



22.02.2023

---

# Agglomerationsprogramm Luzern

## 4. Generation

### Prüfbericht des Bundes

---

Aktenzeichen: ARE-223.1-04-12/4/2



Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE



Lezzi Lauper Maria QZOAGC  
15.02.2023

Info: [admin.ch/esignature](https://admin.ch/esignature) | [validator.ch](https://validator.ch)

Dr. Maria Lezzi  
Direktorin



Seewer Ulrich FZ4UYO  
07.02.2023

Info: [admin.ch/esignature](https://admin.ch/esignature) | [validator.ch](https://validator.ch)

Dr. Ulrich Seewer  
Vizedirektor

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung</b>	<b>4</b>
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess	4
<b>2</b>	<b>Zusammenfassung der Prüfergebnisse</b>	<b>5</b>
2.1	Beitragssatz	5
2.2	Gesamtwürdigung	5
2.3	Mitfinanzierte Massnahmen	7
<b>3</b>	<b>Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen</b>	<b>8</b>
3.1	Eingangsprüfung	8
3.2	Prüfung der Grundanforderungen	8
<b>4</b>	<b>Massnahmenbeurteilung</b>	<b>9</b>
4.1	Angepasste Massnahmen	9
4.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	14
4.2.1	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen	14
4.2.2	Nicht programmrelevante Massnahmen	16
4.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	16
4.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	17
4.5	B- Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	19
<b>5</b>	<b>Programmbeurteilung</b>	<b>20</b>
5.1	Gesamtnutzen	20
5.2	Gesamtkosten	21
5.3	Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz	21
<b>6</b>	<b>Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen</b>	<b>22</b>
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes	22
6.1.1	Allgemeines	22
6.1.2	Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)	23
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A mit den kantonalen Richtplänen	25
<b>7</b>	<b>Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms</b>	<b>26</b>
	<b>ANHANG 1</b>	<b>28</b>
	<b>ANHANG 2</b>	<b>30</b>

# 1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung

## 1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Luzern bestehend aus:

- Hauptbericht, vom 25. Mai 2021
- Massnahmenblätter, vom 25. Mai 2021
- Umsetzungsbericht mit Tabellen und Karten, vom 25. Mai 2021
- Weitere erläuternde Referenzdokumente (Massnahmenlisten, Sachinformationen, GIS-Daten)

Mit dem Agglomerationsprogramm (AP) stellt die Trägerschaft ein Gesuch um Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund, gestützt auf das Bundesgesetz vom 30. September 2017 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG)<sup>1</sup>. Die Voraussetzungen für die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen richten sich nach den Art. 17a – 17f des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG)<sup>2</sup> und der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV)<sup>3</sup>.

## 1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung des Agglomerationsprogramms dient dazu, den Beitragssatz und die Bundesbeiträge für das Agglomerationsprogramm Luzern nachvollziehbar herzuleiten.

Auf der Grundlage des Prüfberichts erarbeitet der Bund die Botschaft des Bundesrats zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr ab 2024 (vierte Generation) zuhanden der eidgenössischen Räte.

Im Rahmen der Erarbeitung des Prüfberichts werden die in den Agglomerationsprogrammen enthaltenen Massnahmen nicht auf deren Übereinstimmung mit den gesetzlichen Anforderungen geprüft. Der Prüfbericht enthält daher keine Aussagen zur Bewilligungsfähigkeit der einzelnen Massnahmen.

## 1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Die Prüfung der Agglomerationsprogramme richtet sich im Rahmen von MinVG und MinVV nach der Verordnung des UVEK vom 20. Dezember 2019 über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) und den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr vom 13. Februar 2020 (RPAV). Im Verlaufe des Prüfprozesses wurden die Vorgaben der PAVV und der RPAV in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert.

Das Prüfverfahren gliedert sich gemäss Art. 11 ff. PAVV in folgende Schritte:

1. Eingangsprüfung;
2. Prüfung der Grundanforderungen;

---

<sup>1</sup> SR 725.13

<sup>2</sup> SR 725.116.2

<sup>3</sup> SR 725.116.21

3. Prüfung und Priorisierung der einzelnen Massnahmen des Agglomerationsprogramms Luzern (Massnahmenbeurteilung)
4. Beurteilung des Agglomerationsprogramms aufgrund
  - des Gesamtnutzens der geprüften und priorisierten Massnahmen und dessen Relation zu den Gesamtkosten (Kosten-Nutzen-Verhältnis)
  - des Stands der Umsetzung des Agglomerationsprogramms der 2. Generation.

Weitere Hinweise zum Vorgehen und zu den Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 22.02.2023 dargelegt.

## 2 Zusammenfassung der Prüfergebnisse

### 2.1 Beitragssatz

Aufgrund der Programmbeurteilung (vgl. Kap. 2.2 und Kap. 5) wird dem eidgenössischen Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms Luzern der 4. Generation festzulegen:

40%
-----

### 2.2 Gesamtwürdigung

Nachfolgend werden die Beurteilung des Bundes für die Wirkungsziele des Agglomerationsprogramms erläutert und die einzelnen Stärken und Schwächen dargelegt. Im Kapitel 7 werden ausserdem wichtige Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms gegeben.

Das Agglomerationsprogramm Luzern der vierten Generation (AP) umfasst Gemeinden in den Kantonen Luzern und Schwyz. Die vierte Generation stellt eine kohärente Weiterentwicklung der ersten drei Generationen dar. So werden die Massnahmen im Verkehrsbereich weitgehend auf die Ergänzung der längerfristigen nationalen Massnahmen (Bypass/Stadtautobahn und Durchgangsbahnhof Luzern) ausgerichtet und die Siedlungsentwicklung in den vier Schlüsselarealen und den fünf Kerngemeinden vorangetrieben. Das AP weist einen roten Faden auf und ist übersichtlich strukturiert.

Siedlung und Verkehr sind zum grossen Teil gut aufeinander abgestimmt. Die Siedlungsentwicklung findet vorrangig in den verkehrlich gut angebundenen Räumen statt. Ein Grossteil der verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) sowie ein wichtiger Teil der Entwicklungsschwerpunkte (ESP) sind bereits ausreichend an den öffentlichen Verkehr (ÖV) angebunden. Defizite in der Anbindung an den ÖV werden z.B. in Rothenburg und Luzern Nord angegangen. Allerdings erscheint die zeitliche Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklungen nicht überall gesichert. Für die Siedlungsentwicklungen in den Kerngemeinden, welche im Zusammenhang mit den nationalen Massnahmen (Bypass/Stadtautobahn und Durchgangsbahnhof) stehen, ist fraglich, wie die Alternativen im Fall grösserer Verspätungen der Verkehrsinfrastrukturen aussehen. Der Fuss- und Veloverkehr (FVV) wird bei der verkehrlichen Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte noch zu wenig thematisiert. Ausserdem sind die Abstimmungen für Küssnacht unzureichend in die Planungen der Gesamtagglomeration integriert.

Im Bereich Verkehr entfaltet das AP eine eher gute Wirkung. Die Gesamtverkehrsstrategie entwickelt die Stossrichtungen früherer Generationen stringent weiter. Neben den Infrastrukturen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des ÖV umfasst die Strategie auch die Veloinfrastruktur. Im Bereich der Intermodalität und Mobilitätslenkung entwickelt das AP die guten Konzepte und Massnahmen der Vorgängergenerationen geringfügig weiter. Die Weiterentwicklungen konzentrieren sich vor allem auf den Umstieg zwischen FVV, Bus und Bahn im Rahmen von AggloMobil, z.B. mit den Durchmesserperronanlagen am Bahnhof Luzern. Die Kerngemeinden bewirtschaften zwar auf kommunaler Ebene die öffentlichen Parkplätze, es fehlt aber ein flächendeckendes

Parkplatzmanagement. Stringente, nachfragelenkende «Push»-Massnahmen zur Dämpfung des MIV sind kaum ersichtlich. Im Bereich neuer Mobilitätsformen werden einige positive Ansätze entwickelt, indem Pilotstudien unterstützt und der ÖV auf elektrischen Antrieb umgerüstet wird. Es werden dagegen kaum weitere innovative Mobilitätsangebote dargestellt, z.B. zur Förderung der E-Mobilität im Privatverkehr oder in Form von Poolingangeboten. Im Sharingbereich stellen die flexiblen, kostengünstigen Veloverleihsysteme und der Cargoverleih einen wichtigen Mehrwert dar.

Im ÖV wird, mit Blick auf die längerfristigen Entwicklungen im Bahnbereich, vor allem das Bus- und Schnellbus-Angebot konsequent ausgebaut, z.B. mit der neuen Durchmesserlinie 19 und der Verlängerung der Linie 4. Einige Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf wichtigen Strassenachsen dienen der Einrichtung von Busspuren, z.B. auf der Arsenal-/Nidfeldstrasse in Kriens und auf der Seetalstrasse in Emmen. Ansonsten verlässt sich die Agglomeration jedoch auf die zeitgerechte Realisierung des Durchgangsbahnhofs mit seinem Angebotssprung. Das AP zeigt somit nicht auf, wie das lokale ÖV-Angebot mittelfristig oder im Fall grösserer Verzögerungen des Vorhabens Durchgangsbahnhof aussehen könnte. Beispielsweise fehlen mittelfristige Verbesserungen im Busangebot als Alternativen oder Übergangslösungen. Zudem besteht weiterer Handlungsbedarf im Tourismusverkehr.

