

K 11 Umfahrung Alberswil - Schötz Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB)

*Informationsveranstaltung Phase 1
23. Mai 2023*

Regula Löttscher-Walthert, Gemeindepräsidentin Schötz

BEGRÜSSUNG

André Rösch, Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif),
Abteilungsleiter Mobilität

BEGRÜSSUNG

Team



André Rösch
Projektleiter
ZMB vif



Michel Simon
S-ce,
Stabsstelle ZMB



Gianni Moreni
Projektleiter
ZMB RAB



Raffael Fischer
Stv. TPL
Verkehr, RAB

Ablauf des Abends

- | | |
|-------------------------------------|---|
| > Begrüssung | R. Lötscher-Walthert, Gemeinde Schötz
André Rösch, vif |
| > Einleitung, Auftrag, Projektziele | André Rösch, vif |
| > Vorgehen ZMB | Gianni Moreni, RAB |
| > Analyse und Handlungsbedarf | Raffael Fischer, RAB |
| > Ergebnisse ZMB-Phase 1 | Gianni Moreni, RAB |
| > Verständnisfragen, Diskussion | Alle; Moderation Nicole Frank |
| > Ausblick, weiteres Vorgehen | André Rösch |

Veranstaltungsziele

- Verständnis für den Verkehr und die Rahmenbedingungen für eine Verkehrslösung
- Überblick zur Planungsmethode
- Information zum aktuellen Stand der Planung
- Ausblick auf die weiteren Planungsschritte
- Gelegenheit zum direkten Austausch mit dem Planungsteam

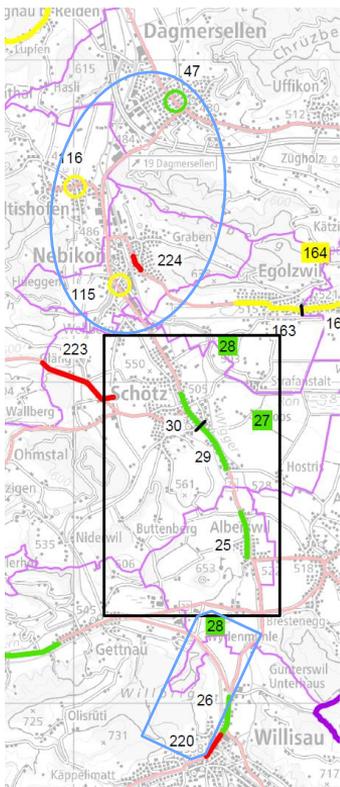
André Rösch, Abteilungsleiter, Projektleiter vif

EINLEITUNG, PROJEKTZIELE

Auftrag

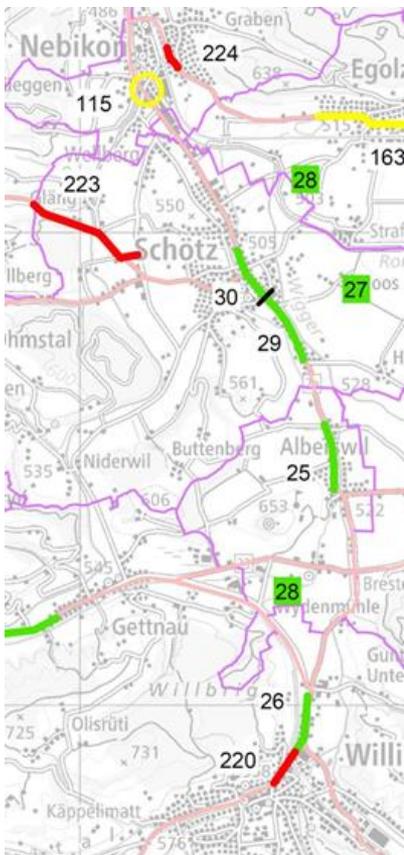
- Bauprogramm 2019-2022 für die Kantonsstrassen:
Planungsauftrag für eine Umfahrung von Alberswil-Schötz vom
Kantonsrat festgelegt.
- Öffentliche Ausschreibung der Planung im Herbst 2021
- Vergabe der Arbeiten im März 2022
- Planungsauftrag beinhaltet Variantenstudium
- Planungsmethode: Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB)

Weshalb sind Willisau und Nebikon nicht Teil der Planung?



