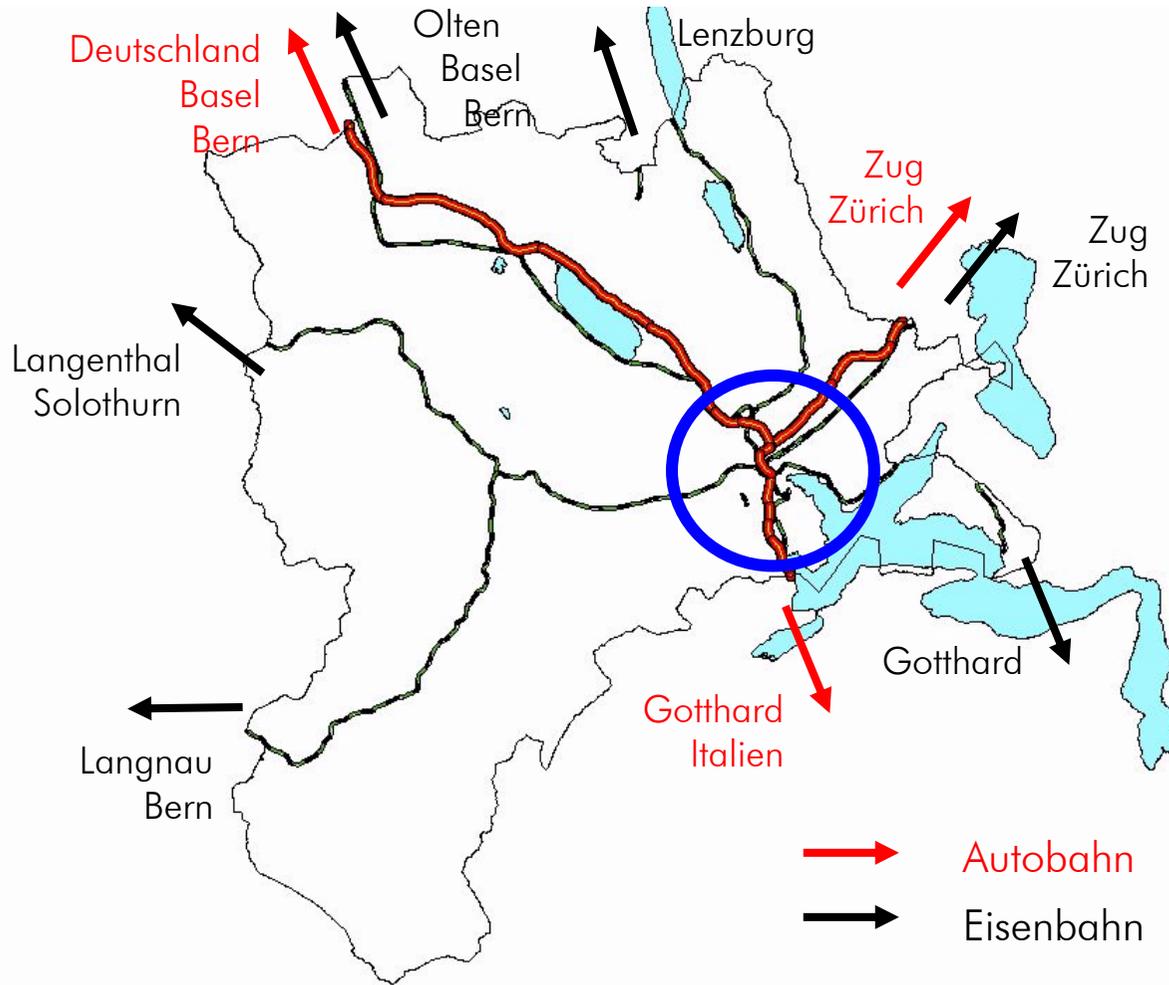




Mobilitätskonzept im Raum Luzern

Fredy Rey
Kantonsingenieur
Leiter Dienststelle Verkehr und
Infrastruktur

Verkehrswege



AGGLO PROGRAMM

KANTON LUZERN

STADT LUZERN

VERBAND LUZERNER GEMEINDEN

REGIONALPLANUNGSVERBAND LUZERN

ZWECKVERBAND ÖFFENTLICHER AGGLOMERATIONSVERKEHR
LUZERN

GEWERBEVERBAND DES KANTONS LUZERN

Infrastruktur und Angebot
öffentlicher Verkehr

Strasseninfrastruktur



Raumordnung

Langsamverkehr/
Kombinierte Mobilität

Lenkungsmaßnahmen
und Information

öV-Situation in der Innenstadt von Luzern



Rückgrat des öffentlichen Verkehrs ist das Bussystem.
Im Zentrum und in der Agglomeration häufen sich die
Verlustzeiten durch Staus und Behinderungen.