Das schlüssige Konzept zum Strassennetz und zur Verkehrslenkung sieht vor, den Verkehr an den Autobahnanschlüssen zu verflüssigen, und anderenorts durch das Angebot zu dimensionieren. Zu diesem Zweck werden abgestimmte Gesamtverkehrs-Massnahmen entwickelt. Positiv zum Tragen kommen ausserdem einige Betriebs- und Gestaltungskonzepte wichtiger Strassen, z.B. in Luzern, Emmen und Ebikon. Fraglich bleibt aber, ob die Schnittstellen zwischen den nationalen und lokalen Strassennetzen ausreichende Kapazitäten aufweisen, um den Verkehr aufzunehmen und ob die flankierenden Massnahmen den Verkehr wie erwünscht lenken können. Die Anbindung des lokalen Strassennetzes an die geplante Stadtautobahn ist nach Wegfall der Spangen Nord und Süd noch stärker zu thematisieren.

Im Bereich des Fuss- und Veloverkehrs entwickelt das AP zahlreiche Massnahmen zugunsten der Aufwertung bestehender und der Schaffung neuer Netzelemente, was einer flächendeckenden Bearbeitung nahekommmt. Gefährliche Netzlücken ausserorts können behoben werden. Die Umsetzungsschritte der Velobahnen sind dagegen teilweise unklar. Zudem werden die Bedingungen des FVV im Raum Küssnacht kaum verbessert.

Das AP hat eine relativ starke Wirkung auf die Siedlungsentwicklung. Die Einbettung des AP in den übergeordneten planerischen Rahmen der kantonalen Planungsinstrumente wird ausführlich und nachvollziehbar dargestellt. Das AP legt die Siedlungsentwicklungsgebiete räumlich fest und verfolgt deren ausreichende Anbindung an den ÖV. Die ESP liegen vorrangig in den fünf Kerngemeinden und auf einigen weiteren Schlüsselarealen und verfügen zum Teil heute schon über eine gute ÖV-Anbindung. Mit Instrumenten wie dem regionalen Siedlungsentwicklungsplan, Sondernutzungsplanungen, Überbauungsziffern und dem Netzwerk Innenentwicklung wird die Siedlungsentwicklung nach innen gelenkt. Insbesondere der regionale Planungsträger LuzernPlus treibt eine qualitätsvolle Siedlungskonzentration und Innenverdichtung auf AP-Ebene voran, z.B. im Rahmen des Arbeitszonenmanagements und des Controllings der Sondernutzungsplanungen. Die Planungen auf AP-Ebene sind aber noch wenig verbindlich und müssen im Nachgang auf kommunaler oder kantonaler Ebene präzisiert werden. Zudem verbleibt offener Handlungsbedarf in der ÖV-Erschliessung wichtiger ESP wie Buchrain, Rothenburg und Fänn-Küssnacht. Auch werden die hohen (Gratis-)Parkplatzkontingente einiger VE nicht angegangen.

Zur Aufwertung der öffentlichen Freiräume im Siedlungsgebiet werden in verschiedenen Arealplanungen wie der Viscosistadt, im Steghof und der Industriestrasse einige gute Akzente gesetzt. Die Aufwertung öffentlicher Plätze, Seeanbindungen und Parkanlagen wird aber noch nicht systematisch für alle Arealplanungen aufgezeigt. Zudem tragen insbesondere in den Kerngemeinden die Massnahmen zugunsten der siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs zu wenig zur Aufwertung des öffentlichen Raums bei.

Das AP wirkt positiv auf die Verkehrssicherheit der Agglomeration ein. Es präsentiert eine flächendeckende Analyse auf Agglomerationsebene zu den Mängeln in der objektiven Sicherheit. Die Unfallschwerpunkte in Luzern und Emmen werden durch Betriebs- und Gestaltungskonzepte mehrheitlich saniert. Weitere Verkehrsberuhigungs- und FVV-Massnahmen erhöhen die

Verkehrssicherheit in den Kerngemeinden. Ausserorts erhöhen die physisch abgetrennten Fuss- und Radwege die Verkehrssicherheit, insbesondere ausserhalb der Kerngemeinden. Dennoch besteht bezüglich der Verkehrssicherheit noch Handlungsbedarf, z.B. in Dierikon und in Küssnacht. Die subjektive Sicherheit wird zumindest auf Analyseebene behandelt, indem Fussgängerunterführungen als zu verbessernde Netzelemente identifiziert werden. Die entsprechenden Massnahmen in Luzern und Kriens sind noch zu präzisieren. In den übrigen Gemeinden wie Buchrain und Küssnacht sind entsprechende Massnahmen erst noch zu entwickeln.

Auf die Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie von Lärmemissionen hat das AP eine gewisse Wirkung. Es werden einige gute Akzente gesetzt mit Massnahmen zugunsten der Temporeduzierung, der Förderung des FVV, des ÖV und der Umstellung auf E-Busse. Mit Blick auf wenig restriktive MIV-Massnahmen sind aber nur geringe Modalsplit-Verschiebungen zugunsten anderer Verkehrsmittel zu erwarten. Zudem wird der MIV kaum aus dem Siedlungsgebiet heraus verlagert, was sich negativ auf die lokale Luft- und Lärmbelastung auswirkt.

Zur Minimierung des Ressourcenverbrauchs und der Aufwertung der Natur- und Grünräume präsentiert das AP einige wirksame Massnahmen. LuzernPlus treibt z.B. auf regionaler Ebene die Entwicklung der Seeufer und Flussräume voran, entwickelt Vernetzungsachsen und wertet Siedlungsränder ökologisch auf. Die Erreichbarkeit der regionalen Naherholungsgebiete wird mittelfristig verbessert, indem neue Mobilitätskonzepte für die Pilatusbahn und die Luftseilbahn Weggis erarbeitet werden. Bei den Landschaftsmassnahmen ohne konkreten Realisierungshorizont ist es aber schwierig, ihre zeitliche Umsetzung zu überprüfen. Weiterhin werden die zu erwartenden Konflikte zwischen Naherholung/Tourismus und der Natur kaum angegangen.

Im Rahmen der 4. Generation bewertet der Bund den Umsetzungsstand der Massnahmen in Verkehr und Siedlung der 2. Generation sowie den Umsetzungsbericht. Der Umsetzungsstand der Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen ist jeweils verhältnismässig gut. Wo Verspätungen auftreten, sind sie mehrheitlich gering; Ausnahmen werden erläutert. Der Umsetzungsbericht ist vollständig und nachvollziehbar. Daher ist der Umsetzungsstand der Massnahmen zweiter Generation als genügend zu beurteilen.

## 2.3 Mitfinanzierte Massnahmen

Auf der Grundlage dieses Beitragssatzes werden den eidgenössischen Räten die in der nachfolgenden A-Liste aufgeführten Massnahmen zur Mitfinanzierung und die entsprechenden Bundesbeiträge zur Freigabe beantragt.

### A-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio. CHF)*</i>	<i>Bundes- beitrag **</i>	<i>Bundes- beitrag ***</i>
1061.4.022	ÖV-6.1- 4A	Luzern, Bahnhofplatz, Bushaltestellen Durchmesserperronanlage	3.00	3.00	1.20	
1061.4.024	ÖV-7.1- 4A	K15 Emmen, Anschluss Emmen Nord	5.93	5.99	2.40	
1061.4.025	ÖV-7.2- 4A	K15a Rothenburg, Knoten Butzibach – Autobahnanschluss A2	6.31	6.35	2.54	
1061.4.032	ÖV-8.1- 4A	Batterie-Trolleybus: Leistungsstarke Batteriepakete, punktuelle Fahrleitungsergänzungen und Energieversorgung (A-Horizont)	3.80	3.74	1.50	

