraum hineingreifenden grünen «Zungen» stellen für die siedlungsnaher Erholung qualitätsvolle Räume dar, welche gut in den Siedlungskörper integriert sind. Neben der (naturnahen) Naherholung dienen sie der (Stadt)Ökologie.
Bezug zum Handlungsbedarf	
Bezug zu den Teilstrategien	L-3 Gewässerräume differenziert weiterentwickeln
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern / Gemeinden	

Realisierung

Planungsstand	Zeithorizont
Bisherige Planungsschritte:	☐ A-Horizont
	☐ B-Horizont
Weitere Planungsschritte:	☐ längerfristiger Horizont
	☐ Daueraufgabe
Richtplanrelevanz	Koordinationsstand
▪ Flächenbeanspruchung: -	☐ Kein Stand
▪ Beanspruchung von FFF: -	☐ Vororientierung
▪ Tangierung von Schutzgebieten von nationaler Bedeutung:	☐ Zwischenergebnis
	☐ Festsetzung
	Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
	☐ ja Kap.:
	☐ nein > Verankerung in:

Umweltschutzgesetzgebung

Keine Auswirkungen

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kantonaler Richtplan Luzern, Kantonaler Richtplan, Gesamtrevision 2023 (Fassung für die Mitwirkung)

Bemerkungen / Hinweise

- --
-

LE-7

Horizont

Bikerlenkung Bireggwald und Pilatushang

- | | | |
|--|----------|--------------------------|
| ☐ Bestandteil früheres AP | ARE-Code | Priorität in früheren AP |
| ☐ 1. Generation | | |
| ☐ 2. Generation | | |
| ☐ 3. Generation | | |
| ☐ 4. Generation | | |

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Der Bike-Sport wird immer beliebter. Grund dafür sind unter anderem batteriebetriebene Mountainbikes, welche die Bike-Trails nun für mehr Leute zugänglich machen.

- Im Bireggwald wird kreuz und quer gebiked, es entstanden viele illegale Trails. Ziel ist mit legalen Trails die Bikenden zu lenken. Mit einem offiziellen Mountainbike-Wegnetz sollen Konflikte mit weiteren Naherholungssuchenden entschärft und die Lebensräume von Tieren und Pflanzen geschont werden.
- Bereits vor 20 Jahren wurde die «Schutzverordnung Krienser Hochwald» in Kraft gesetzt. In dieser wurde grob festgelegt, wie der Hochwald genutzt werden darf. Zudem schützt die Verordnung besonders sensible Bereiche, wie etwa die Hochmoore und die einheimische Tier- und Pflanzenwelt. Dadurch ist das Befahren des Krienser Hochwaldes nur auf ausgewählten und ausgeschilderten Wegen erlaubt. Durch die zunehmende Popularität des Bike-Sports entstanden jedoch diverse illegale Trails, die immer wieder zu Nutzungskonflikten führen.

Massnahmen

- **Bikerlenkung Bireggwald:** Im Bireggwald sollen legale Bike-Trails eingeführt werden und illegale Trails aufgehoben werden. Das Projekt sieht vier Abfahrts-Trails und im oberen Bereich des Waldes eine kleine und eine grosse Runde vor. Es sind keine Downhillstrecken geplant. Mountainbike-Lenkerinnen und -lenker müssen stets auf Personen zu Fuss Rücksicht nehmen. Bei den Trails handelt es sich mehrheitlich um bestehende Wege. Einige Streckenabschnitte werden neu angelegt. Mehrere bestehende, schmale Wege werden nur für Fussgängerinnen und Fussgänger freigegeben sein.
- **Bikerlenkung Pilatushang:** Das Biken am Pilatushang ist sehr beliebt. Durch das Anlegen von nicht bewilligten Biketrails und die ungeordnete Mitbenutzung von bestehenden Wanderwegen besteht vielseitiges Konfliktpotential. In einer ersten Phase zwischen 2022 und 2023 wurde mittels einer räumlichen Analyse und unter Einbezug der relevanten Akteure die bestehenden Nutzungskonflikte verortet. In einem nächsten Schritt soll ein geeignetes MTB-Angebot inkl. Besucherlenkung bzw. flankierenden Massnahmen für das Pilatusgebiet und den Sonnenberg konzipiert und realisiert werden.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zum Handlungsbedarf	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zu den Teilstrategien	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<i>Wird noch ergänzt</i>

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Stadt Kriens, Gemeinde Horw	Stadt Luzern, Schwarzenberg, Horw, Malters, Verein Mountain-bike Luzern, LuzernPlus, Kanton Luzern

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Bikerlenkung Bireggwald: Trägerschaft wurde gegründet, Vereinbarungen mit Waldeigentümern abgeschlossen, Auflage des Bauprojektes vom 20. Nov – 9. Dez 2023
- Bikerlenkung Pilatushang: Erstellung einer Räumlichen Analyse; Aufzeigen, in welchen Räumen die Ausscheidung von Mountainbike-Wege oder -Anlagen aufgrund der raumplanerischen Rahmenbedingungen möglich und sinnvoll wäre. Aufzeigen des tatsächlich genutzten Mountainbike-Wegnetz. Erfassen von Konflikt- und Problemstellen der unterschiedlichen Nutzungen zur Identifikation und Verortung von Konfliktsituationen

Weitere Planungsschritte:

- Bikerlenkung Bireggwald: Behandlung der Einsprachen
- Bikerlenkung Pilatushang:
 - Phase 2: Angebotsplanung
In der Phase 2 (2024) soll das Wegnetz geplant und auf Bewilligungsfähigkeit geprüft werden (Biker Netzwerk). Parallel dazu erarbeitet die Griffin Ranger GmbH die Phase 3 und Leistungen gemäss Ziffer 2 unter enger Zusammenarbeit mit Biker Netzwerk.
 - Phase 3: Umsetzung im Gelände
In der Phase 3 (ab 2025) sollen die neuen MTB-Routen gebaut und alte geschlossen werden. Gleichzeitig soll ein Ranger Service seinen Betrieb aufnehmen.

Zeithorizont

- ☐ A-Horizont
- ☐ B-Horizont
- ☐ längerfristiger Horizont
- ☐ Daueraufgabe

Richtplanrelevanz

- Flächenbeanspruchung:
- Beanspruchung von FFF: -
- Tangierung von Schutzgebieten von nationaler Bedeutung:

Koordinationsstand

- ☐ Kein Stand
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung
- Aufnahme in den Kantonalen Richtplan
- ☐ ja Kap.: KA:
- ☐ nein > Verankerung in:

Umweltschutzgesetzgebung

-

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

■

Bemerkungen / Hinweise

■

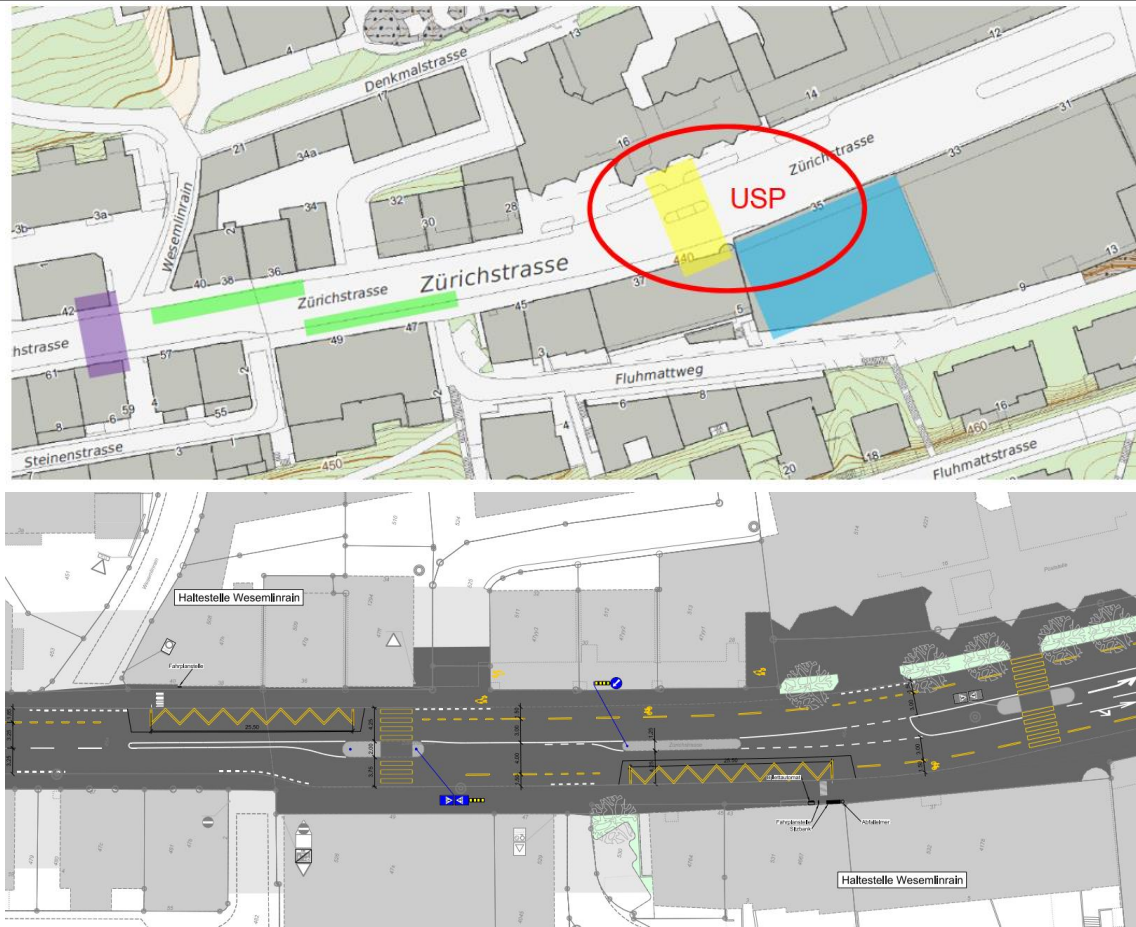
4. Gesamtverkehr

4.1. Gesamtverkehrskonzepte und -projekte

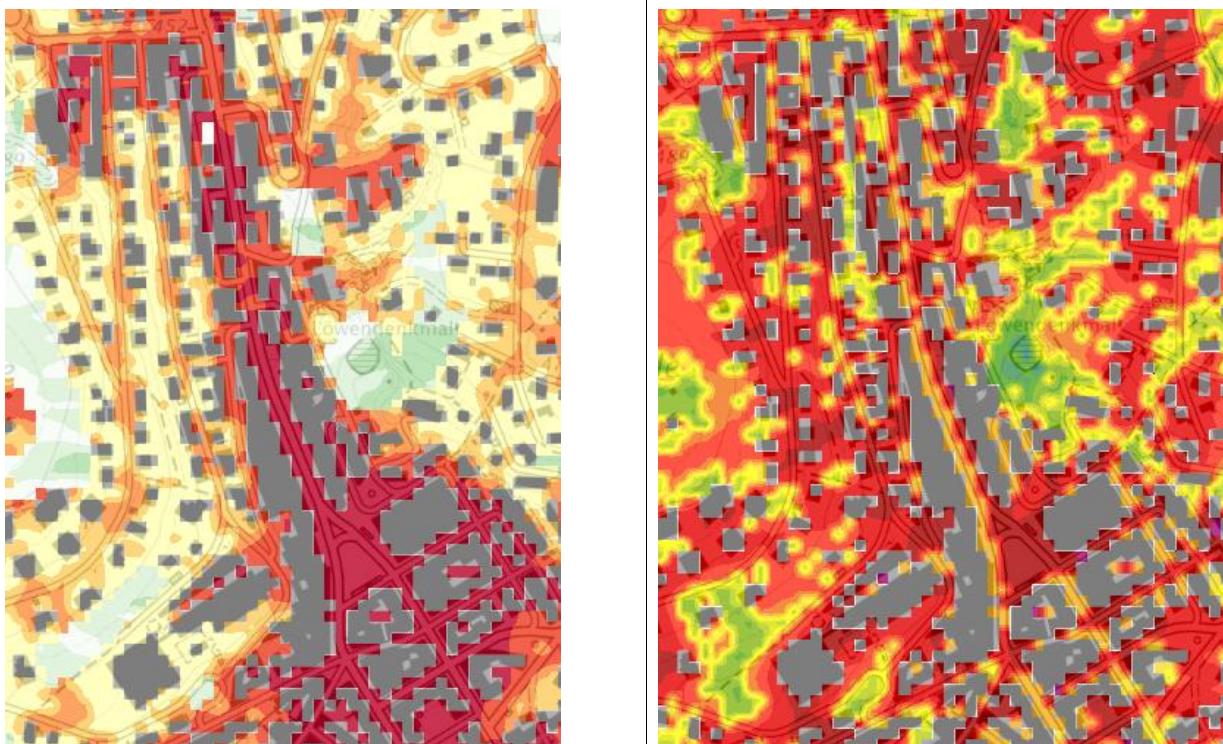
GV-1.1-5A		A-Horizont
K 17: Luzern, Zürichstrasse, Löwenplatz – Einmündung Wesemlinstrasse (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem		
Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Strassenabschnitt		
☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☒ 4. Generation: Nr. GV-1.4-4B	1061.4.004	B

Karte folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit
Ausgangslage / Zielsetzung Der Strassenraum der Zürichstrasse ist stark verkehrsorientiert gestaltet und weist Defizite für den öffentlichen Verkehr, die Radfahrenden und den Fussverkehr auf. Im nördlichen Abschnitt der Zürichstrasse sind nur geringfügige Variationen in der Strassengestaltung möglich, da der Strassenquerschnitt von Fassade zu Fassade aufgrund der Bebauung auf 12.30 m beschränkt ist. Die Bushaltestellen sind nicht behindertengerecht gestaltet. Die Klimaanalysekarten zeigen eine sehr hohe nächtliche Überwärmung entlang des gesamten Strassenzuges auf. Da die Lärmgrenzwerte entlang dieser Strasse überschritten werden, wird Tempo 30 als Verbesserungsmassnahme geprüft. Mit der Umsetzung der ersten Massnahmen aus dem Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern (GVK) werden seit 2022 die Einmündungen in die Zürichstrasse dosiert. Das betrifft die Wesemlinstrasse und die Parkhausaufahrten. Zudem wurde 2023 die Selbststeuerung der LSA am Schlossberg erfolgreich in Betrieb genommen. Diese beiden Massnahmen führen in Kombination zu einer deutlichen Verbesserung des Verkehrsablaufes und ermöglichen einen zuverlässigeren Busbetrieb auf der Zürichstrasse stadtauswärts. Stadteinwärts ist auf der Zufahrt zum Löwenplatz eine Busspur vorhanden, aufgrund von Rückstausituationen auf dem Abschnitt im Mischverkehr sind weitere Verbesserungsmassnahmen vorzusehen. Zielsetzung ist die Verbesserung der bestehenden Situation für alle Verkehrsteilnehmenden und die Anwohnerinnen und Anwohner.
Beschrieb der Massnahme Die Massnahmen beinhalten eine Anpassung des Strassenquerschnittes, mit der behindertengerechten Ausgestaltung der Bushaltestellen als Fahrbahnhaltestellen und einer Verbreiterung des Radstreifens bergwärts von heute 1.4 m auf 1.8 m. Der Fussgängerstreifen bei der Bushaltestelle wird mit einer Mittelinsel gesichert und nach Möglichkeit der Randstein des Trottoirs versetzt, damit dem Fussverkehr beidseitig mindestens 2m zur Verfügung stehen. Aufgrund der beengten Verhältnisse besteht im nördlichen Teil der Zürichstrasse kein Platz für eine weitere Fussgängerschutzinsel. Um die Verkehrssicherheit zu verbessern ist Tempo 30 zu prüfen. Lokal werden Entsiegelungen und Begrünungsmassnahmen umgesetzt. Die Massnahme liegt auf der Achse der durchgehenden Busspur Kriens – Ebikon. (BP Nr. 136)
Machbarkeit



Massnahmen Bushaltestellen und Fussgängerstreifen



Ausschnitt aus der Klimaanalysekarte Nacht (links) und Tag (rechts)

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Dichtes und sicheres Fuss- und Velonetz, Abstimmung des Gesamtverkehrs, Erhöhung Aufenthaltsqualität, Verbesserung Verkehrssicherheit und Erhöhung des Fuss- und Veloverkehr-Anteils
Bezug zum Handlungsbedarf	Überlastungen auf dem Hauptstrassennetz im Gebiet Schlossberg, welche die Buslinien beeinträchtigen
Bezug zu den Teilstrategien	- GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern» - GV-4 «Verkehrssicherheit erhöhen und Unfallschwerpunkten sanieren» - ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten» - MIV-1 «Hochleistungsstrassennetz und Schnittstellen funktionsfähig erhalten» - FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken» - FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	GV-1.10-5C «Luzern, Schlossberg»

Nutzen

WK1	Verbesserung des Gesamtverkehrssystems, insbesondere für den ÖV und FVV, Verkehrslenkung
WK2	Das Siedlungsgebiet wird aufgewertet.
WK3	Ausbauten erhöhen die Verkehrssicherheit, da Mängel der bestehenden Anlagen beseitigt werden. Durch die Neugestaltung der Strassenanlagen mit Gewährung der Normen der VSS wird die objektive und die subjektive Verkehrssicherheit verbessert.
WK4	Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV und FVV.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Stadt Luzern

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung: 2024-2028
Kantonales Bauprogramm	Plangenehmigung/ Baubewilligung: 2029
Schwachstellenanalyse, Studie	Finanzierungsplan: 2029
Vorstudie / Betriebs- und Gestaltungskonzept (2020)	Baubeginn: 2031
Bauprojekt Bushaltestellen (2018)	Inbetriebnahme: ab 2036
Weitere Planungsschritte:	
Überarbeitung Bauprojekt (2028)	Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2
Auflageprojekt (2028)	
Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3	

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
☐ Vororientierung
☒ Zwischenergebnis
☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

8'700'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 50%

Stand: 06.2020

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
----------------	---	-----

Anteil Kanton	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Region	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.
--------------------	---	-----

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

- Kanton Luzern, Bauprogramm 2023 -2026, Projekt Nr. 136
- Bauprojekt Fahrbahnhaltestelle Wesemlinrain (2018), Pläne, Bericht und Factsheet USP Zürichstrasse
- Black Spot Management (2017)
- Machbarkeitsstudie Alpen-, Löwen-, Zürichstrasse (2020)
- Synthese Massnahmen Verkehr im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof Luzern, RRB Nr. 432, 23.04.2024
- Testplanung Durchgangsbahnhof Luzern, Massnahmen Verkehr, Synthesebericht vif, 2024

> *Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).*

Quantitative Angaben

> *Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.*

Sachinformationen

- Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum, Normgerechte Fussgängerquerungen
 - Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 18'000 Fhz
 - Quadratmeter Umsetzungsbereich (falls nicht vorhanden, Länge des Abschnittes mit 10 m Strassenbreite multiplizieren) bei Streckenabschnitt oder Platzgestaltung Länge: 450 m; Breite ca. 15 m

Bemerkungen / Hinweise

- --

GV-1.2-5A

A-Horizont

K 17: Luzern, Zürichstrasse, Löwenplatz – Alpenstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Strassenabschnitt

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☒ 4. Generation: Nr. GV-1.4-4B	1061.4.004	B

Karte folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Der Strassenraum der Zürich- und Alpenstrasse ist stark verkehrsorientiert gestaltet und weist Defizite für den öffentlichen Verkehr, die Radfahrenden und den Fussverkehr auf. Die Bushaltestellen sind nicht behindertengerecht gestaltet. Aufgrund von Rückstausituationen auf diesem Abschnitt im Mischverkehr sind Verbesserungsmassnahmen vorzusehen. Dazu soll ab dem Löwenplatz eine Mischverkehrsspur zu einer Umweltspur (öV und Velo) umgenutzt werden. Die Klimanalysekarten zeigen eine sehr hohe nächtliche Überwärmung entlang des gesamten Strassenzuges auf. Da die Lärmgrenzwerte entlang dieser Strasse überschritten werden, wird Tempo 30 als Verbesserungsmassnahme geprüft. Zielsetzung ist die Verbesserung der bestehenden Situation für alle Verkehrsteilnehmenden und die Anwohnerinnen und Anwohner.

Beschrieb der Massnahme

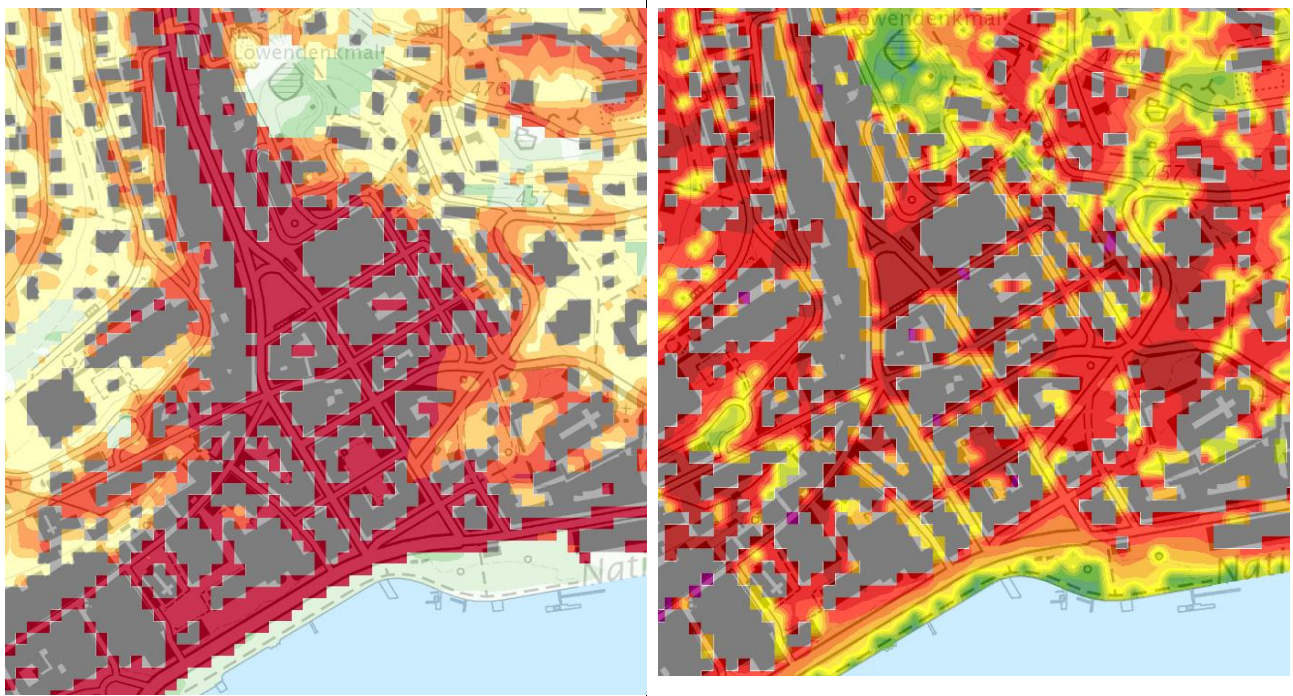
Die Massnahmen beinhalten eine Anpassung des Strassenquerschnittes, die behindertengerechte Ausgestaltung der Bushaltestellen, einer Umweltspur (Bus und Velo) und einem neuen Radstreifen Richtung Haldenstrasse und die Sanierung des USP. Um die Verkehrssicherheit zu verbessern ist Tempo 30 zu prüfen. Die Massnahme liegt auf der Achse der durchgehenden Busspur Kriens – Ebikon.

(BP Nr. 135)

Machbarkeit



Massnahmen Umweltspur, Bushaltestellen und Radstreifen



Ausschnitt aus der Klimaanalysekarte Nacht (links) und Tag (rechts)

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Dichtes und sicheres Fuss- und Velonetz, Abstimmung des Gesamtverkehrs, Erhöhung Aufenthaltsqualität, Verbesserung Verkehrssicherheit und Erhöhung des Fuss- und Veloverkehr-Anteils
Bezug zum Handlungsbedarf	■ Überlastungen auf dem Hauptstrassennetz im Gebiet Schlossberg, welche die Buslinien beeinträchtigen
Bezug zu den Teilstrategien	■ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern» ■ GV-4 «Verkehrssicherheit erhöhen und Unfallschwerpunkten sanieren» ■ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten» ■ MIV-1 «Hochleistungsstrassennetz und Schnittstellen funktionsfähig erhalten» ■ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken» ■ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	■ GV-1.10.5C «Luzern, Schlossberg»

Nutzen

WK1	Verbesserung des Gesamtverkehrssystems, insbesondere für den ÖV und FVV, Verkehrslenkung
WK2	Das Siedlungsgebiet wird aufgewertet.
WK3	Ausbauten erhöhen die Verkehrssicherheit, da Mängel der bestehenden Anlagen beseitigt werden. Durch die Neugestaltung der Strassenanlagen mit Gewährung der Normen der VSS wird die objektive und die subjektive Verkehrssicherheit verbessert.
WK4	Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV und FVV.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Luzern, vif

Beteiligte Stellen

Stadt Luzern

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Kantonales Bauprogramm
- Schwachstellenanalyse, Studie
- Vorstudie / Betriebs- und Gestaltungskonzept (2020)
- Bauprojekt Bushaltestellen (2018)

Weitere Planungsschritte:

- Überarbeitung Bauprojekt (2024)
- Auflageprojekt (2025)

Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	2024-2026
Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2027
Finanzierungsplan:	2028
Baubeginn:	2031
Inbetriebnahme:	ab 2036

Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☒ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

7'600'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 50%

Stand: 06.2020

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Luzern, Bauprogramm 2023 -2026, Projekt Nr. 135

-
- Bauprojekt Busspur Alpenstrasse inkl. Behig Löwenplatz und Luzernerhof (2018) inkl. Sanierung USP Alpenstrasse / Schweizerhofquai, Pläne, Bericht und Fahrversuch
 - Black Spot Management (2017)
 - Machbarkeitsstudie Alpen-, Löwen-, Zürichstrasse (2020)
 - Synthese Massnahmen Verkehr im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof Luzern, RRB Nr. 432, 23.04.2024
 - Testplanung Durchgangsbahnhof Luzern, Massnahmen Verkehr, Synthesebericht vif, 2024

> *Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).*

Quantitative Angaben

> *Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.*

Sachinformationen

- Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum, Normgerechte Fussgängerquerungen
 - Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 18'000 Fhz
 - Quadratmeter Umsetzungsbereich (falls nicht vorhanden, Länge des Abschnittes mit 10 m Strassenbreite multiplizieren) bei Streckenabschnitt oder Platzgestaltung Länge: 450 m; Breite ca. 15 m
-

Bemerkungen / Hinweise

- --
-

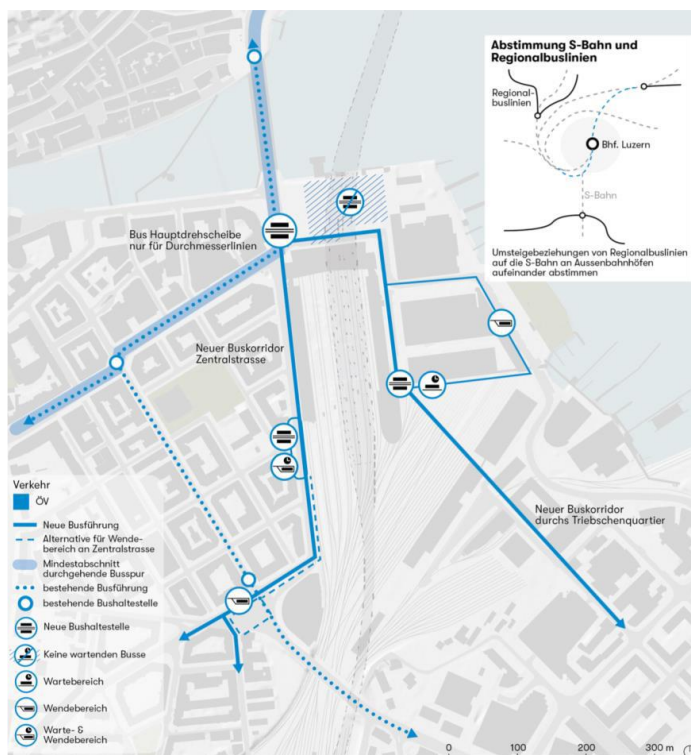
GV-1.3-5B

B-Horizont

Luzern, Pilatusstrasse – Schweizerhofquai, Optimierung Strassenraum, Verkehrsmanagement, Förderung öV (durchgehende Busspur) und Fuss- und Veloverkehr

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Strassenabschnitt

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Mit der Realisierung des Durchgangsbahnhofs und dem wachsenden Fahrgastaufkommen am Bahnhof werden die heutigen Kapazitäten zukünftig nicht ausreichen, um die prognostizierten Personenströme bewältigen zu können. Der Bahnhof ist heute hauptsächlich nach Norden, zur Altstadt und Schweizerhofquai, orientiert. Durch die konzentrierten Fussverkehrsströme zum Bahnhofplatz Nord gibt es überlastete Zugangs- und Umsteigewege. Gleichzeitig entspricht der Bahnhofplatz Nord zukünftig nicht seiner Rolle als wichtiger Aufenthaltsraum und Visitenkarte des Bahnhofs.

Die Organisation des öffentlichen Verkehrs hat für die Bewältigung der Personenströme und die Gestaltung attraktiver Stadträume um den Bahnhof Luzern eine herausragende Bedeutung. Um die Leistungsfähigkeit des Busnetzes zu gewährleisten, soll auf den Hauptachsen eine Buspriorisierung eingerichtet werden.

Um die notwendige Reorganisation und Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs sowie zentrale Massnahmen des Velo- und Fussverkehrs umsetzen zu können, ist der Strassenraum im Bahnhofsumfeld neu zu verteilen. Ein besserer Ausgleich zwischen den Verkehrsträgern ist notwendig, um das Gesamtverkehrssystem zu verbessern und die Personenkapazität zu erhöhen.

Beschrieb der Massnahme

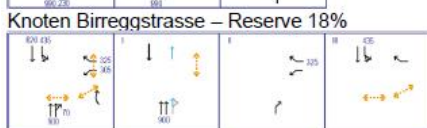
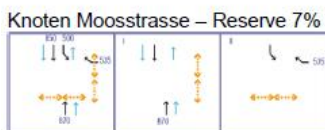
Die zentralen Hauptachsen im Umfeld des Bahnhofs werden vom lokalen Durchgangsverkehr entlastet. Vorgesehen werden eine Spurreduktion auf der Achse Pilatusstrasse – Seebrücke zwischen Pilatus- und Schwanenplatz mit je einer MIV- und einer Busspur pro Fahrtrichtung sowie die Sperrung für MIV-Durchfahrten auf der Zentralstrasse am Bundesplatz und an der Einmündung Pilatusstrasse. Durch die beidseitigen Busspuren auf der Achse Pilatusstrasse - Seebrücke lassen sich mehr Fahrten bewerkstelligen sowie die Pünktlichkeit und Geschwindigkeit erhöhen, sodass der öV an Attraktivität gewinnt und somit Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl und den Modal Split hat. Der durch den MIV-Spurabbau gewonnene Raum soll zudem zur Verbesserung der Fuss- und Veloverkehrsverbindungen eingesetzt werden.

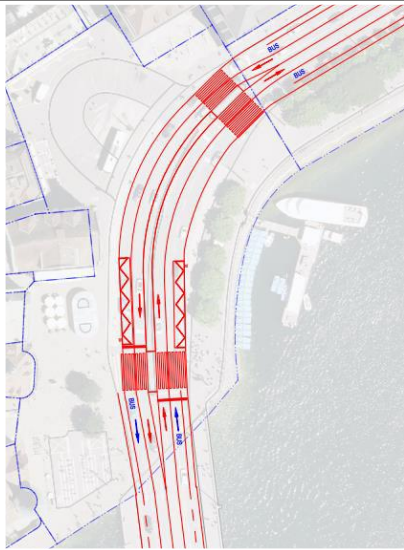
Die Massnahme liegt auf der Achse durchgehende Busspur Kriens – Ebikon.

(BP Nr. 100)

Machbarkeit

Die grundsätzliche verkehrliche Machbarkeit der Massnahme aus der Testplanung DBL wurde im Rahmen einer gesamtverkehrlichen Überprüfung mittels Verkehrsmodellberechnungen und Leistungsfähigkeitseinschätzungen aufgezeigt. Voraussetzung sind die Realisierung des Bypasses und Verkehrsmanagement-Massnahmen in der Stadt Luzern und auf den Einfallsachsen.





Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Lenkung und Dosierung des regionalen MIV Der strassengebundene ÖV wird bevorzugt und verkehrt zuverlässig
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Defizite beim Verkehrsmanagement ▪ Reisezeitverluste ÖV ▪ Laufender Abstimmungsbedarf einerseits zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖV, MIV, FVV) und andererseits zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
Bezug zu den Teilstrategien	▪ GV-3 «Stabilität des Verkehrs mittels Verkehrsmanagement erhalten» ▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ Abhängigkeiten mit BP-Massnahmen 102, 103 und 135

Nutzen

WK1	Durch die Neuverteilung des Strassenraumes im Umfeld des Bahnhofs Luzern bis und mit Schweizerhofquai wird der MIV-Verkehr dosiert (Spurabbau) und die verfügbaren Verkehrsräume werden dem ÖV im Rahmen von durchgängigen Busspuren sowie sicheren und attraktiven Verbindungen von Fuss- und Veloverkehr zugesprochen.
WK2	Durch die Stärkung des ÖV wird die Siedlungsentwicklung auf Zentren und Achsen konzentriert.
WK3	Durch die Abnahme des MIV-Verkehrs sowie durch die grosszügiger und sicherer ausgestalteten Velo- und Fussverkehrsverbindungen können Gewinne betreffend Verkehrssicherheit erzielt werden.
WK4	Die gesteigerte Fahrplanstabilität, die attraktiven Angebote für Fuss- und Veloverkehr sowie die Zuflussdosierung für den MIV können zu einem Modal Split Verschiebung hin zu den nachhaltigen Verkehrsmitteln führen, was sich positiv auf die Umweltbilanz auswirkt.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Luzern, vif

Beteiligte Stellen

Stadt Luzern, VVL

Realisierung

Planungsstand

- Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsraum 2040» (2020)
- Gesamtverkehrliche Überprüfung Empfehlungen Testplanung DBL (2023)

Weitere Planungsschritte:

- BGK / Vorprojekt

Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	2024 – 2029
Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2030
Finanzierungsplan:	2030
Baubeginn:	2032
Inbetriebnahme:	2034

Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

8'000'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 20%

Stand:

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Luzern, Bauprogramm der Kantonsstrassen 2023 -2026, Projekt Nr. 100
- Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsraum 2040», Schlussbericht, Stadt Luzern, 29.12.2020
- Gesamtverkehrliche Überprüfung Empfehlungen Testplanung DBL, November 2023

> Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).

Quantitative Angaben

*> Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.
Sachinformationen*

Bemerkungen / Hinweise

- --
-

GV-1.4-5B

B-Horizont

Luzern, Zentralstrasse, Umgestaltung Kantonsstrasse zugunsten Verkehrsdrehscheibe und Förderung öV und FVV

Kategorie: Verkehrsmanagement (VM) – Achse

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Mit der Realisierung des Durchgangsbahnhofs und dem wachsenden Fahrgastaufkommen am Bahnhof Luzern werden die heutigen Kapazitäten zukünftig nicht ausreichen, um die prognostizierten Personenströme bewältigen zu können. Der Bahnhof ist heute hauptsächlich nach Norden, zur Altstadt und Schweizerhofquai, orientiert. Durch die konzentrierten Fussverkehrsströme zum Bahnhofsplatz Nord gibt es überlastete Zugangs- und Umsteigewege. Gleichzeitig entspricht der Bahnhofplatz Nord zukünftig nicht seiner Rolle als wichtiger Aufenthaltsraum und Visitenkarte des Bahnhofs.

Die Organisation des ÖV hat für die Bewältigung der Personenströme und die Gestaltung attraktiver Stadträume um den Bahnhof Luzern eine herausragende Bedeutung. Um die Leistungsfähigkeit des Busnetzes zu gewährleisten, soll auf den Hauptachsen eine Buspriorisierung eingerichtet werden.

Um die notwendige Reorganisation und Bevorzugung des ÖV sowie zentrale Massnahmen des Velo- und Fussverkehrs umsetzen zu können, ist der Strassenraums im Bahnhofsumfeld neu zu verteilen. Ein besserer Ausgleich zwischen den Verkehrsträgern ist notwendig, um das Gesamtverkehrssystem zu verbessern und die Personenkapazität zu erhöhen.

Beschrieb der Massnahme

Um den erwarteten Zuwachs (Verdopplung) der Personenströme im Bahnhofsbereich Luzern mit DBL zu bewältigen, müssen zukünftig für den Fussverkehr zusätzliche Kapazitäten und Qualitäten geschaffen werden.

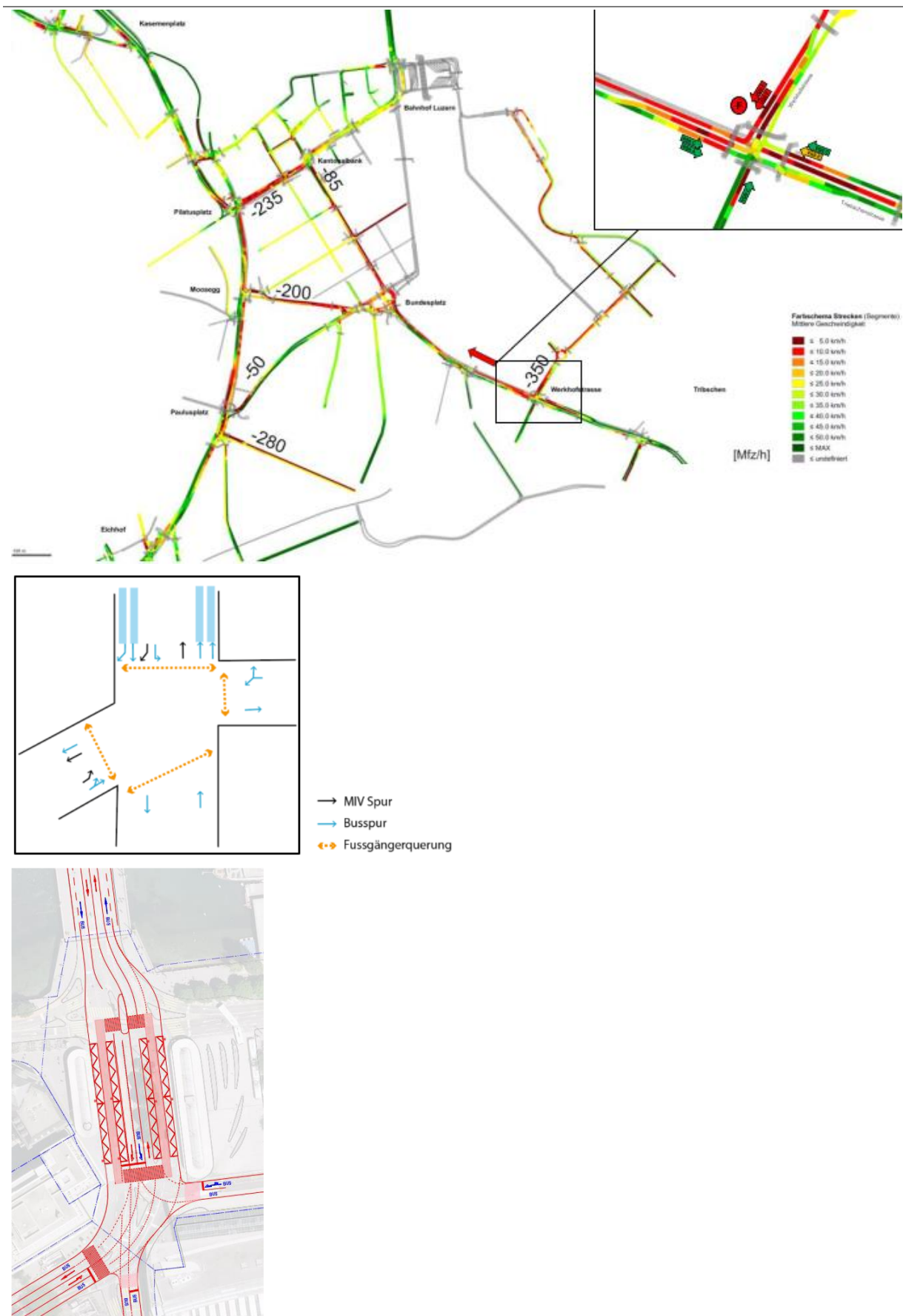
Die Vereinfachung der Abbiegebeziehungen am Knoten Pilatusstrasse - Zentralstrasse - Bahnhofplatz (Monopol) ist Voraussetzung für die Schaffung von Raum für den öV und FVV sowie die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems für alle Verkehrsteilnehmenden (öV, MIV, FVV) im Umfeld des Bahnhofs Luzern.

Die Reduktion der Beziehungen lässt sich mit der Sperrung der Zentralstrasse am Bundesplatz und an der Einmündung Pilatusstrasse umsetzen. Die Zentralstrasse wird vom MIV-Durchgangsverkehr befreit. Die Zentralstrasse dient dem lokalen MIV, dem Lieferverkehr, dem Busverkehr und dem Veloverkehr. Die Reduktion einzelner Fahrtbeziehungen MIV schafft so Platz für den neuen Bahnhofplatz West die Aufwertung des öffentlichen Raums und zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Bussystems.

Machbarkeit

Die grundsätzliche verkehrliche Machbarkeit der Massnahme aus der Testplanung DBL wurde im Rahmen einer gesamtverkehrlichen Überprüfung mittels Konzeptdarstellungen, Verkehrsmodellberechnungen und Leistungsfähigkeitseinschätzungen aufgezeigt. Voraussetzung sind die Realisierung des Bypasses und Verkehrsmanagement-Massnahmen in der Stadt Luzern und auf den Einfallsachsen.





Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Lenkung und Dosierung des regionalen MIV Der strassengebundene ÖV wird bevorzugt und verkehrt zuverlässig.
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Defizite beim Verkehrsmanagement ▪ Reisezeitverluste ÖV ▪ Laufender Abstimmungsbedarf einerseits zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖV, MIV, FVV) und andererseits zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
Bezug zu den Teilstrategien	▪ GV-3 «Stabilität des Verkehrs mittels Verkehrsmanagement erhalten» ▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ Abhängigkeiten mit BP-Massnahmen 102, 103 und 135

Nutzen

WK1	Durch die Sperrung der Zentralstrasse wird der MIV-Durchgangsverkehr unterbunden und die MIV-Belastung auf ein Minimum reduziert und durch die Vereinfachung des Verkehrsablaufs am Knoten Monopol die Voraussetzung für durchgängige Busspuren im Raum des Bahnhofs Luzern geschaffen. Die verfügbaren Verkehrsräume in der Zentralstrasse werden der neuen Verkehrsdrehscheiben Bahnhof West, dem lokalen MIV, dem Lieferverkehr, dem Busverkehr und dem Veloverkehr dienen können.
WK2	Durch die Stärkung des ÖV wird die Siedlungsentwicklung auf Zentren und Achsen konzentriert.
WK3	Durch die Abnahme des MIV-Verkehrs, die Vereinfachung des Verkehrsablaufs am Knoten Monopol sowie durch die grosszügiger und sicherer ausgestalteten Velo- und Fussverkehrsverbindungen können Gewinne betreffend Verkehrssicherheit erzielt werden.
WK4	Die gesteigerte Fahrplanstabilität, die attraktiven Angebote für Fuss- und Veloverkehr sowie die Durchfahrtsbeschränkungen für den MIV können zu einer Modal Split Verschiebung hin zu den nachhaltigen Verkehrsmitteln führen, was sich positiv auf die Umweltbilanz auswirkt.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Stadt Luzern, VVL

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung: 2026
▪ Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsraum 2040» (2020)	Plangenehmigung/ Baubewilligung: 2029
▪ Gesamtverkehrliche Überprüfung Empfehlungen Testplanung DBL (2023)	Finanzierungsplan: 2030
▪ Beschluss Regierungsrat Protokoll Nr. 432 vom 24.04.2024 zu «Synthese Massnahmen Verkehr im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof Luzern»	Baubeginn: 2032
	Inbetriebnahme: 2035
	Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Weitere Planungsschritte:

- BGK / Vorprojekte / Verkehrsmanagement Konzept

Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

15'000'000 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/- 30%
Stand:

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsraum 2040», Schlussbericht, Stadt Luzern, 29.12.2020
- Gesamtverkehrliche Überprüfung Empfehlungen Testplanung DBL, November 2023
- Testplanung Durchgangsbahnhof Luzern, Massnahmen Verkehr, Synthesebericht vif, 2024
- Synthese Massnahmen Verkehr im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof Luzern, RRB Nr. 432, 23.04.2024

Quantitative Angaben

> Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.
Sachinformationen

Bemerkungen / Hinweise

- --

GV-1.5-5B	B-Horizont
K 4 / 13: Luzern, Hirschengraben – Pilatusplatz – Obergrundstrasse (Einm. Moosstrasse), Radverkehrsanlage für Querverbindung Pilatus-/Bahnhofstrasse	
Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Strassenabschnitt	

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☒ 2. Generation: LV-1.1b		A (Abstandnahme)
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-

Karte folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Im gesamten Abschnitt bestehen weder entlang der Achse Obergrundstrasse – Hallwilerweg – Hirschengraben noch bei den Knoten Pilatusplatz, Hirschengraben/Kasimir-Pfyffer-Strasse besteht ein separates Angebot für den Radverkehr. Bei der Einmündung der Moosstrasse bei der Einmündung für den Linkseinmünder ein vorgezogener Wartebereich für den Radverkehr. Die Verkehrsbelastung der Kantonsstrasse beträgt rund 30'000 Motorfahrzeuge im DTV (Obergrundstr. bei Moosstrasse, Stand heute und im Zustand mit Bypass).

Im aktuellen Radroutenkonzept 1994, ergänzt 2009, ist beim Pilatusplatz ein Verbesserungspotential bezüglich der Verkehrssicherheit ausgewiesen. Zudem ist ein Ausbauvorhaben für den Radverkehr zwischen dem Pilatusplatz und dem Knoten Hirschengraben in der 1. Priorität enthalten.

Der Entwurf des aufgrund des neuen Veloweggesetzes geplanten neuen Kantonalen Radroutennetzes sieht vor, dass die Kantonsstrasse K 4 (Obergrundstrasse) von der Einmündung der Moosstrasse bis zum Pilatusplatz und von dort die Kantonsstrasse K 13 zum Hirschengraben dem Basisnetz zugeteilt ist. Am Pilatusplatz besteht west- und ostseitig des Knotens eine querende Radroute, welche ebenfalls zum Basisnetz zählt. Beim Hirschengraben quert eine Hauptverbindung des Radroutennetzes die Kantonsstrasse K 13. Der Ausbaubedarf ist somit erheblich.

Die Bushaltestellen Moosegg und Pilatusplatz (bestehend aus zwei Kanten an der Obergrundstrasse und einer an der Pilatusstrasse) sind nur teilweise BehiG-gerecht ausgestaltet. Infolge der hohen Verkehrsbelastung bestehen an mehreren Stellen Unfallhäufungen.

Der DBL hat Auswirkungen auf das vorliegende Projekt. Gemäss Synthese DBL sind zwischen Kriens und Ebikon durchgehende Busspuren vorgesehen. Diese sind im Vorhaben entsprechend zu berücksichtigen.

Beschrieb der Massnahme

Die Verkehrsinfrastruktur soll insbesondere für den Radverkehr verbessert werden. Besonders relevant sind ist die Querschnittsachse Hirschengraben/Kasimir-Pfyffer-Strasse sowie die Verbindung der Sälistrasse via Obergrundstrasse zur Moosstrasse. Auch ist das Knotensystem Obergrundstrasse/Hirschengraben zu vereinfachen und sicherer auszugestalten. Davon profitieren auch der Fussgängerverkehr. Weiter sind Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie im Sinne der Umsetzung des BehiG vorzusehen.

Im Zusammenhang mit dem DBL ist eine weitere Förderung des öV zu verfolgen.

(BP Nr. 109)

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist in einer Studie / BGK nachzuweisen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zum Handlungsbedarf	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zu den Teilstrategien	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<i>Wird noch ergänzt</i>

Nutzen

WK1	<i>Wird noch ergänzt</i>
WK2	<i>Wird noch ergänzt</i>
WK3	<i>Wird noch ergänzt</i>
WK4	<i>Wird noch ergänzt</i>

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Stadt Luzern

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
Bisherige Planungsschritte: ▪ Testplanung zum Durchgangsbahnhof 2020 – 2021 ▪ Vorprojekt Umgestaltung K13 Querung Rütligasse (November 2021) ▪ Auflageprojekt Umgestaltung K13 Querung Rütligasse (Januar 2023) ▪ Synthesebericht 2023 – 2024 Weitere Planungsschritte: ▪ Studie / BGK ab 2025 Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3	Projektierung: Plangenehmigung/ Baubewilligung: Finanzierungsplan: Baubeginn: ab 2032 Inbetriebnahme: Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)	Flächenbeanspruchung
☒ Keine Information ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung (zwingend bei A)	Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

9'500'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 50%

Stand: November 2022

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
----------------	---	-----

Anteil Kanton	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Region	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.
--------------------	---	-----

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsbereich 2040», Februar 2021
 - Synthese Massnahmen Verkehr im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof Luzern, RRB Nr. 432, 23.04.2024
 - Testplanung Durchgangsbahnhof Luzern, Massnahmen Verkehr, Synthesebericht vif, 2024
- > *Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).*

Quantitative Angaben

> *Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.*

Sachinformationen

- *Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum*

Bemerkungen / Hinweise

- --

GV-1.6-5B	B-Horizont
K4 / 32a: Luzern, Obergrundstrasse Einmündung Horwerstrasse – Bundesplatz (inkl.)	
Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Strassenabschnitt	

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☒ 2. Generation: Nr. MIV-4	1061.2.070	B
☒ 3. Generation: Nr. MIV-4	1061.3.081	A
☒ 4. Generation: Nr. GV-5.3	1061.4.017	B

Karte folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Im Zusammenhang mit den Massnahmen Verkehr DBL soll die Durchfahrt durch die Zentralstrasse unterbunden werden, um den Bus-Hub Bahnhofplatz in guter Qualität zu ermöglichen (vgl. BP Nr. 100). Die zentralen Hauptachsen im Umfeld des Bahnhofs werden vom lokalen Durchgangsverkehr entlastet. Vorgesehen werden eine Spurreduktion auf der Achse Pilatusstrasse – Seebrücke zwischen Pilatus- und Schwanenplatz mit je einer MIV- und einer Busspur pro Fahrtrichtung sowie die Sperrung für MIV-Durchfahrten auf der Zentralstrasse am Bundesplatz und an der Einmündung Pilatusstrasse. Das übergeordnete Ziel sind durchgehende und beschleunigte Buslinien.

Der Strassenabschnitt Obergrundstrasse, Einmündung Horwerstrasse – Bundesplatz mit den Knoten Eichhof, Paulusplatz und Bundesplatz ist stark befahren und die Strassen und Werkleitungen weisen einen hohen Sanierungsbedarf aus. Auf diesen Strassenabschnitten werden verschiedene Stadtquartiere und insbesondere das Tribschenquartier erschlossen und mit der Autobahn A2 verbunden. Für den MIV ist die neue Zufahrt (statt der Zentralstrasse) zu den Parkhäusern zwei und drei zu prüfen. Die wichtigste RBus-Linie 1 und weitere fünf Buslinien (11, 14, 20, 71 und Tellbus) auf dem Abschnitt Eichhof-Paulusplatz sowie die Buslinien im Bereich Bundesplatz werden behindert. Die Buslinien werden neu und wo möglich als Durchmesslinien organisiert (abhängig neue Buslinie durch die Zentralstrasse).

Auf der Bundesstrasse fehlen Radverkehrsanlagen und der Bundesplatz ist ein ausgewiesener Unfallschwerpunkt. Die Klimaanalysekarten weisen bei Tag und Nacht eine sehr hohe Überwärmung auf. Massnahmen zur Verbesserung der thermischen Situation sind notwendig. Auf der Bundesstrasse werden vorgängig Sofortmassnahmen für den Rad- und Fussverkehr sowie kleinere Entsieglungsvorhaben umgesetzt und Tempo 30 geprüft.

Ziele der Massnahme sind eine zweckmässige Erschliessung der südlichen Stadtquartiere, insbesondere der Entwicklungsschwerpunkte Bahnhof und Tribschen, der Abbau der Behinderungen des öffentlichen Verkehrs, Verbesserungen für den Radverkehr und die Sanierung des Unfallschwerpunktes Bundesplatz sowie eine deutliche Verbesserung des Stadtklimas entlang der dicht besiedelten Achse.

Beschrieb der Massnahme

Einbezug und Koordination mit dem Konzept der durchgehenden Busspuren und Buspriorisierungen zwischen Kriens und Ebikon. Das Verkehrsmanagement inkl. Dosierungen in Spitzenzeiten soll einen optimalen Einbezug der neuen Kapazitäten auf der Stadtautobahn nach Inbetriebnahme des Bypasses ermöglichen. Das Verkehrsmanagement soll auch die städtischen Strassen einbeziehen, dies in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Luzern.

Die Zentralstrasse wird für den MIV unterbunden und muss bei der Ausgestaltung der nachfolgenden Aspekte mitberücksichtigt werden.

- Obergrundstrasse, Einmündung Horwerstrasse – Bundesstrasse: Verbesserung der Radverkehrsanlagen und Massnahmen zur Busbevorzugung und Neuorganisation in Abhängigkeit des neu vorgesehenen Buskorridors in der Zentralstrasse (neue Haltstelle Bahnhof West).

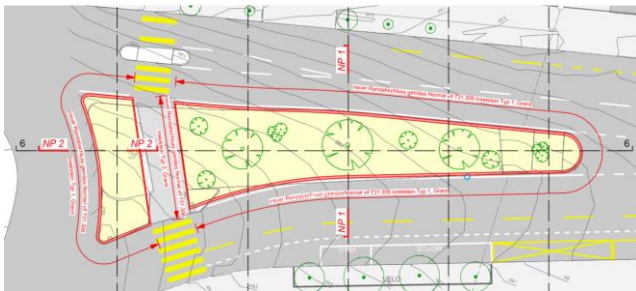
- Bundesstrasse: Radverkehrsanlage und Aufwertung des Strassenraums und Umsetzung von Klimaanpassungsmassnahmen.
- Bundesplatz: Massnahmen zur Busbevorzugung, Sanierung der Unfallschwerpunkte, Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr, Aufwertung des Strassenraumes, neue Platzgestaltung

Für den Bundesplatz wird eine Testplanung durchgeführt, welche in enger Abstimmung mit der DBL Masterplanung der Stadt Luzern und dem Kanton erfolgen wird.

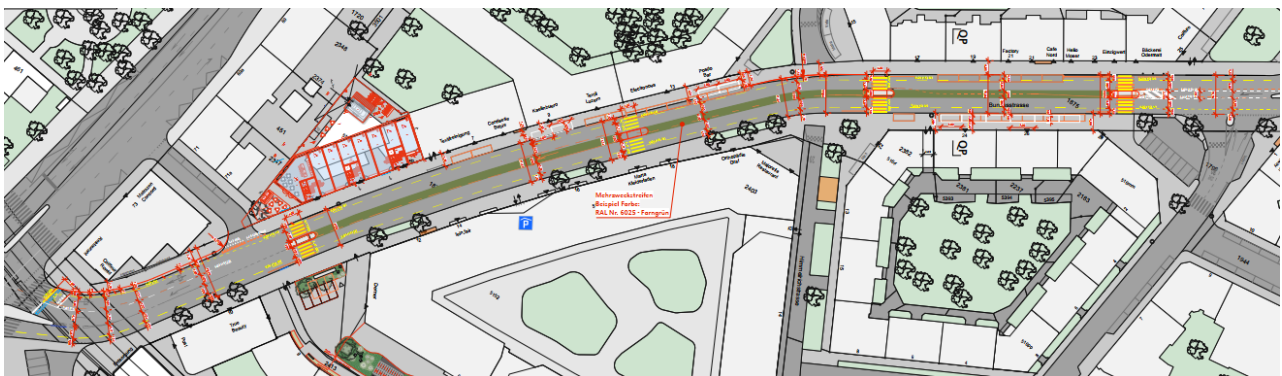
Die Anbindung an die beiden Autobahnanschlüsse Kasernenplatz und Luzern-Süd erfolgt einerseits über die Moosstrassen und über die Bundesstrasse. Aufgrund der Verkehrsentwicklung der vergangenen Jahre und der vom Kantonsrat verabschiedeten Gesamtverkehrsstrategie sowie der fachlichen Empfehlung der «Überprüfung Testplanung DBL» wird für die weiteren Planungen ein angebotsorientierter Ansatz gewählt.

(BP Nr. 108)

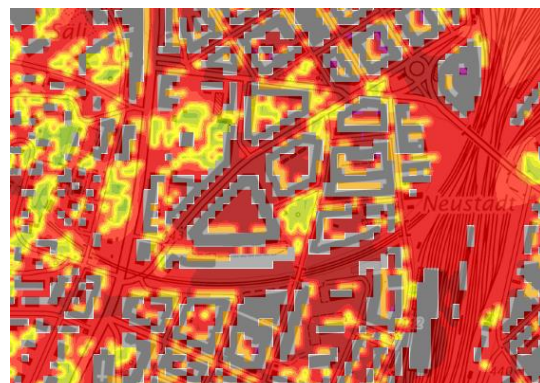
Machbarkeit



Sofortmassnahme Bundesplatz: Entsieglungsprojekt Mittelbereich und Aufhebung von 11 Parkplätzen (Umsetzung 2023/24).



Sofortmassnahmen Bundesstrasse (Umsetzung 2024)



Ausschnitt aus der Klimaanalysekarte Nacht (links) und Tag (rechts)

Zweckmässigkeit	
Bezug zum Zukunftsbild	Dichtes und sicheres Fuss- und Velonetz, Abstimmung des Gesamtverkehrs, Erhöhung Aufenthaltsqualität, Verbesserung Verkehrssicherheit und Erhöhung des Fuss- und Veloverkehr-Anteils, Förderung ÖV
Bezug zum Handlungsbedarf	Eher bescheidene Anteile von ÖV und FVV im Modalsplit, laufender Abstimmungsbedarf einerseits zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖV, MIV, FVV) und andererseits zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, zahlreiche Schwachstellen, Bundesplatz als Unfallschwerpunkt, Bundesstrasse als stark verkehrsorientierte Ortsdurchfahrt mit mangelnder Siedlungsverträglichkeit, fehlende Ausgestaltung des öffentlichen Raums.
Bezug zu den Teilstrategien	▪ S-1 «Schlüsselareale vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen» ▪ GV-4 «Verkehrssicherheit erhöhen und Unfallschwerpunkte sanieren» ▪ GV-5 «Strassenräume innerorts siedlungsverträglich ausgestalten» ▪ ÖV-3 «RBus-Netz ausbauen» ▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten» ▪ MIV-1 «Hochleistungsstrassennetz und Schnittstellen funktionsfähig erhalten» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ Klimaanpassungsstrategie
Nutzen	
WK1	Dank der Massnahme kann der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr gefördert werden. Die Erreichbarkeit der Quartiere Neustadt, Tribschen, Wartegg, Schönbühl und ESP Bahnhof ist gewährleistet, das ÖV-Angebot kann ausgebaut und dessen Zuverlässigkeit erhöht werden.
WK2	Die Standortattraktivität im Raum Tribschen (Arbeiten: ESP Luzern Bahnhof, Wohnen: Tribschenstadt) kann verbessert werden. Der Strassenraum und der Bundesplatz als wichtiger Freiraum im Siedlungsgebiet können aufgewertet werden und leisten einen positiven Beitrag zum Stadtklima.
WK3	Die Massnahme zugunsten des Langsamverkehrs bringt eine Verbesserung der Verkehrssicherheit mit sich. Der Unfallschwerpunkt kann beseitigt werden.
WK4	Die Verkehrsbelastung der Gebiete entlang des Strassenzuges bleibt etwa gleich. Durch Anpassungen im Verkehrsregime entsteht aber eine Entlastung bezüglich Lärm und Luftemissionen in den angrenzenden Gebieten (Reduktion Schleichverkehr). Die Stausituationen werden sich reduzieren. Die Flächenbeanspruchung des Projekts ist gering, da die bestehende Strasse umgebaut und mit einer neuen Knotenform am Bundesplatz die dortige Strassenfläche reduziert und wo möglich entsiegelt und begrünt wird.
Zuständigkeiten	
Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Stadt Luzern

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Vorstudie (2008)
- Konzept / Variantenstudium mit und ohne Gesamtsystem Bypass (2019-2020)
- Sofortmassnahmen Bundesstrasse Bauprojekt (2022)
- Kanton Luzern, Bauprogramm 2023-2026, Projekt Nr. 108
- Entsiegelungsprojekt Bundesplatz (2023)
- «Überprüfung Testplanung DBL» (2022/2023)
- Synthese DBL (2024)

Weitere Planungsschritte:

- Umsetzung Sofortmassnahmen Bundesstrasse (2024)
- Umsetzung Entsiegelung Bundesplatz (2024)
- Masterplanung DBL der Stadt Luzern und Kanton (2024-2027)
- Testplanung Bundesplatz (2025-2026)
- BGK Bundesstrasse (2024 – 2026)
- Vorprojekt (2027)

Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	2024 – 2029
Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2030
Finanzierungsplan:	2030
Baubeginn:	2032
Inbetriebnahme:	2034

Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

30'000'000 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/- 30%
Stand: 12.2018

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Luzern, K4/32a Luzern, Obergrundstrasse Einmündung Horwerstrasse – Bundesplatz (inkl.), Handlungsbedarf und Projektgliederung, 25.04.2019
- Kanton Luzern, Testplanungsprogramm Bundesplatz Luzern, Vorentwurf Testplanungsprogramm, 18.11.2019
- Kanton Luzern, Stadt Luzern, Testplanung Bundesplatz, Verkehrsmengengerüst, 06.10.2020
- Sofortmassnahmen Bundesstrasse (Plan und Bericht)
- Entsieglungsmassnahme PP Bundesplatz (Plan)
- Kanton Luzern, Bauprogramm 2023-2026, Projekt Nr. 102
- Synthese Massnahmen Verkehr im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof Luzern, RRB Nr. 432, 23.04.2024
- Testplanung Durchgangsbahnhof Luzern, Massnahmen Verkehr, Synthesebericht vif, 2024

> *Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).*

Quantitative Angaben

> *Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.*

Sachinformationen

- *Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum*
 - *Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme)*
 - *Quadratmeter Umsetzungsbereich (falls nicht vorhanden, Länge des Abschnittes mit 10 m Strassenbreite multiplizieren) bei Streckenabschnitt oder Platzgestaltung*
 - *Planausschnitt aus Klimakarte: [Klimakarten - Geoportal Kanton Luzern](#)*

Bemerkungen / Hinweise

- --
-

GV-1.7-5B **B-Horizont**

K 2: Luzern, Haldenstrasse, Einmündung K 17 (exkl.) – Einmündung Bellerivestrasse

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Strassenabschnitt

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-

Karte folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Optimierung Strassenraum, hindernisfreie Bushaltestellen, Hochwasserschutz/Entwässerung
Neben der Sanierung soll der ÖV (durchgehende Busspuren) und der Fuss- und Veloverkehr gefördert werden.

