



Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch

Eidgenössisches Departement für Um-
welt, Verkehr, Energie und Kommunika-
tion UVEK

per Mail an:
info@are.admin.ch

Luzern, 10. April 2018

Protokoll-Nr.: 372

**Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Bei-
träge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerations-
verkehr, Vernehmlassungsverfahren**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Januar 2018 laden Sie die Kantonsregierungen ein, zum Bundesbe-
schluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen
des Programms Agglomerationsverkehr Stellung zu nehmen. Für diese Möglichkeit danken
wir Ihnen und beantworten die zur Vernehmlassungsvorlage gestellten Fragen im Namen
und Auftrag des Regierungsrates innert der eingeräumten Frist wie folgt:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja, mit dem folgenden Vorbehalt:

Gegenüber den früheren Generationen gelten für die Umsetzung der Massnahmen neu rela-
tiv kurze Fristen. Wird mit dem Bau einer Massnahme nicht fristgerecht begonnen, verfällt
der Anspruch auf den Bundesbeitrag in der betreffenden Generation. Obwohl die Massnah-
men mit allfälligen Rechtsmittelverfahren und Referenden sowie Massnahmen mit pauscha-
len Bundesbeiträgen von den Fristen ausgenommen sind, beurteilen wir die neu geltenden
Fristen kritisch. Viele Massnahmen liegen im Aufgabenbereich von Gemeinden und können –
trotz eines konsequenten Umsetzungsreportings – nur bedingt durch den Kanton beeinflusst
werden.

2. Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Die Fernbusthematik wird in der Vorlage zu wenig berücksichtigt. Fernbushaltestellen haben
einen direkten Zusammenhang mit dem Agglomerationsverkehr; Fernbusfahrgäste werden
beim Aus- bzw. Einstiegort mit dem Auto abgeholt oder hingebacht. Soll das dadurch resul-
tierende MIV-Aufkommen minimiert werden, müssen die Fernbushaltestellen sehr gut an den
öV angebunden sein. Fernbushaltestellen müssen also eigentliche multimodale Umsteige-

punkte sein (vgl. auch Kap. 2.4.2, S. 16 des erläuternden Berichts). Das BAV fördert Fernbusse explizit. Unter diesen Gesichtspunkten sollten Fernbushaltestellen als multimodale Umsteige-Infrastrukturen auch mitfinanziert werden.

Programm Agglomerationsverkehr der dritten Generation

3. Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage?

Nein.

4. Sind Sie mit dem Vorgehen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der dritten Generation einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?

Der Prüfprozess ist zu gedrängt. Nach Einreichung wurden die Agglomerationsprogramme unter Federführung des ARE zusammen mit den weiteren beteiligten Bundesämtern ASTRA, BAFU und BAV geprüft. Die Ergebnisse dieser fachtechnischen Prüfung werden den Trägerschaften jedoch erst zur Verfügung gestellt, nachdem die Vernehmlassungsvorlage finalisiert wurde. In Hinblick auf die Prüfung der Agglomerationsprogramme der vierten Generation ist daher ein ausreichender, dem politischen Prozess zeitlich vorgelagerter Ablauf für allfällige, fachtechnisch begründete Anpassungen an den Prüfergebnissen vorzusehen.

5. Sind Sie mit den Ergebnissen der Bundesprüfung einverstanden? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?

Der Kanton Luzern ist mit den Ergebnissen der Bundesprüfung in wichtigen Punkten nicht einverstanden. Es besteht Anpassungsbedarf bei der Priorisierung verschiedener Massnahmen wie beispielsweise der zweiten Etappe Infrastruktur Rothenburg Station, der Einmündung Lindenstrasse – Schiff auf der Kantonsstrasse K13 oder des Gesamtverkehrskonzepts Luzern West (Cheerstrasse und Infrastruktur Bahnhof Littau). Auch besteht Anpassungsbedarf bei der Wirksamkeitsbeurteilung und beim Umsetzungsreporting.

Im Zuge des Fachgesprächs mit dem Bundesamt für Raumentwicklung ARE, das am 13. März 2018 stattfand, haben wir ein detailliertes Dokument zum Anpassungsbedarf mit folgenden zwei wesentlichen Antragsgruppen eingereicht:

- Diverse Massnahmen- und Kostenverschiebungen in der A-Liste von 167,56 Millionen Franken (Vorschlag des Bundes) auf 198,59 Millionen Franken (Vorschlag der Trägerschaft Kanton Luzern) – dies entspricht einer Erhöhung um 31,03 Millionen Franken. Bei einem Beitragssatz von 35% entspricht dies einem zusätzlich geforderten Bundesbeitrag von rund 11 Millionen Franken.
- Erhöhung der Beurteilung bei den Wirksamkeitskriterien WK3 «Verkehrssicherheit», WK4 «Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch» sowie beim Umsetzungsreporting um je einen Punkt.

Für die einzelnen konkreten Anträge inklusiv detaillierter Begründung verweisen wir auf die Beilage «Anträge für Fachgespräch Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation, definitive Fassung vom 14. März 2018 im Anschluss an das Fachgespräch vom 13. März 2018».

6. Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?

Wir verweisen auf unsere Ausführungen zu Frage 5.

Weitere Bemerkungen

7. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Zu prüfen ist eine Mitfinanzierung nichtinfrastruktureller Massnahmen durch den Bund, die indirekt zu einer effizienteren Nutzung der vorhandenen Infrastrukturen und Betriebsmittel beitragen und damit Infrastrukturinvestitionen obsolet machen. Beispiele dafür sind wirksame Mobilitätsmanagementmassnahmen, der Betrieb von Veloverleihsystemen, Informationskampagnen.

Ergänzend verweisen wir auf die Stellungnahme der BPUK in der gleichen Sache, die Ihnen voraussichtlich am 30. April 2018 eingereicht wird, und unterstützen die darin enthaltenen Anträge.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Ausführungen und Anträge bei der Weiterbearbeitung der Vorlage.

Freundliche Grüsse



Robert Küng
Regierungsrat

Beilage:

- Anträge für Fachgespräch Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation, definitive Fassung vom 14. März 2018 im Anschluss an das Fachgespräch vom 13. März 2018

Kopie:

- Verkehrsverbund Luzern, Seidenhofstrasse 2, Postfach 4306, 6002 Luzern
- Gemeindeverband LuzernPlus, Riedmattstrasse 14, 6031 Ebikon
- Dienststelle Raum und Wirtschaft
- Dienststelle Verkehr und Infrastruktur



Anträge für Fachgespräch Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation

Datum: **definitive Fassung vom 14.3.2018 im Anschluss an das Fachgespräch vom 13.3.2018**
Die Änderungen gegenüber derjenigen Fassung, die zu Beginn des Fachgesprächs digital und auf Papier abgegeben wurden, sind im vorliegenden Dokument gelb markiert

1 Begrüssung

Übernimmt das ARE

2 Einführung

Übernimmt das ARE

3 Grundsätzliche Bemerkungen

Die Agglomeration Luzern ist im Wesentlichen einverstanden mit

- der Gesamtwürdigung des Bundes
- dem zugesprochenen Bundesbeitrag von 35% an die vom Bund unterstützten Massnahmen
- den genannten Stärken
- einzelnen den erwähnten Schwächen
- der Mehrheit der vom Bund vorgenommenen Umpriorisierungen (vgl. nachfolgendes Kapitel 4)

Nicht einverstanden ist die Agglomeration hingegen namentlich mit

- einzelnen der vom Bund vorgenommenen Umpriorisierungen (vgl. nachfolgendes Kapitel 4)
- dem angeblich ungenügenden Aufzeigen, wie auf den Wegfall einer übergeordneten Massnahme reagiert werden könnte (vgl. dazu nachfolgendes Kapitel 5.2)
- dem Nutzen von nur 4 Punkten, namentlich aufgrund der aus Sicht der Agglomeration zu kritisch bewerteten Wirksamkeitskriterien WK 3 und WK4 sowie dem Minuspunkt für die aus Bundessicht insgesamt zu stark verzögerte Umsetzung vorangegangener Agglomerationsprogramme (vgl. dazu nachfolgende Kapitel 5.4 bis 5.6)

4 Hinweise zur Massnahmenpriorisierung

4.1 Einleitung

Nachfolgend sind diejenigen Massnahmen aufgelistet, bei welchen

- die vom Bund geänderte Priorisierung akzeptiert wird (teilweise inkl. kurzen Erläuterungen dazu)
- von der Agglomeration gegenüber dem Entwurf des Prüfberichtes eine andere – höhere oder tiefere - Priorität beantragt wird ,

Die Massnahmenauflistung erfolgt grundsätzlich in derselben Reihenfolge wie im Prüfberichtentwurf zwecks besserer Nachvollziehbarkeit für die Bundesstellen (Kapitel 4.2 bis 4.5). Die Auswirkungen der beantragten Priorisierungsänderungen auf die Kosten der A-Liste des AP LU 3G sind im Kapitel 4.6 dargestellt.

