



26. Februar 2014

Agglomerationsprogramm Luzern

2. Generation

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / N032-0244

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi
Direktorin

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel, Vorgehen	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess	4
1.4	Vorgehen in der Umsetzung.....	4
2	Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen	5
3	Prüfung der Grundanforderungen	8
4	Beurteilung der Programmwirkung	9
4.1	Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien	9
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis).....	12
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen	14
5.1	Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung	15
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	16
5.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	20
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	21
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	23
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	24
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes.....	24
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen.....	25
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	26
ANHANG 1	27
ANHANG 2	28

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Luzern bestehend aus:

- Agglomerationsprogramm Luzern, 2. Generation, Bericht, 05. Juni 2012
- Agglomerationsprogramm Luzern, 2. Generation, Massnahmenblätter, 05. Juni 2012
- Agglomerationsprogramm Luzern, 2. Generation, Umsetzungsbericht, 05. Juni 2012

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 28. Juni 2012 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration/Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestufteten Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturfondsgesetzes.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat vier Ziele:

1. Die Erfüllung der Grundanforderungen prüfen.
2. Die Wirkung des Agglomerationsprogramms beurteilen. Die Wirkung ist entscheidend für die Höhe der Bundesbeiträge.
3. Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen¹ über alle Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel.
4. Die Berücksichtigung des Umsetzungsberichts Teil A und B als integraler Teil des Agglomerationsprogrammes.

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr zu Händen des eidgenössischen Parlaments und die Leistungsvereinbarungen erarbeitet.

Den allgemeinen gesetzlichen Anforderungen an die Realisierung der Infrastrukturen wird mit dem Prüfbericht nicht vorgegriffen.

1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist grundsätzlich in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 14.12.2010 (nachfolgend: UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfungsprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Die Erläuterungen zum Vorgehen und zu den allgemeinen Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 26. Februar 2014 dargelegt.

1.4 Vorgehen in der Umsetzung

In der Leistungsvereinbarung verpflichten sich die am Agglomerationsprogramm beteiligten Parteien zur Umsetzung aller darin enthaltenen mitfinanzierten und nicht mitfinanzierten Massnahmen. Für jede vom Bund mitfinanzierte Infrastrukturmassnahme der A-Liste, die bau- und finanzreif ist, wird gestützt auf die Leistungsvereinbarung eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen. Anschliessend kann die Massnahme umgesetzt werden. Bundesbeiträge werden für die effektiv erbrachten Leistungen maximal bis zu den nachfolgend festgelegten Höchstbeiträgen zuzüglich Teuerung und MWSt. ausbezahlt.

Die Umsetzung aller in der Leistungsvereinbarung aufgeführten Massnahmen wird im Rahmen eines laufenden Controllings durch den Bund überprüft.

¹ Mit der Bezeichnung „Massnahme/n“ sind stets auch „Massnahmenpaket/e“ gemeint.

2 Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen

Das Agglomerationsprogramm Luzern zeigt eine gute Analyse und ein umfassendes Zukunftsbild mit einem langfristigen Lösungsansatz auf übergeordneter Ebene auf (Tiefbahnhof, Bypass). Daraus werden die Teilkonzepte und die Massnahmen abgeleitet. Obschon das Agglomerationsprogramm auf übergeordnete Lösungen setzt, wird die Stossrichtung der 1. Generation fortgesetzt und mit zahlreichen Massnahmen weiterentwickelt.

Im Verkehrsbereich besteht die Stärke des Agglomerationsprogramms darin, dass die bestehenden Kapazitätsprobleme mit umfassenden Optimierungsmassnahmen im Bestand soweit möglich entschärft werden. Zudem wird eine gute Konzeption zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) aufgezeigt, mit der auch eine bedeutende Förderung der Intermodalität erreicht wird. Ferner wird die Aufwertung des Velowegenetzes positiv gewertet. Die angestrebte Siedlungsstruktur mit der gezielten Entwicklung der Nebenzentren wird überzeugend dargestellt. Aufgrund der Vielzahl an Siedlungsmassnahmen, die jedoch noch deutlich an Lenkungsstärke gewinnen müssen, sind gewisse Anstrengungen für eine Siedlungsentwicklung nach innen erkennbar. Ebenso ist das Thema Landschaft konzeptionell gut aufgearbeitet.

Im Bereich Verkehr sind fehlende alternative Strategien und Massnahmen zu den von der Agglomeration angestrebten übergeordneten Lösungen (Tiefbahnhof, Bypass) eine bedeutende Schwäche des Programms. Aufgrund der sehr hohen Kosten und der langen Realisierungshorizonte dieser Massnahmen besteht das Risiko, dass letztlich auf lange Sicht keine wesentlichen Weiterentwicklungen der Verkehrssysteme realisiert werden können. Ein weiterer Schwachpunkt sind die wenigen Massnahmen zur Gestaltung des Strassenraumes unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel. Damit wird das Programm der Bedeutung von Aufenthalt und Fussverkehr insbesondere an den Hauptverkehrsachsen nicht gerecht. Im Bereich Siedlungsentwicklung werden typisierte Arbeitsgebiete im Agglomerationsgebiet aufgezeigt, die jedoch ein enormes Flächenpotenzial umfassen und nur teilweise ausreichend mit dem ÖV erschlossen sind. Somit wird die Konzentration von Bevölkerung und Arbeitsplätzen nicht konsequent gefördert. Zur Verringerung der Zersiedelung sind sowohl konzeptionell als auch auf Massnahmenebene zwar gute Ansätze ersichtlich, diese sind jedoch noch deutlich zu konkretisieren, damit eine Lenkungswirkung erreicht werden kann. So ist letztlich weiterhin eine in die Fläche ausgerichtete Entwicklung zu erwarten.

Das Agglomerationsprogramm sieht einzelne Massnahmen vor, welche die Verkehrssicherheit verbessern können. Es wird jedoch nicht aufgezeigt, mit welchen Strategien die Sicherheit systematisch und flächendeckend verbessert werden kann. Mit den vorgeschlagenen Massnahmen werden in gewissem Umfang Umsteigeeffekte zu Gunsten von ÖV und Langsamverkehr erwartet. Insgesamt ist dadurch eine gewisse Reduktion der Luft- und Lärmbelastungen gegenüber dem Trend zu erwarten. Die Landschaft wird lediglich konzeptionell bearbeitet. Die noch zu wenig konkretisierten Massnahmen zur Verminderung der Zersiedelung verhindern eine wirksame Reduktion des Ressourcenverbrauchs.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen für die Agglomeration Luzern belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms auf CHF 308.02 Mio. Dieser Betrag umfasst CHF 177.32 Mio. für die A- und B-Massnahmen sowie CHF 130.70 Mio. für die A1-Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation. Die Investitionskosten werden für als mittel eingestuft².

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidg. Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 2. Generation festzulegen³:

35%

² Preisstand 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

³ Der Beitragssatz an die A1-Massnahmen, welcher in der Leistungsvereinbarung (1. Generation) festgehalten ist, bleibt unverändert.

Gestützt auf diesen Beitragssatz und die Prüfung der Priorisierung der Massnahmen werden zur Mitfinanzierung der in der nachfolgenden A-Liste stehenden Massnahmen die aufgeführten Höchstbeiträge des Bundes beim eidgenössischen Parlament zur Freigabe beantragt.