Beschrieb der Massnahme

Der Projektperimeter umfasst die Haldenstrasse einschliesslich der Einmündung in die Lidostrasse. Die Haldenstrasse liegt im Perimeter Synthese DBL. Die Projektierung und Umsetzung dieser Massnahme muss mit den Projekten Verkehrsdrehscheibe Brül/Verkehrshaus (BP Nr. 78) und Einmündung Lidostrasse – Einmündung K 30 – Einmündung Lidostrasse (BP Nr. 103) abgestimmt werden.

(BP Nr. 102)

Machbarkeit

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zum Handlungsbedarf	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zu den Teilstrategien	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<i>Wird noch ergänzt</i>

Nutzen

WK1	<i>Wird noch ergänzt</i>
WK2	<i>Wird noch ergänzt</i>
WK3	<i>Wird noch ergänzt</i>
WK4	<i>Wird noch ergänzt</i>

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Luzern, vif

Beteiligte Stellen

Stadt Luzern

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Planungssynthese DBL, 2024

Weitere Planungsschritte:

- Weitere Studien im Zusammenhang mit den Ergebnissen der Planungssynthese (2024) sind zu definieren

Bau- und Finanzreife

Projektierung: 2026 – 2028

Plangenehmigung/ Baubewilligung: 2030

Finanzierungsplan: 2030

Baubeginn: ab 2032

Inbetriebnahme: offen

Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3

Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☒ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

7'000'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 50%

Stand: 11.2022

Finanzierung

Anteil Bund AP % Fr.

Anteil Kanton % Fr.

Anteil Region % Fr.

Anteil Gemeinde(n) % Fr.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Luzern, Bauprogramm 2023-2026, Projekt Nr. 102
 - Testplanung Durchgangsbahnhof Luzern, Massnahmen Verkehr, Synthesebericht vif, 2024
 - Synthese Massnahmen Verkehr im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof Luzern, RRB Nr. 432, 23.04.2024
- > Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).

Quantitative Angaben

> Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.

Sachinformationen

- Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum
-

Bemerkungen / Hinweise

- --
-

GV-1.8-5C

C-Horizont

K 2: Luzern, Pilatusstrasse – Seebrücke, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr und den motorisierten Individualverkehr in Koordination mit Durchgangsbahnhof

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Strassenabschnitt

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☒ 2. Generation: GV-1.3	-	C
☒ 3. Generation: GV-1.1	-	C
☒ 4. Generation: GV-1.1	-	C

Karte folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Um die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des Busnetzes (Zuverlässigkeit der Buskurse als Zubringer DBL) zu gewährleisten, soll auf den Hauptachsen eine Buspriorisierung eingerichtet werden (mit Busspuren oder einer anderen Form der Bevorzugung). Auf der Achse Pilatusstrasse - Seebrücke – Schweizerhofquai werden in der Konsequenz die MIV-Spuren reduziert und die Zentralstrasse soll zukünftig für den MIV gesperrt werden und als neue Busachse fungieren.

Der Veloverkehr rund um den Bahnhof Luzern ist heute vor allem von Einschränkungen durch andere Verkehrsmittel sowie durch die trennende Wirkung des Gleisfelds geprägt. Das Veloverkehrsnetz rund um den Bahnhof soll ausgebaut und Lücken geschlossen werden. Zwischen See und Langensandbrücke sind beidseits entlang des Gleisfeldes zwei hochwertige Längsachsen geplant - inklusive Umfahrung des Bundesplatzes. Damit zu verknüpfen und aufzuwerten sind drei Ost-West-Querungen am Bahnhofplatz Nord (zu Seebrücke, Bahnhof- und Pilatusstrasse), zwischen den Bahnhofplätzen Ost und West (neue Verbindung) und über die Langensandbrücke.

Beschrieb der Massnahme

Weiterentwicklung der Durchmesserpertron in Fahrtrichtung Norden in Koordination mit dem DBL mit dem Ziel, dass die Durchmesserpertron direkt an die Kantonsstrasse anschliessen (evtl. neue Auf- und Abgänge ins Shopville). Das Projekt ist mit den DBL Projekten BP Nr. 100, 101 und Zentralstrasse zu koordinieren.

(BP Nr. 200)

Machbarkeit

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zum Handlungsbedarf	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zu den Teilstrategien	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<i>Wird noch ergänzt</i>

Nutzen

WK1

WK2

WK3

WK4

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Luzern, vif

Beteiligte Stellen

Stadt Luzern

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Testplanung zum Durchgangsbahnhof 2020 – 2021
- Synthesebericht 2023 – 2024

Weitere Planungsschritte:

- Notwendige Studien und Abklärungen im Zusammenhang mit dem DBL Masterplan und weiteren notwendigen Planungen (Studien, VP...) im Zusammenhang mit dem DBL

Bau- und Finanzreife

Projektierung:

Plangenehmigung/ Baubewilligung:

Finanzierungsplan:

Baubeginn:

nach 2040

Inbetriebnahme:

Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

Planungsstand: ☒ 1 ☐ 2 ☐ 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☒ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

20'000'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 50%

Stand: 03.2023

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
----------------	---	-----

Anteil Kanton	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Region	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.
--------------------	---	-----

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Luzern, Bauprogramm 2023-2026
 - Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsräum 2040», Februar 2021
 - Testplanung Durchgangsbahnhof Luzern, Massnahmen Verkehr, Synthesebericht vif, 2024
 - Synthese Massnahmen Verkehr im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof Luzern, RRB Nr. 432, 23.04.2024
- > Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).*

Quantitative Angaben

> Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.

Sachinformationen

- Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum, Normgerechte Fussgängerquerungen
-

Bemerkungen / Hinweise

- --

GV-1.9-5C

C-Horizont

K 2: Luzern, Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern, Bereich Bahnhofplatz, Bushaltestellen Durchmesserperronanlage mit lokaler Anpassung der Seebrücke im Bereich Brückenwiderlager Süd für eine normgerechte Fussgängerführung Bahnhofstrasse – Schiffsteg, Verkehrsmanagement, Förderung öV (durchgehende Busspuren) und FVV

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Strassenabschnitt

- | | | |
|---|----------|--------------------------|
| ☐ Bestandteil früheres AP | ARE-Code | Priorität in früheren AP |
| ☐ 1. Generation | | |
| ☐ 2. Generation | | |
| ☐ 3. Generation | | |
| ☐ 4. Generation: Nr. GV-1.4-4B | | |

Karte folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Das Projekt Gesamtverkehrskonzept wurde 2015/2016 gemeinsam durch die Stadt Luzern und den Kanton erarbeitet. Es zeigt die Verkehrssituation und die Erreichbarkeit bis zur Realisierung der beiden Grossprojekt Bypass und DBL auf.

Die Ziele des GVK sind eine Kapazitätssteigerung des Gesamtsystems Mobilität um ca. 30 % bis 2030, eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, eine Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs sowie des Velo- und Fussverkehrs, das Bereitstellen des erforderlichen Strassenraums für die notwendige Mobilität für den MIV, die Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität im Agglomerationszentrum Luzern sowie die Verbesserung der Produktionsbedingungen des öffentlichen Verkehrs. Der "Wirtschaftsverkehr" oder "wirtschaftlich notwendige Verkehr" wird nicht als separaten Verkehrsträger, sondern als Verkehrsart (Verkehrszweck) betrachtet, da dieser keinem spezifischen Verkehrsmittel zuzuteilen und es entsprechend schwierig ist, diesen gezielt zu bevorzugen. Von der Verflüssigung des Verkehrs auf den Hauptstrassen profitiert der Wirtschaftsverkehr überproportional.

Der definierte Bearbeitungssperimeter umfasst das Stadtzentrum Luzern, der Betrachtungssperimeter die Gemeinden Luzern, Ebikon, Emmen, Horw und Kriens.

Beschrieb der Massnahme

Durchmesserperron am Bahnhofplatz Luzern in Fahrtrichtung Süd mit Anpassung der Seebrücke am Widerlager Süd.

Das Gesamtverkehrskonzept umfasst insbesondere die folgenden, stark wirksamen Massnahmen: Umfassende Dosierung, 2x2 Durchmesser-Perrons am Bahnhofplatz (in Fahrtrichtung Süd mit Anpassung der Seebrücke am Widerlager Süd). Sicherheitsmassnahmen, welche die Sanierung von Unfallschwerpunkten und Fussgängerübergängen betreffen, sind losgelöst vom GVK in separaten Projekten umzusetzen.

(BP Nr. 101)

Machbarkeit

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zum Handlungsbedarf	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zu den Teilstrategien	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<i>Wird noch ergänzt</i>

Nutzen

WK1	<i>Wird noch ergänzt</i>
WK2	<i>Wird noch ergänzt</i>
WK3	<i>Wird noch ergänzt</i>
WK4	<i>Wird noch ergänzt</i>

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Stadt Luzern

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
Bisherige Planungsschritte: ▪ Vorstudie, November 2023 ▪ Testplanung zum Durchgangsbahnhof 2020 – 2021 ▪ Synthesebericht 2023 – 2024 Weitere Planungsschritte: ▪ Bauprojekt (in Abhängigkeit mit der Planungssynthese DBL) ▪ Masterplanung DBL Stadt Luzern und Kanton ▪ Bauprojekt Neubau K2 Übergangsmassnahmen Durchmesserperron Bahnhofplatz (2024) Planungsstand: ☒ 1 ☐ 2 ☐ 3	Projektierung: Plangenehmigung/ Baubewilligung: Finanzierungsplan: Baubeginn: ab 2036 Inbetriebnahme: Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)	Flächenbeanspruchung
☒ Keine Information ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung (zwingend bei A)	Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

9'000'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 50%

Stand: 11.2022

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
----------------	---	-----

Anteil Kanton	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Region	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.
--------------------	---	-----

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Luzern, Bauprogramm 2023-2026, Projekt Nr. 101
 - Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsbereich 2040», Februar 2021
 - Vorstudie, November 2023
 - Synthese Massnahmen Verkehr im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof Luzern, RRB Nr. 432, 23.04.2024
 - Vorprojekt K2 Luzern, Bushaltstellen Durchmesserperronanlage, Entwurf, Mai 2021
 - Testplanung Durchgangsbahnhof Luzern, Massnahmen Verkehr, Synthesebericht vif, 2024
- > Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).*

Quantitative Angaben

> Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.
Sachinformationen

Bemerkungen / Hinweise

- --

GV-1.10-5C

C-Horizont

K 17/31: Luzern, Schlossberg, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen ÖV und FVV

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Strassenabschnitt

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation: Nr. M5.1a		
☐ 2. Generation: Nr. OV-11.1d		
☐ 3. Generation		
☒ 4. Generation: Nr. GV-1.3	1061.4.003	B

Karte folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Im Zufluss auf den Schlossberg sind die Linien des öffentlichen Verkehrs teilweise von starken Verspätungen betroffen, insbesondere auch auf der Friedentalstrasse in Richtung Osten. Für die Radfahrenden und Fussgänger bestehen teilweise ungenügende Anlagen oder sie fehlen ganz. Mit dem Projekt sollen die Bedingungen für den öffentlichen Busverkehr und den Veloverkehr verbessert und der Strassenraum aufgewertet werden. Gleichzeitig muss die Abwicklung des MIV sichergestellt werden.

Das Projekt soll auch die Änderungen in der Erschliessung des Kantonsspitals berücksichtigen, die sich aus den Ausbauabsichten des Spitals ergeben.

Beschrieb der Massnahme

Das Projekt beinhaltet Massnahmen für die Förderung ÖV sowie für Verbesserungen des Veloverkehrs im Abschnitt Knoten Sedelstrasse bis Schlossberg sowie den oberen Bereich Zürichstrasse mit dem Anfang der Maihofstrasse. Der Perimeter der Massnahmen basiert auf den Ergebnissen der Zweckmässigkeitsbeurteilung zum Projekt Spange Nord. Im Rahmen einer Betriebs- und Gestaltungsstudie ist die Dimensionierung des Projekts zu definieren und die konkreten Massnahmen zu erarbeiten.

(BP Nr. 137)

Machbarkeit

Mit den Planungen Vorprojekt Schlossberg, Vorstudie und Vorprojekt Spange Nord sowie der ZMB Spange Nord liegt eine grundsätzliche Auslegeordnung für die Massnahmen sowie der Nachweis der Machbarkeit vor. Der Projektperimeter ist definiert und es liegt eine Kostenschätzung vor. Ein Variantenstudium wurde durchgeführt, dieses ist nun als Betriebs- und Gestaltungsstudie vertieft durchzuführen und zu einem Vorprojekt auszuarbeiten.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Dichtes und sicheres Fuss- und Velonetz, Abstimmung des Gesamtverkehrs, Erhöhung Aufenthaltsqualität, Verbesserung Verkehrssicherheit und Erhöhung des Fuss- und Veloverkehr-Anteils
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Überlastungen auf dem Hauptstrassennetz im Gebiet Schlossberg, welche die Buslinien beeinträchtigen
Bezug zu den Teilstrategien	▪ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern» ▪ GV-4 «Verkehrssicherheit erhöhen und Unfallschwerpunkten sanieren»

	▪ ÖV-3 «RBus-Netz ausbauen» ▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten» ▪ MIV-1 «Hochleistungsstrassennetz und Schnittstellen funktionsfähig erhalten» ▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ GVK Agglomerationszentrum Luzern ▪ «Luzern, Zürichstrasse, Löwenplatz – Einmündung Wesemlinstrasse (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Anpassung und Erneuerung Strassenraum» ▪ BehiG: Anpassung der Bushaltestellen an die Vorgaben nach BehiG

Nutzen

- WK1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems, insbesondere für den ÖV und FVV, Verkehrslenkung
- WK2 Das Siedlungsgebiet wird aufgewertet.
- WK3 Ausbauten Erhöhen die Verkehrssicherheit da Mängel der bestehenden Anlagen beseitigt werden. Durch die Neugestaltung der Strassenanlagen mit Gewährung der Normen der VSS wird die objektive und die subjektive Verkehrssicherheit verbessert.
- WK4 Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV und FVV.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Stadt Luzern

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
Bisherige Planungsschritte: ▪ Vorprojekt Dezember 2009 ▪ Vorprojekt Spange Nord Oktober 2016 ▪ Überprüfung Machbarkeit im Zusammenhang mit ZMB Spange Nord (November 2019)	Projektierung: Plangenehmigung/ Baubewilligung: Finanzierungsplan: Baubeginn: Inbetriebnahme:
Weitere Planungsschritte: ▪ Betriebs- und Gestaltungsstudie 2024/2025 ▪ Vorprojekt ab 2027	Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2
Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3	

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)	Flächenbeanspruchung
☐ Keine Information ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis	Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

40'000'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 30%

Stand: 11.2019

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
----------------	---	-----

Anteil Kanton	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Region	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.
--------------------	---	-----

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

- Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öV, Zusatzabklärungen, Synthesebericht, 2019
- Synthese Massnahmen Verkehr im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof Luzern, RRB Nr. 432, 23.04.2024
- Testplanung Durchgangsbahnhof Luzern, Massnahmen Verkehr, Synthesebericht vif, 2024

> Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).

Quantitative Angaben

> Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.

Sachinformationen

- *Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum*
 - Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 31'000
 - Umsetzungsbereich BGK: 13'000 m²

Bemerkungen / Hinweise

- --

GV-1.11-5C

C-Horizont

K 2: Luzern, Einmündung Lidostrasse – Einmündung K 30 – Einmündung Lidostrasse, Verkehrsmanagement, Förderung öV und FVV

Kategorie: Verkehrsmanagement (VM) – Achse

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-

Karte folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Beschrieb der Massnahme

Sanierung und Gestaltung der Strasse, inkl. Hochwasserschutzmassnahmen/Entwässerung, behindertengerechter Ausbau der Bushaltestellen und Verbesserung der Veloinfrastruktur. Klimaangepasste Umsetzung der Vorzone Verkehrshaus.
(BP Nr. 103)

Machbarkeit

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zum Handlungsbedarf	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zu den Teilstrategien	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<i>Wird noch ergänzt</i>

Nutzen

WK1	<i>Wird noch ergänzt</i>
WK2	<i>Wird noch ergänzt</i>
WK3	<i>Wird noch ergänzt</i>
WK4	<i>Wird noch ergänzt</i>

Zuständigkeiten			
Federführung		Beteiligte Stellen	
Kanton Luzern, vif		Stadt Luzern, VVL	
Realisierung			
Planungsstand		Bau- und Finanzreife	
Bisherige Planungsschritte:		Projektierung:	
Weitere Planungsschritte:		Plangenehmigung/ Baubewilligung:	
Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3		Finanzierungsplan:	
		Baubeginn:	
		Inbetriebnahme:	
		Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2	
Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit			
Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)		Flächenbeanspruchung	
☒ Keine Information		Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen	
☐ Vororientierung			
☐ Zwischenergebnis			
☐ Festsetzung (zwingend bei A)			
Umweltverträglichkeit			
Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.			
Kosten			
Kosten		Finanzierung	
5'000'000 CHF exkl. MWSt.		Anteil Bund AP	% Fr.
Genauigkeit: +/-50%		Anteil Kanton	% Fr.
Stand:		Anteil Region	% Fr.
		Anteil Gemeinde(n)	% Fr.
<i>Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.</i>			

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Luzern, Bauprogramm der Kantonsstrassen 2023 -2026, Projekt Nr. 103
- Synthese Massnahmen Verkehr im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof Luzern, RRB Nr. 432, 23.04.2024
- Testplanung Durchgangsbahnhof Luzern, Massnahmen Verkehr, Synthesebericht, 2024

Quantitative Angaben

--

Bemerkungen / Hinweise

- --

GV-1.12-5C

C-Horizont

K 13/15: Emmen, Sprengiplatz mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.)

Kategorie: Verkehrsmanagement (VM) – Achse

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☒ 3. Generation: Nr. öV-9.1c-3A	1061.3.055	A (gemäss Prüfbericht B)
☒ 4. Generation: Nr. GV-1.2-4A (Teil)	1061.4.202	A (gemäss Prüfbericht B)

Karte folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Achse Gerliswilstrasse-Sprengi führt durch das zentrale Siedlungsgebiet von Emmenbrücke und erlebt eine starke Entwicklung. Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung stellt hohe Ansprüche an Betrieb und Gestaltung dieser Strasse. Der Sprengiplatz bildet einen Umsteigeknoten im Busnetz und einen wichtigen Verkehrsknoten für den MIV. Mit dem Projekt sollen die Bedingungen für den öffentlichen Busverkehr und den Veloverkehr verbessert und der Strassenraum aufgewertet werden. Gleichzeitig muss die Abwicklung des MIV sichergestellt werden.

Beschrieb der Massnahme

Auf den Zufahrten zum Sprengiplatz werden die Neuenkirchstrasse (K13) bis zur Einmündung Weiherstrasse und die Rotenburgstrasse bis zur Perimetergrenze des Autobahnanschlusses Emmen Nord einbezogen, damit eine funktionsfähige Gesamtlösung entsteht. Dabei erfolgt auch eine Abstimmung mit Umbau des Autobahnanschlusses Emmen-Nord (Ausbau auf 7/8-Anschluss, Federführung Astra).

Die Projektierung erfolgt in Abstimmung mit dem Projekt Emmen, Sprengi, Teil 2 (BP Nr. 40) zwischen dem Sprengiplatz und dem Sonnenplatz (inkl.) das Gesamtverkehrssystem optimiert, wobei insbesondere Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr vorgesehen sind. Zudem erfolgt eine gestalterische Aufwertung des Strassenraums.

(BP Nr. 120)

Machbarkeit

Das BGK belegt die Machbarkeit der Massnahmen. Die Busbevorzugungsmassnahmen können entsprechend dem Handlungsbedarf angeordnet werden. Mit der städtebaulichen Studie wurde eine Abstimmung mit den Entwicklungsvorstellungen der Gemeinde vorgenommen und die bevorzugte Lösung evaluiert. Deren bau- und verkehrstechnische Machbarkeit wurde 2023 geprüft.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Dichtes und sicheres Fuss- und Velonetz, Abstimmung des Gesamtverkehrs, Erhöhung Aufenthaltsqualität, Verbesserung Verkehrssicherheit und Erhöhung des Fuss- und Veloverkehr-Anteils
Bezug zum Handlungsbedarf	Eher bescheidene Anteile von ÖV und FVV im Modalsplit, laufender Abstimmungsbedarf einerseits zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖV, MIV, FVV) und andererseits zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, zahlreiche Schwachstellen, Gerliswilstrasse als stark verkehrsorientierte Ortsdurchfahrt mit mangelnder Siedlungsverträglichkeit, fehlende Ausgestaltung des öffentlichen Raums

Bezug zu den Teilstrategien	▪ S-1 «Schlüsselareale vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen» ▪ GV-1 «Gesamtverkehrskonzepte und -projekte weiterentwickeln und umsetzen» ▪ GV-5 «Strassenräume innerorts siedlungsverträglich ausgestalten» ▪ ÖV-3 «RBus-Netz ausbauen» ▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten» ▪ MIV-1 «Hochleistungsstrassennetz und Schnittstellen funktionsfähig erhalten» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ «Emmenbrücke, Sprengi – Sonnenplatz – Gersag – Bahnhof – Seetalplatz» ▪ «Emmen, Sprengi, Teil 2: Emmen, Sonnenplatz (inkl.) – Sprengiplatz (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlagen und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr» (BP. Nr. 40)

Nutzen

- WK1 Dank der Massnahme kann der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr verbessert werden. Dadurch werden die Zuverlässigkeit und die Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr verbessert. Das Verkehrsmanagement auf den Zufahrten zum Sprengiplatz und die Abstimmung mit dem Ausbauprojekt des Autobahnanschlusses Emmen-Nord führen zu einer besseren Lenkung des Verkehrs auf die Autobahn.
- WK2 Die Voraussetzungen für die Innenverdichtung werden verbessert. Die öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet werden aufgewertet.
- WK3 Durch die Neugestaltung der Strassenanlagen mit Gewährung der Normen der VSS wird die objektive und die subjektive Verkehrssicherheit verbessert.
- WK4 Mit dem Verkehrsmanagement auf den Zufahrten zum Sprengiplatz und der Abstimmung mit dem Ausbauprojekt des Autobahnanschlusses Emmen-Nord können die Umweltbelastungen im Siedlungsgebiet leicht reduziert werden.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Bundesamt für Strassen ASTRA, Gemeinde Emmen

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
Bisherige Planungsschritte: ▪ Vorstudien Gerliswilstrasse (2007 – 2009) ▪ Vorprojekt Sprengiplatz (2009 – 2013) ▪ Betriebs- und Gestaltungskonzept (2019 – 2021) ▪ Städtebauliche Studie (2021) ▪ Geometrische/Verkehrstechnische Machbarkeit (2023) Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3	Projektierung: Plangenehmigung/ Baubewilligung: Finanzierungsplan: Baubeginn: Inbetriebnahme: Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☒ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

16'000'000 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/- 30 %
Stand: 11.2013

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Luzern, K 13 Knoten Emmen-Littau (Seetalplatz) und Leistungssteigerung Gesamtverkehrssystem Luzern Kaserenplatz bis Rothenburg, Technischer Bericht, Vorprojekt, 31.03.2010
 - Kanton Luzern, K 13 Luzern Nord, Gesamtverkehrssystem, Sprengi, Grundlagenbericht (Arbeitspapier), Bauprojekt, 25.10.2010
 - Kanton Luzern, K 13 Luzern Nord, Optimierte Vorprojekt, 15.11.2013
 - Gemeinde Emmen/Kanton Luzern, K13/K15 Emmen Gerliswilstrasse – Sprengi – Rothenburgstrasse, Betriebs- und Gestaltungskonzept, 03.02.2021
 - Städtebauliche Studie Sprengi. 06.05.2021
 - Sprengi, Geometrische Machbarkeit, Aug. 2023
 - Synthese Massnahmen Verkehr im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof Luzern, RRB Nr. 432, 17.04.2024
 - Testplanung Durchgangsbahnhof Luzern, Massnahmen Verkehr, Synthesebericht vif, 2024
- > *Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).*

Quantitative Angaben

> *Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.*

Bemerkungen / Hinweise

- --

GV-1.13-5C	C-Horizont
Luzern, Kreuzstutz, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen ÖV und FVV	
Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Kreuzung	

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☒ 4. Generation: Nr. GV-1.5-4C	-	C

Karte folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Das Verkehrssystem am Knoten Kreuzstutz ist bereits heute hoch belastet und der öffentliche Verkehr ist von Verspätungen betroffen. Auf den Zuflussachsen zum Knoten sind Ausbauten (Busspuren) und Dosiermassnahmen geplant oder bereits umgesetzt, mit einer angenommenen weiteren Verkehrsentwicklung werden diese Massnahmen aber nicht mehr genügen. Der heutige Kreisel Kreuzstutz ist ein Unfallschwerpunkt.

Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung zum Projekt Spange Nord wurde festgestellt, dass längerfristig Ausbauten erforderlich sind, wenn das Verkehrsnetz nicht anderweitig optimiert oder entlastet werden kann. Die Ausbauten sollen die notwendige Leistungsfähigkeit des Knotens Kreuzstutz sicherstellen, um die Behinderung des ÖV zu minimieren sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Beschrieb der Massnahme

Das Projekt beinhaltet Massnahmen für die Verbesserung der Verkehrssicherheit, die Förderung ÖV sowie für Verbesserungen des Langsamverkehrs im Bereich Knoten Kreuzstutz. Dies soll durch die Umgestaltung des Kreisels zu einem lichtsignalgesteuerten Knoten erfolgen. Zentrale bauliche Massnahme ist die Verbreiterung der bestehenden Bahnunterführung.

(BP Nr. 204)

Machbarkeit

Mit den Planungen der ZMB Spange Nord liegt eine grundsätzliche Auslegeordnung für die Massnahmen sowie der Nachweis der Machbarkeit vor. Der Projektperimeter ist definiert und es liegt eine Kostenschätzung vor.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Abstimmung des Gesamtverkehrs, Verbesserung Verkehrssicherheit, Erhöhung des Fuss- und Veloverkehr-Anteils
Bezug zum Handlungsbedarf	■ Überlastungen auf dem Hauptstrassennetz im Gebiet Kreuzstutz, welche die Buslinien beeinträchtigen
Bezug zu den Teilstrategien	■ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern» ■ GV-4 «Verkehrssicherheit erhöhen und Unfallschwerpunkten sanieren» ■ ÖV-3 «RBus-Netz ausbauen» ■ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten» ■ MIV-1 «Hochleistungsstrassennetz und Schnittstellen funktionsfähig erhalten»

- FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken»
- FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»

Bezug zu anderen Massnahmen
(fachlich / zeitlich)

- Abhängig von einer allf. nicht-Realisierung der Massnahme MIV-3-5C Reussportbrücke

Nutzen

WK1 Verbesserung des Gesamtverkehrssystems, insbesondere für den ÖV und FVV, Verkehrslenkung

WK2 -

WK3 Ausbauen Erhöhen die Verkehrssicherheit da Mängel der bestehenden Anlagen beseitigt werden. Durch die Neugestaltung der Strassenanlagen mit Gewährung der Normen der VSS wird die objektive und die subjektive Verkehrssicherheit verbessert.

WK4 Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV und FVV.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Luzern, vif

Beteiligte Stellen

Stadt Luzern

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Überprüfung Machbarkeit im Zusammenhang mit ZMB Spange Nord (November 2019)

Weitere Planungsschritte:

- Betriebs- und Gestaltungskonzept (ab 2025)

Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung: 2030 - 2035

Plangenehmigung/ Baubewilligung: 2036

Finanzierungsplan: 2037

Baubeginn: 2038

Inbetriebnahme: 2040

Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☒ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

40'000'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 30%

Stand: 11.2022 (Bauprogramm 2023-26)

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
----------------	---	-----

Anteil Kanton	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Region	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.
--------------------	---	-----

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öV, Zusatzabklärungen, Synthesebericht, 2019

> *Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).*

Quantitative Angaben

> *Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.*

Bemerkungen / Hinweise

- --

GV-1.14-5C	C-Horizont
Luzern, Kasernenplatz - Gütsch, Optimierung Strassennetz mit Massnahmen für ÖV und FVV	
Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Kreuzung	

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☒ 4. Generation: Nr. GV-1.6-4C	-	C

Karte folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Am Kasernenplatz wird das städtische Hauptstrassensystem Richtung Norden an das Autobahnnetz angeschlossen. Das Verkehrssystem am Kasernenplatz ist bereits heute hoch belastet und der öffentliche Verkehr ist von Verspätungen betroffen. Es kommt regelmässig zu Rückstau und damit zu Sicherheitsproblemen auf der Autobahn. Die Funktionsfähigkeit der Schnittstelle zwischen Hochleistungsstrassennetz und untergeordnetem Strassennetz soll sichergestellt werden.

Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung zum Projekt Spange Nord wurde festgestellt, dass längerfristig Ausbauten erforderlich sind, wenn das Verkehrsnetz nicht anderweitig optimiert oder entlastet werden kann. Die Ausbauten sollen die notwendige Leistungsfähigkeit des Knotensystems Kasernenplatz sicherstellen, um die Behinderung des ÖV zu minimieren sowie die Verkehrssicherheit erhöhen.

Beschrieb der Massnahme

Das Projekt beinhaltet Massnahmen für die Verbesserung des Verkehrsflusses, der Verkehrssicherheit, die Förderung ÖV sowie für Verbesserungen des Langsamverkehrs im Bereich des Knotensystems Kasernenplatz. Dies soll durch die Umgestaltung der verschiedenen Knoten mit Anpassung der Abbiegebeziehungen erfolgen. Die Massnahme bedingt die Aufhebung des bestehenden Carparkplatzes.

(BP Nr. 203)

Machbarkeit

Mit den Planungen der ZMB Spange Nord liegt eine grundsätzliche Auslegeordnung für die Massnahmen sowie der Nachweis der Machbarkeit vor. Der Projektperimeter ist definiert und es liegt eine Kostenschätzung vor.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Abstimmung des Gesamtverkehrs, Verbesserung Verkehrssicherheit, Erhöhung des Fuss- und Veloverkehr-Anteils
Bezug zum Handlungsbedarf	Überlastungen auf dem Hauptstrassennetz im Gebiet Kasernenplatz, welche die Buslinien beeinträchtigen
Bezug zu den Teilstrategien	- GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern» - GV-4 «Verkehrssicherheit erhöhen und Unfallschwerpunkten sanieren» - ÖV-3 «RBus-Netz ausbauen» - ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten» - MIV-1 «Hochleistungsstrassennetz und Schnittstellen funktionsfähig erhalten»

Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich) ■ Abhängig von einer allf. nicht-Realisierung der Massnahme MIV-3-5C Reussportbrücke

Nutzen

WK1 Verbesserung des Strassennetzes, Verkehrslenkung, Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems

WK2 -

WK3 Ausbauten erhöhen die Verkehrssicherheit da Mängel der bestehenden Anlagen beseitigt werden.

WK4 -

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Luzern, vif

Beteiligte Stellen

Stadt Luzern

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Überprüfung Machbarkeit im Zusammenhang mit ZMB Spange Nord (November 2019)

Weitere Planungsschritte:

- Betriebs- und Gestaltungskonzept (Planungsstart ab 2025)

Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung:

Plangenehmigung/ Baubewilligung:

Finanzierungsplan:

Baubeginn:

ab 2036

Inbetriebnahme:

Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☒ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

7'500'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 50%

Stand: 11.2022 (Bauprogramm 2023-26)

Finanzierung

Anteil Bund AP % Fr.

Anteil Kanton % Fr.

Anteil Region % Fr.

Anteil Gemeinde(n) % Fr.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öV, Zusatzabklärungen, Synthesebericht, 2019
 - > *Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).*
-

Quantitative Angaben

- > *Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.*
-

Bemerkungen / Hinweise

- --.
-

4.2. Verkehrsmanagement

GV-2.1-5A		A-Horizont
K65/65c: Buchrain, Knoten K65/65c		
Kategorie: Verkehrsmanagement		
☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☒ 4. Generation: Nr. GV-3.1-4A	1061.4.007	A (gemäss Prüfbericht C)

Karte folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Östlich vom Anschluss Buchrain besteht auf der K 65 (Autobahnzubringer) ein Leistungseingpass bei der Einmündung der K 65c, welche gleichzeitig die Verbindung zur Gemeindestrasse nach Buchrain darstellt. Der Knoten wird von der Buslinie 111 befahren. Auf der K65c verkehrt die Buslinie 22.

Primäres Ziel ist es, die Leistungsfähigkeit am Knoten K 65 / 65c sowie am Knoten K 65c / Hauptstrasse zu optimieren und die Busbevorzugung zu verbessern.

Im Rahmen der Verkehrsstudie aus dem Jahr 2021 wurde die konzeptionelle Weiterentwicklung des Knotensystems festgelegt (Aufhebung Linksabbieger am Knoten K 65 / K 65c, dafür neue Verbindungsstrasse zwischen diesem Knoten und der Hauptstrasse, Dosierung in Richtung Buchrain zur Dämpfung des Durchgangsverkehrsdruck etc.).

Die Vertiefungsstudie ist abgeschlossen und die Vernehmlassung ausgewertet. Der Start für das Vor-/Bauprojekt ist erfolgt.

Beschrieb der Massnahme

Im Rahmen der Vertiefungsstudie wurde insbesondere folgendes betrachtet:

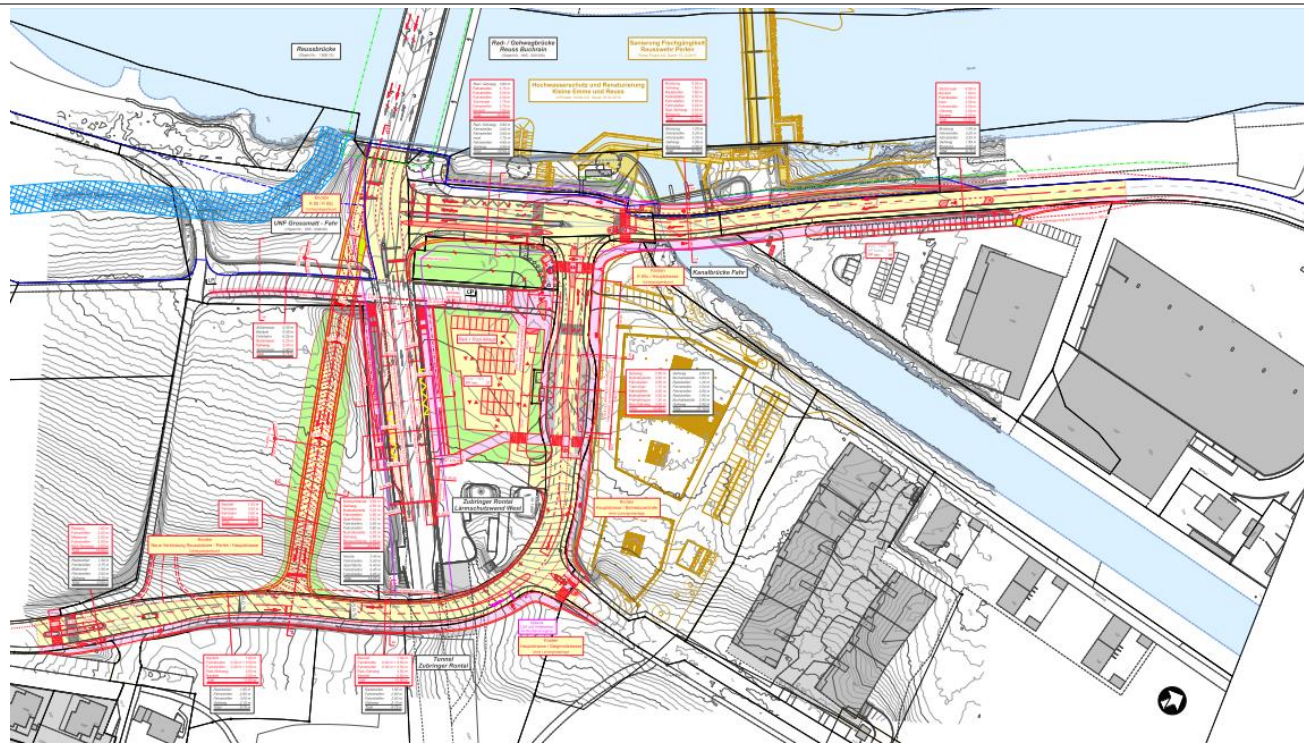
- Konkretisierung der Buslinienführung und Haltestellenanordnung (inkl. Machbarkeitsprüfung von BehiG-konformen Bushaltestellen für die Buslinien 111 und 22)
- Konkretisierung der Fuss- und Veloverkehrsführung unter Berücksichtigung der Erschliessung der neuen Bushaltestellen, des Siedlungsgebietes sowie des Naherholungsgebietes «Landschaftspark Reuss»
- Konkretisierung der Knotenregime sowie Fahrstreifenlayouts der Knoten K 65 / K 65c, K65c / Hauptstrasse, neue Verbindungsstrasse / Hauptstrasse sowie der neuen Arealanschlussknoten unter Berücksichtigung der Busbevorzugung, der Leistungsfähigkeit / des Betriebsablaufs, der Querungsbedürfnisse sowie der Abhängigkeiten im Zusammenhang mit den benachbarten Autobahnanschlussknoten.
- Aufzeigen allfälliger Sofortmassnahmen
- Nachweis der baulichen und betrieblichen Machbarkeit

(BP Nr. 178)

=> zu aktualisieren zu einem späteren Zeitpunkt

Machbarkeit

Auswahl erläuternder Darstellungen der Massnahme aus Planungsdokumenten (z.B. Auswahl aus dem Vorprojekt, Machbarkeitsstudie, konkrete Linienführung, Querschnittsskizzen, o.ä.).



Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Lenkung und Dosierung des regionalen MIV Der strassengebundene ÖV wird bevorzugt und verkehrt zuverlässig.
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Defizite beim Verkehrsmanagement ▪ Reisezeitverluste ÖV ▪ Laufender Abstimmungsbedarf einerseits zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖV, MIV, FVV) und andererseits zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
Bezug zu den Teilstrategien	▪ GV-3 «Stabilität des Verkehrs mittels Verkehrsmanagement erhalten» ▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ Generell Bezug zu GV-1.3c-3V, GVK LuzernOst Steuerung und Koordination der LSA

Nutzen

- WK1 Das Verkehrsmanagement wird auf regionaler und lokaler Ebene durch eine Abstimmung der Knoten am Autobahnanschluss und auf dem Zubringer verbessert. Der strassengebundene ÖV wird bevorzugt und verkehrt zuverlässig. Durch die umfassende und aufeinander abgestimmte Betrachtung sämtlicher Verkehrsarten (Fuss- / Veloverkehr, öffentlicher Verkehr und MIV) und unter Berücksichtigung der Siedlungsentwicklungsgebiete (Entwicklungsschwerpunkt) wird ein Gesamtverkehrssystem entwickelt. Die Erreichbarkeit der Siedlungsgebiete und des Naherholungsgebietes durch den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr wird verbessert, die öV-Bevorzugung wird gewährleistet, die Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen Buslinien werden verbessert und die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes wird erhöht (Beseitigung Engpass).
- WK2 -
- WK3 Die verbesserte Verkehrssteuerung und erhöhte verkehrliche Leistungsfähigkeit wirkt sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus. Für den Fuss- und Veloverkehr werden neue Infrastrukturangebote (separater Rad-/Gehweg, LSA-geschützte Querungsstellen mit Schutzinseln) zur Verfügung gestellt, was sich positiv auf die Sicherheit dieser

Verkehrs-teilnehmenden auswirkt.

WK4 Durch den flüssigeren Verkehrsablauf verbessert sich die Umweltbilanz.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Luzern, vif

Beteiligte Stellen

Bundesamt für Strassen ASTRA, Gemeinde Buchrain

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Verkehrsstudien (2020 -2021)
- Planungsstudie Kantons- und Gemeindestrassen (2023 – 2024)
- Planungsstudie Nationalstrasse (2023 – 2024)

Weitere Planungsschritte:

- Vor-/Bauprojekt (seit 2024)

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	2024 – 2025
Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2026
Finanzierungsplan:	2027
Baubeginn:	2028
Inbetriebnahme:	2030

Reifegrad: ☐ 1 ☒ 2

Planungsstand: ☐ 1 ☒ 2 ☐ 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☒ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

30'000'000 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/- 30%
Stand: 2020

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

-
- Kanton Luzern, Bauprogramm der Kantonsstrassen 2023 -2026, Projekt Nr. 178
 - Kanton Luzern, Analyse und Empfehlungen Anschlussbereich Buchrain, Schlussbericht, 06.04.2020
 - Kanton Luzern, Knoten K65 / 65c (Anschluss Buchrain), Verkehrsstudie und Massnahmen, Schlussbericht, 19.04.2021
 - Kanton Luzern, A14 / K 65 / 65c / Hauptstrasse Buchrain Optimierung Anschluss Buchrain, Teilprojekt Kantons- und Gemeindestrasse, 2024
 - Kanton Luzern, A14 / K 65 / 65c / Hauptstrasse Buchrain Optimierung Anschluss Buchrain, Teilprojekt Nationalstrasse, Synthesebericht, 2024
- > *Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).*
-

Quantitative Angaben

> *Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.*

Sachinformationen

- *Verkehrsmanagement (VM)*
 - *Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme)*
 - *Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme)*
 - *Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages*
 - *Anzahl betroffener Knoten*
-

Bemerkungen / Hinweise

- --
-

GV-3	A-Horizont
Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen	
Kategorie: Verkehrsmanagement	

☒ Bestandteil früheres AP (siehe Teilmassnahmen unten)

Karte / Abbildung (folgt)

Konzeption und Zweckmässigkeit

Ausgangslage

Konzeption und Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Bessere Ausnützung der Strasseninfrastruktur, Priorisierung des strassengebundenen ÖV und Verbesserung der inneren ÖV-Erschliessung, Lenkung und Dosierung des regionalen MIV, Erhöhung ÖV-Anteil am Modalsplit
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Eher bescheidene Anteile von ÖV am Modalsplit ▪ Laufender Abstimmungsbedarf einerseits zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖV, MIV, FVV) und andererseits zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ▪ Defizite beim Verkehrsmanagement
Bezug zu den Teilstrategien	▪ GV-3 «Stabilität des Verkehrs mittels Verkehrsmanagement erhalten» ▪ ÖV-3 «RBus-Netz ausbauen»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

Teilmassnahmen				
Nr. AP 5G	Nr. AP 1-4 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
GV-3.1-5A	GV-3.5-4B / 1061.4.011	K 16: Inwil/Eschenbach/Ballwil/Hochdorf, Verkehrsmanagement zur Förderung ÖV In diesem Raum sollen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs Verkehrsmanagement-Massnahmen umgesetzt werden. Die Knoten der Hauptstrasse (K 65a) im Zentrumsbereich und am Siedlungseingang werden zu Lichtsignalgeregelten Knoten umgestaltet. Die Massnahmen dienen im VM als Zuflussteuerung für Inwil und das Seetal, um im Falle von Stau den Verkehr zeitweise dosiert zufließen zu lassen. Busse der Linie 110 können an der Lichtsignalanlage über eine elektronische Busspur gegenüber dem MIV bevorzugt nach Inwil zufahren. Die Massnahme unterstützt die Verstärkung des Verkehrs und Staufreihaltung im Zentrum von Inwil. Jahr Baubeginn: 2031 (da auch für FLAMA Bypass in Koordination mit dem Baubeginn des Bypasses) (BP Nr. 59)	Kanton Luzern, vif	5'000'000 Stand: 12.2018 Genauigkeit: +/-50% Hinweis: Kosten (5 Mio.) im Bearbeitungsperimeter (Inwil)
GV-3.2-5A	-	Schenkon, Sursee, Schwyzermatt – Zollhaus Optimierung Leistungsfähigkeit, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in Koordination mit Erschliessung Kantonsspitalstandort Schwyzermatt. Jahr Baubeginn: 2029 (BP Nr. Teil von 122) Hinweis: Die Ergebnisse der Studie «öV-Erschliessung neues Spital Sursee» haben Einfluss auf bestehende Planungen. Nach Abschluss der Studie und dem entsprechenden Variantenentscheid im Herbst 2024 wird die Massnahmen überprüft und ggf. angepasst.	Kanton Luzern, vif	4'000'000 Stand: 12.2023 Genauigkeit: +/-30%

Hinweis: Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Nutzen	
WK1	Optimierung des Gesamtverkehrs, Verbesserung Zuverlässigkeit und Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr durch Umgestaltung und Verkehrssteuerung mit LSA.
WK2	
WK3	
WK4	Effizientere Nutzung bestehender Verkehrsflächen durch Zuflussteuerungen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Luzern, Optimierung Gesamtverkehrssystem Region Sursee, 12. Dezember 2022
-

Quantitative Angaben

> *Sachinformationen gemäss RPAV, Anhang 4 (siehe auch oben)*

Schenkon, Abschnitt Schwyzermatt: DTV 2040: 21'000 Fz./Tag auf Surentalstrasse

Aktuelle öV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde: 12 Kurse

Aktuelle öV-Frequenz ganzer Tag: ca. 160 Kurse

Bemerkungen / Hinweise

- --
-

GV-4.1-5B **B-Horizont**

K 17: Ebikon/Dierikon, Einmündung Weichlerenstrasse (exkl.) – Einmündung Industriestrasse (inkl.)

Kategorie: Verkehrsmanagement (VM) – Achse

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☒ 1. Generation: Nr. M18.2b4	-	C
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☒ 4. Generation: Nr. GV-3.3-4B	1061.4.009	B

Karte folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzept LuzernOst (2018) wurden die Ziele eines übergeordneten Verkehrsmanagementkonzeptes (VM-Konzept) flächendeckend aber auch für die einzelnen Strassenräume entwickelt.

Die Massnahmen reichen von der Ausfahrtdosierung von Parkierungsanlagen / Arealen, über Dosierungen von untergeordneten Knotenzufahrten bis zur Lenkung und Steuerung auf den Hauptstrassen.

Folgende Strategien wurden festgelegt, die zu Massnahmen resp. Massnahmenbereiche geführt haben:

- Vermeidung von Ausweichverkehr vom Hochleistungsstrassennetz
- Flüssiger Verkehrsablauf auf Hauptachsen in Zentren
- Ungehinderter Abfluss in Richtung Autobahn
- Vermeiden von Schleich- / Ausweichverkehr
- Punktuelle Optimierung der Leistungsfähigkeit prüfen
- Zufahrtdosierung von innen nach aussen

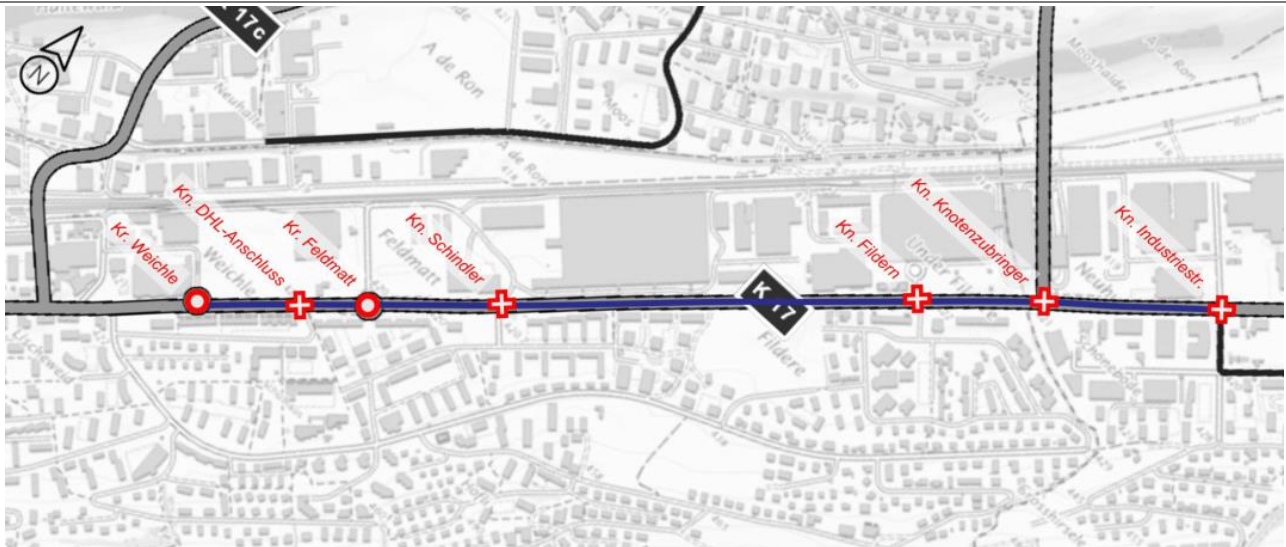
Beschrieb der Massnahme

Auf der K 17 (Zugerstrasse) bilden sich in den Spitzenstunden Rückstaus aufgrund der allgemeinen Belastung und der zahlreichen Ein- und Ausfahrten. Diverse Zufahrten sowie grosse singuläre Erzeuger sind zu dosieren, um das Verkehrsaufkommen auf der Kantonsstrasse mit einer ausreichenden Verkehrsqualität zu bewältigen, insbesondere für die Gewährleistung eines stabilen öV-Fahrplans und der Verkehrssicherheit. Die Optimierung des Gesamtverkehrssystems erfolgt z.B. durch Koordination und Optimierung der Lichtsignalanlagen, Dosierung von untergeordneten Knotenzufahrten Ausfahrtdosierung von Parkierungsanlagen / Arealen, sowie Massnahmen zur öV-Priorisierung (Bypass, Buchten, Busspuren). Der erforderliche Stauraum ist mehrheitlich vorhanden. Die verschiedenen Massnahmen müssen untereinander koordiniert werden. Das Verkehrsmanagement führt somit zur Überprüfung und zu Anpassungen des Regimes beziehungsweise der Regelungsart an mehreren Knoten. Integriert im Konzept wird die Frage nach der geeigneten Form der neuen Bushaltestelle Rigistrasse in der Gemeinde Dierikon, nämlich Bushaltebucht oder Fahrbahnhofshaltestelle, letztere würde als Verkehrsmanagement-Massnahmen (Pulkkführer) dienen.

(BP Nr. 141/70)

Machbarkeit

Das Verkehrssystem zwischen den Knoten Weichlerenstrasse im Westen und Industriestrasse im Osten, ist bereits heute hoch belastet und der öffentliche Verkehr ist von Verspätungen betroffen. Mit der angenommenen weiteren Siedlungsentwicklung und damit verbundenen Verkehrsentwicklung (Entwicklungsschwerpunkt Rontal) sind auf den Zuflussachsen zu den Knoten Ausbauten (z.B. Busspuren) und Dosierungsmassnahmen vorzusehen.



Durchschnittliche Geschwindigkeiten (pink = $v \leq 10$ km/h)



Kreisel Feldmatt und Knoten Schindler



Knoten Fildern und Autobahnzubringer

Die Massnahmen sollen die notwendige Leistungsfähigkeit insbesondere des Zubringer Rontal (Tunnel) sicherstellen, um die Behinderung des öV zu minimieren sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Mittels Verkehrsfluss-Simulationen ist der Stauraum festgelegt und die Ausprägung der Dosierungsmassnahmen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Lenkung und Dosierung des regionalen MIV Der strassengebundene ÖV wird bevorzugt und verkehrt zuverlässig.
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Defizite beim Verkehrsmanagement ▪ Reisezeitverluste ÖV ▪ Laufender Abstimmungsbedarf einerseits zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖV, MIV, FVV) und andererseits zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
Bezug zu den Teilstrategien	▪ GV-3 «Stabilität des Verkehrs mittels Verkehrsmanagement erhalten» ▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ 2A; ÖV-11.1f / 2A; ÖV-6.2b Ebikon, Einmündung Schösslistrasse (inkl.) – Einmündung Weichenstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem, Verkehrsmanagement, Förderung öV und FVV, mit Anpassung und Erneuerung Strassenraum in Koordination Sanierung Strasse

Nutzen

- WK1 Das Verkehrsmanagement wird auf regionaler und lokaler Ebene durch eine Abstimmung der Knoten und auf dem Autobahnzubringer verbessert.
- WK2 Der strassengebundene ÖV wird bevorzugt und verkehrt zuverlässig.
- WK3 Die verbesserte Verkehrssteuerung wirkt sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus.
- WK4 Entlastung bezüglich Lärm- und Lustemissionen der Gebiete angrenzend der Kantonsstrasse durch Verstetigung des Verkehrs und vermeiden von Schleichverkehr.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Luzern, vif

Beteiligte Stellen

Gemeinden Ebikon und Dierikon, LuzernPlus

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Gesamtverkehrskonzept LuzernOst
- VM-Konzept

Weitere Planungsschritte:

- Start Vorprojekt 2025

Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung: 2025 – 2029

Plangenehmigung/ Baubewilligung: 2030

Finanzierungsplan: 2030

Baubeginn: ab 2032

Inbetriebnahme: ab 2034

Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☒ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

8'200'000 CHF exkl. MWSt

Genauigkeit: +/-50%

Stand: 07.2023

Finanzierung

Anteil Bund AP % Fr.

Anteil Kanton % Fr.

Anteil Region % Fr.

Anteil Gemeinde(n) % Fr.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Gesamtverkehrskonzept LuzernOst (2018)
 - K 17, Ebikon – Dierikon, Optimierung Gesamtverkehrssystem, Verkehrsmanagement- Massnahmen
- > *Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).*
-

Quantitative Angaben

> *Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.*

Sachinformationen

- *Verkehrsmanagement (VM)*
 - *Kantonstrasse K 17 Zufahrt Knoten Autobahnzubringer: DTV 20'000 Mfz/Tag im Zustand 2040 mit Bypass und DBL*
 - *Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme): Linien 1,111 und 23 mit 16 Fahrten je Richtung*
 - *Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages: Linien 1,111 und 23 mit insgesamt 254 je Richtung*
 - *Anzahl betroffener Knoten: 7*
-

Bemerkungen / Hinweise

- Die VM-Massnahmen werden für den Zustand mit Bypass entwickelt, sind aber mit den Bauphasen kompatibel und wirken bereits mit im heutigen Strassennetz und öV-Angebot.
-

GV-4.2-5B **B-Horizont**

**K 31: Luzern/Ebikon, Einmündung Friedentalstrasse – Sedel, Verkehrsmanagement, Erstellen Radverkehrs-
anlage, Anpassen geometrisches Normalprofil**

Kategorie: Verkehrsmanagement

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☒ 1. Generation: M5.2		
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-

Karte folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Sedelstrasse verbindet das Gebiet Friedberg in der Stadt Luzern mit dem Gebiet Reussegg in der Gemeinde Ebikon. Dabei quert die Strasse das Friedental. Im Radroutenkonzept 1994, ergänzt 2009, ist der Abschnitt in der 2. Priorität. Im Entwurf des künftigen Radroutennetz ist die Kantonsstrasse K 31 im Projektabschnitt dem Basisnetz zugeteilt.

Beschrieb der Massnahme

Das Projekt sieht die Erstellung von Radverkehrsanlagen, die Anpassung des geometrischen Normalprofils sowie Massnahmen zum Verkehrsmanagement vor.

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist auf der Stufe Bauprojekt nachzuweisen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zum Handlungsbedarf	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zu den Teilstrategien	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<i>Wird noch ergänzt</i>

Nutzen

WK1	<i>Wird noch ergänzt</i>
WK2	<i>Wird noch ergänzt</i>
WK3	<i>Wird noch ergänzt</i>
WK4	<i>Wird noch ergänzt</i>

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Luzern, vif

Beteiligte Stellen

Stadt Luzern, Gemeinde Ebikon

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

-

Weitere Planungsschritte:

- Vorprojekt 2029
- Bauprojekt 2032

Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	2029 – 2032
Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2033
Finanzierungsplan:	2033
Baubeginn:	2034
Inbetriebnahme:	2036

Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

5'300'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 50%

Stand:

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

> Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, ...)

Quantitative Angaben

> Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.

Bemerkungen / Hinweise

- --

GV-5 **B-Horizont**

Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen

Kategorie: Verkehrsmanagement

☒ Bestandteil früheres AP (siehe Teilmassnahmen unten)

Karte / Abbildung (folgt)

Konzeption und Zweckmässigkeit

Ausgangslage

Konzeption und Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Bessere Ausnützung der Strasseninfrastruktur, Priorisierung des strassengebundenen ÖV und Verbesserung der inneren ÖV-Erschliessung, Lenkung und Dosierung des regionalen MIV, Erhöhung ÖV-Anteil am Modalsplit
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Eher bescheidene Anteile von ÖV am Modalsplit ▪ Laufender Abstimmungsbedarf einerseits zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖV, MIV, FVV) und andererseits zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ▪ Defizite beim Verkehrsmanagement
Bezug zu den Teilstrategien	▪ GV-3 «Stabilität des Verkehrs mittels Verkehrsmanagement erhalten» ▪ ÖV-3 «RBus-Netz ausbauen» ▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

Teilmassnahmen				
Nr. AP 5G	Nr. AP 1-4 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
GV-5.1-5B	M 18.2b4 (1G, C-Liste) / - GV-3.4-4B / 1061.4.010	K 17: Root, Optimierung Gesamtverkehrssystem Optimierung Gesamtverkehrssystem (z.B. Verkehrsmanagement mit Dosierung Zufahrten) mit Massnahmen für den ÖV. Die Massnahmen, v.a. die LSA müssen untereinander koordiniert werden (entlang der K 17 vom Knoten Schlösslistrasse bis zum Anschluss Gisikon), damit der Verkehr auch möglich ungehindert in Richtung Autobahn abfliessen kann. Die Auslastung der Anschlüsse Buchrain und Gisikon ist ebenfalls abzustimmen, damit kein Verkehr von der Autobahn auf das übrige Netz ausweicht. Jahr Baubeginn: 2032 (BP Nr. 142)	Kanton Luzern, vif	4'700'000 Stand: 12.2018 Genauigkeit: +/-50%

Hinweis: Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Nutzen	
WK1	Das Verkehrsmanagement wird auf regionaler und lokaler Ebene durch eine Abstimmung der Knoten am Autobahnanschluss und auf den Zubringer verbessert.
WK2	Der strassengebundene ÖV wird bevorzugt und verkehrt zuverlässig.
WK3	Die verbesserte Verkehrssteuerung wirkt sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus.
WK4	Entlastung bezüglich Lärm- und Lustemissionen der Gebiete angrenzend der Kantonsstrasse durch Verstetigung des Verkehrs und vermeiden von Schleichverkehr.
Sonstiges	
Literatur / Grundlagendokumente	
■	
Quantitative Angaben	
> Sachinformationen gemäss RPAV, Anhang 4 (siehe auch oben)	
Bemerkungen / Hinweise	
■ --	

GV-6.1-5C	C-Horizont
Kriens, Ringstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen ÖV und LV	
Kategorie: Verkehrsmanagement – Achse	

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☒ 4. Generation		

Karte folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Im Gebiet Luzern Süd entlang der Kantonsstrasse K 19 Kriens, Ringstrasse (zwischen Kreisel Waldegg und Kreisel Schlund) und K 19a Kriens, Ringstrasse (vom Kreisel Schlund bis Kreisel Merkur) wird in den nächsten Jahren eine rege Bautätigkeit erwartet (u.a. Überbauung Mattenhof, Entwicklungsgebiet Mattenhof Süd, Horw Mitte, Pilatus Arena als Saalsporthalle mit rund 4'000 Sitzplätzen, usw.).