4.2 Nicht programmrelevante Massnahmen > 2 Bemerkungen und 1 Antrag

Behindertengerechte Bushaltestellen	1061.3.016 GV-6-3A	Kosten (Mio. CHF): 25.40
Bemerkung der Agglomeration: Nicht mitfinanziert durch NAF wird akzeptiert		
Begründung: Es ist nicht auf Anhieb ersichtlich, weshalb diese Massnahme als nicht programmrelevant eingestuft wird und weshalb sie nicht durch den NAF unterstützt wird. Die Argumentation des ARE, dass eine gesetzliche Vorgabe und damit Pflicht zur Realisierung besteht, wird zur Kenntnis genommen. Eine behindertengerechte Ausführung der Bushaltestellen ist für ein attraktives Angebot im agglomerationsbezogenen öffentlichen Nahverkehr wesentlich und trägt auch zu einer Entlastung im Strassenverkehr bei. Die Massnahme dient zudem der Sicherstellung der Erreichbarkeit und der Aufwertung des Strassenraums. Es stellt sich die Frage, ob behindertengerechte Bushaltestellen durch den NAF mitfinanziert werden, wenn sie Teil eines umzusetzenden Betriebs- und Gestaltungskonzepts sind?		
Erweiterung Hauptdepot Weinbergli	1061.3.076 ÖV-10-3B	Kosten (Mio. CHF): 9.00
Bemerkung der Agglomeration: Nicht mitfinanziert durch NAF wird akzeptiert		
Begründung: Die Begründung des Bundes wird akzeptiert, dass die Massnahme nicht durch den NAF mitfinanzierbar ist, obwohl diese Massnahme aufgrund der zentralen Lage des Hauptdepots massgeblich einem wirtschaftlichen ÖV-Betrieb mit guter Erreichbarkeit in der Agglomeration sowie gleichzeitig der inneren Verdichtung dient.		
Fernbus (inkl. Terminal)	1061.3.077 ÖV-11-3A	Kosten (Mio. CHF): 3.0
Antrag der Agglomeration: Mitfinanzierung durch den NAF ermöglichen und neu als B-Massnahme anstelle A-Massnahme aufnehmen		
Begründung: Der Fernbus gehört gemäss BAV ebenfalls zum öV und soll das bestehende Bahn- und Busnetz sinnvoll ergänzen (direktere Verbindungen, Netzergänzungen, ...): https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/themen/alphabetische-themenliste/internationaler-linienbusverkehr.html : "[...] Der Bundesrat hat in seinem Bericht zum internationalen Personenverkehr vom 18. Oktober 2017 festgehalten, dass er den internationalen und nationalen Fernbusverkehr innerhalb des geltenden Gesetzesrahmens weiterentwickeln will. Ein Potenzial sieht er bei den Bus(bahn)höfen und Haltestellen sowie bei der Durchsetzung der einschlägigen Sozialbedingungen." Der Bund fordert sinngemäss bessere (Fern-) Bushaltestelleninfrastrukturen. Fernbusse sollen mit dem bestehenden öV (möglichst hochwertigen öV wie S-Bahn und/oder Hauptbuslinien, im Idealfall an einem Knotenpunkt innerhalb der Agglomeration) verknüpft werden. Ein optimal mit dem öffentlichen Nahverkehr erschlossener Fernbusterminal bildet somit ähnlich wie ein Bahnhof eine multimodale Verkehrsdrehscheibe zwischen dem öffentlichen Nahverkehr zum Fernverkehr. Mit einer guten Verknüpfung mit dem öffentlichen Nahverkehr ist gewährleistet, dass möglichst wenig zusätzlicher MIV-Verkehr auf dem Strassennetz der Agglomeration Luzern entsteht, da im anderen Fall die Fahrgäste mit dem PW gebracht bzw. abgeholt werden. Multimodale Verkehrsdrehscheiben werden über den NAF mitfinanziert. Die Standortabklärungen laufen zurzeit intensiv; mit anschliessender konkreter Projektierung sowie Bau- und Kreditbewilligung ist der B-Horizont 2023 – 2026 realistisch.		

4.3 Vom Bund von A- in B-Liste verschoben

> grösstenteils Akzeptanz + 1 ergänz. eigener Antrag A- in B-Liste + 1 Repriorisierungsantrag B- in A-Liste + 1 Antrag auf reduz. Kosten inkl. „Umbuchung“ + 1 Ergänzungsantrag

Stadt Luzern, Umsetzung Car-PP (2. Etappe)	1061.3.009 GV-3.1a-3A	Kosten (Mio. CHF): 5.00
Bemerkung der Agglomeration: Die vom Bund geänderte Priorität von einer A- zu einer B-Massnahme wird akzeptiert		
Begründung: Die möglichen Ersatzstandorte für die Car-Parkierung sind inzwischen bekannt und die Auswirkungen im Rahmen einer Studie vom 27. Februar 2018 hergeleitet. Ein Vorprojektliegt noch nicht vor. Der Realisierungshorizont der 2. Etappe in der B-Liste mit 2023 – 2026 scheint realistisch.		

Infrastruktur Rothenburg Station (2. Etappe)	1061.3.037 ÖV-6.1c-3A	Kosten (Mio. CHF): 16.0 Kosten (Mio.CHF): 9.0 + 7.0*
Antrag der Agglomeration: Repriorisierung als A-Massnahme, die Umpriorisierung des Bundes von der A- in die B-Liste wird abgelehnt; die beantragten Kosten von 16.0 Mio Fr. können zu 7.0 Mio Fr * aus freiwerdenden Mitteln der Massnahme Infrastruktur Bushub Kriens Mattenhof finanziert werden (vgl. direkt nachfolgend beschriebene Massnahme).		
Begründung: Seit mehreren Jahren verkehren die Buslinien 60 und 70 zum Bahnhof Rothenburg Station; es sind stetig stark steigende Fahrgastzahlen feststellbar. Allerdings ist die Nachfrage je nach Richtung sehr ungleich: Richtung Ruswil und Neuenkirch (stadtauswärts) ist eine erheblich stärkere Nachfrage (Aussteiger aus S-Bahn und Einsteiger in Buslinien) feststellbar als Richtung Luzern (stadteinwärts; Aussteiger aus Buslinien und Einsteiger in S-Bahn). Der Grund liegt in der ungenügenden Infrastruktur bzw. in den kurzen Umsteigewegen stadtauswärts und den sehr langen und umständlichen Umsteigewegen stadteinwärts. Mit dem Projekt sollen die heute weit auseinanderliegenden Bahnperrens parallel zueinander gesetzt und mit einer neuen Personenunterführung miteinander verknüpft werden. Zudem ist ein neuer, leistungsfähiger Bushub geplant. Die Gemeinde Rothenburg, die SBB und der Kanton Luzern arbeiten intensiv an einer für den Kunden optimalen und langfristigen Lösung bezüglich Umbau des Bahnhofs SBB Rothenburg Station, damit ein reibungsloser Umstieg zwischen Bahn und Bus gewährleistet werden kann. Die Variante mit einem Aussen- und einem Zwischenperron sowie einer Personenunterführung wird gemeinsam weiterentwickelt. Die SBB erarbeitet bis Mitte 2018 ein Vorprojekt. Für den Projektteil Bushub West besteht bereits ein abgeschlossenes Vorprojekt. Es wird ein gemeinsamer Baustart anfangs 2021 angestrebt. Die Gesamtkosten für den Umbau des Bahnhofs Rothenburg Station belaufen sich auf rund 21 Millionen Franken. Nach Abzug des Anteils aus der Leistungsvereinbarung Bund mit der SBB kann für den Projektteil Infrastruktur Rothenburg Station (2. Etappe) momentan von Kosten mit 16 Millionen Franken ausgegangen werden. Zwischen der SBB, dem Kanton Luzern und der Gemeinde Rothenburg liegt ein Entwurf einer Finanzierungsvereinbarung vor, welche in den nächsten Wochen abgeschlossen werden soll. Der Terminplan der SBB sieht wie folgt aus:		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vorprojekt bis Mitte 2018 ▪ Bauprojekt bis Mitte 2019 ▪ PGV bis Frühling 2020 ▪ Realisation ab 2021 		
Das Projekt ist somit auf Kurs, die Bau- und Finanzreife für eine Realisierung im A-Horizont 2019 – 2022 ist sehr realistisch.		

Infrastruktur Bushub Kriens Mattenhof	1061.3.042 ÖV-6.3b-3A	Kosten (Mio. CHF): bisher 15.0 Kosten (Mio CHF): neu 8.0*
<u>Antrag der Agglomeration:</u>		
Der Bund priorisiert diese Massnahme als A-Massnahme; dies ist aus Sicht Agglomeration ausdrücklich beizubehalten. Jedoch kann aus Sicht der Agglomeration eine Reduktion der beantragten Kosten von 15 auf 8.0 Mio. CHF vorgenommen werden; die somit „eingesparten“ 7 Mio Fr. sollen direkt der oben aufgeführten Massnahme Infrastruktur Rothenburg (2. Etappe) angerechnet werden.		
<u>Begründung:</u>		
Die Gesamtkosten für den Umbau des Bahnhof Kriens Mattenhof belaufen sich auf rund 21.5 Millionen Franken. Eingereicht wurden Ende 2016 in der A-Liste der Agglomeration 15 Mio Fr. Nach Abzug des Anteils aus der Leistungsvereinbarung Bund mit der Zentralbahn am Umbau des Bahnhofs kann für den Projektteil Infrastruktur Bushub Kriens von Kosten mit 8 Millionen Franken ausgegangen werden (zusammengestellt aus den Kostenverteilern vom 29.1.2018 und 9.2.2018).		