A-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio CHF) laut AP	Kosten (Mio CHF) 2005*	Bundes- beitrag**
1061.2.003	GV-1.2	Optimierungen Bereich Luzernerhof - Bahnhof - Pilatusplatz - Bundesplatz GV-1.2a Bussystem (betrieblich) GV-1.2b Anpassungen Infrastruktur	5.00	4.06	1.42
1061.2.024	ÖV-6.1b	Infrastruktur Emmenbrücke Seetalplatz	7.30	5.92	2.07
1061.2.025	ÖV-6.1c	Infrastruktur Emmenbrücke Sprengi (1. Etappe)	1.00	0.81	0.28
1061.2.028	ÖV-6.1e	Infrastruktur Rothenburg Station (1. Etappe)	2.00	1.62	0.57
1061.2.032	ÖV-6.2b	Infrastruktur Bushub Ebikon	6.00	4.87	1.70
1061.2.035	ÖV-6.3b	Infrastruktur Bushub Horw	8.00	6.49	2.27
1061.2.041	ÖV-7.1	Verlängerung Linie 1	9.00	7.30	2.56
1061.2.043	ÖV-8	Stärkere Vernetzung durch Tangentiallinien ÖV-8.1 Neue Linie 3 Kriens-Emmenbrücke ÖV-8.2 Modifizierung Linie 18 Littau-Ebikon ÖV-8.3 Anpassung Linie 13 Littau- Emmenbrücke ÖV-8.4 Neu geführte Linie 16 ÖV-8.5 Option Linie 26/27 und Option Verlängerung Linie 54	0.80	0.65	0.23
1061.2.053	ÖV-11.1f	K17: Ebikon, Knoten Schösslistrasse, flankierende Massnahme Zubringer Rontal, Umbau Knoten in Kreisel	10.00	8.11	2.84
1061.2.077	LV-1.1a	K2: Luzern, Rebstock - Meggen, Lerchen- bühl	4.50	3.65	1.28
1061.2.111	LV-1.3t	Luzern, Geissensteinring, Steghof bis Weinberglistrasse	2.70	2.19	0.77
1061.2.201	ÖV-11.1/2	Busbevorzugung Agglomeration Luzern	36.00	29.21	10.22
1061.2.205	LV-1.1c	K4/33a: Kriens/Luzern, Ränggloch - Eigen- trassierung LV	6.00	4.87	1.70
1061.2.203		LV A-Liste (Anhang 1)		12.43	4.35
	Summe			92.18	32.26

Tabelle 2-1 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung; ** Höchstbeitrag Bund, Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet)

Für die in der nachfolgenden B-Liste stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2015-2018 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Prüfberichts (26.02.2014) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund weder durch den Infrastrukturfonds noch durch ein anderes Finanzierungsinstrument des Bundes gesichert. Es wird eine Aufstockung der Bundesmittel und eine Verstärkung der Mitfinanzierung des Programms Agglomerationsverkehr durch den Bund angestrebt. Unter Vorbehalt der Sicherung der Finanzierung sollen diese Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation von den Agglomerationen neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden:

B-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*</i>	<i>Bundes- beitrag*</i>
1061.2.005	GV-2	Verkehrssystem-Management (VSM)	5.00	4.06	1.42
1061.2.015	ÖV-3.1	S-Bahnhaltestelle Langensand-Steghof	30.00	24.89	8.71
1061.2.029	ÖV-6.1e	Infrastruktur Rothenburg Station (2. Etappe)	5.00	4.06	1.42
1061.2.036	ÖV-6.3c	Infrastruktur Bushub Kriens Mattenhof	5.00	4.06	1.42
1061.2.042	ÖV-7.2	Kapazitätssteigerung und ev. Elektrifizierung Linie 12	6.40	5.19	1.82
1061.2.045	ÖV-10	Umsteigepunkte Bus am Rand des Agglomerationszentrums Luzern ÖV-10.1 Pilatusplatz ÖV-10.2 Kreuzstutz ÖV-10.3 Schlossberg, 2. Etappe	4.50	3.65	1.28
1061.2.087	LV-1.1k	Dierikon - Udligenswil; Götzenthalstrasse	7.00	5.68	1.99
1061.2.116	LV-2.1b	K30: Luzern, Brüel (Velounterführung)	1.10	0.89	0.31
1061.2.118	LV-2.2a	Luzern, Lädelistrasse (Dammdurchbruch)	4.00	3.25	1.14
1061.2.128	MO-1.2	Luzern, Velostation Altstadt Luzern (unterirdisch)	2.60	2.11	0.74
1061.2.202	ÖV-11.1/2	Busbevorzugung Agglomeration Luzern	30.00	24.34	8.52
1061.2.204		LV B-Liste (Anhang 1)		2.98	1.04
	Summe			85.16	29.81

Tabelle 2-2 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet)

Hinweise

Die relevanten nicht mitfinanzierten Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr (vgl. Kap. 5.2.1, 5.2.2) sowie die durch andere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3) werden als wesentlicher Bestandteil für die Programmwirkung betrachtet und sind damit für die Festlegung des Beitragssatzes des Bundes mitentscheidend.

Kosten und Nutzen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme der zweiten Generation sind unter Einbezug der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der ersten Generation (ohne Massnahmen der Priorität B, vgl. Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung) bewertet, jedoch ohne Berücksichtigung der aus dem Infrastrukturfonds mitfinanzierten, sogenannten „dringenden Projekte“. Deren Umsetzung inkl. flankierender Massnahmen ist jedoch Voraussetzung für eine allfällige Beteiligung des Bundes an Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm.

Die angeführten Kosten wurden aus dem eingereichten Agglomerationsprogramm der 2. Generation bzw. der Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm der 1. Generation entnommen. Die Kostenbewertung einer Massnahme erfolgt durch eine Einteilung in fünf Haupt- und vier Zwischenkostenkategorien, die anhand von vier Agglomerationsgrössenkategorien abgestuft werden. Bei der Agglomeration Luzern handelt es sich um eine mittlere bis grosse Agglomeration.

Die Massnahmen, die vom Bund als Sicherung/Aufwertung Strassenraum, Verkehrsmanagement und Langsamverkehr kategorisiert sind, wurden einem Benchmark unterzogen, der darauf abzielt, eine vergleichbare und angemessene Basis für die Beurteilung und Ausrichtung von Beiträgen zu stellen. Betriebsbeiträge (Bsp. Unterhalts- und Sanierungskosten) können mittels Infrastrukturfonds nicht finanziert werden (Art. 17a Abs. 4 MinVG). Entsprechende Nachweise werden im Rahmen des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarungen verlangt.

3 Prüfung der Grundanforderungen

Die grundsätzliche Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist entsprechend der UVEK-Weisung an bestimmte Grundanforderungen geknüpft. In Gesprächen zur Standortbestimmung des vorliegenden Agglomerationsprogramms hatte der Bund bereits zu einem früheren Zeitpunkt allfällige Lücken bei der Erfüllung der Grundanforderungen aufgezeigt.

In Anlehnung daran und in Kenntnis des eingereichten Agglomerationsprogramms stellt der Bund fest, dass die Grundanforderungen grundsätzlich erfüllt sind.

Hinweis zur Trägerschaft im Hinblick auf die Umsetzung:

Für die Umsetzung verlangt der Bund, dass sich die Kanton/e und die Gemeinden, ggf. auch die regionale Körperschaft zur Umsetzung aller in diesem Prüfbericht aufgelisteten, für die Programmwirkung relevanten Massnahmen (Kap. 2, 5.2.1, 5.2.2 und 5.3) in ihrer Verantwortung, verpflichten. Zu diesem Zweck müssen sie, i.d.R. auf Exekutivebene, Beschlüsse zur Einleitung und Durchführung dieser Massnahmen im Rahmen ihrer Kompetenzen abgeben und diese Beschlüsse dem/den Kanton(en) bzw. der Trägerschaft vor Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung weiterleiten. Die planungs- und kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe bleiben vorbehalten.