1061.4.034	ÖV-8.3-4A	Ladeinfrastruktur in Depots für Depotlader-Batteriebusse	2.40	2.36	0.94
1061.4.035	ÖV-9-4A	Verlängerung Linie 4 bis Mattenhof	7.51	7.40	2.96
1061.4.041	FVV-2.1-4A	K17b: Dierikon/Udligenswil, Einmündung Rigistrasse (exkl.) – Einmündung K 30, Götzenthalstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage	11.00	11.02	4.41
1061.4.042	FVV-2.2-4A	K15: Rothenburg, Wegscheiden – Rain, Erstellen Radverkehrsanlage	9.00	9.03	3.61
1061.4.201	GV-1.2-4A	Emmen, Sonnenplatz (inkl.) – Sprengiplatz (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlagen und Massnahmen für ÖV	8.00	2.46****	0.98
1061.4.203	GV-5.1-4A	Kriens, Umgestaltung SüdAllee, Nidfeldstrasse	7.50	7.52	3.01
1061.4.205	ÖV-7.3-4A	Busbevorzugung, Kriens, Nidfeldstrasse	2.75	2.75	1.10
1061.4.194	LV-A	Paket LV A-Liste	56.74	52.58	21.03
1061.4.195	BGK-A	Paket Aufw. Str. A-Liste	3.30	3.40	1.36
<b>Summe</b>			<b>127.24</b>	<b>117.60</b>	<b>24.65</b>
					<b>22.39</b>

Tabelle 2-1 \* Preisstand Oktober 2020, exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; \*\* Preisstand Oktober 2020 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; \*\*\* inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung, vgl. Anhang 1 und Erläuterungsbericht zur Prüfung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation; \*\*\*\*Kosten im Benchmark gekürzt

### 3 Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen

#### 3.1 Eingangsprüfung

Der Bund prüft nur Agglomerationsprogramme, welche die Anforderungen gemäss Art. 1-3 und Art. 8 PAVV erfüllen (Art. 11 PAVV und Anhang 1 RPAV)<sup>4</sup>. Im vorliegenden AP sind diese Voraussetzungen erfüllt. Die Anforderungen gemäss Art. 1 – 3 und 8 PAVV sind eingehalten, weshalb eine Prüfung des AP an die Hand genommen wurde.

#### 3.2 Prüfung der Grundanforderungen

Ein Agglomerationsprogramm muss die Grundanforderungen gemäss Art. 7 PAVV erfüllen. In der Art und Weise und im Detaillierungsgrad können die Grundanforderungen den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration angepasst werden<sup>5</sup>.

Im Agglomerationsprogramm Luzern sind die Grundanforderungen erfüllt.

<sup>4</sup> Vgl. RPAV S.21, Ziff.2.3

<sup>5</sup> Vgl. RPAV S. 27 Ziff. 2.6.



## 4 Massnahmenbeurteilung

Das Ergebnis der Massnahmenbeurteilung gemäss Art. 13 PAVV und Kap. 3.3. RPAV wird nachfolgend im Sinne einer Übersicht wie folgt dargestellt.

- Angepasste Massnahmen (Kap. 4.1)
- Nicht mitfinanzierte Massnahmen (Kap. 4.2)
  - Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen (Kap. 4.2.1 )
  - nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen (Kap. 4.2.1)
  - Eigene Leistungen der Agglomeration (Kap. 4.2.1)
  - nicht programmrelevante Massnahmen (Kap. 4.2.2)
- Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen (Kap. 4.3)
- Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap. 4.4)

Eine Zusammenstellung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung durch den Bund ist in Kap. 2 resp. Kap. 4.5 ersichtlich

- Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2024-2027 bau- und finanzreif.
- Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen und/oder deren Kosten-Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.

Die in den Tabellen 2-1, 4-2 und 4-6 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

Die Wirkung von Massnahmen, die von der Agglomeration mit Priorität C eingereicht wurden, wird vom Bund nicht beurteilt.

### 4.1 Angepasste Massnahmen

Um eine einheitliche Prüfung aller Agglomerationsprogramme durchführen zu können, mussten folgende Massnahmen in ihrer Zusammensetzung geändert werden:

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Änderung Massnahmenkonfiguration
1061.4.002	GV-1.2-4A	K13/15: Emmen, Sprengiplatz – Sonnenplatz (inkl.) mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.)	<p>Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1061.4.201, Emmen, Sonnenplatz (inkl.) – Sprengiplatz (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlagen und Massnahmen für ÖV, 8.00 Mio. CHF, Priorität A-Liste Bund</li> <li>▪ 1061.4.202, Emmen, Sprengiplatz mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlagen und Massnahmen für ÖV, 16.00 Mio. CHF, Priorität B-Liste Bund</li> </ul>
1061.4.015	GV-5.1-4A	Kriens, Umgestaltung SüdAllee, Arsenal-/ Nidfeldstrasse	<p>Die Massnahme wird auf Wunsch der Agglomeration getrennt berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1061.4.203, Kriens, Umgestaltung SüdAllee, Nidfeldstrasse, 7.50 Mio. CHF, Priorität A-Liste Bund</li> <li>▪ 1061.4.204, Kriens, Umgestaltung SüdAllee, Arsenalstrasse, 7.50 Mio. CHF, Priorität B-Liste Bund</li> </ul>
1061.4.026	ÖV-7.3-4A	Kriens, Arsenalstrasse/Nidfeldstrasse	<p>Die Massnahme wird auf Wunsch der Agglomeration getrennt berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1061.4.205, Busbevorzugung, Kriens, Nidfeldstrasse, 2.75 Mio. CHF, Priorität A-Liste Bund</li> <li>▪ 1061.4.206, Busbevorzugung, Kriens, Arsenalstrasse, 2.75 Mio. CHF, Priorität B-Liste Bund</li> </ul>

Tabelle 4-1

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

**Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
1061.4.044	FVV-3.1-4A	K17c: Ebikon/Buchrain, Buchrainstrasse–Bueristutz, Erstellen Radverkehrsanlage	4.71
1061.4.045	FVV-3.2-4A	K13: Emmen/Neuenkirch, Lohren – Sibenlingen, Erstellen Rad- und Gehweg	5.01
1061.4.047	FVV-3.4-4A	Küssnacht, Anpassung Zugerstrasse Nord (Ellbögli)	1.86
1061.4.048	FVV-3.5-4A	Adligenswil, Ausbau Fusswegverbindung Rütliweid	0.26
1061.4.049	FVV-3.6-4A	Horw, Verbesserung Linkseinmünden von Biregg sowie von Brändistrasse in Kantonsstrasse	0.34
1061.4.050	FVV-3.7-4A	Horw, Verbesserung Veloführung Kantonsstrasse sowie Optimierung Linksabbieger in Winkelstrasse	2.29
1061.4.051	FVV-3.8-4A	Horw, Verbesserung Verkehrssicherheit Velofahrer Stutzstrasse, Abschnitt Langensand – Haslihorn	1.99
1061.4.052	FVV-3.9-4A	Horw, Optimierung Veloverbindung St. Niklausen - Felmis	0.81
1061.4.053	FVV-3.10-4A	Horw, Verbesserung Verkehrssicherheit St. Niklausenstrasse Nordabschnitt, Abschnitt Tannegg – Langensand	2.89
1061.4.054	FVV-3.11-4A	Horw, Verbesserung Sichtweiten Querung Oberrütistrasse	0.18
1061.4.055	FVV-3.12-4A	Horw, Schaffung Veloverbindung Wegmattring - neue PU Wegmatt	0.01
1061.4.056	FVV-3.13-4A	Horw, Verbesserung Bahnzugang von Riedmattstrasse	0.01
1061.4.057	FVV-3.14-4A	Kriens, Umgestaltung Schachen-/Amlehnstrasse	0.74
1061.4.058	FVV-3.15-4A	Kriens, Achse Horwerstrasse	1.30
1061.4.059	FVV-3.16-4A	Kriens, Gallusstrasse / Hohle Gasse	0.55
1061.4.060	FVV-3.17-4A	Kriens, Gemeindehausstrasse Süd	0.55
1061.4.061	FVV-3.18-4A	Kriens, Hergiswaldstrasse	1.50
1061.4.062	FVV-3.19-4A	Kriens, Unterführung Brändi	2.01
1061.4.063	FVV-3.20-4A	Luzern, Veloverbindung Kasernenplatz optimieren (Bruchstrasse–St.-Karli-Brücke)	3.15
1061.4.064	FVV-3.21-4A	Luzern, Ausbau Veloverbindung Rütli	2.51
1061.4.065	FVV-3.22-4A	Luzern, Ausbau Veloverbindung Regierungsgebäude	0.30
1061.4.066	FVV-3.23-4A	Rothenburg, niveaufreie Querung Bertiswilerstrasse	1.48
1061.4.067	FVV-3.24-4A	Dierikon, Rontaler Dorf Veloroute (Abschnitt Dierikon)	0.15
1061.4.068	FVV-3.25-4A	Root, Rontaler Dorf Veloroute (Abschnitt Root)	0.20
1061.4.069	FVV-3.26-4A	Buchrain, Fusswegverbindung Südhang „Ronbrücke Mosstrasse – S-Bahn-Station“	0.20