K13/16: Sprengiplatz (inkl. Zufahrten) – Sonnenplatz	1061.3.055 ÖV-9.1c-3A	Kosten (Mio. CHF): 21.76
<u>Bemerkung der Agglomeration:</u>		
Die vom Bund geänderte Priorität von einer A- zu einer B-Massnahme wird akzeptiert.		
<u>Begründung:</u>		
Im Vernehmlassungsentwurf des kantonalen Bauprogramms 2019-2022 für die Kantonsstrassen ist das Vorhaben K13/16: Sprengiplatz im Topf B zugeteilt. Somit entspricht die Zuordnung im Vernehmlassungsentwurf Bauprogramm 2019-2022 für die Kantonsstrassen auch der vom Bund vorgeschlagenen Zuordnung der Massnahme in die Priorität B des AG LU 3G.		
Der Ständerat und der Nationalrat haben im 2016 die Motion von Nationalrat Felix Müri zur Wiedereröffnung des A2-Anschlusses Emmen Nord mit der Ergänzung "der Bundesrat wird beauftragt, in einer Studie verschiedene Varianten prüfen zu lassen und dann die Beste umzusetzen" angenommen.		
Aktuell bearbeitet das ASTRA das entsprechende Variantenstudium. Eine Anpassung des bestehenden Halbanschlusses zu einem Vollanschluss bedingt ein generelles Projekt. Diese Verzögerung wirkt sich auch auf die Buspriorisierungsmassnahmen in unmittelbarer Nähe aus. Im Vernehmlassungsentwurf des Regierungsrates zum neuen Bauprogramm 2019 - 2022 ist das Vorhaben deshalb neu im Topf B mit Baubeginn frühestens ab 2023 enthalten		

K 15: Emmen, A2-Anschluss Emmen-Nord (exkl.) – Kreisel Bösfeld, Massn. für den öV, LV	1061.3.058 ÖV-9.1f-3A	Kosten (Mio. CHF): 5.93
<u>Antrag der Agglomeration:</u>		
Der Bund priorisiert diese Massnahme als A-Massnahme; jedoch ist aus Sicht der Agglomeration diese Massnahme neu als B-Massnahme anstelle als A-Massnahme zu priorisieren.		
<u>Begründung:</u>		
Es gibt – wie bei der direkt oben erwähnten Massnahme K13/16: Sprengiplatz (inkl. Zufahrten) – Sonnenplatz - eine Verzögerung infolge der Überweisung des Vorstosses Müri (Wiederinbetriebnahme Anschl. Emmen-Nord). Der Ständerat und der Nationalrat haben im 2016 die Motion von Nationalrat Felix Müri zur Wiedereröffnung des Autobahnanschlusses Emmen Nord mit der Ergänzung "der Bundesrat wird beauftragt, in einer Studie verschiedene Varianten prüfen zu lassen und dann die Beste umzusetzen" angenommen.		
Aktuell bearbeitet das ASTRA das entsprechende Variantenstudium. Eine Anpassung des bestehenden Halbanschlusses zu einem Vollanschluss bedingt ein generelles Projekt. Diese Verzögerung wirkt sich auch auf die Buspriorisierungsmassnahmen in unmittelbarer Nähe aus. Im Vernehmlassungsentwurf des Regierungsrates zum neuen Bauprogramm 2019 - 2022 ist das Vorhaben deshalb im Topf B mit Baubeginn frühestens ab 2023 enthalten		

Kriens, Arsenalstrasse / Nidfeldstrasse	1061.3.072 ÖV-9.4d-3A	Kosten (Mio. CHF): 5.50
<p><u>Bemerkung</u> der Agglomeration:</p> <p>Die vom Bund geänderte Priorität von einer A- zu einer B-Massnahme wird akzeptiert. Hingegen sind Erläuterungen zur Bundesbeurteilung „Projekt kaum nachvollziehbar“ erforderlich.</p>		
<p><u>Begründung:</u></p> <p>Die künftige Führung der Linie 14 durch die Arsenalstrasse ermöglicht kürzere Reisezeiten und eine höhere Zuverlässigkeit des Busverkehrs im stark wachsenden Entwicklungsraum Luzern Süd, zudem ist eine zusätzliche Erschliessung von bisher mässig erschlossener Gebiete (Strassenverkehrsamt/AAL) möglich. Hierzu ist eine Infrastrukturanpassung in der Arsenalstrasse notwendig (vgl. nachfolgender Antrag zu ÖV-9.4f-3A / 1061.3.074). Weiter ermöglicht die Umsetzung des VB GK in der Arsenal- und Nidfeldstrasse eine wirksame Busbevorzugung und damit eine höhere Zuverlässigkeit des Busverkehrs und schafft so auch die Voraussetzung für pünktliche Bus-/Bahnanschlüsse (dient auch der Linie 16), eine höhere Aufenthaltsqualität entlang des Strassenzugs und eine bessere Vernetzung der anliegenden Grundstücke.</p> <p>Gemäss Zukunftsbild ist der Raum LuzernSüd einer der drei Entwicklungsräume der Agglomeration. Die drei Gemeinden Luzern, Kriens und Horw haben deshalb schon früh mit der koordinierten Entwicklungsplanung dieses sehr dynamischen Raumes begonnen. Im Jahr 2013 wurde unter Konkurrenz für den gesamten Raum vom Eichhof Kriens bis zum See in Horw eine Testplanung durchgeführt. Überzeugt hat die breit abgestützte Jury insbesondere die klare Gliederung des Raumes bezüglich Freiräumen und Hierarchisierung des Verkehrs mit darauf abgestimmten städtebaulichen Strategien. Wesentliche Bestandteile darin sind der «Autobahnpark» - ein durchgehender autobahnbegleitender Freiraum – und die «Süd-Alle» - eine boulevardartige Hauptverbindung für den Fuss- und Radverkehr sowie den öffentlichen Verkehr. Im nördlichen Teil umfasst die «Süd-Allee» die Arsenalstrasse und die Nidfeldstrasse, im südlichen Teil ist es eine eigenständige Langsamverkehrsachse durch das Quartier Kuonimatt und weiter via Pilatusmarkt zur Hochschule Horw und zum See. Sie ist damit die Hauptverbindungsachse zum Agglomerationszentrum Luzern, die auch die städtebauliche Adresse des Entwicklungsgebietes bildet.</p> <p>Gestützt auf das Entwicklungskonzept 2013 wurden insbesondere entlang der Arsenal- und Nidfeldstrasse städtebauliche Richtlinien («Vertiefungsgebiete») erarbeitet, die klare Vorgaben zu den Freiräumen, der Verkehrsführung, der Strassenraumgestaltung und der städtebaulichen Rahmenbedingungen (Nutzungen, Höhen, Fassadenfluchten etc.) festlegen. Diese Richtlinien wurden jeweils von allen drei Legislativen der Gemeinden (Einwohnerräte Kriens und Horw, Grosser Stadtrat Luzern) zustimmend zur Kenntnis genommen. Damit besteht ein sowohl fachlich wie auch politisch breit abgestütztes Regelwerk, das die koordinierte Entwicklung in diesem Raum sichert. Gestützt darauf wurden die eigentümerverbindlichen Bebauungspläne (z.B. Nidfeld) und die Bauprojekte erarbeitet. Verschiedene sind bereits in Realisierung. In diesen Projekten und Bebauungsplänen sind insbesondere auch die Strassenraumgestaltung und die verkehrstechnischen Anforderungen der Arsenal- und Nidfeldstrasse verbindlich gesichert. Der regionale Entwicklungsträger LuzernPlus erarbeitet zur Zeit den regionalen Teilrichtplan «LuzernSüd», der gemeindeübergreifend die wesentlichen Elemente der Entwicklungsplanung LuzernSüd behördenverbindlich sichert. Der erforderliche Beschluss der Delegiertenversammlung ist Ende 2019 vorgesehen.</p> <p>Die Planung LuzernSüd führt nun seit mehr als 6 Jahren konsistent vom Generellen ins Detail, ist gemeindeübergreifend koordiniert, von den privaten Akteuren weitgehend akzeptiert und fachlich bestens abgestützt. Die Massnahme ÖV-9.4d-3A ist darin ein sehr wichtiges Element.</p> <p>Die zeitliche Priorisierung dieser Massnahme (VB GK Arsenal-/Nidfeldstrasse) in der B-Liste ist insofern akzeptierbar, weil es sich nicht um eine Voraussetzung der neuen Busführung handelt (vgl. nachfolgende Massnahme ÖV.9.4f-3A), sondern insbesondere deren Zuverlässigkeit unterstützt.</p> <p>Die ganze Planung ist unter www.luzernsued.ch umfassend dokumentiert.</p>		

Kriens, öV-Neuführung Arsenalstrasse	1061.3.074??? ÖV-9.4f-3A	Kosten (Mio. CHF): 0.50
<u>Antrag der Agglomeration:</u> Die Massnahme „Kriens: öV-Neuführung Arsenalstrasse“ ist in die A-Liste aufzunehmen.		
<u>Begründung:</u> Wir weisen darauf hin, dass die Massnahme „Kriens: öV-Neuführung Arsenalstrasse (ÖV-9.4f-3A) im Prüfbericht weder in der A-Liste aufgeführt ist noch die Priorität geändert wurde, sie fehlt. Sie ist jedoch für die weitere Siedlungs- und Verkehrsentwicklung von Luzern wichtig (vgl. obenstehende Begründung zur Massnahme Kriens, Arsenalstrasse / Nidfeldstrasse ÖV-9.4f-3A) und für die neue Linieneinführung der Linie 14 zwischen Eichhof und Südpol per Ende 2019 zwingend (Ermöglichung Abbiegebeziehung beim Eichhof, neue Haltestelle beim Strassenverkehrsamt und Buspriorisierung im Zulauf zum Eichhof). Gleichzeitig macht die Massnahme früher vorgesehene Busbevorzugungsmassnahmen im Bereich Ausfahrt A2 in der Eichwilstrasse obsolet (ÖV-11.1i-2A); die Alternative dazu war die Massnahme ÖV-11.2d-2A, die nun gemäss obigem Antrag neu als ÖV-9.4f-3A in die A-Liste aufzunehmen ist.		