Hinweis: Diese Regel gilt unter dem Vorbehalt, dass die betroffene Massnahme nicht schon juristisch, durch Planungs- und/oder Finanzierungsinstrumente verpflichtend ist.

Hinweise zum Controlling:

Der Bund führt periodisch ein Controlling und ein Monitoring durch, um den Stand der Umsetzung und die Wirkung der Agglomerationsprogramme zu überprüfen. Die entsprechenden Berichte und die erforderlichen kantonalen/kommunalen Daten sind zur Verfügung zu stellen.

Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr ausserhalb des Agglomerationsprogramms, die sich nach Einreichung des Agglomerationsprogramms als unumgänglich erweisen, sind im Sinne einer möglichst hohen Gesamtwirkung des Programms zu planen und im Rahmen einer nächsten Generation Agglomerationsprogramme aufzunehmen bzw. in der Berichterstattung an den Bund aufzuführen und zu erläutern.

Die Trägerschaft verpflichtet sich, das Agglomerationsprogramm konform zu Gesetzgebung, übergeordneten Sachplänen und unter Beachtung von Schutzinventaren weiterzuentwickeln und umzusetzen. Strategien und Massnahmen von übergeordneter Bedeutung sind vor Abschluss der Leistungsvereinbarung im kantonalen Richtplan festzuschreiben (vgl. Kap. 6.).

4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung festgelegt (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.5). Es stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ, d.h. vor dem Hintergrund der Agglomerationsgrösse (Bevölkerung und mit 0.5 gewichtete Anzahl Arbeitsplätze auf Schweizer BFS-Perimeter) ermittelt.

Entscheidend für die Programmwirkung sind Zukunftsbild, Analysen, Herausforderungen, Strategien und Massnahmen sowie der verbindende rote Faden. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen wird zusätzlich die Kohärenz zwischen den Programmen 1. (nach Prüfung des Bundes) und 2. Generation geprüft. Von den Massnahmen werden grundsätzlich die aus dem Infrastrukturfonds mitfinanzierten Massnahmen der A- und B-Liste (Kap. 2), die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.2.1), die Eigenleistungen (Kap. 5.2.2) sowie die durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3) berücksichtigt. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen wird zudem der Nutzen der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der ersten Generation betrachtet, ausgenommen die Massnahmen der Priorität B (Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung) Zusätzlich werden Massnahmen der übergeordneten Ebene einbezogen, sofern sie für das Agglomerationsprogramm von Relevanz sind und von den zuständigen Stellen des Bundes zum Zeitpunkt der Beurteilung als zweckmässig und innerhalb der nächsten zwanzig Jahre mit hoher Wahrscheinlichkeit als realisierbar beurteilt werden.

Entscheidend für die Kostenbeurteilung des Programms sind die Massnahmen der Priorität A und B. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen werden zudem die Massnahmen der Priorität A gemäss Leistungsvereinbarung der 1. Generation, die sog. A1-Massnahmen, mitberücksichtigt.

4.1 Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

Wirksamkeitskriterium *Beurteilung mit Begründung*

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Beurteilung mit Begründung</i>
<p>WK1:</p> <p>Qualität der Verkehrssysteme verbessert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Agglomeration kann mit Lösungen innerhalb des bestehenden Systems die Problematik der mangelnden Kapazitäten auf Strasse und Schiene entspannen. Dazu werden flächendeckend Massnahmen zum Verkehrsmanagement und zur Buspriorisierung eingesetzt, die wichtige Beiträge zur Verstetigung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und zur Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV leisten. ▪ Mit dem ÖV-Konzept Agglomobil due wird das Zentrum der Stadt Luzern entlastet und auf verschiedenen Relationen werden die Reisezeiten ebenso wie die Fahrplanstabilität verbessert. Neue Tangentiallinien verbessern insbesondere die Erreichbarkeit einiger ESP und der Nebenzentren. ▪ Verschiedene Attraktivierungen und die bessere Verknüpfung von Bus und Bahn mittels der geplanten Hubs tragen zu einer Verbesserung der Intermodalität bei. Es werden zwar einzelne Massnahmen zur Veloparkierung vorgesehen, eine Aktualisierung der B+R- sowie P+R-Konzepte in Abstimmung mit dem ÖV-Konzept „Agglomobil due“ ist jedoch zu wenig ersichtlich. ▪ Mit einer Vielzahl von Massnahmen wird das Velowegnetz attraktiviert und ausgebaut. ▪ Eine Weiterbearbeitung der Massnahmen zur Optimierung der Mobilitätsnachfrage und zum Mobilitätsmanagement ist erkennbar, erfolgt aber in zentralen Aspekten (Parkierung) zu wenig konkret.

Wirksamkeits-
kriterium Beurteilung mit Begründung

Schwächen

- Mit dem Tiefbahnhof und dem Bypass A2/A14 liegen langfristige Ansätze zur Weiterentwicklung des Verkehrssystems in der Agglomeration Luzern vor. Die Strategie der Agglomeration hängt jedoch zu stark von der Realisierung dieser beiden sehr kostenintensiven und damit in der Realisierung ungewissen Massnahmenansätzen ab. Insbesondere werden keine Priorisierungen oder alternative Strategien aufgezeigt.
- Die in der Analyse aufgezeigten Mängel bezüglich der Verträglichkeit im Strassenraum Innerorts werden kaum mit entsprechenden Massnahmen zur Aufwertung von Strassenräumen unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel und der Attraktivierung für den Fussverkehr angegangen. Die Agglomeration versäumt es so, Verbesserungen für den Fussverkehr und insbesondere eine Verminderung der Trennwirkung von Verkehrsachsen zu erreichen.

WK2:
Siedlungs-
entwicklung
nach innen
gefördert

Stärken

- Mit der Entwicklung der neuen Zentrenstruktur kann eine Verbesserung der Siedlungsstruktur erreicht werden. Die drei Nebenzentren Nord, Süd und Ost (Seetalplatz, Ebikon und Horw) können das Agglomerationszentrum Innenstadt Luzern in gewissen Funktionen entlasten und unterstützen als eigenständige Versorgungsorte die Stadt der kurzen Wege. Zudem kann diese Strategie die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützen.
- Die Agglomeration zeigt Bemühungen zur Konzentration und Siedlungsentwicklung nach innen mit einer Vielzahl an Massnahmen auf, die jedoch zum Teil hinsichtlich ihrer Lenkungswirkung konkretisiert werden müssen.
- Im Agglomerationsprogramm werden Massnahmen zur Innenentwicklung aufgezeigt und eine Vielzahl von Flächen für die Innenverdichtung benannt. Diese müssen jedoch noch konkretisiert werden, damit die angestrebte Wirkung erreicht werden kann. So fehlen konkrete, quantitative Vorgaben wie z.B. Mindestdichten, welche die Umsetzung der angestrebten Innenverdichtung sicherstellen können.

