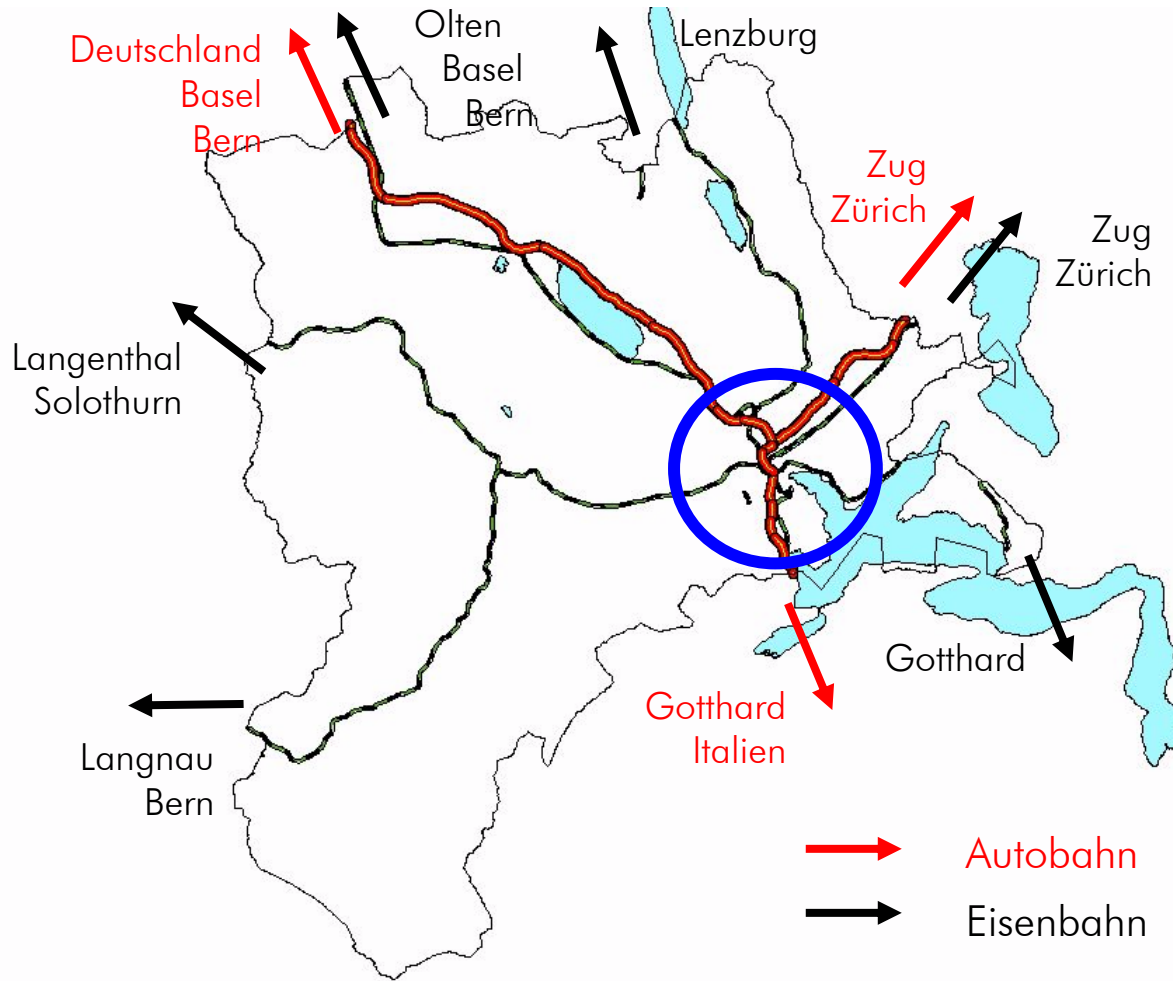




Mobilitätskonzept im Raum Luzern

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

Strasseninfrastruktur

Infrastruktur und Angebot
öffentlicher Verkehr



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.

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.