1061.4.070	FVV-3.27- 4A	Dierikon, Dörflistrasse	0.50
1061.4.071	FVV-3.28- 4A	Ebikon, Mühlebachweg	0.05
1061.4.072	FVV-3.29- 4A	Gisikon, Fuss- und Radwegüberführung der Kantonsstrasse und SBB-Linie	1.23
1061.4.073	FVV-3.30- 4A	Horw, neue Fusswegverbindung im Gebiet Chäppeliweg	0.10
1061.4.074	FVV-3.31- 4A	Horw, Optimierung Zentrumszugang	0.18
1061.4.075	FVV-3.32- 4A	Horw, Schaffung durchgehende Verbindung Herrenwaldstrasse – Riedmattstrasse	0.18
1061.4.076	FVV-3.33- 4A	Horw, Rad-/Gehweg Spitzberglistrassen – Kleinwil	0.30
1061.4.077	FVV-3.34- 4A	Horw, Rad-/Gehweg Kleinwil – Grosswil	0.30
1061.4.078	FVV-3.35- 4A	Horw, Fussweg Grisigenstrasse – Kleinwil	0.10
1061.4.079	FVV-3.36- 4A	K13: Kriens, Bogenweg (Hinterschlund/ Grabenhof)	1.50
1061.4.080	FVV-3.37- 4A	Luzern, Fruttstrasse	4.01
1061.4.082	FVV-3.39- 4A	Luzern, Reusssteg	5.00
1061.4.083	FVV-3.40- 4A	Luzern, Alternativroute Littau	3.90
1061.4.084	FVV-3.41- 4A	Luzern, Veloroute Säntihof – Kanti Reussbühl	1.38
1061.4.085	FVV-3.42- 4A	Luzern, Veloroute Staldenhof – Kanti Reussbühl	1.58
1061.4.086	FVV-3.43- 4A	Gisikon, Fusswegverbindung Richtung Michaelskreuz	0.10
1061.4.087	FVV-3.44- 4A	Horw, Optimierung Wegverbindung Steinibach – Bodenmattstrasse	0.04
1061.4.088	FVV-3.45- 4A	Horw, bessere Fusswegvernetzung Bachtel – Langensand	0.04
1061.4.089	FVV-3.46- 4A	Horw, Optimierung Fusswegnetz Biregg	0.47
1061.4.090	FVV-3.47- 4A	Horw, Optimierung Fusswegnetz Kleinwil	0.13
1061.4.092	FVV-3.49- 4A	Root, Fussweg Oberwil/Haltenmatt – Fluhmatt	0.30
1061.4.093	FVV-3.50- 4A	Root, Querung Bahnhof Gisikon-Root – Reuss (Zugang Bahnhof zu Reuss-Weg)	0.30
1061.4.094	FVV-3.51- 4A	Bahnhof Meggen Zentrum, B+R	0.05

Tabelle 4-1a

**Paket Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums A-Liste (Aufw. Str. A-Liste)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
1061.4.012	GV-4.1-4A	Malters, Knoten K 33/33 b, Sanierung Unfallschwerpunkt	2.51
1061.4.016	GV-5.2-4A	Kriens, Aufwertung Gemeindehausstrasse	0.79

Tabelle 4-1b

**Paket Langsamverkehr B-Liste (LV B-Liste)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
1061.4.046	FVV-3.3-4A	Emmen/Eschenbach/Inwil, Waldibrücke – Knoten K 16/65 a – Oberhofen, Rad- und Gehweg	3.01
1061.4.081	FVV-3.38-4A	Luzern, Velo-Fussgängerbrücke Freigleis-Fruttstrasse	4.80
1061.4.091	FVV-3.48-4A	Horw, Neue Wegverbindung Hinterboden-Seeacherweg	0.50
1061.4.100	FVV-5.1-4B	Luzern/Malters, Abschnitt Thorenberg (exkl.) – Einmündung K4 (Anschluss Blatten)	5.01
1061.4.101	FVV-5.2-4B	Küssnacht, Ausbau Radinfrastruktur Zugerstrasse Süd, Abschnitt Kreisel Baer bis Anschluss A4 Küssnacht	3.90
1061.4.102	FVV-5.3-4B	Küssnacht, Grepperstrasse Abschnitt Breitfeld–Kantonsgrenze SZ/LU	1.49
1061.4.103	FVV-5.4-4B	Emmen, Rüeggisingerstrasse	1.23
1061.4.104	FVV-5.5-4B	Luzern, Veloroute Dammstrasse – Reussinsel	4.50
1061.4.105	FVV-5.6-4B	Luzern, Anpassungen Xylofonweg	3.80
1061.4.106	FVV-5.7-4B	Ebikon, Rontaler Dorf Veloroute (Abschnitt Ebikon)	0.39
1061.4.107	FVV-5.8-4B	Luzern, Lädelistrasse (Dammdurchbruch)	3.70
1061.4.108	FVV-5.9-4B	K13: Luzern, Reussinsel	2.96
1061.4.109	FVV-5.10-4B	Horw, Bessere Fusswegvernetzung Dormen – Ober-Fondle	0.09
1061.4.110	FVV-5.11-4B	Horw, Bessere Fusswegvernetzung Dormen – Gügerzi	0.05
1061.4.111	FVV-5.12-4B	Horw, Durchgehender Fussweg entlang See in Ennethorw	0.35

Tabelle 4-1c

**Paket Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums B-Liste (Aufw. Str. B-Liste)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
1061.4.013	GV-4.2-4B	Malters, Anschluss Malters an K10	2.48
1061.4.014	GV-4.3-4B	Malters, Einmündung K4 (Anschluss Blatten)	2.48

Tabelle 4-1d

**Paket Verkehrsmanagement B-Liste (VM B-Liste)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
1061.4.011	GV-3.5-4B	Inwil/Eschenbach/Ballwil/Hochdorf, Verkehrsmanagement zur Förderung ÖV	5.01

		Emmen, Rüeggisingerstrasse, Kreisel Rüeggisingerstrasse /	
1061.4.029	ÖV-7.6-4B	Mooshüslistrasse – Gersagplatz	1.00
1061.4.010	GV-3.4-4B	K17: Root, Optimierung Gesamtverkehrssystem	4.71
1061.4.030	ÖV-7.7-4B	Kriens/Horw, Schlund – Kreisel Merkur	3.41

Tabelle 4-1e

## 4.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

### 4.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 MinVV<sup>6</sup>) und der ergänzenden Ausführungen der RPAV (Kap. 2.7) können folgende Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Sie waren jedoch für die Beurteilung der Wirkung relevant und sind daher in den ausgewiesenen Zeithorizonten umzusetzen.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität
Siedlungsmassnahmen			
1061.4.137	S-2.1-4A	Luzern, Achse Bahnhof Littau – Gasshof – Bernstrasse	As
1061.4.138	S-2.2-4A	Emmenbrücke, Sprengi – Sonnenplatz – Gersag – Bahnhof – Seetalplatz	As
1061.4.139	S-2.3-4A	Ebikon, Masterplangebiet – Bahnhof und Umfeld Bahnhof	As
1061.4.140	S-2.4-4A	Horw, Diverse Areale auf der Achse Zentrum (– Bahnhof) – Schlund	As
1061.4.141	S-2.5-4A	Kriens, Achse Zentrum – Kupferhammer	As
1061.4.142	S-2.6-4A	Gisikon, Sagenmatt	As
1061.4.143	S-2.7-4A	Root, Bahnhofstrasse Nord	As
1061.4.144	S-2.8-4A	Inwil, Schützenmatte	As
1061.4.145	S-2.9-4A	Buchrain, Zentrum "Generationenprojekt"	As
1061.4.146	S-2.10-4B	Adligenswil, Arealentwicklung Dorfkern	Bs
1061.4.147	S-3.1-4B	Luzern, Bern-/Baselstrasse inkl. Fluhmühle	Bs
1061.4.148	S-3.2-4B	Emmen, Meierhöfli	Bs
1061.4.149	S-3.3-4B	Emmen, Gerliswilstrasse	Bs
1061.4.150	S-4.1-4A/C	Luzern, ESP Bahnhof inkl. Gleisfeld und Rösslimatt	As
1061.4.151	S-4.2-4A	Luzern, Areal Industriestrasse/ewl	As
1061.4.152	S-4.3-4A/C	Luzern, Areal Steghof	As
1061.4.154	S-4.5-4B	Emmen, Viscosistadt – Emmenweid	Bs
1061.4.155	S-4.6-4B	Ebikon, Areal MParc – Schindler	Bs
1061.4.156	S-4.7-4B	Dierikon, Migros / Komax / Zentrum Dierikon	Bs