Schwächen

- Die Agglomeration verfügt über grosse, teils peripher gelegene strategische Arbeitsplatzgebiete und Schwerpunktgebiete Arbeiten, deren bessere ÖV-Erschliessung im Agglomerationsprogramm zu wenig thematisiert und nicht mit konkreten Massnahmen angegangen wird. Obwohl teilweise zusätzliche Neuzonungen in den Arbeitsgebieten vorgeschlagen werden, fehlen Überlegungen zu einer differenzierten, etappierten oder reduzierten Entwicklung der Gebiete, mit denen eine konzentrierte und auf den ÖV ausgerichtete Entwicklung innerhalb eines begrenzten Siedlungsgebietes aufgezeigt werden könnte.
 - Die VE-Politik der Agglomeration ist, trotz der Anwendung von Fahrtenmodellen, zu lenkungsschwach ausgestaltet und beschränkt die Ansiedlung von VE an peripheren oder unzureichend erschlossenen Lagen kaum. Wesentliche Elemente zur Steuerung von VE-Standorten werden in die Ortsplanungen verlagert und sind zu wenig im Agglomerationsprogramm integriert.
 - Die Gefahr einer fortschreitenden Zersiedelung bleibt trotz der erkennbaren und guten konzeptionellen Überlegungen zur Siedlungsbegrenzung bestehen. So ist das neu eingeführte und im Agglomerationsprogramm dargestellte Instrument der Siedlungsbegrenzungslinien zwar ein klarer Schritt in die richtige Richtung, es muss jedoch noch wesentlich konkretisiert, enger gefasst und in den Planungsinstrumenten verankert werden, damit eine erkennbare Len-
-

*Wirksamkeits-
kriterium* *Beurteilung mit Begründung*

	<p>kungswirkung erreicht werden kann. Massnahmen zur Reduktion der zu grossen Bauzonen am Rand und im Umland der Agglomeration fehlen gänzlich. Zudem wirkt die Förderung von "Zonen für exklusives Wohnen" den Strategien zur konzentrierten Innenentwicklung und zur Eindämmung der Zersiedelung entgegen.</p>
<p>WK3: Verkehrssicherheit erhöht</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Schwachstellen und Unfallschwerpunkte wurden umfassend erhoben. ▪ Die Massnahmen für den Veloverkehr und das flächendeckende Verkehrsmanagement im Agglomerationskern tragen zu einer gewissen Erhöhung der Sicherheit bei. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Themen objektive und subjektive Sicherheit werden nicht systematisch bearbeitet und es liegen keine Konzepte oder Strategien zur Verbesserung der Sicherheit vor.
<p>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufgrund der Massnahmen sind gewisse Verbesserungen im Modal Split zu Gunsten des ÖV und LV zu erwarten. Dies wirkt sich positiv auf die Belastungen durch Luftschadstoffe und Lärm aus. ▪ Die Landschaft wird auf konzeptioneller Ebene umfassend betrachtet, auch im Hinblick auf Funktion, touristische Bedeutung, Nutzungsintensität und Erschliessung. Die aufgezeigten Massnahmen verbleiben jedoch auf einer unkonkreten Ebene. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Massnahmen im Siedlungsbereich zeigen zwar gute konzeptionelle Ansätze auf, sind jedoch zu wenig ausgereift und noch zu wenig konkretisiert, um eine wirksame Reduktion des Verbrauchs von Siedlungsflächen gegenüber dem Trend zu bewirken. ▪ Die Standorte der exklusiven Wohnlagen tangieren teilweise landschaftlich sensible Räume, in denen Landschafts- und Naturschutz im Vordergrund stehen.
<p>Umsetzungsbericht</p>	<p>Der Umsetzungsbericht wurde hinsichtlich der zwei geforderten Aspekte: Kohärenz zwischen der 1. und 2. Generation Agglomerationsprogramm Luzern und Massnahmenumsetzung im Bereich Verkehr und Siedlung vom Bund geprüft (vgl. dazu Erläuterungen unter Kap, 4.2). Die relevanten Aspekte der Umsetzung sind in die Beurteilung der Wirkung des Agglomerationsprogramms eingeflossen (Kap. 2 und 4.1).</p>

Tabelle 4-1

Aufgrund der oben stehenden Beurteilung ergibt sich folgender Nutzen, ausgedrückt in Punkten:

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen (-1 bis 3 Punkte)</i>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	2
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1
Summe WK1 - WK4 (Nutzen)	5

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A- und B-Liste in Kap. 2) liegen bei CHF 177.32 Mio. zuzüglich von CHF 130.70 Mio. für die A1-Massnahmen aus der 1. Generation. Die Investitionskosten von CHF 308.02 Mio. werden als mittel eingestuft⁴.

Auf das gemäss UVEK-Weisung vorgesehene Malus-System im Zusammenhang mit dem Fortschritt der Umsetzung der A1-Massnahmen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme wurde verzichtet. Grund dafür ist die kurze zur Verfügung stehende Zeit zwischen Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung und Stichtag des Umsetzungsberichts. Stattdessen wurden die Resultate des Umsetzungsberichts im Rahmen der Wirksamkeitsbeurteilung berücksichtigt (vgl. Kap. 4.1).

Die Wirkung des Agglomerationsprogramms hängt davon ab, in welchem Verhältnis der in Kap. 4.1 ermittelte Nutzen zu den Gesamtkosten steht.

⁴ Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

Nutzen (WK1-4)

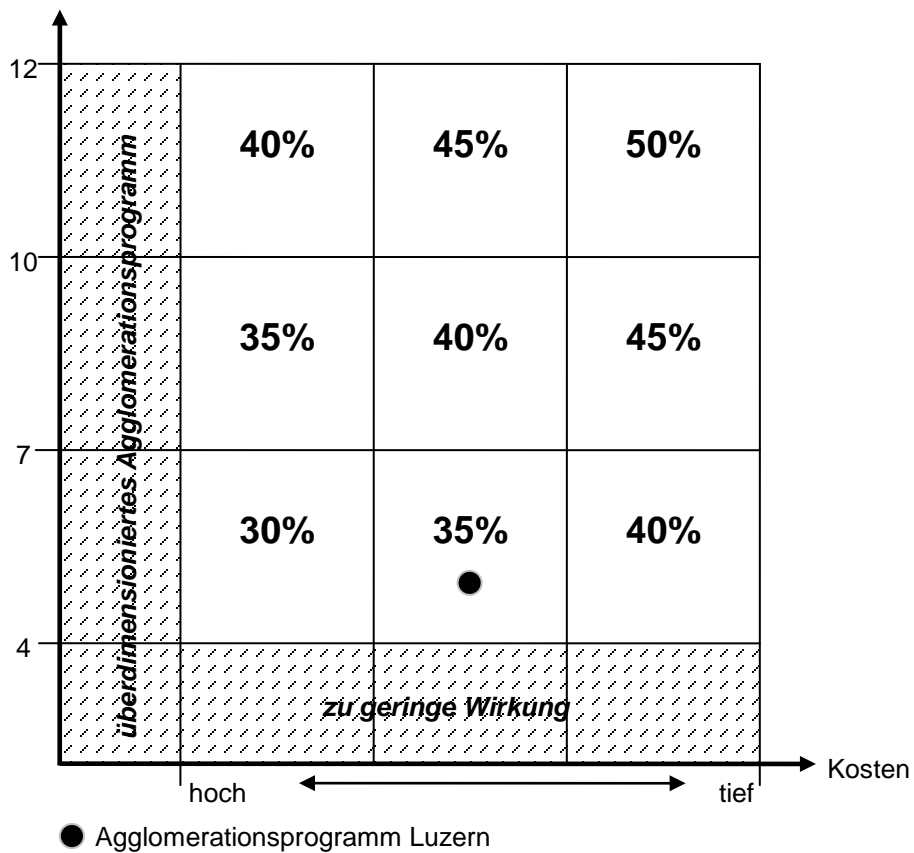


Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

Im Vergleich aller eingereichten Agglomerationsprogramme und mit Blick auf die verfügbaren Mittel überprüft der Bund die von der Agglomeration vorgenommene Priorisierung der Massnahmen aufgrund des in der UVEK-Weisung erläuterten Verfahrens (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.4). Dazu gehören die folgenden Schritte:

Anpassung Massnahmen (Kap. 5.1)

Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen (Kap. 5.2)

- Siedlungsmassnahmen
- Nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen
- Eigenleistungen der Agglomeration
- Eigenleistungen Bund
- Nicht programmrelevante Massnahmen

Ermittlung der durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3)

Ermittlung der Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap. 5.4)

Ermittlung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung Bund (Kap. 2)

- Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2015-2018 bau- und finanzreif.
- Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen oder deren Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.