Gemäss kantonalem Richtplan und dem Agglomerationsprogramm soll im Agglomerationsraum Luzern Süd die Siedlungsentwicklung weitestgehend nach innen erfolgen. Die zukünftigen Nutzungen sollen an den Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs entwickelt werden.

Die Entwicklung hängt aber massgeblich mit der Verkehrsbewältigung zusammen. Bereits heute ist der Kreisel Mattenhof in der Abendspitzenstunde (ASP) überlastet. In Zukunft dürfte die Verkehrsnachfrage so gross sein, dass weitere Knoten wie Schlund, Vorderschlund und Allmend überlastet werden. Die hohen Überlastungen werden insbesondere einzelne Kreiselfahrten betreffen, da hier kein Kapazitätsausgleich durch Regelungen wie bei lichtsignalgeregelten Knoten möglich ist. Auch die Linien des öffentlichen Verkehrs (öV) werden dadurch betroffen sein. Die Reisezeiten werden zunehmen und die Verlässlichkeit sinken, so dass der öV an Attraktivität verlieren wird. Das Projekt Bypass setzt ausserdem voraus, dass die Leistungsfähigkeit des Anschlusses Schlund mit Massnahmen auf das untergeordnete Kantonsstrassen Netz (Dosierungen usw.) gewährleistet wird, da dieser nicht ausgebaut werden soll.

Für die Kantonsstrassen im Raum Luzern Süd hat die kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) in den letzten Jahren ein Verkehrsmanagementkonzept K 19 / K 19a Kriens - Schlund als Basis für das Bauprogramm (2019 - 2022) für die Kantonsstrassen erarbeiten lassen.

Zur breiten Abstützung der Massnahmen bei Stadt und Bevölkerung ist für den Bereich Mattenhof bis Vorderschlund ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Ringstrasse erarbeitet worden.

Aufgrund weiteren Planungsaspekten wird eine Testplanung zur Verifizierung der Zwischenergebnisse gestartet. Das vorliegende Projekt und die davon abhängigen Projekte (BP Nr. 150-152) werden entsprechend angepasst.

Beschrieb der Massnahme

Das Projekt beinhaltet Massnahmen für die Optimierung des Gesamtverkehrs insbesondere zur Förderung des ÖV (z.B. Busspuren, Priorisierung an Lichtsignalanlagen, Haltestellen in Koordination mit Bauvorhaben Dritter) sowie für Verbesserungen des Langsamverkehrs im Abschnitt Kreisel Zihlmattweg bis Kreisel Schlund. Durch die Umgestaltung des 5-Armigen Kreisels Mattenhof zu einer 4-Armigen LSA kann der Verkehr gelenkt und dosiert werden und ausserdem der Strassenraum Siedlung verträglich gestaltet werden. Am Knoten Mattenhof wird ausserdem die Anbindung an die neue Radverbindung (Bogenweg, Südallee) gemäss Vorgaben der Stadt Kriens berücksichtigt. Aufgrund der umfangreichen Anpassung der Verkehrsinfrastruktur (Knotengeometrie, Querschnitte, Strassenraum) kann der Unfallschwerpunkt Kreisel Waldegg (Knoten K 19 / K 32) saniert werden. Der Perimeter der Massnahmen basiert auf den Ergebnissen des Verkehrsmanagementkonzeptes zum Projekt K 32 / 19 / 19a.

(BP Nr. 147 u.a.)

Machbarkeit

Mit dem Verkehrsmanagement K 19 / K 19a Kriens - Schlund, die Grundlagen Verkehr für das Vorprojekt und mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzeptes Ringstrasse liegt eine grundsätzliche Auslegeordnung für die Massnahmen sowie der Nachweis der Machbarkeit vor. Der Projektperimeter ist definiert und es liegt eine grobe Kostenschätzung mit Priorisierung der Massnahmen vor. Unter den definitiven Randbedingungen (neue Führung Buslinien, Abhängen Gemeindestrassen, Lage Bushaltestellen, Führung der Südallee, Bogenweg und Freigleis) kann das BGK vertieft, bzw. optimiert und in die vorgesehene Testplanung fliessen. Die Machbarkeit muss in Abhängigkeit mit der geplanten Testplanung überprüft werden.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Dichtes und sicheres Fuss- und Velonetz, Abstimmung des Gesamtverkehrs, Erhöhung Aufenthaltsqualität, Verbesserung Verkehrssicherheit und Erhöhung des Fuss- und Veloverkehr-Anteils
Bezug zum Handlungsbedarf	Eher bescheidene Anteile von ÖV und FVV im Modalsplit, laufender Abstimmungsbedarf einerseits zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖV, MIV, FVV) und andererseits zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, zahlreiche Schwachstellen, Ringstrasse als stark verkehrsorientierte Autobahnanbindung und künftige Ortsdurchfahrt mit mangelnder Siedlungsverträglichkeit, fehlende Ausgestaltung des öffentlichen Raums
Bezug zu den Teilstrategien	▪ S-1 «Schlüsselareale vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen» ▪ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern» ▪ GV-4 «Verkehrssicherheit erhöhen und Unfallschwerpunkten sanieren» ▪ GV-5 «Strassenräume innerorts siedlungsverträglich ausgestalten» ▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten» ▪ MIV-1 «Hochleistungsstrassennetz und Schnittstellen funktionsfähig erhalten» ▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

Nutzen

WK1	Verbesserung des Gesamtverkehrssystems, insbesondere für den öV und FVV, Verkehrslenkung unter anderem Gewähren der Leistungsfähigkeit des Autobahnanschlusses Schlund (Perimeter Nationslastrasse)
WK2	Die Voraussetzungen für die Innenverdichtung werden verbessert. Die öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet werden aufgewertet
WK3	Ausbauten Erhöhen die Verkehrssicherheit da Mängel der bestehenden Anlagen beseitigt werden. Durch die Neugestaltung der Strassenanlagen mit Gewährung der Normen der VSS wird die objektive und die subjektive Verkehrssicherheit verbessert.
WK4	Verbesserung des Modalsplits zugunsten des öV und FVV

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Stadt Kriens, Stadt Luzern, ASTRA

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Konzept Verkehrsmanagement 2010, 2013, 2017
- Grundlagen Verkehr für das Vorprojekt 2019
- Betriebs- und Gestaltungskonzept Ringstrasse 2020

Weitere Planungsschritte:

- Testplanung

Planungsstand: ☐ 1 ☒ 2 ☐ 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung:

Plangenehmigung/ Baubewilligung:

Finanzierungsplan:

Baubeginn:

Inbetriebnahme:

Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

24'000'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 30%

Stand: 09.2020

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
----------------	---	-----

Anteil Kanton	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Region	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.
--------------------	---	-----

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- K 19 Kriens, Ringstrasse, Betriebs- und Gestaltungskonzept, 09.09.2020

Weitere Grundlagen:

- K 19 / K 19a Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Optimierung, Lichtsignalanlagen, Verkehrsmanagement, Grundlagen Verkehr für das Vorprojekt; Synthesebericht Mai 2019
- Kantonsstrassen K 19 / K 19a Kriens, Schlund; Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Optimierung Lichtsignalanlagen, Verkehrsmanagement; Oktober 2017
- Gemeindeverband LuzernPlus, Massnahmen auf Gemeindestrasse Kriens; September 2018
- Gemeindeverband LuzernPlus, Studie Anschluss Bogenweg; Oktober 2019

> Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).

Quantitative Angaben

*> Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.
Sachinformationen*

Bemerkungen / Hinweise

■ --

4.3. Betriebs- und Gestaltungskonzepte, Erhöhung der Verkehrssicherheit

GV-7.1-5A			A-Horizont
K 16: Emmen, Einmündung K16/31a (Reusseggstrasse) – Emmen Dorf – Kreisel Waltwil			
Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Strassenabschnitt			
☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP	
☒ 1. Generation: Nr. M3.2	-	C	
☒ 2. Generation: Nr. MIV-5	-	C	
☒ 3. Generation: Nr. MIV-5	1061.3.082	B	
☒ 4. Generation: Nr. MIV-3	1061.4.038	B	

Karte folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Der Entwicklungsschwerpunkt Luzern Nord erstreckt sich entlang der K16 Emmen, Seetalstrasse und besitzt noch bedeutende, unüberbaute Arbeitsplatzgebiete. Mittels Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) wurden in den vergangenen Jahren in einem dreiphasigen Prozess verschiedene Optimierungsvarianten für die überlastete Seetalstrasse in Emmen Dorf überprüft. Daraus resultiert als Bestvariante das "Betriebs- und Gestaltungskonzept lang" (BGK lang) zwischen Ober-Grundhof und Kreisel Flugzeugwerke. Ziel des BGK-Prozesses ist ein breit abgestütztes Zielbild für die zukünftige Erscheinung der Seetalstrasse inklusive Berücksichtigung der unterschiedlichen und teils auch divergierenden Interessen an den Strassenraum. Die wichtigsten konkreten Ziele umfassen:

- Gewährleistung eines sicheren Verkehrsablaufs
- Beibehaltung respektive Steigerung der Abflusskapazität
- Priorisierung des öffentlichen Verkehrs und Optimierung der Haltestellen
- Aufwertung der Längsverbindung und des Querungsangebot für den Fuss- und Veloverkehr
- Aufwertung des Strassenraums in den Quartierzentren

Beschrieb der Massnahme

Mit der Erarbeitung eines breit abgestützten Betriebs- und Gestaltungskonzepts ist ein realisierbares Gesamtbild für die Seetalstrasse zu erarbeiten, auf dessen Basis die Umsetzung gemäss kantonalem Verfahren gestartet werden kann.

(BP Nr. 126)

=> zu aktualisieren, wenn Projekt weiter fortgeschritten

Machbarkeit

Auswahl erläuternder Darstellungen der Massnahme aus Planungsdokumenten (z.B. Auswahl aus dem Vorprojekt, Machbarkeitsstudie, konkrete Linienführung, Querschnittsskizzen, o.ä.).

Im laufenden BGK-Prozess wird die Machbarkeit für die Varianten nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Ortsdurchfahrten siedlungsverträglich gestalten, Zuverlässiger Betrieb des strassengebundenen ÖV, gute Vernetzung zwischen Kernergänzungsraum und Kernraum, dichtes und sicheres Fuss- und Velonetz, Erhöhung Aufenthaltsqualität, Verbesserung Ver-
------------------------	--

	kehrssicherheit und Erhöhung des Fuss- und Veloverkehr-Anteils, Entlastung der Siedlungsgebiete vom MIV
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Eher bescheidene Anteile von ÖV und FVV im Modalsplit, laufender Abstimmungsbedarf einerseits zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖV, MIV, FVV) und andererseits zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, zahlreiche Schwachstellen mit Zeitverlust für den ÖV, Verträglichkeitskonflikte und Trennwirkung der Seetalstrasse für den Fuss- und Veloverkehr
Bezug zu den Teilstrategien	▪ GV-1 «Gesamtverkehrskonzepte und -projekte weiterentwickeln und umsetzen» ▪ GV-5 «Strassenräume innerorts siedlungsverträglich ausgestalten» ▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten» ▪ FVV-3 «FVV-Angebote vernetzen und ins Gesamtverkehrssystem einbetten»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

Nutzen	
WK1	Durch die Aufwertung des Fuss- und Veloverkehrsangebots sowie die ÖV-Priorisierung und die Optimierung der Bushaltestellen (Lage und Ausgestaltung) wird die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr und Fuss- und Veloverkehr gefördert.
WK2	Durch die Massnahme wird die Entwicklung des Dorfzentrums von Emmen ermöglicht. Die Lebensqualität kann markant gesteigert werden und die Trennwirkung wird reduziert.
WK3	Durch die Vereinheitlichung des Strassenquerschnitts und die lückenlose Velo- und Fussverkehrsführung bringt die Massnahme eine Verbesserung der Verkehrssicherheit im Dorfzentrum von Emmen mit sich.
WK4	-

Zuständigkeiten	
Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Gemeinde Emmen

Realisierung		
Planungsstand	Bau- und Finanzreife	
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung:	2025 - 2027
▪ Streckenanalyse und Projektgliederung (2016-2018)	Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2028
▪ Zweckmässigkeitsbeurteilung (2019-2021)	Finanzierungsplan:	2029
▪ Betriebs- und Gestaltungskonzept (2023 – 2024)	Baubeginn:	2030
	Inbetriebnahme:	2032
Weitere Planungsschritte:		
▪ ...	Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2	
Planungsstand: ☐ 1 ☒ 2 ☐ 3		

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit	
Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)	Flächenbeanspruchung

☐ Keine Information	Durch die mögliche Ausbildung von Busspuren sind ggf. FFF betroffen.
☐ Vororientierung	
☐ Zwischenergebnis	=> Später im Projektverlauf nochmal überprüfen.
☒ Festsetzung (zwingend bei A)	

Umweltverträglichkeit

Ggf. wird durch die Ausbildung von Busspuren der Gewässerschutzbereich Au tangiert.
=> Später im Projektverlauf nochmal überprüfen.

Kosten

Kosten	Finanzierung		
40'000'000 CHF exkl. MWSt.	Anteil Bund AP	%	Fr.
Genauigkeit: +/- 50%	Anteil Kanton	%	Fr.
Stand: 02.2021 => neuer Stand vsl. Okt. 2024	Anteil Region	%	Fr.
	Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

- Kanton Luzern, K16, Umfahrung Emmen Dorf, Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Phase 1, Bericht, 23.01.2020
 - Kanton Luzern, K16, Umfahrung Emmen Dorf, Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Phase 2, Arbeitsbericht inkl. Anhang Kostenschätzung, 24.03.2021
 - Kanton Luzern, K16, Umfahrung Emmen Dorf, Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Phase 3, Arbeitsbericht inkl. Anhang Kostenschätzung, 29.10.2021
 - Kanton Luzern, K16, Neugestaltung Seetalstrasse (BGK), Bestvariante, ca. Okt. 2024
- > Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).

Quantitative Angaben

> Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.

Sachinformationen

- Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum

Bemerkungen / Hinweise

- --

GV-7.2-5A	A-Horizont
Kriens, Umgestaltung SüdAllee Nord, Arsenalstrasse	
Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☒ 4. Generation: Nr. GV-5.1-4A	1061.4.204	B

Karte / Abbildung folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

In der Planung und Entwicklung von LuzernSüd wird der heutigen Achse Nidfeld-/Arsenalstrasse die Funktion einer Zentrumsachse zugewiesen. Als Rückgrat von LuzernSüd ist ihre Bedeutung sowohl verkehrsaus auch siedlungsorientiert zentral.

Ziel ist es, die Nidfeld-/Arsenalstrasse zu einem prägnanten, identitätsstiftenden Stadtraum mit städtischen Qualitäten des Aufenthalts, der Durchwegung und der Begegnung zu transformieren. Die Bearbeitungsthemen bzw. Schwerpunkte sind insbesondere die Führung des Veloverkehrs, Busspuren für den öffentlichen Verkehr und Verkehrsberuhigung. Der Abschnitt Nidfeldstrasse ist bereits eine A-Massnahme des AP LU 4G (GV-5.1-4A; ARE-Code: 1061.4.203).

Beschrieb der Massnahme

Die Arsenalstrasse ist Teil der SüdAllee – eine der drei strukturierenden Freiraumachsen in Nord- Süd-Richtung durch das ganze Gebiet LuzernSüd. Die Arsenalstrasse gehört auch zukünftig zum Basisnetz von LuzernSüd mit den heutigen verkehrlichen Funktionen. Verstärkt wahrnehmen muss sie Erschliessungsfunktionen (anstossende Parzellen und Gevierte) sowie die Funktion als wichtige Achse des öffentlichen Verkehrs. Auf diese Achse sollen beidseitig im Erdgeschoss kundenorientierte Nutzungen (Einkauf, Gewerbe, Dienstleistungen) realisiert werden. Mit dem Südpol und der Musikhochschule bekommt die Süd-Allee auch einen kulturellen Schwerpunkt, der zur Belebung und zum Wandel der Strasse im Stil einer «Flaniermeile» beitragen wird.

Machbarkeit

VBGK Arsenal-/ Nidfeldstrasse

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Wird noch ergänzt
Bezug zum Handlungsbedarf	Wird noch ergänzt
Bezug zu den Teilstrategien	Wird noch ergänzt
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	Wird noch ergänzt

Nutzen

- WK1 Mit der Massnahme wird das Netz für den Fuss- und Veloverkehr optimiert.
- WK2 Der Strassenraum als wichtiger Freiraum im Siedlungsgebiet kann aufgewertet werden.
- WK3 Mit den Massnahmen wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht insbesondere für den Langsamverkehr sowohl die objektive wie die subjektive Verkehrssicherheit verbessert.
- WK4 Durch die Massnahmen wird die Verlagerung auf den Fuss- und Veloverkehr gefördert.

Zuständigkeiten

Federführung

Stadt Kriens

Beteiligte Stellen

LuzernSüd, Kanton Luzern (vif), vvl

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Konzeptstudie SüdAlle
- VBGK Arsenal-/ Nidfeldstrasse

Weitere Planungsschritte:

- Vorprojekt 2025
- Bauprojekt 2026
- Ausführungsprojekt 2027

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	2027
Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2028
Finanzierungsplan:	2028
Baubeginn:	2029
Inbetriebnahme:	2030

Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Planungsstand: ☐ 1 ☒ 2 ☐ 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

7'500'000 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/- 30%
Stand: 03.2023

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Konzeptstudie SüdAlle (2018)
- Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept Arsenal- / Nidfeldstrasse (2017)

Quantitative Angaben

- Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 15'500
- Umsetzungsbereich BGK: 5'950 m²

=> siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen

=> siehe GIS-Daten zur Massnahme (Linie)

Bemerkungen / Hinweise

--

GV-7.3-5A	A-Horizont
Kriens, Umgestaltung SüdAllee SÜD, Kuonimatt	
Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-

Karte / Abbildung folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Als Rückgrat von LuzernSüd ist ihre Bedeutung sowohl verkehrsaus auch siedlungsorientiert zentral.

Ziel ist es, die Nidfeld-/Arsenalstrasse zu einem prägnanten, identitätsstiftenden Stadtraum mit städtischen Qualitäten des Aufenthalts, der Durchwegung und der Begegnung zu transformieren. Die Bearbeitungsthemen bzw. Schwerpunkte sind insbesondere die Führung des Veloverkehrs, Busspuren für den öffentlichen Verkehr und Verkehrsberuhigung.

Beschrieb der Massnahme

Der Abschnitt Mattenhof - Kuonimatt ist der südlichste Teil der SüdAllee – eine der drei strukturierenden Freiraumachsen in Nord- Süd-Richtung durch das ganze Gebiet LuzernSüd. Verstärkt wahrnehmen muss sie Erschliessungsfunktionen (anstossende Parzellen und Gebiete).

Machbarkeit

VBGK Südallee

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zum Handlungsbedarf	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zu den Teilstrategien	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<i>Wird noch ergänzt</i>

Nutzen

- WK1 Mit der Massnahme wird das Netz für den Fuss- und Veloverkehr optimiert.
- WK2 Der Strassenraum als wichtiger Freiraum im Siedlungsgebiet kann aufgewertet werden.
- WK3 Mit den Massnahmen wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht insbesondere für den Langsamverkehr sowohl die objektive wie die subjektive Verkehrssicherheit verbessert.
- WK4 Durch die Massnahmen wird die Verlagerung auf den Fuss- und Veloverkehr gefördert.

Zuständigkeiten

Federführung

Stadt Kriens

Beteiligte Stellen

LuzernSüd

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Konzeptstudie SüdAlle
- VBGK Südallee

Weitere Planungsschritte:

- Vorprojekt 2027
- Bauprojekt 2028
- Ausführungsprojekt 2029

Planungsstand: ☒ 1 ☐ 2 ☐ 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung: 2027
Plangenehmigung/ Baubewilligung: 2028
Finanzierungsplan: 2028
Baubeginn: 2029
Inbetriebnahme: 2030

Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

7'500'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 30%

Stand: 08.2023

Finanzierung

Anteil Bund AP % Fr.

Anteil Kanton % Fr.

Anteil Region % Fr.

Anteil Gemeinde(n) % Fr.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Konzeptstudie SüdAlle (2018)

Quantitative Angaben

- Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 15'500
 - Umsetzungsbereich BGK: 7'500 m²
- => siehe auch Excel-Tabelle zu den Sachinformationen
=> siehe GIS-Daten zur Massnahme (Linie)
-

Bemerkungen / Hinweise

--

GV-7.4-5A

A-Horizont

Luzern, Betriebs- und Gestaltungskonzept Kreuzbuch-/Würzenbachstrasse

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Im Jahr 2022 wurde das Entwicklungskonzept Würzenbach erarbeitet. Nebst dem Zukunftsbild, welches die Entwicklung des Quartiers für die nächsten 15 Jahre skizziert, wurden acht konkrete Umsetzungsmassnahmen definiert. Die Aufwertung der Kreuzbuch-/Würzenbachstrasse bildet eine dieser konkreten Umsetzungsmassnahmen. Im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) soll ab 2024 die Achse Kreuzbuch-/Würzenbachstrasse vertieft untersucht werden. In einem ersten Schritt sollen die Nutzungsansprüche und Ziele definiert und dann im BGK der Handlungsspielraum mittels einem Variantenstudium ausgelotet werden. Die daraus folgende, technisch und rechtlich machbare Bestvariante dient in der folgenden Planungsphase (Projektierung) als Grundlage.

Beschrieb der Massnahme

Die Achse Kreuzbuch-/Würzenbachstrasse soll zu einer attraktiven und fussgängerfreundlichen Verbindungsachse zwischen dem Eingangstor am Brüelkreisel und dem Quartierplatz aufgewertet werden und die Strasse als zusammenhängenden Begegnungsraum erlebbar machen. Die vier bestehenden Bushaltestellen sollen BehiG gerecht umgestaltet werden und die beiden Zentren Eingangstor Brüel und Quartierplatz sollen zwei Schwerpunkte mit publikumsorientierten Zentrumsnutzungen und einer einheitlichen Platzgestaltung bilden. Die Strassenachse soll einen Vorbildcharakter für klimaangepasste Strassenräume haben. Zahlreiche Baumpflanzungen sollen Aufenthaltsqualität und ein gutes Stadtklima im gesamten Strassenabschnitt erzeugen. Die heutigen grünen Vorzonen und Restflächen sollen als zusammenhängender grün anmutender Raum ausgebildet werden und die Brüelwiese soll als selbstverständliche Erweiterung dieses Raumes

erkennbar sein.

Machbarkeit

Die Machbarkeit der Aufwertung der Quartierachse wird im BGK-Prozess eruiert.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Die Ortsdurchfahrten sind siedlungsverträglich gestaltet und abschnittsweise (z.B. in Zentrums- und Kernzonen) verkehrsberuhigt mit Tempo 30 als mögliche Massnahme.
Bezug zum Handlungsbedarf	- Ortsdurchfahrten mit mangelnder Siedlungsverträglichkeit - Defizite bei der Aufenthaltsqualität der Aussenräume - Eher bescheidene Anteile von FVV im Modalsplit - Laufender Abstimmungsbedarf einerseits zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖV, MIV, FVV) und andererseits zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
Bezug zu den Teilstrategien	- GV-5 «Strassenräume innerorts siedlungsverträglich gestalten» - FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken» - FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

Nutzen

- WK1 Dank der Massnahme kann die Situation für den FVV verbessert werden.
- WK2 Der Strassenraum als wichtiger Freiraum im Siedlungsgebiet kann aufgewertet werden.
- WK3 Durch die Neugestaltung der Strasse wird die objektive und die subjektive Verkehrssicherheit verbessert.
- WK4 Die Umweltbelastungen im Siedlungsgebiet kann reduziert werden durch Verlagerung vom MIV auf FVV.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Stadt Luzern	-

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung: 2026
Entwicklungsstudie mit Umsetzungsmassnahmen	Plangenehmigung/ Baubewilligung: 2028
Weitere Planungsschritte:	Finanzierungsplan: 2028
- Vorprojekt - Bauprojekt - Ausführungsprojekt	Baubeginn: 2029
	Inbetriebnahme: 2030
	keine etappierte Umsetzung
Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3	Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Kosten

Kosten

8'500'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/-30%

Stand: 06.2023

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
----------------	---	-----

Anteil Kanton	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Region	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.
--------------------	---	-----

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Entwicklungskonzept Würzenbach

> Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).

Quantitative Angaben

Bemerkungen / Hinweise

- --

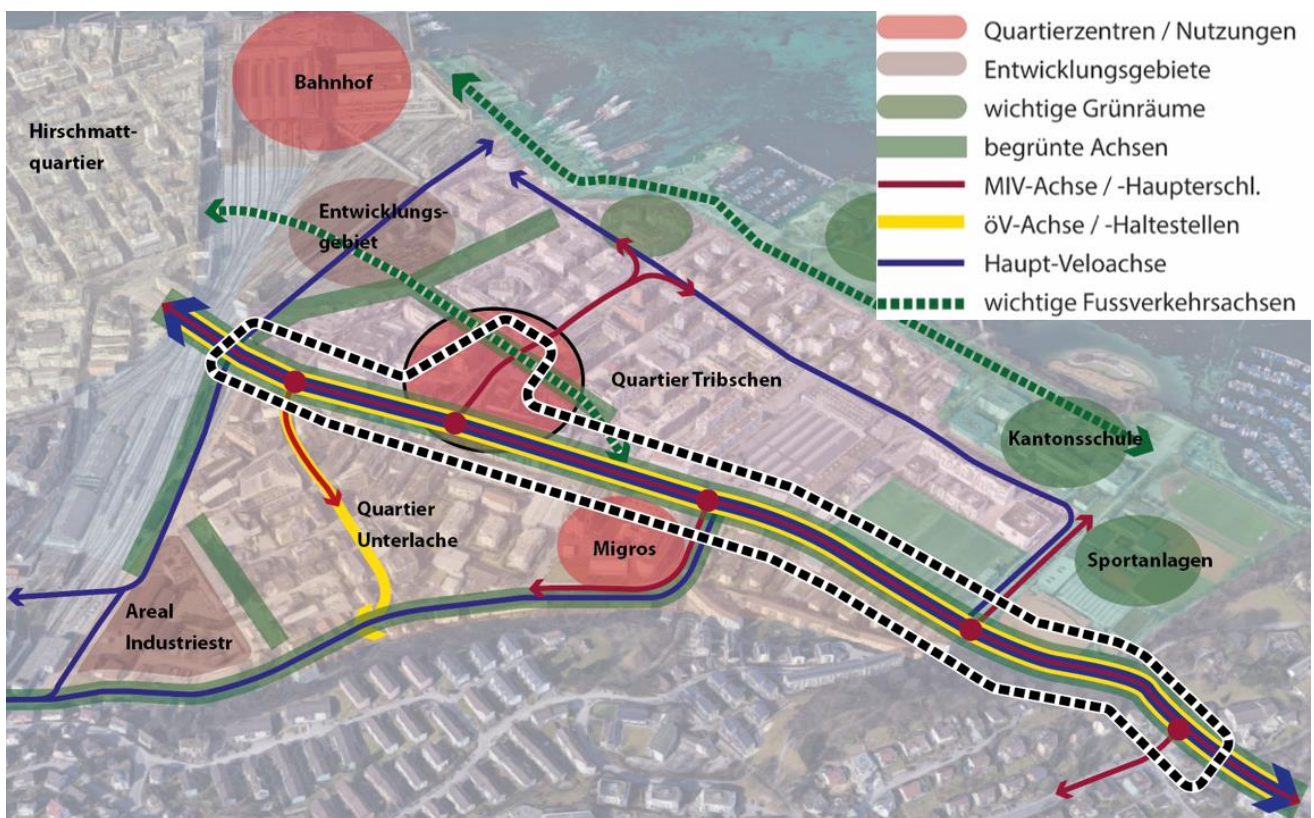
GV-7.5-5A

A-Horizont

Luzern, Betriebs- und Gestaltungskonzept Tribschenstrasse

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die am Rande der Kernstadt liegende Tribschenstrasse verbindet Luzern mit Horw und erschliesst zahlreiche Wohn- und Gewerbegebiete. Die Strasse hat einen stark verkehrsorientierten Charakter. Das Umfeld entwickelt sich in den vergangenen Jahrzehnten zunehmend von einem Gewerbe zu einem dicht bebauten Wohnquartier. Nun soll die Tribschenstrasse zusammen mit einer notwendigen Erneuerung der Strasseninfrastruktur sowie Werkleitungsarbeiten umgestaltet und aufgewertet werden.

Die Umgestaltung der Tribschenstrasse hat die folgenden Hauptziele:

- Aufenthaltsqualität im Tribschenquartier erhöhen
- Grün- und Aufenthaltsräume schaffen
- Attraktivität des öffentlichen Verkehrs u. a. mit behindertengerechtem Ausbau der Haltestellen erhöhen
- durchgehende, sichere Veloinfrastruktur

Beschrieb der Massnahme

Es bestehen eine Vielzahl an unterschiedlichen Nutzungsansprüchen an den Strassenraum der Tribschenstrasse. Da der Strassenraum stark durch den Autoverkehr geprägt ist und insgesamt einen hohen Versiegelungsgrad aufweist, fehlen Aufenthaltsräume zum Verweilen. Mit der Neugestaltung der Tribschenstrasse soll in einem Umsetzungsbereich von zirka 33'000 m² eine höhere Aufenthalts- und Lebensqualität erreicht und Begegnungsräume geschaffen werden. Bei der Neugestaltung soll die Trennwirkung der Tribschenstrasse für den Fussverkehr reduziert werden. Insbesondere der Veloverkehr soll durch direkte und sichere Verbindungen gestärkt werden. Auch die Qualität des öffentlichen Verkehrs wird durch den behindertengerechten Ausbau der Bushaltestellen weiter gefördert. Die Strassenachse soll zudem mittels einer durchgehenden Schatten- bzw. Grünachse stadtklimatisch aufgewertet und die Qualität für die Nutzer erhöht werden.

Machbarkeit

Die Machbarkeit der Aufwertung der Quartierachse wird in dem BGK-Prozess eruiert.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Die Ortsdurchfahrten sind siedlungsverträglich gestaltet und abschnittsweise (z.B. in Zentrums- und Kernzonen) verkehrsberuhigt mit Tempo 30 als mögliche Massnahme.
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Ortsdurchfahrten mit mangelnder Siedlungsverträglichkeit ▪ Defizite bei der Aufenthaltsqualität der Aussenräume ▪ Eher bescheidene Anteile von FVV im Modalsplit Laufender Abstimmungsbedarf einerseits zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖV, MIV, FVV) und andererseits zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
Bezug zu den Teilstrategien	▪ GV-5 «Strassenräume innerorts siedlungsverträglich gestalten» ▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

Nutzen

- WK1 Dank der Massnahme kann die Situation für den FVV verbessert werden.
- WK2 Der Strassenraum als wichtiger Freiraum im Siedlungsgebiet kann aufgewertet werden.
- WK3 Durch die Neugestaltung der Strasse wird die objektive und die subjektive Verkehrssicherheit verbessert.
- WK4 Die Umweltbelastungen im Siedlungsgebiet kann reduziert werden durch Verlagerung vom MIV auf FVV.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Stadt Luzern	-

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife	
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung:	2026
▪ Abschluss des Betriebs- und Gestaltungskonzepts (Vorstudie) 2024	Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2027
	Finanzierungsplan:	2027

Weitere Planungsschritte:	Baubeginn:	2028/2029
▪ Vorprojekt ▪ Bauprojekt ▪ Ausführungsprojekt	Inbetriebnahme:	2030
	Reifegrad:	☐ 1 ☐ 2
Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3		

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit	
Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz) ☐ Keine Information ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung (zwingend bei A)	Flächenbeanspruchung Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen
Umweltverträglichkeit Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung	

Kosten			
Kosten	Finanzierung		
26'000'000 CHF exkl. MWSt.	Anteil Bund AP	%	Fr.
Genauigkeit: +/-30%	Anteil Kanton	%	Fr.
Stand: 12.2023	Anteil Region	%	Fr.
	Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente ▪ Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern (GVK) ▪ Planungsstudie Bus 2040 Strategische Netzentwicklung, VVL (Bericht für die Mitwirkung vom 29.11.2022) ▪ B+A 20/2008: «Richtplan leichter Zweiradverkehr» ▪ B 10/2018: «Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern» ▪ «Raumentwicklungskonzept 2018» ▪ B+A 18/2021 «Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen II» ▪ B+A 20/2021: «Stadtklima-Initiative, Gegenvorschlag» ▪ Schlussbericht zur Testplanung Durchgangsbahnhof Luzern, 29.12.2020 > Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).

Quantitative Angaben
Bemerkungen / Hinweise
▪ --

GV-8	A-Horizont
Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen	
Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	

☒ Bestandteil früheres AP (siehe Teilmassnahmen unten)

Karte / Abbildung (folgt)

Konzeption und Zweckmässigkeit

Ausgangslage

Konzeption und Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Die Ortsdurchfahrten sind siedlungsverträglich gestaltet und abschnittsweise (z.B. in Zentrums- und Kernzonen) verkehrsberuhigt mit Tempo 30 als mögliche Massnahme.
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Ortsdurchfahrten mit mangelnder Siedlungsverträglichkeit ▪ Defizite bei der Aufenthaltsqualität der Aussenräume ▪ Eher bescheidene Anteile von FVV im Modalsplit ▪ Laufender Abstimmungsbedarf einerseits zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖV, MIV, FVV) und andererseits zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
Bezug zu den Teilstrategien	▪ GV-5 «Strassenräume innerorts siedlungsverträglich gestalten» ▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

Teilmassnahmen				
Nr. AP 5G	Nr. AP 1-4 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
GV-8.1-5A	-	K 15: Rothenburg, Flecken Aufwertung des Zentrumsbereichs von Rothenburg. (Entwurf Vorprojekt 16.05.2024) ▪ <i>Umsetzungsbereich in m²: ca. 1'300</i> (BP Nr. 123) Jahr Baubeginn: 2029	Kanton Luzern, vif	2'800'000 Stand: 05.2024 Genauigkeit: +/-20%
GV-8.2-5A	-	K 48: Sempach, Schulhauskurve, Anpassung Knoten, Schulwegsicherheit Die Situation bei der Schulhauskurve in Sempach ist heute unbefriedigend. Immer wieder entstehen gefährliche Verkehrssituationen. Die Sichtverhältnisse sind schlecht und die Platzverhältnisse eng. Weiter hat Sempach ein geschütztes Ortsbild von nationaler Bedeutung. Die nicht durch die Strasse beanspruchte Fläche vor dem Städtchen soll, gemäss Vorstellung der Stadt Sempach, zu einem Dorfplatz oder zu einer Begegnungszone umgenutzt werden. Das Luzerner Tor und die Heiligkreuzkapelle entlang des Projektperimeters sind denkmalgeschützte Bauwerke. ▪ <i>Umsetzungsbereich in m²: 6'200</i> ▪ <i>Planungsstand: Vorprojekt</i> ▪ <i>Nächste Schritte: Vernehmlassung Vorprojekt, RSA und Bauprojekt</i> ▪ <i>Länge in m: 360</i> (BP Nr. 91) Jahr Baubeginn: 2028	Kanton Luzern, vif	4'000'000 Stand: 03.2024 Genauigkeit: +/-30%
GV-8.3-5A	-	Dierikon, Ortsdurchfahrt (Rigistrasse – Zentralstrasse) Die Ortsdurchfahrt in Dierikon (Rigistrasse – Zentralstrasse) wird mit hoher Aufenthaltsqualität ausgestaltet. ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte: Konzepterarbeitung während Bauphase bzw. Bewilligungsphase</i> ▪ <i>Länge in m: 300</i> ▪ <i>Umsetzungsbereich in m²: 3'500</i> Jahr Baubeginn: 2028	Gemeinde Dierikon	1'000'000 Stand: 07.2023 Genauigkeit: +/- 30%
GV-8.4-5A	-	Ebikon Kaspar-Kopp-Strasse (St. Klemens/ Innerschachen bis Restaurant Löwen) Die Kaspar-Kopp-Strasse ist eine FVV-orientierte und genutzte Strassenachse parallel zur Kantonsstrasse K17. Der motorisierte Verkehr macht nur einen kleinen Teil des Verkehrsaufkommens aus. Die Geschwindigkeitsniveaus von Auto und Velo sind ähnlich. Konflikte bestehen insbesondere bei den privaten Zufahrten und zwischen Fussgängern und Velofahrern. Deshalb sollen Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umgesetzt werden (kla-	Gemeinde Ebikon	4'100'000 Stand: 07.2023 Genauigkeit: +/-30%

		rere Führung Fuss- und Veloverkehr, Erkennbarkeit Fussgängerzugänge u.a.). ▪ <i>Planungsstand: Vorprojekt</i> ▪ <i>Nächste Schritte: RSA und Bauprojekt</i> ▪ <i>Länge in m: ca. 1'500</i> ▪ <i>Grösse Umsetzungsbereich in m²: 11'800</i> Jahr Baubeginn: ab 2028		
GV-8.5-5A	-	Horw, Umgestaltung Dorfzentrum Entsiegelung der Parkierungsflächen, Schwammstadtthe-matik prüfen. Neubepflanzung mit Bäumen und entspre-chenden Baumgruben. ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte: Planung Bauprojekt 2023/2024</i> ▪ <i>Länge in m: 200</i> ▪ <i>Umsetzungsbereich in m²: 1'100</i> Jahr Baubeginn: 2028	Gemeinde Horw	400'000 Stand: 07.2023 Genauigkeit: +/-40%
GV-8.6-5A	-	Horw, Umgestaltung Bachstrasse (evtl. Begegnungszone) Im Zusammenhang mit neuer Überbauung soll die Bach-strasse redimensioniert und entsiegelt werden im Charak-ter eine Spiel- und Wohnstrasse. ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte: Gestaltungskonzept erarbeiten</i> ▪ <i>Länge in m: 240</i> ▪ <i>Grösse Umsetzungsbereich in m²: 2'300</i> Jahr Baubeginn: 2028	Gemeinde Horw	350'000 Stand: 12.2023 Genauigkeit: +/-40%
GV-8.7-5A	-	Horw, Umgestaltung Kreuzmattstrasse Die überdimensionierte Strasse soll im Zusammenhang mit der Strassensanierung entsiegelt werden. Anstelle von zwei Trottoir ein grosszügiges Trottoir. Erstellung von Ra-batten mit Baumbepflanzungen, Prüfung Entsiegelung der Parkplatzflächen. ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte: Vorprojekt erarbei-ten</i> ▪ <i>Länge in m: 300</i> ▪ <i>Grösse Umsetzungsbereich in m²: 3'200</i> Jahr Baubeginn: 2028	Gemeinde Horw	600'000 Stand: 12.2023 Genauigkeit: +/-20%
GV-8.8-5A	-	Horw, Technikumstrasse, Süd-Allee Die Südallee ist Teil vom Entwicklungskonzept LuzernSüd und Bestandteil vom Grundkonzept Verkehr. Als Zent-rumsachse von LuzernSüd bildet die Süd-Allee das identi-tätsstiftende Rückgrat des neuen Stadtteils und stellt zu-gleich eine übergeordnete Nord-Süd-Verbindung dar. ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte: Koordinationspa-pier in Bearbeitung (Masterplan/ Vorprojekt)</i> ▪ <i>Länge in m: ca. 900</i> ▪ <i>Grösse Umsetzungsbereich in m²: 11'700</i> Jahr Baubeginn: 2029	Gemeinde Horw	3'500'000 Stand: 12.2023 Genauigkeit: +/-40%

GV-8.9-5A	-	Kriens, Himmelrichstrasse T30 Umsetzung von baulichen Massnahmen, um die als Quartierstrasse eingestufte Himmelrichstrasse in eine Tempo 30 umzugestalten. - Planungsstand und nächste Schritte: Machbarkeitsstudie vorhanden. Vor- und Bauprojekt ausarbeiten. - Grösse Umsetzungsbereich in m²: 6'360 Jahr Baubeginn: 2028	Stadt Kriens	450'000 Stand: 10.2023 Genauigkeit: +/-35%
GV-8.10-5A	-	Küssnacht, Neue Zentrumsgestaltung (NKZ) Mit der Umgestaltung wird das Dorf ein noch attraktiverer Wohn-, Arbeits- und Einkaufsort. Der Durchgangsverkehr durch Küssnacht wurde mit Niedertemporegime, Schliessung der Einfahrt Litzli und v. a. dank der Südumfahrsstrasse deutlich reduziert (Verkehrsbelastung im Zentrum von ca. 12'000 auf 6'000 DTV im Jahr 2023 reduziert). Die Umgestaltung ist eine Auflage der Südumfahrung. Durch die Entlastung werden mehr Grünflächen mit Sitzgelegenheiten, breitere Fussgängerbereiche und Raum für Traditionsanlässe geschaffen. Insbesondere ist die Erschliessung mit dem Radverkehr und dessen Führung im Zentrum im Mischverkehr sicherer und attraktiv, direkt möglich. - Planungsstand und nächste Schritte: Das Ende 2021 begonnene Gestaltungskonzept und in einem Mitwirkungsprozess erarbeitet Gestaltungskonzept liegt seit Frühling 2024 mehrheitsfähig vor. Das Bau- und Auflageprojekt wird seit Juni 2024 erarbeitet. - Grösse Umsetzungsbereich in m²: ca. 14'000 Jahr Baubeginn: ab 2028	Bezirk Küssnacht	<5'000'000 => Die Kosten werden bis Herbst 2024 präzisiert
GV-8.11-5A	-	Luzern, Strassenraumgestaltung Kleinmatt Betriebs- und Gestaltungsanpassungen der Strassenräume im Dreieck zwischen Biregg-, Moosmatt- und Eschenstrasse. Ansätze des Konzepts «Superblock» wie bspw. Einbahnstrassen, Parkplatzabbau und Aufwertung von Strassenräumen mittels Begrünung und Entsiegelung sollen dabei geprüft werden. - Planungsstand und nächste Schritte: Start Vorstudie 2024 - Grösse Umsetzungsbereich in m²: ca. 23'800 Jahr Baubeginn: 2028	Stadt Luzern	2'000'000 Stand: 12.2023 Genauigkeit: +/-30%
GV-8.12-5A	-	Luzern, Grünauring/Cheerstrasse Auf dem Grünauring soll eine Begegnungszone mit Tempo 20 eingeführt werden. Die Aufenthaltsqualität soll mit der Pflanzung von Bäumen und der Platzierung von Aufenthaltsmöglichkeiten z. B. in Form von Bänken gesteigert werden. Vor allem eine neue Baumreihe im Bereich Grünauring Nord kann einen grossen Beitrag zu einem attraktiven und klimaangepassten Strassenraum beitragen. Weiter soll geprüft werden, welche Flächen entsiegelt und welche Massnahmen zur Retention von Regenwasser möglich sind.	Stadt Luzern	3'100'000 Stand: 01.2024 Genauigkeit: +/-25%

■ <i>Grösse Umsetzungsbereich in m²:</i> Jahr Baubeginn: 2028			
GV-8.13-5A -	Meggen, Gemeindehausweg, Dreilindenstrasse Gestalterische Aufwertung und Erhöhung Verkehrssicherheit zwischen Gemeindehausweg, Dreilindenstrasse bis Ebnetweg und Sportweg. Diese Verbindung dient vielen Kindern als Schulweg. ■ <i>Planungsstand und nächste Schritte: Projektstudien liegen zu einzelnen Abschnitten vor. Planung frühestens 2026</i> ■ <i>Grösse Umsetzungsbereich in m²: 10'000</i> Jahr Baubeginn: 2028	Gemeinde Meggen	2'500'000 Stand: 06.2023 Genauigkeit: +/-15%
GV-8.14-5A -	Oberkirch, Betriebs- und Gestaltungskonzept Luzernstrasse Auf der Luzernstrasse soll ein BGK umgesetzt werden. Neben der Strassenraumgestaltung ist in einem Teilabschnitt auch eine Temporeduktion vorgesehen. Zudem sollen die Knoten Surenweid/Feldmatt, Grünfeld/Kreuzhubel und Feldhöfli/Hubelmatte zu Kreisel umgestaltet werden. Bei den Überlegungen werden auch die angrenzenden Areale einbezogen (u.a. Arealgestaltung Baumnuss). ■ <i>Planungsstand und nächste Schritte: Machbarkeitsstudie 2017-2018, Mitwirkung 2023; Projektierung: 2024 – 2025</i> ■ <i>Grösse Umsetzungsbereich in m²: ca. 10'200</i> Jahr Baubeginn: 2028	Gemeinde Oberkirch	4'910'000 Stand: 03.2023 Genauigkeit: +/-30%
GV-8.15-5A -	Sempach, Aufwertung Städtli Nach der umfassenden Sanierung und Neugestaltung der Stadtstrasse 2007 bis 2009, ist festzustellen, dass ■ der Durchgangsverkehr ein nach wie vor hohes Ausmass annimmt; ■ die Begegnungszone in Bezug auf das Vortrittsrecht der Fussgänger nur bedingt funktioniert; ■ die Flaniermöglichkeiten nur mässig vorhanden sind bzw. aufgrund des Verkehrs nicht genützt werden können; ■ Bei der Aufenthaltsqualität Verbesserungspotenzial besteht. Nun wird mittels eines partizipativen Prozesses das Verkehrsregime und die Aufenthaltsqualität überprüft und je nach Ergebnis angepasst bzw. verbessert. ■ <i>Planungsstand und nächste Schritte: Verkehrliche und räumliche Analyse in Bearbeitung; Ausarbeitung Szenarien und Varianten 2023 / 2024; Konzept Sommer 2024</i> ■ <i>Grösse Umsetzungsbereich in m²: ca. 10'000</i> Jahr Baubeginn: ab 2028	Stadt Sempach	4'100'000 Stand: 05.2024 Genauigkeit: +/-30%
GV-8.16-5A -	Sempach, Aufwertung Bereich Luzerner Tor/Hildisriederstrasse und alte Gotthardstrasse Jahr Baubeginn: 2028	Stadt Sempach	1'830'000

GV-8.17-5A	-	Sursee, Aufwertung Luzernstrasse Verkehrsberuhigte Zone ab Badstrasse bis Gemeindegrenze Oberkirch (Tempo 30). Anschluss an Zone Tempo 30 Münsterkreisel – Badstrasse. Ausbau Fussgängerverbindung mit durchgehendem Trottoir. ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte: BGK 2023/24; Vorprojekt 2024/25; Planung 2027</i> ▪ <i>Grösse Umsetzungsbereich in m²: ca. 4'200 (Strassenlänge 600 m)</i> Jahr Baubeginn: 2028/2029	Stadt Sursee	2'600'000 Stand: 06.2023 Genauigkeit: +/-30%
GV-8.18-5A	-	Sursee, Strassenraumgestaltung Zeughausstrasse (ab Kreisel Bifang bis Einmündung Allmendstrasse) Anstehende Sanierung soll genutzt werden, um den Strassenraum neu zu gestalten. Zwingend dabei: BehiG-konforme Bushaltenstellen Münchrüti und Sappeurstrasse. Weiter wird geprüft: Ausbau Velo- und Fussverkehr sowie verkehrsberuhigende Massnahmen. ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte:</i> ▪ <i>BGK 2026</i> ▪ <i>Vorprojekt und Planung 2027/2028</i> ▪ <i>Grösse Umsetzungsbereich in m²: ca. 8'400 (Strassenlänge 1'200 m)</i> ▪ Jahr Baubeginn: 2029	Stadt Sursee	4'000'000 Stand: 2023 Genauigkeit: +/- 30 %
GV-8.19-5A	-	Sursee, Strassenraumgestaltung Schlottermilch (Ringstrasse Nord bis Geuenseestrasse) und St. Urbanstrasse (Schlottermilch bis St. Georgstrasse) Anstehende Sanierung soll genutzt werden, um den Strassenraum neu zu gestalten. Zwingend dabei: BehiG-konforme Bushaltenstelle Rothüsli. Weiter wird geprüft: Ausbau Velo- und Fussverkehr sowie verkehrsberuhigende Massnahmen. ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte:</i> ▪ <i>BGK 2026</i> ▪ <i>Vorprojekt und Planung 2027/2028</i> ▪ <i>Grösse Umsetzungsbereich in m²: ca. 2'800 (Strassenlänge 400 m)</i> ▪ Baubeginn: 2029	Stadt Sursee	1'300'000 Stand: 2023 Genauigkeit: +/- 30 %
GV-8.20-5A	-	Sursee, Frieslirain, Abschnitt Luzernerstrasse – Spital, Sonnhaldestrasse Anstehende Sanierung soll genutzt werden, um den Strassenraum neu zu gestalten. Geprüft wird: Ausbau Velo- und Fussverkehr sowie verkehrsberuhigende Massnahmen. BehiG-Ausbau der Haltestellen Frislrain, Spital und Sonnhaldestrasse noch offen. Abhängig von künftiger öV-Erschliessung alter und neuer Spitalstandort. ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte:</i> ▪ <i>BGK 2027</i> ▪ <i>Vorprojekt/Planung 2028</i> ▪ <i>Grösse Umsetzungsbereich in m²: ca 3'000 (Strassenlänge 470 Meter)</i>		1'400'000 Stand: 2023 Genauigkeit: +/- 30 %

■ <i>Baubeginn: 2029/2030</i>			
GV-8.21-5A -	Sursee, Schellenrainstrasse, Abschnitt Bifangstrasse – Chr-Schnyder-Strasse Anstehende Sanierung soll genutzt werden, um den Strassenraum neu zu gestalten. Geprüft wird: Ausbau Velo- und Fussverkehr sowie verkehrsberuhigende Massnahmen. ■ <i>Planungsstand und nächste Schritte:</i> <i>BGK 2026</i> ■ <i>Vorprojekt/Planung 2027</i> ■ <i>Baubeginn: 2028</i> <i>Grösse Umsetzungsbereich in m²: ca. 1'700</i> <i>(Strassenlänge 240 m)</i>	1'400'000	Stand: 2023 Genauigkeit: +/- 30 %
GV-8.22-5A -	Udligenswil, Dorfstrasse Die Dorfstrasse und das Dorfzentrum sollen aufgewertet werden. Die Dorfstrasse und die Kirchrainstrasse sind heute grosszügig ausgestaltet und verleiten zum schnellen Fahren. Eine durchgehende, lockere strassenbegleitende Begrünung oder ein Radstreifen ist nicht vorhanden. Um die Sicherheit für den Fussgänger zu erhöhen, sind einige Einfahrten/Kreuzungen umzugestalten. Gleichzeitig soll die Dorfstrasse qualitative, ökologische aufgewertet werden und der eingedolte Bach, wenn immer möglich und soweit sinnvoll, offen geführt werden. ■ <i>Planungsstand: Budgetposition für Erstellung von Betriebs- und Gestaltungskonzept eingestellt</i> ■ <i>Nächste Schritte: offen</i> ■ <i>Grösse Umsetzungsbereich im m²: ca. 5'500</i> Jahr Baubeginn: 2028	Gemeinde Udligenswil	<5 Mio. CHF => <i>Die Kosten sind bis Herbst 2024 zu präzisieren</i>

Hinweis: Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Nutzen
WK1
WK2
WK3
WK4

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

■

Quantitative Angaben

> *Sachinformationen gemäss RPAV, Anhang 4 (siehe auch oben)*

Bemerkungen / Hinweise

■ --

GV-9.1-5B	B-Horizont
K 4: Kriens, Zentrum	
Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Strassenabschnitt	

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☒ 4. Generation: Nr. GV-5.5-4B	1061.4.019	B

Karte folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Kantonsstrasse K 4 in Kriens ist im Abschnitt Zentrum (Hofmatt bis Busschleife) in den Spitzenstunden regelmässig überlastet. Es kommt zu längeren Rückstaus, die auch den öffentlichen Verkehr behindern. Das bestehende Radverkehrsangebot im Zentrum entspricht nicht den aktuellen Normen und Bedürfnissen.

Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts Kriens wurden durch die Stadt Kriens die Kernanliegen an das Zentrum neu formuliert. So soll das Zentrum von Kriens mit geeigneten Massnahmen aufgewertet, die Aufenthaltsqualität verbessert und die Dominanz und Trennwirkung durch die Hauptstrasse reduziert werden. Die Verkehrssituation inkl. der angrenzenden Gemeindestrassen soll optimiert werden.

Beschrieb der Massnahme

Das Projekt sieht folgende Massnahmen vor.

1. Optimierung Verkehrsregime inkl. Gemeindestrassen
2. Aufwertung der Hauptachsen
3. Aufwertung der Zentrumsräume

Die Lösungsfindung erfolgt über ein Betriebs- und Gestaltungskonzept über den Projektabschnitt.

(BP Nr. 107)

Machbarkeit

Mit dem Gesamtverkehrskonzept Kriens liegt eine grundsätzliche Auslegeordnung für mögliche Massnahmen sowie deren Machbarkeit vor. Der Projektperimeter ist definiert. Mittels Betriebs- und Gestaltungskonzept werden die möglichen Varianten vertieft untersucht.

- Auswahl erläuternder Darstellungen der Massnahme aus Planungsdokumenten (z.B. Auswahl aus dem Vorprojekt, Machbarkeitsstudie, konkrete Linienführung, Querschnittsskizzen, o.ä.).

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Erhöhung städtebauliche Qualität im Zentrum Kriens, Aufwertung und Beruhigung Zentrumsbereich Kriens, bessere Durchlässigkeit für die Fussgehenden, Bereitstellung dichtes und sicheres Fuss- und Velonetz, Verbesserung Verkehrssicherheit (MOCA-Ziel 2) und Erhöhung Anteil Fuss- und Veloverkehr (MOCA-Ziel 1)
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Ortsdurchfahrt mit mangelnder Siedlungsverträglichkeit ▪ Defizite bei der Aufenthaltsqualität der Aussenräume

	▪ Laufender Abstimmungsbedarf einerseits zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖV, MIV, FVV) und andererseits zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, zahlreiche Schwachstellen
Bezug zu den Teilstrategien	▪ GV-5 «Strassenräume innerorts siedlungsverträglich gestalten» ▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ AP LU 2G: öV-11.1g (A-Liste); ARE-Code: 1061.2.201 ▪ Kriens, Achse Zentrum – Kupferhammer

Nutzen

- WK1 Optimierung des Gesamtverkehrs
- WK2 Mit dem Projekt werden die Siedlungskonzentration und Innenverdichtung gefördert sowie die öffentlichen Freiräume im Bereich Zentrum aufgewertet.
- WK3 Durch die Neugestaltung der Strassenanlagen wird die objektive und die subjektive Verkehrssicherheit verbessert.
- WK4 Die Konzentration des Verkehrs auf die Hauptachsen kanalisiert auch die Umweltbelastung und führt zu Entlastungen in den angrenzenden Gebieten. Durch ein angepasstes Temporegime kann die Lärmbelastung reduziert werden.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Stadt Kriens

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung: 2024 – 2029
▪ Studienwettbewerb Zentrumsentwicklung 2001	Plangenehmigung/ Baubewilligung: 2031
▪ Bebauungsplan Dorfkern 2014	Finanzierungsplan: 2031
▪ Gesamtverkehrskonzept Kriens Zentrum 2018	Baubeginn: 2032
	Inbetriebnahme: 2034
Weitere Planungsschritte:	
▪ Betriebs- und Gestaltungskonzept Kriens Zentrum 2024/2025	Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2
▪ Vorprojekt / Bauprojekt	
Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3	

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

16'000'000 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/-50 %
Stand: 08.2022

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- GVK Kriens (2018)
- Kanton Luzern, Stadt Kriens, Kantonsstrasse im Zentrum Testplanung 2019, Planungsvereinbarung, 25.01.2021
- Kanton Luzern, Vorgehenskonzept Betriebs- und Gestaltungskonzept, August 2023

> Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).

Quantitative Angaben

> Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.

- *Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum*
 - *Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 25'000*
 - *Umsetzungsbereich BGK: 12'000 m²*

Bemerkungen / Hinweise

- --

GV-9.2-5B

B-Horizont

K 16: Emmen, Seetalstrasse, Seetalplatz (exkl.) – Einm. Reusseggstrasse

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Strassenabschnitt

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☒ 1. Generation: Nr. M3.2	-	C
☒ 2. Generation: Nr. MIV-5	-	C
☒ 3. Generation: Nr. MIV-5	1061.3.082	B
☒ 4. Generation: Nr. GV-5.4-4B	1061.4.018	B

Karte folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Der Entwicklungsschwerpunkt Luzern Nord erstreckt sich entlang der Seetalstrasse und besitzt noch bedeutende, unüberbaute Arbeitsplatzgebiete. Im Abschnitt Meierhöfli sollen die Bedingungen für den öffentlichen Busverkehr und den Fuss- und Veloverkehr verbessert und der Strassenraum aufgewertet werden.

Beschrieb der Massnahme

Die Synthese aus dem Testplanungsprozess sieht eine durchgrünte, räumlich stark gefasste Allee in einem für alle Verkehrsteilnehmenden attraktiven, sicheren und verkehrlich funktionierenden Strassenraum vor. Prioritär sind die Gewährleistung der Fahrplanstabilität des ÖV und ein sicheres Angebot für den Fuss- und Veloverkehr.

(BP Nr. 125)

Machbarkeit

Der Machbarkeitsnachweis liegt mit Abschluss der verkehrlichen Vorphase für das Betriebs- und Gestaltungskonzept vor. Abschluss Vorphase Ende 2024, anschliessend BGK/Machbarkeit

Auswahl erläuternder Darstellungen der Massnahme aus Planungsdokumenten (z.B. Auswahl aus dem Vorprojekt, Machbarkeitsstudie, konkrete Linienführung, Querschnittsskizzen, o.ä.).

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Dichtes und sicheres Fuss- und Velonetz, Abstimmung des Gesamtverkehrs, Erhöhung Aufenthaltsqualität, Verbesserung Verkehrssicherheit und Erhöhung des Fuss- und Veloverkehr-Anteils
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Eher bescheidene Anteile von ÖV und FVV im Modalsplit, laufender Abstimmungsbedarf einerseits zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖV, MIV, FVV) und andererseits zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, zahlreiche Schwachstellen, Seetalstrasse als stark verkehrsorientierte Ortsdurchfahrt mit mangelnder Siedlungsverträglichkeit, fehlende Ausgestaltung des öffentlichen Raums
Bezug zu den Teilstrategien	▪ S-1 «Schlüsselareale vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen» ▪ GV-1 «Gesamtverkehrskonzepte und -projekte weiterentwickeln und umsetzen» ▪ GV-5 «Strassenräume innerorts siedlungsverträglich ausgestalten» ▪ ÖV-3 «RBus-Netz ausbauen» ▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten» ▪ MIV-1 «Hochleistungsstrassennetz und Schnittstellen funktionsfähig erhalten»

▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»

Bezug zu anderen Massnahmen
(fachlich / zeitlich)

Nutzen

- WK1 Dank der Massnahme kann der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr verbessert werden. Dadurch werden die Zuverlässigkeit und die Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr verbessert.
- WK2 Die Voraussetzungen für die Innenverdichtung werden verbessert. Die öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet werden neugestaltet und aufgewertet.
- WK3 Durch die Neugestaltung der heute sehr flächenintensiven Strassenanlagen wird die objektive und die subjektive Verkehrssicherheit verbessert.
- WK4 Mit der Neugestaltung werden die Verkehrsflächen zugunsten der Frei- und Grünräume reduziert. Dadurch können die Grünräume im Siedlungsgebiet erweitert und aufgewertet werden.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Luzern, vif

Beteiligte Stellen

Gemeinde Emmen

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Streckenanalyse und Projektgliederung (2016 – 2018)
- Testplanung (2020 – 2021)
- Synthese Testplanung (2022 – 2023)
- Verkehrliche Vorphase Betriebs- und Gestaltungskonzept (2023 – 2024)

Weitere Planungsschritte:

- Betriebs- und Gestaltungskonzept (2025 – 2026)

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	2027 – 2029
Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2029
Finanzierungsplan:	2030
Baubeginn:	2032
Inbetriebnahme:	2034

Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

Planungsstand: ☐ 1 ☒ 2 ☐ 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

40'000'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/-50%

Stand: 12.2018

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
----------------	---	-----

Anteil Kanton	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Region	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.
--------------------	---	-----

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Luzern/Gemeinde Emmen, Testplanung Seetalstrasse / Meierhöfli, Programm Testplanung, 21.09.2020
- Kanton Luzern/Gemeinde Emmen, Testplanung Seetalstrasse / Meierhöfli, Synthese, 19.04.2023
- Kanton Luzern, K16 Abschnitt Meierhöfli, Verkehrliche Vorphase, ca. Dez. 2024

> Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).