<sup>6</sup> SR 725.116.21

1061.4.157	S-4.8-4B	Buchrain, Ronnatt	Bs
1061.4.158	S-4.9-4A/C	Kriens (Luzern), Eichhof – Anschluss A2 – Luzernerstrasse	As
1061.4.159	S-4.10-4A	Kriens, Nidfeld inkl. Mattenhof	As
1061.4.160	S-4.11-4B	Kriens/Horw, Schlund – Grabenhof – Hinterschlund	Bs
1061.4.161	S-4.12-4A	Horw, Horw See – HSLU (S-Bahnhaltestelle)	As
1061.4.162	S-4.13-4A	Rothenburg, Areal Station	As
1061.4.163	S-4.14-4A	Root, Bebauungsplan D4	As
1061.4.164	S-4.15-4A	Buchrain, Fahr/Stegmatt	As
1061.4.171	S-6.1-4D	Gebietsmanagement LuzernNord	As
1061.4.172	S-6.2-4D	Gebietsmanagement LuzernOst	As
1061.4.173	S-6.3-4D	Gebietsmanagement LuzernSüd	As
1061.4.174	S-6.4-4D	Regionales Arbeitszonen- und Standortmanagement	As
1061.4.175	S-7-4D	Verkehrsintensive und -relevante Einrichtungen / Abstimmung Siedlung & Verkehr	As
1061.4.176	LE-1-4D	Grünachsen im Siedlungsgebiet	As
1061.4.177	LE-2-4D	Aufwertung Siedlungsråder	As
1061.4.178	LE-3.1-4D	Vierwaldstättersee	As
1061.4.179	LE-3.2-4D	Kleine Emme	As
1061.4.180	LE-3.3-4D	Reuss	As
1061.4.181	LE-4.1-4D	Horwer Halbinsel (Horw)	As
1061.4.182	LE-4.2-4D	Sonnenberg/Gütsch (Kriens, Stadt Luzern)	As
1061.4.183	LE-4.3-4D	Reuss/Sedel/Rotsee/Hunsrück (Stadt Luzern, Ebikon, Buchrain, Root)	As
1061.4.184	LE-4.4-4D	Dietschiberg (Stadt Luzern, Adligenswil)	As
1061.4.185	LE-4.5-4D	Meggerwald, westlicher Teil (Stadt Luzern, Adligenswil, Meggen)	As
1061.4.186	LE-4.6-4D	Meggerwald, östlicher Teil - Chiemen (Meggen, Adligenswil, Udligenswil, Küsnacht)	As
1061.4.187	LE-4.7-4D	Dottenberg-Rooterberg (Ebikon, Adligenswil, Dierikon, Udligenswil, Root, Gisikon, Honau, Meierskappel)	As

1061.4.188	LE-4.8-4D	Blattenberg (Malters, Kriens, Schwarzenberg)	As
1061.4.189	LE-5.1-4D	Eigenthal (Schwarzenberg, Kriens)	As
1061.4.190	LE-5.2-4D	Seebodenalp (Küssnacht)	As
1061.4.191	LE-6.1-4D	Kriens Pilatusbahnen	As
1061.4.192	LE-6.2-4D	Weggis Luftseilbahn Rigi Kaltbad	As
1061.4.193	LE-7-4D	Aufwertung Vernetzungsachsen Kleintiere (Engnisse)	As
Verkehrsmassnahmen			
1061.4.113	GV-2-4D	Mobilitätsmanagement	Av
1061.4.128	G-1-AvE	Überkommunales Güterverkehrs- und Logistikkonzept	Av
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
1061.4.125	FVV-1.1-vE	Luzern (Ortsteil Littau), Flurstrasse	Av E
1061.4.126	FVV-1.2-vE	Luzern, Velo- und Fussweg Rösslimatte	Av E
1061.4.127	FVV-1.3-vE	Root, Rontaler Dorf Veloroute (Abschnitt Root, Oberfeldstrasse)	Av E

Tabelle 4-2

#### 4.2.2 Nicht programmrelevante Massnahmen

Nachfolgend werden Massnahmen aufgelistet, die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als eigene Leistung eingereicht wurden, die aber vom Bund im Rahmen der Wirkungsbeurteilung als nicht programmrelevant eingestuft wurden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
----------	--------	-----------	------------

Keine Massnahmen

Tabelle 4-3

#### 4.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Die folgenden Strassen- und Eisenbahnmassnahmen fliessen nicht direkt in die Wirkungsbeurteilung ein, hingegen wird bei der Wirkungsbeurteilung berücksichtigt, wie gut das Agglomerationsprogramm auf diese Massnahmen abgestimmt ist:

- beschlossene nationale Infrastrukturen, deren Realisierungsbeginn in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt;
- noch nicht beschlossene Massnahmen, deren Baubeginn aufgrund der Einschätzung der zuständigen Bundesämter (BAV und ASTRA) voraussichtlich in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt.

Massnahmen im C-Horizont werden bei der Wirkungsbeurteilung nicht berücksichtigt; sie sind deshalb auch nicht Bestandteil der untenstehenden Tabelle.



<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
1061.4.199	-	Wiedereröffnung N2 Vollanschluss Emmen-Nord
1061.4.200	-	Angebotsverdichtung durch AS35 Massnahme (Zimmerberg Basistunnel Teil II)

Tabelle 4-4

Die Tabellen haben informativen Charakter. Die Realisierung der Massnahmen richtet sich nach den Planungen und Kreditbeschlüssen der jeweiligen Programme des Bundes bzw. den Verfahren der einzelnen Projekte.

#### 4.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf Planungsstand, Kosten-Nutzen-Verhältnis und Bau- und Finanzreife gemäss den RPAV (Kap. 3.3.) führt zu untenstehenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
<b>A → B</b>				
1061.4.202	GV-1.2-4A	Emmen, Sprengiplatz mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlagen und Massnahmen für ÖV	16.00	Bau- und Finanzreife unzureichend: Die Ausgestaltung ist zu präzisieren unter Berücksichtigung des Vollanschlusses Emmen-Nord; die Massnahme ist mit der Massnahme ÖV-7.1-4A abzustimmen.
1061.4.091	FVV-3.48-4A	Horw, Neue Wegverbindung Hinterboden-Seeacherweg	0.5	BLN 1606; Genauer Verlauf der Infrastruktur noch zu klären; schwere Beeinträchtigung des BLN nicht ausgeschlossen. Anhörung ENHK nötig
<b>A → C</b>				
1061.4.007	GV-3.1-4A	Buchrain, Knoten K65/65c	15.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend, Bau- und Finanzreife unzureichend: Die Massnahme ist mit den Studien des ASTRA abzustimmen.
1061.4.036	ÖV-10-4A	Buchrain, Knoten K 65/65c, neue Bushaltestellen	2.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend; Bau- und Finanzreife unzureichend: Die Massnahme ist mit der Konkretisierung von Massnahme GV-3.1 abzustimmen.

<b>B → C</b>				
1061.4.003	GV-1.3-4B	Luzern, Schlossberg, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen ÖV und LV	40.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend; ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis nach Wegfall der Spange Nord: Die Dimensionierung des Projektes ist zu überprüfen.
1061.4.017	GV-5.3-4B	Luzern, Obergrundstrasse – Bundesstrasse	30.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand nach Sistierung der Testplanung ungenügend: Es ist eine Präzisierung in Abstimmung mit der südlichen Anbindung an den Bypass und die Stadtautobahn vorzunehmen.
1061.4.019	GV-5.5-4B	Kriens, Zentrum (Optimierung Gesamtverkehr)	9.80	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Die Ausgestaltung ist zu präzisieren.
1061.4.020	GV-5.6-4B	Inwil, Ortsdurchfahrt	8.00	Planungsstand ungenügend; Bau- und Finanzreife unzureichend: Der Handlungsbedarf ist nach Umsetzung der Sofortmassnahme zu präzisieren.
1061.4.028	ÖV-7.5-4B	K33a Luzern, Kreuzstutz – Tschuopis	30.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Das Konzept ist auf der gesamten Achse zu präzisieren; die Massnahme ist in Abstimmung mit Massnahmen FVV-4.5-4B und GV-1.5-4C anzusehen; u.a. ist die Integration der Bushaltestellen zu überprüfen.
1061.4.038	MIV-3-4B	Emmen, Massnahme zur Entlastung des Dorfes Emmen (z.B. Umfahrung und Gestaltung)	40.00	Handlungsbedarf anerkannt Planungsstand und Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend: Nach der Zweckmässigkeitsbeurteilung von 08/2021 handelt es sich um ein BGK: die Bestvariante ist zu vertiefen und die Kosten sind zu präzisieren.
1061.4.039	MIV-4-4B	Küssnacht, Ausbau Zugerstrasse Süd	40.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand und Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend: Es sind Varianten zu erarbeiten und die Notwendigkeit des Ausbaus zu überprüfen; die flankierenden Massnahmen sind auf die Planungen des Bundes am Autobahnanschluss Fänn-Küssnacht abzustimmen; die Durchlässigkeit des Wildtierkorridors SZ04 inkl. Leitstrukturen ist zu sichern.
1061.4.098	FVV-4.4-4B	K4: Kriens/Malters, Hohrüti – Under Rängg, neue Brücke, Optimierung Linienführung, Erstellen Radverkehrsanlage	25.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend: Die Gesamtkosten (inkl. Sanierung Ränggloch) sind gemessen am Nutzen der Radverkehrsanlage zu hoch; die Anteile für den FVV sind separat auszuweisen.