- Neues Bauprogramm 2023-2026 für die Kantonsstrassen: im November 2022 vom Kantonsrat beschlossen
- Neues Projekt:
 - > Bereiche Nebikon/Dagmersellen und Willisau/Alberswil + Aufhebung Bahnübergang Ettiswilerstrasse (Nr. 28)
- Klare Schnittstellen:
 - > drei Teilplanungen
 - > ZMB weiterbearbeiten
 - > Zusammenwirkung beurteilen

Weitere aktuelle Projekte



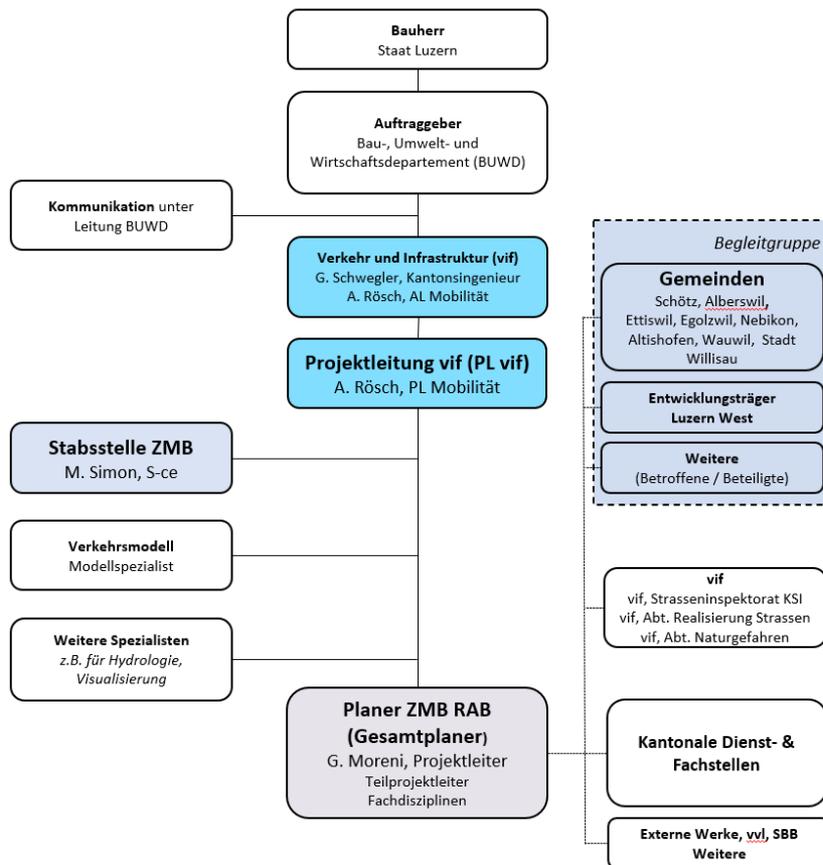
Gemäss Bauprogramm 2023-2026 für die Kantonsstrassen:

- **Alberswil Nr. 25**
 - > Sanierung Kantonsstrasse: Verbreiterung, Fuss-/Velowege und Bushaltestellen; Baubeginn voraussichtlich 2025
- **Willisau Nr. 26**
 - > Busspur, Radverkehrsanlage, Ausbau Kreisel Grundmatt, Bau 2023-2024
- **Schötz Nr. 29 und 30**
 - > Sanierung Kantonsstrasse; abhängig von Ergebnis ZMB