Quantitative Angaben

> Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.

Sachinformationen

- *Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum*
 - *Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme)*
 - *Quadratmeter Umsetzungsbereich (falls nicht vorhanden, Länge des Abschnittes mit 10 m Strassenbreite multiplizieren) bei Streckenabschnitt oder Platzgestaltung*

Bemerkungen / Hinweise

- --

GV-9.3-5B

B-Horizont

K 65a: Inwil, Ortsdurchfahrt

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Strassenabschnitt

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☒ 4. Generation: Nr. GV-5.6-4B	1061.4.020	B

Karte folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Einzelne Strassenabschnitte sowohl im Inner- wie im Ausserortsbereich verfügen zwar über FVV-Anlagen, diese genügen jedoch den heutigen und insbesondere den künftigen Anforderungen nicht mehr (schmale oder/und gemeinsame Führung FVV) in Gebiet die direkt an Entwicklungsschwerpunkte des Kantons grenzen (Luzern Nord resp. Rontal, Perlen Schachen), wodurch die Anzahl Konflikte zwischen MIV, Rad- und Fussverkehr deutlich zunehmen werden. Zudem widerspricht die Radverkehrsführung dem Grundsatz der Trennung von Fussgängern und Radfahrern im Siedlungsgebiet. Der Zustand ist teilweise schlecht, Synergien mit Strassenraumoptimierungen sind zu nutzen.

Hinweis aus Prüfbericht: Der Handlungsbedarf ist nach der Sofortmassnahme (Pilotprojekt: selbststeuernde LSA) zu präzisieren.

Beschrieb der Massnahme

Auf der Ortsdurchfahrt von Inwil soll das Gesamtverkehrssystem einerseits mit Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr (z.B. Querungshilfen) und andererseits für den öffentlichen Verkehr verbessert werden.

(BP Nr. 180)

Machbarkeit

Der Knoten Oberhofen wird heute durch eine voll verkehrsabhängige Lichtsignalanlage (LSA) geregelt. Der Knoten ist stark belastet, regelmässig entstehen lange Rückstaus und hohe mittlere Wartezeiten auf allen Knotenzufahrten, wovon auch die Buslinie 111 betroffen ist. Im Siedlungsgebiet von Inwil entlang der K65a, wirkt sich diese Situation insbesondere negativ auf die Sicherheit der Fussgänger und Radfahrer, den Busbetrieb und die Wohn- und Aufenthaltsqualität aus.



- Situationsanalyse und Projektgliederung liegen aus dem Gesamtverkehrskonzept Seetal und LuzernOst, sowie der Studie Sofortmassnahmen Knoten Oberhofen.
- Der Nachweis der Machbarkeit ergibt sich aus den Ergebnissen der ZMB Emmen Dorf

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Die Ortsdurchfahrten sind siedlungsverträglich gestaltet und abschnittsweise (z.B. in Zentrums- und Kernzonen) verkehrsberuhigt mit Tempo 30 als mögliche Massnahme.
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Ortsdurchfahrten mit mangelnder Siedlungsverträglichkeit ▪ Defizite bei der Aufenthaltsqualität der Aussenräume ▪ Eher bescheidene Anteile von FVV im Modalsplit ▪ Laufender Abstimmungsbedarf einerseits zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖV, MIV, FVV) und andererseits zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
Bezug zu den Teilstrategien	▪ S-1 «Schlüsselareale vorantreiben und qualitativ hochwertig umsetzen» ▪ GV-5 «Strassenräume innerorts siedlungsverträglich gestalten» ▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

Nutzen

WK1	Dank der Massnahme kann der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr verbessert werden. Dadurch werden die Zuverlässigkeit und die Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr verbessert. Das Verkehrsmanagement auf den Zufahrten zum Dorfzentrum Inwil und die Abstimmung mit den Projekten im Bereich des Autobahnanschlusses A 14 Buchrain und Gisikon - Root führen zu einer besseren Lenkung des Verkehrs auf die Autobahn.
WK2	Der Strassenraum als wichtiger Freiraum im Siedlungsgebiet kann aufgewertet werden.
WK3	Durch die Neugestaltung der Strassenanlagen mit Gewährung der Normen der VSS wird die objektive und die subjektive Verkehrssicherheit verbessert.
WK4	Die Umweltbelastungen im Siedlungsgebiet kann leicht reduziert werden durch Verlagerung vom MIV auf Bus und FVV.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Luzern, vif

Beteiligte Stellen

Gemeinde Inwil

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Gesamtverkehrskonzept LuzernOst

Weitere Planungsschritte:

- Vorprojekt (2029)
- Bauprojekt

Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	2028 – 2030
Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2032
Finanzierungsplan:	2033
Baubeginn:	ab 2034
Inbetriebnahme:	ab 2035

Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

8'000'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/-50%

Stand: 11.2022 ((Bauprogramm 2023-26)

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- LuzernPlus, Gesamtverkehrskonzept Luzern Ost, 2018

> Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).

Quantitative Angaben

> Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.

Sachinformationen

- *Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum*
 - *Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme)*
 - *Quadratmeter Umsetzungsbereich (falls nicht vorhanden, Länge des Abschnittes mit 10 m Strassenbreite multiplizieren) bei Streckenabschnitt oder Platzgestaltung*
-

Bemerkungen / Hinweise

- --
-

GV-10	B-Horizont
Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen	
Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	

☒ Bestandteil früheres AP (siehe Teilmassnahmen unten)

Karte / Abbildung (folgt)

Konzeption und Zweckmässigkeit

Ausgangslage

Konzeption und Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Die Ortsdurchfahrten sind siedlungsverträglich gestaltet und abschnittsweise (z.B. in Zentrums- und Kernzonen) verkehrsberuhigt mit Tempo 30 als mögliche Massnahme.
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Ortsdurchfahrten mit mangelnder Siedlungsverträglichkeit ▪ Defizite bei der Aufenthaltsqualität der Aussenräume ▪ Eher bescheidene Anteile von FVV im Modalsplit ▪ Laufender Abstimmungsbedarf einerseits zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖV, MIV, FVV) und andererseits zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
Bezug zu den Teilstrategien	▪ GV-5 «Strassenräume innerorts siedlungsverträglich gestalten» ▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

Teilmassnahmen				
Nr. AP 5G	Nr. AP 1-4 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
GV-10.1-5B	-	Luzern, Obergrundstrasse, Abschnitt Eichhof inkl. - Paulusplatz inkl. - Einm. Moosstrasse Die Massnahme besteht aus der Umwidmung von MIV-Spuren zu Busspuren und Dosierung an bestehenden LSA resp. die Unterbindung von Ausweichverkehr an bestehenden Dosierungsanlagen. Die Massnahme ist Teil einer Durchgehenden Busspur zwischen Kupferhammer bis Luzernerhof (und als flankierende Massnahme zum Bypass Luzern). Abschnittsweise sind Busspuren schon vorhanden oder der Übergang von einer Busbucht. Mit der Massnahme werden die Lücken geschlossen, Die Kombination mit schwach belasteten Rechtsabbiegespuren ist auch vorgesehen. (BP Nr. --) Jahr Baubeginn: ab 2032  — Busspur neu — MIV-Spur zu Busspur — Busspur mit Velo zu Busspur — Keine Spuränderung	Kanton Luzern, vif	5'000'000 Stand: 04.2024 Genauigkeit: +/-50%
GV-10.2-5B	-	Luzern, Kriens, Einmündung Horwerstrasse (Eichhof) – Kupferhammer, Verkehrsmanagement, Förderung öV (durchgehende Busspuren) und FVV Als Teil eines Massnahmenbündels für die Realisierung einer Busspur von Kupferhammer bis Luzernerhof ist in diesem Teilabschnitt die Neuerstellung einer Busspur mit Beanspruchung von Flächen, die bis-her nicht für den MIV oder ÖV genutzt wurden, Umwandlung von MIV-Spuren zu reinen Busspuren, Dosierungsmassnahmen an den bestehenden LSA für einen umfassenden (MIV, öV, FVV) Kapazitätsmanagement. (BP Nr. --) Jahr Baubeginn: ab 2032 	Kanton Luzern, vif	5'000'000 Stand: 04.2024 Genauigkeit: +/-50%

GV-10.3-5B	-	Luzern, Kriens, Kupferhammer – Einmündung Eichwaldstrasse (Eichhof), Verkehrsmanagement, Förderung öV (durchgehende Busspuren) und FVV Die Rechtsabbiegespur wird als Busspur genutzt. Die Dosierungen an der bestehenden LSA Eichhof stellen sicher, dass die MIV-Spuren nicht überlastet werden, so dass die Massnahmen zur Busbevorzugung nicht durch ein Wachstum oder starke Schwankungen des Verkehrsaufkommens wirkungslos werden. Die Dosieranlage wird heute schon über die Arsenlastrasse und Horwerstrasse umfahren. Da auch auf Gemeindestrassen Busse verkehren, ist ein umfassenden und grossräumigen Verkehrsmanagement erforderlich. (BP Nr. --) Jahr Baubeginn: ab 2032 	Kanton Luzern, vif	5'000'000 Stand: 04.2024 Genauigkeit: +/-50%
GV-10.4-5B	-	K 18: Sursee, Kreuzung Münsterstrasse, Umgestaltung Knoten Das Gebiet Münster Vorstadt Süd / Beckenhof Nord soll überbaut werden. Geplant sind rund 130 Wohneinheiten und diverse Einrichtungen wie Restaurant, SPA / Wellness, Kita, Verwaltung und ein Ärztehaus. Der vorhandene provisorische Kreisverkehr weist bereits heute eine ungenügende Leistungsfähigkeit. Geplant ist ein 4-Armiger Kreisverkehr mit zwei Bypässen. FVV werden optimal durch resp. um den Kreisverkehr geführt. (BP Nr. 143) Jahr Baubeginn: 2035	Kanton Luzern, vif	3'600'000 Stand: 12.2022 Genauigkeit: +/-30%
GV-10.5-5B	-	Luzern, Betriebs- und Gestaltungskonzept Grubenstrasse Umgestaltung der Gruben- und Gasshofstrasse zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmenden. Das Verkehrsregime ist zu überprüfen. Nach Möglichkeit sind Flächen zu begrünen bzw. zu entsiegeln und Aufenthaltsflächen zu schaffen. - Planungsstand und nächste Schritte: Start Vorstudie 2025; Vorprojekt 2027; Bau- und Auflageprojekt 2028 - Grösse Umsetzungsbereich in m²: ca. 8'300 Jahr Baubeginn: 2030	Stadt Luzern	4'150'000 Stand: 07.2023 Genauigkeit: +/-30%

GV-10.6-5B	-	Sursee, Bahnhofstrasse, Abschnitt Chr-Schnyder-Strasse – Kyburgstrasse Anstehende Sanierung soll genutzt werden, um den Strassenraum neu zu gestalten. Geprüft wird: Ausbau Velo- und Fussverkehr sowie verkehrsberuhigende Massnahmen (Einbahn, Begegnungszone, Fussgängerzone, Kurzzeitparkplätze aufheben etc) - Planungsstand und nächste Schritte: BGK 2029 Vorprojekt 2030 Planung 2031 - Grösse Umsetzungsbereich im m²: ca. 1'300 (Strassenlänge 180 m) Jahr Baubeginn: 2032	Stadt Sursee	500'000 Stand: 2023 Genauigkeit: +/- 30 %
GV-10.7-5B	-	Sursee, Schellenrainstrasse, Abschnitt Merkurstrasse – Chr-Schnyder-Strasse Anstehende Sanierung soll genutzt werden, um den Strassenraum neu zu gestalten. Geprüft wird: Ausbau Velo- und Fussverkehr sowie verkehrsberuhigende Massnahmen. - Planungsstand und nächste Schritte: BGK 2030 Vorprojekt/Planung 2031 - Grösse Umsetzungsbereich im m²: ca. 1'200 (Strassenlänge 180 m) Jahr Baubeginn: 2032		300'000 Stand: 2023 Genauigkeit: +/- 30 %
GV-10.8-5B	-	Sursee, Dägersteinstrasse (Centralstrasse – Badstrasse) Abschnitt Merkurstrasse – Chr-Schnyder-Strasse Anstehende Sanierung soll genutzt werden, um den Strassenraum neu zu gestalten. Geprüft wird: Ausbau Velo- und Fussverkehr sowie verkehrsberuhigende Massnahmen. - Planungsstand und nächste Schritte: BGK 2030 Vorprojekt/Planung 2031 - Grösse Umsetzungsbereich im m²: ca. 2'100 (Strassenlänge 300 m) Jahr Baubeginn: 2032		500'000 Stand: 2023 Genauigkeit: +/- 30 %
GV-10.9-5B		Sursee, Geuenseestrasse (Schlottermilch bis Geuenseestrasse 38) Anstehende Sanierung soll genutzt werden, um den Strassenraum neu zu gestalten. Geprüft wird: Ausbau Velo- und Fussverkehr sowie verkehrsberuhigende Massnahmen. - Planungsstand und nächste Schritte: BGK 2030 Vorprojekt/Planung 2031 - Grösse Umsetzungsbereich im m²: ca. 3'800 (Strassenlänge 550 m) Jahr Baubeginn: 2032		400'000 Stand: 2023 Genauigkeit: +/- 30 %

Hinweis: Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Nutzen

WK1

WK2

WK3

WK4

Sonstiges**Literatur / Grundlagendokumente**

■

Quantitative Angaben

> Sachinformationen gemäss RPAV, Anhang 4 (siehe auch oben)

Bemerkungen / Hinweise

■ --

GV-11.1-5C	C-Horizont
K 33a: Luzern, Kreuzstutz – Tschuopis, Betriebs- und Gestaltungskonzept inkl. Busbevorzugung	
Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum – Strassenabschnitt	

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☒ 1. Generation: Nr. M18.2b1		
☒ 2. Generation: Nr. ÖV-11.1b	1061.2.049	B
☒ 3. Generation: Nr. ÖV-9.1k-3B	1061.3.063	B
☒ 4. Generation: Nr. ÖV-7.5-4B	1061.4.028	B

Karte folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Mit der Umwandlung der radialen Dieselbuslinie 12 in eine Doppelgelenktrolleybuslinie als Durchmesserlinie mit dem Nordost der heutigen Linie 8 (Würzenbach) entsteht die neue RBus-Linie 3. Dies bedingt Fahrleitungsbauten und eine Umgestaltung der Bushaltestellen in der Bern-/Luzernerstrasse. Zudem besteht entlang der gesamten Achse ein grosses Potenzial für eine Aufwertung des Strassenraums und eine Optimierung des Betriebskonzepts. Diese begründet sich Abschnittsweise in einer sehr dynamischen Siedlungsentwicklung (vor allem Luzernerstrasse und Renggstrasse) sowie in schwierigen Platzverhältnissen, die Anpassungen in Betrieb und Raumzuteilung erfordern. Gemäss Klimaanalysekarte handelt es sich um einen Strassenzug mit Überhitzung und entsprechendem Handlungsbedarf.

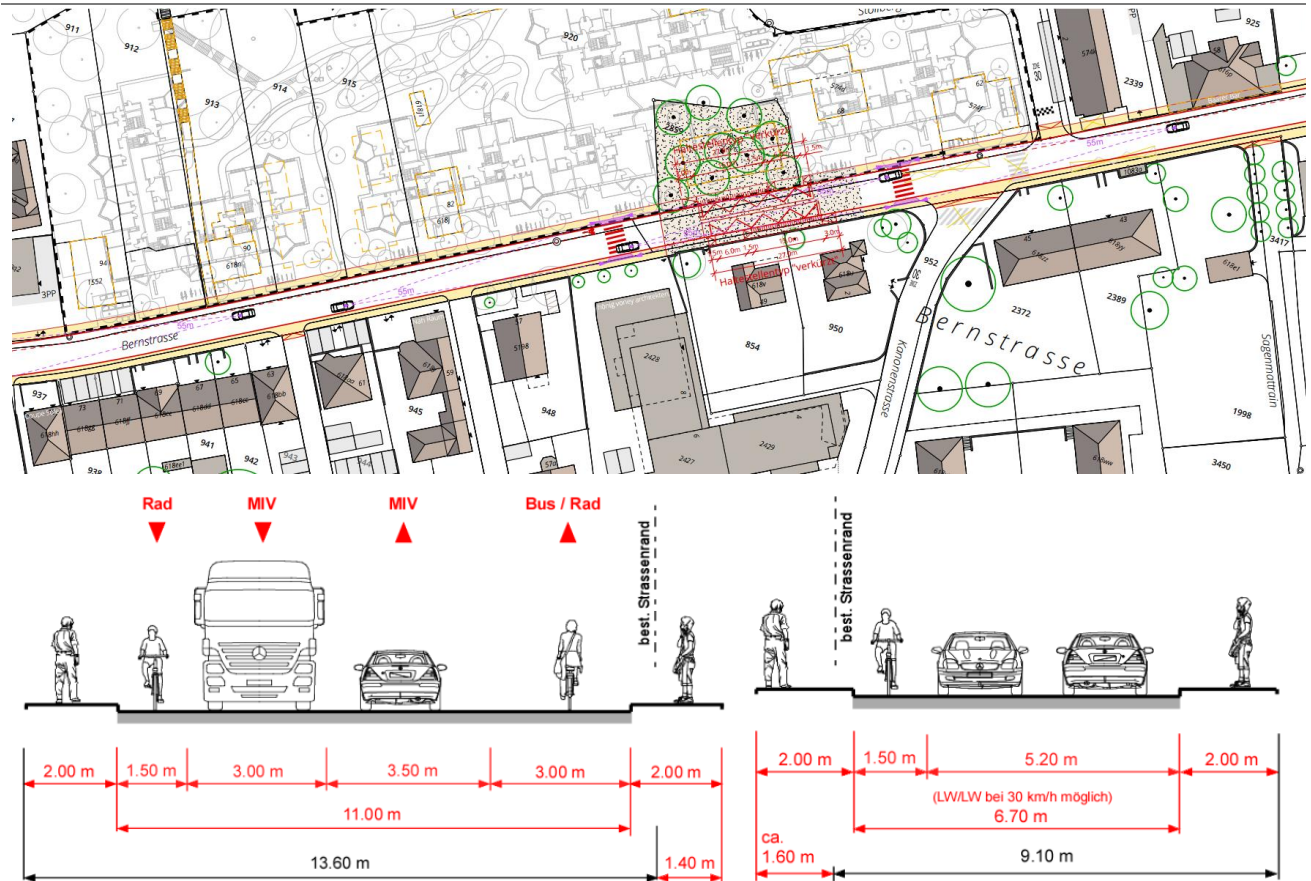
Beschrieb der Massnahme

Der Ausbau des Busangebotes wird zum Anlass genommen im Rahmen eines BGK auch weitere Defizite dieser Strassenachse zu beheben. Die Ziele des Projekts sind insbesondere: stabiler Busbetrieb nach RBus-Standard mit zweckmässigen Buspriorisierungsmassnahmen (insb. im Zulauf zum Knoten Kreuzstutz), Verbesserung der Radverkehrsführung und Sicherheit, Verminderung der Trennwirkung und Verbesserung der Sicherheit für den Fussverkehr, Gestaltung des Strassenraums zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität insbesondere an den im REK der Stadt Luzern definierten Quartierzentren und Umsetzung des BehiG-Standards an den Bushaltestellen. Die Einführung von Tempo 30 wird geprüft.

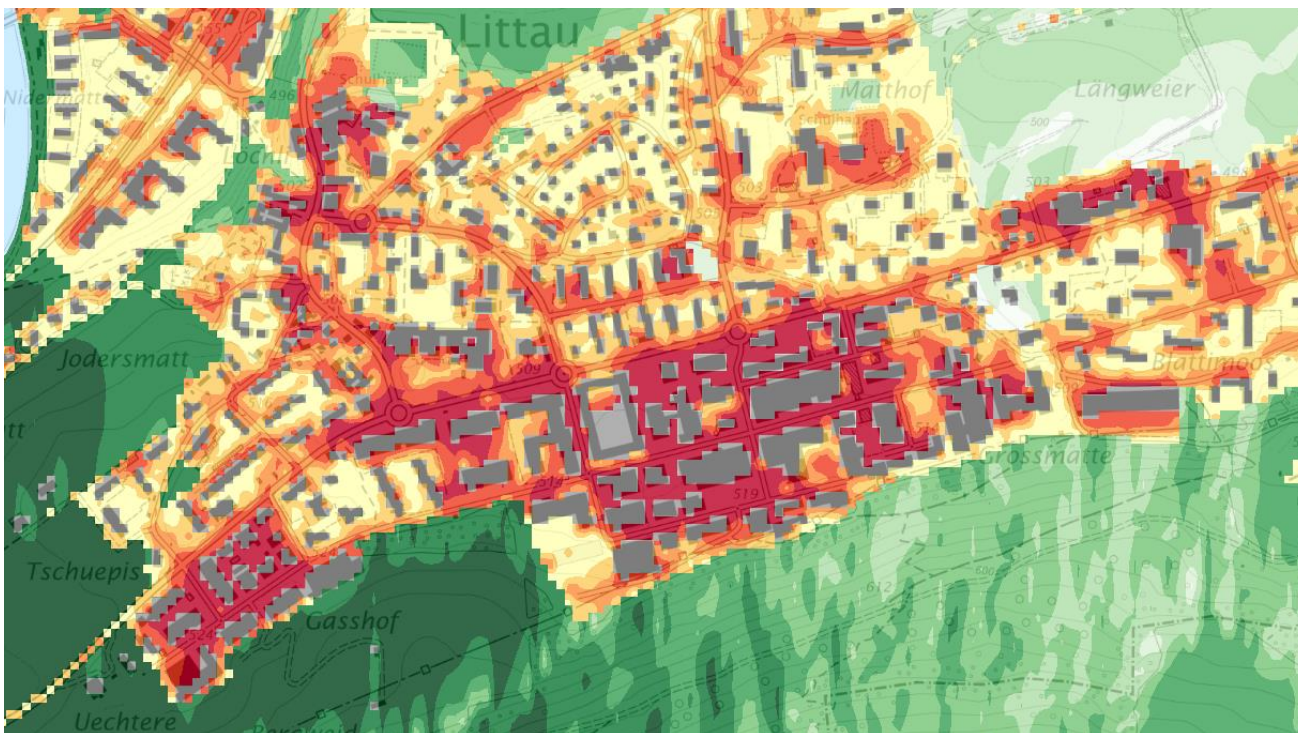
Zudem ist das Entwicklungsgebiet Tschuopis (siehe Massnahme S-5.3-5A) neu mit dem Bus zu erschliessen und auch mit dem Velo besser an das Quartierzentrum Littau sowie an das Stadtzentrum Luzern anzubinden. Dazu sind Optimierungen des Veloangebots im Strassenraum umzusetzen und eine Verlängerung der Buslinie 12 (neu 3) bis Tschuopis mit Bushaltestellen und Wendeanlage zu realisieren.

(BP Nr. 155)

Machbarkeit



Abbildungen aus der Machbarkeitsstudie Bern-/Luzernerstrasse (Abschnitt Kreuzstutz bis Einmündung Udelboden), 2019



Ausschnitt Klimaanalysekarte Nacht (Kant. Geoportal, Abruf 07.08.2023)

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Der strassengebundene ÖV wird bevorzugt und verkehrt zuverlässig.
Bezug zum Handlungsbedarf	Reisezeitverluste
Bezug zu den Teilstrategien	- ÖV-3 «RBus-Netz ausbauen» (hoher Bevorzugungsstandard in RBus-Netz) - ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten» - Abstimmung Siedlung und Verkehr auf Stufe Strassenraum - Aufenthaltsqualität - Verminderung Trennwirkung - Verbesserung Veloverkehrsangebot/-infrastruktur - Verbesserung Verkehrssicherheit
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

Nutzen

WK1	Dank der Massnahme können der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr gefördert werden. Das Zentrum wird besser und zuverlässiger erreichbar, das ÖV-Angebot kann ausgebaut werden. Die Reisezeit kann verringert werden.
WK2	Die ÖV-angebundenen Wohn- und Arbeitszonen können aufgewertet werden. Durch die Stärkung des ÖV wird die Siedlungsentwicklung auf Zentren und Achsen konzentriert.
WK3	Durch diese Massnahme und den gleichzeitigen Ausbau der Radverkehrsanlagen resultiert eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit gegenüber heute, wo sich der MIV, der strassengebundene ÖV sowie die Velofahrenden die Fahrspuren teilen.
WK4	Die angestrebte Veränderung des Modalsplits aufgrund der Förderung des öffentlichen Verkehrs und die Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehrs bringt eine allgemeine Verbesserung der Lärm- und Luftbelastung.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Stadt Luzern

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
Bisherige Planungsschritte: - Kantonales Bauprogramm - Machbarkeitsstudien für den Abschnitt Kreuzstutz bis Einmündung Udelboden sowie den Abschnitt Tschuopis mit Buswendeplatz BGK (in Arbeit)	Projektierung: Plangenehmigung/ Baubewilligung: Finanzierungsplan: Baubeginn: Inbetriebnahme:
Weitere Planungsschritte: BGK	Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2
Planungsstand: ☒ 1 ☐ 2 ☐ 3	

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

23'000'000 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/- 50%
Stand: 11.2022

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kantonaes Bauprogramm
- Kanton Luzern, Vorprojekt Busschleuse Luzernerstrasse, 2017
- Machbarkeitsstudie Bern-/Luzernerstrasse Abschnitt Kreuzstutz bis Einmündung Udelbodenstrasse (Stadt Luzern, 2019)
- Machbarkeitsstudie Buswendeplatz Tschuopis (Bestandteil des Dossiers Bebauungsplan Tschuopis vom 2021)

> Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).

Quantitative Angaben

> Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.

Bemerkungen / Hinweise

- Die Präzisierung des Konzepts auf der gesamten Achse, die Abstimmung mit FVV-4.5-4B und GV-1.5-4C sowie die Integration der Bushaltestellen sind im BGK vorgesehen (siehe dazu Hinweise aus dem Prüfbericht des AP LU 4G).

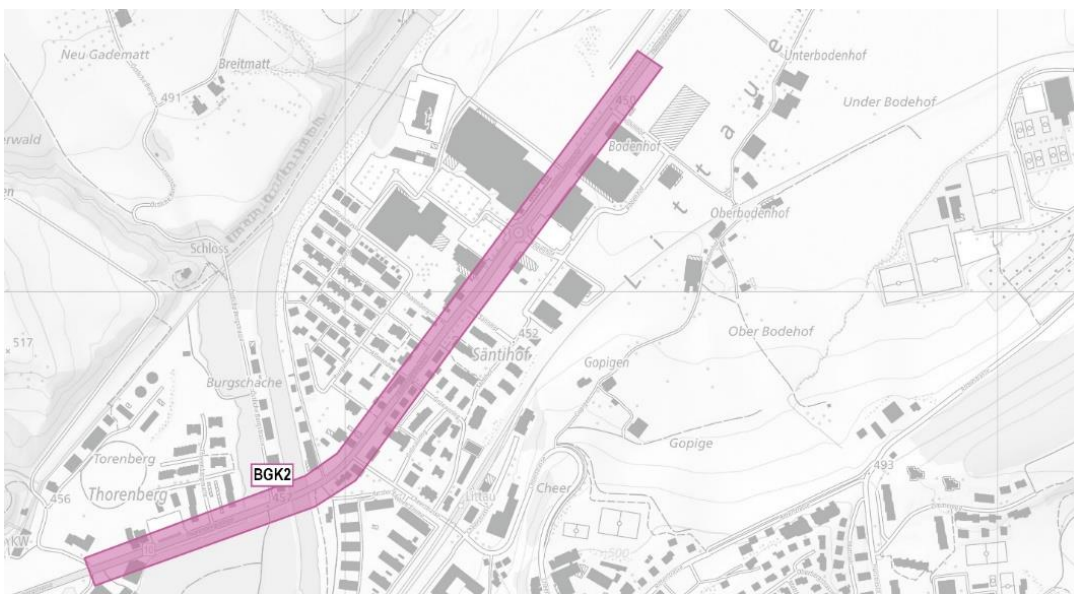
GV-11.2-5C

C-Horizont

K 10 Luzern, Thorenbergstrasse

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Thorenbergstrasse verbindet als kantonale Hauptachse Malters mit Emmen (Seetalplatz). Die Strasse hat einen stark verkehrsorientierten Charakter und durchschneidet im Gebiet Littauerboden auch ein dicht bebautes Siedlungsgebiet. Die Thorenbergstrasse hat in diesem Abschnitt grosse Defizite bzgl. Verkehrssicherheit, Betrieb und Gestaltung. Im Zusammenhang mit dem Bahnübergang Littau und dem Verzicht auf die Umfahrungsstrasse «Erweiterung Cheerstrasse» erhält der Knoten Thorenbergstrasse und Cheerstrasse eine noch grössere Bedeutung und ist umzubauen.

Die Umgestaltung der Thorenbergstrasse hat die folgenden Hauptziele:

- Aufenthaltsqualität im Quartier erhöhen
- Grün- und Aufenthaltsräume schaffen
- Attraktivität des öffentlichen Verkehrs u. a. mit behindertengerechtem Ausbau der Haltestellen erhöhen
- durchgehende, sichere Velo- und Fussverkehrsinfrastruktur
- Betriebsqualität und Verkehrssicherheit am Knoten Thorenbergstrasse und Cheerstrasse verbessern

Beschrieb der Massnahme

Machbarkeit

Die Machbarkeit ist lediglich grob und erst für den Teilbereich Knoten Thorenbergstrasse und Cheerstrasse untersucht.

Da es sich um eine Umgestaltung im Bestand handelt, stehen Landerwerbsfragen im Vordergrund. Technische und bauliche Hindernisse oder sonstige Einschränkungen (Wald, Geologie etc.) sind nicht zu erwarten.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Die Ortsdurchfahrten sind siedlungsverträglich gestaltet und abschnittsweise (z.B. in Zentrums- und Kernzonen) verkehrsberuhigt mit Tempo 30 als mögliche Massnahme.
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Ortsdurchfahrten mit mangelnder Siedlungsverträglichkeit ▪ Defizite bei der Aufenthaltsqualität der Aussenräume ▪ Eher bescheidene Anteile von FVV im Modalsplit Laufender Abstimmungsbedarf einerseits zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (ÖV, MIV, FVV) und andererseits zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
Bezug zu den Teilstrategien	▪ GV-5 «Strassenräume innerorts siedlungsverträglich gestalten» ▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken» - FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	Städtebauliche Studie Thorenbergstrasse

Nutzen

- WK1 Dank der Massnahme kann die Situation für den FVV verbessert werden.
- WK2 Der Strassenraum als wichtiger Freiraum im Siedlungsgebiet kann aufgewertet werden.
- WK3 Durch die Neugestaltung der Strasse wird die objektive und die subjektive Verkehrssicherheit verbessert.
- WK4 Die Umweltbelastungen im Siedlungsgebiet kann reduziert werden durch Verlagerung vom MIV auf FVV.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Stadt Luzern

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
Bisherige Planungsschritte: ▪ Machbarkeitsstudie Umgestaltung Knoten Thorenbergstrasse und Cheerstrasse im Rahmen des Entwicklungskonzepts Umfeld Bahnhof Littau Weitere Planungsschritte: ▪ Vorprojekt ▪ Bauprojekt ▪ Ausführungsprojekt Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3	Projektierung: Plangenehmigung/ Baubewilligung: Finanzierungsplan: Baubeginn: Inbetriebnahme: Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Umweltverträglichkeit

Es handelt sich um eine Umgestaltung im Bestand, eine UVP oder ähnliche Verfahren sind nicht notwendig. Mit der Massnahme sollen zusätzliche Stadtbäume und Entsiegelungen geprüft werden.

Kosten

Kosten

12'000'000 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/-30%
Stand: 01.2024

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- [B 10/2018: «Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern»](#)
- [«Raumentwicklungskonzept 2018»](#)
- [B+A 24/2023 «Entwicklungskonzept Umfeld Bahnhof Littau»](#)
- [B+A 20/2021: «Stadtklima-Initiative, Gegenvorschlag»](#)

Quantitative Angaben

Bemerkungen / Hinweise

- --

GV-12

A-Horizont

Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum

☐ Bestandteil früheres AP

Karte / Abbildung (folgt)

Konzeption und Zweckmässigkeit

Ausgangslage

Konzeption und Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Zwischen dem agglomerationsgeprägten Raum mit Stützpunktfunktion und dem Kernraum bestehen direkte, möglichst eigentrasse und sichere Veloverbindungen. Das Netz für den Fussverkehr ist dicht und sicher.
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Ungenügende Verkehrssicherheit
Bezug zu den Teilstrategien	▪ GV-4 «Verkehrssicherheit erhöhen und Unfallschwerpunkte sanieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

Teilmassnahmen				
Nr. AP 5G	Nr. AP 1-4 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
GV-12.1-5A	-	K 13/47: Oberkirch, Länggass, Umgestaltung Knoten Im südlichen Teil der Gemeinde Oberkirch liegt der Knoten Länggass. Der vierarmige Knoten wird heute mit einer Lichtsignalanlage gesteuert. In den Stosszeiten kommt es bei der bestehenden Lichtsignalanlage (LSA) zu Behinderungen des Verkehrsflusses auf allen Knotenästen. Weiter sind die Fussgänger- und Veloverbindungen schlecht vernetzt und ausgebaut. Die bestehenden Bushaltestellen sind gemäss heutigen Ausbaustandart nicht behindertengerecht ausgestattet. Die bestehende LSA wird durch Velostreifen auf der Länggasse und der Luzernerstrasse sowie durch einen separaten Rechtsabbieger auf der Strasse Neuweid ergänzt. Der neue Rechtsabbieger wird vor allem zur Verkehrssteuerung weg von der Luzernerstrasse (und damit den Wohngebieten in Oberkirch) und auf die Umfahrungsstrasse genutzt. Südöstlich des Knotens wird im Zusammenhang mit den Bushaltestellen ein Fussgängerstreifen über die Strasse Neuweid angeboten. Die LSA wird ins Verkehrsmanagement-System der Region Sursee eingebunden. Jahr Baubeginn: 2029 (BP Nr. 46)	Kanton Luzern, vif	2'800'000 Stand: 12.2022 Genauigkeit: +/-30 %

Hinweis: Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Nutzen	
WK1	Mit der Massnahme wird das Netz für den FVV optimiert. Der Ausbau erlaubt eine Verkehrslenkung weg vom Siedlungsgebiet auf die Umfahrungsstrasse
WK2	
WK3	Durch den Ausbau wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Sowohl die objektive als auch die subjektive Verkehrssicherheit werden verbessert.
WK4	Durch die Massnahme wird die Verlagerung auf den FVV gefördert.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Luzern, Optimierung Gesamtverkehrssystem Region Sursee, 12. Dezember 2022

Quantitative Angaben

> *Sachinformationen gemäss RPAV, Anhang 4 (siehe auch oben)*

Bemerkungen / Hinweise

- --

GV-12

B-Horizont

Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen

Kategorie: Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum

☒ Bestandteil früheres AP (siehe Teilmassnahmen unten)

Karte / Abbildung (folgt)

Konzeption und Zweckmässigkeit

Ausgangslage

Konzeption und Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Zwischen dem agglomerationsgeprägten Raum mit Stützpunktfunktion und dem Kernraum bestehen direkte, möglichst eigentrassierte und sichere Veloverbindungen. Das Netz für den Fussverkehr ist dicht und sicher.
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Ungenügende Verkehrssicherheit
Bezug zu den Teilstrategien	▪ GV-4 «Verkehrssicherheit erhöhen und Unfallschwerpunkte sanieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

Teilmassnahmen				
Nr. AP 5G	Nr. AP 1-4 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
GV-12.2-5B	GV-4.2-4B / 1061.4.013	K 10: Malters, Anschluss Malters an K10 Ausbau der Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen entsprechend den aktuellen Normen zur Optimierung der Verkehrssicherheit und -qualität; Optimierung Massnahmen für den Fuss- und Radverkehr. Jahr Baubeginn: 2035 (BP Nr. 111)	Kanton Luzern, vif	3'000'000 Stand: 11.2022 Genauigkeit: +/-50%
GV-12.3-5B	GV-4.3-4B / 1061.4.014	K 10: Malters, Einmündung K4 (Anschluss Blatten) Ausbau der Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen entsprechend den aktuellen Normen zur Optimierung der Verkehrssicherheit und -qualität. Jahr Baubeginn: 2035 (BP Nr. 112)	Kanton Luzern, vif	2'500'000 Stand: 11.2022 Genauigkeit: +/-50%

Hinweis: Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Nutzen
WK1
WK2
WK3
WK4
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente
■
Quantitative Angaben
> Sachinformationen gemäss RPAV, Anhang 4 (siehe auch oben)
Bemerkungen / Hinweise
■ --

4.4. Verkehrsdrehscheiben

GV-13.1-5A		A-Horizont
Ebikon, Bushub		
Kategorie: Bus-/ÖV-Infrastruktur		
☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☒ 2. Generation: Nr. ÖV-6.2b	1061.2.032	A
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-

Karte / Abbildung folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Der Bahnhof Ebikon nimmt in der der übergeordneten Verkehrsstrategie eine zentrale Rolle für die Region Rontal ein. Er fungiert als Verkehrsdrehscheibe zwischen einer S-Bahnlinie und mehreren regionalen und lokalen Buslinien.

Ziel ist der Bau eines Bushubs, welcher den Ansprüchen der Zukunftsszenarien Bus 2040 sowie den Bahnausbaustritten genügt.

Beschrieb der Massnahme

Die Massnahme beinhaltet den Bau eines Bushubs mit rund 10 Haltekanten für Durchmesser- wie auch Wendelinien und den Ausbau der dazugehörigen Zufahrtswege.

Machbarkeit

offen

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	<i>Wird noch ausgefüllt</i>
Bezug zum Handlungsbedarf	<i>Wird noch ausgefüllt</i>
Bezug zu den Teilstrategien	<i>Wird noch ausgefüllt</i>
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<i>Wird noch ausgefüllt</i>

Nutzen

WK1 Wird noch ausgefüllt
WK2 Wird noch ausgefüllt
WK3 Wird noch ausgefüllt
WK4 Wird noch ausgefüllt

Zuständigkeiten

Federführung

Gemeinde Ebikon

Beteiligte Stellen

BUWD, vif, VVL, Transportunternehmen

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Vorprojekt bis Mitte 2025

Weitere Planungsschritte:

- ...

Planungsstand: ☒ 1 ☐ 2 ☐ 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung:

Plangenehmigung/ Baubewilligung:

Finanzierungsplan:

Baubeginn:

Inbetriebnahme:

Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine Beanspruchung von FFF

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Kosten

Kosten

12'000'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- %

Stand: (Monat und Jahr)

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
----------------	---	-----

Anteil Kanton	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Region	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.
--------------------	---	-----

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- > *Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).*

Quantitative Angaben

-

Bemerkungen / Hinweise

- Von der Massnahme ÖV-6.2b aus der 2. Generation wurde Abstand genommen.
-

GV-13.2-5B **B-Horizont**

Emmen, Kreisel Waltwil – Waldibrücke, Wendeanlage ÖV, Anlagen FVV

Kategorie: Verkehrsdrescheiben

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☒ 4. Generation: Nr. ÖV-6.2	1061.4.023	B

Karte folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Seetalstrasse stellt für die künftige Siedlungsentwicklung eine wichtige Achse dar. Zwischen 2010 und 2030 wird ein Beschäftigten- und Bevölkerungswachstum von 50% prognostiziert. Der Bahnhof Waldibrücke ist Haltepunkt der S9 (Luzern – Hochdorf – Lenzburg), erschliesst einerseits das Wohn- und Gewerbegebiet und stellt andererseits einen Umsteigepunkt auf das Busnetz dar.

Mit dem ÖV-Drehscheibe Waldibrücke werden folgende Ziele verfolgt:

- Anbindung der künftig dicht besiedelten Gebiete an die S-Bahn resp. Aufwärtskompatibilität für spätere Entwicklungsszenarien
- Stärkere Verknüpfung des Systeme Bus und Bahn
- Nutzung der Systemvorteile der Bahn (Komfort, Zuverlässigkeit)
- Attraktive und sicher Umsteige- und Zugangswege
- Ev. Ergänzung: ESP Luzern Nord/Seetalstrasse (D3)

Beschrieb der Massnahme

Infrastruktur Verknüpfungspunkt Bahn – Bus: Umgestaltung Bahnhofsbereich zur optimalen Verknüpfung von Bahn und Bus und zwischen den Buslinien (Optimierte Haltestellenanordnung unter Berücksichtigung des Perronzugangs Gleis 2 und der Fahrbahnquerung sowie Wendemöglichkeit schaffen).

(BP Nr. 127)

Machbarkeit

Im Rahmen der Vorstudie 2020 wurden verschiedene Varianten zur Umgestaltung hinsichtlich der Machbarkeit geprüft. Diese dienen als Grundlage für die nächsten Planungsschritte und werden auf Basis der erfolgten Bedürfnisabklärung weiterentwickelt.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Im verkehrlichen Bereich des Zukunftsbildes sind attraktive Umsteigemöglichkeiten ein wichtiger Baustein, um den angestrebten höheren ÖV-Anteil zu erreichen. Zugleich stärkt der Ausbau von ÖV-Verknüpfungspunkten an den richtigen Orten die koordinierte Entwicklung von Siedlung und Verkehr.
Bezug zum Handlungsbedarf	Ungenügende Verknüpfung an Bahnhaltestellen
Bezug zu den Teilstrategien	▪ ÖV-2 «Multimodale Verknüpfung stärken»

Bezug zu anderen Massnahmen
(fachlich / zeitlich)

Nutzen

- WK1 Das Konzept führt insbesondere zu einer starken Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit aus dem Agglomerationsgürtel ins Zentrum, mit den entsprechenden Umsteigepotenzialen zum ÖV. Dieses Konzept bedingt die Aufwertung der Umstiegsbahnhöfe zu Verkehrsdrehscheiben. Dabei wird auch die Situation für den FVV stark verbessert und die S-Bahn gestärkt.
- WK2 Mit dem Umstiegsbahnhof entsteht ein attraktiv erschlossenes Gebiet. Es erfolgt eine zweckmässige Abstimmung von Siedlung und Verkehr, indem die Siedlungsentwicklung an diesen Bahnhöfen konzentriert wird und mit diesen Anstrengungen zur Siedlungsentwicklung nach innen auch der Zersiedelung entgegengewirkt wird. Durch flankierende gestalterische Massnahmen werden die Bahnhofsgelände zudem zu attraktiven öffentlichen Räumen aufgewertet.
- WK3 Durch das hohe Verlagerungspotenzial auf den ÖV besteht eine indirekte Wirkung auf die Verkehrssicherheit.
- WK4 Auch auf die Umwelt hat die Massnahme eine positive Wirkung aufgrund der Beeinflussung des Modal-Splits zugunsten des ÖV.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Luzern, vif

Beteiligte Stellen

Gemeinde Emmen

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Vorstudie 2020
- Städtebauliche Studie Gemeinde Emmen, 2021
- Ziele, Vorgaben und Randbedingungen für das Betriebs- und Gestaltungskonzept (Workshopverfahren) 2022 – 2023

Weitere Planungsschritte:

- Betriebs- und Gestaltungskonzept 2024 – 2025

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	2025/2027
Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2028/2030
Finanzierungsplan:	2031
Baubeginn:	ab 2032
Inbetriebnahme:	2034

Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

5'000'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 50%

Stand: 01.2020

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
----------------	---	-----

Anteil Kanton	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Region	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.
--------------------	---	-----

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Luzern, Planungsstudie Bushub Waldibrücke, 11.03.2020

> Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).

Quantitative Angaben

Bemerkungen / Hinweise

- --

GV-13.3-5C

C-Horizont

Luzern, Einmündung K 2 bei SBB-Unterführung Haltestelle Verkehrshaus, Verkehrsdrehscheibe (Bushub)

Kategorie: Verkehrsdrehscheiben

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-

Karte folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Der ÖV-Verknüpfungspunkt Brül/Verkehrshaus soll zu einer Verkehrsdrehscheibe ausgebaut werden und intermodale Schnittstellen sicherstellen.

Die Veloweg- und Fussgängerführung (insbesondere in der Brülstrasse zwischen den Kreisel, Unterführung SBB) sollen sicher und funktional werden.

Beschrieb der Massnahme

Ausgestaltung einer Verkehrsdrehscheibe bei der S-Bahnhaltestelle Luzern, Verkehrshaus.

Das Projekt muss mit den Projekten BP Nr. 102, 103 und 78 koordiniert werden.

(BP Nr. -)

Machbarkeit

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild

Bezug zum Handlungsbedarf

Bezug zu den Teilstrategien

Bezug zu anderen Massnahmen
(fachlich / zeitlich)

Nutzen

WK1

WK2

WK3

WK4

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Luzern, vif

Beteiligte Stellen

Stadt Luzern, rawi

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Workshopverfahren Brüel/Verkehrshaus (2023)

Weitere Planungsschritte:

- Masterplanung Brüel/Verkehrshaus (2024-2026)

Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung:

Plangenehmigung/ Baubewilligung:

Finanzierungsplan:

Baubeginn:

Inbetriebnahme:

Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

15'000'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 50%

Stand: 11.2022

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
----------------	---	-----

Anteil Kanton	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Region	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.
--------------------	---	-----

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Luzern, Bauprogramm 2023-2026, Projekt Nr. 78
- Synthese Massnahmen Verkehr im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof Luzern, RRB Nr. 432, 23.04.2
- Testplanung Durchgangsbahnhof Luzern, Massnahmen Verkehr, Synthesebericht, 2024

> Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).

Quantitative Angaben

> Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.

Bemerkungen / Hinweise

■ --

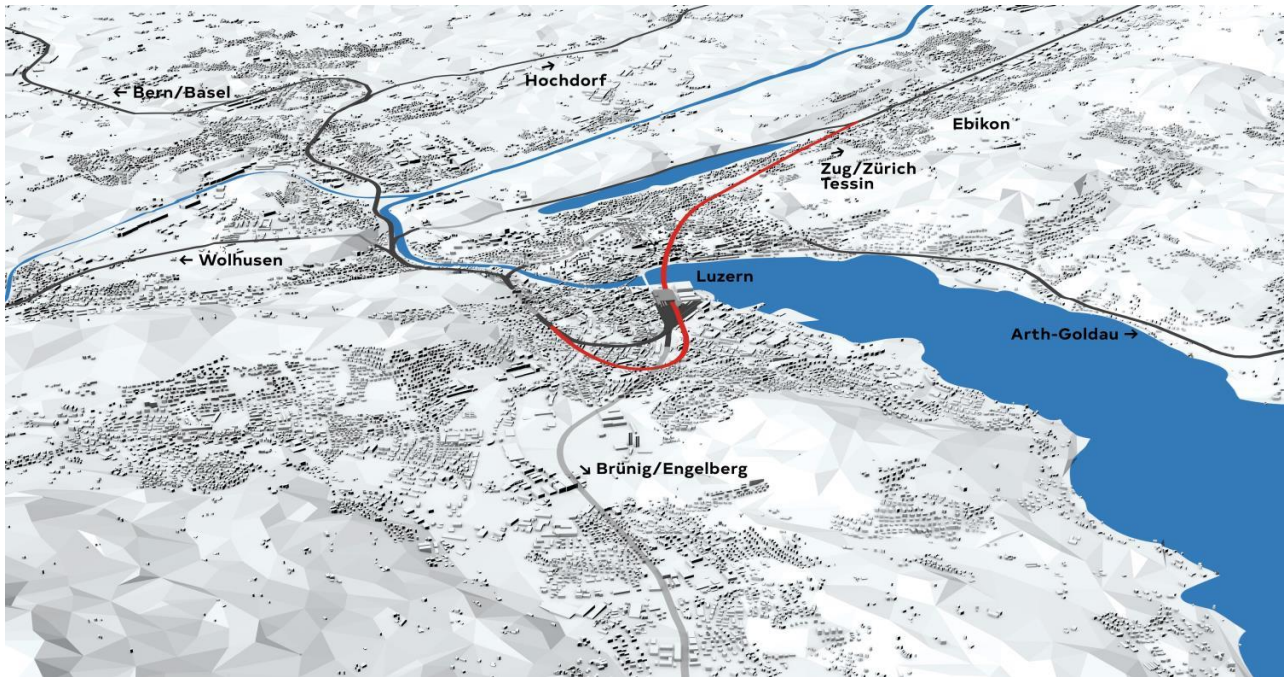
5. Öffentlicher Verkehr

ÖV-1-5R

Durchgangsbahnhof Luzern inkl. Dreilinden- und Neustadttunnel

Nationale Planung

☒ Referenznummer: SIS OB 5.1 Raum Luzern



Ggf Darstellung mit «Zielbild Durchgangsbahnhof» ergänzen

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Der Bahnhof Luzern gehört zu den meistfrequentierten Bahnhöfen der Schweiz. Die Agglomeration Luzern (Bearbeitungsperimeter) ist mit rund 266'000 Einwohnern (Stand 2021) die sechstgrösste Agglomeration der Schweiz und weist eine hohe Wachstumsrate auf. Im Bearbeitungsperimeter arbeiten heute rund 182'500 Beschäftigte (Stand 2021). Die Stadt Luzern ist mit über 9 Mio. Hotel- und Tagesgästen pro Jahr eine wichtige Touristendestination, Standort nationaler Kultureinrichtungen sowie Hochschulstandort. Im nationalen Vergleich ist die Erreichbarkeit von Luzern unterdurchschnittlich.

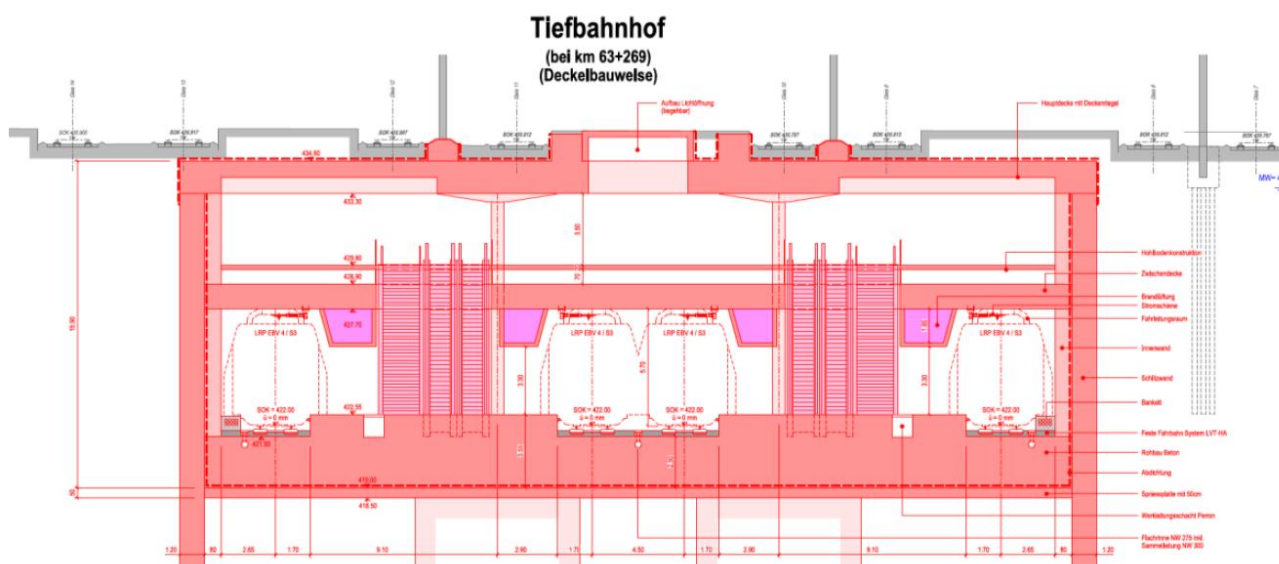
Die heutige Zufahrt ist ausgelastet, ein aus Gesamtverkehrssicht notwendiger Angebotsausbau daher bis zu namhaften Infrastrukturinvestitionen blockiert. Verschiedene Engpässe wie die Einspur am Rotsee, der Gütschtunnel, die Kapazitäten im Bahnhofsvorfeld und im Bahnhof Verunmöglichen die dringend nötige Weiterentwicklung des Bahnangebots sowohl auf den nachfrage- und potentialstarken Achsen Luzern – Zug – Zürich und Luzern – Sursee – Olten, wie auch auf den S-Bahn-Korridoren.

Die Planung des Infrastrukturprojekts wird unter Federführung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) vorangetrieben. Das BAV, die SBB, die Kantone Luzern, Ob- und Nidwalden, der Verkehrsverbund Luzern, die Zentralbahn und die Stadt Luzern arbeiten als Partner in der Knotenorganisation Luzern eng zusammen. Die SBB erstellt derzeit im Auftrag des Bundes die Planung und Projektierung für den Durchgangsbahnhof Luzern. Die SBB hat das Vorprojektdossier DBL im April 2023 dem BAV eingereicht. Neben den zentralen Elementen wie den Zufahrten zum Durchgangsbahnhof gehören dazu unter anderem die Analyse der Auswirkungen auf die Bahnstrecken rund um Luzern und die daraus resultierenden baulichen Massnahmen. Nur so können künftig mehr Züge in der Zentralschweiz verkehren, um die steigende Nachfrage der Reisenden zu decken. Das Parlament hat bereits mit dem Ausbauschnitt 2025 die für diese Arbeiten nötigen Gelder gesprochen. Im Rahmen der Planungen zum AS 2035 hat sich bestätigt, dass der DBL seinen vollen Nutzen erst mit der Realisierung des Zimmerberg-Basistunnel II (ZBT II) entfalten kann. Entsprechend bildet der ZBT II (AS 2035) einen ersten

Ziele:

- Kapazitätsengpässe im Kernbereich des Bahnhofs Luzern und seiner Zufahrten langfristig beheben.
- Leistungsfähiges S-Bahn-System mit in dichtem Takt verkehrenden Durchmesserlinien zur optimalen Erschliessung der Agglomeration Luzern und der ganzen Zentralschweiz (Hauptachsen mind. 15-Minuten-Takt, Nebenachsen 30-Minuten-Takt).
- Rasche, häufige und direkte Verbindungen mit RE-Zügen zwischen den verschiedenen Haupt-, Mittel- und Agglomerationszentren und ihren multimodalen Drehscheiben.
- Attraktives Fernverkehrs-Netz mit schnellen und direkten Verbindungen von Luzern Richtung Zürich, Basel, Bern und ins Tessin, als Durchmesserlinien ausgebildet zum Nutzen für die ganze Schweiz (mindestens im 30-Minuten-Takt).
- Optimale Verknüpfung von Bahn, Bus und anderen Verkehrsmitteln an multimodalen Verkehrsdrehscheiben, mit durchgängigen, zuverlässigen Reiseketten (je nach Nachfrage im 15- bzw. 30-Minuten-Takt).
- Entlastung der Strassen, ermöglicht insgesamt mehr Mobilität.
- Höhere Lebensqualität, Stärkung des Wirtschaftsstandorts und Stärkung des Tourismus.
- Eröffnung von raumplanerischen Chancen
- Reisezeitgewinne im Fern- und S-Bahn-Verkehr erreichen
- Generierung von volkswirtschaftlichem Nutzen

Der Durchgangsbahnhof Luzern besteht aus einer unterirdischen Durchmesserlinie. Die Durchmesserlinie verbindet die Achsen Basel/Bern–Luzern, Wolhusen–Luzern und Seetal–Luzern mit der Achse Luzern–Zürich und evtl. Luzern–Küssnacht und somit die Haupt- und Nebenentwicklungsachsen des Kantons Luzern untereinander. Damit wird auch eine um ca. 20 Minuten schnellere Nord-Süd-Verbindung via Luzern geschaffen.



Durch den Durchgangsbahnhof werden Teile der Gleisfelder zukünftig nicht mehr benötigt (Abstell- und Serviceanlagen sind mit dem Durchgangsbahnhof nur noch minimal im Knoten Luzern sinnvoll). Es entsteht Raum für Wohnen, Arbeiten und belebte Zentren.

Zudem wird geprüft, ob der Entlastungstunnel Gütsch erforderlich ist, um den auch mit dem DBL weiterhin bestehenden Engpass im Bereich Gütschtunnel mittel- und langfristig beheben zu können.

Planung und Umsetzung	Kosten
Projektierung: bis 2031 (inkl. PGV)	3.3 Mia. Franken
Baubeginn: ab 2032 möglich	Genauigkeit:
Inbetriebnahme: in den 2040er Jahren	Stand: 12.2023

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

- Der Durchgangsbahnhof Luzern schafft Raum auf Schiene und Strasse. Die neue Zufahrt zum Bahnhof Luzern ermöglicht neue, verdichtete und schnellere Angebote auf allen Achsen des Schienenverkehrs. Weiteren Ausbauten auf den Zulaufstrecken zum Durchgangsbahnhof Luzern wie beispielsweise den Anschluss des Astes Richtung Küssnacht direkt im Dreilindentunnel wirken sich positiv auf den Agglomerationsverkehr aus. Der Ausbau der S-Bahn ermöglicht es, die Quartier- und Regionalbuslinien an der Peripherie an die S-Bahn anzuschliessen und damit das Strassennetz der Agglomeration und der Stadt zu entlasten. Mit der Verbesserung des ÖV-Angebots kann der Modal Split zugunsten des ÖV verschoben werden. Dies führt zu Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehr, einer besseren Intermodalität und beeinflusst die Mobilitätsnachfrage positiv. Durch die Verschiebung der Verkehrsleistung auf die Bahn, kann die Verkehrssicherheit markant erhöht werden. Durch den gewonnenen Freiraum können die Strassen sicherer gestaltet werden, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Die Reisezeit im Nord-Süd-Verkehr sinkt um bis zu 20 Minuten, womit die Autobahn A2 teilweise entlastet werden kann.
- Die Erreichbarkeit von Luzern und des ganzen Raumes wird verbessert. Die Überbauung der freiwerdenden Arealteile des Bahnhofs erlaubt eine Verdichtung nach innen. Dank der Verlagerung des Verkehrs auf die Bahn kann der Ausstoss von Luftschadstoffen und CO₂ sowie die Emission von Lärm verringert werden.

Wirkung auf die Volkswirtschaft

- Mit dem Durchgangsbahnhof wird ein Teil der oberirdischen Gleisinfrasturktur frei. Es entsteht Raum für Wohnen, Arbeiten und belebte Zentren – und zwar entlang der strategischen Entwicklungsachsen des Kantons Luzern. Der Durchgangsbahnhof erhöht zudem die Standortattraktivität des Wirtschaftsraums Luzern und der Zentralschweiz.
- Die mit dem Durchgangsbahnhof realisierbaren Reisezeitgewinne (kürzere Fahrzeiten, wegfallende Umsteigevorgänge) bringen einen grossen volkswirtschaftlichen Nutzen. Dieser wird verstärkt durch die Entlastung der Strasse, womit auch alle auf diesem Verkehrsträger verkehrenden Nutzer von Reisezeitgewinnen profitieren. Und nicht zuletzt sinken dadurch auch die heute staubedingt hohen Betriebskosten für den Busverkehr.
- Der Durchgangsbahnhof generiert gemäss der Studie Agglomerationseffekte (2019) im Kanton Luzern einen volkswirtschaftlichen Nutzen in substanzieller Höhe von rund 32 Mio. Franken pro Jahr. Dank dem Ausbau des Bahnangebots im Raum Luzern steigt für Arbeitnehmer/-innen wie Arbeitgeber die Chance, die passende Arbeitskraft bzw. die passende Stelle zu finden, was letztlich eine Spezialisierung und Produktivitätssteigerung erlaubt. Zusätzliche Produktivitätsgewinne manifestieren sich insbesondere in höheren Löhnen. Dazu kommt, dass weitere Kostenfaktoren wie Ausbildung oder Infrastrukturen günstiger gemeinsam organisiert werden können. Zudem erhöht sich die Vielfalt und Kreativität und somit die Innovationskraft innerhalb des ganzen Kantons.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Da der Horizont des DBL längerfristig ist, wird in der Teilstrategie öV des Agglomerationsprogramms der Fokus bis zur Realisierung dieses übergeordneten Schlüsselprojekts auf aufwärtskompatible Massnahmen resp. Teilstrategien gelegt.