Ermittlung der Massnahmen mit Priorität C mit vom Bund anerkanntem Handlungsbedarf (sog. C*-Massnahmen, Kap. 5.5)

Kapitel 2 und 5 enthalten nur Massnahmen mit einer positiven oder neutralen Wirkung auf das Agglomerationsprogramm. Die in den Tabellen 2.1, 2.2, 5.2, 5.3 und 5.5 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

Massnahmen, die von der Agglomeration in der C-Priorität eingereicht wurden, wurden vom Bund nicht beurteilt.

5.1 Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Änderung Massnahmenkonfiguration</i>
1061.2.079	LV-1.1c	K4/33a: Kriens/Luzern, Ränggloch	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 1061.2.205, K4/33a: Kriens/Luzern, Ränggloch - Eigentrassierung LV, CHF 6.00 Mio., Priorität A ▪ 1061.2.206K4/33a: Kriens/Luzern, Ränggloch - Strassensanierung, CHF 32.00 Mio. siehe Tab. 5-2
1061.2.201	-	Busbevorzugung Agglomeration Luzern - 1. Priorität	Folgende Massnahmen werden als Paket in Priorität A Bund berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 1061.2.050, ÖV-11.1c, K13: Luzern Kreuzstutz - Kasernenplatz, Busspur, Radverkehrsanlage 4.00 Mio. AP ▪ 1061.2.051, ÖV-11.1d, K17: Luzern, Schlossberg 2. Etappe, Förderung ÖV, 3.00 Mio. AP ▪ 1061.2.054, ÖV-11.1g, K4: Kriens, Zentrum, Förderung ÖV, Busspur, Radverkehrsanlage, 4.00 Mio. AP ▪ 1061.2.055, ÖV-11.1h, K19: Kriens, Schlund, Förderung ÖV, Erstellen Lichtsignalanlage, Verkehrsmanagement, 8.00 Mio. AP ▪ 1061.2.056, ÖV-11.1i, K4b: Kriens, Eichwilstrasse, Umgestaltung Knoten und Förderung ÖV, CHF 5.00 Mio. AP ▪ 1061.2.057, ÖV-11.1j, K12/13/15a: Emmen, Knoten Lohrensage, Förderung ÖV, CHF 2.00 Mio. AP ▪ 1061.2.058, ÖV-11.1k, K13: Emmen, Sprengiplatz (exkl. Bushof) - Einmündung Weiherstrasse, Förderung ÖV, Radverkehrsanlage, CHF 5.00 Mio. AP ▪ 1061.2.060, ÖV-11.1m, K16: Emmen, Emmen - Knoten Meierhöfli, Erstellen Busspur, CHF 2.00 Mio. AP ▪ 1061.2.063, ÖV-11.2a, Luzern, Spitalstrasse-Kreuzstutz, CHF 1.00 Mio. AP ▪ 1061.2.064, ÖV-11.2b Kriens, Motelstrasse, CHF 2.00 Mio. AP

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Änderung Massnahmenkonfiguration</i>
1061.2.202	-	Busbevorzugung Agglomeration Luzern - 2. Priorität	<p>Folgende Massnahmen werden als Paket in Priorität B Bund berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 1061.2.048, ÖV-11.1a, K13: Luzern, Grenzweg - Fluhmühle, Busspur, Radverkehrsanlage, CHF 7.00 Mio. AP ▪ 1061.2.049, ÖV-11.1b, K33a: Luzern, Kreuzstutz - Grenzhof, Busförderung, Radverkehrsanlage, CHF 5.00 Mio. AP ▪ 1061.2.052, ÖV-11.1e, K17: Ebikon, Grenze Stadt Luzern - Schachenweid, flankierende Massnahme Zubringer Rontal, CHF 3.00 Mio. AP ▪ 1061.2.059, ÖV-11.1i, K15: Emmen, Autobahnanschluss Emmen Nord - Kreisel Bösfeld; Förderung öV und Radverkehrsanlage, CHF 7.00 Mio. AP ▪ 1061.2.061, ÖV-11.1n, K10: Emmen, Seetalplatz - Kreisel Hornbach, Erstellen Busspur, CHF 5.00 Mio. AP ▪ 1061.2.065, ÖV-11.2c, Luzern, Kreisel Littau Industrie (Hornbach), CHF 1.00 Mio. AP ▪ 1061.2.066, ÖV-11.2d, Kriens, Arsenalstrasse (in Abstimmung mit ÖV 11.1i), CHF 2.00 Mio. AP

Tabelle 5-1

5.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

5.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 MinVV), der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 3.6 und 4.4) oder aufgrund der Einreichung durch die Agglomeration als Eigenleistung können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Die Wirkung dieser Massnahmen ist jedoch in der Programmbeurteilung berücksichtigt. Sie sind somit relevant und in den ausgewiesenen Zeithorizonten von den Agglomerationen oder durch Dritte umzusetzen. Bei den Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen sind bei der Weiterentwicklung und Umsetzung die Beurteilungen des Bundes auf Programmebene (Kap. 4) zu berücksichtigen, sodass sie eine möglichst positive Programmwirkung erreichen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
Siedlungsmassnahmen				
1061.2.134	SI-1.1	Luzern Nord	A	Es handelt sich um Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
1061.2.135	SI-1.2	Luzern Ost	A	
1061.2.136	SI-1.3	Luzern Süd	A	
1061.2.138	SI-2.1	Ebikon	A	
1061.2.139	SI-2.2	Kriens	A	
1061.2.140	SI-2.3	Luzern-Littau	A	
1061.2.141	SI-3	Bauzonenreserven mit optimierter Dichte	A	

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
1061.2.142	SI-4	Realisierung von Überbauungen fördern	A	
1061.2.144	SI-5.1	Luzern, Pilatusplatz	A	
1061.2.145	SI-5.2	Luzern, Kasernenplatz	A	
1061.2.146	SI-5.3	Luzern, ESP Bahnhof-Gleisfeld-Rösslimatt	A	
1061.2.147	SI-5.4	Luzern, Steghof-Industriestrasse	A	
1061.2.148	SI-5.5	Luzern, Fluhmühle-Lindenstrasse	A	
1061.2.149	SI-5.6	Luzern/Emmen, Seetalplatz	A	
1061.2.150	SI-5.7	Emmen, Meierhöfli	A	
1061.2.151	SI-5.8	Emmen, Sprengi-Gerliswilstrasse	A	
1061.2.152	SI-5.9	Ebikon, Zentrum (Bahnhof-Kantonsstrasse)	A	
1061.2.153	SI-5.10	Kriens, Zentrum	A	
1061.2.154	SI-5.11	Kriens, Mattenhof	A	
1061.2.155	SI-5.12	ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw	A	
1061.2.156	SI-5.13	Horw, Zentrum	A	
1061.2.157	SI-5.14	Malters, Zentrum-Bahnhof-Weihermatte	A	
1061.2.159	SI-6.1	Luzern Nord	A	
1061.2.160	SI-6.2	Luzern Ost	A	
1061.2.161	SI-6.3	Luzern Süd	A	
1061.2.162	SI-7	Verkehrsintensive und -relevante Einrichtungen	A	
1061.2.163	SA-1	Siedlungsbegrenzungen	A	
1061.2.164	SA-2	(grössere) Neueinzonungen (aufgrund Bedarf und guter öV-Erschliessung)	A	
1061.2.165	SA-2.1	Emmen: Arbeitsgebiet Emmenfeld	A	
1061.2.166	SA-2.2	Ebikon: Wohngebiet Sagenhof	A	
1061.2.167	SA-2.3	Luzern-Littau: Arbeitsgebiet Littauerboden / Wohngebiet oberhalb Bahnhof	A	
1061.2.168	SA-2.4	Root/Dierikon: Arbeits-/Wohngebiet	A	