Dierikon – Udligenswil, Götzenthalstrasse	1061.3.088 LV-1.1c-3A	Kosten (Mio. CHF): 10.20
<u>Bemerkung der Agglomeration:</u> Die vom Bund geänderte Priorität von einer A- zu einer B-Massnahme wird akzeptiert.		
<u>Begründung:</u> Im Radroutenkonzept 1994 ergänzt ist die Radverkehrsanlage durchs Götzenthal in 3. Priorität beschrieben. Das Vorprojekt liegt vor. Mit dem Bauprojekt wird gemäss aktuellem Bauprogramm 2015 - 2018 für die Kantonsstrassen ab Mitte 2018 gestartet. Aufgrund der Planungsdauer und absehbarer Rechtsverfahren (Risiko von Einsprachen und Beschwerden relativ hoch) ist eine Realisierung erst nach 2022 realistisch.		

**4.4 Vom Bund von A- in C- bzw. C*-Liste verschoben
 > teilweise Akzeptanz + 3 Repriorisierungsanträge C- in A-Liste + 1 Repriorisierungsantrag
 C- in B-Liste + damit verbundene eigene Umpriorisierungsanträge von A- in B-Liste**

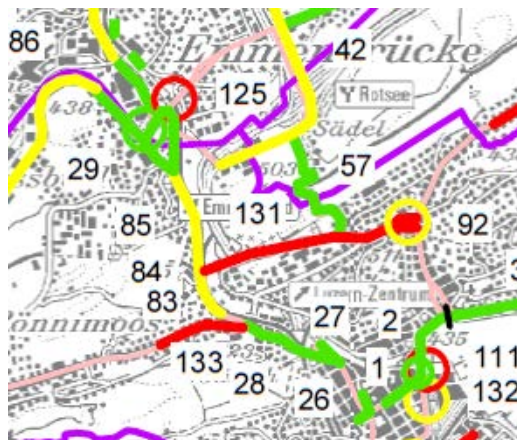
K13: Einmündung Lindenstrasse – Schiff	1061.3.065 ÖV-9.1m-3A	Kosten (Mio. CHF): 7.90
---	--------------------------	--------------------------------

Antrag der Agglomeration:

Repriorisierung als A-Massnahme; die Umpriorisierung des Bundes von der A- in die C-Liste wird abgelehnt.

Begründung:

Im aktuellen Bauprogramm 2015 - 2018 für die Kantonsstrassen, welches der Kantonsrat im November 2014 beschlossen hat, ist das Vorhaben **als Nr. 85** im Topf B mit Baubeginn im 2019 enthalten:



Übersichtsplan Nr. 1 zum Bauprogramm 2015 - 2018 für die Kantonsstrassen

Gemäss Kantonsratsbeschluss vom 5. November 2014

Wahlkreise Luzern-Stadt und Luzern-Land

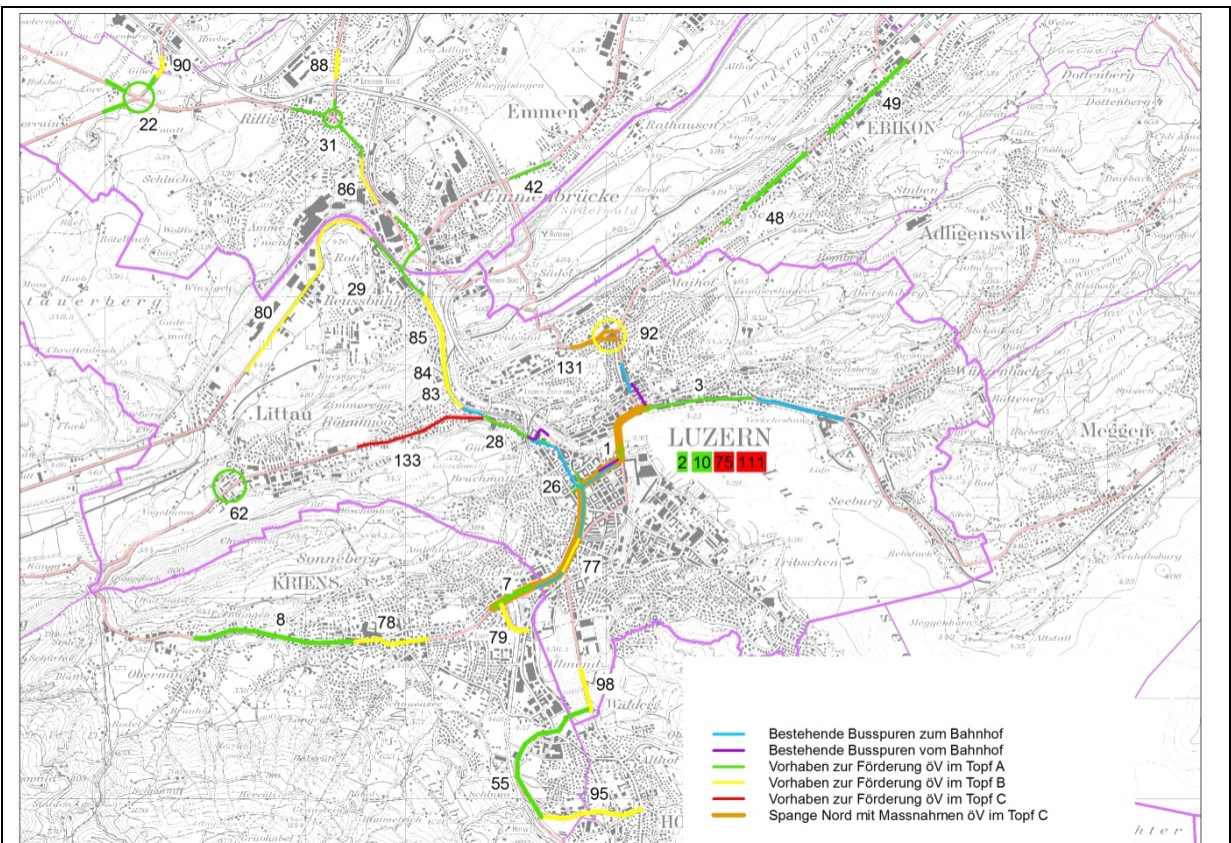
- Topf A
- Topf B
- Topf C

Im Vernehmlassungsentwurf des Regierungsrates zum Bauprogramm 2019-2022 für die Kantonsstrassen ist das Vorhaben im Topf A mit Baubeginn im 2019 zugeteilt. Der Regierungsrat hat das Vorhaben am 9. Mai 2017 genehmigt und der Kantonsrat hat am 4. November 2017 den Kredit von 21.1 Mio. Franken beschlossen. Zusätzlich hat der Regierungsrat für die Belagssanierung im Projektabschnitt 2 Mio. Franken bewilligt. Das Vorhaben ist rechtskräftig und somit baureif.

Das Projekt **Buspriorisierung** Lindenstrasse-Schiff stellt eine zwingend notwendige Massnahme zum Schlüsselprojekt des Agglomerationsprogramms Luzern, dem Gesamtsystem Bypass Luzern mit der Spange Nord und Massnahmen für den öV dar. Aufgrund der Verknüpfung mit dem dringenden Neubau der über 100 jährigen Stützmauer Reussthal ist diese Massnahme vordringlich zu realisieren.

Mit dem neuen Stadtraum Luzern Nord im Bereich Seetalplatz kommt der Kantonstrasse K 13 als Verbindungsachse zum Stadtraum Luzern eine zentrale Rolle zu (vgl. oben Massnahmen Nrn. 83 bis 85). Insbesondere der öffentliche Verkehr soll dem Anspruch an ein leistungsfähiges Strassenverkehrssystem gerecht werden **auf dem ganzen Abschnitt zwischen Seetalplatz und Innenstadt.**

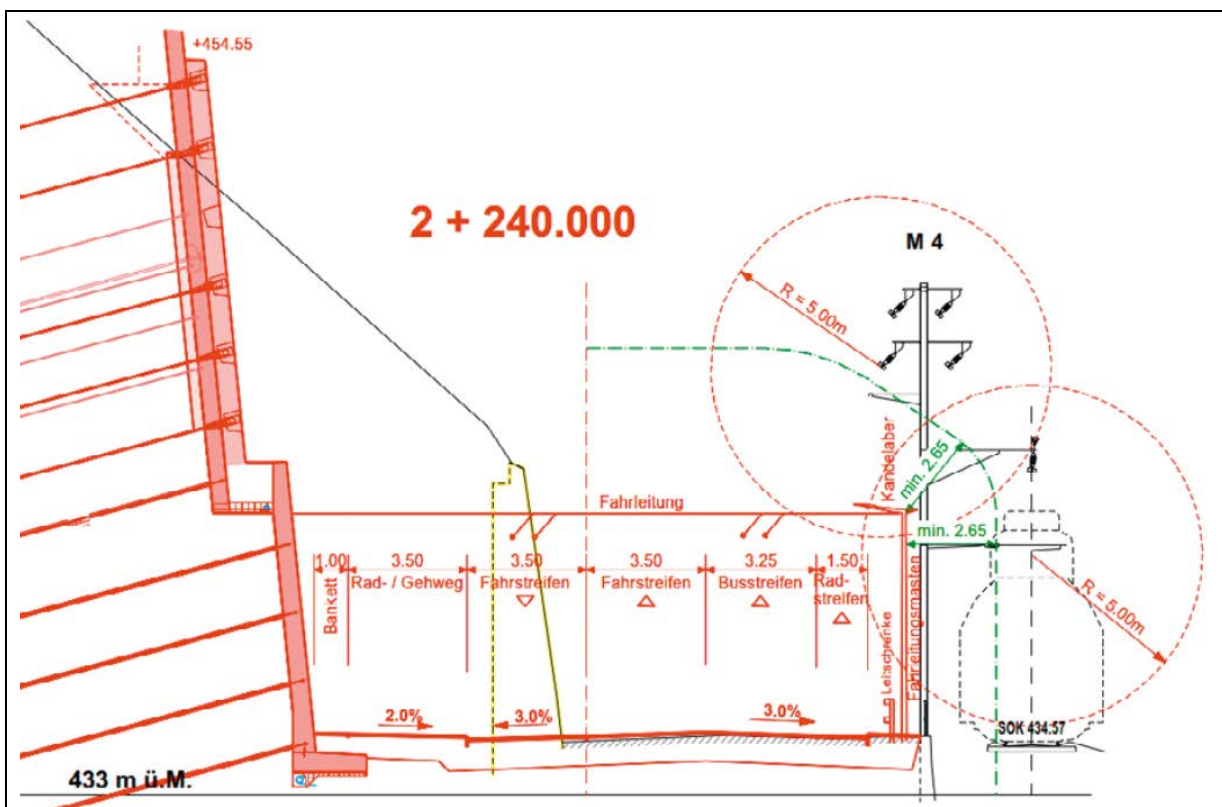
In der folgenden Abbildung sind die bestehenden Busspuren, die Busförderungsmassnahmen gemäss Bauprogramm 2015 - 2018 für die Kantonsstrassen und die Massnahmen im Stadtzentrum resultierend aus dem Gesamtsystem Bypass für den öffentlichen Verkehr dargestellt.