Im Zentrum muss eine Entlastung des
Hauptstrassennetzes bewerkstelligt werden.



Mit dem Wachstum des Verkehrs auf der A2 und der A14/A4 sowie der Überlagerung des Agglomerationsverkehrs wird die Kapazitätsgrenze im Raum Luzern erreicht, resp. überschritten.



Mit dem Bypass Luzern soll vor allem der überregionale Personen- und Güterverkehr um Luzern geleitet werden, um auf der bestehenden Autobahn mehr Platz für den regionalen Verkehr schaffen zu können.

The map shows the Lucerne region with a central yellow circle highlighting the city. A red arrow indicates a bypass route that curves around the city, connecting the A2 and A4 highways. Blue arrows show the existing traffic flow on these highways. The A2 runs north-south, and the A4 runs east-west. The bypass route is shown as a red line that curves around the city, connecting the A2 and A4. The map also shows the A14/A4 highway running east-west through the city. The background is a green and blue map of the region, with a yellow circle highlighting the city of Lucerne.

A2 Bypass Luzern



Damit eine Entlastung in Stadtkern und in der Agglomeration stattfinden kann, muss ein Teil des Durchgangsverkehrs durch die Stadt (DTV Seebrücke: 40'000!) möglichst direkt auf die „Stadtautobahn“ gelenkt werden.

Zu diesem Zweck sind im Norden und Süden Spangen vorgesehen, die die Verlagerung des Verkehrs von den Hauptstrassen durch die Stadt auf die Stadtautobahn ermöglichen.

Dadurch werden Effizienz und Komfort des Bussystems im Zentrum massgeblich verbessert.