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
1061.2.169	SA-3	Übrige Gebiete überprüfen	A	
1061.2.170	SA-4	Exklusive Wohnlagen	A	
1061.2.171	SA-5	Strategische Arbeitsgebiete Inwil, Gisikon und Rothenburg	A	
1061.2.172	SA-5.1	Inwil-Schweissmatt	A	
1061.2.173	SA-5.2	Inwil Gisikon-Root Nordwest	A	
1061.2.174	SA-5.3	Inwil Gisikon-Root Südwest	A	
1061.2.175	SA-5.4	Rothenburg Südwest	A	
1061.2.176	LE-1	Freiraumkonzepte im Kern- raum der Agglomeration	A	
1061.2.178	LE-2.1	Horwer Halbinsel	A	
1061.2.179	LE-2.2	Sonnenberg/Gütsch	A	
1061.2.180	LE-2.3	Rotsee - Sedel	A	
1061.2.181	LE-2.4	Dietschiberg	A	
1061.2.182	LE-2.5	Meggerwald, westlicher Teil	A	
1061.2.184	LE-3.1	Meggerwald, östlicher Teil - Chiemen	A	
1061.2.185	LE-3.2	Rooterberg - Dottenberg	A	
1061.2.186	LE-3.3	Blattenberg	A	
1061.2.188	LE-4.1	Vierwaldstättersee	A	
1061.2.189	LE-4.2	Rotsee	A	
1061.2.190	LE-4.3	Kleine Emme	A	
1061.2.191	LE-4.4	Reuss	A	
1061.2.193	LE-5.1	Eigenthal	A	
1061.2.194	LE-5.2	Seebodenalp	A	
1061.2.200	U-1	Überkommunale Energiepla- nungen	A	
Verkehrsmassnahmen				
1061.2.023	ÖV-6.1a	Betrieb/Netz	A	Es handelt sich um nicht infrastrukturelle Massnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
1061.2.031	ÖV-6.2a	Betrieb/Netz	A	
1061.2.034	ÖV-6.3a	Betrieb/Netz	A	
1061.2.038	ÖV-6.4a	Betrieb/Netz	A	
1061.2.129	MO-2	Mobilitätsmanagement	A	
1061.2.131	MO-4	Zonenplan Tarifverbund Pas- separtout	A	
1061.2.132	MO-5	Überkommunal koordiniertes Parkplatzreglement inkl. Be- wirtschaftung	A	

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit
1061.2.195	LE-6	Verkehrssteuerung MIV bei Erholungsschwerpunkten	A	
1061.2.197	LE-7.1	Kriens, Pilatusbahnen	A	
1061.2.198	LE-7.2	Weggis/Vitznau, Rigibahn	A	
1061.2.199	LE-7.3	Küssnacht, Seebodenalpbahn	A	
1061.2.206	LV-1.1c	K4/33a: Kriens/Luzern, Ränggloch - Strassensanierung	A	
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration				
1061.2.027	ÖV-6.1d	Optimierung Rothenburg Dorf	A	Es handelt sich um eine infrastrukturelle Massnahme, für die keine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds beantragt wurde.

Tabelle 5-2

5.2.2 Eigenleistungen

Aufgrund der lediglich lokalen Wirkungen und für die Agglomeration tragbaren Kosten werden die folgenden Massnahmen nicht durch den Bund mitfinanziert. Bei den Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums und zur Erhöhung der Sicherheit werden diejenigen, die in Bezug auf Verkehrsbelastungen und Anzahl betroffener Personen definierte Schwellenwerte nicht erreichen, ebenfalls den Eigenleistungen zugewiesen. Die Wirkung dieser Massnahmen ist jedoch in der Programmbeurteilung berücksichtigt. Sie sind in den ausgewiesenen Zeithorizonten von der Agglomeration oder durch Dritte umzusetzen.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio CHF) laut AP
Eigenleistungen Bund (Weisung 14.12.2010)				
1061.2.007	GV-3	Verkehrskonzept (Car)Tourismus Luzern (Priorität A)	A	0.15
1061.2.008	GV-3	Verkehrskonzept (Car)Tourismus Luzern (Priorität B)	B	5.00
1061.2.044	ÖV-9	Optimierung des Bussystems ÖV-9.1 Verlängerung Linie 12 nach Tschuopis ÖV-9.2 Verdichtung Linie 19 ÖV-9.3 Modifizierung Gebiet Luzern-Ost ÖV-9.4 Optimierungen im Raum Meggen - Küssnacht - Rigigemeinden ÖV-9.5 Alternative Erschliessung Hergiswil Matt	A	1.00
1061.2.090	LV-1.2b	KH1: Hergiswil, Umgestaltung Seestrasse innerorts	B	10.50
1061.2.104	LV-1.3m	Rothenburg, Stationsstrasse	A	1.05

Tabelle 5-3

5.2.3 Massnahmen mit zu geringer Programmrelevanz

In der Folge werden Massnahmen aufgelistet die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als Eigenleistung eingereicht wurden, welche aber vom Bund für die Programmwirkung mit einer zu geringen Wirkung eingestuft werden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
1061.2.082	LV-1.1f	K15: Rothenburg, Wegscheiden - Rain, Sandblatten- Grenze Hildisrieden	Diese Massnahme befindet sich ausserhalb des BFS-Perimeters und ihre Wirkung im Agglomerationsperimeter ist zu geringfügig, um eine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds zu erhalten.

Tabelle 5-4

5.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Für die folgenden Eisenbahn- und Strassenmassnahmen ist die (Mit-)Finanzierung des Bundes durch andere Finanzierungsinstrumente als den Infrastrukturfonds, Teil Agglomerationsverkehr geplant. Diese sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund mitberücksichtigt. Massnahmen, die im Programm Engpassbeseitigung im Modul 3 enthalten sind, werden zur Information aufgeführt, auch wenn sie aufgrund des Realisierungshorizontes nicht Bestandteil der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms waren.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio CHF) laut AP	Finanzierungsmittel
1061.2.010	ÖV-1.1	Tiefbahnhof Luzern, 1. Etappe, unterirdische Zufahrt ab Ebikon	1600.00	In STEP, 2. Dringlichkeitsstufe sind 1570 Mio. CHF für den Tiefbahnhof als Alternative zur Kapazitätssteigerung Rotsee und Fluhmühle - Luzern vorgesehen.
1061.2.011	ÖV-1.2	Tiefbahnhof Luzern, 2. Etappe, Durchmesserlinie	500.00	In STEP, 2. Dringlichkeitsstufe sind 1570 Mio. CHF für den Tiefbahnhof als Alternative zur Kapazitätssteigerung Rotsee und Fluhmühle - Luzern vorgesehen.
1061.2.067	MIV-1	Gesamtsystem Bypass Luzern MIV-1.1 Bypass (Doppelspurtunnel A2) MIV-1.2 Ausbau 2x3 Fahrspuren Abschnitt Nord MIV-1.3 Ausbau 3. Spur Hergiswil-Horw	1465.00	Engpassbeseitigung 2014, Modul 3
--	--	N14 Buchrain - Rütihof	--	Engpassbeseitigung 2014, Modul 3

Tabelle 5-5

Folgende Massnahmen befinden sich auf Strecken die Bestandteil des neuen Netzbeschlusses (NEB) des Bundes waren. Die Übernahme und Finanzierung dieser NEB-Strecken durch den Bund wurde per Volksentscheid am 24.11.2013 abgelehnt. Die Massnahmen verbleiben unter kantonaler Hoheit. Die zukünftige Planung und Finanzierung der Massnahmen ist zu prüfen.