Mit dem Projekt Lindenstrasse – Schiff wird die Hauptstrasse mit einer zusätzliche Busspur Richtung Seetalplatz ausgebaut und die Anlagen für den Langsamverkehr werden verbessert, indem dieser mehr Raum und somit auch mehr Sicherheit erhält. Die zeitliche Zuordnung des Projekts Lindenstrasse – Schiff ist wegen des schlechten Zustandes der bestehenden Stützmauer Reussthal begründet, die ersetzt werden muss (vgl. nachfolgendes Bild):



Die zusätzliche Busspur ist Teil des Gesamtverkehrskonzepts Luzern Nord und ist aber auch im Kontext des Gesamtsystems Bypass Luzern zu verstehen. Sie muss spätestens bis zur Inbetriebnahme des Gesamtsystems Bypass realisiert sein. Der notwendige Raum dafür kann nur mit einer zurückversetzten Stützmauer Reussthal gesichert werden:



Im Rahmen der Projektentwicklung wurde im 2008 auch ein Neubau der bestehenden Stützmauer Reussthal an Ort geprüft. Die Kosten für die Erneuerung der bestehenden Anlage wurden damals zwischen 8 bis 9 Millionen Franken geschätzt. Dieses Vorhaben wurde in der weiteren Planung aufgrund der verkehrlichen und behördenverbindlichen Randbedingungen und Vorgaben (Kantonaler Richtplan, Bauprogramm für die Kantonsstrassen, Gesamtverkehrskonzept Luzern Nord, Gesamtsystem Bypass Luzern) nicht weiterbearbeitet.

Es handelt sich bei dieser Massnahme um einen Spezialfall in Bezug auf das Kosten- / Nutzenverhältnis infolge der notwendigen Zurückversetzung der sanierungsbedürftigen Stützmauer. Damit wird Raum geschaffen, um die neue Busspur realisieren und eine Angebotsverbesserung erreichen zu können. Mit dem vom Bund gewählten Beurteilungsmassstab für die Ermittlung des Kosten- / Nutzenverhältnisses wird dieser Spezialfall mit Kosten für eine Busspur von rund 20 Mio. Franken nicht adäquat abgebildet.

Gestützt auf diese Grundlagen und die Diskussion am Fachgespräch vom 13. März 2018 wird bezüglich der für das Agglomerationsprogramm anrechenbaren Kosten folgendes vorgeschlagen:

A) Mehrbreite aufgrund der neuen Busspur:

Gesamtbreite neu	15.25m
Gesamtbreite bisher	10.50m
Mehrbreite	4.75m
davon Busspur (Busstreifen)	3.25m
Verhältnis (Busspur / Mehrbreite)	3.25m / 4.75m 68.42%

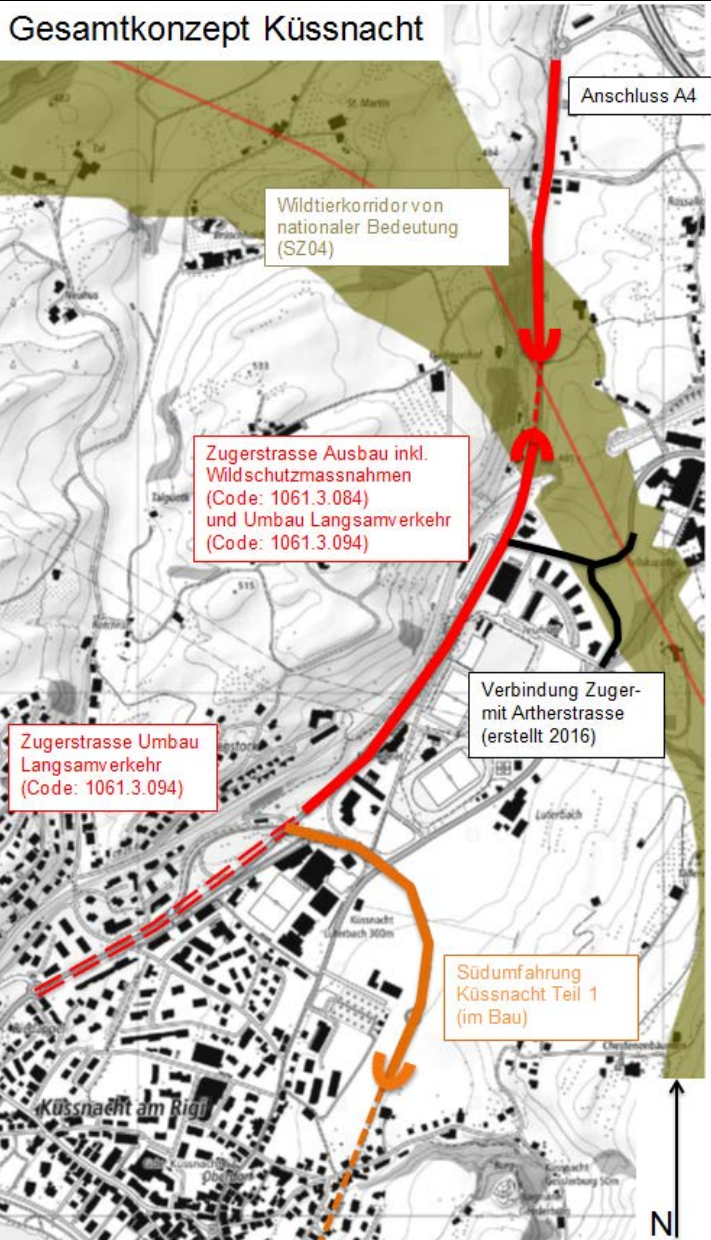
B) Kostenanteil Busspur

Gesamtkosten neu	22.05 Mio. Fr.
abzüglich Belagssanierung	- 2.00 Mio. Fr.
abzüglich Neubau Stützmauer an langfristig richtiger zurückversetzter Lage	- 8.50 Mio. Fr.
Zwischentotal:	11.55 Mio. Fr.
Verhältniswert für Kostenanteil Busspur	68.42% 7.90 Mio Fr.

Dieser effektive Kostenanteil für die Busspur als solche mit dem entsprechenden grossen verkehrlichen Nutzen wird aus Sicht der Agglomeration als anrechenbare Kosten für das Agglomerationsprogramm beantragt.

Zum Gesamtsystem Bypass Luzern hat der Bundesrat das Generelle Projekt Bypass Luzern am 16. November 2016 genehmigt. Das Projekt ist im Ausbauschnitt 2019 des Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen (STEP) enthalten. Die Inbetriebnahme des Gesamtsystems ist für 2035 geplant. Als Teil des Gesamtsystem Bypass und als Ergänzung zum Nationalstrassenprojekt wird durch den Kanton Luzern das Projekt zur Spange Nord mit Massnahmen für den öffentlichen Verkehr entwickelt. Ein zentrales Element dieses Projekts ist die neue Fluhmühlebrücke, die eine direkte Anbindung des Gebietes westlich der Reuss an die Nationalstrasse beim Anschluss Lochhof ermöglicht. Der Verkehr im Abschnitt Kasernenplatz bis Kreuzstutz kann damit verstärkt auf die Stadtautobahn verlagert werden und die wichtigen öV-Achsen Baselstrasse und auch Spitalstrasse werden entlastet. Hingegen erfährt der Abschnitt Kreuzstutz bis Schiff Reussbühl eine wesentliche Verkehrszunahme (Prognose 2040 Abschnitt Lindenstrasse – Schiff plus 10'400 Fahrzeuge pro Tag gegenüber dem Ist-Zustand 2015). Damit die verkehrliche Funktionalität des Gesamtsystems Bypass im Umfeld des neuen Autobahnanschlusses, insbesondere im Bereich Kreuzstutz bis Schiff Reussbühl, sichergestellt ist, sind Ausbauten zur Förderung des öV erforderlich. Diese kann im Abschnitt Lindenstrasse – Schiff kostengünstig im Rahmen des bereits vorgängig notwendigen Kantonsstrassenprojekts gemäss Bauprogramm für die Kantonsstrassen realisiert werden.