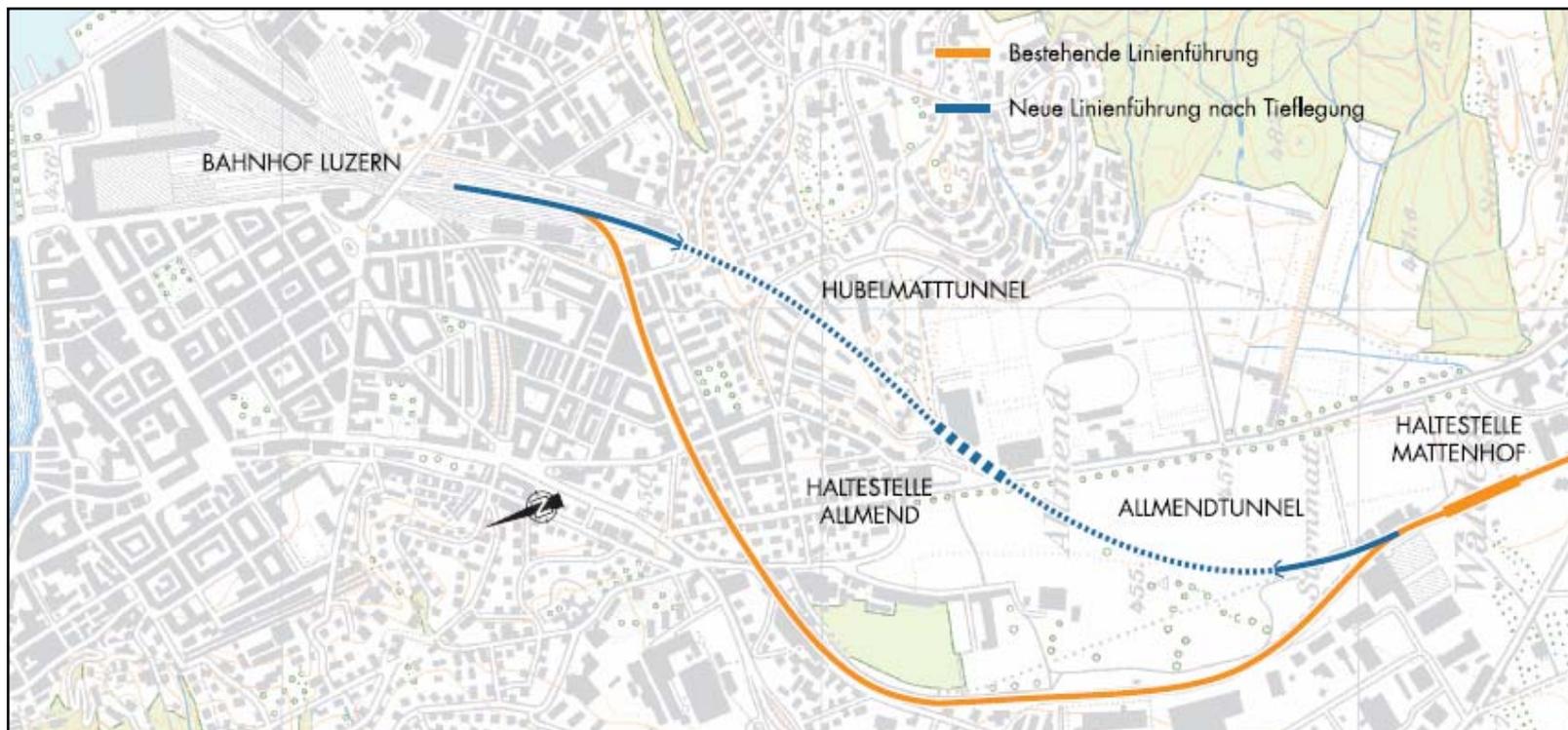


Die zweite Säule des öV ist das strassenunabhängige Bahnsystem, das im Fern- und Regionalverkehr systematisch ausgebaut wird. Stadt und Agglomeration werden mit einem leistungsfähigen S-Bahnsystem vom MIV entlastet.

A map of the Lucerne region in Switzerland, showing the city of Lucerne and its surrounding agglomeration. The map is overlaid with several thick, colored lines representing rail routes. A central yellow circle highlights the city of Lucerne. From this center, several blue lines radiate outwards, representing S-Bahn routes. Orange lines represent other rail routes, including the main line through the region. The map also shows green areas for forests and parks, and blue areas for water bodies like Lake Lucerne and Lake Rotsee.

Schlüsselprojekte sind der Doppelspurausbau und die Tieflegung der Zentralbahn und der Ausbau der Bahnhofzufahrt Luzern mit der Doppelspur am Rotsee. Bis dato wurden 9 S-Bahn-Haltestellen realisiert, bis 2020 sind noch weitere 4 Haltestellen vorgesehen.