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

Keine vorhanden

Tabelle 5-6

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.

5.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität, ihr Kosten/Nutzen-Verhältnis sowie ihren Reifegrad gemäss der UVEK-Weisung (Kap. 4.4) führt zu folgenden 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>
A → B				
Keine vorhanden				
A → C				
1061.2.100	LV-1.3f	Luzern (Ortsteil Littau), Cheerstrasse	13.20	<p>Kosten/Nutzen-Verhältnis und Reifegrad: ungenügend.</p> <p>Die Massnahme umfasst eine neue Strasse mit Unterführung zur niveaufreien Querung der Bahnlinie in Littau und ermöglicht auch eine niveaufreie Querung der Bahnlinie für den Langsamverkehr. Diese ist jedoch mit einem Umweg über die neue Strassenverbindung verbunden, so dass die Hauptbeziehung weiterhin über den bestehenden Bahnübergang erhalten bleibt.</p> <p>Aufgrund der geringen DTV Belastungen des bestehenden Bahnüberganges an einer relativ wenig befahrenen Bahnlinie bleibt der Nutzen entsprechend gering. Vorderhand sollen Massnahmen zur Optimierung der Schliesszeiten geprüft werden.</p> <p>Mit der neuen Strasse und Bahnquerung ist eine Siedlungsentwicklung verbunden. Diese ist zu überprüfen und die Abhängigkeiten zwischen der neuen Verbindung und der Siedlungsentwicklung sind aufzuzeigen.</p>
B → C				
1061.2.012	ÖV-2 ÖV-2.1 ÖV-2.2 ÖV-2.3 ÖV-2.4 ÖV-2.5	Ausbau S-Bahnsystem Luzern (Teil B-Liste) Luzern - Sursee Luzern - Hochdorf Luzern - Wolhusen Luzern - Rotkreuz Luzern - Küssnacht	20.00	<p>Reifegrad: ungenügend.</p> <p>Die Angebotsplanung ist noch nicht abgeschlossen, so dass die zur Umsetzung des voraussichtlichen Angebotes nötigen Infrastrukturausbauten noch nicht konkret bekannt sind. Daher kann die Massnahme nicht die notwendige Reife für die A- oder B-Liste erreichen.</p>
1061.2.016	ÖV-3.2	S-Bahnhaltestelle Littau-Ruopigen	30.00	<p>Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend.</p> <p>Im Quervergleich zeigt sich, dass das Potenzial dieser S-Bahnhaltestelle nicht ausreicht, um eine Investition in der angegebenen Höhe zu rechtfertigen. Zudem ist die Siedlungsentwicklung im geplanten ESP noch nicht ausreichend konkretisiert. Ihr Potenzial kann noch nicht berücksichtigt werden.</p>

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
1061.2.020	ÖV-5	Doppelspuriger Bahntunnel in Hergiswil	200.00	<p>Reifegrad: ungenügend.</p> <p>Die Finanzierung einer oberirdischen Lösung zum Doppelspurausbau der Strecke ist in der LV 2013-16 und in STEP Ausbauschritt 2025 vorgesehen und kann aus Sicht des Bundes den bestehenden Engpass lösen.</p>
1061.2.070	MIV-4	Luzern, Obergrundstrasse - Bundesstrasse	26.00	<p>Kosten/Nutzen-Verhältnis und Reifegrad: ungenügend.</p> <p>Aus der Analyse kann nicht klar aufgezeigt werden wie gross der Handlungsbedarf zur Optimierung dieses Strassenabschnittes ist. Zudem bleibt unklar mit welchen konkreten Massnahmen die Schwachstellen saniert werden sollen. Für einen relativ kurzen Strassenabschnitt erscheint diese sehr hohe Investition daher nicht zweckmässig. Die Massnahme muss konkretisiert und die Kosten optimiert werden.</p>
1061.2.073	MIV-6.1	Küssnacht, Südumfahrung, Abschnitt 1	123.00	<p>Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend.</p> <p>Die Massnahme hat zwar eine deutliche Entlastungswirkung, aufgrund der relativ geringen Betroffenheit kann dennoch kein gutes Kosten/Nutzen-Verhältnis erreicht werden.</p> <p>Zudem berücksichtigt die vorgesehene Planung die Belange von Umwelt und Landschaft zu wenig. Die geplante neue Strasse käme in ein BLN-Gebiet zu liegen und würde auf dem offen geführten Abschnitt einen hohen Flächenbedarf aufweisen.</p>
1061.2.074	MIV-6.2	Küssnacht, Südumfahrung, Abschnitt 2	150.00	<p>Reifegrad: ungenügend.</p> <p>Die Massnahme wurde nach der Einreichung des Agglomerationsprogramms in einem Volksentscheid abgelehnt. Sie wurde von der Trägerschaft zurückgezogen.</p>

Tabelle 5-7

5.5 A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

Die A und B-Liste sind im Kapitel 2 ersichtlich.

In der folgenden Liste werden jene durch den Bund in die Priorität C gesetzten Massnahmen aufgelistet, bei denen der Bund den Handlungsbedarf grundsätzlich anerkennt, aber das Kosten/Nutzen-Verhältnis oder der Reifegrad der vorgeschlagenen Massnahme deren Aufnahme in die A- oder B-Liste nicht rechtfertigt (sog. C*-Massnahmen).

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>
1061.2.012	ÖV-2	Ausbau S-Bahnsystem Luzern (Teil B-Liste)	20.00
	ÖV-2.1	Luzern - Sursee	
	ÖV-2.2	Luzern - Hochdorf	
	ÖV-2.3	Luzern - Wolhusen	
	ÖV-2.4	Luzern - Rotkreuz	
	ÖV-2.5	Luzern - Küssnacht	

Tabelle 5-8

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

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes

6.1.1 Allgemeines

Das Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den zugehörigen Sachplänen, Massnahmenplänen und Inventaren überprüft. Es wurden keine grundsätzlichen Widersprüche festgestellt. Die abschliessende Beurteilung der Rechtmässigkeit der einzelnen Massnahmen erfolgt jedoch im Rahmen der nachfolgenden ordentlichen Planungsverfahren und auf Basis der zum gegebenen Zeitpunkt in Kraft stehenden rechtlichen und planerischen Vorgaben. Diese sind auch bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms zwingend einzuhalten.

Bei der Umsetzung von A-Massnahmen müssen allfällig auftretende Konflikte bis zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen, namentlich dem Bundesamt für Umwelt gelöst sein.

Bei Siedlungsmassnahmen sind insbesondere die rechtskräftigen Bestimmungen des Raumplanungsgesetzes (RPG) und die zugehörigen Vorgaben zur Bauzonendimensionierung einzuhalten.

6.1.2 Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten aus Sicht des BAFU

Folgende für die Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B weisen aufgrund einer Grobprüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten auf (nicht abschliessende Aufzählung).

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeithorizont</i>	<i>Hinweis Konflikt/Schwierigkeit</i>
1061.2.093	LV-1.3b	Anhang 1	Adligenswil, Meggerstrasse	A	Nationales Flachmoor 1238 darf nicht beeinträchtigt werden.
1061.2.170	SA-4	5-2	Exklusive Wohnlagen	A	Die Wohngebiete befinden sich grösstenteils im BLN-Objekt 1606 'Vierwaldstättersee mit Kernwald, Bürgenstock und Rigi. Die entsprechenden Schutzziele sind bei der Entwicklung dieses Konzeptes insbesondere hinsichtlich der MIV-Infrastruktur einzuhalten. Dasselbe gilt für betroffene ISOS-Objekte. Im Übrigen überschneiden sich die vorgesehenen Uferzonen teilweise mit Flachmooren von regionaler Bedeutung.
1061.2.191	LE-4.4	5-2	Reuss	A	Aue, Amphibienlaichgebiete und Flachmoor sind einzubeziehen.
1061.2.138	SI-2.1	5-2	Ebikon	A	Am Nordostende Rotsee: Flachmoor (nat. und reg.), Hochmoor (nat.), Amphibienlaichgebiet (nat.).