Küssnacht, Ausbau Zugerstrasse Süd	1061.3.084 MIV-7-3A	Kosten (Mio. CHF): 40.00
<p><u>Antrag der Agglomeration:</u> Repriorisierung als B-Massnahme; die Umpriorisierung des Bundes von der A- in die C-Liste wird abgelehnt.</p>		
<p><u>Begründung:</u> Der Ausbau der Zugerstrasse Süd (inkl. der notwendigen flankierenden Massnahmen) wurde mit dem Geschäft V-2.3-01 im kantonalen Richtplan festgesetzt, der vom Bundesrat am 24. Mai 2017 genehmigt wurde. Darin ist auch die Berücksichtigung des Wildtierkorridors gefordert. Bereits vor einigen Jahren wurde ein Konzept für ein leistungsfähiges Verkehrssystem im Raum Küssnacht erstellt. Dazu gehören neben der bereits erstellten Verbindung zwischen der Zuger- und Artherstrasse und der im Bau befindlichen Südumfahrung Küssnacht (1. Teil) auch der geplante Ausbau der Zugerstrasse zwischen dem Autobahnanschluss Küssnacht und der Verzweigung Luterbach. Als künftige Massnahme soll im Gesamtsystem noch die Fortsetzung der Südumfahrung (2. Teil) erstellt werden.</p>		



Der Umbau und Ausbau der Zugerstrasse erhöht die Leistungsfähigkeit und verbessert die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Der Umbau Zugerstrasse beginnt beim Tunnel Bär, hauptsächlich mit Verbesserungen für den Langsamverkehr (LV-1.2b-3A, ARE-Code 1061.3.094 Küssnacht, Ausbau Radinfrastruktur Zugerstrasse Süd, Abschnitt Kreisel Baer bis Anschluss A4 Küssnacht). Ab dem Knoten Luterbach (ausserhalb des Siedlungsgebietes) beginnt auch der Ausbau der Zugerstrasse. Begleitend zum Ausbau für den Individualverkehr werden auf diesem Abschnitt auch Massnahmen zur Verbesserung des Langsamverkehrs erstellt.

Beide Massnahmen im eingegebenen Agglomerationsprojekt (LV-1.2b-3A, ARE-Code 1061.3.094 und MIV-7-3A, ARE-Code 1061.3.084) können wegen den Synergien nur zusammen erstellt werden. Eine unabhängige Erstellung des LV oder der MIV Massnahme wäre absolut nicht sinnvoll.

Mit dem Um- und Ausbau der Zugerstrasse werden gleichzeitig Massnahmen für den Wildtierkorridor von nationaler Bedeutung detailliert geprüft und umgesetzt. Erste wildtierbiologische Massnahmen wurden bereits mit der Errichtung der Verbindung Zuger- und Artherstrasse realisiert. Im Bereich der Zugerstrasse ist zukünftig eine Wildtierüberführung vorgesehen.

Für den Um- und Ausbau der Zugerstrasse sind erhebliche Baumassnahmen vorgesehen, neben grossen Stützbauwerken und der Wildtierüberführung muss auch die über die Strasse querende Eisenbahnbrücke der SBB neu gebaut werden, was sich ungünstig auf das Kosten-Nutzen Verhältnis auswirkt.

Durch den Ausbau der Zugerstrasse profitiert auch der öffentliche Regionalverkehr. Der Linienbus nach Rotkreuz steht heute zu den Spitzenstunden im Stau. Diese Buslinie ist von grosser Bedeutung für die Region, da sie die schnellste Verbindung nach Zug und Zürich darstellt.

Im Rahmen des Fachgesprächs vom 13. März 2018 muss seitens Agglomeration zur Kenntnis genommen werden, dass die Beurteilung des Bundes im Prüfbericht mit „Kosten-Nutzen-Verhältnis und Reifegrad ungenügend“ darauf zurückzuführen ist, dass der Ausbau der Zugerstrasse Süd auf 4 Spuren einen zu hohen Ausbaustandard darstelle angesichts der Erkenntnis, dass nicht die bestehenden 2 Fahrspuren, sondern die verschiedenen Knoten bezüglich der Verkehrsleistungsfähigkeit bestimmend sind. Dies gelte es bei der Beurteilung des Bundes und bei der Weiterentwicklung der Massnahme zu beachten.

Küssnacht, Anpassung Zugerstrasse Nord (Eilbögli)	1061.3.093 LV-1.2a-3A	Kosten (Mio. CHF): 1.84
Antrag bzw. Empfehlung der Agglomeration:		
Der Bund priorisiert diese Massnahme als A-Massnahme; jedoch ist aus Sicht der Agglomeration diese Massnahme neu als B-Massnahme anstelle als A-Massnahme zu priorisieren, abgestimmt auf die beantragte Repriorisierung der Massnahme MIV-7-3A in die B-Liste		
Begründung:		
Die Massnahme steht funktional als auch baulich in direkter Abhängigkeit von der Massnahme Küssnacht, Ausbau Zugerstrasse Süd MIV-7-3A (Erläuterungen vgl. direkt oberhalb)		

Küssnacht, Ausbau Radinfrastruktur Zugerstrasse Süd (Abschnitt Kreisel Baer bis Anschluss A4 Küssnacht)	1061.3.094 LV-1.2b-3A	Kosten (Mio. CHF): 3.90
Antrag bzw. Empfehlung der Agglomeration:		
Der Bund priorisiert diese Massnahme als A-Massnahme; jedoch ist aus Sicht der Agglomeration diese Massnahme neu als B-Massnahme anstelle als A-Massnahme zu priorisieren, abgestimmt auf die beantragte Repriorisierung der Massnahme MIV-7-3A in die B-Liste		
Begründung:		
Die Massnahme steht funktional als auch baulich in direkter Abhängigkeit von der Massnahme Küssnacht, Ausbau Zugerstrasse Süd MIV-7-3A (Erläuterungen vgl. direkt oberhalb)		

GVK Luzern West, Cheerstrasse für ÖV, MIV- und LV-Infrastrukturen	1061.3.007 GV-1.5-3A	Kosten (Mio. CHF): bisher 23.80 Kosten (Mio CHF): neu19.30
Antrag der Agglomeration:		
Repriorisierung als A-Massnahme; die Umpriorisierung des Bundes von der A- in die C*-Liste wird abgelehnt. Reduktion der beantragten Kosten von 23.80 neu auf 19.30 Mio. CHF		
Begründung:		
Die Cheerstrasse ist eine neue Strassenverbindung zwischen Littau Dorf und dem Littauerboden bzw. der Hauptachse K10. Die neue Verbindung ersetzt einen Strassenabschnitt, auf welchem es durch die Barrierschliesszeiten von heute 18 Minuten pro Stunde regelmässig zu Rückstausituationen und damit verbundenen Unfällen und Verkehrsbehinderungen kommt. Die Busverbindungen erleiden dadurch ebenfalls Verspätungen, womit S-Bahnanschlüsse nicht immer gesichert sind. Mit der neuen Cheerstrasse wird eine Verbindung ohne Bahnschranke möglich, auf welcher alle Verkehrsarten ohne Wartezeiten verkehren können. Nebst den beiden Fahrspuren (je 1 pro Richtung) für Busse und MIV sind beidseitig auch je Trottoirs und je ein Radstreifen pro Richtung im aktuellen Projekt enthalten, wobei im Bereich der Unterführung je beidseits ein kombinierter Rad-Gehweg inkl. Minimierung der Steigungsverhältnisse projektiert ist. Dies trägt wesentlich zu einer Verbesserung der Zuverlässigkeit im Busbetrieb sowie zu zweckmässigen und sicheren Veloverbindungen bei.		

Im September 2017 wurde das Projekt vom stadt Luzerner Stimmvolk beschlossen, indem dem Kredit (bzw. einem Zusatzkredit) zugestimmt wurde. Die Finanzierung ist damit für das Gesamtprojekt Cheerstrasse ohne den Teil der Rad- und Personenunterführung gesichert (Kredit 19.30 Mio CHF). Dieser Projektteil Rad- und Personenunterführung im Umfang von 4.5 Mio. CHF wird seitens Stadt **zurzeit zusammen mit den SBB** weiterverfolgt, **soweit als möglich abgestimmt** mit der Massnahme 1041.3.045, Infrastruktur Bahnhof Littau (vgl. nachfolgende Massnahme **Infrastruktur Bahnhof Littau mit Bushub und Anpassungen Perronanlagen**). **Bis zu diesem Zeitpunkt bleibt der bestehende Niveauübergang bei offener Barriere für Fussgänger und Radfahrer passierbar**. Der Baubeginn für die Cheerstrasse selbst ist auf 2020 terminiert. Die hohen Kosten sind teilweise durch die Linienführung durch einen belasteten Standort (zirka 1 Mio. CHF für die Altlastensanierung) begründet.

Die Siedlungsentwicklung im nahen Umfeld ist durch das fertiggestellte städtische Raumentwicklungskonzept Luzern geklärt. Direkt angrenzend wird kein neues Land eingezont, jedoch befinden sich die grössten Entwicklungsgebiete der Stadt Luzern im Ortsteil Littau. Diese Entwicklungsgebiete profitieren direkt von der neuen Cheerstrasse und machen auch einen Ausbau des ÖV-Angebotes erforderlich.

Der Terminplan für die Cheerstrasse sieht wie folgt aus:

- Auflageprojekt: Ende 2018
- Planaufgabe: Frühjahr 2019
- Ausführungsprojekt: Ende 2019
- Baustart: 2020
- Fertigstellung: 2023

Der Bund hat mit seiner Markierung * den Handlungsbedarf grundsätzlich anerkannt. Das Projekt ist bau- und finanzreif und weist mit einem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis vielfältige Lösungen für verschiedene Verkehrsträger und die Erschliessung von wichtigen Siedlungsgebieten auf.