				Es besteht ein möglicher Konflikt mit dem Wildtierkorridor LU-03 und IANB Nr LU271; Amphibienwanderungen in Konflikt mit Verkehr: die Situation für die Fauna ist zu untersuchen und es sind Sanierungsmassnahmen zu planen.
1061.4.099	FVV-4.5-4B	Luzern, Personen- und Strassenunterführung Kreuzstutz	10.00	Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend: Die Zweckmässigkeit hängt von der Verlegung der Haltestellen auf die Bernstrasse ab; die Massnahme ist in Abhängigkeit mit den Massnahmen ÖV-7.5-4B und GV-1.5-4C anzuschauen; die Kosten der Unterführung sind separat auszuweisen.

Tabelle 4-5

#### 4.5 B- Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

Für die in der nachfolgenden **B-Liste** stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2024–2027 nicht erreichbar oder muss das Kosten-Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt des Versands dieses Prüfberichts (22.02.2023) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund nicht gesichert. Diese Massnahmen sollen optimiert und/oder zur Bau- und Finanzreife gebracht werden, in den Agglomerationsprogrammen der nachfolgenden Generation von der Agglomeration neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden:

##### B-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF) 2020*	Bundes- beitrag **
1061.4.004	GV-1.4-4B	Luzern, Zürichstrasse, Löwenplatz – Einmündung Wesemlinstrasse (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Anpassung und Erneuerung Strassenraum	8.00	3.06***	1.22
1061.4.008	GV-3.2-4B	Kriens, Ringstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen ÖV und LV	24.90	9.51***	3.80
1061.4.009	GV-3.3-4B	K17: Ebikon/Dierikon, Einmündung Weichlerenstrasse (exkl.) – Einmündung Industriestrasse	6.20	5.62***	2.25
1061.4.018	GV-5.4-4B	Emmen, Seetalstrasse: Abschnitt Emmenbrücke Bahnhof Süd – Reusseggstrasse	26.90	18.87***	7.55
1061.4.023	ÖV-6.2-4B	Ausbau Multimodale Drehscheibe Waldibrücke	5.00	5.01	2.00
1061.4.027	ÖV-7.4-4B	K17 Ebikon, Grenze Stadt Luzern – Schachenweid	7.50	5.51***	2.20
1061.4.033	ÖV-8.2-4B	Batterie-Trolleybus: Leistungsstarke Batteriepakete, punktuelle Fahrleitungsergänzungen und Energieversorgung (B-Horizont)	0.65	0.64	0.26

1061.4.095	FVV-4.1-4B	K19a Horw/Grenze Kriens, Kreisel Bahnhof - Kreisel Steinibach, Verbesserung Veloführung Ringstrasse Unterführung	9.10	9.13	3.65
1061.4.096	FVV-4.2-4B	K19a: Horw, Kreisel Bahnhof - Kreisel Mercur, Verbesserung Veloführung Ringstrasse	7.00	7.02	2.81
1061.4.097	FVV-4.3-4B	Inwil, Inwil Dorf (exkl.) – Autobahnanschluss A 14 Gisikon (exkl.), Ausbau Rad- und Gehweg	9.00	9.03	3.61
1061.4.202	GV-1.2-4A	Emmen, Sprengplatz mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlagen und Massnahmen für ÖV	16.00	5.63***	2.25
1061.4.204	GV-5.1-4B	Kriens, Umgestaltung SüdAllee, Arsenalstrasse	7.50	7.52	3.01
1061.4.206	ÖV-7.3-4B	Busbevorzugung, Kriens, Arsenalstrasse	2.75	2.75	1.10
1061.4.196	LV-B	Paket LV B-Liste	35.78	35.78	14.31
1061.4.197	VM-B	Paket VM B-Liste	14.13	14.13	5.65
1061.4.198	BGK-B	Paket Aufw. Str. B-Liste	4.96	4.96	1.98
<b>Summe</b>			<b>185.37</b>	<b>144.17</b>	<b>57.67</b>

Tabelle 4-6 \* Preisstand Oktober 2020; \*\* Preisstand Oktober 2020 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; \*\*\*Kosten im Benchmark gekürzt

## 5 Programmbeurteilung

Im Rahmen der Programmbeurteilung werden in einem ersten Schritt der Gesamtnutzen und die Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms ermittelt. Die Gesamtkosten werden ins Verhältnis gesetzt zur Grösse der Agglomeration. Die Agglomeration Luzern ist als mittelgrosse Agglomeration einzustufen (vgl. dazu Erläuterungsbericht zur Prüfung). Im zweiten Schritt wird mittels Gegenüberstellung von Gesamtnutzen und Gesamtkosten das Kosten-Nutzen-Verhältnis ermittelt (Art. 14 Abs. 1 PAVV, Kap. 3.4 RPAV, vgl. dazu Ziff. 5.2.).

Im letzten Schritt wird der Stand der Umsetzung der verbindlich vereinbarten A-Massnahmen gemäss der Leistungsvereinbarung der vorletzten Generation beurteilt (Art. 14 Abs. 1 i.V.m. Abs. 3 PAVV, vgl. dazu Ziff. 5.3.). Aus dem Kosten-Nutzen-Verhältnis und der Berücksichtigung des Stands der Umsetzung resultiert die Programmbeurteilung. Aus der Programmbeurteilung ergibt sich der Beitragssatz.

Der Erläuterungsbericht zur Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation legt die einzelnen Schritte der Programmbeurteilung detaillierter dar.

### 5.1 Gesamtnutzen

Der Gesamtnutzen eines Agglomerationsprogramms bildet dessen Beitrag ab zur Verwirklichung der gemäss Artikel 17d MinVG<sup>7</sup> vorgegebenen Wirkungsziele. Diese umfassen eine bessere Qualität des

<sup>7</sup> SR 725.116.2

Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, mehr Verkehrssicherheit und weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch.

In die Beurteilung des Gesamtnutzens des Agglomerationsprogrammes Luzern der 4. Generation fliessen folgende Massnahmen ein:

- Massnahmen der A- Liste des Agglomerationsprogramms der 4. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap.2);
- die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr (Kap. 4.2.1);
- Massnahmen der B-Liste des Agglomerationsprogramms der 4. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 4.5).

Aufgrund der durchgeführten Beurteilung ergibt sich folgender Nutzen pro Wirkungskriterium, ausgedrückt in Punkten:

<i>Wirkungskriterium</i>	<i>Nutzen</i>
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (0 bis 3 Punkte)	2
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen (0 bis 3 Punkte)	2
WK3: Verkehrssicherheit erhöht (0 bis 3 Punkte)	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (0 bis 3 Punkte)	1
<b>Summe (Nutzen)</b>	<b>7</b>

Tabelle 5-1

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 4-4 (vgl. Kap. 4.3), deren Realisierungsbeginn voraussichtlich in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Nutzenbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt.

## 5.2 Gesamtkosten

Die Gesamtkosten enthalten alle durch den Bund im A- und B-Horizont priorisierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 4. Generation (inkl. Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen).

Die Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms Luzern belaufen sich auf 261.77 Mio. CHF. Für die mittelgrosse Agglomeration Luzern werden diese Gesamtkosten als mittel eingestuft.

## 5.3 Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz

Im Rahmen der 4. Generation bewertet der Bund den Umsetzungsstand der Massnahmen in Verkehr und Siedlung der 2. Generation sowie den Umsetzungsbericht. Mängel in diesen Bestandteilen können einen Abzug von 5% Bundesbeitrag zur Folge haben. Die Umsetzung wurde als genügend beurteilt. Demnach ergibt sich der Beitragssatz direkt aus dem Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Für das vorliegende Agglomerationsprogramm resultiert damit ein Beitragssatz von 40%.

Nutzen (gemäss  
Tabelle 4-2)



## 6 Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen

### 6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes

#### 6.1.1 Allgemeines

Das vorliegende Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den themenbezogenen Sachplänen namentlich «Mobilität und Raum 2050», Sachplan Verkehr Teil Programm sowie den Teilen Infrastruktur Schiene und Strasse wie auch mit Massnahmenplänen und Inventaren des Bundes summarisch überprüft. Dabei wurden keine Widersprüche festgestellt.

Die gesetzlichen Bestimmungen und Planvorgaben sind auch bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des vorliegenden Agglomerationsprogramms zwingend einzuhalten. Bei der Umsetzung von A-Massnahmen müssen allfällig auftretende Konflikte bis zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen geklärt sein.