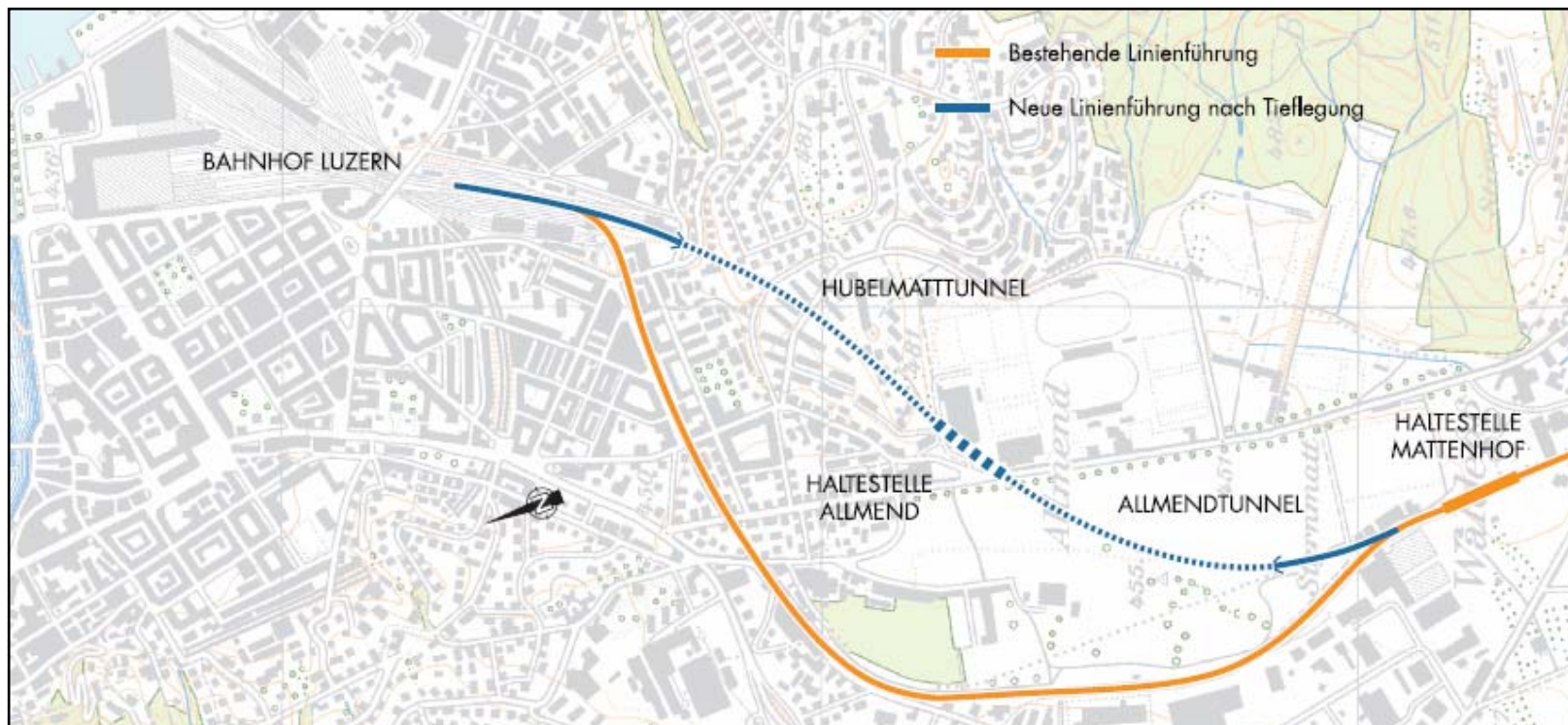


Die zweite Säule des öV ist das strassenunabhängige Bahnsystem, das im Fern- und Regionalverkehr systematisch ausgebaut wird. Stadt und Agglomeration werden mit einem leistungsfähigen S-Bahnsystem vom MIV entlastet.