Tabelle 6-1

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

Grundsätzlich liegt es in der Verantwortung der Kantone die Konformität von Richtplanung und Agglomerationsprogramm sicherzustellen.

Sämtliche richtplanrelevanten Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden kantonalen Richtplan (RP) verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Massnahmen der A-Liste müssen dabei den Koordinationsstand „Festsetzung“ (FS) aufweisen. Für Massnahmen der B-Liste wird der Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE) empfohlen. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

A-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
1061.2.003	GV-1.2	Optimierungen Bereich Luzernerhof - Bahnhof - Pilatusplatz - Bundesplatz GV-1.2a Bussystem (betrieblich) GV-1.2b Anpassungen Infrastruktur
1061.2.053	ÖV-11.1f	K17: Ebikon, Knoten Schlösslistrasse, flankierende Massnahme Zubringer Rontal, Umbau Knoten in Kreisel

Tabelle 6-2

B-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
1061.2.005	GV-2	Verkehrssystem-Management (VSM)
1061.2.015	ÖV-3.1	S-Bahnhaltestelle Langensand-Steghof

Tabelle 6-3

Nicht mitfinanzierte, jedoch richtplanrelevante Massnahmen (Kap. 5.2) sollen grundsätzlich ebenfalls vor Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden Richtplan verankert und vom Bundesrat genehmigt werden. Für richtplanrelevante Siedlungsmassnahmen gilt dies insbesondere, wenn sie eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
1061.2.147	SI-5.4	Luzern, Steghof-Industriestrasse

Tabelle 6-4

Die restlichen richtplanrelevanten Siedlungsmassnahmen müssen grundsätzlich bis zum Ablauf der mit der Leistungsvereinbarung erfassten Zeitspanne von vier Jahren im Richtplan umgesetzt und genehmigt sein. Die betroffenen Massnahmen sind auf Basis der bereinigten Tabelle 5-2 definitiv festzulegen. Hängen die Siedlungsmassnahmen von umfassenderen Revisionen des Richtplans ab (z. B. im Zusammenhang mit dem revidierten Raumplanungsgesetz), können in Ausnahmefällen abweichende Termine vereinbart werden. Dabei ist jedoch eine Koordination der Umsetzung von Siedlungs- und mitfinanzierten Infrastrukturmassnahmen zu gewährleisten. Der Bund behält sich entsprechende Vorbehalte im Rahmen des Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen vor.

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Die Ende 2011/Mitte 2012 eingereichten Agglomerationsprogramme 2. Generation bilden die Basis für die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr (2. Generation).

Der Bund unterstützt die Bestrebungen der Agglomeration, die Zusammenarbeit und die koordinierte Planung und Realisierung von Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsmassnahmen fortzuführen. Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Luzern der nächsten Generation wird empfohlen, die im Kapitel 4 dieses Prüfberichtes nach Wirksamkeitskriterien erläuterten Stärken und Schwächen des vorliegenden Agglomerationsprogramms zu beachten. Zentrale Aspekte der Überarbeitung wären im Bereich Siedlung auf eine konsequentere Konzentration von Wohn- und Arbeitsplätzen zu achten und die Ansätze zur Begrenzung der Zersiedlung zu konkretisieren. Im Bereich Verkehr sollten alternative Strategien entwickelt werden, um die Abhängigkeit von nationalen Verkehrsinfrastrukturen mit noch ungeklärten Finanzierungen und Realisierungshorizonten zu mindern.



ANHANG 1

Massnahmenliste Benchmark Langsamverkehr

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio CHF) laut AP	Kosten (Mio CHF) 2005**
1061.2.078	LV-1.1b	K13: Luzern, Pilatusplatz - Hirschengraben	A	1.20	0.97
1061.2.080	LV-1.1d	K12: Emmen/Luzern, Loren - Littau/Luzern, Stechenrain (Radverkehrsanlage)	A	2.10	1.70
1061.2.081	LV-1.1e	K13/15: Emmen, Schützenmattstrasse - Sprengiplatz - Mühlematt	A	0.50	0.41
1061.2.086	LV-1.1j	Veloroute Nr. 3, 9 und 67: Seetalplatz -Buchrain Schache	A	1.50	1.22
1061.2.089	LV-1.2a	KH1: Hergswil, Knoten Bahnhofstrasse/Seestrasse	A	1.00	0.81
1061.2.092	LV-1.3a	Adligenswil, Dorfstrasse	A	1.00	0.81
1061.2.093	LV-1.3b	Adligenswil, Meggerstrasse	A	2.00	1.62
1061.2.094	LV-1.3c	Ebikon, Velo- und Fussgängerpassarelle über die K17 im Bereich Ladengasse	A	0.85	0.69
1061.2.097	LV-1.3f	Kriens, Arsenalstrasse	A	0.53	0.43
1061.2.098	LV-1.3g	Kriens, Nidfeldstrasse	A	0.45	0.37
1061.2.099	LV-1.3h	Kriens, Aufhebung Fahrverbot Jegerlehnweg/Rigistrasse	A	0.01	0.01
1061.2.103	LV-1.3l	Luzern (Ortsteil Littau), Aufhebung Fahrverbote entlang der Kleinen Emme	A	0.02	0.02
1061.2.112	LV-1.3u	Rothenburg, Chlewaldstrasse	A	0.65	0.53
1061.2.119	LV-2.2b	Luzern, Neustadtstrasse - Zentralstrasse (Umfahrung Bundesplatz)	A	2.00	1.62
1061.2.121	LV-2.2d	Luzern (Ortsteil Littau), Rad-/Fussweg entlang der Kleinen Emme	A	0.20	0.16
1061.2.124	LV-2.2g	Kriens, Netzergänzung Eichwilstrasse (Trassee Industriegleise)	A	1.03	0.84
1061.2.127	MO-1.2	Luzern, Velostation Altstadt Luzern (oberirdisch)	A	0.28	0.23
1061.2.095	LV-1.3d	Emmen, Mooshüslistrasse	B	0.10	0.08
1061.2.101	LV-1.3j	Luzern (Ortsteil Littau), Flurstrasse	B	1.50	1.22
1061.2.102	LV-1.3k	Luzern (Ortsteil Littau), Ruopigenstrasse	B	1.50	1.22
1061.2.105	LV-1.3n	Rothenburg, Wurmistrasse	B	0.28	0.23
1061.2.106	LV-1.3o	Küssnacht, Ortszentrum Küssnacht	B	0.11	0.09
1061.2.107	LV-1.3p	Küssnacht, Schulhaus Ebnet	B	0.16	0.13
1061.2.108	LV-1.3q	Küssnacht, Hotel Frohsinn	B	0.02	0.02
	Summe	A/B-Liste		18.99	15.43
Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)					
		LV A-Liste	A		12.43
		LV B-Liste	B		2.98

Tabelle Anhang 1 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet; ** Die Kosten der Massnahmen LV A- und B-Liste sind ausschlaggebend und in der Botschaft des Bundesrats aufgelistet.)

ANHANG 2

Liste der nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung

In der folgenden Liste werden jene nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen aufgelistet, welche Bestandteil des von der Agglomeration eingereichten Agglomerationsprogramms sind, die jedoch vom Bund kritisch beurteilt werden.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung</i>
Keine vorhanden			

Tabelle Anhang 2