### 6.1.2 Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)

Folgende für die Beurteilung der Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B können aufgrund einer summarischen Prüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten in Bezug auf die Einhaltung der Umweltschutzgesetzgebung aufweisen (nicht abschliessende Aufzählung):

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeit-horizont</i>	<i>Mögliche Konflikte</i>
1061.4.008	GV-3.2-4B		Kriens, Ringstrasse, Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Massnahmen ÖV und LV	B	IANB Nr. LU 746; schutzwürdige Baumallee
1061.4.035	ÖV-9-4A		Verlängerung Linie 4 bis Mattenhof	A	IANB Nr LU746 und schutzwürdige Bäume, Anhörung BAFU nötig, wenn die Strasse im Bereich des IANB verbreitert wird
1061.4.041	FVV-2.1-4A		K17b: Dierikon/Udligenswil, Einmündung Rigistrasse (exkl.) – Einmündung K 30, Götzentalstrasse, Erstellen Radverkehrsanlage	A	IANB LU524, Amphibienwanderungen in Konflikt mit dem Verkehr, Anhörung BAFU nötig
1061.4.042	FVV-2.2-4A		K15: Rothenburg, Wegscheid – Rain, Erstellen Radverkehrsanlage	A	Wildtierkorridor LU-02, Wald
1061.4.203	GV-5.1-4A		Kriens, Umgestaltung Südallee, Nidfeldstrasse	A	Schutzwürdige Baumallee und einzelne Bäume, Waldreservat 160_LU_25
1061.4.204	GV-5.1-4B		Kriens, Umgestaltung Südallee, Arsenalstrasse	B	Schutzwürdige Baumallee und einzelne Bäume, Waldreservat 160_LU_25
1061.4.205	ÖV-7.3-4A		Busbevorzugung, Kriens, Nidfeldstrasse	A	Schutzwürdige Baumallee und einzelne Bäume
1061.4.206	ÖV-7.3-4B		Busbevorzugung, Kriens, Arsenalstrasse	B	Schutzwürdige Baumallee und einzelne Bäume
1061.4.044	FVV-3.1-4A	4-1a	K17c: Ebikon/Buchrain, Buchrainstrasse–Bueristutz, Erstellen Radverkehrsanlage	A	Wald
1061.4.045	FVV-3.2-4A	4-1a	K13: Emmen/Neuenkirch, Lohren – Sibenlingen, Erstellen Rad- und Gehweg	A	Wildtierkorridor LU-23; Amphibienwanderungen in Konflikt mit dem Verkehr (Nr. 117 und Nr. 446); Wald
1061.4.046	FVV-3.3-4A	4-1a	Emmen/Eschenbach/Inwil, Waldibrücke – Knoten K 16/65 a – Oberhofen, Rad- und Gehweg	B	IANB Nr LU122; FM Nr 2395, Amphibienwanderungen in Konflikt mit dem Verkehr (Nr. 1598), Anhörung BAFU nötig

1061.4.050	FVV-3.7-4A	4-1a	Horw, Verbesserung Veloführung Kantonsstrasse sowie Optimierung Linksabbieger in Winkelstrasse	A	Schutzwürdige Baumallee und Hecken, Wald
1061.4.051	FVV-3.8-4A	4-1a	Horw, Verbesserung Verkehrssicherheit Velofahrer Stutzstrasse, Abschnitt Langensand – Haslihorn	A	BLN Nr. 1606; Amphibienwanderungen in Konflikt mit dem Verkehr (Nr. 1261)
1061.4.052	FVV-3.9-4A	4-1a	Horw, Optimierung Veloverbindung St. Niklausen - Felmis	A	Wald, BLN Nr. 1606
1061.4.053	FVV-3.10-4A	4-1a	Horw, Verbesserung Verkehrssicherheit St. Niklausenstrasse Nordabschnitt, Abschnitt Tannegg – Langensand	A	BLN Nr. 1606
1061.4.071	FVV-3.28-4A	4-1a	Ebikon, Mühlebachweg	A	Gewässerraum, schutzwürdige Hecken und Ufervegetation
1061.4.078	FVV-3.35-4A	4-1a	Horw, Fussweg Grisigenstrasse – Kleinwil	A	Gewässerraum, schutzwürdige Ufergehölze und Ufervegetation
1061.4.083	FVV-3.40-4A	4-1a	Luzern, Alternativroute Littau	A	Wald, schutzwürdige Hecken und Gehölze
1061.4.084	FVV-3.41-4A	4-1a	Luzern, Veloroute Säntihof – Kanti Reussbühl	A	Gewässerraum, schutzwürdige Hecken, Ufergehölze und Ufervegetation
1061.4.087	FVV-3.44-4A	4-1a	Horw, Optimierung Wegverbindung Steinibach – Bodenmattstrasse	A	Gewässerraum, schutzwürdige Hecken, Ufergehölze und Ufervegetation, Amphibien-wanderungen in Konflikt mit dem Verkehr (Nr. 1605)
1061.4.088	FVV-3.45-4A	4-1a	Horw, bessere Fusswegvernetzung Bachtel – Langensand	A	BLN Nr. 1606; Gewässerraum, schutzwürdige Ufergehölze
1061.4.090	FVV-3.47-4A	4-1a	Horw, Optimierung Fusswegnetz Kleinwil	A	Gewässerraum, schutzwürdige Ufergehölze
1061.4.091	FVV-3.48-4A	4-5	Horw, Neue Wegverbindung Hinterboden-Seeacherweg	B	BLN Nr. 1606: Genauer Verlauf der Infrastruktur ist noch zu klären; schwere Beeinträchtigung des BLN ist nicht ausgeschlossen; Anhörung ENHK nötig.
1061.4.094	FVV-3.51-4A	4-1a	Bahnhof Meggen Zentrum, B+R	A	BLN Nr. 1606
1061.4.100	FVV-5.1-4B	4-1c	Luzern/Malters, Abschnitt Thorenberg (exkl.) –	B	Wildtierkorridor Nr. LU-03 (Durchlässigkeit)



			Einmündung K4 (Anschluss Blatten)		wiederherstellen und sichern)
1061.4.103	FVV-5.4-4B	4-1c	Emmen, Rüeggisingerstrasse	B	Gewässerraum und schutzwürdige Ufervegetation
1061.4.105	FVV-5.6-4B	4-1c	Luzern, Anpassungen Xylofonweg	B	Gewässerraum und schutzwürdige Ufervegetation
1061.4.109	FVV-5.10-4B	4-1c	Horw, Bessere Fusswegvernetzung Dornen – Ober-Fondle	B	BLN Nr. 1606; prioritäres Gebiet der ökologischen Infrastruktur-Planung
1061.4.111	FVV-5.12-4B	4-1c	Horw, Durchgehender Fussweg entlang See in Ennethorw	B	BLN Nr. 1606, Flachmoor Nr. 1251; Linienführung ausserhalb des Flachmoors festsetzen

Tabelle 6-1

## 6.2 Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A mit den kantonalen Richtplänen

Sämtliche richtplanrelevanten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, die im Rahmen des PAV mitfinanziert werden und in die A-Listen aufgenommen wurden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden kantonalen Richtplan mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» verankert und vom Bund genehmigt sein. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

### A-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf</i>
-----------------	---------------	------------------	--	------------------------

Keine Massnahmen

Tabelle 6-2

Dies gilt auch für richtplanrelevante Siedlungs- und allfällige Landschaftsmassnahmen, die eng mit einer Verkehrsinfrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind (z.B. Entwicklungsschwerpunkt, der mit einer neuen Tramlinie erschlossen werden soll). Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf</i>
-----------------	---------------	------------------	--	------------------------

Keine Massnahmen

Tabelle 6-3

Es wird empfohlen, die übrigen richtplanrelevanten Siedlungs-, Landschafts-, und nicht infrastrukturellen Verkehrsmassnahmen der A-Liste spätestens vier Jahre nach Abschluss der Leistungsvereinbarung im kantonalen Richtplan mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» einzutragen und vom Bund genehmigen zu lassen.

Der Umgang mit Fruchtfolgefächern (FFF) ist insbesondere in der Raumplanungsverordnung (RPV)<sup>8</sup> geregelt. Die Zuständigkeit in diesem Bereich liegt grundsätzlich bei den Kantonen. Sofern es notwendig ist, werden für die FFF weitere Vorbehalte in der Leistungsvereinbarung angebracht.

<sup>8</sup> SR 700.1

## 7 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Der Prüfbericht weist in der Gesamtwürdigung in Kapitel 2.2 für die einzelnen Wirkungskriterien Stärken und Schwächen des Agglomerationsprogramms aus. Nachfolgend werden – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – weitere Empfehlungen u.a. zur Verbesserung der Abstimmung mit den übergeordneten Planungen, zur Verbesserung der Programmwirkung und zu operativen Aspekten gegeben.