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 the S-Bahn system. 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

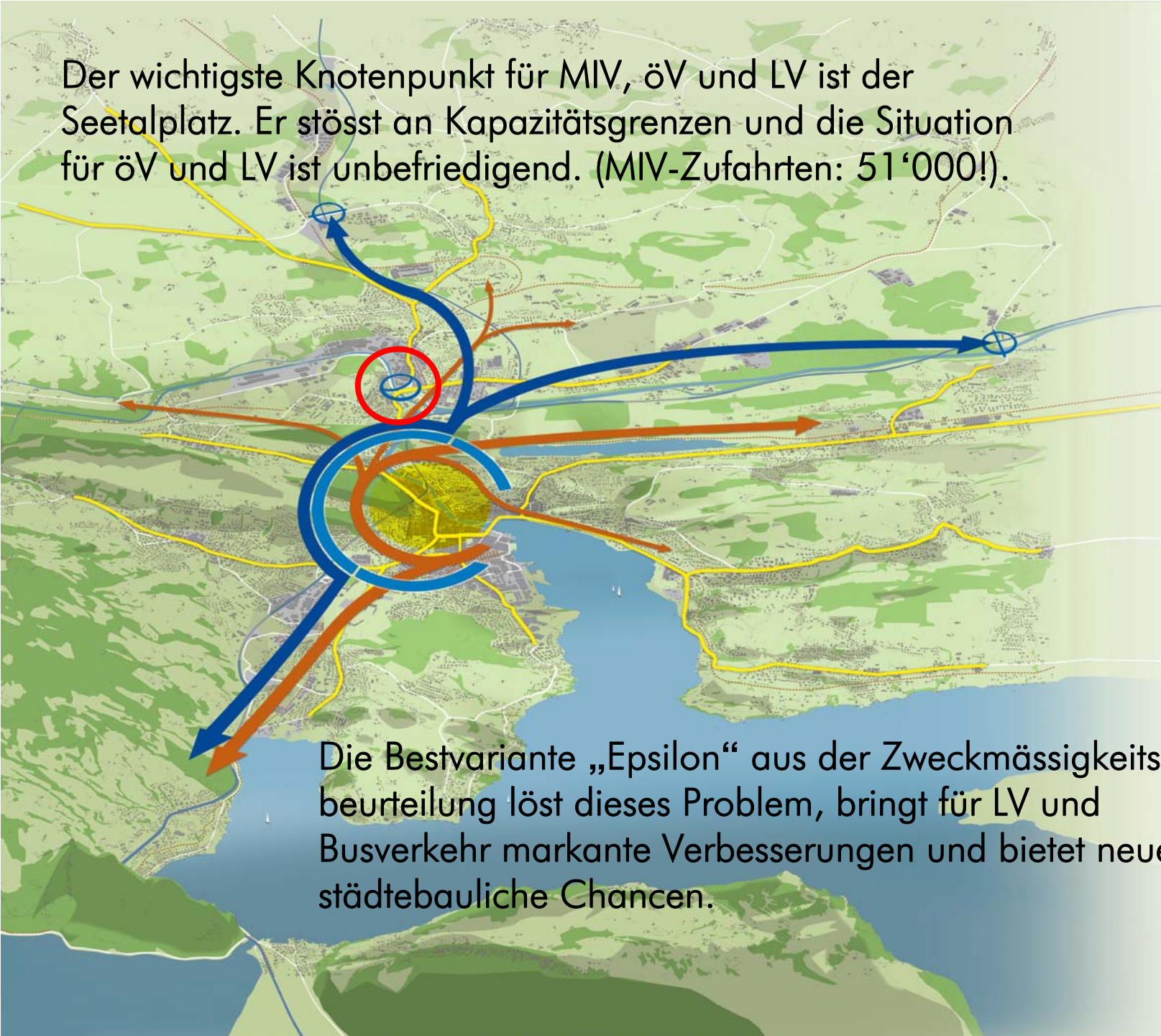


Eine wichtige Zielsetzung des Aggloprogrammes ist die optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Die Entwicklungsschwerpunkte (ESP) werden möglichst direkt an die Hochleistungsstrassen angeschlossen.

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!).