- Bis zur Inbetriebnahme des DBL erfolgt die Vernetzung zwischen dem nationalen und lokalen bzw. regionalen öV sowie anderen lokalen Verkehrsmitteln hauptsächlich im Agglomerationskern Luzern. Während der Bauphase werden zudem temporäre Buswendeplätze in Betrieb sein.
- Im Kern- und Kernergänzungsraum der Agglomeration liegt der Fokus auf der Verknüpfung zwischen lokalem und regionalen öV bzw. zwischen Grobverteiler (Bahn) und Feinverteiler (Bus) sowie anderen flächeneffizienten Verkehrsmitteln. Eine entsprechende Studie Bus 2040 liegt vor. Bei solchen Verkehrsdrehscheiben stehen in genügend hoher Anzahl gedeckte Veloabstellplätze, Veloverleih und ggf. Car-Sharing und E-Ladestationen zur Verfügung. Die direkte und attraktive Erreichbarkeit der multimodalen Drehscheiben mit dem Velo und zu Fuss ist mit einem engmaschigen Wegnetz sicherzustellen.
- Damit können die Mobilitätsbedürfnisse sowohl innerhalb der Agglomeration, wie auch von ausserhalb in den Kernergänzungsraum und vom ländlichen Raum in den Kernraum effizient und umweltgerecht befriedigt werden. Diese infrastrukturelle Vernetzung ist auch Voraussetzung für das Funktionieren von Mobility-as-a-Service bzw. der digitalen multimodalen Mobilitätsplattformen. Zudem ermöglichen diese multimodalen Drehscheiben die erwünschte Strukturierung des Siedlungsgebiets.
- Der Einsatz des RBus als leistungsfähiges Transportgefäss und als «Tram von Luzern» wird im Kernraum der Agglomeration ausgebaut (Liniennetz und insb. Busbevorzugung). Auch der RBus ist an den Verkehrsdrehscheiben optimal mit anderen Verkehrsmitteln bzw. Mobilitätsangeboten verknüpft. Bis zur Inbetriebnahme des DBL sorgt der RBus neben der Feinverteilung entlang der Hauptachsen für die Ergänzung zur vorderhand zu wenig häufig verkehrenden S-Bahn. Nach Inbetriebnahme des DBL stellt der RBus, mit Blick auf die deutliche Nachfragezunahme im öV, die leistungsfähige Feinverteilung bzw. Zubringerdienste entlang der Hauptachsen sicher.
- Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten (Liniennetz, Kapazität und insb. Busbevorzugung). In der Studie «Bus 2040» wird das entsprechende Busangebot während der Bauphase und nach Inbetriebnahme DBL aufgezeigt.
- Mit dem DBL werden die wichtigen Bahnhöfe im Kernergänzungsraum gestärkt. Überregionale Bahnprodukte (InterRegio, RegioExpress) sollen dann auch die wichtigen Bahnhöfe im Kernergänzungsraum bedienen, v.a. Emmenbrücke und Ebikon. Die Vernetzung zwischen nationalem öV und lokalem sowie regionalem öV und anderen lokalen Verkehrsmitteln erfolgt sodann hauptsächlich noch immer im Kernraum (insb. mit den schnellen Stadt-Stadt-Produkten) sowie zweckmässig ergänzt durch die multimodalen Drehscheiben im Kernergänzungsraum (insb. für überregionale Relationen. Die wichtigsten Verkehrsdrehscheiben des Kantons Luzern werden mit dem DBL im Sinne einer Perlenkette als Rückgrat der nachhaltigen Mobilität optimal miteinander verbunden. Das Busnetz der Agglomeration wird bereits seit Jahren schrittweise auf diesen Zielzustand hin entwickelt (Erstellung von Bushubs an den fraglichen Bahnhöfen, Anbindung von Buslinien auf S-Bahn, Tangentiallinien).
- In Dierikon wird mit dem Durchgangsbahnhofs Luzern eine Abstellanlage für den Bahnbetrieb notwendig.

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

- Variantenstudie zum Ausbau des Bahnknotens Luzern (2015)
- Nutzenstudie zum Durchgangsbahnhof Luzern (2015)
- Planungsbericht zum Durchgangsbahnhof Luzern (2015)
- SBB-Korridorrahmenplan Zentralschweiz (2018)
- Studie Agglomerationseffekte (2019)
- AggloMobil 4 (2019)
- Angebotskonzept 2040 Planungsregion Zentralschweiz (2022)
- Bus 2040 (2023)
- Vorprojekt-Dossier DBL (2023)

Bemerkungen / Hinweise

- Vorprojekt liegt seit Mitte 2023 vor.
- Studie Realisierungsabfolge Luzern liegt Mitte 2024 vor
- Botschaft 2026 mit 1. Etappe DBL ist in Vorbereitung

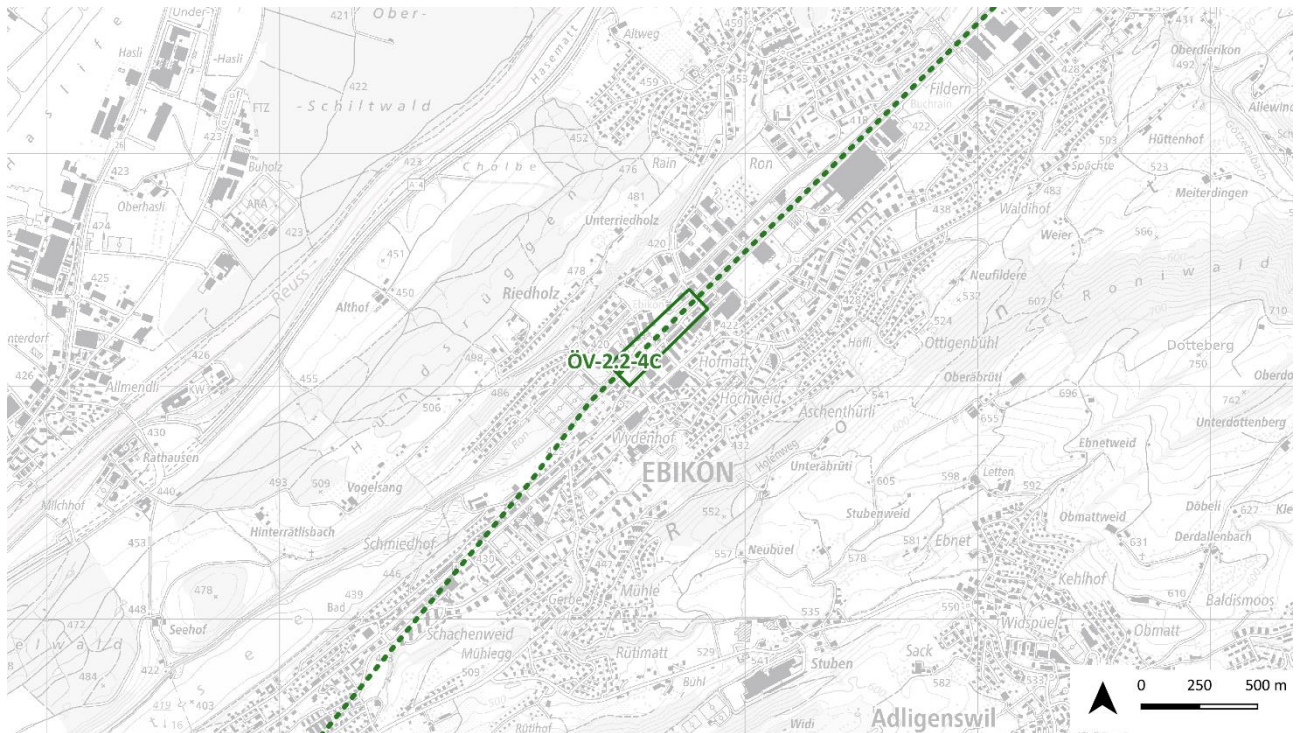
ÖV-2.1

Ausbau Bahnhof Ebikon

Nationale Planung

☐ Referenznummer: SIN, SIS, STEP (falls vorhanden Nr. angeben)

Karte wird aktualisiert (Nr.)



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Der Bahnhof Ebikon besitzt heute zwei 230 m sowie eine 100 m lange Perronkanten. Mit der Realisierung des Zimmerberg-Basistunnels 2 (Thalwil/Nidelbad–Baar/Litti) verkehren zusätzliche Züge zwischen Luzern und Zürich, wovon der halbstündliche RegioExpress auch in Ebikon halten wird. Dazu braucht es zwei 320 m lange Perronkanten. Mit der Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) halten noch mehr Züge am Bahnhof Ebikon. Hierzu sind vier mindestens 320 m lange Perrons notwendig. Der DBL kann seinen vollen Nutzen erst mit dem ausgebauten Bahnhof Ebikon erzielen. Bereits während der Bauphase des DBL tragen vier Perronkanten zu einem wichtigen Nutzen bei.

Im Umfeld (Ballastbau, ehemaliges Do-it-yourself-Areal, Landi/MParc-Areal usw.) eröffnen sich grosse räumliche bzw. städtebauliche Entwicklungspotenziale, die es gezielt zu nutzen gilt.

Zusammen mit dem in der definitiven Lösung noch zu realisierenden Buhsbub Ebikon resultiert eine multimodale Drehscheibe im Agglomerationsnebenzentrum Ebikon mit dichtem und teilweise überregionalem Bahnangebot und optimaler Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln.

Massnahme

- Ausbau des Bahnhofs Ebikon in einem Schritt mit vier 320 m langen Perronkanten im Zusammenhang mit dem Zimmerberg-Basistunnel 2 (AS 2035, Inbetriebnahme voraussichtlich 2037) und für die Bauphase des DBL (ab 2033).
- Allenfalls Verlegung Anbindung Gütergleise vom Bahnhof Ebikon an die Strecke in Raum Dierikon-Root.
- Koordination mit dem Bushub Ebikon

Planung und Umsetzung

Kosten

Projektierung: in Arbeit	Franken (exkl. MWSt.)
Baubeginn: ca. 2030	Genauigkeit:
Inbetriebnahme: ca. 2039	Stand:

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

- Der Ausbau des Bahnhofs Ebikon ist eine Voraussetzung für eine Steigerung des Bahnangebots im Zusammenhang mit dem Zimmerberg-Basistunnel 2 und dem Durchgangsbahnhof Luzern. Damit kann die Kapazität des öV auf die steigende Nachfrage angepasst werden, was eine modale Verlagerung zum öV bewirkt. Dies führt zu Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehr, einer besseren Intermodalität und beeinflusst die Mobilitätsnachfrage positiv. Durch die Verschiebung der Verkehrsleistung auf die Bahn kann die Verkehrssicherheit markant erhöht werden. Durch den gewonnenen Freiraum können die Strassen sicherer gestaltet werden, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr.
- Mit häufigeren Bahnverbindungen ab Ebikon und der Interregio-/RegioExpress-Halte am Bahnhof Ebikon steigt die Bedeutung dieser multimodalen Drehscheibe erheblich, was den optimalen Einsatz verschiedener Verkehrsmittel in ihren jeweils passenden Räumen ermöglicht.
- Die Erreichbarkeit von Ebikon und des ganzen Raumes mit dem öV wird verbessert. Dank der Verlagerung des Verkehrs auf die Bahn kann der Ausstoss von Luftschadstoffen und CO₂ sowie die Emission von Lärm verringert werden.
- Die optimale Verzahnung des ausgebauten Bahnhofs mit seinem Siedlungsumfeld ermöglicht eine Stärkung des Agglomeration-Nebenzentrums LuzernOst mit entsprechender Siedlungsstrukturierung und zusätzlichen inneren Verdichtungspotenzialen.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Am Bahnhof Ebikon sollen auch überregionale RE- oder InterRegio-Züge halten, ähnlich wie in Oerlikon und Altstetten. Dies ermöglicht für Nachfrageströme z.B. von Zürich zum Maihof oder von Ebikon nach Olten eine optimale Reisendenlenkung mit Entlastung des Hauptzentrums und möglichst kurzen Reisezeiten, damit die Wettbewerbsfähigkeit des öV auch zwischen den Agglomerationsräumen verbessert wird.

Das lokale Busnetz ist nach Umsetzung von AggloMobil und mit Bus 2040 bereits optimal auf die Verkehrsdrehscheibe am Bahnhof Ebikon ausgerichtet.

Da der Horizont des DBL längerfristig ist, wird in der Teilstrategie öV des Agglomerationsprogramms der Fokus bis zur Realisierung dieses übergeordneten Schlüsselprojekts auf aufwärtskompatible Massnahmen resp. Teilstrategien gelegt.

- Bis zur Inbetriebnahme des ausgebauten Bahnhofs Ebikon und dem dadurch möglichen Halt von Interregios/RegioExpress-Zügen erfolgt die Vernetzung zwischen dem nationalen und lokalen bzw. regionalen öV sowie anderen lokalen Verkehrsmitteln hauptsächlich im Agglomerationskern Luzern.
- Am Bahnhof Ebikon liegt der Fokus auf der Verknüpfung zwischen lokalem und regionalen öV bzw. zwischen Grobverteiler (Bahn) und Feinverteiler (RBus, Bus) sowie anderen flächeneffizienten Verkehrsmitteln. An dieser multimodalen Drehscheibe stehen in genügend hoher Anzahl gedeckte Veloabstellplätze, Veloverleih und ggf. Car-Sharing und E-Ladestationen zur Verfügung. Die direkte und attraktive Erreichbarkeit der multimodalen Drehscheiben mit dem Velo und zu Fuss ist mit einem engmaschigen Wegnetz sicherzustellen.
- Der RBus ermöglicht, solange die Bahnkapazität limitiert ist, als leistungsfähiges Transportgefäss und als «Tram von Luzern» neben der Feinverteilung entlang der Hauptachsen die notwendige Kapazität für die Nachfrage zwischen Ebikon und Luzern. Nach Inbetriebnahme des DBL stellt der RBus, mit Blick auf die deutliche Nachfragezunahme im öV, die leistungsfähige Feinverteilung bzw. Zubringerdienste entlang der Hauptachsen sicher.
- Mit dem DBL wird der Bahnhof Ebikon weiter gestärkt. Überregionale Bahnprodukte (InterRegio, RegioExpress) sollen dann den Bahnhof Ebikon noch häufiger bedienen. Die Vernetzung zwischen nationalem öV und lokalem sowie regionalem öV und anderen lokalen Verkehrsmitteln erfolgt sodann hauptsächlich noch immer im Kernraum (insb. mit den schnellen Stadt-Stadt-Produkten) sowie zweckmässig ergänzt durch die multimodalen Drehscheiben Emmenbrücke und Ebikon im Kernergänzungsraum (insb. für überregionale Relationen). Das Busnetz der Agglomeration wird bereits seit Jahren schrittweise auf diesen Zielzustand hin entwickelt (Erstellung des Bushubs Ebikon, Anbindung von Buslinien auf S-Bahn, Tangentiallinien).

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

Bemerkungen / Hinweise

- Studie abgeschlossen, Vorprojekt noch nicht gestartet
 - Studie Realisierungsabfolge Luzern
 - Bundesbeschluss zur Botschaft 2023 im Frühling 2024
 - Abstimmung mit Bushub Ebikon erforderlich
-

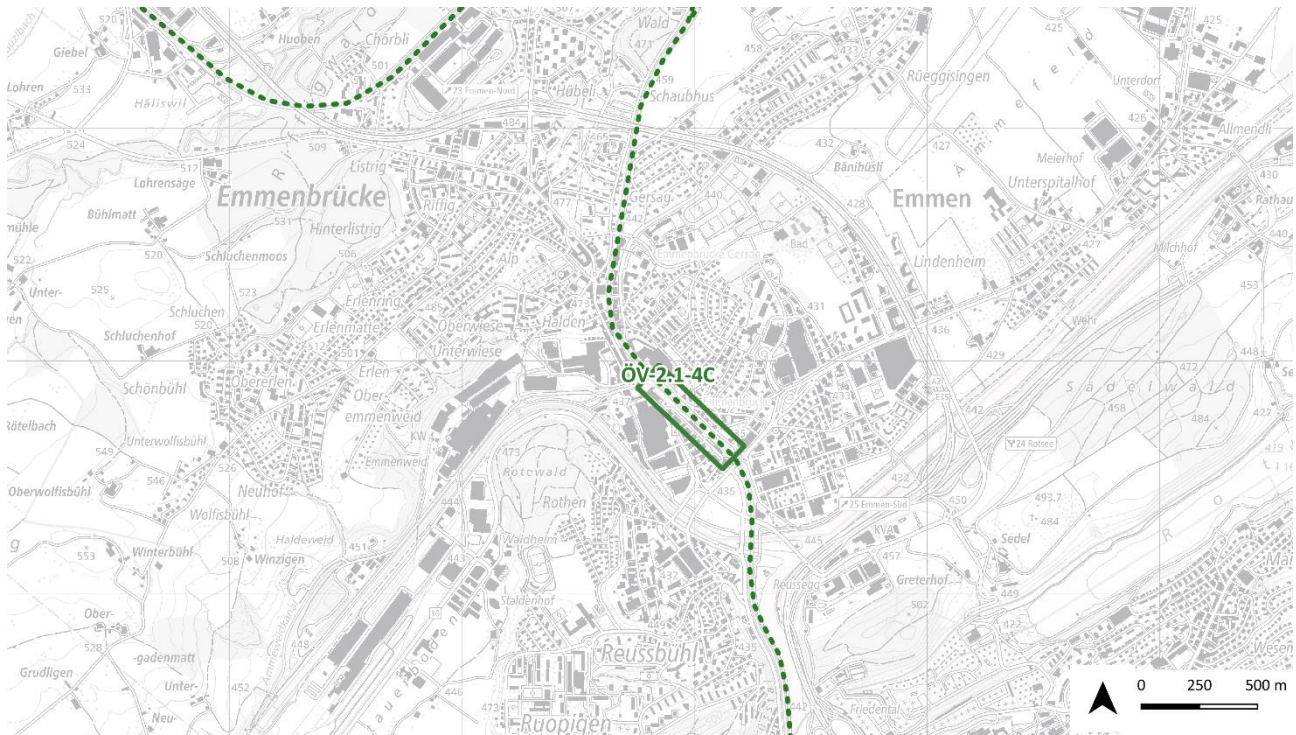
ÖV-2.2

Ausbau Bahnhof Emmenbrücke

Nationale Planung

☐ Referenznummer: SIN, SIS, STEP (falls vorhanden Nr. angeben)

Karte wird aktualisiert (Nr.)



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Der Bahnhof Emmenbrücke besitzt heute zwei für S-Bahnzüge nutzbare Perronkanten. Mit der Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) halten mehr und längere Züge am Bahnhof Emmenbrücke; auch überregionale RE- oder Interregio-Züge sollen in Emmenbrücke halten. Hierzu sind vier mindestens 320 m lange Perrons notwendig. Der DBL kann seinen vollen Nutzen erst mit dem ausgebauten Bahnhof Emmenbrücke erzielen.

Dies eröffnet im Umfeld (Bahnhofstrasse, Seetalstrasse, Bahnhofplatz, Meierhöfliquartier) grosse räumliche bzw. städtebauliche Entwicklungspotenziale, die es gezielt zu nutzen gilt. Der ausgebauten Bahnhof soll für den Fuss- und Veloverkehr optimal mit dem Umfeld verzahnt werden, womit die Erreichbarkeit aus den Quartieren (u.a. Meierhöfli) und die Vernetzung untereinander sowie die Verknüpfung der verschiedenen Mobilitätsangebote verbessert werden soll.

Massnahme

Ausbau Bahnhof Emmenbrücke auf insgesamt vier mind. 320 m lange Perrongleise.

Bessere Verknüpfung aller Mobilitätsangebote (Bahn, Bus, Carsharing, Bikeshaaring, Bike+Ride und ggf. weitere neue und alternative Mobilitätsangebote).

Optimale städtebauliche Integration bzw. Verzahnung Bahnhof und Umfeld.

Planung und Umsetzung

Projektierung: offen

Baubeginn: nach 2030

Kosten

150 Mio.Franken (exkl. MWSt.)

Genauigkeit:

Inbetriebnahme: 2040

Stand: 12.2015

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

- Der Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke ist eine Voraussetzung für eine Steigerung des Bahnangebots im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof Luzern. Damit kann die Kapazität des öV auf die steigende Nachfrage angepasst werden, was eine modale Verlagerung zum öV bewirkt. Dies führt zu Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehr, einer besseren Intermodalität und beeinflusst die Mobilitätsnachfrage positiv. Durch die Verschiebung der Verkehrsleistung auf die Bahn kann die Verkehrssicherheit markant erhöht werden. Durch den gewonnenen Freiraum können die Strassen sicherer gestaltet werden, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr.
- Mit häufigeren Bahnverbindungen ab Emmenbrücke steigt die Bedeutung dieser multimodalen Drehscheibe erheblich, was den optimalen Einsatz verschiedener Verkehrsmittel in ihren jeweils passenden Räumen ermöglicht.
- Die Erreichbarkeit von Emmenbrücke und des ganzen Raumes wird verbessert. Dank der Verlagerung des Verkehrs auf die Bahn kann der Ausstoss von Luftschadstoffen und CO₂ sowie die Emission von Lärm verringert werden.
- Die optimale Verzahnung des ausgebauten Bahnhofs mit seinem Siedlungsumfeld ermöglicht eine Stärkung von LuzernNord mit entsprechender Siedlungsstrukturierung und zusätzlichen inneren Verdichtungspotenzialen.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Am Bahnhof Emmenbrücke sollen auch überregionale RE- oder IR-Züge halten, ähnlich wie in Oerlikon und Altstetten. Dies ermöglicht für Nachfrageströme z.B. von Bern nach Reussbühl oder von Emmen nach Zürich eine optimale Reiseendenlenkung mit Entlastung des Zentrums und möglichst kurzen Reisezeiten.

Das lokale Busnetz ist nach Umsetzung von AggloMobil bereits optimal auf die multimodale Drehscheibe am Bahnhof Emmenbrücke ausgerichtet. Mit Bus 2040 findet eine weitere schrittweise Stärkung des Busknotens Emmenbrücke statt, bis hin zum Horizont DBL, wenn auch die Regionalbuslinien an den Bahnhof Emmenbrücke herangeführt werden.

Da der Horizont des DBL längerfristig ist, wird in der Teilstrategie öV des Agglomerationsprogramms der Fokus bis zur Realisierung dieses übergeordneten Schlüsselprojekts auf aufwärtskompatible Massnahmen resp. Stossrichtungen gelegt.

- Bis zur Inbetriebnahme des DBL und des ausgebauten Bahnhofs Emmenbrücke erfolgt die Vernetzung zwischen dem nationalen und lokalen bzw. regionalen öV sowie anderen lokalen Verkehrsmitteln hauptsächlich im Agglomerationskern Luzern.
- Am Bahnhof Emmenbrücke liegt der Fokus auf der Verknüpfung zwischen lokalem und regionalen öV bzw. zwischen Grobverteiler (Bahn) und Feinverteiler (RBus, Bus) sowie anderen flächeneffizienten Verkehrsmitteln. An dieser multimodalen Drehscheibe stehen in genügend hoher Anzahl gedeckte Veloabstellplätze, Veloverleih und ggf. Car-Sharing und E-Ladestationen zur Verfügung. Die direkte und attraktive Erreichbarkeit der multimodalen Drehscheiben mit dem Velo und zu Fuss ist mit einem engmaschigen Wegnetz sicherzustellen.
- Der RBus ermöglicht, solange die Bahnkapazität limitiert ist, als leistungsfähiges Transportgefäss und als «Tram von Luzern» neben der Feinverteilung entlang der Hauptachsen die notwendige Kapazität für die Nachfrage zwischen Emmenbrücke und Luzern. Nach Inbetriebnahme des DBL stellt der RBus, mit Blick auf die deutliche Nachfragezunahme im öV, die leistungsfähige Feinverteilung bzw. Zubringerdienste entlang der Hauptachsen sicher.
- Mit dem Durchgangsbahnhof Luzern wird der Bahnhof Emmenbrücke gestärkt. Überregionale Bahnprodukte (Inter-Regio, RegioExpress) sollen dann auch den Bahnhof Emmenbrücke bedienen. Die Vernetzung zwischen nationalem öV und lokalem sowie regionalem öV und anderen lokalen Verkehrsmitteln erfolgt sodann hauptsächlich noch immer im Kernraum (insb. mit den schnellen Stadt-Stadt-Produkten) sowie zweckmässig ergänzt durch die multimodalen Drehscheiben Emmenbrücke und Ebikon im Kernergänzungsraum (insb. für überregionale Relationen). Das Busnetz der Agglomeration wird bereits seit Jahren schrittweise auf diesen Zielzustand hin entwickelt (Erstellung des Bushubs Emmenbrücke Bahnhof Süd, Anbindung von Buslinien auf S-Bahn, Tangentiallinien).

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

Bemerkungen / Hinweise

- Studie / Vorprojekt noch nicht gestartet.
-

ÖV-2.3

Ausbau Bahnhof Sursee

Nationale Planung

☐ Referenznummer: *SIN, SIS, STEP (falls vorhanden Nr. angeben)*

Abbildung folgt

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Nach der Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) sollen am Bahnhof Sursee mehr und längere Züge halten.

Massnahme

Ausbau Bahnhof Sursee auf vier 320 m lange Perrongleise

Planung und Umsetzung

Projektierung:
Baubeginn:
Inbetriebnahme:

Kosten

Mio.Franken (exkl. MWSt.)
Genauigkeit:
Stand:

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

■

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

■

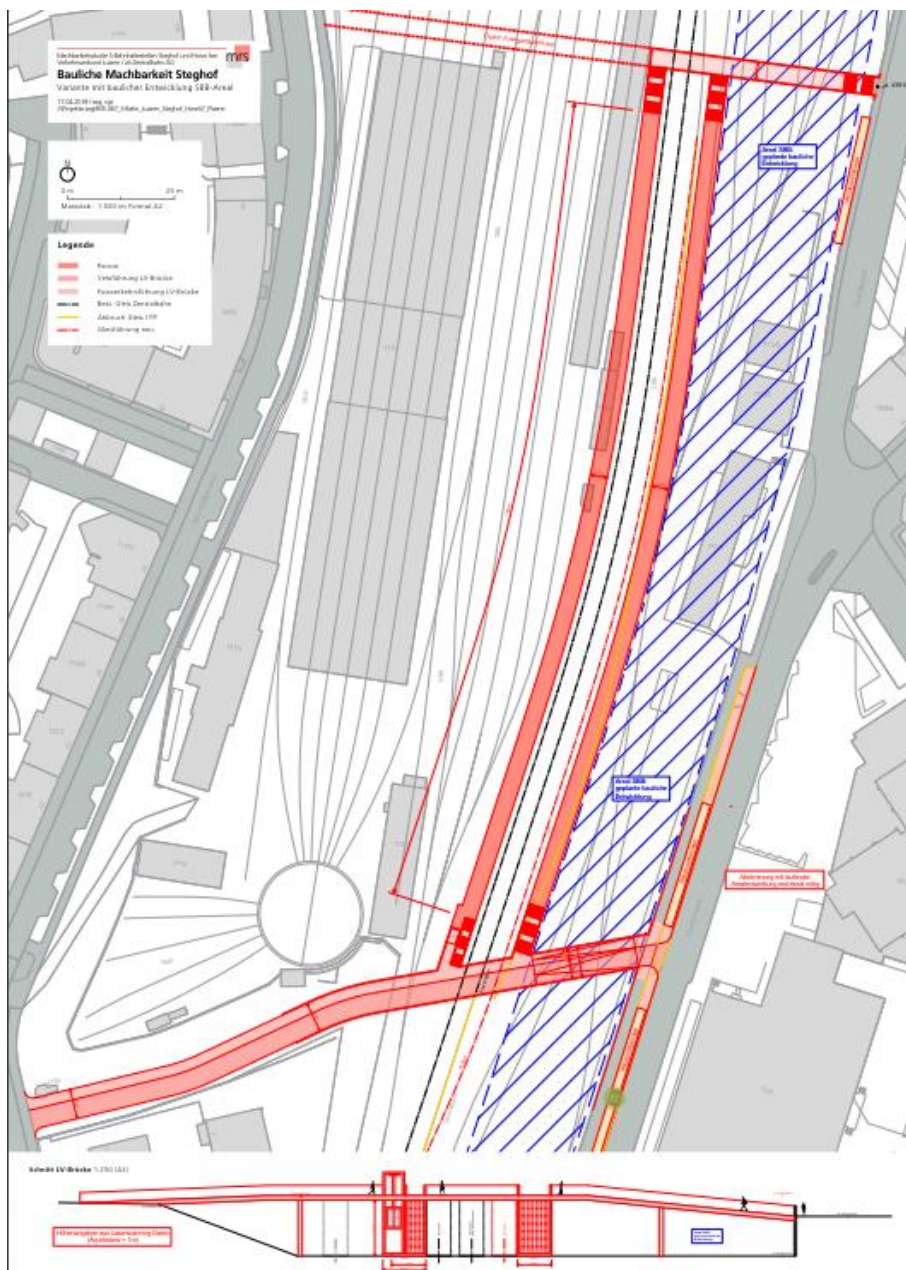
Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

Bemerkungen / Hinweise

■ Studie liegt vor

Nationale Planung

☐ Referenznummer: *SIN, SIS, STEP (falls vorhanden Nr. angeben)*

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Der Stadtteil im Bereich Steghof/Industriestrasse steht vor einer grossen Entwicklung mit einer Vielzahl von zusätzlichen Arbeitsplätzen und Einwohnern. Die heute in diesem Bereich verkehrende Buslinie 4 hat aufgrund ihrer eher gewundenen Linienführung, trotz der Nähe zum Bahnhof, eine relativ lange Fahrzeit.

Der genannte Stadtteil soll besser durch den ÖV erschlossen werden; insbesondere soll die Erreichbarkeit auch von Süden (LuzernSüd, Ob- und Nidwalden) verbessert werden.

Massnahme

Die neue S-Bahnhaltestelle Steghof in Luzern liegt an den S-Bahnlinien Richtung Sarnen und Stans. Der Standort ist zwischen einer neuen Passerelle zwischen Neustadtstrasse und Fruttstrasse/Industriestrasse und dem Tunnelportal des Hubelmatttunnels vorgesehen. Die Haltestelle ist Teil des Entwicklungsschwerpunkts Bahnhof Luzern und erschliesst die Gebiete Neustadt-Steghof-Industriestrasse. Die Passerelle dient einerseits dem Zugang zur neuen S-Bahn-Haltestelle, vermindert andererseits die Trennwirkung durch die Gleise und ist auch eine Fortführung der Velo- und Fussverkehrsverbindung Freigleis-Fruttstrasse-Inseliquai.

Die S-Bahn-Haltestelle ist nach Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) und dem Wegfall der umliegenden Abstellanlagen sowie in Abhängigkeit eines entsprechend fahrbaren Fahrplankonzepts ohne grosse Nachteile für die S-Bahn-Korridore realisierbar. Sie kann in Einklang mit der städtebaulichen Entwicklung stehen.

Planung und Umsetzung

Projektierung: Machbarkeitsabklärungen erfolgt (2019)

Baubeginn: offen

Inbetriebnahme: offen

Kosten

23-40 Mio. Franken (exkl. MWSt.), je nach Variante

Genauigkeit: +/- 50%

Stand: 12.2019

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

- Die neue S-Bahnhaltestelle ermöglicht dem dichten Siedlungsgebiet im Bereich Steghof einen direkten und attraktiven Anschluss an das regionale Bahnnetz und entlasten das überlastete Strassenverkehrssystem. Eine Entlastung des Bussystems mit leistungsstarker und zuverlässiger Bahn kann zudem erreicht werden.
- Die neue S-Bahnhaltestelle verbessert die Erschliessung eines Siedlungsschwerpunktes und führt zu einer weiteren Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen an zentraler Lage.
- Die neue S-Bahn-Haltestelle dient auch als verbindendes Netzelement im Fuss- und Veloverkehrsnetz.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Die S-Bahn-Haltestelle Steghof dient aufgrund ihrer Lage im Gleisfeld nur der lokalen Erschliessung. Eine Vernetzung mit Buslinien fehlt. Die Anbindung mit direkten Fuss- und Velowegen und Veloabstellplätzen sowie einem Bikesharing-Angebot ist zwingend. Eine Veloverbindung (Verlängerung Freigleis) ist geplant.

Südlich der S-Bahnhaltestelle liegt die Bushaltestelle Steghof, die Buslinie bedient die Nachfrage zwischen Luzern Bahnhof und zukünftig der S-Bahnstation Mattenhof.

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

- Machbarkeitsstudie S-Bahn-Haltestellen Luzern Steghof und Horw See (mrs, 2019)

Bemerkungen / Hinweise

- Die Zweckmässigkeit dieser Haltestelle ist im Rahmen des Gesamtprojekts DBL zu diskutieren und definieren. Zu betrachtende Aspekte sind u.a.: Nähe zum Bahnhof Luzern, Anzahl und Abstand der Haltestellen zwischen Horw und Luzern, Fahrplankonzept mit Sachzwängen und Auswirkungen, Rollmaterialbedarf, Massnahmen im Busnetz, etc.

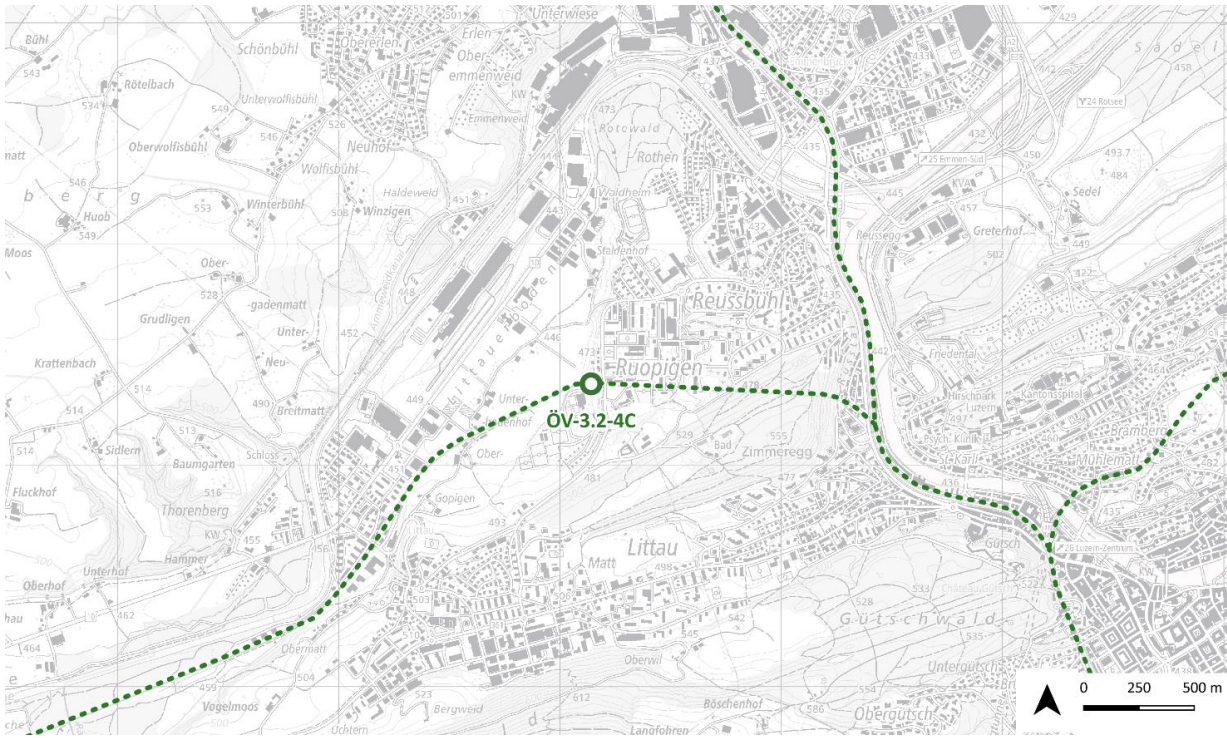
ÖV-3.2

Luzern, S-Bahnhaltestelle Ruopigen

Nationale Planung

☐ Referenznummer: SIN, SIS, STEP (falls vorhanden Nr. angeben)

Karte wird aktualisiert (Nr.)



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Der etwas erhöht über dem Portal des Zimmeregg-Tunnels gelegene Stadtteil Ruopigen ist sehr dicht bebaut. Das im Talboden gelegene Gebiet Littauerboden wird in den nächsten Jahrzehnten eine umfangreiche Gebietsentwicklung erfahren. Die heutige Erschliessung des Littauerbodens mit dem öv muss verbessert werden. Insbesondere die Fahrzeit von und zum Agglomerationskern dauert auch mit Taktverdichtungen durch den topografisch bedingten Umweg mit dem Bus vergleichsweise lang. Eine neue S-Bahn-Haltestelle beim westlichen Tunnelportal verbessert die Erreichbarkeit des Gebiets Ruopigen-Littauerboden deutlich.

Massnahme

Die neue S-Bahnhaltestelle Ruopigen in Luzern soll am westlichen Ende des Zimmeregg隧nells angeordnet werden. Angesichts des Höhenunterschiedes zum Gebiet Ruopigen und des wachsenden Gewerbegebiets im Littauer Boden müssen die Zugänge in beide Richtungen attraktiv ausgebaut werden. Die Kombination mit einem allfälligen Doppelspurausbau ist zu prüfen.

Die S-Bahn-Haltestelle ist mit Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) und einem passenden Angebotskonzept realisierbar.

Planung und Umsetzung

Projektierung: offen
Baubeginn: offen
Inbetriebnahme: offen

Kosten

30 Mio. Franken (exkl. MWSt.)
Genauigkeit:
Stand: 12.2004

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

- Die neue S-Bahnhaltestelle ermöglicht dem (heute einseitig und künftig beidseitig) dichten Siedlungsgebiet im Bereich Ruopigen-Littauerboden einen direkten und attraktiven Anschluss an das regionale Bahnnetz und entlastet das Strassenverkehrssystem. Eine Entlastung des Bussystems mit leistungsstarker und zuverlässiger Bahn kann zudem erreicht werden.
- Die neue S-Bahnhaltestelle verbessert die Erschliessung eines Siedlungsschwerpunktes und führt zu einer weiteren Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen an zentraler Lage.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Die S-Bahnhaltestelle Ruopigen dient aufgrund ihrer Lage nur der lokalen Erschliessung. Eine Vernetzung mit Buslinien fehlt und ist am Bahnhof Littau vorhanden bzw. wird dort weiter gestärkt. Die Anbindung mit direkten Fuss- und Velowegen und Veloabstellplätzen sowie einem Bikesharing-Angebot ist sicherzustellen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

-

Bemerkungen / Hinweise

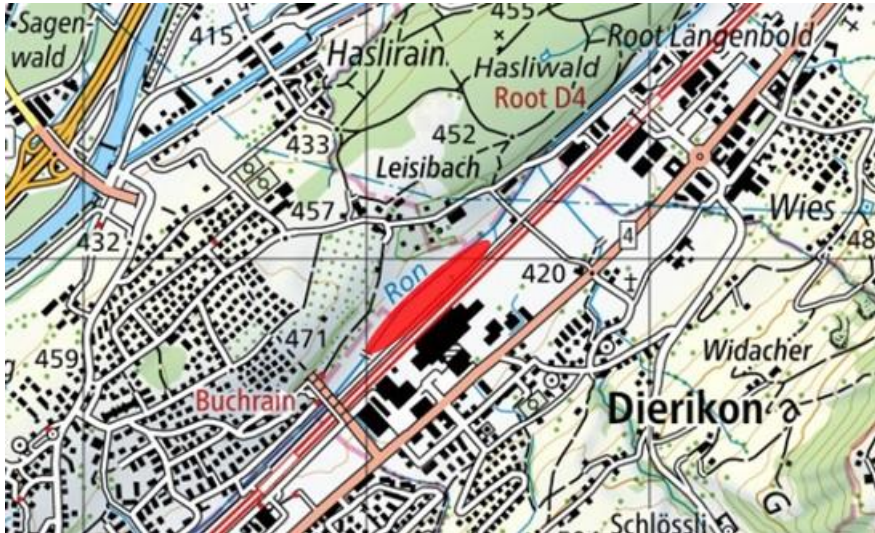
- Die Zweckmässigkeit dieser Haltestelle ist im Rahmen des Gesamtprojekts DBL zu diskutieren und definieren. Zu betrachtende Aspekte sind u.a.: Fahrplankonzept mit Sachzwängen und Auswirkungen, Rollmaterialbedarf, Potenzialzu-/abnahme, etc.
-

ÖV-4.1

Abstellanlagen Dierikon

Nationale Planung

☐ Referenznummer: SIN, SIS, STEP (falls vorhanden Nr. angeben)



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Mit der Realisierung des Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) sind die Abstell- und Service-Anlagen im Bahnhof Luzern betrieblich nicht mehr effizient erreichbar und für die steigenden Zugszahlen zu klein dimensioniert.

Damit der DBL seinen vollen Nutzen entfalten kann und Züge betrieblich effizient zu- und weggeführt bzw. gestärkt und geschwächt werden können, benötigt es in Dierikon entsprechende Abstellanlagen. Dazu wurde seitens SBB unter Einbezug von Kantonsstellen ein umfangreiches Variantenstudium gestartet, das im Laufe des Jahres 2020 abgeschlossen wurde inkl. anschliessende Information der Behörden, Grundeigentümer und Öffentlichkeit.

Massnahme

Erstellung von Abstellanlagen mit rund 13 Abstellgleisen mit bis zu 400 m Abstelllänge, kleinen Serviceeinrichtungen und Personalgebäude.

Planung und Umsetzung

Projektierung: in Arbeit

Baubeginn: abgestimmt auf DBL

Inbetriebnahme: abgestimmt auf DBL

Kosten

ca. 70 Mio. Franken (exkl. MWSt.)

Genauigkeit: -

Stand: 02.2021

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

- Die neuen Abstellanlagen sind eine Voraussetzung für eine Steigerung des Bahnangebots im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof Luzern. Damit kann die Kapazität des öV auf die steigende Nachfrage angepasst werden, was eine modale Verlagerung zum öV bewirkt. Dies führt zu Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehr, einer besseren Intermodalität und beeinflusst die Mobilitätsnachfrage positiv. Durch die Verschiebung der Verkehrsleistung auf die Bahn kann die Verkehrssicherheit markant erhöht werden. Durch den gewonnenen Freiraum können die Strassen sicherer gestaltet werden, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Dank der Verlagerung des Verkehrs auf die Bahn kann der Ausstoss von Luftschadstoffen und CO₂ sowie die Emission von Lärm verringert werden.
- Die Standortwahl der Abstellanlagen im Bereich bzw. am Rand bestehender Siedlungsgebiete ermöglicht eine möglichst geringe Beeinträchtigung bestehender Siedlungsstrukturen. Die Abstellanlagen liegen nicht im unmittelbaren Bereich von Bahnhöfen, in deren Umfeld die innere Verdichtung eine höhere Priorität geniessen würde als flächenintensive Abstellanlagen.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Keine

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

-

Bemerkungen / Hinweise

- Projekt in Arbeit; dabei ist u.a. zu beachten:
 - Es sollen Anlageoptimierungen geprüft werden, z.B. Lärmschutzbauten mit integrierten Solaranlagen
 - Bei Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen sind diese zu kompensieren.

ÖV-4.2

Abstellanlagen Sursee

Nationale Planung

☐ Referenznummer: *SIN, SIS, STEP (falls vorhanden Nr. angeben)*

Abbildung folgt

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

In Zusammenhang mit dem Ausbauschritt 2035 sind im Raum Sursee zusätzliche Abstellanlagen notwendig.

Massnahme

Erstellung von Abstellanlagen in Sursee

Planung und Umsetzung

Projektierung:

Baubeginn:

Inbetriebnahme:

Kosten

Franken (exkl. MWSt.)

Genauigkeit:

Stand:

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

■

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Keine

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

■

Bemerkungen / Hinweise

■

ÖV-4.3

Abstellanlagen Waldibrücke oder Alternativstandort

Nationale Planung

☐ Referenznummer: *SIN, SIS, STEP (falls vorhanden Nr. angeben)*

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Längerfristig sind im Raum Luzern weitere Abstellanlagen notwendig.

Massnahme

Erstellung von Abstellanlagen im Bereich Waldibrücke oder im Umfeld davon

Planung und Umsetzung

Projektierung:
Baubeginn:
Inbetriebnahme:

Kosten

Franken (exkl. MWSt.)
Genauigkeit:
Stand:

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

■

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Keine

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

■

Bemerkungen / Hinweise

- Standort im KRIP Luzern (Gesamtrevision 2023, Fassung für die Mitwirkung) als Vororientierung enthalten.

ÖV-5

Weitere Infrastrukturergänzungen in Abhängigkeit zu den Botschaften 2026 und 2030 (offen)

Nationale Planung

☐ Referenznummer

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Mit der Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) können im Raum Luzern deutlich mehr Züge verkehren. Damit die Kapazität des DBL effektiv genutzt und eine maximale Wirkung erzielt werden kann, müssen zusätzliche Infrastrukturausbauten getätigt werden, bspw. Doppelspurabschnitte und Bahnhofsausbauten.

Massnahme

Die konkreten Massnahmen sind abhängig des noch zu erarbeitenden Angebotskonzepts und der finanziellen Möglichkeiten im Rahmen der nächsten Ausbauschritte. Es zeichnen sich folgende Massnahmen im Agglomerationsraum ab:

- Doppelspurabschnitt zwischen Littau und Malters bzw. Schachen LU
- Doppelspurabschnitt(e) zwischen Waldibrücke und Hochdorf
- Einbindung Küssnachter-Linie in DBL
- Entlastungstunnel Gütsch
- Evtl. Entflechtung Hübeli
- Neue Serviceanlage Zentralschweiz (Standort noch zu prüfen)

Planung und Umsetzung

Projektierung:

Baubeginn:

Inbetriebnahme:

Kosten

Franken (exkl. MWSt.)

Genauigkeit:

Stand:

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

- Die genannten Ausbauten sind eine Voraussetzung für eine Steigerung des Bahnangebots im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof Luzern. Damit kann die Kapazität des öV auf die steigende Nachfrage angepasst werden, was eine modale Verlagerung zum öV bewirkt. Dies führt zu Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehr, einer besseren Intermodalität und beeinflusst die Mobilitätsnachfrage positiv. Durch die Verschiebung der Verkehrsleistung auf die Bahn kann die Verkehrssicherheit markant erhöht werden. Durch den gewonnenen Freiraum können die Strassen sicherer gestaltet werden, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Dank der Verlagerung des Verkehrs auf die Bahn kann der Ausstoss von Luftschadstoffen und CO₂ sowie die Emission von Lärm verringert werden.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Keine

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

-

Bemerkungen / Hinweise

- Umfang der Massnahmen in den nächsten Ausbauschritten noch unklar.

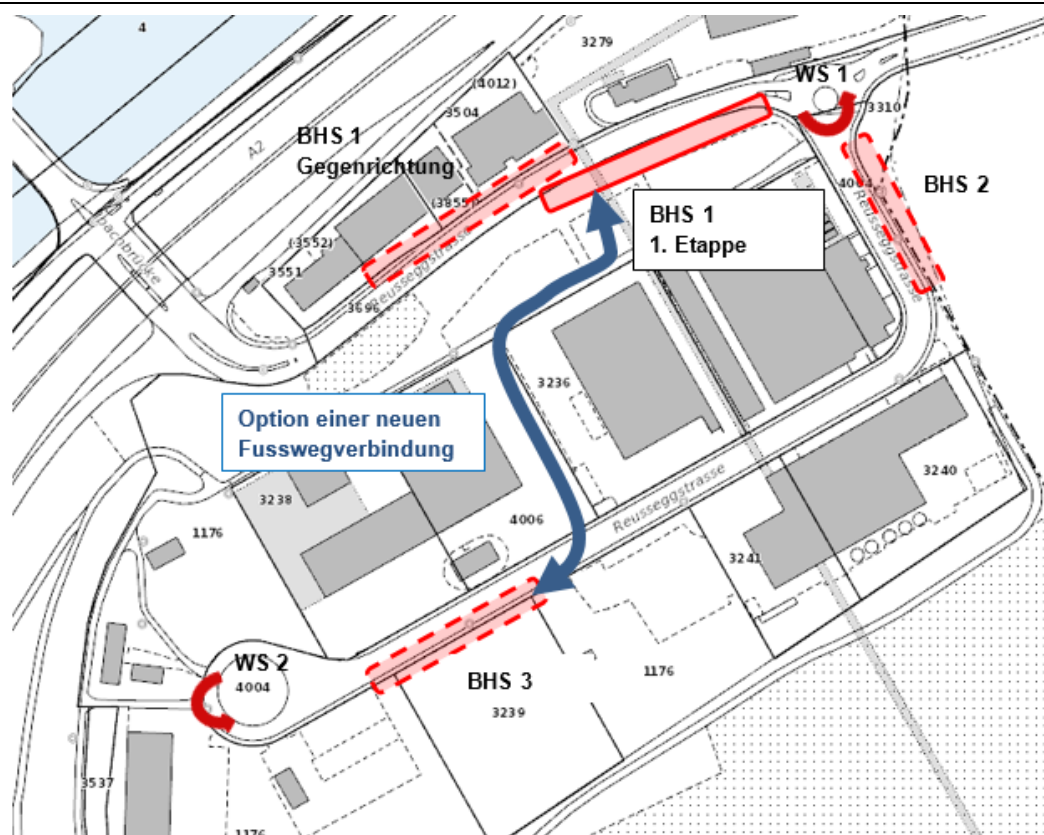
ÖV-6.1-5A

A-Horizont

Luzern, Bushaltestelle und Buswende Ibach

Kategorie: Bus-/ÖV-Infrastruktur

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Im Zusammenhang mit der Umsetzung von AggloMobil 4 soll die Buslinie 46 von Rothenburg Wahligen Nord via Emmenbrücke Bahnhof Süd nach Ibach verlängert werden. Zu dieser Schlussfolgerung kommt auch die aktuelle Überprüfung des Busnetzes Emmen durch den Verkehrsverbund Luzern (VVL). Für die Verlängerung der Linie 46 wird neue Infrastruktur in Form von Haltestellen im Gebiet Ibach benötigt.

Beschrieb der Massnahme

Das Gebiet Ibach verfügt heute über keine Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Die Stadt Luzern und das Gebietsmanagement Luzern Nord sind bestrebt das Gebiet aufzuwerten und weiterzuentwickeln. Die Linie 46 soll per Fahrplan 2027 vom Seetalplatz ins Gebiet Ibach verlängert werden. Deshalb stellt die Realisierung einer Bushaltestelle an der Kantonsstrasse (BHS 1) eine sinnvolle erste Etappe dar. Hierbei sollen direkte und sichere Fusswegverbindungen vom Gebiet Ibach zur neuen Haltestelle geprüft werden. Sollte die angestrebte Entwicklung des Gebiets Ibach mit einer entsprechenden Dichte erreicht werden, dann ist der Standort BHS 1 aufwärtskompatibel und kann um zusätzliche Haltekanten an

weiteren Standorten ergänzt werden.

Machbarkeit

Geeignete Bushaltestellenstandorte inkl. bestehende Wendemöglichkeiten im Gebiet Ibach sind zu prüfen und deren Machbarkeit aufzuzeigen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zum Handlungsbedarf	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zu den Teilstrategien	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<i>Wird noch ergänzt</i>

Nutzen

WK1	<i>Wird noch ergänzt</i>
WK2	<i>Wird noch ergänzt</i>
WK3	<i>Wird noch ergänzt</i>
WK4	<i>Wird noch ergänzt</i>

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Stadt Luzern, Kanton Luzern	Verkehrsverbund Luzern (VVL), Gebietsmanagement Luzern Nord

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
Bisherige Planungsschritte: ▪ Machbarkeitsstudie 2024	Projektierung: 2025 Plangenehmigung/ Baubewilligung: 2025 Finanzierungsplan: 2025
Weitere Planungsschritte: ▪ Projektierung ▪ Auflage- und Bauprojekt ▪ Umsetzung	Baubeginn: 2028 Inbetriebnahme: 2028 (1. Etappe) <i>Es wird eine etappierte Umsetzung angestrebt.</i>
Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3	Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☒ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

1'500'000 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/-30 %
Stand: 12.2023

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Luzern Nord: Leitbild Ibach, 31. Mai 2021
- Arbeitsgebiet Ibach – Strategische Positionierung, Januar 2022
- Leitbild Ibach (unterschiedene Charta, 29. Juni 2023)

> Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).

Quantitative Angaben

Bemerkungen / Hinweise

- --

ÖV-7.1-5A	A-Horizont
K 15a: Emmen/Rothenburg, Abschnitt Lohren (exkl.) – Einmündung Hasenmoosstrasse	
Kategorie: Verkehrsmanagement	

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☒ 3. Generation: ÖV-9.1g-3A		A (Abstandnahme)
☐ 4. Generation	-	-

Karte folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Zu- und Wegfahrt zum Bushub Rothenburg ist in den Spitzenstunden staugefährdet. Der Bus ist in geeigneter Weise bei der Zufahrt zur Kantonsstrasse ab Bushub Rothenburg sowie auf der Kantonsstrasse bei der Zufahrt zum Bushub Rothenburg zu bevorzugen. (Busspur auf Kantonsstrasse, LSA-Anlage beim Knoten Hasenmoosstrasse und auf der Hasenmoosstrasse zur Rückhaltung des Verkehrs beim Bushub.

Beschrieb der Massnahme

Auf der Kantonsstrasse ist aus Richtung Knoten Lohren die Erstellung einer Busspur vorgesehen. Zwecks Bevorzugung des ÖV wird der Knoten bei der Einmündung der Hasenmoosstrasse mit einer LSA ausgerüstet. Weiter ist auf der Hasenmoosstrasse eine LSA-Anlage zur Rückhaltung des Verkehrs beim Bushub vorgesehen.

(BP Nr. 55)

Machbarkeit

Die Machbarkeit wurde mit der Erstellung des Bauprojekts 2024 bestätigt.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zum Handlungsbedarf	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zu den Teilstrategien	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<i>Wird noch ergänzt</i>

Nutzen

WK1	<i>Wird noch ergänzt</i>
WK2	<i>Wird noch ergänzt</i>
WK3	<i>Wird noch ergänzt</i>
WK4	<i>Wird noch ergänzt</i>

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Luzern, vif

Beteiligte Stellen

Gemeinden Emmen und Rothenburg

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Vorprojekt 2018
- Bauprojekt 2024

Weitere Planungsschritte:

- Planaufgabe 2024/2025

Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	2024
Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2025/2026
Finanzierungsplan:	2026
Baubeginn:	2028
Inbetriebnahme:	2030

Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

7'000'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- %

Stand:

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Bauprojekt (Vernehmlassung 2024)

> Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).

Quantitative Angaben

> Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.
Sachinformationen

Bemerkungen / Hinweise

■ --

ÖV-7.2-5A

A-Horizont

Geuensee/Sursee/Schenkon, öV-Trasse zwischen Sursee Industrie und K 14 Bereich Zollhus

Kategorie: Neue Businfrastruktur

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-

Karte folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Im Gebiet von Sursee Plus sind aktuell verschiedene Unzuverlässigkeiten im öV-System festzustellen. Reisezeitverluste auf verschiedenen Linien wegen Verkehrsüberlastung auf der Strasse sowie variable Ankunftszeiten am Bahnhof Sursee und unzuverlässige Anschlüsse führen zur aktuell unzufriedenstellenden Situation.

Auf der Achse Geuensee – Sursee soll die Zuverlässigkeit des strassengebundenen öV, namentlich für die nachfragestarke Linie 85 Sursee – Triengen, verbessert werden. Staus sollen umfahren und durch verkürzte Routen der Fahrplan stabilisiert werden.

Beschrieb der Massnahme

Im Bereich Sursee Nord entsteht eine neue Busstrasse mit einer Führung via Zollhaus. Die Massnahme beinhaltet Busbevorzugungen an Schlüsselstellen sowie der Neubau von einzelnen Strassenabschnitten für den Bus.

Neben einer Beschleunigung des Busses bringt diese Massnahmen auch eine bessere öV-Erschliessung von Sursee Nord mit sich.

(BP Nr. 48)

Machbarkeit

Im Rahmen der Studie «öV-Feinerschliessung, Massnahmen für die Region Sursee Plus» aufgezeigt und mit der Vorstudie (Variantenstudium) im Jahr 2024 bestätigt.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zum Handlungsbedarf	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zu den Teilstrategien	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<i>Wird noch ergänzt</i>

Nutzen

- WK1 Die Zuverlässigkeit des Bussystems im Entwicklungsraum Sursee Plus wird durch die geplante Busbevorzugung verbessert.
- WK2 Bessere Erschliessung eines wichtigen Entwicklungsschwerpunktes.
- WK3 -
- WK4 Die Umweltbilanz verbessert sich und der Ressourcenverbrauch reduziert sich durch den flüssigeren Verkehrsablauf.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Luzern, vif

Beteiligte Stellen

Stadt Sursee, Gemeinden Schenkon und Geuensee, Sursee Plus, VVL

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Variantenstudie / Machbarkeit 2022
- Vertiefung Variantenstudium 2024

Weitere Planungsschritte:

- Bauprojekt 2025

Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	2025
Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2026
Finanzierungsplan:	2026
Baubeginn:	2028
Inbetriebnahme:	2028 - 2029

Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Durch das Projekt wird Fruchtfolgefläche beansprucht.

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

3'400'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 30%

Stand: 04.2024

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
----------------	---	-----

Anteil Kanton	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Region	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.
--------------------	---	-----

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Sursee Plus, öV-Feinerschliessung, Massnahmen für die Region Sursee Plus (Geuensee, Knutwil, Mauensee, Oberkirch, Schenkon und Sursee) für die nächsten 5-10 Jahre, 31. Mai 2022
- Kanton Luzern, öV-Trasse zwischen Sursee Industrie und K 14 Bereich Zollhaus, Vorstudie (Variantenstudium), 23. April 2024

> Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).

Quantitative Angaben

Bemerkungen / Hinweise

- Die Ergebnisse der Studie «öV-Erschliessung neues Spital Sursee» haben Einfluss auf bestehende Planungen. So kann bspw. eine Führung des öV auf der Geuenseestrasse/Krummbacherstrasse als öV-Trasse die geplante öV-Trasse Geuensee-Sursee obsolet machen. Die Planungen werden koordiniert und abgestimmt. Nach Abschluss der Studie und dem entsprechenden Variantenentscheid im Herbst 2024 werden die oben genannten Massnahmen überprüft und ggf. angepasst.

ÖV-7.3 bis ÖV-7.6-5A

A-Horizont

Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen

Kategorie: Verkehrsmanagement

☐ Bestandteil früheres AP (siehe Teilmassnahmen unten)

Karte / Abbildung

Konzeption und Zweckmässigkeit

Ausgangslage

Bei der Zuverlässigkeit des Busbetriebes besteht nach wie vor grosser Handlungsbedarf: Die Reisegeschwindigkeit ist insbesondere zu Hauptverkehrszeiten, bis auf wenige Strecken im Bereich umgesetzter Massnahmen, in den letzten Jahren weiter gesunken und Verspätungen und Anschlussbrüche insbesondere zur abendlichen Hauptverkehrszeit sind die Regel.

Der Bus als Verkehrsmittel mit hoher Leistungsfähigkeit soll im Strassenraum so geführt werden, dass er vom Individualverkehr möglichst wenig behindert wird.