Projektziele ZMB

- Optimale Lösung für das Verkehrssystem in Alberswil und Schötz mit den Zielen:
 - Verbesserter Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmenden
 - Verbesserung Verkehrssicherheit
 - Reduzierung Verträglichkeitskonflikte Siedlung und Verkehr
 - Verkehrsentlastung der Ortskerne und Aufwertung des Siedlungsraums
- Erarbeitung erfolgt ergebnisoffen
- Erarbeitung erfolgt systematisch und mit der anerkannten Methode der Zweckmässigkeitsbeurteilung ZMB

Projektorganisation



Gianni Moreni, RAB

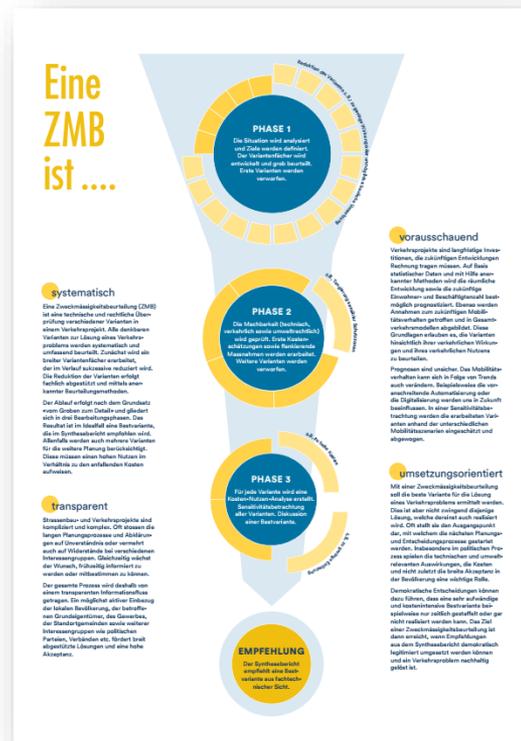
VORGEHEN ZMB

Vorstellung Verfahren ZMB

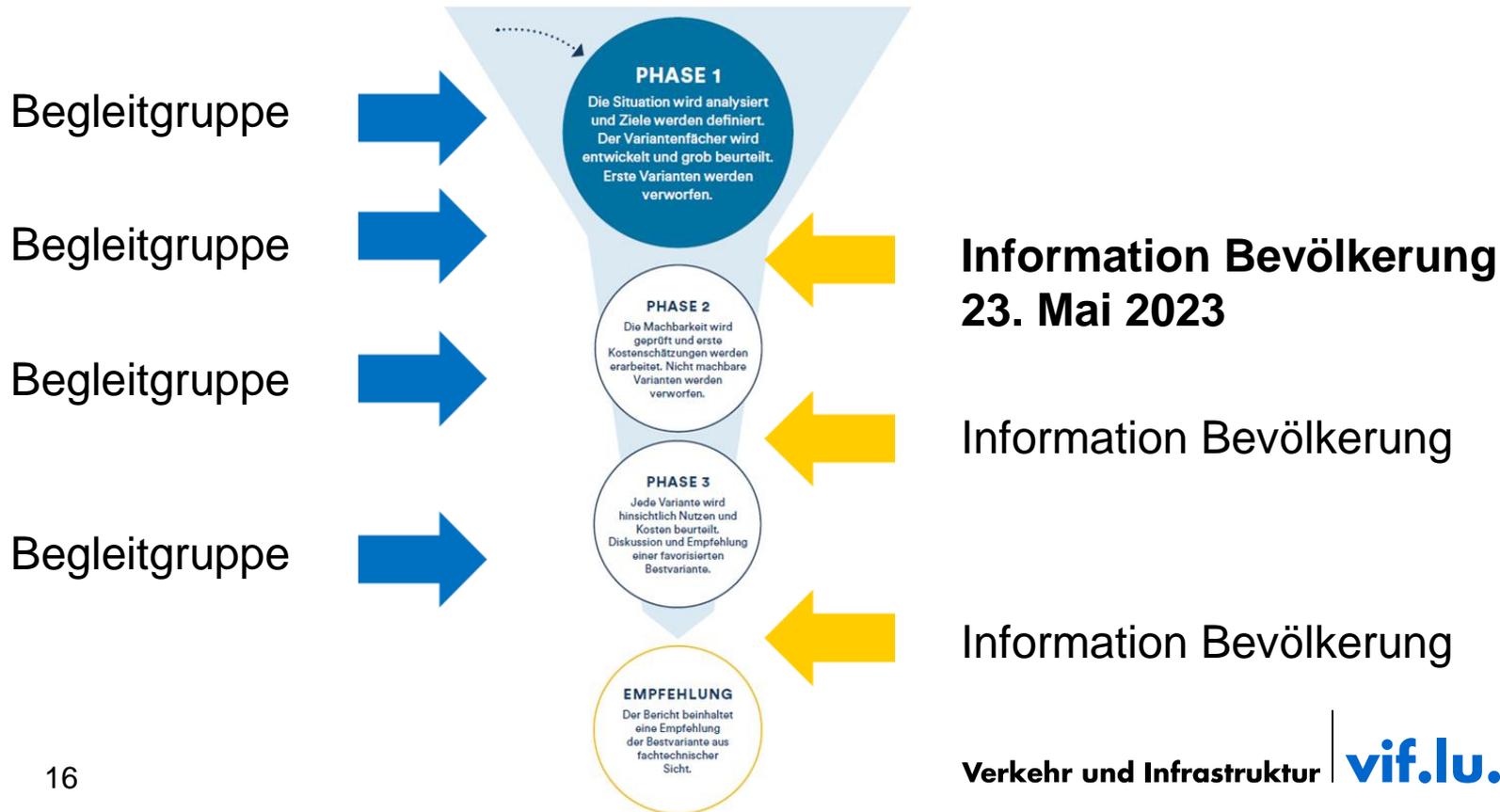
➤ Erklärvideo:

<https://youtu.be/xQ4XQ2IHMPQ>

Flyer «Was ist eine Zweckmässigkeitbeurteilung ZMB?»



Ablauf ZMB Umfahung Alberswil-Schötz



Einordnung ZMB

Projektphase	Bemerkungen
Strategische Planung	
Vorstudien	ZMB / Empfehlung Bestvariante (vif, Planer) Analyse Empfehlung und Festlegung weiteres Vorgehen durch Auftraggeber (BUWD/Regierungsrat)
Projektierung <ul style="list-style-type: none"> • Vorprojekt • Bauprojekt • Bewilligungsverfahren 	Projektierungskredit Regierungsrat (ev. Kantonsrat) Ev. Volksabstimmung Sonderkredit
Ausschreibung	
Realisierung <ul style="list-style-type: none"> • Ausführungsplanung • Realisierung • Inbetriebnahme 	

Ablauf ZMB-Phase 1

Analyse

Verkehr
 - Entwicklung und Ist-Zustand
 - Referenz-Szenario 2040

Umwelt / Raum

Umfrage BG

Definition des Handlungsbedarfs

Variantenentwicklung

Aus früheren Studien

Eigene Idee

Input BG

Lösungskonzepte für die Umfahrung
 Sachwänge zur Entwicklung der Varianten

Umfahrungsvarianten
 öV-Varianten
 Null+ Variante ohne Umfahrung

Variantenbewertung

Vergleichswertanalyse

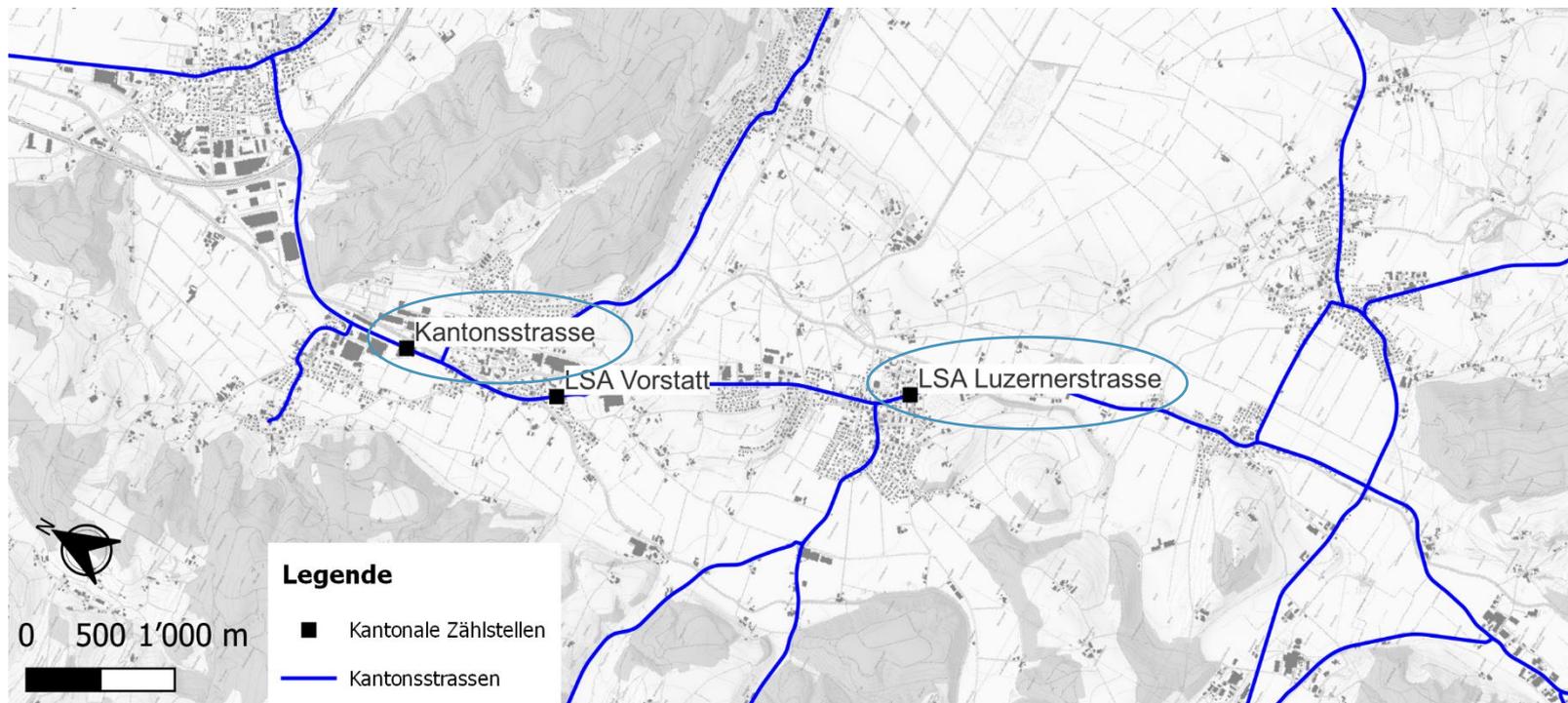
Vorauswahl

Varianten für Vertiefung in Phase 2

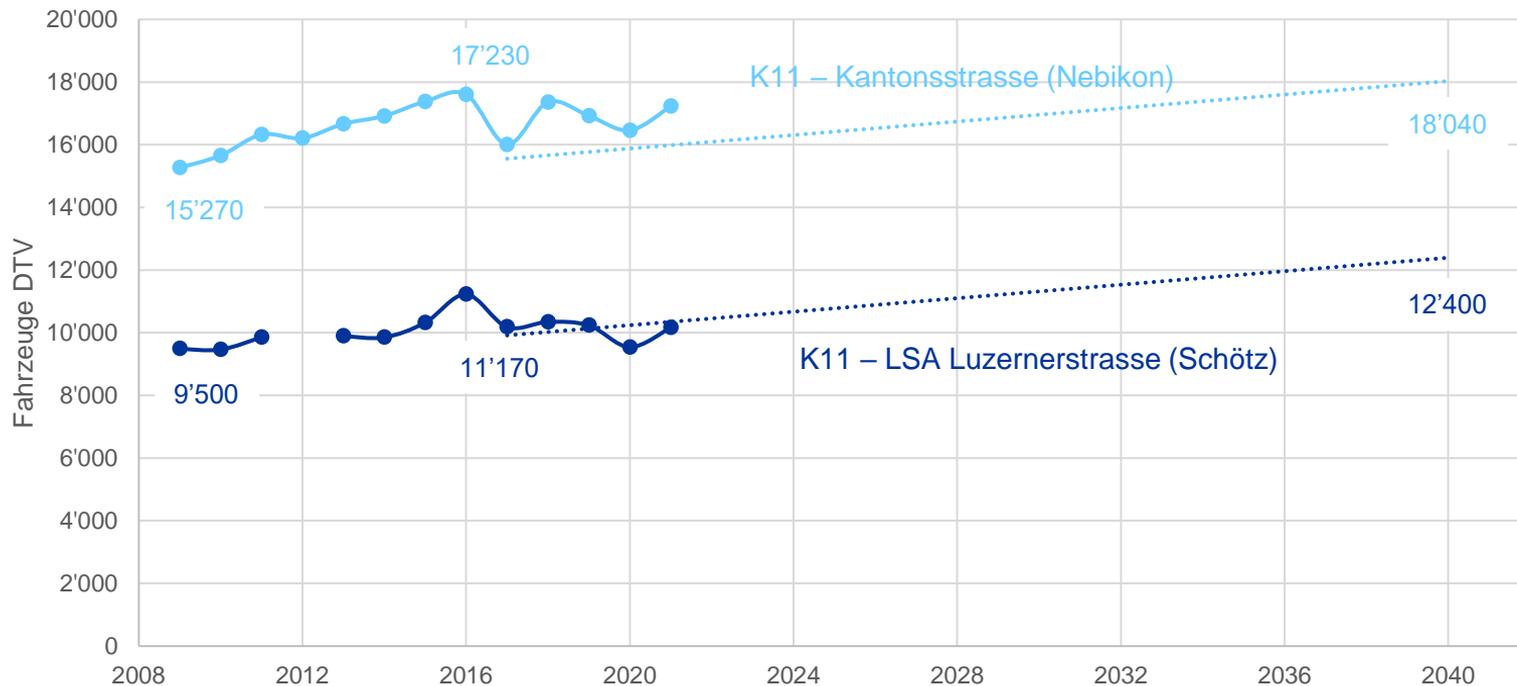
Raffael Fischer, RAB

ANALYSE UND HANDLUNGSBEDARF

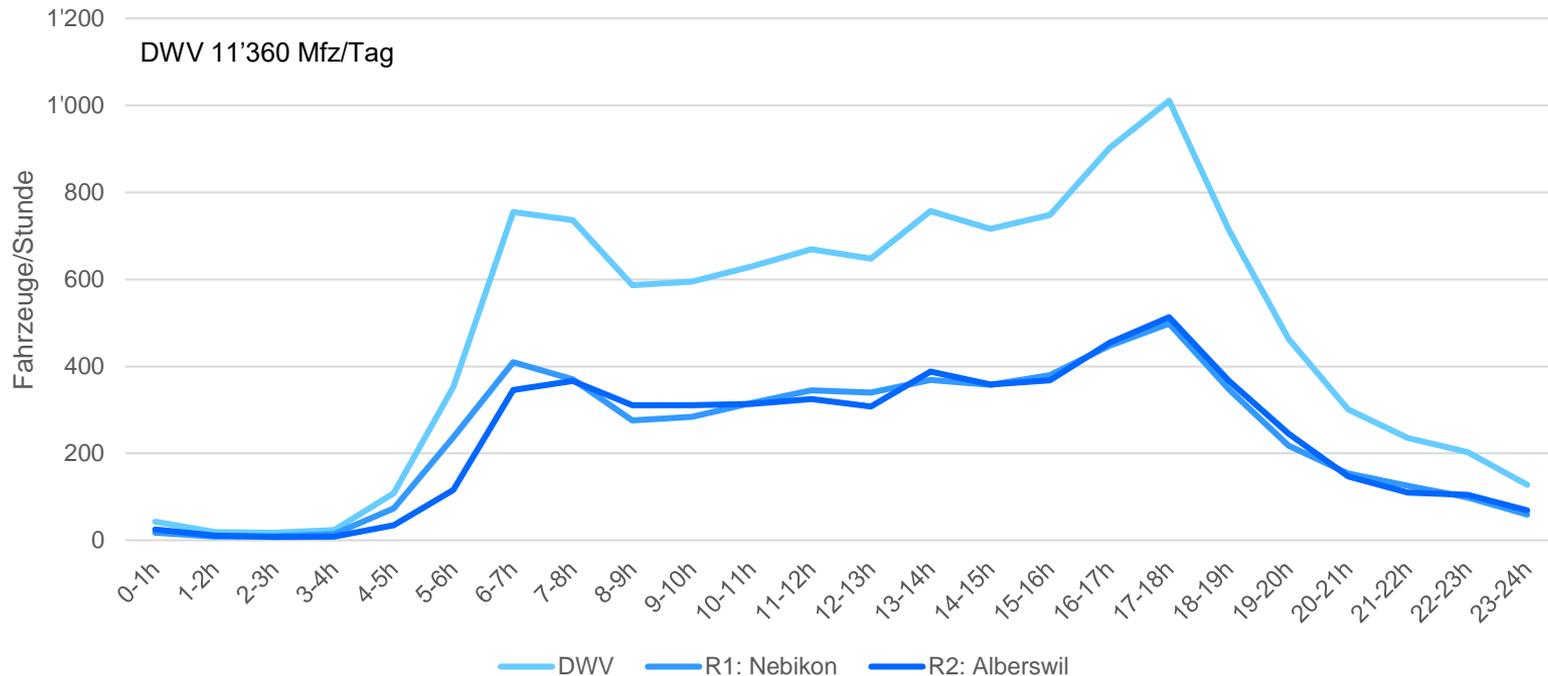
Auswertung kantonaler Verkehrszählstellen