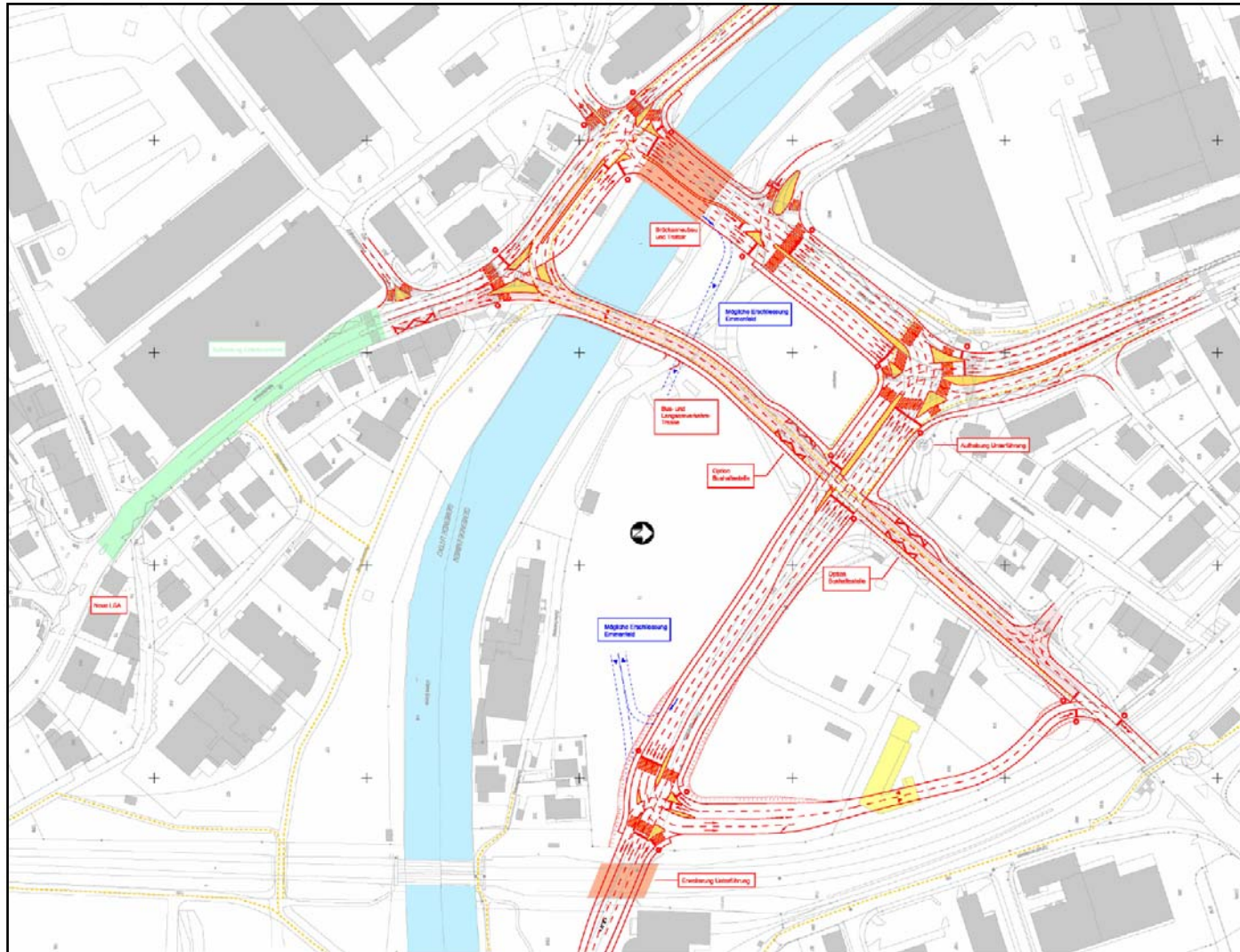
Die Bestvariante „Epsilon“ aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung löst dieses Problem, bringt für LV und Busverkehr markante Verbesserungen und bietet neue städtebauliche Chancen.

The map shows a central urban area (Seetalplatz) with a yellow highlighted core. Several thick, colored arrows (blue, orange, red) radiate from this core, representing different transport routes or scenarios. A red circle highlights a specific intersection or node near the center. The background is a topographic map showing green fields, grey buildings, and a blue lake.