Konzeption und Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Der strassengebundene ÖV wird bevorzugt und verkehrt zuverlässig.
Bezug zum Handlungsbedarf	Ungenügende Abstimmung Gesamtverkehr in den Entwicklungsräumen, Defizit beim Verkehrsmanagement, Defizite im Busnetz der Kernagglomeration, Reisezeitverluste
Bezug zu den Teilstrategien	▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

Teilmassnahmen				
Nr. AP 5G	Nr. AP 1-4 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
ÖV-7.3-5A	ÖV-7.6-4B / 1061.4.029	Emmen, Rüeggisingerstrasse, Kreisel Rüeggisingerstrasse / Mooshüslistrasse – Gersagplatz Auf der Rüeggisingerstrasse werden im Abschnitt zwischen dem Kreisel Rüeggisingerstrasse / Mooshüslistrasse und dem Gersagplatz Massnahmen zur Busbevorzugung umgesetzt. <i>Jahr Baubeginn: ab 2030</i>	Gemeinde Emmen	700'000 Stand: 06.2023 Genauigkeit: +/- 50 %
ÖV-7.4-5A	ÖV-7.3-4A / 1061.4.206	Kriens, Arsenalstrasse In der Planung und Entwicklung von LuzernSüd wird der heutigen Achse Nidfeld-/Arsenalstrasse die Funktion einer Zentrumsachse zugewiesen. Als Rückgrat von LuzernSüd ist ihre Bedeutung zentral. Die Achse gehört auch zukünftig zum Basisnetz von LuzernSüd mit den heutigen verkehrlichen Funktionen. Verstärkt wahrnehmen muss sie Erschliessungsfunktionen sowie die Funktion als wichtige Achse des öffentlichen Verkehrs. Der Abschnitt Nidfeldstrasse (Süd) ist bereits eine A-Massnahme des AP LU 4G (ÖV-7.3-4A; ARE-Code: 1061.4.205). Die Bearbeitungsthemen bzw. Schwerpunkte auf dem Abschnitt Arsenalstrasse sind insbesondere Busspuren für den öffentlichen Verkehr. <i>Jahr Baubeginn: 2029</i>	Stadt Kriens	2'750'000 Stand: 03.2020 Genauigkeit: +/- 30%
ÖV-7.5-5A	-	Kriens, Hergiswaldstrasse Der öffentliche Verkehr auf der Hergiswaldstrasse in das Naherholungsgebiet Eigenthal wird regelmässig durch ein sehr hohes Verkehrsaufkommen gestört. Mittels verschiedenen elektronischen Infrastrukturmassnahmen zur Verkehrslenkung soll die Zuverlässigkeit und Fahrplanstabilität zu Spitzenzeiten zu sichern. Variantenfächer erstellt. Bestvariante für elektronische Verkehrslenkung und Besucher-Information ist in Planung. <i>Jahr Baubeginn: 2028</i>	Stadt Kriens	450'000 Stand: 07.2023 Genauigkeit: +/- 30 %
ÖV-7.6-5A	-	Rothenburg, Einmünder Arbeitsgebiet Buzibach in Kantonsstrasse K 15a Im Rahmen des Ausbaus der K15a Stationsstrasse Rothenburg (Realisierung separate Busspur ab Buzibach bis Kreisel Wahligen) wird die Ein-/Ausfahrt für den Buzibach neu geregelt. Dafür muss die Ein-/Ausfahrt der Buzibachstrasse der neuen Fahrtenregelung angepasst werden (LSA, Rechtsabbiegespur). - Planungsstand und nächste Schritte: Bauprojekt 2023 Planaufgabe 2024 - Jahr Baubeginn: 2028 - Länge der Massnahme in m: ca. 200	Gemeinde Rothenburg	1'500'000 Stand: 07/2023 Genauigkeit: +/- 50 %

Nutzen

WK1 *Wird noch ergänzt*

WK2 *Wird noch ergänzt*

WK3 *Wird noch ergänzt*

WK4 *Wird noch ergänzt*

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

-

Quantitative Angaben

> *Sachinformationen gemäss RPAV, Anhang 4 (siehe auch oben)*

Bemerkungen / Hinweise

- --

ÖV-7.7-5B

B-Horizont

K 17: Ebikon, Grenze Stadt Luzern-Schachenweid, Busbevorzugung

Kategorie: Verkehrsmanagement (VM) – Achse

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☒ 1. Generation: M18.2b1		
☒ 2. Generation: ÖV-11.1e	1061.2.052	B
☒ 3. Generation: ÖV-9.1j-3B	1061.3.062	B
☒ 4. Generation: ÖV-7.4-4B	1061.4.027	B

Karte folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Ausbau der Bushaltestellen Hünenberg und St. Klemens für RBus-System (Rapidbusse, Doppelgelenk). Busbevorzugung und optimieren der Leistungsfähigkeit der Buslinie 1. Anpassung GNP inkl. optimieren der Radverkehrsanlage zur Verbesserung der Sicherheit für den Veloverkehr.

2005 hat die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif), Kanton Luzern zusammen mit den Gemeinden ein Betriebs- und Gestaltungskonzept Rotal erarbeitet, der nach wie vor als übergeordnetes Leitkonzept dient und seitdem schrittweise umgesetzt wird.

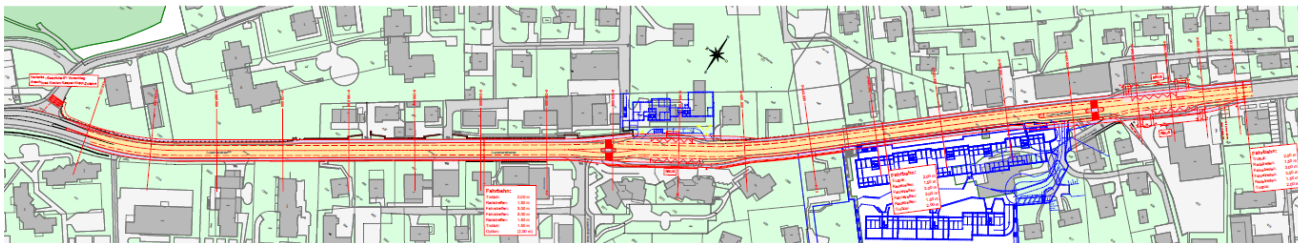
Der Strassenzug von Maihof bis Gisikon wurde damals in charakteristische Abschnitte unter Berücksichtigung der siedlungsplanerischen Entwicklungen unterteilt, um daraus Probleme und spezifische Massnahmen zu definieren. Der Abschnitt vom Maihof bis Schachenweidstrasse exkl. (Gegenstand des Vorprojekts) wurde als «enger, städtischer Querschnitt mit 2 x 1 Fahrstreifen und Radstreifen in beide Richtungen» charakterisiert. Im Gestaltungskonzept wurde vorgeschlagen, der Strassenquerschnitt zugunsten der Velofahrer leicht zu verbreitern.

Beschrieb der Massnahme

Ausbau der Bushaltestellen für RBus-Standard, Korrektur des GNP und Optimierung der Radverkehrsanlage und der Verkehrssicherheit. Die Bushaltestelle Hünenberg wurde 2023 aufgrund einer neuen Zufahrt für eine neue Wohn-überbauung vorzeitig auf den RBus-Standard umgebaut.

Machbarkeit

Die Machbarkeit wurde mit dem Vorprojekt aufgezeigt.



Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Der strassengebundene ÖV wird bevorzugt und verkehrt zuverlässig.
Bezug zum Handlungsbedarf	Reisezeitverluste
Bezug zu den Teilstrategien	- ÖV-3 «RBus-Netz ausbauen» (hoher Bevorzugungsstandard in RBus-Netz) - ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

Nutzen

WK1	Dank der Massnahme können der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr gefördert werden. Das Zentrum wird besser und zuverlässiger erreichbar, das ÖV-Angebot kann ausgebaut werden. Die Reisezeit kann verringert werden.
WK2	Die ÖV-angebundenen Wohn- und Arbeitszonen können aufgewertet werden. Durch die Stärkung des ÖV wird die Siedlungsentwicklung auf Zentren und Achsen konzentriert.
WK3	Durch diese Massnahme und den gleichzeitigen Ausbau der Radverkehrsanlagen resultiert eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit gegenüber heute, wo sich der MIV, der strassengebundene ÖV sowie die Velofahrenden die Fahrspuren teilen.
WK4	Die angestrebte Veränderung des Modalsplits aufgrund der Förderung des öffentlichen Verkehrs und die Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehrs bringt eine allgemeine Verbesserung der Lärm- und Luftbelastung.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Gemeinde Ebikon

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung: 2024 – 2028
- Sanierung Bushaltestelle K 17 Hünenberg als vorgezogene Massnahme zusammen mit einem Vorhaben Dritter 2023 umgesetzt. - Vorprojekt Ebikon, Grenze Stadt Luzern – Schachenweid (exkl.), Anpassung geometrisches Normalprofil, Projekt 11048	Plangenehmigung/ Baubewilligung: 2029 Finanzierungsplan: 2030 Baubeginn: 2032 Inbetriebnahme: 2034
Weitere Planungsschritte:	Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2
Bau- und Auflageprojekt Projekt 11048	
Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3	

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

8'000'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- %

Stand:

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
----------------	---	-----

Anteil Kanton	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Region	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.
--------------------	---	-----

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Vereinfachtes Vorprojekt, 2024

> *Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).*

Quantitative Angaben

> *Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.*

Sachinformationen

- **Verkehrsmanagement (VM)**
 - *Voraussichtlicher DTV in 15 Jahren auf Achse bzw. Zufahrten auf Knoten (ohne Massnahme): 7210 Fahrriechtung Luzern, 6977 Fahrriechtung Ebikon*
 - *Aktuelle ÖV-Frequenz in der Morgenspitzenstunde (7:00-8:00; ohne Massnahme): 500 Fahrriechtung Luzern /310 Fahrriechtung Ebikon*
 - *Aktuelle ÖV-Frequenz während des ganzen Tages: 3660 Fahrriechtung Luzern /3350 Fahrriechtung Ebikon*
 - *Anzahl betroffener Knoten: 1*

Bemerkungen / Hinweise

- --

ÖV-7.8 und ÖV-7.9-5C

C-Horizont

Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen

Kategorie: Verkehrsmanagement

☐ Bestandteil früheres AP (siehe Teilmassnahmen unten)

Karte / Abbildung folgt

Konzeption und Zweckmässigkeit

Ausgangslage

Bei der Zuverlässigkeit des Busbetriebes besteht nach wie vor grosser Handlungsbedarf: Die Reisegeschwindigkeit ist insbesondere zu Hauptverkehrszeiten, bis auf wenige Strecken im Bereich umgesetzter Massnahmen, in den letzten Jahren weiter gesunken und Verspätungen und Anschlussbrüche insbesondere zur abendlichen Hauptverkehrszeit sind die Regel.

Der Bus als Verkehrsmittel mit hoher Leistungsfähigkeit soll im Strassenraum so geführt werden, dass er vom Individualverkehr möglichst wenig behindert wird.

Konzeption und Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Der strassengebundene ÖV wird bevorzugt und verkehrt zuverlässig.
Bezug zum Handlungsbedarf	Ungenügende Abstimmung Gesamtverkehr in den Entwicklungsräumen, Defizit beim Verkehrsmanagement, Defizite im Busnetz der Kernagglomeration, Reisezeitverluste
Bezug zu den Teilstrategien	▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

Teilmassnahmen				
Nr. AP 5G	Nr. AP 1-4 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
ÖV-7.8-5C	ÖV-7.8-4C	K 15a: Rothenburg, Abschnitt Einmündung Butzibachstrasse / Abzweigung Rosengartenstrasse, , Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und Verkehrsmanagement Auf diesem Abschnitt werden Massnahmen zur Busbevorzugung umgesetzt. Jahr Baubeginn: ab 2036 (BP Nr. 209)	Kanton Luzern, vif	3'300'000 Stand: 06.2022 Genauigkeit: +/-50%
ÖV-7.9-5C	ÖV-7.7-4B / 1061.4.030	K 19a: Kriens/Horw, Schlund - Kreisel Merkur Damit auf der Ringstrasse als wichtige Achse in Luzern Süd eine durchgehende Buspriorisierung erreicht werden kann, sind entsprechende Massnahmen auf dem Abschnitt Kreisel Schlund – Kreisel Merkur notwendig (inkl. Optimierung Lichtsignalanlagen, Verkehrsmanagement). Die Massnahme muss mit der geplanten Testplanung im Rahmen BP Nr. 147 (GV.6.1-5C) koordiniert werden. Jahr Baubeginn: (BP Nr. 150)	Kanton Luzern, vif	3'800'000 Stand: xx.yyyy Genauigkeit: +/- %

Hinweis: Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Nutzen
WK1 Wird noch ergänzt
WK2 Wird noch ergänzt
WK3 Wird noch ergänzt
WK4 Wird noch ergänzt
Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente
■
Quantitative Angaben
> Sachinformationen gemäss RPAV, Anhang 4 (siehe auch oben)
Bemerkungen / Hinweise
■ --

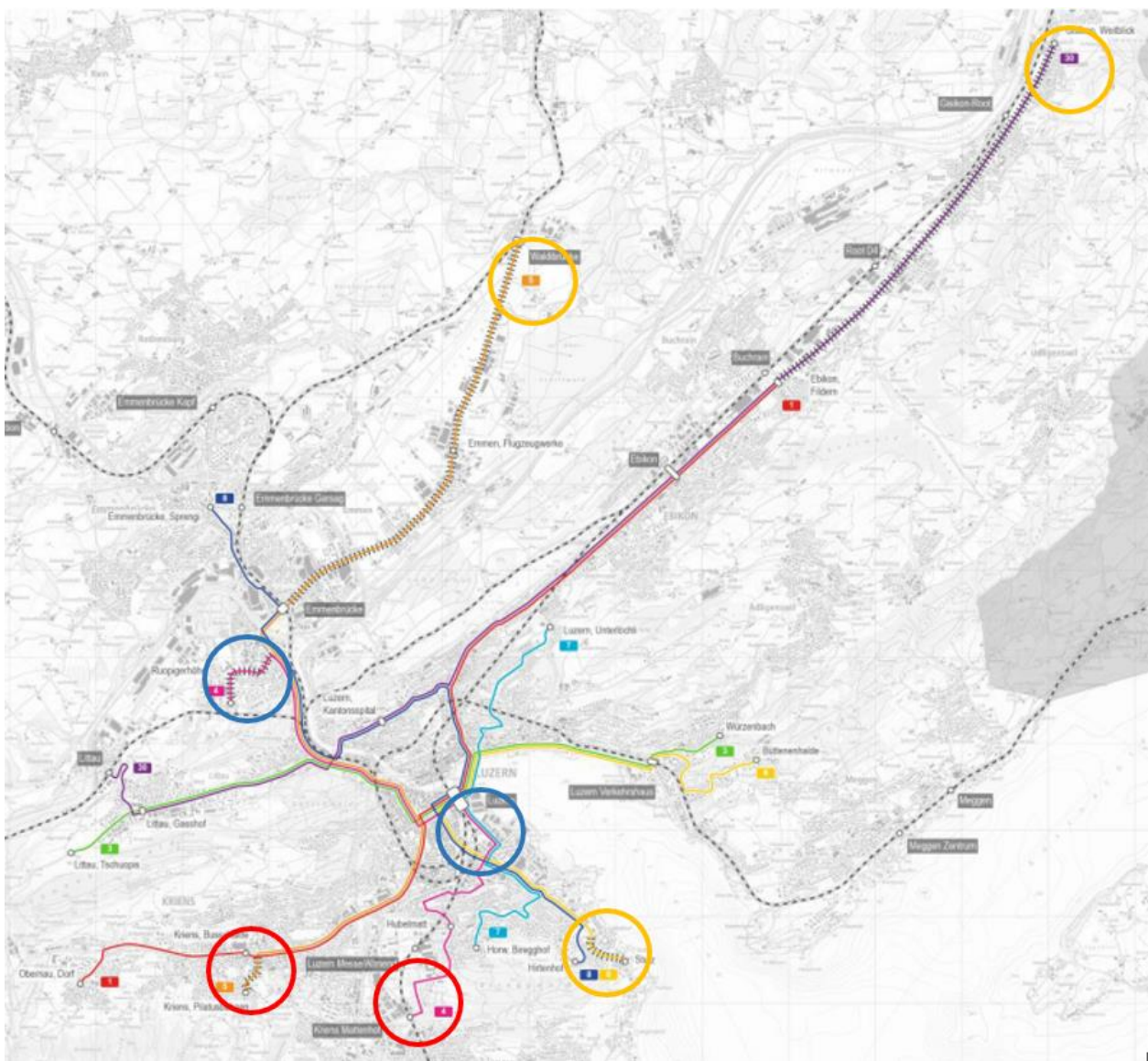
ÖV- 8.1-5A, ÖV-8.2-5B und ÖV-8.3-5C

A-Horizont/ B-Horizont und später

Batterie-Trolleybus: Leistungsstarke Batteriepakete, punktuelle Fahrleitungsergänzungen und Energieversorgung

Kategorie: Bus-/ÖV-Infrastruktur – Elektrifizierung

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☒ 3. Generation: ÖV-7.4-3B		B
☒ 4. Generation: ÖV-8.2-4B		B



Quelle: Buskonzept 2040, S. 73

Roter Kreis: A-Massnahme

Oranger Kreis: B-Massnahme

Blauer Kreis: C-Massnahme (oder später)

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Bisherige Trolleybusse sind in ihrem Aktionsradius eingeschränkt. Die Liniennetzentwicklung hatte bisher auf die verschiedenen Traktionsformen Trolley- und Dieselbus Rücksicht zu nehmen. Mit der Entwicklung der Batterietechnologie werden das Trolleybus-System zu einem Batterie-Trolleybus-System weiterentwickelt und die neuen Freiheitsgrade in der Netzentwicklung (bspw. Verknüpfen einer Trolleybus- mit einer bisherigen Dieselbuslinie) genutzt. Dazu sind die Aspekte Fahrleitungsinfrastruktur (inkl. Stromversorgung), Batteriepakete und Fahrzeugflotte gesamtheitlich zu berücksichtigen. Für die vorgesehenen Batterie-Trolleybuslinien hat die vbl sowohl die Projektierung der dafür erforderlichen Fahrleitungsanpassungen vorgenommen wie auch eine Flottenstrategie ausgearbeitet. Einzelne Elemente sind bereits im APLU 3G und im APLU 4G enthalten.

Beschrieb der Massnahme

Beim System Trolleybus entstehen infolge der sogenannten IMC-Technologie (InMotion-Charging bzw. Batterie-Trolleybus) zusätzliche Freiheitsgrade: Dank grösserer Batteriekapazitäten können Trolleybusse längere Strecken als bisher fahrleitungslos befahren, was Verlängerungen von Trolley-Buslinien und neue Linienverknüpfungen über das bestehende Trolley-Busnetz hinaus ohne zusätzliche bzw. mit nur wenig neuer Fahrleitungen möglich macht. Das bestehende Fahrleitungsnetz kann für das Batterie-Trolleybus-System vollständig weiterverwendet werden. Es sind vergleichsweise geringe Anpassungen und Ergänzungen notwendig.

In der vorliegenden Massnahme enthalten sind folgende Elemente:

A-Horizont

- Im Zusammenhang mit der Verlängerung Linie 4 (vgl. ÖV-9-4A): Anpassung an Fahrleitung und Ergänzungen für automatisches Ab- und Andrahten in Form von Andrahttrichter bei der Hubelmatt sowie Stützladung am Bahnhof Mattenhof, um auf zusätzliche Fahrleitung verzichten zu können (verlängerte Linie 4; vgl. ÖV-9-4A).
- Im Zusammenhang mit der Verlängerung der Linie 5 nach Pilatusbahnen: Anpassung an Fahrleitung und Ergänzungen für automatisches Ab- und Andrahten in Form von Andrahttrichter bei der Haltestelle Kriens-Pilatus und/oder Hofmatt-Bellpark sowie Stützladung an der neuen Endhaltestelle Pilatusbahnen, um auf zusätzliche Fahrleitung verzichten zu können. Der Streckenabschnitt Kriens Zentrum Pilatus – Pilatusbahnen beträgt 0.7 km mit Steigung.

B-Horizont

- Im Zusammenhang mit der Verlängerung der Linie 6 bis St. Niklausen Stutz: Anpassung an Fahrleitung und Ergänzungen für automatisches Ab- und Andrahten in Form von Andrahttrichter bei der Haltestelle Schönbühl sowie Stützladung an der neuen Endhaltestelle Stutz, um auf zusätzliche Fahrleitung verzichten zu können. Der Streckenabschnitt Schönbühl-Stutz beträgt 1 km mit Steigung. Voraussetzung: Wendeanlage Stutz und Verlegung Haltestelle Matthof auf Langensandstrasse.
- Verlängerung Linie 5: Bahnhof Emmenbrücke – Waldibrücke (6 km flach). Notwendige Elektrifizierungsmassnahmen (Fahrleitungen oder Batteriebetrieb) müssen auf Machbarkeit geprüft werden (Lead VBL).
- Verlängerung Linie 30: Ebikon Fildern – Gisikon Weitblick (5.0 km). Notwendige Elektrifizierungsmassnahmen (Fahrleitungen oder Batteriebetrieb) müssen auf Machbarkeit geprüft werden (Lead VBL).

C-Horizont oder längerfristige Ausbauten

- Im Zusammenhang mit der Verlängerung Linie 4 (vgl. ÖV-9-4A): Für die Durchbindung der Linie 4 nach Ruopigenhöhe im Horizont DBL braucht es auch eine Stützladung bei der Endhaltestelle Ruopigenhöhe. Der Streckenabschnitt Froburg – Ruopigenhöhe beträgt 1 km mit Steigung und kann in Batteriebetrieb gefahren werden.
- Busachse Ost: Zufahrtsachse der Linien 4 und 7 (1.1 km flach). Für die Busachse Ost braucht es Anpassung an Fahrleitung und Ergänzungen für automatisches Ab- und Andrahten in Form von Andrahttrichter bei den Haltestellen Tiefe (Linie 4) und Werkhofstrasse und/oder Weinbergli (Linie 7) sowie am Bahnhof Luzern.

Machbarkeit

Die Machbarkeit für die A-Massnahmen ist gegeben. Im Sommer 2024 liegt das Vorprojekt Verlängerung Linie 4 vor. Bei der Stadt Kriens ist die neue Wendeschleife Pilatusbahnen mit Stützladung in Planung.

Die Machbarkeit der anderen Massnahmen (B- und C-Horizont) muss durch die VBL geprüft werden.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Die Busse verkehren mit erneuerbaren Energien, emissionsfrei und effizient.
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ ÖV-3 «RBus-Netz ausbauen» ▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busnetz ausbauen und zuverlässig ausgestalten» ▪ ÖV-5 «Umweltfreundliche Busflotte ausbauen»
Bezug zu den Teilstrategien	▪ ÖV-2 «Aufwärtskompatibles Busangebot ergänzen und stärken» ▪ ÖV-4 «Umweltfreundliche Busflotte ausbauen»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	Bushub Waldibrücke, DBL

Nutzen

WK1	Die mit leistungsfähigen Batterien und gezielten Fahrleitungsanpassungen ermöglichten Batterie-Trolleybusse eröffnen den notwendigen Spielraum zur weiteren Liniennetzoptimierung – bspw. Verlängerungen von Linien zu multimodalen Drehscheiben und neue Durchmesserlinien –, was den öV attraktiver und damit die modale Verlagerung einfacher macht.
WK2	-
WK3	-
WK4	Leistungsfähige Batterien zusammen mit gezielten Fahrleitungsanpassungen ermöglichen den wirtschaftlichen Einsatz von Batterie-Trolleybussen anstelle von Dieselmotoren. Damit werden Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen vermieden bzw. verringert. Dank des mit Batterien möglichen geringeren Fahrleistungsanteils werden zudem Abriebpartikel von Fahrleitungen vermindert. Und im Gegensatz zu Depotlader-Batteriebusen erfolgt der Energiebezug dank der Fahrleitung geglättet und vergleichsweise konstant, wodurch sowohl geringere Batteriegrößen (geringerer Ressourcenbedarf) wie auch geringere Anschluss- und Spitzenleistungen beim Strombezug nötig sind.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
vbl	VVL, Strasseneigentümer (vif, Standortgemeinde), ewl, BUWD

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung: 2025
▪ E-Bus-Strategie (VVL, 2019)	Plangenehmigung/ Baubewilligung: 2026
▪ Überlegungen Batterie-Trolleybus-Netz (VVL, 2019)	Finanzierungsplan: 2026
▪ Detailabklärungen Batterie-Trolleybus-Netz für Massnahmen APLU 3G und 4G (vbl, 2020)	Baubeginn: 2028
▪ Vorprojekt Fahrleitungsergänzung Kreuzstutz-Michaels-hof inkl. Anpassungen Schlossberg und Kreuzstutz und Stützladungen (vbl, 2020)	Inbetriebnahme: 2028 (Fahrplan-jahr 2029)
▪ Detailabklärungen Flottenstrategie (vbl, 2021)	Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2
▪ Aktualisierung Flottenstrategie vbl, 2023	
▪ Strategie fossilfreier öV und Umsetzungskonzept (VVL,	

2024)

Weitere Planungsschritte:

- Vorprojekt Anpassung Fahrleitungsanlagen Hubelmatt und Stützladung Mattenhof: bereinigtes VP nach Vernehmlassung Juni 2024
- neue Wendeschlaufe Pilatusbahnen mit Stützladung in Planung bei Stadt Kriens

Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

--

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Kosten

Kosten

Kosten A-Horizont (FL-Anpassungen/Stützlander Linie 4 und 5)

1'100'000 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/-30%
Stand: 01.2024

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Kosten B-Horizont (FL-Anpassungen/Stützlander Linie 5, 6, 30)

1'750'000 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/-50%
Stand: 01.2024

Kosten C-Horizont und später (FL-Anpassungen/Stützlander Linie 4 und Buchsachse Ost)

2'050'000 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/-50%
Stand: 01.2024

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Buskonzept 2040
- Strategie fossilfreier öV und Umsetzungskonzept (VVL, 2024)

> *Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).*

Quantitative Angaben

> *Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.*
Sachinformationen

Bemerkungen / Hinweise

- --
-

ÖV-8.4-5A und ÖV-8.5-5B	A-Horizont / B-Horizont
Depotlader-Batteriebusse: Ladeinfrastruktur in den Busdepots	
Kategorie: Bus-/ÖV-Infrastruktur – Elektrifizierung	

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☒ 3. Generation: ÖV-7.4-3B		
☒ 4. Generation: ÖV-8.3		

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Gemäss der Strategie fossilfreier ÖV (VVL) sollen ab 2040 alle Busse im Kanton Luzern emissionsfrei, energieeffizient und mit erneuerbaren Energien unterwegs sein. Dies entspricht auch dem Planungsbericht über die Klima- und Energiepolitik 2021 des Kantons Luzern sowie der daraus resultierenden Massnahmen- und Umsetzungsplanung Klima und Energie 2022-2026. Bestehende Dieselbusse werden nach Ende ihrer Lebensdauer schrittweise durch Depotlader-Batteriebusse ersetzt. Dies bedeutet das Umrüsten der heutigen Depots mit den entsprechenden Ladeinfrastrukturen.

Beschrieb der Massnahme

Damit die Depotlader-Batteriebusse aufgeladen werden können, braucht es in den Depots die entsprechende Ladeinfrastruktur und ausreichend Ladepunkte. Dies umfasst die Zuleitung zum Stromnetz, Trafos, Ladepunkte und Lademanagement. Teilweise müssen die Depots auch baulich angepasst werden.

Im Bearbeitungssperimeter des AP LU 5G betrifft dies folgende Depots (nach Transportunternehmen gegliedert):

▪ VBL

VBL betreibt die beiden Depots Luzern Weinbergli und Root. Alle Busse der VBL fahren in diese beiden Depots. Das Depot Weinbergli in der Stadt Luzern wurde im Rahmen der Pilotlinien bereits teilweise mit Ladeplätzen ausgerüstet. Der weitere und vollständige Ausbau erfolgt in zwei Etappen. Die erste Phase erfolgt bereits 2026 und ist damit nicht mehr Teil des AP 5G. Die zweite Etappe erfolgt ab 2029 und umfasst weitere Trafo-Ausbaustufen und Ladepunkte. Das Depot in Root wird auch in 2 Etappen ausgebaut: Energieversorgung ab Mittelspannungsnetz und Trafostation bestehen bereits; bis 2029 braucht es weitere Planungen und eine zusätzliche Stufe Trafoausbau. Die Ladepunkte werden mit der Fahrzeugbeschaffung realisiert. Weiterhin wird ein neues Depot benötigt. Auch hier braucht es Ladeinfrastrukturen, welche ab 2029 realisiert werden.

▪ Auto Rottal AG (ARAG)

Die ARAG verfügen über 3 Depots: Ruswil, Ettiswil und Dierikon. Da die Linien in/aus Ruswil teils auch im Bearbeitungssperimeter des AP LU 5G fahren, können die Umrüstkosten für Ruswil sowie für Dierikon in diese Massnahme einfließen. Der Standort Ettiswil hingegen wird nicht berücksichtigt.

Für die ersten Pilotlinien hat die ARAG in Ruswil bereits erste Ladeplätze installiert. Der weitere Umbau/Ausbau in Ruswil erstreckt sich von 2028-2032 und umfasst einerseits die Netzanschlusskosten als auch die Ausrüstung Ladepunkten. Der Umbau/Ausbau in Dierikon ist ab 2030 geplant und umfasst die Ladepunkte inkl. Netzanschlusskosten.

▪ Auto AG Rothenburg (AAGR)

Die AAGR hat ihr Depot in Rothenburg. Der Aus-/Umbau erfolgt in zwei Etappen: die erste Etappe per 2027, die zweite Etappe per 2030. In der ersten Etappe muss bereits für den Endausbau vorinvestiert werden (Stromversorgung, Trafo, Verkabelung), weiterhin braucht es Gleichrichter und Ladepunkte. In der zweiten Etappe folgen weitere Gleichrichter und Ladepunkte.

▪ Postauto AG (PAG)

Die PAG betreibt im Kanton Luzern 16 Depotstandorte. Davon fallen aber nur folgende Standorte in den AP-Perimeter: Triengen, Sempach-Station, Malters, Kriens und teilweise Rickenbach. Die Depots Triengen und Sempach werden bereits

im Zeitraum 2024-2026 umgebaut und fallen somit nichts ins AP LU 5G. Malters wird 2028 umgebaut (Ladepunkte inkl. Stromzuleitung und Trafo). Der Umbau in Kriens erfolgt etappiert: im Jahr 2029 sowie ab 2035 (mit Ladepunkte, Stromzuleitung, Gleichrichter, Trafo).

Der Umbau in Rickenbach erfolgt im Jahr 2031. Da ca. die Hälfte der Linien im Bearbeitungsperimeter des AP LU 5G fahren, werden die Kosten zu 50 % aufgeführt.

A-Horizont

- Ausbau Depot Weinbergli (VBL)
- Ausbau Depot Root (VBL)
- Ausbau neues Depot (VBL)
- Ausbau Depot Ruswil (ARAG)
- Ausbau Depot Dierikon (ARAG)
- Ausbau Depot Rothenburg (AAGR)
- Ausbau Depot Malters (PAG)
- Ausbau Deppt Kriens – 1. Etappe (PAG)
- Ausbau Depot Rickenbach (PAG)

B-Horizont

- Ausbau Depots Weinbergli (VBL) mit weiteren Ladepunkten entsprechend der Fahrzeugbeschaffung
- Ausbau Depot Kriens – 2. Etappe mit weiteren Ladepunkten (PAG)

Machbarkeit

Gemäss der Strategie fossilfreier öV und Umsetzungskonzept wurde pro TU ein Teilbericht zur Umsetzung erarbeitet. Die Machbarkeit ist gegeben, muss aber teils noch genau überprüft werden. Dies wird im Rahmen der Detailprojektierungen pro TU im Jahr 2024 geklärt.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Die Busse verkehren mit erneuerbaren Energien, emissionsfrei und effizient.
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ ÖV-3 «RBus-Netz ausbauen» ▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busnetz ausbauen und zuverlässig ausgestalten» ▪ ÖV-5 «Umweltfreundliche Busflotte ausbauen»
Bezug zu den Teilstrategien	▪ ÖV-2 «Aufwärtskompatibles Busangebot ergänzen und stärken» ▪ ÖV-4 «Umweltfreundliche Busflotte ausbauen»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

Nutzen

WK1	
WK2	-
WK3	-
WK4	Durch den Einsatz von Depotlader-Batteriebusse anstelle von Dieselbusse werden Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen vermieden bzw. verringert. Depotlader-Batteriebusse ermöglichen abseits des bestehenden Fahrleitungsnetzes den Verzicht auf vergleichsweise teure Ladeinfrastrukturen im Strassenraum wie Fahrleitung oder Zwischenladestellen.

Zuständigkeiten

Federführung

Diverse Transportunternehmen

Beteiligte Stellen

VVL, ewl, CKW, BKW

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- E-Bus-Strategie (VVL, 2019)
- Strategie fossilfreier öV und Umsetzungskonzept (VVL, 2024)

Weitere Planungsschritte:

- Detailkonzepte der TU bzgl. Depotumbau

Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3

Bau- und Finanzreife Depots VBL (A-Horizont)

Projektierung: 2026-27
Plangenehmigung/ Baubewilligung: 2026-2028
Finanzierungsplan: 2026-2027
Baubeginn: 2027-2030
Inbetriebnahme: 2028 und später (Fahrplanjahr 2029)

Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Bau- und Finanzreife Depots ARAG – A-Horizont

Projektierung: 2025
Plangenehmigung/ Baubewilligung: 2026
Finanzierungsplan: 2026
Baubeginn: 2028
Inbetriebnahme: 2028/2029 und später (Fahrplanjahr 2029)

Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Bau- und Finanzreife Depots AAGR – A-Horizont

Projektierung: 2025
Plangenehmigung/ Baubewilligung: 2026
Finanzierungsplan: 2026
Baubeginn: 2028
Inbetriebnahme: 2028 (Fahrplanjahr 2029)

Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Bau- und Finanzreife A-Horizont Depots PAG

Projektierung: 2024/25
Plangenehmigung/ Baubewilligung: 2025/26
Finanzierungsplan: 2025/26
Baubeginn: 2027/28
Inbetriebnahme: 2027/28 (Fahrplanjahr 2028/29)

Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Bau- und Finanzreife B-Horizont Depots PAG

Projektierung:	2031
Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2032
Finanzierungsplan:	2032
Baubeginn:	2034
Inbetriebnahme:	2034
(Fahrplanjahr 2034/35)	

Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☒ Keine Information
☐ Vororientierung
☐ Zwischenergebnis
☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

--

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Kosten

Kosten A-Horizont

19'300'000 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/-30%
Stand: 01.2024

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Kosten B-Horizont

1'100'000 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/-50%
Stand: 01.2024

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Strategie fossilfreier öV und Umsetzungskonzept (VVL, 2024)

> Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).

Quantitative Angaben

*> Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.
Sachinformationen*

Bemerkungen / Hinweise

■ --

ÖV-8.6-5A und ÖV-8.7-5B **A-Horizont / B-Horizont**

Fossilfreier ÖV – Mehrkosten Rollmaterial

Kategorie: Bus-/ÖV-Infrastruktur – Elektrifizierung

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-

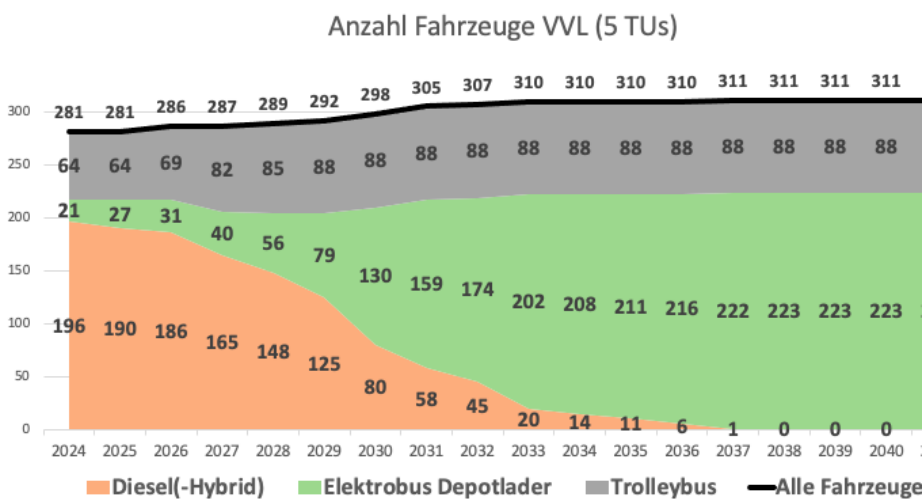
Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Gemäss der Strategie fossilfreier ÖV (VVL) sollen ab 2040 alle Busse im Kanton Luzern emissionsfrei, energieeffizient und mit erneuerbaren Energien unterwegs sein. Dies entspricht auch dem Planungsbericht über die Klima- und Energiepolitik 2021 des Kantons Luzern sowie der daraus resultierenden Massnahmen- und Umsetzungsplanung Klima und Energie 2022-2026. Bestehende Dieselbusse werden nach Ende ihrer Lebensdauer schrittweise durch Depotlader-Batteriebusse ersetzt. Die Kosten der neuen emissionsfreien Fahrzeuge (E-Bus) sind Stand 2024 etwa doppelt so hoch wie die heutigen Dieselbusse (Hybrid).

Beschrieb der Massnahme

- Umstellung Dieselbusse auf Depotlader-Batteriebusse



Die Umstellung der Fahrzeuge findet schrittweise statt (siehe Abbildung oben). Der grösste Teil erfolgt im A-Horizont (2028-2031), weitere Busse werden auch noch später umgestellt. In A-Horizont handelt es sich um ca. 120 Depotlader-Batteriebusse, im B-Horizont um ca. 50 Fahrzeuge. Im C-Horizont kommen dann noch ca. 12 Fahrzeuge hinzu. Diese Zahlen beziehen sich auf den ganzen Kanton Luzern. Für den Bearbeitungsperimeter des AP LU 5G werden die Zahlen entsprechend angepasst. Weiterhin werden nur die Mehrkosten der Fahrzeuge im Ortsverkehr aufgeführt, da der Bund als Besteller im RPV bereits mitfinanziert.

A-Horizont

- Ersatz der Dieselbusse durch Depotlader-Batteriebusse im Ortsverkehr
Beschaffung von 48 Depotlader-Batteriebusse (bei den Transportunternehmen VBL, AAGR und ARAG), unterschiedliche Fahrzeugtypen (Minibusse, Standard- und Gelenkbusse)

B-Horizont

▪ Ersatz der Dieselbusse durch Depotlader-Batteriebusse

Beschaffung von 28 Depotlader-Batteriebusse (bei den Transportunternehmen VBL, AAGR und ARAG), unterschiedliche Fahrzeugtypen (Minibusse, Standard- und Gelenkbusse)

Machbarkeit

Gemäss der Strategie fossilfreier ÖV und Umsetzungskonzept (2024) ist die Machbarkeit auf Depotlader-Batteriebusse gegeben. Das heutige Angebot kann mit Umlaufoptimierungen und Zwischenladungen tagsüber im Depot gefahren werden. Dafür sind zusätzliche Fahrzeuge notwendig, um das bestehende Angebot vollständig fahren und eine genügende Reserve bereithalten zu können. Die prognostizierten Reichweiten der Batterien werden zunehmen, allenfalls sinkt dadurch der Fahrzeugbedarf langfristig.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild Die Busse verkehren mit erneuerbaren Energien, emissionsfrei und effizient.

Bezug zum Handlungsbedarf

- ÖV-3 «RBus-Netz ausbauen»
- ÖV-4 «Ergänzendes Busnetz ausbauen und zuverlässig ausgestalten»
- ÖV-5 «Umweltfreundliche Busflotte ausbauen»

Bezug zu den Teilstrategien

- ÖV-2 «Aufwärtskompatibles Busangebot ergänzen und stärken»
- ÖV-4 «Umweltfreundliche Busflotte ausbauen»

Bezug zu anderen Massnahmen
(fachlich / zeitlich)

Nutzen

WK1

WK2 -

WK3 -

WK4 Durch den Einsatz von Depotlader-Batteriebusse anstelle von Dieselbusse werden Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie Lärmemissionen vermieden bzw. verringert. Depotlader-Batteriebusse ermöglichen abseits des bestehenden Fahrleitungsnetzes den Verzicht auf vergleichsweise teure Ladeinfrastrukturen im Strassenraum wie Fahrleitung oder Zwischenladestellen.

Zuständigkeiten

Federführung

Diverse Transportunternehmen

Beteiligte Stellen

VVL, ewl, CKW, BKW

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- E-Bus-Strategie (VVL, 2019)
- Strategie fossilfreier ÖV und Umsetzungskonzept (VVL, 2024)

Bau- und Finanzreife (A-Horizont)

Projektierung:

Plangenehmigung/ Baubewilligung:

Finanzierungsplan:

Baubeginn:

Inbetriebnahme:

Weitere Planungsschritte:

▪ Detailkonzepte

Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3

Bau- und Finanzreife (B-Horizont)

Projektierung:

Plangenehmigung/ Baubewilligung:

Finanzierungsplan:

Baubeginn:

Inbetriebnahme:

Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☒ Keine Information
☐ Vororientierung
☐ Zwischenergebnis
☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

--

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Kosten

Kosten A-Horizont

19'160'000 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/-30%
Stand: 01.2024

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Kosten B-Horizont

10'660'000 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/-50%
Stand: 01.2024

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Strategie fossilfreier öV und Umsetzungskonzept (VVL, 2024)

> Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).

Quantitative Angaben

> Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.
Sachinformationen

Bemerkungen / Hinweise

Mehrkosten:
Annahme: Fahrzeugpreise im Jahr 2024:

Busgrösse	Dieselbus Hybrid	E-Bus <u>ohne</u> Ersatzbatterie
	[CHF/Bus]	[CHF/Bus]
Gelenkbus (18 m)	450'000.-	900'000.-
Standardbus (12 m)	350'000.-	700'000.-
Midibus (10.5 m)	330'000.-	660'000.-
Minibus (9 m)	175'000.-	350'000.-

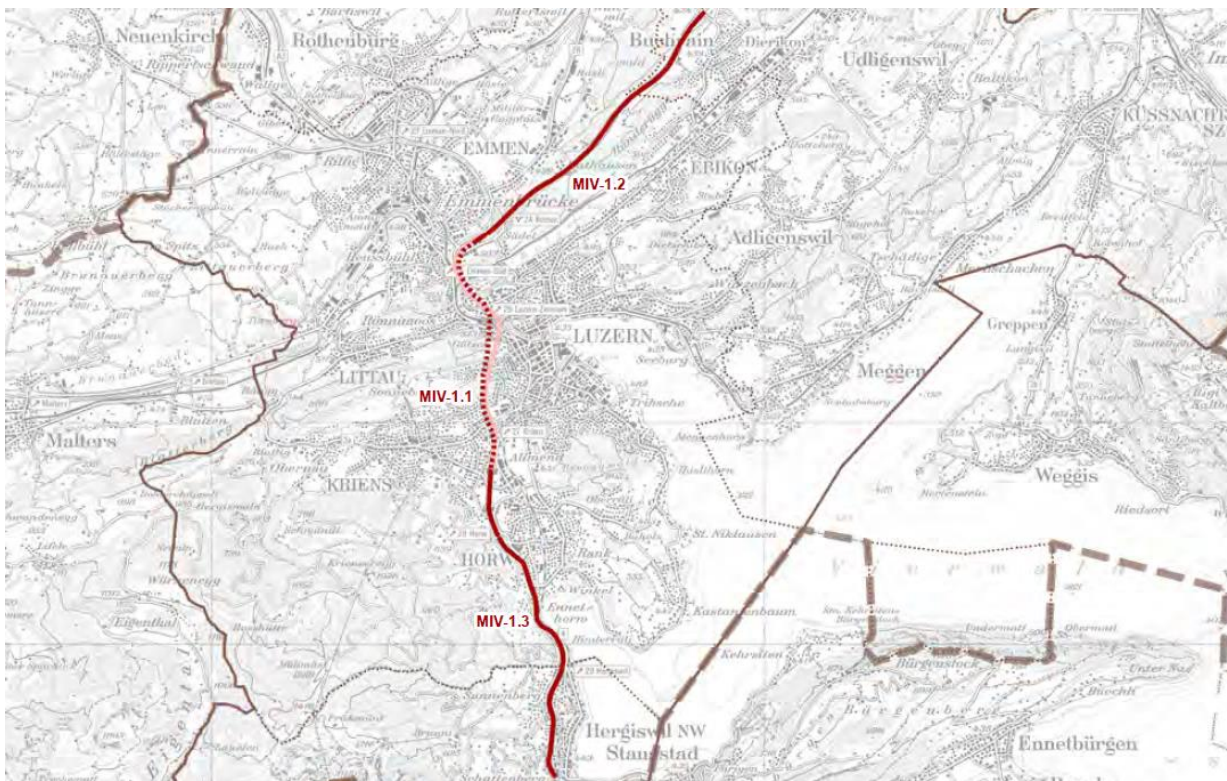
Massnahmenblatt ÖV-8.8-5A «Kriens, Erweiterung der Durchfahrts-Höhe Zumhofstrasse (unter Sonnenbergbahn) für Elektrobusse» => *folgt (Stadt Kriens)*

6. Motorisierter Individualverkehr

MIV-1-5R

Bypass Autobahn A2 Luzern

☒ Referenznummer: SIN OB 5.1 Luzern



Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Vor Luzern treffen bei der Verzweigung Rotsee die Verkehrsströme der nationalen Nord-Süd-Achse A2 sowie der A14 von Zürich–Zug zusammen und überlagern sich auf der Stadtdurchfahrt mit dem regionalen und lokalen Ziel- und Quellverkehr. Die dadurch verursachte Verkehrsbelastung führt bereits heute zu Überlastungen. Diese behindern sowohl den Regionalverkehr wie auch den nationalen Durchgangsverkehr. Mit der zu erwartenden Verkehrszunahme wird sich die Situation verschärfen. Um diesem Engpass zu begegnen, wurde eine grosse Anzahl von Lösungsvarianten auf ihre Machbarkeit und Zweckmässigkeit hin untersucht. Aufgrund der umfangreichen Untersuchungen wird das Gesamtsystem «Bypass Luzern» mit 2x2 Röhren sowie den Ergänzungen im Norden und im Süden als beste Lösung beurteilt. Mit der Massnahme wird ein Engpass des Nationalstrassennetzes beseitigt. Die Stausituationen im Strassenverkehr können im nationalen und lokalen Netz eliminiert werden, was zu einem zuverlässigeren strassengebundenen öffentlichen Verkehr führt.

Massnahme

- **MIV-1.1-4R Bypass (Doppelspurtunnel A2):** Zwei rund 4 Kilometer lange neue Doppelspurtunnels bilden das Kern- und Hauptelement des Gesamtsystems «Bypass Luzern». Sie führen von der Verzweigung Rotsee (A2/A14) im Norden direkt bis zum Bereich Grosshof (Kriens) im Süden. In den engen Anschlussbereichen werden aufwändige Bauwerke notwendig. Die heutige Autobahn zwischen der Verzweigung Rotsee und dem Anschluss Luzern-Kriens wird zur Stadtautobahn und erschliesst die Anschlüsse Emmen Süd, Luzern-Zentrum und Luzern-Kriens. Die Inbetriebnahme des Anschluss Luzern-Lochhof wird ermöglicht. In Kriens beim Südportal Tunnel Bypass und in Luzern/ Emmen beim Nordportal Tunnel Bypass werden städtebauliche begleitende Aufwertungsmassnahmen und landschaftliche Eingliederungsmassnahmen geprüft und konkretisiert (vgl. Massnahme GV-5.7).
- **MIV-1.2-4R Ausbau 2x3 Fahrspuren Abschnitt Nord:** Im Norden wird im Gesamtsystem Bypass der Nationalstrassen-

abschnitt Verzweigung Buchrain bis Rotsee mit je einer zusätzlichen Spur ergänzt. Das bedeutet, dass der Tunnel Rathausen mit einer dritten Röhre ausgestattet und die Bauwerke an der Verzweigung Rotsee erweitert werden müssen.

- **MIV-1.3-4R Ausbau 3. Spur Hergiswil – Horw:** Im Süden erfolgt zwischen den Anschlüssen Luzern-Horw und Hergiswil im Tunnel Spier eine Ummarkierung auf je drei Fahrstreifen in beide Richtungen. Zudem wird der 3. Fahrstreifen Richtung Norden weitergeführt, der vorgängig in einem separaten Projekt zwischen der Verzweigung Lopper A2/A8 und dem Anschluss Hergiswil gebaut wird. Damit kann das erwartete Verkehrsaufkommen abgewickelt werden.

Planung und Umsetzung		Kosten
Projektierung:	Ausführungsprojekt 2020	1.68 Mia. Franken (exkl. MWSt.) gemäss Ausführungsprojekt 2019 (1.81 Mia. Franken inkl. MWSt.)
Baubeginn:		Genauigkeit: +/-15%
Inbetriebnahme:	frühesten 2036	Stand: 2019

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

- Mit der Massnahme wird ein Engpass des Nationalstrassennetzes im Raum Luzern beseitigt. Die Stausituationen im Strassenverkehr können im nationalen und lokalen Netz eliminiert werden.
- Eine Verkehrsentslastung im Zentrum Luzern kann durch ergänzende kantonale Projekte zum Bypass Luzern erreicht werden. Dadurch werden Verbesserungen des Bus- sowie des Fuss- und Veloverkehrssystems möglich.
- Die Realisierung des Bypasses lässt eine positive Entwicklung des Unfallgeschehens erwarten, da dadurch Strecken mit hohem Verflechtungsbedarf, die sich derzeit als Unfallschwerpunkte oder Unfallstellen darstellen, entlastet werden. Gefährliche Einfahrten (z.B. Luzern-Kriens Richtung Norden mit Fahrstreifenabbau im Sonnenbergtunnel) werden künftig als Fahrstreifenaddition ausgeführt, überlastete Tunnelstrecken entweder entlastet (Reussport, Sonnenberg) oder mit zusätzlichen Fahrstreifen versehen (Rathausen, Spier). Durch die neuen leistungsfähigen Anlagen entfällt der Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz, was insgesamt zu einer Reduktion der Unfallhäufigkeit führt. Die Anzahl der Sachschäden, Verletzten und Tote pro Jahr nimmt ab.
- Mit der Reduktion der Stausituationen auf den Autobahnen A2 und A14 sowie der MIV-Verlagerung auf das untergeordnete Strassennetz vermindert sich die Lärm- und Luftbelastung im Vergleich zum Zustand ohne Bypass.
- Wenn in Kriens als Ergänzungsprojekt zum Bypass Luzern der Strassenkörper im Abschnitt zwischen dem Südportal des Tunnels Bypass und dem Tunnel Schlund teilweise überdeckt wird, entstehen neue Aussen- und Freiräume, verbunden mit einer bedeutenden Verbesserung der Aussenraum- und Siedlungsqualität. Zudem können angrenzende Siedlungsgebiete dichter überbaut werden und damit der haushälterische Umgang mit dem Boden unterstützt werden. Im Weiteren werden die Lärmimmissionen weitgehend eliminiert.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Durch den Tunnel Bypass wird kaum Neuverkehr erzeugt, da es sich um eine reine Punkt-Punkt-Verbindung ohne neue Anschlussmöglichkeiten handelt. Mit dem «Bypass» werden grundsätzlich keine neuen Gebiete erschlossen. Insgesamt ist im Zusammenhang mit dem Bypass nur mit geringem Neuverkehr zu rechnen.

Die verkehrlichen Auswirkungen einer Inbetriebnahme des Anschlusses Luzern-Lochhof sind im dazugehörigen kantonalen Projekt aufzuzeigen.

Sonstiges

Literatur / Grundlegendokumente

- www.bypasslu.ch
- 18.066 Botschaft zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023, zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrasse und zum Verpflichtungskredit vom 14. September 2018

Bemerkungen / Hinweise

--

MIV-2.1-5A

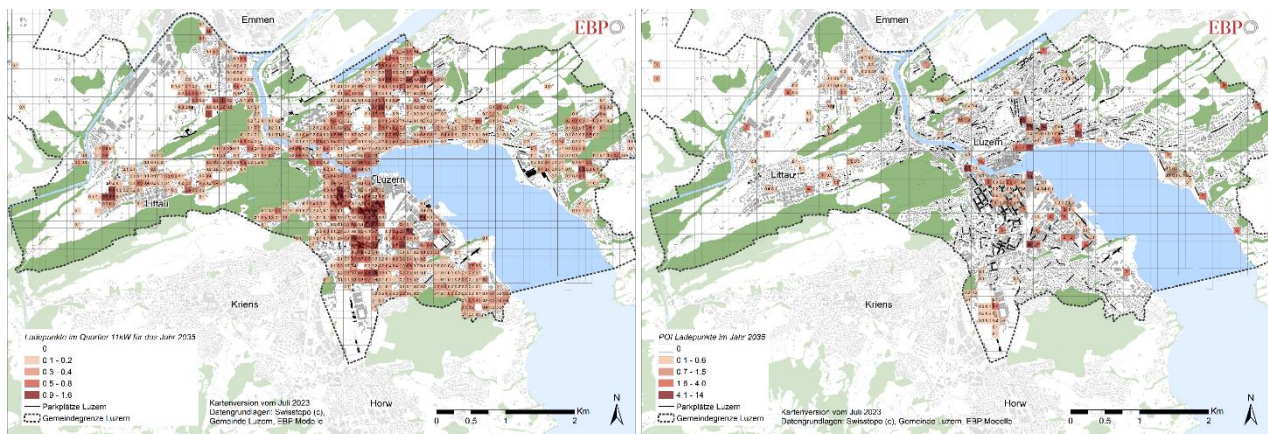
A-Horizont

Gesamtkonzept erneuerbare Antriebe in der Mobilität Stadt Luzern

Kategorie:

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-

Plan/Perimeter



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Nicht nur Bund und Kantone, sondern auch Gemeinden und Städte stehen in der Verantwortung, den gesellschaftlichen Wandel hin zu Energieeffizienz und Ressourcenschonung mitzugestalten. Die Stadt Luzern hat sich mit ihrer Klima- und Energiestrategie das ehrgeizige Ziel gesetzt, die energiebedingten Treibhausgasemissionen zehn Jahre früher als Bund oder Kanton, nämlich bis 2040, auf null zu reduzieren. Für den Strassenverkehr heisst das: Bis 2040 sollen alle in der Stadt Luzern immatrikulierten Fahrzeuge elektrisch und/oder erneuerbar angetrieben sein (Art. 5, Abs. 3 Energiereglement). Die im erarbeiteten Gesamtkonzept priorisierten Massnahmen sowie die rund 30 konkreten Ladestandorte bilden eine wichtige Ausgangsbasis für weiterführende und koordinierte Aktivitäten in Richtung der Dekarbonisierung der Mobilität, insbesondere des Strassenverkehrs. Das Konzept zeigt auf, mit welchen Massnahmen erneuerbare Antriebe in der Stadt Luzern gefördert werden können, ohne dabei die primären Ziele der Verkehrsvermeidung sowie der Förderung der flächen- und energieeffizienten Verkehrsmittel zu unterlaufen.

Das Gesamtkonzept erneuerbare Antriebe hat die folgenden Hauptziele:

- Das Konzept zeigt auf, wie die Substitution von fossil angetriebenen Fahrzeugen forciert werden kann, ohne die primären Ziele der Verkehrsvermeidung sowie der Förderung der flächen- und energieeffizienten Verkehrsmittel zu unterlaufen.
- Im Konzept sind die rechtlichen Rahmenbedingungen, mögliche finanzielle Förderungen sowie weitere Anreizsysteme (z. B. über Anwohnerparkkarten) aufgezeigt und konkrete Massnahmen, deren zeitliche und inhaltliche Umsetzung sowie deren Finanzierung vorgeschlagen.
- Im Konzept sind der zukünftige Bedarf an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur der Stadt Luzern aufgezeigt. Es sind Standorte für Ladeinfrastrukturen evaluiert und die Umsetzung, der Betrieb, die Wirkung sowie die Kosten der vorgeschlagenen Massnahmen definiert.

Beschrieb der Massnahmen

- E1: Umsetzungsplan und Standortauswahl für ein ergänzendes, allgemein zugängliches Ladenetz
- E2: Definition von Trägerschafts- und Betreibermodellen bei allgemein zugänglicher Ladeinfrastruktur
- E3: Ausschreibung und Konzessionierung Ladestandorte auf öffentlichem Grund
- E4: Realisierung Basisinfrastruktur für konzessionierte allgemein zugängliche Ladepunkte

Weitere Massnahmen, die jedoch im Agglomerationsprogramm nicht relevant sind:

- E5: Förderprogramm Ladeinfrastruktur
- E6: Beratungsangebot Elektromobilität (bereits beschlossen und im Einsatz)
- E7: Vorgaben Basisinfrastruktur für Ladepunkte bei Neubauten und Sanierungen
- E8: Erhöhung Preise Dauerparkkarten auf öffentlichem Grund für Verbrennungsfahrzeuge
- E9: Dauerparkkarten auf öffentlichem Grund nur für emissionsfreie Fahrzeuge
- E10: Taxibetriebsbewilligungen nur für emissionsfreie Fahrzeuge
- E11: Zugangsbeschränkung für Verbrennungsfahrzeuge bei Parkhäusern, von welchen die Stadt Beteiligungsquoten besitzt
- E12: Ladeinfrastruktur städtischer Liegenschaften für MitarbeiterInnen, BesucherInnen und MieterInnen
- M07: Städtischen Fuhrpark auf erneuerbare Antriebe umstellen (bereits beschlossen und im Einsatz)
- E13: Ladeinfrastruktur für Dienstfahrzeuge der Stadt (bereits beschlossen und im Einsatz)
- M08: Nachhaltige Beschaffungspraxis der Stadt (bereits beschlossen und im Einsatz)

Machbarkeit

Unterscheidet sich, auch bezogen auf die Zeitachse, je Massnahme.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Die öffentliche Parkierung im gesamten Kernraum ist durchgehend bewirtschaftet.
Bezug zum Handlungsbedarf	tbd
Bezug zu den Teilstrategien	▪ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern» ▪ MIV-3 «Ruhenden Verkehr siedlungsverträglich und effizient organisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

Nutzen

- WK1 Bestehende Parkrauminfrastruktur kann genutzt und elektrifiziert werden.
- WK2 Laden im Quartier wird bedarfsgerecht ermöglicht.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Stadt Luzern	Energieversorgungsunternehmen und Ladeinfrastrukturbetreiber

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung: 2025

Gesamtkonzept erneuerbare Antriebe in der Mobilität	Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2026
Weitere Planungsschritte:	Finanzierungsplan:	2026
▪ Vorprojekt (ab 2025)	Baubeginn:	2027-2033
▪ Bauprojekt (ab 2027)	Inbetriebnahme:	laufend
▪ Ausführungsprojekt (ab 2027)		

Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3

Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☒ Keine Information
☐ Vororientierung
☐ Zwischenergebnis
☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Umweltverträglichkeit

Es handelt sich um eine Umgestaltung im Parkplatzbestand, eine UVP oder ähnliche Verfahren sind nicht notwendig.

Kosten

Kosten

850'000 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/-30%
Stand: 02.2024

Die Stadt Luzern finanziert die Anschlusskosten und die Basisinfrastruktur. Die Kosten der Ladestationen (rund 900'000 CHF) tragen die Betreibergesellschaften.

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- B+A Mobilitätsstrategie 2024-2028 ([B+A /2024](#))
- B+A Gesamtkonzept erneuerbare Antriebe in der Mobilität (nicht öffentlich)
- B+A Klima- und Energiestrategie ([B+A 22/2021](#))
- Reglement für eine nachhaltige städtische Energie-, Luftreinhalte- und Klimapolitik (Energierglement) ([SRSL 7.3.1.1.1](#))

Quantitative Angaben

Bemerkungen / Hinweise

- --

Massnahmenblatt MIV-2.2-5A «Elektromobilität Gemeinde Horw» => folgt

MIV-3-5C			C-Horizont
Luzern, Reussportbrücke			
Kategorie: Kapazität Strasse			
☒ Bestandteil früheres AP => Als Massnahme «Spange Nord»	ARE-Code	Priorität in früheren AP	
☒ 1. Generation: M5.1b, M5.3	1061.028	C	
☒ 2. Generation: MIV-2, ÖV-10.3	1061.2.045	C	
☒ 3. Generation: MIV-2-3C	-	C	
☒ 4. Generation: MIV-2			



Visualisierung Reussportbrücke (Swiss Interactive AG, Aarau)

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Mit dem Projekt Bypass Luzern (Massnahme MIV-1) soll der Transitverkehr auf der Autobahn zukünftig durch den neuen Tunnel Bypass geführt werden. Die heutige Autobahn dient nur noch der Erschliessung der Agglomeration Luzern über die bestehenden Anschlüsse Luzern-Kriens, Luzern-Zentrum und Emmen-Süd. Auf der heutigen Autobahn werden auch Kapazitäten frei. Es ergibt sich die Chance, einen Teil des heutigen Stadtverkehrs über einen zusätzlichen Autobahnanschluss auf die Autobahn zu verlagern.

Das ergänzende kantonale Projekt zum Bypass Luzern wurde bisher als «Spange Nord» vom Schlossberg bis zum Gebiet Fluhmühle geplant. Der Kantonsrat hat Anfang Mai 2018 einen Kredit über 6,5 Millionen Franken für die weitere Planung des Spange-Nord-Projekts mit 80 zu 25 Stimmen bewilligt. Zugleich hat er weitere Abklärungen gefordert. Ziel der Zusatzabklärungen war es, das bestehende Projekt der Spange Nord und der Massnahmen für den öffentlichen Verkehr zu überprüfen und Alternativen dazu zu untersuchen. Für diese externen Zusatzabklärungen wurde die Methode der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) gewählt. Aus der ZMB vom November 2019 geht die Variante Inbetriebnahme des Anschlusses Luzern-Lochhof mit Brücke über die Reuss als empfohlene Variante hervor. Der «Planungsbericht über das weitere Vorgehen beim Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in der Stadt Luzern» wurde dem Kantonsrat 2021 unterbreitet.

Beschrieb der Massnahme

Erstellung einer neuen Brücke über die Reuss (Reussportbrücke) zwischen Autobahnanschluss Luzern-Lochhof auf der östlichen und Hauptstrasse auf der westlichen Seite. Die Brücke soll mit vier Fahrspuren für den MIV und einer Fuss- und Veloverkehrsachse ausgestaltet werden.