Ausbau Zentralbahn Luzern Doppelspur und Tieflegung

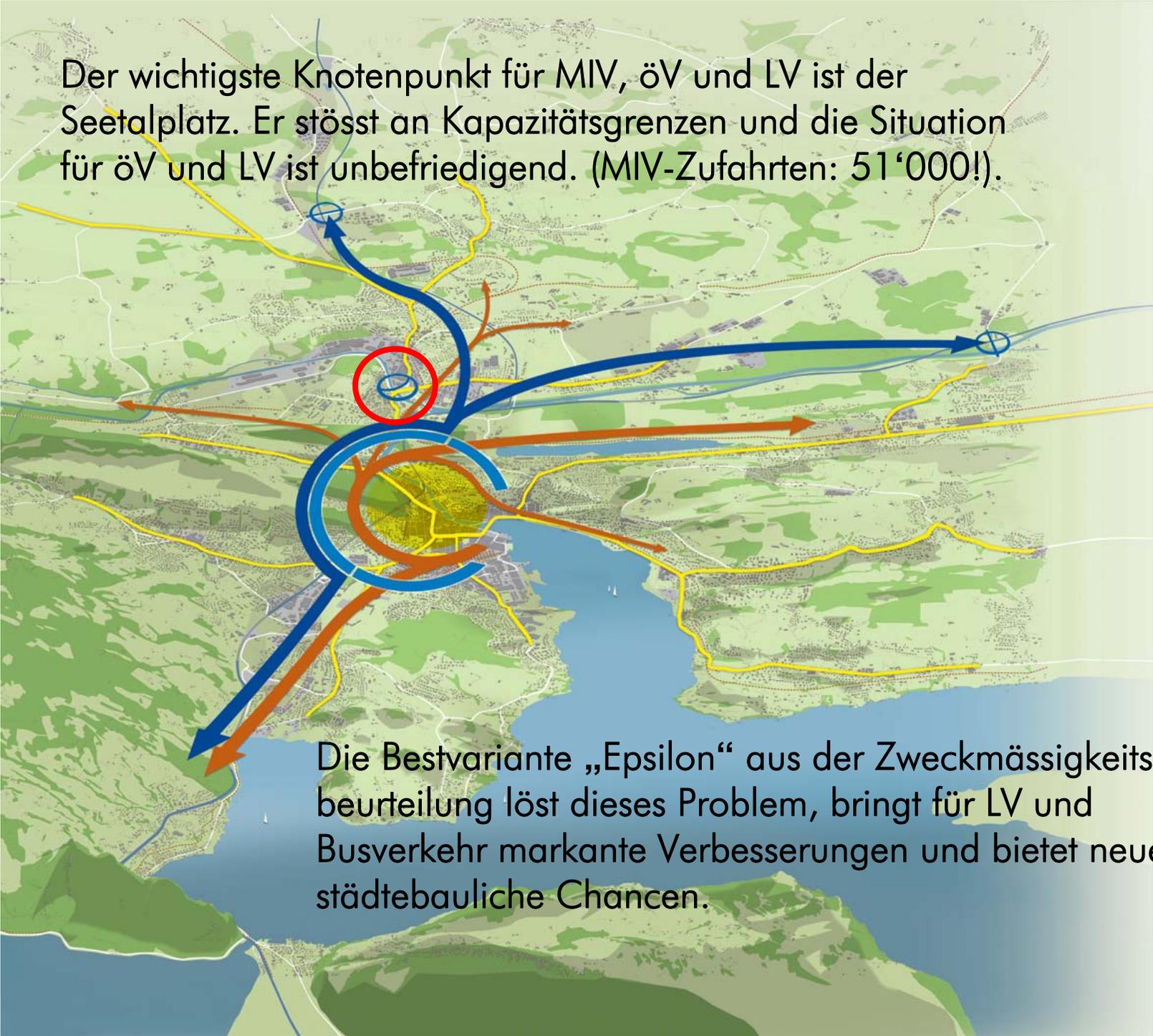


Eine wichtige Zielsetzung des Aggloprogrammes ist die optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Die Entwicklungsschwerpunkte (ESP) werden möglichst direkt an die Hochleistungsstrassen angeschlossen.

Die neuen Autobahnanschlüsse Schlund, Buchrain und Rothenburg dienen diesem Zweck und sichern gleichzeitig die Funktionsfähigkeit des Hauptstrassennetzes.



Der wichtigste Knotenpunkt für MIV, öV und LV ist der Seetalplatz. Er stösst an Kapazitätsgrenzen und die Situation für öV und LV ist unbefriedigend. (MIV-Zufahrten: 51'000!).