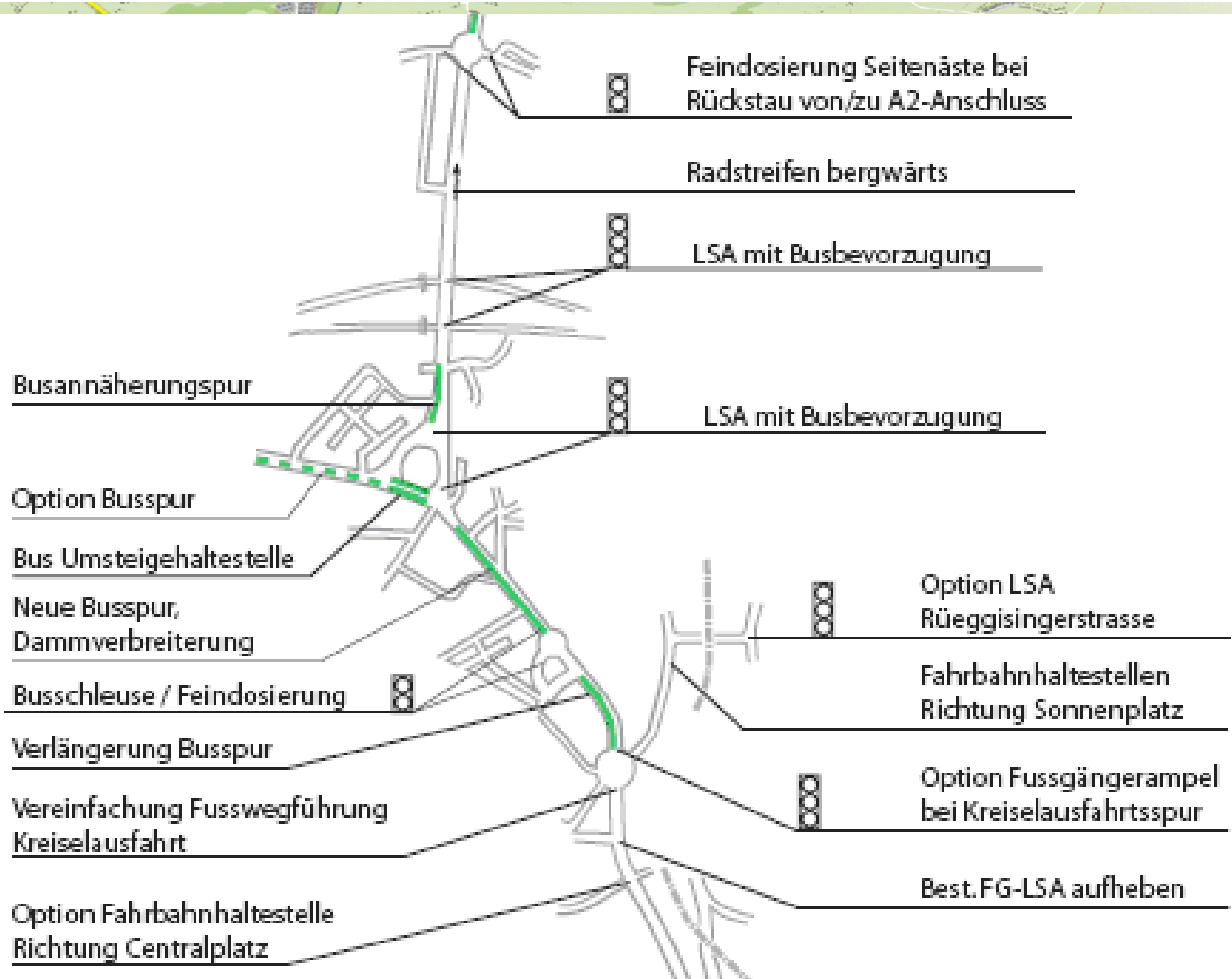


Seetalplatz aktuell

Die Bestvariante „Epsilon“ am Seetalplatz







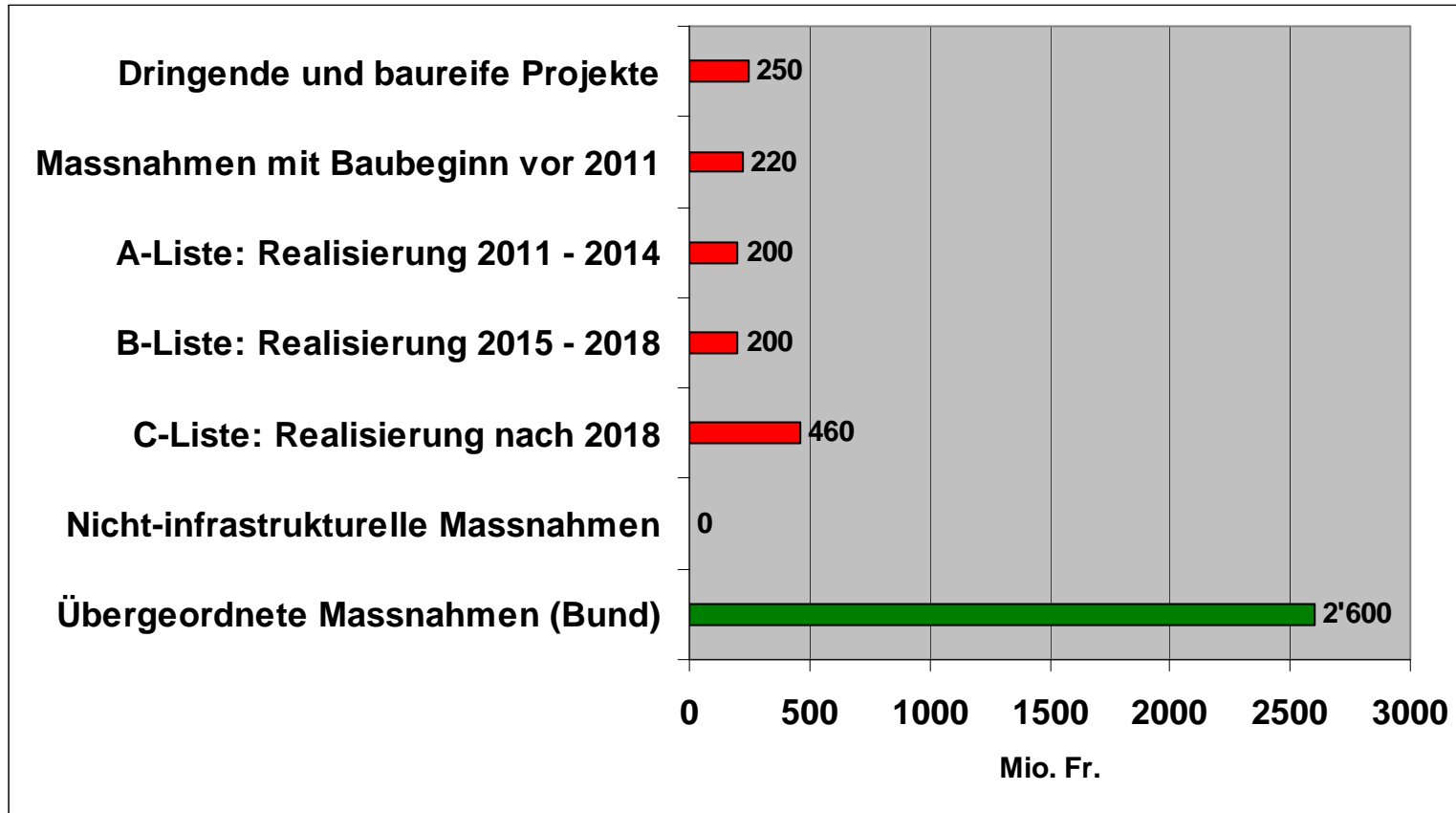
Im Hinblick auf die Optimierung des Gesamtverkehrssystems ist eine Palette von flankierenden Massnahmen vorgesehen.



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
Tribschen - Grosshof

S-Bahn

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

Busbevorzugung

- Entlastung HVS
- Busspuren
- Pförtner
- Knotensteuerung

Herzlichen Dank
für Ihre
Aufmerksamkeit!