Im Verkehrsbereich ist der Umgang mit den nationalen Massnahmen Bypass/Stadtautobahn und Durchgangsbahnhof angesichts unsicherer Realisierungshorizonte stärker zu thematisieren. In kommenden Generationen des AP sollten Alternativen bzw. aufwärtskompatible Übergangslösungen für die nächsten zehn bis 15 Jahre entwickelt werden. Die bereits gestarteten Studien insbesondere im Bereich des ÖV gehen hier in die richtige Richtung. Zudem spielen auch die Überarbeitungen der Gesamtverkehrs-Massnahmen Luzern Schlossberg und Luzern Obergrundstrasse eine Rolle, deren Dimension und Ausgestaltung nach Wegfall der Spangen Nord und Süd zu überdenken sind. Die Gestaltung der Seetalstrasse in Emmen ist mit Blick auf den multimodalen Strassenraum und die Siedlungsverträglichkeit weiter zu präzisieren. Ferner könnten Alternativen zum geplanten Ausbau der Zugerstrasse Süd in Küssnacht erarbeitet werden. Dabei sollten gesamtverkehrliche Gesichtspunkte im Vordergrund stehen und aktuelle Verkehrsmengengerüste benutzt werden. Die verkehrliche Abstimmung mit dem Raum Küssnacht ist grundsätzlich zu verbessern. Die Erhöhung der Kapazität am Knoten K65/65c in Buchrain wird bereits in einer Vertiefungsstudie mit dem ASTRA überprüft. Das Projekt sollte aber noch stärker den multimodalen Gesamtzusammenhang im Einflussbereich der Nationalstrassenanschlüsse Buchrain und Gisikon-Root berücksichtigen. Um die Anteile des Velos am Modal-Split zu erhöhen, empfiehlt es sich, die geplanten Velobahnen zeitnah umzusetzen und ihre Ausweitung auf die angrenzenden Gebiete anzudenken. Um die Verlagerungseffekte vom MIV auf andere Verkehrsmittel zu unterstützen, sollten die angestrebte flächendeckende Parkraum-Strategie sowie weitere Push-Massnahmen zur Dämpfung der MIV-Nachfrage konsequent umgesetzt werden.

Die quantitativen oder qualitativen Auswirkungen der Siedlungsentwicklung auf das Verkehrssystem sind künftig noch gezielter abzuschätzen, insbesondere in den verschiedenen Fokusräumen der Agglomeration. Die bereits gestarteten Überlegungen zur Weiterentwicklung des ESP-Programms und die vorgesehenen Programmvereinbarungen zwischen Gemeinden und dem Kanton sind diesbezüglich zu begrüßen. Zudem sollten die unzureichenden ÖV-Anbindungen einiger ESP sowie die hohen Parkplatzkontingente einiger VE aktivgegangen werden. Vor allem in den Fokusräumen der Agglomeration sind die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gezielt aufeinander abzustimmen. Es ist ausserdem empfehlenswert, die Siedlungsentwicklungen im Raum Küssnacht noch stärker mit den Entwicklungen im Luzerner Bereich des AP-Perimeters abzustimmen und entsprechend eine Priorisierung vorzunehmen. Die verschiedenen Arealentwicklungen könnten noch stärker auf die Qualität des öffentlichen und Freiraums ausgerichtet werden.

Die zahlreichen BGK könnten auch dazu beitragen, die subjektive Sicherheit in der Agglomeration zu erhöhen, insbesondere für sensible Nutzergruppen wie Kinder und Ältere. Der identifizierte Handlungsbedarf in Buchrain und Küssnacht sollte so bald wie möglich angegangen werden.

Ausserdem gilt es, Luft- und Lärmemissionen in der Agglomeration gezielt zu reduzieren. Ein wichtiges Mittel dafür ist ein restriktiver Umgang mit dem MIV. Dieser drückt sich vor allem in restriktiven Push-Massnahmen aus wie flächendeckend kohärentes Parkraum- und Verkehrsmanagement. In diesem Zusammenhang ist auch der Raum Küssnacht zu berücksichtigen. Angesichts der hohen Natur- und Landschaftswerte im AP-Perimeter könnte sich die Teilstrategie Landschaft noch stärker auf den Schutz und Aufwertung konzentrieren. Dabei sind auch die Wirkungen von Massnahmen zugunsten von Erholung und Tourismus zu berücksichtigen.

Weiter dienen auch die Zielwerte der MOCA-Indikatoren als Hilfsmittel für die Erarbeitung bzw. Weiterentwicklung eines Agglomerationsprogramms. Sie ergänzen das Zukunftsbild um quantitative

Aussagen<sup>9</sup>. Das Agglomerationsprogramm Luzern scheint sich mit seinem Ziel zum MIV-Anteil im Modalsplit 2040 realistische Ziele zu setzen (von heute 65 auf 55% MIV). In Bezug auf die Siedlungsdichten ist der Zielwert mit einer Erhöhung von 13 Einwohnern- Beschäftigten pro Hektar bis 2040 recht ambitiös. Wichtig ist, dass die vorgeschlagenen Massnahmen des Agglomerationsprogramm auf diese Zielwerte hinwirken und dass die Agglomeration regelmässig prüft, inwieweit sie auf Zielkurs ist.

---

<sup>9</sup> Vgl. RPAV S.12, Ziff. 1.6

## ANHANG 1

### Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

#### Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungs-einheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitrags-satz	Konzept-kürzung	Teuerungs-zuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Veloabstellanlagen Kat.1	180	Stück	239	40%	5%	8%	98	17'680
Veloabstellanlagen Kat.2	25	Stück	2'154	40%	5%	8%	884	22'100
Fussgängerstreifenmarkierung	46	Stück	7'509	40%	5%	8%	3'082	141'752
Fussgängerschutzinseln ohne Strassenaufweitung	7	Stück	22'967	40%	5%	8%	9'426	65'980
Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	8	Stück	86'733	40%	5%	8%	35'595	284'760
Langsamverkehrsüberführungen	893	m2	8'349	40%	5%	8%	3'426	3'059'762
Langsamverkehrsunterführung	221	m2	14'549	40%	5%	8%	5'971	1'319'600
Längsführung Kat.1	3'645	m	354	40%	5%	8%	145	529'517
Längsführung Kat.2	826	m	541	40%	5%	8%	222	183'430
Längsführung Kat.3	10'621	m	1'603	40%	5%	8%	658	6'988'033
Längsführung Kat.4	6'240	m	3'286	40%	5%	8%	1'348	8'414'480

Tabelle A1-a

	Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	21.03
--	-----------------------------------	-------

**Paket Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums A-Liste (Aufw. Str. A-Liste)**

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragsatz	Konzeptkürzung	Teuerungszuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Aufw. Str.	7'120	m2	465	40%	5%	8%	191	1'358'424

	Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	1.36
--	-----------------------------------	------

Tabelle A1-b

## ANHANG 2

### Liste der nicht mitfinanzierten Massnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung

In der folgenden Liste werden jene nicht mitfinanzierten Massnahmen aufgelistet, die Bestandteil des eingereichten Agglomerationsprogramms sind, die jedoch vom Bund kritisch beurteilt werden.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung</i>
1061.4.161	S-4.12-4A	Horw, Horw See – HSLU (S-Bahnhaltestelle)	Mögliche Beeinträchtigung, da am Rand von BLN Nr. 1606, IANB Nr. LU227, FM Nr. 1251; zusätzlicher Druck auf Naturschutzgebiete zu vermeiden
1061.4.178	LE-3.1-4D	Vierwaldstättersee	Mögliche Beeinträchtigung mit BLN Nr. 1606
1061.4.179	LE-3.2-4D	Kleine Emme	Mögliche Beeinträchtigung mit Wildtierkorridor LU-03
1061.4.180	LE-3.3-4D	Reuss	Mögliche Beeinträchtigung mit IANB Nr. LU410; FM Nr 2399, Wildtierkorridor AG-28_LU-01_ZG-11
1061.4.181	LE-4.1	Horwer Halbinsel (Horw)	Mögliche Beeinträchtigung mit BLN Nr. 1606
1061.4.183	LE-4.3	Reuss/Sedel/Rotsee/Hunsrücken (Stadt Luzern, Ebikon, Buchrain, Root)	Mögliche Beeinträchtigung mit Waldreservat 160_LU_4, Auengebiet Nr. 338, IANB LU 532
1061.4.185	LE-4-5	Meggerwald, westlicher Teil (Stadt Luzern, Adligenswil, Meggen)	Mögliche Beeinträchtigung mit BLN Nr. 1606, IANB LU 523, FM Nr. 1238
1061.4.186	LE-4.6	Meggerwald, östlicher Teil - Chiemen (Meggen, Adligenswil, Udligenswil, Küssnacht)	Möglicher Konflikt mit BLN Nr. 1309, Wildtierkorridor SZ-04, IANB SZ 177
1061.4.189	LE-5-1	Eigenthal	Mögliche Beeinträchtigung mit HM Nr. 412, FM Nr 1244; Anhörung BAFU nötig
1061.4.190	LE-5-2	Seebodenalp (Küssnacht)	Mögliche Beeinträchtigung mit BLN Nr 1606
1061.4.191	LE-6-1	Kriens Pilatusbahnen	Mögliche Beeinträchtigung mit BLN Nr. 1605; Anhörung BAFU und ENHK nötig
1061.4.192	LE-6-2	Weggis Luftseilbahn Rigi Kaltbad	Mögliche Beeinträchtigung mit BLN Nr. 1606 (evtl. wegen neuer Bushaltestelle)

Tabelle A2-1