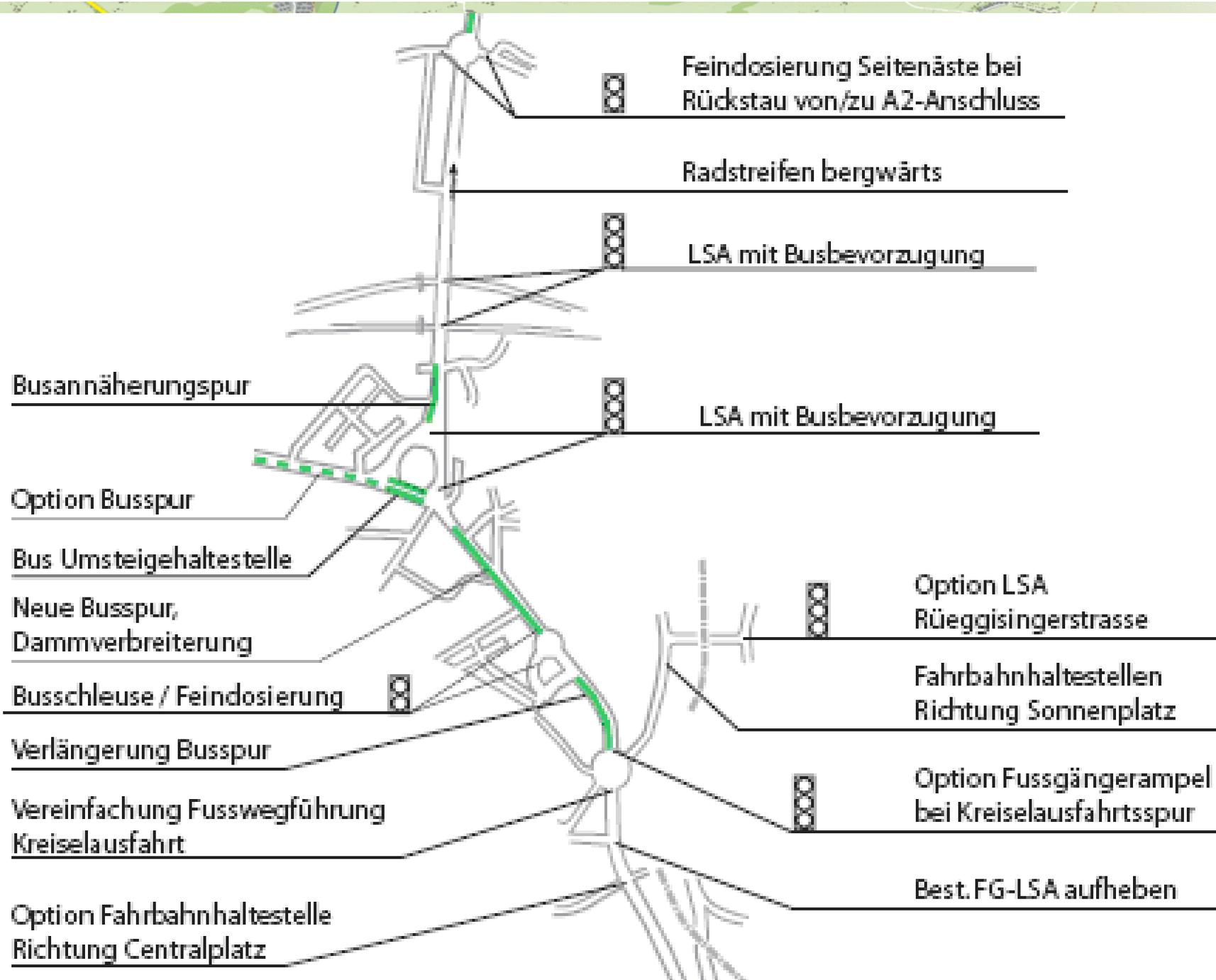
Die Bestvariante „Epsilon“ aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung löst dieses Problem, bringt für LV und Busverkehr markante Verbesserungen und bietet neue städtebauliche Chancen.

The map shows a central urban area (Seetalplatz) with a dense network of roads and transport routes. A prominent blue circular route is highlighted, along with several orange and yellow lines radiating outwards. A red circle highlights a specific intersection point. The surrounding area is a mix of green fields and built-up zones, with a large body of water (Lake Lucerne) visible in the lower right.