Infrastruktur Bahnhof Littau	1061.3.045 ÖV-6.4b-3A	Kosten (Mio. CHF): 6.0
Antrag der Agglomeration:		
Repriorisierung als A-Massnahme; die Umpriorisierung des Bundes von der A- in die C*-Liste wird abgelehnt.		
Begründung:		
Der Bushub Littau ist mit oder ohne die neue Cheerstrasse (Massnahme 1061.3.07 bzw. GV-1.5-3A) notwendig, da die heutige Businfrastruktur den Anforderungen nicht mehr genügt. Mit dem vom Stimmvolk beschlossenen Bau der Cheerstrasse (Baubeginn 2020) muss die heutige Businfrastruktur weichen, weshalb ohnehin gleich rasch eine neue Businfrastruktur notwendig ist. Die Abhängigkeit mit der Cheerstrasse ist nach der erfolgten Volksabstimmung vom Sept. 2017 geklärt und gegeben. Das Vorprojekt Bushub Littau wird Frühling 2018 durch die Stadt Luzern gestartet. Der Baubeginn ist auf das Jahr 2020 vorgesehen, wobei durch die direkte Verknüpfung mit der Cheerstrasse die Arbeiten für das Projekt koordiniert mit der Ausführung des Strassenprojektes erfolgen. Die Inbetriebnahme ist wie bei der Cheerstrasse auf 2023 terminiert.		
Aufgrund der Tatsache, dass die radgängige Personenunterführung bei der Volksabstimmung vom 24. September 2017 abgelehnt wurde, plant die SBB zurzeit eine Variante mit Aussenperronanlage mit Niveauzugang ohne Unterführung. Diese Realisierung ist auf 2023 terminiert. Wie bei der obenstehenden Massnahme Cheerstrasse erwähnt, wird seitens Stadt Luzern zusammen mit den SBB auch die Rad- und Personenunterführung beim Bahnhof weiterverfolgt.		
Der Bund hat mit seiner Markierung * den Handlungsbedarf für die Infrastruktur Bahnhof Littau grundsätzlich anerkannt.		

Luzern, Obergrundstrasse-Bundesstrasse	1061.3.081 MIV-4-3A	Kosten (Mio. CHF): 22.70
<u>Bemerkung</u> der Agglomeration: Die vom Bund geänderte Priorität von A zu C* wird akzeptiert		
<u>Begründung:</u> Die Planungsarbeiten wurden gemäss aktuellem Bauprogramm gestartet (Phase Studien). Aufgrund der Planungsdauer und möglicher Rechtsverfahren (Risiko von Einsprachen und Beschwerden sehr wahrscheinlich) ist eine Realisierung nach 2026 realistisch. Eine Neubeurteilung erfolgt mit dem AP LU 4G.		

4.5 Vom Bund von der B- in C*-Liste verschoben > Akzeptanz

Stadt Luzern, Umsetzung Car-PP (3. Etappe)	1061.3.010 GV-3.1b-3B	Kosten (Mio. CHF): offen
<u>Bemerkung</u> der Agglomeration: Die vom Bund geänderte Priorität von einer B- zu einer C*-Massnahme wird akzeptiert		
<u>Begründung:</u> Die möglichen Ersatzstandorte für die Car-Parkierung sind inzwischen bekannt und die Auswirkungen im Rahmen einer Studie vom 27. Februar 2018 hergeleitet. Ein Vorprojekt für die 3. Etappe liegt noch nicht vor. Der Realisierungshorizont der 3. Etappe ist auf ab 2027 zu setzen.		

KH1: Hergiswil, Umgestalt. Seestrasse innerorts	1061.3.102 LV-1.3c-3B	Kosten (Mio. CHF): 10.50
<u>Bemerkung</u> der Agglomeration: Die vom Bund geänderte Priorität von einer B- zu einer C*-Massnahme wird akzeptiert		
<u>Begründung:</u> Massnahme von GR Hergiswil abgebrochen		

Umfahrung Emmen, Seetalstrasse	1061.3.082 MIV-5-3B	Kosten (Mio. CHF): 65.30
<u>Bemerkung</u> der Agglomeration: Die vom Bund geänderte Priorität von einer B zu einer C*-Massnahme wird akzeptiert		
<u>Begründung:</u> Die Planungsarbeiten wurden gemäss aktuellem Bauprogramm gestartet (Phase Studien). Aufgrund der Planungsdauer und möglicher Rechtsverfahren (Risiko von Einsprachen und Beschwerden sehr wahrscheinlich) ist eine Realisierung nach 2026 realistisch. Eine Neubeurteilung erfolgt mit dem AP LU 4G.		

4.6 Kostenverschiebungen in der A-Liste aufgrund der Anträge der Agglomeration

Die A-Liste des Bundes beträgt insgesamt 167.56 Mio Fr (Kosten gemäss eingereichtem AP LU 3G) bzw. 152.97 Mio Fr. (korrigiert auf den Preisstand April 2016).

Die Anträge der Agglomeration führen zu folgenden Kostenanpassungen (Spalte rechts, in Mio CHF):

A-Liste des Bundes			167.56
<i>Massnahme</i>	<i>Nr. Bund / Nr. AP LU 3G</i>	<i>Antrag AP</i>	<i>Kostenänd.</i>
Infrastruktur Rothenburg Station (2. Etappe)	1061.3.037 / ÖV-6.1c-3A	B > A	+ 16.00
Infrastruktur Bushub Kriens Mattenhof	1061.3.042 / ÖV-6.3b-3A	Kostenred.	- 7.00
K15: Emmen, A2-Anschluss – Kreisel Bösfeld	1061.3.058 / ÖV-9.1f-3A	A > B	- 5.93
Kriens, öV-Neuführung Arsenalstrasse	1061.3.074 / ÖV-9.4f-3A	neu in A	+ 0.50
K13: Einmündung Lindenstrasse – Schiff	1061.3.065 / ÖV-9.1m-3A	C > A	+ 7.90
Küssnacht, Anpass. Zugerstrasse Nord (Ellbögli)	1061.3.093 / LV-1.2a-3A	A > B	- 1.84
Küssnacht, Radinfrastruktur Zugerstrasse Süd	1061.3.094 / LV-1.2b-3A	A > B	- 3.90
GVK Luzern West, Cheerstrasse	1061.3.007 / GV-1.5-3A	C* > A	+ 19.30
Infrastruktur Bahnhof Littau	1061.3.045 / ÖV-6.4b-3A	C* > A	+ 6.00
Summe der Anträge der Agglomeration zur A-Liste			31.03
Total			198.59

5 Hinweise zur Programmeurteilung

5.1 Allgemeines

Das AP LU 3G ist kohärent zu den vorangegangenen AP-Generationen und weist insgesamt ein gute Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie Landschaftsentwicklung auf. Insgesamt erscheint uns der Wert von 4 Nutzenpunkten etwas zu gering, namentlich die Wirksamkeitskriterien WK 3 und WK4 sowie das Umsetzungsreporting UR tragen zu diesem aus Sicht der Agglomeration etwas zwiespältigen Bild bei. Dementsprechend sind zu diesen drei nutzenrelevanten Bereichen nachfolgend Anträge zu finden.

5.2 WK 1 Qualität des Verkehrssystems

Antrag der Agglomeration:

Die Punktezahl von 2 ist im Wesentlichen nachvollziehbar und in Ordnung; es wird jedoch folgender Antrag auf Streichung von nicht mehr angebrachten Aussagen im Prüfbericht gestellt:

Vom Bund wird als Stärke des AP LU 3G anerkannt, dass die vorgeschlagenen Massnahmen weitestgehend mit den langfristig angestrebten übergeordneten Massnahme (Bypass mit Spange Nord und Süd auf der Strasse und Durchgangsbahnhof Luzern auf der Schiene) kompatibel sind. Zugleich wird als Schwäche festgehalten, dass das AP LU 3G nicht aufzeige, wie darauf reagiert werden soll, wenn eine oder beide übergeordneten Massnahmen nicht realisiert werden. Diese Kritik wurde vom Bund (ARE) auch schon in den Beurteilungen des Bundes zu den früheren AP-Generationen geäussert. Inzwischen ist im Rahmen der aktuellen Vernehmlassungsunterlagen zu STEP Nationalstrassen und STEP Ausbauschnitt 2030/35 zu den Schieneninfrastrukturen bekannt und dokumentiert, dass auch aus Sicht des Bundes (BAV und ASTRA) diese beiden übergeordneten Massnahmen die einzigen richtigen und zukunftsorientierten Verkehrslösungen sind. Es ist nun also aus Sicht der Agglomeration nicht mehr die Frage, ob diese Massnahmen realisiert werden, sondern die Frage des genauen Zeitpunkts. Die weiteren in der Agglomeration geplanten Massnahmen tragen einerseits alle für sich etwas zur Lösung der Verkehrsprobleme und zur besseren Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bei und sind andererseits alle aufwärtskompatibel zu den beiden genannten national bedeutenden Schlüssel-

massnahmen. Deshalb besteht für die Agglomeration im Rahmen des vorliegenden AP LU 3G (und auch in weiteren AP-Generationen) kein Grund, aufzeigen zu müssen wie darauf reagiert werden soll, wenn eine oder beide übergeordneten Massnahmen nicht realisiert würden. Die im Kap. 2 erster Abschnitt geäusserte Kritik und die beim WK 1 vermerkte Schwäche des fehlenden Aufzeigens von Alternativen zum Durchgangsbahnhof und zum Bypass sind aus Sicht der Agglomeration somit klarerweise nicht (mehr) haltbar und deshalb im Prüfbericht ersatzlos zu streichen.