Machbarkeit

Im Rahmen der ZMB Spange Nord (November 2019) nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Verlagerung des Verkehrs aus der Stadt (Kernraum) auf die Autobahn, Verbesserung Verkehrssicherheit
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Sehr stark ausgelastetes Hauptstrassennetz im Kernraum
Bezug zu den Teilstrategien	▪ MIV-1 «Hochleistungsstrassennetz und Schnittstellen funktionsfähig erhalten» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren» ▪ ÖV-4 «Ergänzendes Busangebot stärken und zuverlässig ausgestalten»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	Kann die Massnahme MIV-2-4C «Reussportbrücke» nicht realisiert werden, ist alternativ die Umsetzung der beiden Massnahmen GV-1.5 Luzern, Kreuzstutz, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen ÖV und LV sowie GV-1.6 Luzern, Kasernenplatz, Optimierung Strassennetz mit Massnahmen ÖV und LV anzugehen.

Nutzen

WK1	Verlagerung des Verkehrs von der Stadt auf das übergeordnete Netz; Verbesserungen für den FVV mit durchgehender Velo- und Fussgängerverbindung zwischen West (Reussbühl, Littau) und Ost (Friedental, Schlossberg); Verbesserungen für den Busbetrieb (heutige Linien 2, 5, 9 und 12).
WK2	-
WK3	Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr
WK4	-

Zuständigkeiten															
Federführung Kanton Luzern, vif		Beteiligte Stellen Stadt Luzern													
Realisierung															
Planungsstand Bisherige Planungsschritte: ▪ ZMB Spange Nord (November 2019) ▪ Planungsbericht zuhanden Kantonsrat Weitere Planungsschritte:		Bau- und Finanzreife Projektierung: Plangenehmigung/ Baubewilligung: Finanzierungsplan: Baubeginn: Inbetriebnahme:													
Planungsstand: ☒ 1 ☐ 2 ☐ 3		Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2													
Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit															
Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz) ☐ Keine Information ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung (zwingend bei A)		Flächenbeanspruchung Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen													
Umweltverträglichkeit Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.															
Kosten															
Kosten 40'000'000 Franken exkl. MWSt. Genauigkeit: +/- 30% Stand: 11.2019		Finanzierung <table> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>35%</td> <td>14'000'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>65%</td> <td>26'000'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde(n)</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </table>		Anteil Bund	35%	14'000'000 Fr.	Anteil Kanton	65%	26'000'000 Fr.	Anteil Region	%	Fr.	Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.
Anteil Bund	35%	14'000'000 Fr.													
Anteil Kanton	65%	26'000'000 Fr.													
Anteil Region	%	Fr.													
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.													
Sonstiges															
Literatur / Grundlagendokumente ▪ Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öV, Zusatzabklärungen, Synthesebericht, 2019 ▪ Planungsbericht über das weitere Vorgehen beim Projekt Spange Nord und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in der Stadt Luzern, März 2021															
Quantitative Angaben --															
Bemerkungen / Hinweise --															

7. Fuss- und Veloverkehr

FVV-1.1-5A

A-Horizont

K 4: Luzern/Malters, Hohrütli – Unter Rängg, neue Brücke, Optimierung Linienführung, Erstellen Radverkehrsanlage

Kategorie: Fuss- und Veloverkehr

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☒ 4. Generation: Nr. FVV-4.4-4B	1061.4.098	B

Karte folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Kantonsstrasse K 4 im Abschnitt zwischen Horütli (Littau) und Malters weist keine Radverkehrsanlagen auf. Im kantonalen Radroutenkonzept 1994 (mit Ergänzung 2009) ist ein Ausbau als Teil der Verbindung Kriens/Luzern-Malters in 2. Priorität vorgesehen. Mit dem Ausbau kann eine Lücke im Angebot geschlossen werden.

Beschrieb der Massnahme

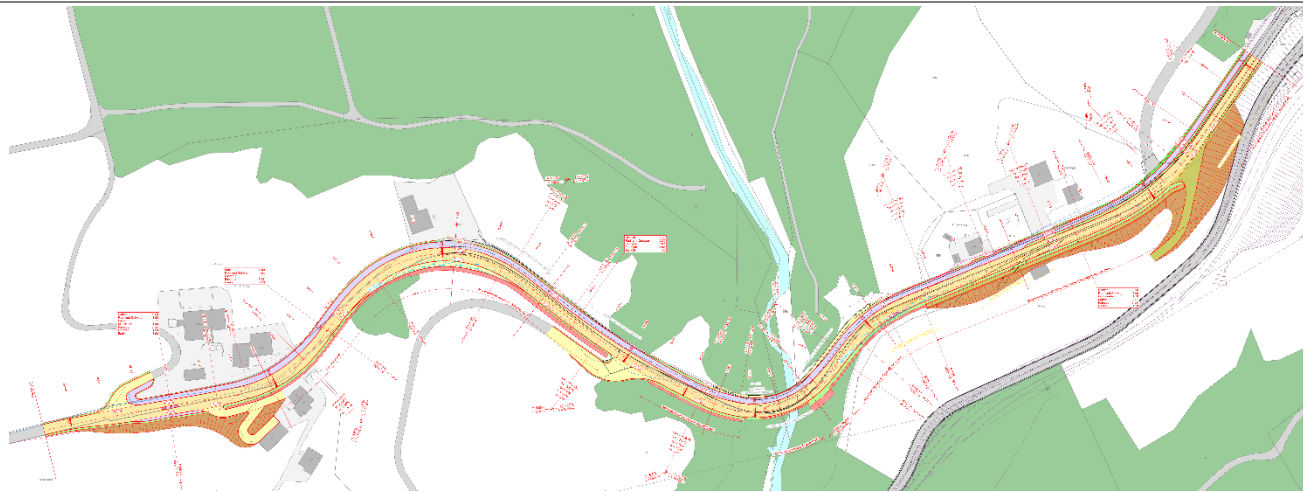
Erstellen einer Radverkehrsanlage im Abschnitt Knoten Horütli bis Unter Rängg gemäss dem kantonalen Radroutenkonzept. Zentrales Element ist die Querung der Ränggbachschlucht. Dazu ist ein Ausbau der heutigen Ränggbachbrücke (im Bauinventar der Gemeinden Luzern und Malters als erhaltenswert eingestuft) oder eine neue Brücke erforderlich. Der Velo- und Gehweg schliesst östlich an die neuen Anlagen entlang der Rengglochstrasse an, im Westen ist eine Fortführung über eine bestehende Güterstrasse geplant. Es handelt sich um eine lokale Ausbaumassnahme der Kantonsstrasse K 4 zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Schliessung einer Lücke FVV-Netz.

Die Kosten umfassen sowohl die Erneuerung und den Ausbau des Strassenbereichs wie auch die Kosten für die Ergänzung mit einer Anlage für den Fuss- und Veloverkehr, da das Projekt nur gesamthaft umgesetzt werden kann. Die eigentlichen Kosten für die FVV-Anlage werden separat ausgewiesen.

(BP Nr. 12)

Machbarkeit

Im Rahmen einer Vorstudie wurde 2011 bis 2014 grundsätzliche Lösungsvarianten für die Kantonsstrasse inkl. Radverkehrsanlagen erarbeitet. Ein vertieftes Variantenstudium wurde 2023 durchgeführt und zu einem vereinfachten Vorprojekt weiterentwickelt. Das Variantenstudium hat gezeigt, dass eine Lösung mit Erhalt und Verbreiterung der bestehenden Brücke zielführend ist.



Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Dichtes und sicheres FVV-Netz im Kernraum
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Eher bescheidene FVV-Anteile am Gesamtverkehr ▪ Zentrale infrastrukturelle Schwachstellen im Bereich des FVV
Bezug zu den Teilstrategien	▪ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern» ▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	▪ 1061.2.205 LV-1.1c K 4/33a: Kriens/Luzern, Ränggloch – Eigentrassierung LV ▪ 1061.3.087 LV-1.1b-3A K33a: Luzern, Hohrütli - Tschoupis

Nutzen

WK1	Mit dem Ausbau wird eine Lücke im FVV geschlossen.
WK2	-
WK3	Durch den Ausbau wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Sowohl die objektive als auch die subjektive Verkehrssicherheit werden verbessert.
WK4	Durch die Massnahme wird die Verlagerung auf den FVV gefördert.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Stadt Luzern, Gemeinde Malters

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Vorstudie 2011 bis 2014
- Variantenstudium 2023
- Vereinfachtes Vorprojekt 2024

Weitere Planungsschritte:

- Vorprojekt 2024/2025
- Bauprojekt 2026/2027

Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	2023-2027
Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2028
Finanzierungsplan:	2028
Baubeginn:	2030
Inbetriebnahme:	2032

Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

21'000'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/-30 %

Stand: 05.2024

Anteil Kosten für Ausbau FVV 6'200'000 CHF exkl. MWSt.

Hinweise auf Prüfbericht: Planungsstand und K-N-Verhältnis ungenügend. Die Gesamtkosten (inkl. Sanierung Ränggloch) sind gemässen am Nutzen der Radverkehrsanlage zu hoch, die Anteile für den FVV sind separat auszuweisen.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Luzern, Projektstudie Ausbau und Sanierung Kantonsstrasse Abschnitt Ränggloch, RVA, Juli 2014
- Kanton Luzern, Variantenstudium Linienführung, Horüti bis Under Rängg, 19. Januar 2024
- Kanton Luzern, Vereinfachtes Vorprojekt, Horüti bis Under Rängg, Mai 2024

> Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).

Quantitative Angaben

> Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.

Sachinformationen

- *Fuss- und Veloverkehr*
 - *Laufmeter Massnahme FVV: 800*
-

Bemerkungen / Hinweise

-
-

FVV-1.2-5A

A-Horizont

K 13: Neuenkirch, Dorf, Abschnitt Einmündung Hellbühlstrasse – Einmündung Kirchstrasse

Kategorie: Fuss- und Veloverkehr

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-

Karte folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Ortsdurchfahrt von Neuenkirch weist heute Defizite in Bezug auf die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr sowie generell bezüglich Aufenthaltsqualität auf. Ziel ist es, die Sicherheit zu erhöhen und eine Aufwertung des Dorfzentrums zu erreichen.

Beschrieb der Massnahme

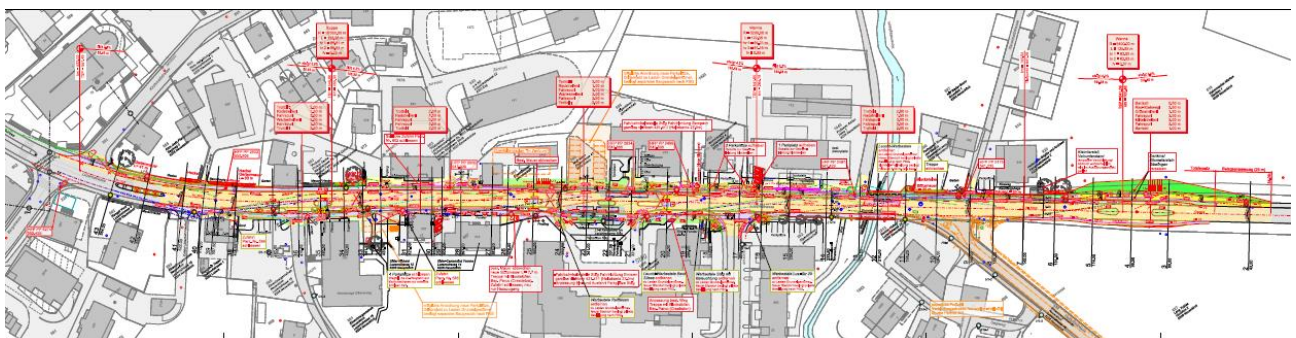
Auf dem Abschnitt Einmündung Hellbühlstrasse – Einmündung Kirchstrasse in Neuenkirch werden folgende Massnahmen umgesetzt:

- Beim Dorfeingang von Neuenkirch, von Emmen her, wird ein neues Eingangstor erstellt, welches gleichzeitig auch als Querungshilfe für den Radfahrer dient. Ab diesem Eingangstor wird in Richtung Dorf Neuenkirch mit dem neuen 1.50 m breiten Radstreifen eine durchgehende Radverbindung bis zur Kreuzung Kirchmatt-/ Bergstrasse erstellt.
- Für die Fussgänger entsteht ein durchgehendes 2.0 m breites Trottoir auf beiden Strassenseiten. Der bestehende gefährliche Fussgängerstreifen beim Einmünder Kirchmattstrasse wird durch eine neue 2.50 m breite Trottoirüberfahrt ersetzt. Die bestehenden Fussgängerübergänge werden in ihrer Lage leicht verschoben und mittels 2.0 m breiten Mittelinseln sicherer gestaltet.
- Die beiden Bushaltestellen Post/Stäg werden als Fahrbahnhaltestellen ausgebildet und für Gelenkbusse ausgelegt.

(BP Nr. 43)

Machbarkeit

Im Rahmen des Bauprojekts nachgewiesen.



Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Das Netz für den Fussverkehr ist in den Ortskernen dicht und sicher. Zwischen dem ländlich geprägten Agglomerationsraum und dem agglomerationsgeprägten Raum mit Stützpunktfunktion bestehen sichere Veloverbindungen.
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Eher bescheidene FVV-Anteile am Gesamtverkehr ▪ Zentrale infrastrukturelle Schwachstellen im Bereich des FVV
Bezug zu den Teilstrategien	▪ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern» ▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

Nutzen

WK1	Mit dem Ausbau wird eine Lücke im FVV geschlossen.
WK2	-
WK3	Dank der Massnahme wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Sowohl die objektive als auch die subjektive Verkehrssicherheit werden verbessert.
WK4	Durch die Massnahme wird die Verlagerung auf den FVV gefördert.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Gemeinde Neuenkirch

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung: 2023 - 2025
▪ Studie «Radverkehrsanlage Neuenkirch Dorf» 2016	Plangenehmigung/ Baubewilligung: 2026
▪ Vorprojekt 2017	Finanzierungsplan: 2026
▪ Bauprojekt 2020 Vernehmlassung	Baubeginn: 2030
	Inbetriebnahme: 2032
Weitere Planungsschritte:	
▪ Bauprojekt und Projektbewilligung 2025	Reifegrad: ☐ 1 ☒ 2
▪ Ausführungsprojekt 2026 - 2028	
Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☒ 3	

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

6'400'000 CHF exkl. MWSt. (Kosten gemäss BP 2023-26)
Genauigkeit: +/- 30%
Stand: 07.2020

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Luzern (vif), K 13 Neuenkirch, Erstellen Radverkehrsanlage Dorf, Abschnitt Knoten Hellbühlstr. – Knoten Kirchmattstr. / Bergstr., Technischer Bericht, Stand Bauprojekt, 25.03.2020

Quantitative Angaben

> Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.

Sachinformationen

(=> zu einem späteren Zeitpunkt)

Bemerkungen / Hinweise

▪

FVV-1.3-5A **A-Horizont**

K 18: Schenkon, Chommlibachbrücke – Tann, Erstellen Radverkehrsanlage

Kategorie: Fuss- und Veloverkehr

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-

Karte folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die heutige Fahrbahnbreite der Kantonsstrasse K 18 beträgt grösstenteils ca. 6.00 m, z.T. auch weniger als 5.50 m. Diese Breiten entsprechen nicht mehr den heutigen Normen und Standards. In den Innerortsbereichen Tannberg, Tann und Chommlibach sind heute Trottoir und Trampelpfade vorhanden, auf dem restlichen Abschnitt sind keine Ausbauten für Fussgänger vorhanden. Vorkehrungen zum Schutz von Radfahrern (Radstreifen / Radweg) fehlen auf der ganzen Länge. Im Abschnitt bestehen zwei Bushaltestellen, welche nicht den Vorgaben des BehiG entsprechen.

Der Abschnitt der K18 zwischen Chommlibachbrücke und Tann in Schenkon (und weiter Richtung Beromünster) soll ausgebaut werden, damit auf der gesamten Strecke eine Radverkehrsanlage gemäss Radroutenkonzept umgesetzt und somit die Verkehrssicherheit erhöht werden kann. Zudem sollen die Bushaltestellen entsprechend den Vorgaben des BehiG ausgebildet werden.

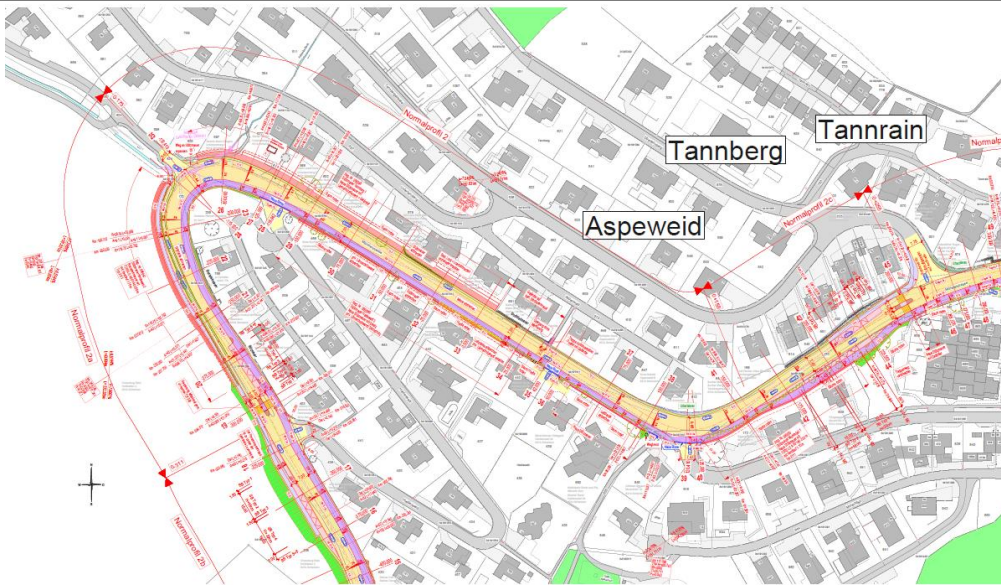
Beschrieb der Massnahme

Von der Veloquerung bei der Bushaltestelle Tann bis Eingang Tannberg wird der talwärts fahrende Radfahrer auf einem Radstreifen, im Innerortsbereich bei einem Gefälle zwischen rund 6 und 9% in Tannberg im Mischverkehr geführt. Der bergwärts fahrende Radfahrer wird zusammen mit dem Fussgänger auf einem neuen Rad-/ Gehweg geführt. Im Innerortsbereich ohne, im Ausserortsbereich mit Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Rad-/ Gehweg.

(BP Nr. 145)

Machbarkeit

Machbarkeit im Rahmen des Bauprojekts nachgewiesen.



Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Zwischen dem ländlich geprägten Agglomerationsraum und dem agglomerationsgeprägten Raum mit Stützpunktfunktion bestehen sichere Veloverbindungen.
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Eher bescheidene FVV-Anteile am Gesamtverkehr ▪ Zentrale infrastrukturelle Schwachstellen im Bereich des FVV
Bezug zu den Teilstrategien	▪ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern» ▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

Nutzen

WK1	Mit dem Ausbau wird eine Lücke im FVV geschlossen.
WK2	-
WK3	Durch den Ausbau wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Sowohl die objektive als auch die subjektive Verkehrssicherheit werden verbessert.
WK4	Durch die Massnahme wird die Verlagerung auf den FVV gefördert.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Gemeinde Schenkon

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Vorprojekt 2015 – 2016
- Bauprojekt 2016 – 2023

Weitere Planungsschritte:

- Verifizierung Kunstbauten im Bereich Tannberg; Vernehmlassung überarbeitetes Bauprojekt
- Planaufgabe / Bewilligungsverfahren

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	2026
Plangenehmigung/ Baubewilligung:	ab 2027
Finanzierungsplan:	2028
Baubeginn:	2028
Inbetriebnahme:	2032

Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Tangierung von FFF auf einer Länge von ca. 230 m

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

7'900'000 CHF exkl. MWSt. (Kosten RVA)

Genauigkeit: +/- 25%

Stand: 10.2019 (die aktuelle Planung hat noch keinen KV)

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Luzern (vif), K18 Ufhusen - Gettnau - Ettiswil - Sursee – Beromünster, K18 Schenkön Beromünster Zellfeld - Locheten RVA, Ausbau und Sanierung Kantonsstrasse, Bauprojekt

Quantitative Angaben

> Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.

- Fuss- und Veloverkehr
 - Laufmeter Massnahme FVV: 1'700 m Radverkehrsanlage (Fuss-/Radweg inkl. teilweise Radstreifen)

Bemerkungen / Hinweise

- --

FVV-1.4-5A **A-Horizont**

K 48: Sempach/Eich, Dorf Sempach (Kreisel Dreiangel) – Eich Einmündung Spillgässli (inkl.), Erstellen Radverkehrsanlage

Kategorie: Fuss- und Veloverkehr

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-

Karte folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Kantonsstrasse K 48 verläuft zwischen Sempach und Schenkon entlang der östlichen Uferzone des Sempachersees. Auf dieser Strasse verläuft auch die nationale Velolandroute 3 von SchweizMobil. Nebst den Radfahrenden wird die Strecke bei gutem Wetter von vielen Wanderern und Skatern begangen. Des Weiteren wird sie häufig von Patienten des Schweizer Paraplegikerzentrums (SPZ) in Nottwil als Trainingsstrecke benutzt.

Zwischen Sempach und Eich wird der einseitig bestehende Gehweg heute für Fahrräder jeweils in eine Fahrtrichtung freigegeben, wobei der Gehweg im Gebiet Lache die Strassenseite wechselt. Jeweils gegenüberliegend zum Gehweg ist im Ausserortsbereich ein Radstreifen markiert. Das heute bestehende Angebot auf dem Abschnitt zwischen Kreisel Dreiangel in Sempach und dem Knoten K 48 / Spillgässli in Eich ist bezüglich der Verkehrssicherheit und -qualität unzureichend. Im Abschnitt bestehen drei Bushaltestellen, welche nicht den Vorgaben des BehiG entsprechen.

Ziel ist es, die Kantonsstrasse K 48 für den Veloverkehr aufzuwerten, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und Bushaltestellen entsprechend den Vorgaben des BehiG auszubilden.

Beschrieb der Massnahme

Zwischen Sempach und Eich, auf dem Abschnitt Dorf Sempach (Kreisel Dreiangel) – Eich Einmündung Spillgässli wird ein neuer Rad-/Gehweg inklusive eines Grünstreifens erstellt. Dafür ist z.T. eine Strassenverbreiterung und eine hangseitige Verschiebung der Achse notwendig. Die Achse wird hangseitig verschoben, damit der Landerwerb in der Landschaftsschutzzone möglichst tief ausfällt.

Die Bushaltestellen werden mit BehiG-gerechten Halteketten mit 22 cm Höhe ausgebildet. Zudem wird deren Zugänglichkeit mit neuen Fussgängerinseln optimiert.

(BP Nr. 92)

Machbarkeit

Machbarkeit im Rahmen des Bauprojekts nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Zwischen dem ländlich geprägten Agglomerationsraum und dem agglomerationsgeprägten Raum mit Stützpunktfunktion bestehen sichere Veloverbindungen.
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Eher bescheidene FVV-Anteile am Gesamtverkehr ▪ Zentrale infrastrukturelle Schwachstellen im Bereich des FVV
Bezug zu den Teilstrategien	▪ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern» ▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

Nutzen

WK1	Mit dem Ausbau wird eine Lücke im FVV geschlossen.
WK2	-
WK3	Durch den Ausbau wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Sowohl die objektive als auch die subjektive Verkehrssicherheit werden verbessert.
WK4	Durch die Massnahme wird die Verlagerung auf den FVV gefördert.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Stadt Sempach, Gemeinde Eich

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife										
Bisherige Planungsschritte:	<table> <tr> <td>Projektierung:</td><td>2016 – 2025</td></tr> <tr> <td>Plangenehmigung/ Baubewilligung:</td><td>2026</td></tr> <tr> <td>Finanzierungsplan:</td><td>2026</td></tr> <tr> <td>Baubeginn:</td><td>2031</td></tr> <tr> <td>Inbetriebnahme:</td><td>ab 2033</td></tr> </table>	Projektierung:	2016 – 2025	Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2026	Finanzierungsplan:	2026	Baubeginn:	2031	Inbetriebnahme:	ab 2033
Projektierung:	2016 – 2025										
Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2026										
Finanzierungsplan:	2026										
Baubeginn:	2031										
Inbetriebnahme:	ab 2033										
Weitere Planungsschritte:											
▪ Vernehmlassung überarbeitetes und erweitertes Bauprojekt ▪ Planauflage / Bewilligungsverfahren	Reifegrad: ☐ 1 ☒ 2										
Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☒ 3											

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Tangierung von FFF auf einer Länge von ca. 230 m

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

15'000'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 25 %

Stand: 01.2023 (*Abschätzung aufgrund Bauprogramm 2023-26*) KV liegt noch nicht vor.

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Oben aufgeführte Kosten => Schätzung der Kosten im Bearbeitungsperimeter des AP Luzern (nur Stadt Sempach, ca. 1.6 km); BehiG-HAST wird nicht mitfinanziert (abzuziehen) > Gemäss BP gesamte Massnahme: CHF 20 Mio.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Luzern (vif), K 48 Neuenkirch – Sempach – Eich – Schenkön, Erstellen Radverkehrsanlage und Sanierung Kantonsstrasse, Abschnitt Kreisel Dreiangel (Sempach, inkl.) - Knoten K 48 / Spillgässli (Gemeinde Eich, exkl.), Technischer Bericht, Stand Bauprojekt

Quantitative Angaben

> Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.

Sachinformationen

- Fuss- und Veloverkehr
 - Laufmeter Massnahme FVV: rund 1'600 m auf Gebiet der Stadt Sempach / 2'800 m total

Bemerkungen / Hinweise

- --

FVV-1.5-5A **A-Horizont**

K 13: Emmen/Neuenkirch, Lohren – Sibenlingen, Abschnitt Gemeindegrenze Neuenkirch – Sibenlingen, Erstellen Rad- und Gehweg

Kategorie: Fuss- und Veloverkehr

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation:	-	-

Karte folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Zwischen dem Knoten Lohren und Sibenlingen fehlen Massnahmen für den Radverkehr und teilweise auch für den Fussverkehr. Die bestehenden Anlagen für den Fussverkehr bestehen mehrheitlich aus Fusswegen mit reduzierter Breite von 1.0 m. Die Verkehrssicherheit und -qualität für den Fuss- und Radverkehr soll gesteigert werden. Weiter sollen die bestehenden Bushaltestellen BehiG-gerecht angepasst werden.

Im Bauprogramm 2023-26 für die Kantonsstrasse ist ein Ausbau im Abschnitt Lohren – Sibenlingen im Topf A vorgesehen. Im Kantonalen Radroutenkonzept 1994 mit Ergänzung 2009 ist eine Massnahme für den Radverkehr in der 3. Priorität vorgesehen.

Beschrieb der Massnahme

Vorgesehen ist ein durchgehender Fuss-/Radweg entlang der Kantonsstrasse K 13, welcher durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn abgetrennt ist. Insbesondere bei den Bushaltestellen sollen gesicherte Fussgängerquerungen angeboten werden. Am Knoten Lohren schliesst der Fuss-/Radweg an die im separaten Ausbauprojekt des Knotens vorgesehene Führung an. Beim Projektende in Neuenkirch ist eine attraktive und sichere Querungsstelle

(BP Nr. 41)

Machbarkeit

Die Machbarkeit wird im Rahmen des Bauprojekts nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild

Bezug zum Handlungsbedarf

- Eher bescheidene FVV-Anteile am Gesamtverkehr
- Zentrale infrastrukturelle Schwachstellen im Bereich des FVV

Bezug zu den Teilstrategien

- GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern»
- FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken»
- FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»

Bezug zu anderen Massnahmen
(fachlich / zeitlich)

Nutzen

WK1 Mit dem Ausbau wird eine Lücke im FVV geschlossen.

WK2

WK3 Durch den Ausbau wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Sowohl die objektive als auch die subjektive Verkehrssicherheit werden verbessert.

WK4 Durch die Massnahme wird die Verlagerung auf den FVV gefördert.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Luzern, vif

Beteiligte Stellen

Gemeinden Emmen und Neuenkirch

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Studie 2022 – 2024
- Vorprojekt 2024 – 2025

Weitere Planungsschritte:

- Bauprojekt 2025 – 2026

Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	2022 – 2026
Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2027
Finanzierungsplan:	2027
Baubeginn:	2028
Inbetriebnahme:	2030

Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

6'000'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- %

Stand: 11.2022

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

> *Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).*

Quantitative Angaben

> *Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.*

Sachinformationen

- *Fuss- und Veloverkehr*
 - *Laufmeter Massnahme FVV: 3'300*
-

Bemerkungen / Hinweise

- --
-

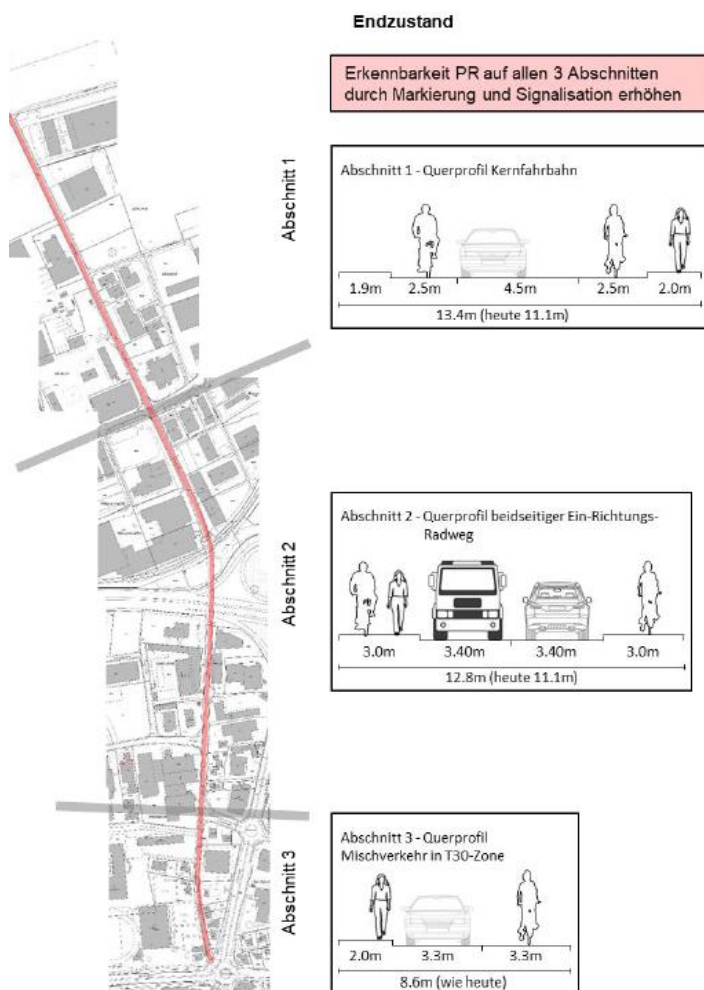
FVV-1.6-5A

A-Horizont

Sursee, Velovorzugsroute Nord

Kategorie: Fuss- und Veloverkehr

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

In der Agglomeration Luzern soll in den potenzialstarken Korridoren bzw. Teilgebieten ein Netz mit Velovorzugsrouten entstehen. Sursee Richtung Surental stellt eines dieser Korridore dar.

Die Velovorzugsroute Sursee Nord, ist Bestandteil der regionalen Velonetzplanung (Zentrum Sursee Plus, Velonetzplanung 2017). Der Abschnitt Nord verbindet die Ringstrasse ab dem Kreisel Schlottermilch bis zum Radweg nach Geuensee an der Gemeindegrenze.

Die Verbindung soll auf den Hauptverkehrsachsen und an den Knoten eine sichere und komfortable Route für den Veloverkehr schaffen.

Beschrieb der Massnahme

Zwischen Sursee im Bereich Ringstrasse Nord und dem nördlichen Teil des Siedlungsgebiets der Stadt wird eine Velovorzugsroute realisiert. Diese ist rund 1.7 km lang. Auf verschiedenen Abschnitten dieser Route – insbesondere auf der Allmendstrasse inkl. Knoten – sind Infrastrukturmassnahmen vorgesehen, um die Standards einer Velovorzugsroute erreichen zu können.

Die Route ist in drei Abschnitte aufteilt:

Abschnitt 1 (ca. 700 Meter)	Bestehende Situation mit breiteren Radstreifen (Kernfahrbahn)
Abschnitt 2 (ca. 700 Meter)	Beidseitige Radstreifen
Abschnitt 3 (ca. 250 Meter)	Mischverkehr in T30-Zone

Machbarkeit

Dargelegt in der Machbarkeitsstudie Velo-Premiumrouten (2020). In dieser Studie wurden unterschiedliche Varianten aufgezeigt und bewertet.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Durchgehendes und sicheres Fuss- und Velonetz, Verbesserung Verkehrssicherheit und Erhöhung des Fuss- und Veloverkehr-Anteils
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Eher bescheidene Anteile von ÖV und FVV im Modalsplit ▪ Zentrale infrastrukturelle Schwachstellen im Bereich des FVV
Bezug zu den Teilstrategien	▪ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

Nutzen

WK1	Mit der Massnahme wird das Netz für den Veloverkehr verbessert. Mit der Velovorzugsroute werden Schwachstellen zwischen der Ringstrasse Nord und dem nördlichen Teil des Siedlungsgebiets von Sursee behoben und eine direkte Verbindung geschaffen. Die Vernetzung für den Veloverkehr wird verbessert und die Attraktivität deutlich gesteigert. Die Qualität des Gesamtverkehrssystems profitiert davon.
WK2	Der Strassenraum als wichtiger Freiraum im Siedlungsgebiet kann aufgewertet werden. Eine direkte und attraktive Verbindung innerhalb des Kernraums der Agglomeration unterstützt eine nachhaltige und verdichtete Siedlungsentwicklung.
WK3	Dank der Massnahme wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht, insbesondere für den Veloverkehr. Sowohl die objektive als auch die subjektive Verkehrssicherheit werden verbessert.
WK4	Durch ein hochwertiges Angebot wird der Modalsplit zugunsten des Veloverkehrs verbessert.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Stadt Sursee (Gemeinde Geuensee)	Kanton (Dienststelle vif) – im Zusammenhang ggf. mit öV-Strasse Sursee – Geuensee

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Machbarkeitsstudie 2020

Weitere Planungsschritte:

- BGK 2025/2026 ggf. in Abhängigkeit öV-Strasse Sursee – Geuensee

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	2025/26
Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2027
Finanzierungsplan:	2028
Baubeginn:	2029
Inbetriebnahme:	2031

Reifegrad: ☒ 1 ☐ 2

Planungsstand: ☒ 1 ☐ 2 ☐ 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

-

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Kosten

Kosten

13'500'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/-30%

Stand: 11.2020

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Zentrum Sursee Plus, Velonetzplanung, 2017
- Zentrum Sursee Plus, Machbarkeitsstudie Velo-Premiumrouten, 2020
- Bericht Optimierung Gesamtverkehrssystem Region Sursee, 2022
- öV-Feinerschliessung Region Sursee Plus, Bericht 31.5.2022

Quantitative Angaben

- Fuss- und Veloverkehr
 - Laufmeter Massnahme: ca. 1'700 Meter (Aufgeteilt in 3 Abschnitte)

Bemerkungen / Hinweise

- --

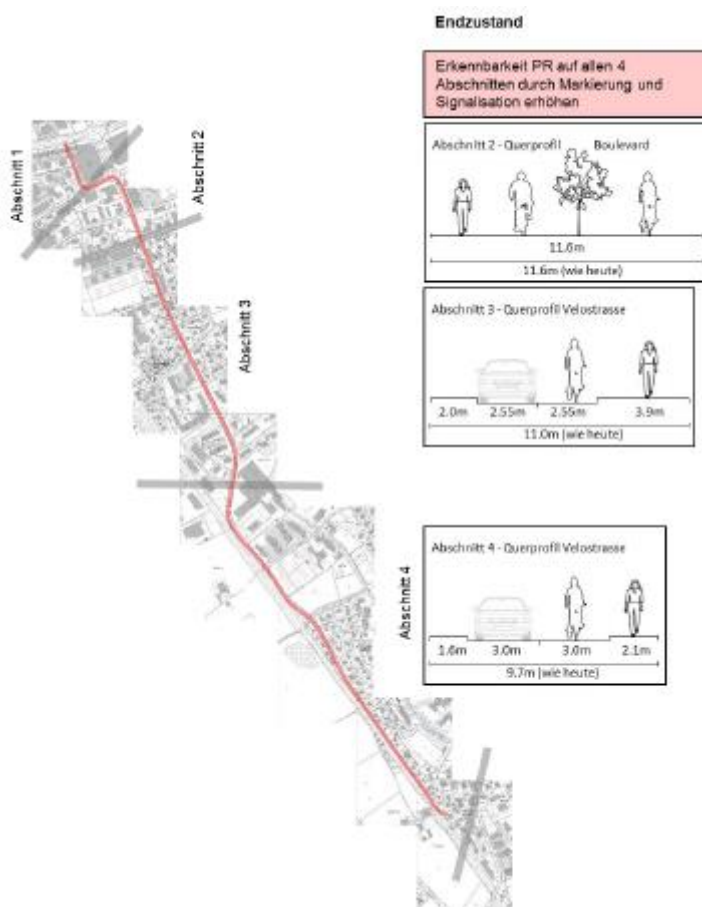
FVV-1.7-5A

A-Horizont

Sursee / Oberkirch, Velovorzugsroute Süd

Kategorie: Fuss- und Veloverkehr

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

In der Agglomeration Luzern soll in den potenzialstarken Korridoren bzw. Teilgebieten ein Netz mit Velovorzugsrouten entstehen. Sursee / Oberkirch stellt eines dieser Teilgebiete dar.

Die regionale Projektplattform Zentrum Sursee Plus hat dafür eine Velonetzplanung erarbeitet. Die Velovorzugsroute Sursee Süd, welche den Bahnhof Oberkirch mit der Ringstrasse Nord in Sursee verbindet, ist ein Bestandteil dieser regionalen Velonetzplanung.

Mit der regionalen Velonetzplanung werden sowohl qualitative wie auch quantitative Ziele verfolgt (vgl. Zentrum Sursee Plus, Velonetzplanung, 2017).

Beschrieb der Massnahme

Zwischen Sursee und Oberkirch soll eine Velovorzugsroute realisiert werden. Diese ist rund 1.7 km lang. Auf verschiedenen Abschnitten dieser Route sind Infrastrukturmassnahmen vorgesehen, um die Standards einer Velovorzugsroute erreichen zu können.

Es sind die folgenden Massnahmen geplant:

Oberkirch	Bahnstrasse	Mischverkehr, Anpassungen an den Einmündungen aus den Quartieren
Sursee	Chr. Schnyder-Str.	Mischverkehr, umfassende Infrastrukturmassnahmen: Im Abschnitt 1 sind die Unterführung Ringstrasse und Anbindung an Gestaltungsplan Buchenstrasse Süd vorgesehen. Im Abschnitt 2 und 3 sind Knotenanpassungen, Umgestaltung Parkierung im Strassenraum und Landerwerb notwendig.

Machbarkeit

Dargelegt in der Machbarkeitsstudie Velo-Premiumrouten (2020). In dieser Studie wurden unterschiedliche Varianten aufgezeigt und bewertet.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Durchgehendes und sicheres Fuss- und Velonetz, Verbesserung Verkehrssicherheit und Erhöhung des Fuss- und Veloverkehr-Anteils
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Eher bescheidene Anteile von ÖV und FVV im Modalsplit ▪ Zentrale infrastrukturelle Schwachstellen im Bereich des FVV
Bezug zu den Teilstrategien	▪ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

Nutzen

WK1	Mit der Massnahme wird das Netz für den Veloverkehr verbessert. Mit der Velovorzugsroute werden Schwachstellen zwischen Sursee und Oberkirch behoben und eine direkte Verbindung geschaffen. Die Vernetzung für den Veloverkehr wird verbessert und die Attraktivität deutlich gesteigert. Die Qualität des Gesamtverkehrssystems profitiert davon.
WK2	Der Strassenraum als wichtiger Freiraum im Siedlungsgebiet kann aufgewertet werden. Eine direkte und attraktive Verbindung innerhalb des Kernraums der Agglomeration unterstützt eine nachhaltige und verdichtete Siedlungsentwicklung.
WK3	Dank der Massnahme wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht, insbesondere für den Veloverkehr. Sowohl die objektive als auch die subjektive Verkehrssicherheit werden verbessert.
WK4	Durch ein hochwertiges Angebot wird der Modalsplit zugunsten des Veloverkehrs verbessert.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Stadt Sursee / Gemeinde Oberkirch	-

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung: 2024 - 2025

▪ Machbarkeitsstudie 2020	Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2027
	Finanzierungsplan:	2027
Weitere Planungsschritte:	Baubeginn:	2028
▪ BGK 2024 (Abschnitt 2 und 3). Abschnitt 1 in Abhängigkeit zu Gestaltungsplan Buchenstrasse Süd (frühestens 2025)	Inbetriebnahme:	2030
	Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2	

Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

-

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung

Kosten

Kosten

12'500'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/-30%

Stand: 11.2020

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Zentrum Sursee Plus, Velonetzplanung, 2017
 - Zentrum Sursee Plus, Machbarkeitsstudie Velo-Premiumrouten, 2020
- > Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).

Quantitative Angaben

- Fuss- und Veloverkehr
 - Laufmeter Massnahme: Sursee: ca. 1'200 m, Oberkirch: ca. 500 m, Total ca. 1'700 m

Bemerkungen / Hinweise

- --

FVV-2	A-Horizont
Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen	
Kategorie: Fuss- und Veloverkehr	

☒ Bestandteil früheres AP (siehe Teilmassnahmen unten)

Karte / Abbildung (folgt)

Konzeption und Zweckmässigkeit

Ausgangslage

Schwachstellen beim Fuss- und Veloverkehr betreffen einerseits bestehende Strassenabschnitte mit hohen MIV-Belastungen. Andererseits weisen die bestehenden Fuss- und Veloverkehrsnetze noch verschiedene Lücken auf. Diese Lücken sind teilweise durch Verkehrsknoten mit hoher MIV-Belastung oder durch topografische Hindernisse unterbrochen und haben vielfach unattraktive Querungen. Lücken sind auch bei der Zugänglichkeit der Naherholungsgebiete festzustellen.

Konzeption und Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Dichtes und sicheres Fuss- und Velonetz, Abstimmung des Gesamtverkehrs, Verbesserung Verkehrssicherheit und Erhöhung des Fuss- und Veloverkehr-Anteils, Erhöhung Aufenthaltsqualität
Bezug zum Handlungsbedarf	Eher bescheidenen FVV-Anteil am Gesamtverkehr Zentrale infrastrukturelle Schwachstellen im Bereich des FVV und Strassenraum
Bezug zu den Teilstrategien	▪ GV-1 «Gesamtverkehrskonzepte und -projekte weiterentwickeln und umsetzen» ▪ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern» ▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren» ▪ FVV-4 «Landschafts- und Naherholungsräume mit dem Fuss- und Veloverkehr erschliessen»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

Teilmassnahmen				
Nr. AP 5G	Nr. AP 1-4 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
Optimierung bestehender Netzelemente				
FVV-2.1-5A	-	K 13: Neuenkirch, Dorf, Abschnitt Lippenrüti, Radverkehrsanlage An der K 13 in Neuenkirch sollen im Abschnitt Lippenrüti Massnahmen für den Radverkehr umgesetzt werden. Ausserorts wird neu ein separater Rad-/Gehweg für den bergwärts fahrenden Radfahrer erstellt. Der talwärts fahrende Radfahrer wird auf einem Radstreifen anstelle auf dem Trottoir geführt. Innerorts sind Radstreifen und teilweise die Führung im Mischverkehr vorgesehen. Im Perimeter werden zwei Mehrzweckstreifen erstellt. Beim Kreisel Lippenrüti wird die Radverkehrsanlage mit dem angrenzenden Projekt K 13 Neuenkirch – Nottwil (10580) koordiniert und der neue Rad-/Gehweg zusammengeschlossen. Zur Führung der Radfahrer ausserhalb des Kreisels werden zwei bestehende Fussgängerquerungen mit einer Radfahrerfurt ergänzt, sowie eine zusätzliche Querung für den FVV erstellt. Mit der Erstellung der Radverkehrsanlage wird der Strassenraum teilweise verbreitert. Im Bereich der bergseitigen Stützmauer Lippenrüti A muss ein ca. 90 m langes Teilstück zurückversetzt und damit neu gebaut werden. Die Gesamtlänge des Perimeters beträgt ca. 1'200 m, die Strassensanierung ca. 1'000 m. (BP Nr. 42) - Planungsstand: Bauprojekt - Nächste Schritte: öffentliche Planauflage Jahr Baubeginn: ab 2030	Kanton Luzern, vif	6'840'000 Stand: 03.2024 Genauigkeit: +/-10% Kosten ohne Strassensanierung?
FVV-2.2-5A	-	K 47: Nottwil/Oberkirch, Büel – Länggass, Erstellen Radverkehrsanlage Im Abschnitt Länggass – Büel auf der Achse zwischen dem Zentrum Sursee und der Gemeinde Buttisholz fehlt heute eine Infrastruktur für den Veloverkehr. Die Erstellung einer Radverkehrsanlage mit einer Breite von 3.00 m soll diese Lücke schliessen. Im Bearbeitungsperimeter des AP LU (Oberkirch) erstreckt sich die neue Infrastruktur über eine Länge von ca. 1'200 m. Mit dieser Massnahme kann die Kantonsstrasse K 47 für den Veloverkehr deutlich aufgewertet werden (objektive und subjektive Sicherheit). (BP Nr. 90) Jahr Baubeginn:	Kanton Luzern, vif	3'000'000 Stand: 09.2022 Genauigkeit: +/-30% Hinweis: Kosten im Bearbeitungsperimeter (ca. 1'200 m in Oberkirch)
FVV-2.3-5A	-	Eich/Schenkon, Gemeindegrenze Eich – Dorf Schenkon (exkl.), Erstellen Radverkehrsanlage Die Kantonsstrasse K 48 verläuft zwischen Eich und Schenkon entlang der östlichen Uferzone des Sempachersees. Von der Unterquerung der Autobahn A2 in Schenkon nach Eich verläuft auch die nationale Velolandroute 3 von	Kanton Luzern, vif	5'000'000

SchweizMobil auf dieser Kantonsstrasse. Nebst den Rad-fahrenden wird die Strecke bei gutem Wetter von vielen Wanderern und Skatern begangen. Des Weiteren wird sie häufig von Patienten des Schweizer Paraplegikerzentrums (SPZ) in Nottwil als Trainingsstrecke benutzt.

Im Innerortsbereich von Schenkon bestehen beidseitig Trottoirs. Die dortigen unterdimensionierte Massnahmen für den Radverkehr führen bis vor die Unterführung unter der Autobahn A2. Ab dem Ortsende von Schenkon bis Eich besteht seeseitig ein Trottoir mit reduzierter Breite. Für den Fahrradverkehr besteht ab der Unterführung unter der Autobahn A2 in Richtung Eich keine gesonderte Infra-struktur. Das heute bestehende Angebot für den Fuss- und Radverkehr ist bezüglich der Verkehrssicherheit und -qua-lität unzureichend.

Ziel ist es, die Kantonsstrasse K 48 für den Fuss- und Velo-verkehr aufzuwerten und die Verkehrssicherheit zu erhö-hen.

(BP Nr. 93)

Jahr Baubeginn:

FVV-2.4-5A	FVV-5.4-4B / 1061.4.103	Emmen, Rüeggisingerstrasse, Abschnitt Neuhüsere bis Waltwil Im Abschnitt Neuhüsere – Waltwil soll ein 1'250 m langer und 2.2 m breiter Rad- und Gehweg erstellt werden. ▪ <i>Nächste Schritte: Erarbeitung Vorprojekt</i> ▪ <i>Länge in m: 1'250</i> Jahr Baubeginn: ab 2030	Gemeinde Emmen	1'750'000 Stand: 06.2023 Genauigkeit: +/-50%
FVV-2.5-5A	-	Emmen, Gersagstrasse Umgestaltung und siedlungsorientierte Aufwertung der zwischen Sonnenplatz und Unterführung SBB. Erstellung einer durchgehenden Veloinfrastruktur in Richtung Sonnenplatz und Verbesserung der Querungssituation. Priorisierung des ÖV zwischen Gersagplatz und Sonnenplatz durch Dosierung des Individualverkehrs am Gersagplatz. ▪ <i>Planungsstand: Vorprojekt</i> ▪ <i>Nächste Schritte: Bauprojekt</i> ▪ <i>Grösse Umsetzungsbereich in m²: ca. 2'200</i> ▪ <i>Länge in m: ca. 200</i> Jahr Baubeginn: ab 2028	Gemeinde Emmen	250'000 Stand: 06.2023 Genauigkeit: +/-50%
FVV-2.6-5A	-	Emmen, Rüeggisingerstrasse, Abschnitt Gerliswilstrasse bis Kolben Erstellung einer durchgehenden Veloinfrastruktur (wo fehlend oder ungenügend). ▪ <i>Nächste Schritte: Vorprojekt</i> ▪ <i>Länge in m: ca. 2'400</i> Jahr Baubeginn: ab 2030	Gemeinde Emmen	1'600'000 Stand: 06.2023 Genauigkeit: +/-50%
FVV-2.7-5A	-	Emmen, Unterführung Mooshüslistrasse – Lindenheim Ausbau der bestehenden Autobahnunterführung zwischen Mooshüslistrasse (Knoten Feldbreiteweg) und dem Fuss- und Veloweg Rüeggisingen – Lindenheim für den Fuss-	Gemeinde Emmen	150'000 Stand: 06.2023

		und Veloverkehr. ▪ <i>Nächste Schritte: Vorprojekt</i> ▪ <i>Fläche Unterführung (Massnahme FVV) in m²: ca. 800</i> Jahr Baubeginn: ab 2028		Genauigkeit: +/-50%
FVV-2.8-5A	-	Emmen, Verlängerung Fuss-/Veloweg Lindenheim – Seetalstrasse Erstellen einer Verbindung zwischen Lindenheim und Seetalstrasse für den Fuss- und Veloverkehr. ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte:</i> ▪ <i>Länge in m: ca. 110</i> Jahr Baubeginn: ab 2028	Gemeinde Emmen	150'000 Stand: 06.2023 Genauigkeit: +/-50%
FVV-2.9-5A	-	Emmen, Verbindung Haldenstrasse bis Ghürschweg Erstellen einer Fuss- und Velowegverbindung entlang des Friedhofs. ▪ <i>Nächste Schritte: Vorprojekt</i> ▪ <i>Länge in m: ca. 250</i> Jahr Baubeginn: ab 2028	Gemeinde Emmen	350'000 Stand: 06.2023 Genauigkeit: +/-50%
FVV-2.10-5A	-	Emmen, Trottoir/Fussweg Schwanderhofstrasse, Abschnitt Emmenmattstrasse bis Autobahnunterführung Ergänzung von Trottoir oder Fussweg entlang der Schwanderhofstrasse. ▪ <i>Nächste Schritte: Vorprojekt</i> ▪ <i>Länge in m: ca. 300</i> Jahr Baubeginn: ab 2028	Gemeinde Emmen	350'000 Stand: 06.2023 Genauigkeit: +/-50%
FVV-2.11-5A	-	Emmen, Trottoir Buholzstrasse, Abschnitt Grünmattstrasse bis TCS Ergänzung von Trottoirs entlang der Buholzstrasse. ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte:</i> ▪ <i>Länge in m: 1'200</i> Jahr Baubeginn: ab 2028	Gemeinde Emmen	1'200'000 Stand: 06.2023 Genauigkeit: +/-50%
FVV-2.12-5A	-	Emmen, Trottoir Feldmattstrasse Ergänzung von baulich abgesetzten Trottoirs entlang der Feldmattstrasse. ▪ Planungsstand: Variantenstudium ▪ <i>Nächste Schritte: Vorprojekt</i> ▪ <i>Länge in m: ca. 650</i> Jahr Baubeginn: ab 2028	Gemeinde Emmen	450'000 Stand: 06.2023 Genauigkeit: +/-50%
FVV-2.13-5A	-	Emmen, Trottoir Gersagstrasse Ergänzung von Trottoir westlich der Gersagstrasse im Abschnitt Celtastrasse bis Unterführung SBB. ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte:</i> ▪ <i>Länge in m: ca. 120</i> Jahr Baubeginn: ab 2028	Gemeinde Emmen	200'000 Stand: 06.2023 Genauigkeit: +/-50%
FVV-2.14-5A	-	Emmen, Verbreitung SBB Unterführung Gersag Durch die Verbreitung der Unterführung gibt es mehr	Gemeinde Emmen	2'000'000 Stand:

		Platz für die Velofahrer. Zudem können die beidseitigen Trottoirs verbreitert werden, um die Umsteigebeziehungen Bahn – Bahn und Bahn- Bus sicher und komfortabel zu gewährleisten.		06.2023 Genauigkeit: +/-50%
		- Planungsstand: Machbarkeitsstudie - Nächste Schritte: Vorprojekt - Fläche Unterführung (Massnahme FVV) in m²: ca. 300		
		Jahr Baubeginn: ab 2028		
FVV-2.15-5A	-	Horw, Hochschulpromenade (HSP), Verbindungsweg (Fuss-/Veloweg) zwischen Bhf und Campus HSLU Die neue HSP bildet eine attraktive FVV-Verbindung der westseitigen Quartiere und dem Campus mit dem Bahnhof und dem Zentrum Horw. Die HSP weist funktional und repräsentativ einen qualitativ hohen Standard auf. Für FussgängerInnen sowie für Velofahrende zeichnet sich die HSP durch eine hohe Aufenthaltsqualität aus. Die HSP nimmt Bezug zu den geschützten Naturobjekten, die einen hohen, identitätsstiftenden Wert für den Ort darstellen.	Gemeinde Horw	600'000 Stand: 02.2023 Genauigkeit: +/-20%
		- Planungsstand und nächste Schritte: Vorprojekt abgeschlossen. Es folgt die Erarbeitung des Bauprojekts. - Länge der Massnahme in m: 150		
		Jahr Baubeginn: 2029		
FVV-2.16-5A	-	Kriens, Veloschnellroute Schlund- / Friedhofstrasse (VN-1, GVKK) Veloschnellroute zwischen Zentrum Kriens und Luzern Süd/Horw, Massnahmen zur Attraktivierung als Veloschnellroute.	Stadt Kriens	510'000 Stand: 10.2023 Genauigkeit: +/- 35%
		- Planungsstand und nächste Schritte: Machbarkeits- und Potentialstudie erstellt. VBK auszuarbeiten. - Länge der Massnahme in m: 2'250		
		Jahr Baubeginn: 2030		
FVV-2.17-5A	-	Kriens, Veloverbindungsroute Eschenweg (VN-2, GVKK) Schaffung Netzelement und Schliessung von Netzlücke Veloverbindungsroute.	Stadt Kriens	195'000 Stand: 08.2023 Genauigkeit: +/- 35%
		- Planungsstand und nächste Schritte: Machbarkeitsstudie erstellt. VBK auszuarbeiten. - Länge der Massnahme in m:		
		Jahr Baubeginn: 2031		
FVV-2.18-5A	-	Kriens, Optimierung Veloverbindungsroute Fenkernstrasse /-weg (VS-8) Schaffung attraktive Situation für den Veloverkehr, Fenkernstrasse-Zentrum Kriens. Attraktivere und sichere Knotengestaltung Fenkernstrasse / Kantonsstrasse K4 mit Fokus Velo-Verkehr.	Stadt Kriens	200'000 Stand: 07.2018 Genauigkeit: +/- 10%
		- Planungsstand und nächste Schritte: Machbarkeitsstudie erstellt. VBK auszuarbeiten - Länge der Massnahme in m:		
		Jahr Baubeginn: 2029		

FVV-2.19-5A	FVV-5.5-4B / 1061.4.104	Luzern, Veloroute Dammstrasse – Reussinsel Für die Verbindung Innenstadt Luzern – Stadtteil Reussbühl / Freizeitgebiet Nordpol – Gemeinde Emmen ist die Achse Dammstrasse – Reussinsel – Xylofonweg die Hauptveloroute. Auf dieser Achse bestehen diverse Sicherheits- und Komfortmängel, insbesondere bei der Querung der Spitalstrasse. Umsetzungsmassnahmen auf der Dammstrasse sind abhängig vom ASTRA-Projekt Bypass und werden voraussichtlich nach 2030 umgesetzt werden können. Jahr Baubeginn: ca. 2030	Stadt Luzern	4'500'000 Stand: 02.2021 Genauigkeit: +/-50%
FVV-2.20-5A	-	Luzern, Eisfeldstrasse – Landenbergstrasse (GeVe) Die Eisfeldstrasse-Landenbergstrasse soll mit definitiven Massnahmen in eine Velostrasse umgestaltet werden. Hierfür werden Senkrechtparkplätze zur Förderung der Verkehrssicherheit gedreht bzw. aufgehoben. Zudem werden die Einmündungsbereiche auf die Velostrasse ausgerichtet und verdeutlicht. - Planungsstand und nächste Schritte: Projektierung - Länge der Massnahme in m: 950 Jahr Baubeginn: 2028	Stadt Luzern	300'000 Stand: 07.2023 Genauigkeit: +/-30%
FVV-2.21-5A	-	Luzern, Werftstrasse – Inseliquai – Frohburgstrasse (GeVe) Der Anschluss der Landenbergstrasse an die Werftstrasse erfordert Anpassungen am Vortritt und Einmündungsbereich. Die Velostreifen müssen auf dem Inseliquai und der Frohburgstrasse mittels Randanpassungen verbreitert werden. - Planungsstand und nächste Schritte: Projektierung - Länge der Massnahme in m: 550 Jahr Baubeginn: 2028	Stadt Luzern	400'000 Stand: 07.2023 Genauigkeit: +/-30%
FVV-2.22-5A	-	Luzern, Weinberglistrasse (GeVe) Auf der Weinberglistrasse sollen beidseitig Einrichtungsradwege von 2.50m eingeführt werden. Hierzu benötigt es Anpassungen an den Strassenrändern, den Lichtsignalanlagen sowie im gesamten Knotenbereich Tribschenstrasse. - Planungsstand und nächste Schritte: Projektierung - Länge der Massnahme in m: 250 Jahr Baubeginn: 2030	Stadt Luzern	750'000 Stand: 07.2023 Genauigkeit: +/-30%
FVV-2.23-5A	-	Luzern, Neustadtstrasse (GeVe) Die Neustadtstrasse soll als wichtige Veloverbindung optimiert und für den motorisierten Verkehr beruhigt werden. Hierfür soll ein Einbahnregime mit Velos im Gegenverkehr eingeführt werden. - Planungsstand und nächste Schritte: Projektierung - Länge der Massnahme in m: 480 Jahr Baubeginn: 2028	Stadt Luzern	150'000 Stand: 07.2023 Genauigkeit: +/-30%
FVV-2.24-5A	-	Luzern, Winkelriedstrasse (GeVe) Die Winkelriedstrasse soll als wichtige Veloverbindung op-	Stadt Luzern	400'000 Stand:

		timiert und für den motorisierten Verkehr beruhigt werden. Hierfür soll das Einbahnregime mit Velos im Gegenverkehr optimiert werden. ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte: Projektierung</i> ▪ <i>Länge der Massnahme in m: 530</i> Jahr Baubeginn: 2028		07.2023 Genauigkeit: +/-30%
FVV-2.25-5A	-	Luzern, Hirschengraben – Theaterplatz (GeVe) Der Hirschengraben soll als Velostrasse vortrittsberechtigt an die Winkelriedstrasse angeschlossen werden. Zudem gilt es das Projekt an die Bahnhofstrasse anzubinden. ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte: Projektierung</i> ▪ <i>Länge der Massnahme in m: 170</i> Jahr Baubeginn: 2028	Stadt Luzern	180'000 Stand: 07.2023 Genauigkeit: +/-30%
FVV-2.26-5A	-	Luzern, Langsägestrasse – Taubenhausstrasse – Bruchstrasse – Klosterstrasse (GeVe) Die heute bestehende Velostrasse wird in den Einmündungsbereichen und Anschlüssen optimiert. ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte: Projektierung</i> ▪ <i>Länge der Massnahme in m: 1'000</i> Jahr Baubeginn: 2030	Stadt Luzern	300'000 Stand: 07.2023 Genauigkeit: +/-30%
FVV-2.27-5A	-	Luzern, Villenstrasse (GeVe) Auf der Villenstrasse soll eine Velostrasse realisiert werden. Die Anschlüsse an die Horwerstrasse/Eichhof sowie an die Moosmattstrasse müssen optimiert werden. Zudem wird die Längsparkierung aufgehoben. ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte: Projektierung</i> ▪ <i>Länge der Massnahme in m: 150</i> Jahr Baubeginn: 2028	Stadt Luzern	40'000 Stand: 07.2023 Genauigkeit: +/-30%
FVV-2.28-5A	-	Luzern, Habsburgerstrasse (GeVe) Die Habsburgerstrasse soll als wichtige Veloverbindung optimiert und für den motorisierten Verkehr beruhigt werden. Hierfür soll das Einbahnregime mit Velos im Gegenverkehr optimiert werden. ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte: Projektierung</i> ▪ <i>Länge der Massnahme in m: 440</i> Jahr Baubeginn: 2030	Stadt Luzern	225'000 Stand: 07.2023 Genauigkeit: +/-30%
FVV-2.29-5A	-	Luzern, Gibraltarstrasse (GeVe) Auf der Gibraltarstrasse wird eine Velostrasse eingeführt. Im nördlichen Teil wird das Verkehrsregime für den Verkehr angepasst und der Einmündungsbereich Baselstrasse/Gütschknoten optimiert. ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte: Projektierung</i> ▪ <i>Länge der Massnahme in m: 200</i> Jahr Baubeginn: 2030	Stadt Luzern	190'000 Stand: 07.2023 Genauigkeit: +/-30%
FVV-2.30-5A	-	Luzern, Lidostrasse (GeVe) Die Lidostrasse wird verkehrsberuhigt und umgestaltet. Es wird eine Velostrasse eingeführt. Die Senkrechtparkierung	Stadt Luzern	600'000 Stand: 07.2023

		wird gedreht bzw. aufgehoben. ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte: Projektierung</i> ▪ <i>Länge der Massnahme in m: 900</i> Jahr Baubeginn: 2028		Genauigkeit: +/-30%
FVV-2.31-5A	-	Luzern, Jesuitenplatz – Pfistergasse (GeVe) Die Veloverbindung Jesuitenplatz-Pfistergasse wird optimiert. Hierzu werden Massnahmen zu Verkehrssicherheit und Verdeutlichung der Veloführung umgesetzt. ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte: Projektierung</i> ▪ <i>Länge der Massnahme in m: 250</i> Jahr Baubeginn: 2028	Stadt Luzern	50'000 Stand: 07.2023 Genauigkeit: +/-30%
FVV-2.32-5A	-	Luzern, Geissmattbrücke (GeVe) Auf der Geissmattbrücke sollen Einrichtungsradwege eingeführt werden. Zudem wird die Anbindung Geissmattbrücke/St. Karl-Strasse an die Nord-Süd Verbindung Xylofonweg – Militärstrasse – Pfistergasse – Bahnhof optimiert. ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte: Projektierung</i> ▪ <i>Länge der Massnahme in m: 300</i> Jahr Baubeginn: 2030	Stadt Luzern	1'000'000 Stand: 07.2023 Genauigkeit: +/-30%
FVV-2.33-5A	-	Luzern, St. Karlistrasse (GeVe) Die Velostrasse St.-Karli-Strasse soll optimiert und verkehrsberuhigt werden. Hierfür wird die Senkrechtparkierung gedreht bzw. aufgehoben. Zudem werden die Einmündungsbereiche an der Spitalstrasse und an der Geissmattbrücke optimiert. ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte: Projektierung</i> ▪ <i>Länge der Massnahme in m: 1'300</i> Jahr Baubeginn: 2028	Stadt Luzern	510'000 Stand: 07.2023 Genauigkeit: +/-30%
FVV-2.34-5A	-	Luzern, Friedentalstrasse (GeVe) Auf dem Gemeindestrassenabschnitt der Friedentalstrasse soll Tempo 30 sowie eine Velostrasse eingeführt werden. ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte: Projektierung</i> ▪ <i>Länge der Massnahme in m: 750</i> Jahr Baubeginn: 2030	Stadt Luzern	270'000 Stand: 07.2023 Genauigkeit: +/-30%
FVV-2.35-5A	-	Luzern, Libellenstrasse (GeVe) Die Velostrasse Libellenstrasse soll optimiert werden. Hierfür werden die Einmündungsbereiche Weggismattstrasse, Schubertstrasse, Libellenrain und Libellenstrasse angepasst und optimiert. ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte: Projektierung</i> ▪ <i>Länge der Massnahme in m: 900</i> Jahr Baubeginn: 2028	Stadt Luzern	300'000 Stand: 07.2023 Genauigkeit: +/-30%
FVV-2.36-5A	-	Luzern, Wesemlinstrasse (GeVe) Die Wesemlinstrasse soll verkehrsberuhigt werden. Hierfür wird ein Einbahnregime mit Velos im Gegenverkehr eingeführt. Zudem werden diverse Längsparkfelder aufgehoben.	Stadt Luzern	470'000 Stand: 07.2023 Genauigkeit:

		- Planungsstand und nächste Schritte: Projektierung - Länge der Massnahme in m: 1'050 Jahr Baubeginn: 2028		+/-30%
FVV-2.37-5A	-	Luzern, Hünenbergstrasse (GeVe) Die Hünenbergstrasse soll verkehrsberuhigt werden. Hierzu soll ein Einrichtungsradweg realisiert und der Querschnitt neu aufgeteilt werden. - Planungsstand und nächste Schritte: Projektierung - Länge der Massnahme in m: 320 Jahr Baubeginn: 2028	Stadt Luzern	200'000 Stand: 07.2023 Genauigkeit: +/-30%
FVV-2.38-5A	-	Luzern, Hauptstrasse – Ruopigenstrasse Anpassungen im Knotenbereich für eine beidseitige Veloführung und Anschluss an die K13 sowie an die Ruopigenstrasse. - Planungsstand und nächste Schritte: Projektierung - Länge der Massnahme in m: 110 Jahr Baubeginn: 2028	Stadt Luzern	770'000 Stand: 12.2023 Genauigkeit: +/-30%
FVV-2.39-5A	-	Luzern, Bahnquerung und Bahnzugang Littau Die Zufussgehenden im Littauerboden können heute die Eisenbahngleise einzig beim beschränkten Bahnübergang queren. Für den Siedlungsschwerpunkt ergibt sich daraus ein unkomfortabler Umweg und eine schlechte Erreichbarkeit des ÖV-Angebotes. Auch ist es Bewohnenden vom Littauerboden nicht mehr möglich, einen Zug zu erreichen, wenn die Schranken bereits geschlossen sind. Aufgrund der langen Schrankenschliesszeiten kommt es oft zu wilden und gefährlichen Querungen der Geleise. Mit einer niveaufreien Bahnquerung soll das Quartier Littauerboden besser an den Bahn- und Bushof angeknüpft werden. Das konkrete Projekt für eine solche Bahnquerung ist noch zu erarbeiten. Denkbar sind sowohl eine Überführung als auch eine Unterführung. Zudem ist u. a. zu klären, wie der Zugang zu den Perrons funktioniert und ob eine Weiterführung hoch in die Haarnadelkurve der Cheerstrasse in Richtung Littau Dorf machbar ist. - Planungsstand und nächste Schritte: Machbarkeitsstudie 2025 - Länge der Massnahme in Meter: - Quadratmeter Umsetzungsbereich: Jahr Baubeginn: 2031	Stadt Luzern	5'000'000 Stand: Genauigkeit: +/-50%
FVV-2.40-5A	-	Oberkirch, Knoten Schellenrain Verbesserung der Fuss- und Radwegverbindung vom Campus Sursee, via Haselwart ins Dorf Oberkirch; Anpassungen Fussgängerführung Knoten Schellenrain; Anpassungen Signalisation / Markierungen Knoten Schellenrain. Jahr Baubeginn: 2028	Gemeinde Oberkirch	300'000 Stand: 03.2019 Genauigkeit: +/-30%
FVV-2.41-5A	-	Rothenburg, Sichere und attraktive Veloverbindung Zentrum (Wohngebiet) – Rothenburg Station (Arbeitsgebiet) Die FVV-Verbindung zwischen dem Wohngebiet und dem	Gemeinde Rothenburg	3'000'000 Stand: 07.2023

		Arbeitsgebiet in Rothenburg ist unbefriedigend und unzureichend an die weiterführende Verkehrsinfrastruktur angeschlossen. Im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des ESP Rothenburg sowie des Umbaus des Bahnhof Rothenburg Station ist eine sichere und attraktive Verbindung zwischen dem Zentrum Rothenburg und dem Arbeitsgebiet/Bahnhof Rothenburg Station zentral. ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte: Eine Variantenstudie des Ing.-Büros Viaplan AG hat verschiedene Optionen geprüft und dabei eine Bestvariante zur Weiterbearbeitung vorgeschlagen. Erarbeitung Vorprojekt 2024; Erarbeitung Bauprojekt 2025; Erarbeitung Auflagenprojekt 2026</i> ▪ <i>Länge der Massnahme in m: ca. 4'000</i> Jahr Baubeginn: 2028		Genauigkeit: +/-50%
FVV-2.42-5A	-	Rothenburg, Rückringenstrasse mit durchgehendem Gehweg Die Rückringenstrasse ist eine wichtige Verbindungsstrasse im östlichen Gemeindegebiet und dient als Schulweg sowie Verbindungsachse für den FVV-Freizeitverkehr Ost-West aus dem Gebiet Waldibrücke (Emmen). Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit soll eine Temporeduktion sowie ein durgehender Gehweg realisiert werden. ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte: Konzept inkl. Grundsatzbeschluss Gemeinderat liegt vor. Planung Bauprojekt 2025; Ausführungsprojekt 2026</i> ▪ <i>Länge der Massnahme in m: ca. 1'200</i> Jahr Baubeginn: 2028	Gemeinde Rothenburg	600'000 Stand: 07.2023 Genauigkeit: +/-50%
Neue Netzelemente				
FVV-2.43-5A	-	Gisikon, Fussgänger-Querung Gisikon-Weitblick in Gewerbezone «An der Reuss» und Naherholungsgebiet Reuss Mit der Fussgänger-Querung soll die Arbeitszone an der Reuss besser an den öffentlichen Verkehr angeschlossen werden (Haltestelle Weitblick). Gleichzeitig kann für die Bevölkerung ein einfacherer Zugang zum Erholungsgebiet Reuss (Aufwertung erfolgt mit Hochwasserschutzprojekt) geschaffen werden. ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte: Vorprojekt vorhanden.</i> ▪ <i>Baubeginn: 2028</i> ▪ <i>Länge der Massnahme in m (ohne Unter-/Überführung): 50 m</i> ▪ <i>Quadratmeter Unter-/Überführung: 94 m²</i> Hinweise: Abstimmungsbedarf mit SBB, VVL	Gemeinde Gisikon	1'500'000 Stand: 21.8.2023 Genauigkeit: +/- 20%
FVV-2.44-5A	-	Kriens, Velobrücke Grosshof Die vom Astra geplante Velobrücke von der Grosshofbrücke in die Eichwil- und Hofstetterstrasse korrespondiert nicht mit der kommunalen Velonetzplanung. Eine hochwertige Querung der Luzernerstrasse (zur Reduktion der Trennwirkung) sowie zwischen der Luzernerstrasse und	Stadt Kriens	5'000'000 Stand: 08.2023 Genauigkeit: +/- 50

		der Velohauptroute auf der Amlehn-/Langsägestrasse soll geschaffen werden. ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte: Konzept erstellt, Planung wird parallel zu weiteren Planungsschritten Bypass städtische Nutzung erarbeitet</i> ▪ <i>Fläche Überführung in m²: 250</i> ▪ <i>ggf. Länge in m (ausserhalb der Überführung): 100</i> Jahr Baubeginn: 2029		
FVV-2.45-5A	FVV-3.38-4A / 1061.4.081	Luzern, Velo-Fussgängerbrücke Freigleis-Fruttstrasse Die Verlängerung der Velohauptroute «Freigleis» bis zur Fruttstrasse wird längerfristig in Kombination mit der geplanten S-Bahn-Haltestelle Steghof (ÖV-3.1-5C, Baubeginn offen) realisiert. Bis zu diesem Zeitpunkt plant die Stadt die Velo- und Fussgänger Verbindung mit einem aufwärtskompatiblen Provisorium über die Gleise zu führen. Jahr Baubeginn: ca. 2030	Stadt Luzern	4'800'000 Stand: 02.2021 Genauigkeit: +/-30%
FVV-2.46-5A	LV-2.2i-3B/ 1061.3.129 FVV-5.9-4B / 1061.4.108	Luzern, Reussinsel Im Gestaltungsplan 311 zur Überbauung der Reussinsel und im Richtplan R1 Fusswege ist entlang der Reuss ein Fussweg vorgesehen. Langfristig ist die Erweiterung des Weges via Park (in Planung) bis zur St. Karli-Brücke vorgesehen. ▪ <i>Länge der Massnahme in m: ca. 400</i> Jahr Baubeginn: 2029	Stadt Luzern	3'000'000 Stand: 07.2020 Genauigkeit: +/-30%
FVV-2.47-5A	-	Rothenburg, Fusswegverbindung Konstanz – Flecken Zwischen dem Dorfzentrum Flecken und dem Schulareal fehlt eine durchgehende Fusswegverbindung, welche die Achse Nord-Süd vervollständigt. Mit der Schliessung dieser Lücke kann die Fusswegverbindung attraktiviert werden. ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte: Mit der Planung wurde noch nicht begonnen.</i> ▪ <i>Länge der Massnahme in m: 500</i> Jahr Baubeginn: 2028	Gemeinde Rothenburg	500'000 Stand: 07.2023 Genauigkeit: +/-50%
Verbesserung Zugänglichkeit Naherholung				
FVV-2.48-5A	FVV-3.48 / 1061.4.091	Horw, Neue Wegverbindung Hinterboden – Seeacherweg Neue Wegverbindung mit einer Breite von 1.5 m, nicht asphaltiert. Diese Verbindung dient als Ersatz für den Weg entlang der Seestrasse. Jahr Baubeginn: 2028 Hinweis aus dem Prüfbericht des Bundes zum AP LU 4G: BLN Nr. 1606: Genauer Verlauf der Infrastruktur ist noch zu klären, schwere Beeinträchtigung des BLN ist nicht ausgeschlossen. Anhörung ENHK nötig. => <i>Verlauf wurde noch nicht geklärt.</i>	Gemeinde Horw	500'000 Stand: 04.2019 Genauigkeit: +/-40%
FVV-2.49-5A	FVV-5.11 / 1061.4.110	Horw, Bessere Fusswegvernetzung Dormen – Gügerzi Ausbau Fusswegverbindung; 1.5 m Breite, nicht asphaltiert.	Gemeinde Horw	50'000 Stand: 04.2019

		▪ Länge Fussweg in m: 210		Genauigkeit:
		Jahr Baubeginn: 2030		+/-40%
FVV-2.50-5A	FVV-5.12 / 1061.4.111	Horw, Durchgehender Fussweg entlang See in Ennethorw Fussweg Seerosenweg – Seefeld (Gemäss Leitbild Horw See, 4. April 2018). ▪ Länge Fussweg in m: 315 Jahr Baubeginn: 2030	Gemeinde Horw	350'000 Stand: 04.2019 Genauigkeit: +/-40%
B+R-Anlagen				
FVV-2.51-5A	-	Emmen, B+R-Anlage Bahnhof Emmenbrücke (Seite Schützenmatt) Veloabstellanlage mit rund 400 Abstellplätzen integriert in die neue Überbauung Schützenmatt. ▪ Planungsstand: Studienauftrag ▪ Nächste Schritte: Richtprojekt / Vorprojekt Jahr Baubeginn: ab 2028	Gemeinde Emmen	800'000 Stand: 06.2023 Genauigkeit: +/-50%
FVV-2.52-5A	-	Malters, B+R-Anlage Der Bahnhof Malters verfügt über eine B+R-Anlage je nördlich und südlich der Bahnlinie. Aufgrund der zentralen Lage des Bahnhofs mitten im Dorf weist der öV sehr starke Frequenzen auf. Da die Gemeinde kein internes Bussystem hat und sich die Siedlungsgebiete in den Hanglagen befinden, sind viele öV-Nutzer innerhalb des Dorfes mit dem Velo unterwegs. Die B+R-Anlage stösst an ihre Grenzen. Die Anlage nördlich des Bahnhofs soll durch doppelstöckige Velo-PP ersetzt werden. ▪ Planungsstand und nächste Schritte: Projektidee ▪ Anzahl zusätzliche Velo-PP: ca. 40 Jahr Baubeginn: 2028	Gemeinde Malters	80'000 Stand: 07.2023 Genauigkeit: +/- 25 %

Hinweis: Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Nutzen				
WK1				
WK2				
WK3				
WK4				

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

-

Quantitative Angaben

> Sachinformationen gemäss RPAV, Anhang 4 (siehe auch oben)

Bemerkungen / Hinweise

-

FVV-3.1-5B	B-Horizont
K 65a: Inwil, Inwil Dorf (exkl.) – Autobahnanschluss A 14 Gisikon (exkl.), Ausbau Rad- und Gehweg	
Kategorie: Fuss- und Veloverkehr	

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☒ 4. Generation: Nr. FVV-4.3-4B	1061.4.097	B

Karte folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Vom Autobahnanschluss A14 Gisikon – Root und dem Dorfeingang von Inwil fehlen Radverkehrsanalgen. Die Kantonsstrasse weist eine ungenügende Strassenbreite auf. Nebst der zu schmalen Fahrbahn sind in annähernd allen Kurven die minimalen Radien gemäss VSS-Norm 640 100a nicht eingehalten. In den Kurven sind die Anhaltesichtweiten gemäss VSS-Norm 640 090b teilweise auch nicht gewährleistet. Bei einigen Einmündungen in die Kantonsstrasse sind die Knotensichtweiten nicht, oder nur knapp, eingehalten.

Auf dem gesamten Abschnitt verkehren die Busse Hochdorf - Rotkreuz.

Die MIV-Belastung beträgt rund 7'500 Fahrzeuge pro Tag (2017), der Schwerverkehrsanteil beträgt rund 13% am Werktag, der Durchgangsverkehr bezogen auf Inwil ist rund 50%.

Beschrieb der Massnahme

Der Veloverkehr wird mittels eines Grünstreifens von der Fahrbahn getrennt. Zudem hat die Strassenbreite den Normen der VVS zu entsprechen.

(BP Nr. 179)

Machbarkeit

Bestandteil des Radroutenkonzepts. Wird im Rahmen des Vorprojekts nachgewiesen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Dichtes und sicheres FVV-Netz im Kernraum
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Eher bescheidene FVV-Anteile am Gesamtverkehr ▪ Zentrale infrastrukturelle Schwachstellen im Bereich des FVV
Bezug zu den Teilstrategien	▪ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern» ▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

Nutzen

WK1 Mit der Massnahme wird das Netz für den FVV optimiert.

WK2 -

WK3 Mit der Massnahme wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Sowohl die objektive als auch die subjektive Verkehrssicherheit werden verbessert.

WK4 Durch die Massnahme wird die Verlagerung auf den Fuss- und Veloverkehr gefördert.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Luzern, vif

Beteiligte Stellen

Gemeinde Inwil

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Kantonales Radroutenkonzept
- Kantonales Bauprogramm
- Studie 2028

Weitere Planungsschritte:

- Vorprojekt
- Bauprojekt

Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung:	2028 - 2030
Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2031
Finanzierungsplan:	2031
Baubeginn:	2032
Inbetriebnahme:	ab 2036

Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen
Teilweise Tangierung von FFF

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

10'000'000 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/-50%
Stand: (Monat und Jahr)

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kantonales Bauprogramm 2023 – 2026

> *Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).*

Quantitative Angaben

> *Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.*

Sachinformationen

- *Fuss- und Veloverkehr*
 - *Laufmeter Massnahme FVV*
-

Bemerkungen / Hinweise

- --
-

FVV-3.2-5B **B-Horizont**

K 10: Luzern/Malters, Abschnitt Thorenberg (exkl.) – Einmündung K 4 (Anschluss Blatten), Verbesserung Verkehrssicherheit durch Anpassung geometrisches Normalprofil, Erstellen Velo- und Fussweg

Kategorie: Fuss- und Veloverkehr

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☒ 4. Generation: Nr. FVV-5.1-4B	1061.4.100	B

Karte (INFRAS)

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Thorenbergstrasse zwischen der Stadt Luzern und der Gemeinde Malters weist in Bezug auf die Verkehrssicherheit des Fuss- und Veloverkehrs grössere Defizite auf. Die heutigen Anlagen für den Veloverkehr entsprechen nicht mehr den aktuellen Normen, für den Fussverkehr sind keine Anlagen vorhanden.

Beschrieb der Massnahme

Die Sicherheit auf der Thorenbergstrasse soll durch die Anpassung des geometrischen Normalprofils und durch die Erstellung eines Velo- und Gehwegs in Koordination mit der Strassensanierung verbessert werden.

(BP Nr. 110)

Machbarkeit

Die Machbarkeit einer Umgestaltung und leichten Aufweitung des heutigen Strassenraums zu Gunsten des FVV kann im Grundsatz als gegeben angenommen werden. Die weiteren Planungsschritte werden die Machbarkeit vertieft unter-suchen.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Dichtes und sicheres FVV-Netz im Kernraum
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Eher bescheidene FVV-Anteile am Gesamtverkehr ▪ Zentrale infrastrukturelle Schwachstellen im Bereich des FVV
Bezug zu den Teilstrategien	▪ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern» ▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

Nutzen

WK1 Mit der Massnahme wird das Netz für dem FVV optimiert.

WK2 -

WK3 Mit der Massnahme wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Sowohl die objektive als auch die subjektive Verkehrssicherheit werden verbessert.

WK4 Durch die Massnahme wird die Verlagerung auf den Fuss- und Veloverkehr gefördert.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Luzern, vif

Beteiligte Stellen

Stadt Luzern, Gemeinde Malters

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Kantonales Bauprogramm

Weitere Planungsschritte:

- Start Projektauftrag

Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung: 2025 – 2029

Plangenehmigung/ Baubewilligung: 2029

Finanzierungsplan: 2030

Baubeginn: 2032

Inbetriebnahme: 2034

Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

15'000'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 50%

Stand: 07.2023

Kostenanteil Anlage FVV noch nicht bestimmt.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Finanzierung

Anteil Bund AP % Fr.

Anteil Kanton % Fr.

Anteil Region % Fr.

Anteil Gemeinde(n) % Fr.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kantonales Bauprogramm 2023 – 2026

> *Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).*

Quantitative Angaben

> *Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.*

Sachinformationen

- Fuss- und Veloverkehr
 - Laufmeter Massnahme FVV
-

Bemerkungen / Hinweise

-
-

FVV-4	B-Horizont
Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen	
Kategorie: Fuss- und Veloverkehr	

☒ Bestandteil früheres AP (siehe Teilmassnahmen unten)

Karte / Abbildung (folgt)

Konzeption und Zweckmässigkeit

Ausgangslage

Schwachstellen beim Fuss- und Veloverkehr betreffen einerseits bestehende Strassenabschnitte mit hohen MIV-Belastungen. Andererseits weisen die bestehenden Fuss- und Veloverkehrsnetze noch verschiedene Lücken auf. Diese Lücken sind teilweise durch Verkehrsknoten mit hoher MIV-Belastung oder durch topografische Hindernisse unterbrochen und haben vielfach unattraktive Querungen. Lücken sind auch bei der Zugänglichkeit der Naherholungsgebiete festzustellen.

Konzeption und Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Dichtes und sicheres Fuss- und Velonetz, Abstimmung des Gesamtverkehrs, Verbesserung Verkehrssicherheit und Erhöhung des Fuss- und Veloverkehr-Anteils, Erhöhung Aufenthaltsqualität
Bezug zum Handlungsbedarf	Eher bescheidenen FVV-Anteil am Gesamtverkehr Zentrale infrastrukturelle Schwachstellen im Bereich des FVV und Strassenraum
Bezug zu den Teilstrategien	GV-1 «Gesamtverkehrskonzepte und -projekte weiterentwickeln und umsetzen» GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern» FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken» FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren» FVV-4 «Landschafts- und Naherholungsräume mit dem Fuss- und Veloverkehr erschliessen»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

Teilmassnahmen				
Nr. AP 5G	Nr. AP 1-4 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
Optimierung bestehender Netzelemente				
FVV-4.1-5B	FVV-3.3-4A / 1061.4.046	K 16/65a: Emmen/Eschenbach/Inwil, Waldibrücke – Knoten K16/65a Das Vorhaben ist im Bauprogramm 2019-2022 für die Kantonsstrassen und im Kantonalen Radroutenkonzept in 2. Priorität enthalten. Zwischen Waldibrücke – Mettlen – Inwil fehlen Massnahmen zugunsten der Velofahrenden und	Kanton Luzern, vif	3'300'000 Stand: 11.2022 Genauigkeit: +/-50%

		die bestehende Strasse ist zu schmal. Mit den Massnahmen können die Lücken in der Radverkehrsanlage zwischen Luzern – Hochdorf und Luzern – Inwil geschlossen und die Verkehrssicherheit mit Gewährung der Normen der VSS erfüllt werden. Es soll deshalb ein ca. 2.2 km langer Rad- und Gehweg im Zweirichtungsverkehr erstellt werden und die Strassen gemäss den Normen der VSS verbreitert werden. Der Rad- und Gehweg wird mittels eines Grünstreifens von der Fahrbahn getrennt. (BP Nr. 133) Jahr Baubeginn: ab 2032		Kosten nur Teil innerhalb BeSA-Perimeter
FVV-4.2-5B	-	Neuenkirch, Mooschür – Hellbühl Dorf (inkl.), Radverkehrsanlage und Eingangspforte aus Richtung Ruswil Das Vorhaben ist im Bauprogramm 2023-26 für die Kantonsstrassen und im Kantonalen Radroutenkonzept enthalten, wobei die ersten rund 550 m ab der Knoten Mooschür der 3. Priorität und der restliche Abschnitt der 2. Priorität zugeteilt ist. Mit den Massnahmen kann eine Lücke in Radroutennetz geschlossen werden und die Verkehrssicherheit und -qualität massgebend gesteigert werden. Ebenfalls zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist eine Eingangspforte am westlichen Siedlungsrand von Hellbühl vorgesehen. ▪ Länge in m: 1'400 (BP Nr. 32) Jahr Baubeginn: ab 2032	Kanton Luzern, vif	2'900'000 Stand: 06.2022 Genauigkeit: +/-50%
FVV-4.3-5B	-	K 18: Schenkon, Kreisel Zellburg – Kreisel Zellfeld – Chommlibachbrücke, Radverkehrsanlagen Erstellen einer Radverkehrsanlage zwischen Kreisel Zellburg und Chommlibachbrücke. ▪ Länge in m: 600 (BP Nr. 144) Jahr Baubeginn: ab 2032	Kanton Luzern, vif	4'400'000 Stand: 06.2022 Genauigkeit: +/-50%
FVV-4.4-5B	FVV-5.2-4B	Küssnacht, Ausbau Radinfrastruktur Zugerstrasse Süd, Abschnitt Kreisel Baer bis Anschluss A4 Küssnacht Vom Kreisel Baer bis Anschluss A4 Küssnacht besteht entlang der Zugerstrasse Süd ein beidseitiger Radstreifen. Für den Radverkehr soll die Verkehrssicherheit mit einem separaten kombinieren Rad-Gehweg erhöht werden. Jahr Baubeginn: ab 2032	Kanton Schwyz	3'800'000 Stand: 12.2011 Genauigkeit: +/-20%
FVV-4.5-5B	-	Emmen, Umgestaltung Erlenstrasse, Abschnitt Neuhof Verbesserung der Fuss- und Veloinfrastruktur durch bauliche Trennung. Verbesserung der FG-Querung. ▪ Nächste Schritte: Vorprojekt ▪ Länge in m: ca. 550 Jahr Baubeginn: ab 2032	Gemeinde Emmen	500'000 Stand: 06.2023 Genauigkeit: +/-50%
FVV-4.6-5B	-	Emmen, Umgestaltung Oberhofstrasse Erstellung einer durchgehenden, attraktiven Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr.	Gemeinde Emmen	500'000 Stand: 06.2023

		▪ <i>Nächste Schritte: Vorprojekt</i> ▪ <i>Länge in m: ca. 350</i> Jahr Baubeginn: ab 2032		Genauigkeit: +/-50%
FVV-4.7-5B	-	Emmen, Verbindung Schachenstrasse – Schützenmatt Erstellung einer sicheren, komfortablen und genügend breiten Fuss- und Velowegverbindung von der Schachenstrasse über die Seetalstrasse in das Gebiet Schützenmatt. ▪ <i>Nächste Schritte: Vorprojekt</i> ▪ <i>Länge in m: ca. 120</i> Jahr Baubeginn: ab 2032	Gemeinde Emmen	500'000 Stand: 06.2023 Genauigkeit: +/-50%
FVV-4.8-5B	FVV-4.5-4B / 1061.4.099	Luzern, Personen- und Strassenunterführung Kreuzstutz Die Abmessungen der bestehenden Strassenunterführung unter der SBB sind für den Fussverkehr und die hier liegenden Bushaltestellen nicht ausreichend. ▪ <i>Nächste Schritte: Projektierung/Städtebauliche Studie</i> ▪ <i>Fläche Massnahme Unterführung in m²: 750</i> ▪ <i>Länge in m (ausserhalb der Unterführung): 100</i> Jahr Baubeginn: ab 2032	Stadt Luzern	500'000 Stand: 12.2023 Genauigkeit: +/-50%
FVV-4.9-5B	FVV-5.6-4B / 1061.4.105	Luzern, Anpassungen Xylofonweg Der Xylofonweg gehört zum Velo- und Fusswegnetz der Stadt Luzern, auf einzelnen Abschnitten zum Velohaupt-routennetz der Stadt Luzern, zur nationalen Veloroute sowie zur EuroVelo-5-Route und ist eine wichtige Wegverbindung zwischen Emmen und der Stadt Luzern. Er weist insbesondere von März bis November und in den Morgen- und Abendspitzen eine hohe Nutzung auf. Der Xylofonweg ist als Rad- und Fussweg mit getrennten Verkehrsflächen signalisiert und darf in beide Richtungen benützt werden. Die Mindestbreiten der städtischen Fuss- und Velostandards können auf dem Xylofonweg nicht eingehalten werden. Durch die hohe Nutzung des Raums und die engen Platzverhältnisse entstehen Konflikte zwischen den verschiedenen Nutzenden. Werktags werden durchschnittlich 3'500, am Wochenende 2'200 Velos verzeichnet. Die Mängel aufgrund des zu schmalen Querschnitts beeinträchtigen ein weiteres Wachstum des Veloverkehrs auf diesen Achsen. Ein Ausbau ist aufgrund der engen Platzverhältnisse zwischen Bahndamm und Reuss zwar schwierig und kostenintensiv aber dennoch dringend notwendig. ▪ <i>Länge der Massnahme in m: 1'000</i> Jahr Baubeginn: In Abhängigkeit der Wirkung der Fuss- und Veloverkehrsbrücke beim Nordpol	Stadt Luzern / Kanton Luzern, vif	3'800'000 Stand: 02.2021 Genauigkeit: +/-50%
FVV-4.10-5B	-	Luzern, Dammstrasse (GeVe) Auf der Dammstrasse soll die Velostrasse optimiert werden. Hierfür müssen die Einmündungsbereiche angepasst werden. Zudem wird die Längsparkierung aufgehoben. ▪ <i>Planungsstand und nächste Schritte: Projektierung</i> ▪ <i>Länge der Massnahme in m: 450</i> Jahr Baubeginn: 2032	Stadt Luzern	80'000 Stand: 07.2023 Genauigkeit: +/-30%

Neue Netzelemente				
FVV-4.11-5B	-	Inwil/Root, FVV-Brücke St. Kathrinen Querungsverbindung Inwil - Perlen/Root mit Flussquerung erstellen (Fusswegverbindung). Jahr Baubeginn: ab 2032	Gemeinden Inwil und Root (Beteiligte: Buchrain)	2'000'000 Stand: 08.2023 Genauigkeit: +/-30%

Hinweis: Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Nutzen
WK1
WK2
WK3
WK4

Sonstiges
Literatur / Grundlagendokumente ■
Quantitative Angaben > Sachinformationen gemäss RPAV, Anhang 4 (siehe auch oben)
Bemerkungen / Hinweise ■ --

FVV-5.1-5C	C-Horizont
K 17a: Inwil, Autobahnanschluss Gisikon (exkl.) – Kantonsgrenze AG, Radverkehrsanlagen	
Kategorie: Langsamverkehr	

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☒ 4. Generation: Nr. FVV-6.1-4C	-	C

Karte folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Im Ausserortsbereich zwischen dem Autobahnanschluss Gisikon (exkl.) und der Kantonsgrenze Aargau in Richtung Sins fehlen Radverkehrsanlagen gänzlich. Die Massnahme ist im kantonalen Radroutenkonzept enthalten. Die Strasse ist z.T. schmal und genügt den heutigen Normen nicht mehr, der Zustand ist teilweise schlecht, Synergien mit der Strassenraumsanierung sind zu nutzen.

Beschrieb der Massnahme

Zwischen dem Autobahnanschluss Gisikon und der Kantonsgrenze Aargau soll ein ca. 1.7 km langer Velo- und Fussweg im Zweirichtungsverkehr erstellt und die Strassen gemäss den Normen der VSS verbreitert werden. Der Velo- und Fussweg wird mittels eines Grünstreifens von der Fahrbahn getrennt.

(BP Nr. 213)

Machbarkeit

Wird im Rahmen des Vorprojekts aufgezeigt.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Dichtes und sicheres FVV-Netz im Kernraum
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Eher bescheidene FVV-Anteile am Gesamtverkehr ▪ Zentrale infrastrukturelle Schwachstellen im Bereich des FVV
Bezug zu den Teilstrategien	▪ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern» ▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

Nutzen

WK1 Mit der Massnahme wird das Netz für dem FVV optimiert.

WK2 -

WK3 Durch die Neugestaltung der Strassenanlagen mit Gewährung der Normen der VSS wird die objektive und die subjektive Verkehrssicherheit verbessert.

WK4 Durch die Massnahme wird die Verlagerung auf den Fuss- und Veloverkehr gefördert.

Zuständigkeiten

Federführung

Kanton Luzern, vif

Beteiligte Stellen

Gemeinde Inwil

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Kantonales Bauprogramm

Weitere Planungsschritte:

- Studie
- Vorprojekt ab 2032
- Bauprojekt

Bau- und Finanzreife

Projektierung:

Plangenehmigung/ Baubewilligung:

Finanzierungsplan:

Baubeginn:

Inbetriebnahme:

Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen.

Teilweise Tangierung von FFF

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

5'500'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/-50%

Stand: 11.2023 (Bauprogramm 2023-26)

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
----------------	---	-----

Anteil Kanton	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Region	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.
--------------------	---	-----

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kantonales Bauprogramm 2023 – 2026

> *Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).*

Quantitative Angaben

> *Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.*

Bemerkungen / Hinweise

- --
-

FVV-5.2-5C	C-Horizont
K 19a: Horw/Grenze Kriens, Kreisel Bahnhof – Kreisel Steinibach, Verbesserung Veloführung Ringstrasse mit Unterführung	
Kategorie: Fuss- und Veloverkehr	

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☒ 4. Generation: Nr. FVV-4.1-4B	1061.4.095	B

Karte folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Kantonsstrasse K 19a (Ringstrasse) führt vom Kreisel Schlund (Autobahnanschluss Luzern-Horw) bis zum Kreisel Merkur im Zentrum von Horw. Sie quert dabei, als eine von wenigen Querungsstellen, das Bahntrasse der Zentralbahn (Unterführung Bahnhof). Sie bildet die zentrale Verkehrsachse im Vertiefungsgebiet V des Entwicklungskonzepts LuzernSüd. Der Veloverkehr wird durchgehend auf einem strassenbegleitenden Velo-/Gehweg auf der Nordseite der Ringstrasse geführt. Im Bereich der Unterführung Bahnhof verläuft der Velo-/Gehweg in Hochlage neben der Fahrbahn (offene Ausführung).

Diese Veloverkehrsführung genügt den künftigen Anforderungen nicht. Aufgrund der zentralen Lage in einem Entwicklungsgebiet wird ein starkes Wachstum des Fuss- und Veloverkehrs erwartet, wodurch die Anzahl Konflikte zwischen MIV, Velo- und Fussverkehr deutlich zunehmen werden. Zudem widerspricht die Veloverkehrsführung dem Grundsatz der Trennung von Fussgängern und Velofahrern im Siedlungsgebiet.

Im Richtplan Fuss- und Veloverkehr der Gemeinde Horw ist die Fuss- und Radwegverbindung entlang der Ringstrasse sowohl im Fusswegnetzplan als auch im Velonetzplan als Gefahrenstelle vermerkt. Ein Grund dafür ist der knappe Querschnitt der Personenunterführung und die gemeinsame Führung des Fuss- und Veloverkehrs.

Mit dem Projekt sollen behindertengerechte Anlagen (Querungsstellen, Unterführungsrampen) geschaffen werden.

Die Massnahme muss mit der geplanten Testplanung im Rahmen BP Nr. 147 (GV.6.1-5C) koordiniert werden.

Beschrieb der Massnahme

Für den Bereich der Unterführung Bahnhof wird vorgeschlagen, die bestehende Unterführung mit einem zusätzlichen Einrichtungs-Velo-/Gehweg zu erweitern.

(BP Nr. 151)

Machbarkeit

Die Machbarkeit einer zusätzlichen Velo-/Gehweg-Unterführung wurde in einer Machbarkeitsstudie aufgezeigt.



Bezug zum Zukunftsbild	Dichtes und sicheres FVV-Netz im Kernraum
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Eher bescheidene FVV-Anteile am Gesamtverkehr ▪ Zentrale infrastrukturelle Schwachstellen im Bereich des FVV
Bezug zu den Teilstrategien	▪ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern» ▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

WK1	Mit der Massnahme wird das Netz für dem FVV optimiert.
WK2	Der Strassenraum als wichtiger Freiraum im Siedlungsgebiet kann aufgewertet werden.
WK3	Mit der Massnahme wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Sowohl die objektive als auch die subjektive Verkehrssicherheit werden verbessert.
WK4	Durch die Massnahme wird die Verlagerung auf den Fuss- und Veloverkehr gefördert.

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Gemeinde Horw, Stadt Kriens

Realisierung

Planungsstand

Bisherige Planungsschritte:

- Richtplan Fuss- und Veloverkehr Gemeinde Horw (Verfasser: SNZ Ingenieure und Planer AG, Entwurf, 08.10.2019)
- Sicherheitstechnisches Verkehrsgutachten: Personen- und Velounterführung Ringstrasse, Horw (Verfasser: VIAPLAN AG, Version 3.0, 05.12.2019)
- Machbarkeitsstudie Personenunterführung Ringstrasse, Horw (Verfasser: Emch+Berger WSB AG, Version 1.1, 11.02.2020)
- Variantenstudie inkl. UNF Kreisel Bahnhof – Kreisel Steinibach

Weitere Planungsschritte:

- Vorprojekt
- Bauprojekt

Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3

Bau- und Finanzreife

Projektierung:

Plangenehmigung/ Baubewilligung:

Finanzierungsplan:

Baubeginn:

Inbetriebnahme:

Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

18'000'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 20%

Stand: 07.2023

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
----------------	---	-----

Anteil Kanton	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Region	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.
--------------------	---	-----

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Machbarkeitsstudie Personenunterführung Ringstrasse, Horw, 11.02.2020
- Variantenstudie

> *Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).*

Quantitative Angaben

> *Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.*

Bemerkungen / Hinweise

- --
-

FVV-5.4-5C

C-Horizont

K 19a: Horw, Kreisel Merkur – Kreisel Bahnhof, Verbesserung Veloführung Ringstrasse

Kategorie: Fuss- und Veloverkehr

☒ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☒ 4. Generation: Nr. FVV-4.2-4B	1061.4.096	B

Karte folgt

Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Die Kantonsstrasse K 19a (Ringstrasse) führt vom Kreisel Schlund (Autobahnanschluss Luzern-Horw) bis zum Kreisel Merkur im Zentrum von Horw. Sie quert dabei, als eine von wenigen Querungsstellen, das Bahntrasse der Zentralbahn (Unterführung Bahnhof). Sie bildet die zentrale Verkehrsachse im Vertiefungsgebiet V des Entwicklungskonzepts LuzernSüd. Der Veloverkehr wird durchgehend auf einem strassenbegleitenden Velo-/Gehweg auf der Nordseite der Ringstrasse geführt. Im Bereich der Unterführung Bahnhof verläuft der Velo-/Gehweg in Hochlage neben der Fahrbahn (offene Ausführung).

Diese Veloverkehrsführung genügt den künftigen Anforderungen nicht. Aufgrund der zentralen Lage in einem Entwicklungsgebiet wird ein starkes Wachstum des Fuss- und Veloverkehrs erwartet, wodurch die Anzahl Konflikte zwischen MIV, Velo- und Fussverkehr deutlich zunehmen werden. Zudem widerspricht die Veloverkehrsführung dem Grundsatz der Trennung von Fussgängern und Velofahrern im Siedlungsgebiet.

Im Richtplan Fuss- und Veloverkehr der Gemeinde Horw ist die Fuss- und Velowegverbindung entlang der Ringstrasse sowohl im Fusswegnetzplan als auch im Velonetzplan als Gefahrenstelle vermerkt.

Mit dem Projekt werden folgende Ziele verfolgt:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit, insb. des Fuss- und Veloverkehrs
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität, bessere Nutzung des städtebaulichen Potenzials
- Anpassung des Strassenraums an die Entwicklungen im Umfeld (Siedlungsverträglichkeit)

Die Massnahme muss mit der geplanten Testplanung im Rahmen BP Nr. 147 (GV.6.1-5C) koordiniert werden.

Beschrieb der Massnahme

Umgestaltung der Ringstrasse im Abschnitt Kreisel Merkur – Kreisel Bahnhof.

Im Richtplan Fuss- und Veloverkehr der Gemeinde Horw wird zur Verbesserung der Radverkehrsführung vorgeschlagen, die Ringstrasse mit beidseitigen Radstreifen und beidseitig durchgehenden Trottoirs umzugestalten.

In einem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) wurde die Strassenraumgestaltung untersucht. Mögliche Anpassungen folgen aus der vorgesehenen Testplanung BP Nr. 147.

(BP Nr. 152)

Machbarkeit

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Dichtes und sicheres FVV-Netz im Kernraum
Bezug zum Handlungsbedarf	▪ Eher bescheidene FVV-Anteile am Gesamtverkehr ▪ Zentrale infrastrukturelle Schwachstellen im Bereich des FVV
Bezug zu den Teilstrategien	▪ GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern» ▪ FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken» ▪ FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

Nutzen

WK1	Mit der Massnahme wird das Netz für den FVV optimiert.
WK2	Der Strassenraum als wichtiger Freiraum im Siedlungsgebiet kann aufgewertet werden.
WK3	Mit der Massnahme wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr. Sowohl die objektive als auch die subjektive Verkehrssicherheit werden verbessert.
WK4	Durch die Massnahme wird die Verlagerung auf den Fuss- und Veloverkehr gefördert.

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Gemeinde Horw

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
Bisherige Planungsschritte: ▪ Richtplan Fuss- und Veloverkehr Gemeinde Horw (Verfasser: SNZ Ingenieure und Planer AG, Entwurf, 08.10.2019) ▪ Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) über die Ringstrasse vom Kreisel Merkur bis Kreisel Bahnhof 2023	Projektierung: Plangenehmigung/ Baubewilligung: Finanzierungsplan: Baubeginn: Inbetriebnahme:
Weitere Planungsschritte: ▪ Vorprojekt ▪ Bauprojekt	Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2
Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3	

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

7'600'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- %

Stand: (Monat und Jahr)

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
----------------	---	-----

Anteil Kanton	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Region	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.
--------------------	---	-----

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Richtplan Fuss- und Veloverkehr Gemeinde Horw, 11.02.2021
- Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) über die Ringstrasse, Horw, 22.04.2021
- Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) über die Ringstrasse

> Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).

Quantitative Angaben

> Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.

Bemerkungen / Hinweise

- --

FVV-5.4-5C	C-Horizont
Luzern, Veloparkierung Bahnhof	
Kategorie: Fuss- und Veloverkehr	

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Im Raum Bahnhof Luzern bestehen momentan rund 4'000 Veloabstellplätze. Diese sind bereits heute stark ausgelastet, zum Teil sogar deutlich überlastet. An vielen Standorten ist die Nachfrage grösser als das Angebot. Die bestehenden Abstellflächen sind nicht aus allen Richtungen attraktiv erschlossen.

Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) werden neue Standorte für Veloabstellplätze, bei welchen man durch den Umbau des Bahnhofes Synergiepotentiale nutzen kann, durch die Stadt Luzern eruiert. Langfristig besteht der Bedarf von rund 8'000 Veloabstellplätze rund um den Bahnhof. Unabhängig von der Umsetzung des DBL besteht der Bedarf, die Veloabstellplätze von 4'000 auf 8'000 zu erweitern, damit die Erreichbarkeit des Bahnhofes für den Veloverkehr attraktiver wird.

Beschrieb der Massnahme

Ziel der Studie ist eine fachliche Empfehlung für die Ergänzung der Veloabstellflächen und die Definition der nächsten Schritte. Es zeichnet sich ab, dass Infrastrukturlösungen notwendig sind – je nach Empfehlung allenfalls auch mehrere Infrastrukturlösungen. In einem nächsten Schritt folgen vertiefte Machbarkeitsstudien / Vorprojekte.

Machbarkeit

In der Studie werden die verschiedenen Standorte im Rahmen der verkehrlichen und städtebaulichen Betrachtung auf ihre Machbarkeit geprüft.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zum Handlungsbedarf	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zu den Teilstrategien	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<i>Wird noch ergänzt</i>

Nutzen

WK1	<i>Wird noch ergänzt</i>
WK2	<i>Wird noch ergänzt</i>
WK3	<i>Wird noch ergänzt</i>
WK4	<i>Wird noch ergänzt</i>

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Stadt Luzern	SBB, Kanton Luzern

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife	
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung:	2028
▪ Variantenstudie für Standortwahl	Plangenehmigung/ Baubewilligung:	2032
	Finanzierungsplan:	2032

Weitere Planungsschritte:	Baubeginn:	ab 2035
▪ Machbarkeitsstudie der empfohlenen Variante	Inbetriebnahme:	2040
▪ Vorprojekt	<i>Es wird eine etappierte Planung und Umsetzung angestrebt.</i>	
▪ Bauprojekt		
▪ Ausführungsprojekt		
Reifegrad: ☐ 1 ☐ 2		
Planungsstand: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3		

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
☐ Vororientierung
☐ Zwischenergebnis
☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen

Umweltverträglichkeit

Kosten

Kosten

60'000'000 CHF exkl. MWSt.
Genauigkeit: +/-30%
Stand: 06.2023

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Region	%	Fr.
Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.

Es wird eine etappierte Planung und Umsetzung angestrebt.

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofraum 2040» Schlussbericht
 - ASTRA. Velostationen. Empfehlungen für die Planung und Umsetzung. Leitfaden. 2013
- > Liste der in elektronischer Form mitgelieferten Dokumente (Vorprojekt, Vorstudie, Machbarkeitsstudie, Umweltverträglichkeitsbericht, usw.).

Quantitative Angaben

Bemerkungen / Hinweise

- --

FVV-6

C-Horizont

Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen

Kategorie: Fuss- und Veloverkehr

☐ Bestandteil früheres AP (siehe Teilmassnahmen unten)

Karte / Abbildung (folgt)

Konzeption und Zweckmässigkeit

Ausgangslage

Schwachstellen beim Fuss- und Veloverkehr betreffen einerseits bestehende Strassenabschnitte mit hohen MIV-Belastungen. Andererseits weisen die bestehenden Fuss- und Veloverkehrsnetze noch verschiedene Lücken auf. Diese Lücken sind teilweise durch Verkehrsknoten mit hoher MIV-Belastung oder durch topografische Hindernisse unterbrochen und haben vielfach unattraktive Querungen. Lücken sind auch bei der Zugänglichkeit der Naherholungsgebiete festzustellen.

Konzeption und Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	Dichtes und sicheres Fuss- und Velonetz, Abstimmung des Gesamtverkehrs, Verbesserung Verkehrssicherheit und Erhöhung des Fuss- und Veloverkehr-Anteils, Erhöhung Aufenthaltsqualität
Bezug zum Handlungsbedarf	Eher bescheidenen FVV-Anteil am Gesamtverkehr Zentrale infrastrukturelle Schwachstellen im Bereich des FVV und Strassenraum
Bezug zu den Teilstrategien	GV-1 «Gesamtverkehrskonzepte und -projekte weiterentwickeln und umsetzen» GV-2 «Umwelt- und siedlungsverträgliches Mobilitätsverhalten fördern» FVV-1 «Agglomeration der kurzen Wege zugunsten des Fussverkehrs stärken» FVV-2 «Durchgängiges und attraktives Velonetz realisieren» FVV-4 «Landschafts- und Naherholungsräume mit dem Fuss- und Veloverkehr erschliessen»
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	

Teilmassnahmen				
Nr. AP 5G	Nr. AP 1-4 / ARE-Code	Bezeichnung und Beschrieb	Federführung	Kosten (exkl. MWST)
Optimierung bestehender Netzelemente				
FVV-6.1-5C	LV-1.1a-3A	K 30: Luzern, Einmündung K 2 bei SBB-Unterführung Halte-stelle Verkehrshaus, Radverkehrsanlage in Koordination Planung Bushub Der ÖV-Verknüpfungspunkt Brüel/Verkehrshaus soll zu einer Verkehrsdrehscheibe ausgebaut werden und intermodale Schnittstellen sicherstellen. Die Veloweg- und Fussgängerführung (insbesondere in der Brüelstrasse zwischen den Kreisel, Unterführung SBB) sollen sicher und funktional werden. Nächster Projektschritt ist das Masterplanverfahren indem eine qualitativ überzeugende, städtebauliche und verkehrliche Gesamtlösung (für alle verbindlich) erarbeitet werden soll. Der Perimeter des Masterplanverfahren umfasst die BP Nr. 78 und 103. Die Sanierung und Gestaltung der Einmündung Lidostrasse - Einmündung K30 - Einmündung Lidostrasse. Die Hochwasserschutzmassnahmen und Entwässerung, behindertengerechter Aus-bau der Bushaltestellen und Verbesserung der Veloinfrastruktur und klimaangepasste Umsetzung der Vorzone Verkehrshaus werden mitberücksichtigt. (BP Nr. 78) <i>Jahr Baubeginn: ab 2036</i>	Kanton Luzern, vif	5'000'000 Stand: 11.2022 (Bauprogramm 2023-26) Genauigkeit: +/-75%
FVV-6.2-5C	-	K 30: Meierskappel, Grenze Gemeinde Udligenswil – Dietisberg Kurzbeschrieb (BP Nr. 216) <i>Jahr Baubeginn: ab 2036</i>	Kanton Luzern, vif	4'900'000 Stand: 11.2022 (Bauprogramm 2023-26) Genauigkeit: +/-75%
FVV-6.3-5C	-	K 30: Udligenswil, Chräi – Grenze Gemeinde Meierskappel, Optimierung Strassenraum Kurzbeschrieb (BP Nr. 215) <i>Jahr Baubeginn: offen</i>	Kanton Luzern, vif	4'900'000 Stand: 11.2022 (Bauprogramm 2023-26) Genauigkeit: +/-75%
FVV-6.4-5C	LV-1.3o	Rothenburg, Eschenbachstrasse Neubau / Erweiterung Rad-/Gehweg, Verbindung Rothenburg – Eschenbach. Verlängerung der Rad-/Gehwegs auf Gemeindegebiet Rothenburg ▪ Länge der Massnahme in m: ca. 1'300 <i>Jahr Baubeginn: ab 2036</i>	Gemeinde Rothenburg	1'200'000
FVV-6.5-5C	LV-1.3p	Rothenburg, Wurmistrasse	Gemeinde Rothenburg	650'000

Neubau Rad-/Gehweg Kantonsstrasse bis Abzweiger Bürli-
moosstrasse, Schliessung einer Weg-Lücke Rothenburg –
Sempach

- Länge der Massnahme in m: ca. 600

Jahr Baubeginn: offen

Hinweis: Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Nutzen

WK1

WK2

WK3

WK4

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

-

Quantitative Angaben

> Sachinformationen gemäss RPAV, Anhang 4 (siehe auch oben)

Bemerkungen / Hinweise

- --

8. Güterverkehr

G-1

Schwerverkehrskontrollzentrum (SVKZ) Rothenburg

☐ Referenznummer:

Karte / Abbildung

Massnahmenbeschrieb

Ausgangslage / Zielsetzung

Für das Management des alpenquerenden Schwerverkehrs sieht das ASTRA an verschiedenen Orten entlang der Nord-Süd-Achse Schwerverkehrswarteräume vor. Diese stehen bei besonderen Vorkommnissen auf der Nationalstrasse als Schwerverkehrsrückhalteraum zur Verfügung. Zudem ist der Bund verpflichtet, Lastwagen-Ausstellplätze verteilt auf dem gesamten Nationalstrassennetz zu realisieren. Diese dienen den Chauffeuren für die Einhaltung der Ruhezeiten und des Nachtfahrverbots zur Übernachtung. Die Bewältigung des Schwerverkehrs erfordert eine optimale Anbindung an die N02 mit Anschlussinfrastruktur, eine Platzinfrastruktur für eine flexible Nutzung, sowie eine Signalisation im Zulauf zum SVR mit klarer Trennung zur benachbarten Raststätte.

Massnahme

Das ASTRA plant auf dem Gemeindegebiet Rothenburg einen «Schwerverkehrsraum (SVR) Neuenkirch».

Planung und Umsetzung

Projektierung: bis 2026

Baubeginn: 2028

Inbetriebnahme:

Kosten

Franken (exkl. MWSt.)

Genauigkeit:

Stand:

Wirkung und Schnittstellen

Wirkung auf Verkehr und Siedlung in der Agglomeration

Wird noch ergänzt

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Wird noch ergänzt

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

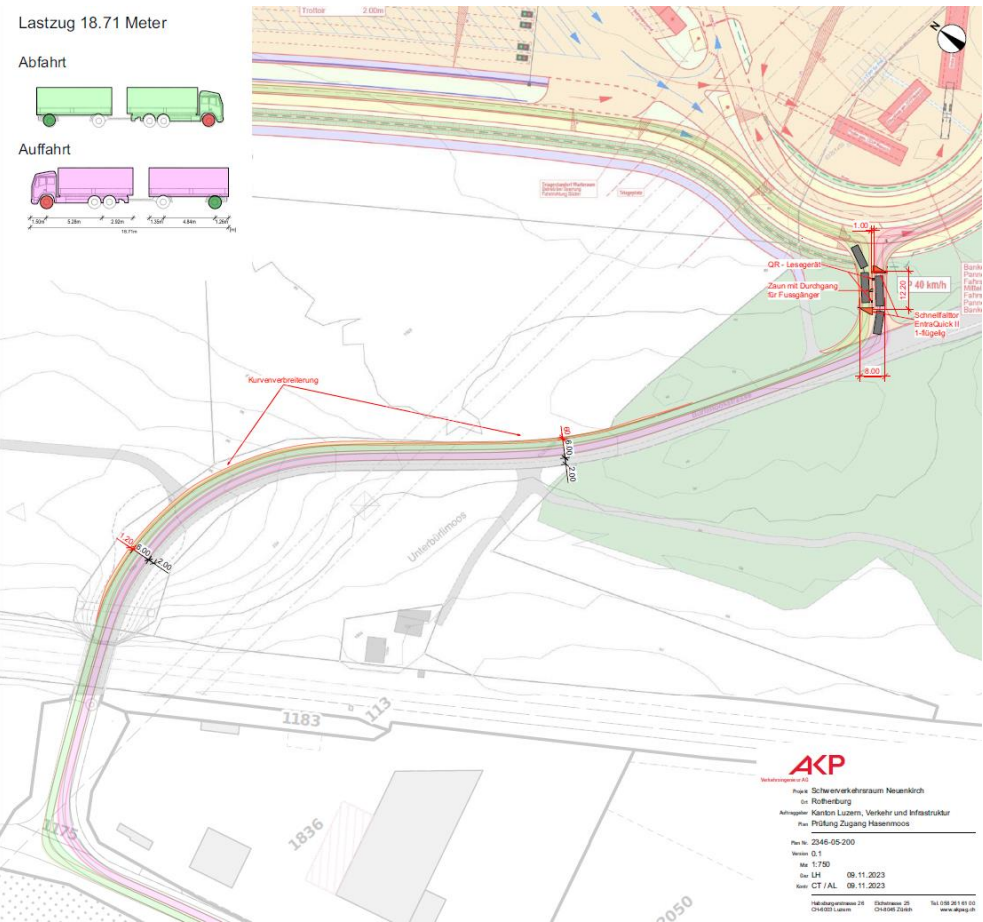
Bemerkungen / Hinweise

G-2-5AA-Horizont

Rothenburg, Schwerververkehrskontrollzentrum Rothenburg (SVKZ) – Anbindung an ESP Rothenburg

Kategorie: Güterverkehr und Logistik

☐ Bestandteil früheres AP	ARE-Code	Priorität in früheren AP
☐ 1. Generation	-	-
☐ 2. Generation	-	-
☐ 3. Generation	-	-
☐ 4. Generation	-	-



Massnahmenbeschrieb und Machbarkeit

Ausgangslage / Zielsetzung

Das ASTRA plant den Schwerverkehrsraum Neuenkirch nördlich der Arbeitszone Hasenmoos (Gemeinde Rothenburg) mit entsprechenden Anschlüssen an die Autobahn A2.

Die Arbeitszone Hasenmoos ist Teil des kantonalen ESP Rothenburg Station und soll weiterentwickelt werden. Ein limitierender Faktor ist dabei das Verkehrsaufkommen sowie der Zugang zur A2.

Beschrieb der Massnahme

Die Erschliessungsinfrastruktur des SVKZ Rothenburg wird als Ab- und Zufuhr des LKW-/Lieferwagenverkehrs aus den Arbeitsgebieten Hasenmoos und Wahligen (falls zukünftig einer Verbindung dieser Gebiete realisiert würde) mitbenutzt, um den ESP Rothenburg, den Autobahnanschluss Rothenburg und das umliegende Strassennetz zu entlasten.

Der Zugang zum SVKZ Rothenburg mit Anbindung der Ab- und Zufahrt aus dem Arbeitsgebiet Hasenmoos und Wahligen ist mittels Fahrtenmanagement (Regelung betrieblicher Ablauf für berechnete Fahrzeuge) und entsprechender Ergänzung der Infrastruktur sicherzustellen.

Machbarkeit

Es liegt eine Vorstudie mit einer Schätzung der Investitionskosten (+/- 30%) vor. Auf Stufe Vorprojekt werden die Massnahmen weiter konkretisiert.

Zweckmässigkeit

Bezug zum Zukunftsbild	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zum Handlungsbedarf	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zu den Teilstrategien	<i>Wird noch ergänzt</i>
Bezug zu anderen Massnahmen (fachlich / zeitlich)	<i>Wird noch ergänzt</i>

Nutzen

WK1	<i>Wird noch ergänzt</i>
WK2	<i>Wird noch ergänzt</i>
WK3	<i>Wird noch ergänzt</i>
WK4	<i>Wird noch ergänzt</i>

Zuständigkeiten

Federführung	Beteiligte Stellen
Kanton Luzern, vif	Gemeinde Rothenburg, ASTRA

Realisierung

Planungsstand	Bau- und Finanzreife
Bisherige Planungsschritte:	Projektierung: 2024
▪ Vorstudie 2024	Plangenehmigung/ Baubewilligung: 2025
	Finanzierungsplan: 2026
Weitere Planungsschritte:	Baubeginn: 2028
▪ Vorprojekt 2024	Inbetriebnahme: 2029
▪ Bauprojekt und Projektbewilligung 2025	
▪ Baubeginn 2028	

Reifegrad: ☐ 1 ☒ 2

Planungsstand: ☐ 1 ☒ 2 ☐ 3

Richtplanrelevanz und Umweltverträglichkeit

Koordinationsstand (bei Richtplanrelevanz)

- ☐ Keine Information
- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung (zwingend bei A)

Flächenbeanspruchung

Keine FFF oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung betroffen.

Umweltverträglichkeit

Keine Konflikte mit der Umweltschutzgesetzgebung.

Kosten

Kosten

4'400'000 CHF exkl. MWSt.

Genauigkeit: +/- 30%

Stand: 12.2023

Finanzierung

Anteil Bund AP	%	Fr.
----------------	---	-----

Anteil Kanton	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Region	%	Fr.
---------------	---	-----

Anteil Gemeinde(n)	%	Fr.
--------------------	---	-----

Kostenbeiträge Dritter (Private, Firmen, Eisenbahnunternehmen usw.) sind auszuweisen und nicht zu den anrechenbaren Kosten zu zählen.

Sonstiges

Literatur / Grundlagendokumente

- Kanton Luzern, Schwerverkehrskontrollzentrum (SVKZ) Rothenburg, Bericht Prüfung Zugang Hasenmoos, Vorstudie, 30.04.2024

Quantitative Angaben

*> Miteingereichten Geodaten und Sachinformationen über die Massnahmen sowie Excel-Tabellen sind aufzulisten.
Sachinformationen*

Bemerkungen / Hinweise

- --