Seetalplatz aktuell





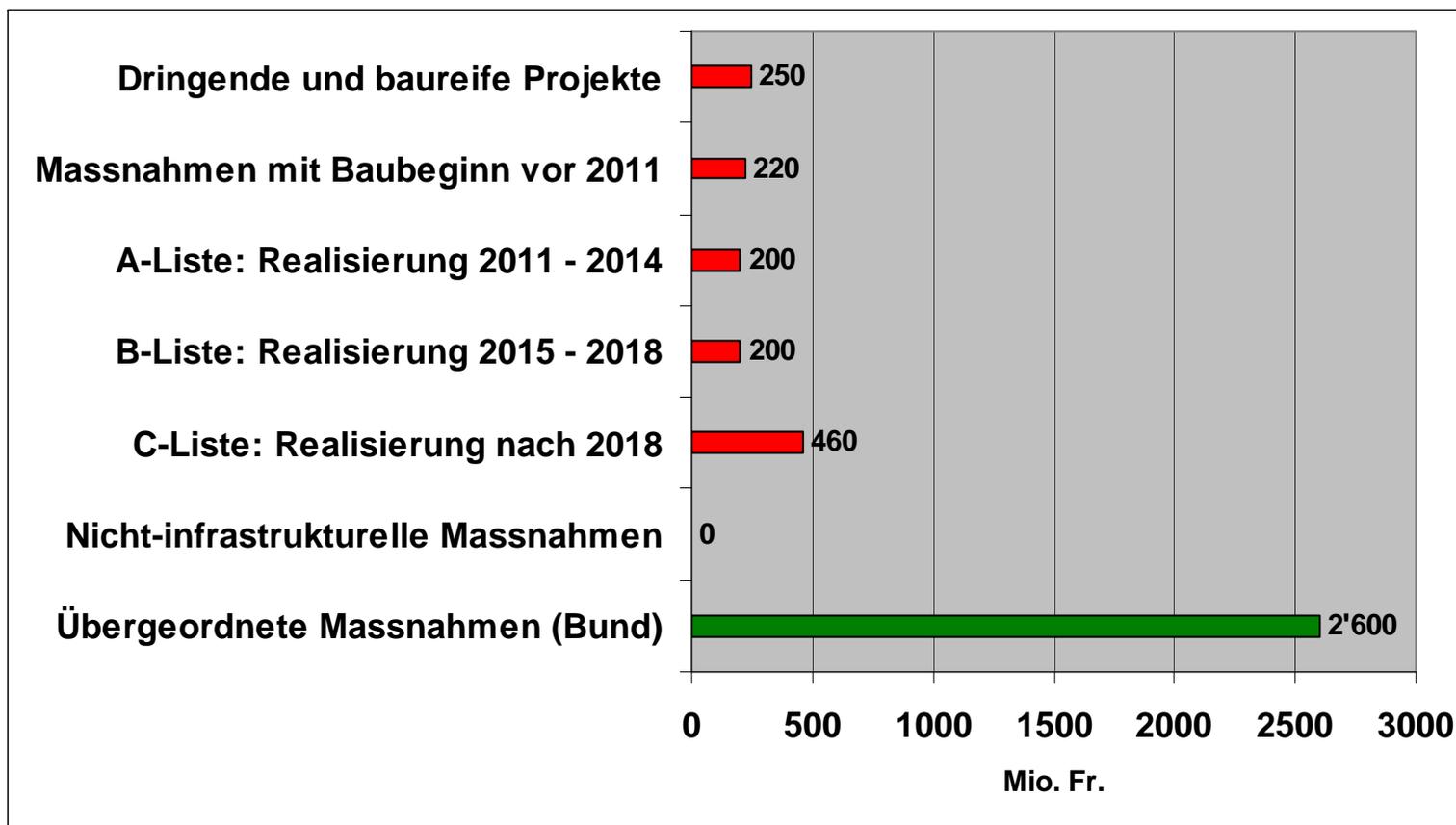
Im Hinblick auf die Optimierung des Gesamtverkehrssystems ist eine Palette von flankierenden Massnahmen vorgesehen.



Dazu gehören: Park+Ride und Bike+Ride-Anlagen, Ausbau des Langsamverkehrsnetzes, Mobilitätsmanagement sowie weitere raumplanerische Massnahmen.

Kosten Agglomerationsprogramm Luzern

Massnahmenkategorien (*Investitionskosten*)



Kanton und Gemeinden	1'330 Mio. Fr.
Bund	2'600 Mio. Fr.
Total	3'930 Mio. Fr.

Agglomerationsprogramm Luzern



Autobahnanschlüsse

- Rothenburg
- Buchrain
- Emmen

Strassenausbau

- Bypass A2
Emmen - Grosshof
- Spange Nord
- Schlossberg - Ibach
- Spange Süd
Tribtschen - Grosshof

S-Bahn

- Ausbau Rotsee
- Ausbau Zufahrt
- Ausbau Zentralbahn
- Neue Haltestellen

Busbevorzugung

- Entlastung HVS
- Busspuren
- Pförtner
- Knotensteuerung

Herzlichen Dank
für Ihre
Aufmerksamkeit!