5.3 WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen

Bemerkung der Agglomeration:

Kein Antrag; Punktezah von 1 ist weitestgehend nachvollziehbar. Zu den aus Sicht des Bundes zu allgemein formulierten Massnahmenblättern der Schlüsselareale ist zu bemerken, dass alle Gemeinden des Kantons Luzern gestützt auf die Vorgaben des Planungs- und Baugesetzes ihre Ortsplanungen bis Ende 2023 an die übergeordneten Vorgaben des RPG, des PBG und des kantonalen Richtplans angepasst haben müssen. Eine zu detaillierte Beschreibung der Verfahrensschritte und Inhalte in den Massnahmenblättern zu den Schlüsselarealen würde aus Sicht der Agglomeration zu weit führen. Zudem wird auf der Basis des regionalen Arbeitszonenmanagements, welches bis Ende 2018 in der Agglomeration etabliert sein wird, eine sukzessive Priorisierung möglich sein.

5.4 WK 3 Verkehrssicherheit erhöht

Antrag der Agglomeration:

Punktezah von 1 auf 2 erhöhen

Begründung:

Im AP LU 3G ist im Strategieteil, namentlich in den strategischen Entwicklungsstossrichtungen ÖV6, MIV5 und LV4 – aufgezeigt, mit welchen strategischen Massnahmenansätzen ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit verfolgt wird. Zudem ist insbesondere ein neues ausführliches Massnahmenpaket betreffend der Sicherheit (GV-5.1 Entschärfung Unfallschwerpunkte und GV-5.2 Anpassung Fussgängerstreifen sowie GV-6 Behindertengerechte Bushaltestellen) zusammengestellt, zudem werden weitestgehend verkehrliche Massnahmen in den Bereichen Gesamtverkehrskonzepte, ÖV und LV inkl. Berücksichtigung der Verkehrssicherheitsaspekte vorangetrieben, welche insgesamt zu weniger und weniger schweren Unfällen beitragen als andere Verkehrsarten. All diese Massnahmen(pakete) tragen wesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei, was Bearbeitungsschwerpunkt der Weiterentwicklung vom AP LU 2G zum AP LU 3G war; die relativ niedrige Punktezah von 1 ist daher nicht nachvollziehbar und soll deshalb auf 2 erhöht werden.

5.5 WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Antrag der Agglomeration:

Punktezah von 1 auf 2 erhöhen

Begründung:

Der kantonale Richtplan Luzern wurde vom Bundesrat am 22. Juni 2016 genehmigt und ist RPG-konform. Mit den darin in den Koordinationsaufgaben R1-5 und S1-5 bis S1-7 enthaltenen restriktiven Anforderungen für Einzonungen bestehen konkrete Massnahmen, um die im Zukunftsbild dargestellten Zäsuren und Siedlungsbegrenzungen einzuhalten. Es werden somit künftig in der Agglomeration nur noch wenige Einzonungen, aber an raum- und verkehrsplanerisch richtigen Standorten, möglich sein. Zwei der vier genannten Schwächen sind somit aus Sicht der Agglomeration deutlich zu relativieren bzw. ganz wegzulassen.

5.6 Umsetzungsreporting

Antrag der Agglomeration:

Punktezah von -1 auf 0 erhöhen

Begründung:

Im Rahmen des Erfahrungsaustausches vom 22. November 2016 wurde vom Bund in Bezug auf den Vergleich der gesprochenen Mittel und der abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarungen der 1. Ge-

neration per 30.6.2016 das AP LU 1G mit 70% an 6. Stelle von rund 40 Agglomerationsprogrammen aufgeführt. Auch gemäss der Austauschplattform vom 18.5.2017 ist das AP LU 1G mit einem Wert von 70% bei den unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen und 60% bei den Auszahlungen im Vergleich mit den anderen Agglomerationen. Daher erstaunt es sehr, wenn nun das AP LU 3G eines der 12 Agglomerationsprogramme ist, welches in Bezug auf die Umsetzung der Massnahmen mit einem Punkteabzug bewertet werden soll.

Als Schwäche wird moniert, dass die Umsetzungsperformance der Verkehrsmassnahmen ungenügend sei, beispielsweise mehrerer zentraler Massnahmen der 1. Generation zur Buspriorisierung mit starker Verspätung. Dazu kann entgegnet werden, dass einerseits auf Stufe Bund teilweise eine Mitverantwortung der Verzögerung liegt (Massnahme M18.2a4 infolge Motion im eidgenössischen Parlament bezüglich der Wiederinbetriebnahme des Autobahnanschlusses Emmen-Nord) und dass andererseits die Massnahmen mit grosser zeitlicher Verzögerung bezüglich der Kosten der A-Liste gemäss Leistungsvereinbarung AP LU 1G weniger als $\frac{1}{4}$ ausmachen. Während bei einzelnen infrastrukturellen Massnahmen gemäss A-Liste der Leistungsvereinbarung der 1. Generation aus verschiedenen Gründen (Abhängigkeit zu nationalen Infrastrukturen, veränderte Bedingungen in der Politik wie dem Bauprogramm, Einsprachen udgl.) Verzögerungen von mehr als 4 Jahren bestehen, sind die infrastrukturellen Massnahmen gemäss A-Liste der Leistungsvereinbarung der 2. Generation mit einer einzigen Ausnahme zeitlich auf Kurs oder weisen nur eine geringe zeitliche Verzögerung auf.

Der Stand der Umsetzung der infrastrukturellen Massnahmen sieht aktuell wie folgt aus:

- AP LU 1G: 12 abgeschlossene Finanzierungsvereinbarungen bzw. umgesetzte Massnahmen per 31.12.2017 (von insgesamt 21 Massnahmen gemäss der A-Liste der Leistungsvereinbarung), wobei diese umgesetzten Massnahmen mehr als $\frac{3}{4}$ der Kosten gemäss Leistungsvereinbarung ausmachen.
- AP LU 2G: 6 abgeschlossene Finanzierungsvereinbarungen per 31.12.2017 und drei beantragte (von insgesamt 32 Massnahmen gemäss der A-Liste der Leistungsvereinbarung).

Als weitere Schwäche wird erwähnt, dass fast alle Siedlungsmassnahmen der 2. Generation leicht verzögert seien, so dass auch die Umsetzungsperformance bei den Siedlungsmassnahmen Schwächen aufweise. Dazu kann entgegnet werden, dass im AP LU 3G die Siedlungsmassnahmen als Daueraufgaben bezeichnet werden, die nicht bis Ende 2018 umgesetzt sein müssen, sondern gemäss den Vorgaben des PBG bis spätestens Ende 2023 und damit einerseits beinahe mit dem B-Horizont von 2022 und andererseits innert nützlicher Frist nach Genehmigung des kantonalen Richtplans durch den Bundesrat am 22. Juni 2016. Die Gemeinden brauchen ein paar Jahre Zeit, um die komplexen Herausforderungen der Siedlungsentwicklung nach Innen und des Mehrwertausgleichs umsetzen zu können.

Als weitere Schwäche wird aufgeführt, dass die Abweichungen von der geplanten Umsetzung zuwenig genau begründet werden. Aus Sicht der Agglomeration ist dies nur bedingt nachvollziehbar, denn die wesentlichen Gründe für Verzögerungen bei den Massnahmen sind – wenn auch nur stichwortartig – aufgeführt; es ist nicht klar was seitens Bund aufgrund der Charakterisierung „zuwenig genau“ für Anforderungen an den Detaillierungsgrad der Begründungen der Agglomeration gestellt werden. Zudem wird das Umsetzungsreporting unter den Stärken als nachvollziehbar beurteilt. Die Argumentation des Bundes ist somit aus Sicht der Agglomeration in sich nicht stimmig.

Schliesslich wird als vierte Schwäche erwähnt, dass einige Massnahmen, die vom Bund in der 2. Generation abgelehnt worden waren nun ohne substanzielle Weiterentwicklung wieder eingereicht worden sind. (z.B. MIV-4-3A Luzern: Obergrundstrasse – Bundesstrasse bzw. MIV-5-3B Umfahrung Emmen Seetalstrasse). Diese Kritik wird akzeptiert. Bei der erstgenannten Massnahme sind aufgrund der Zusammenhänge u.a. mit der Massnahme MIV-3-3C Spange Süd die Konkretisierung tatsächlich noch nicht so weit wie ursprünglich gewünscht und bei der zweitgenannten Massnahme sind noch vertiefte Abklärungen erforderlich. Seitens Agglomeration werden die vom Bund vorgenommenen Umpriorisierungen von der A- bzw. der B-Liste in die C-Liste deshalb auch gut akzeptiert.

Zusammenfassend und gestützt auf die verwendete Bewertungsmethode beim Umsetzungscontrolling erachten wir somit den Punkteabzug als **insgesamt** nicht nachvollziehbar und **auch** zuwenig begründet, zumal ja insbesondere auch die Qualität des Reportings als positiv sowie die Kohärenz der Massnahmen als gegeben beurteilt wird. **Dementsprechend beantragen wir ausdrücklich, keinen Punkteabzug vorzunehmen.**

6 Weiteres Vorgehen, Varia

Bei einigen Massnahmen kann nicht ausgeschlossen werden, dass ein vorzeitiger Baubeginn (vor Abschluss der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) stattfinden wird. Aus diesem Grund haben wir das Vorgehen mit dem ARE angeschaut (vgl. Schreiben vom 12.12.2017) und die Form des Gesuches mit dem ASTRA besprochen. Für folgende Massnahme wird ein Gesuch beim ASTRA gestellt:

- Massnahme 1061.3.042, Infrastruktur Bushub Kriens Mattenhof
- Massnahme 1061.3.124, Horw, Unterführung Zentralbahn Trasse
- Massnahme 1061.3.048, Verlängerung Linie 1 Bahnhof Ebikon bis Mall of Switzerland (ist bereits Ende Februar 2018 erfolgt)
- Massnahme 1061.3.065, K13: Einmündung Lindenstrasse – Schiff, sofern diese Massnahme vom Bund als A-Massnahme akzeptiert wird (der Baubeginn ist auf Herbst 2019 geplant)