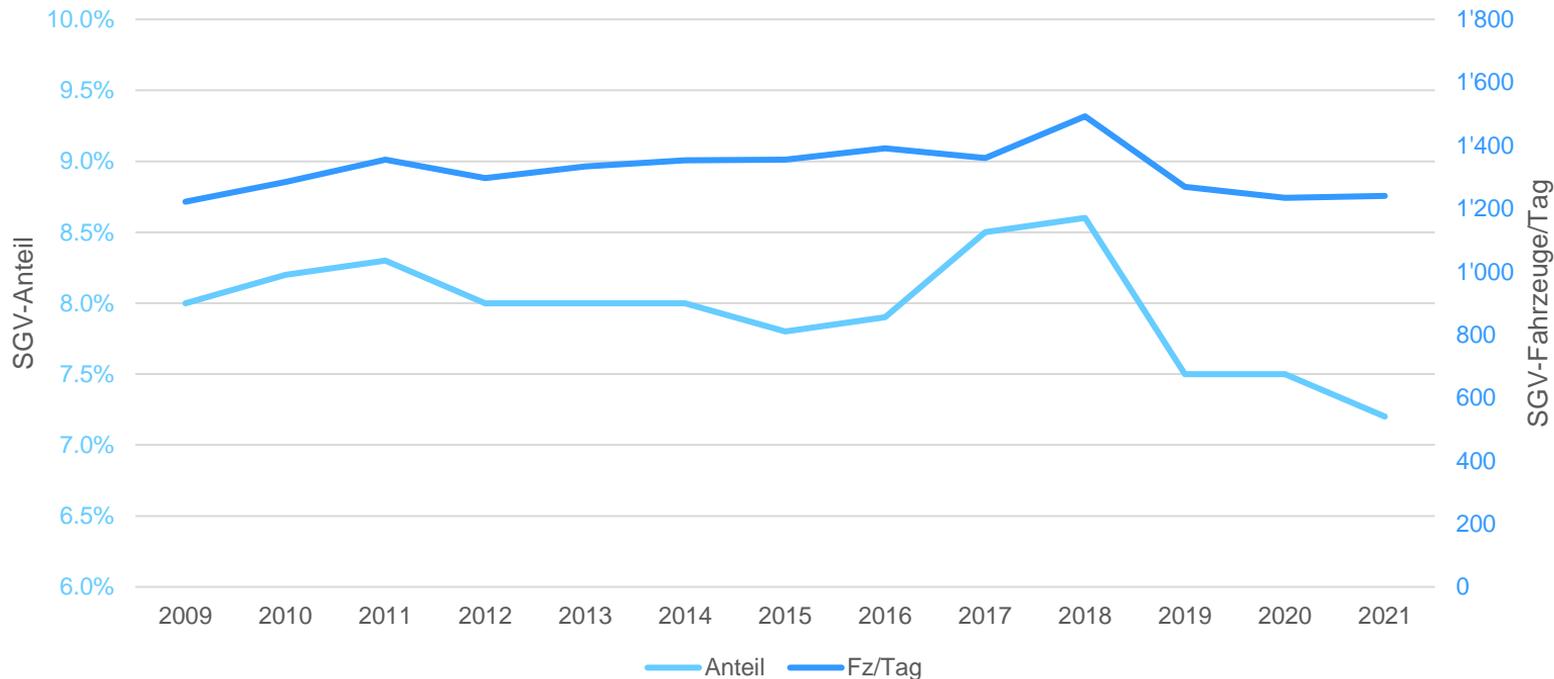
Entwicklung und Prognosen Tagesverkehr K 11 2008 -2040



Tagesganglinie Werkzeuge K 11 Schötz (2019)



Entwicklung schwerer Güterverkehr in Nebikon

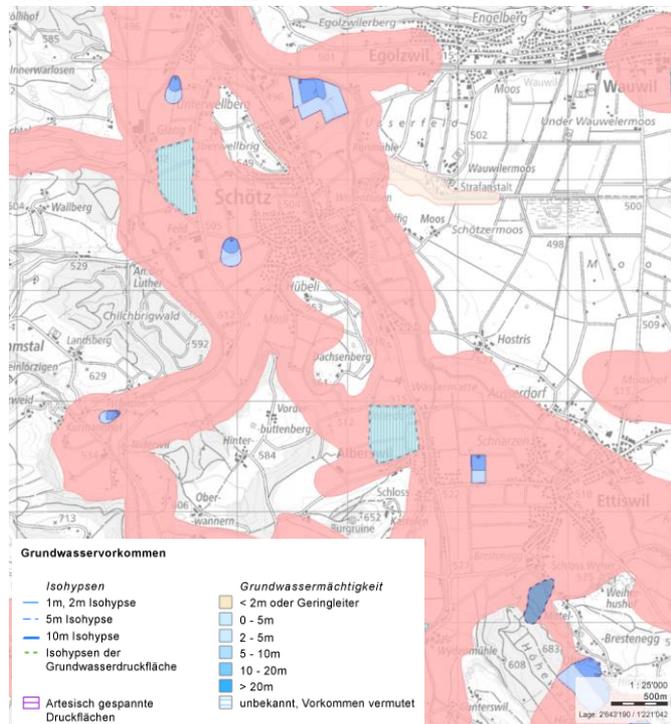


Modalsplit Bus/Auto (Ist-Zustand)

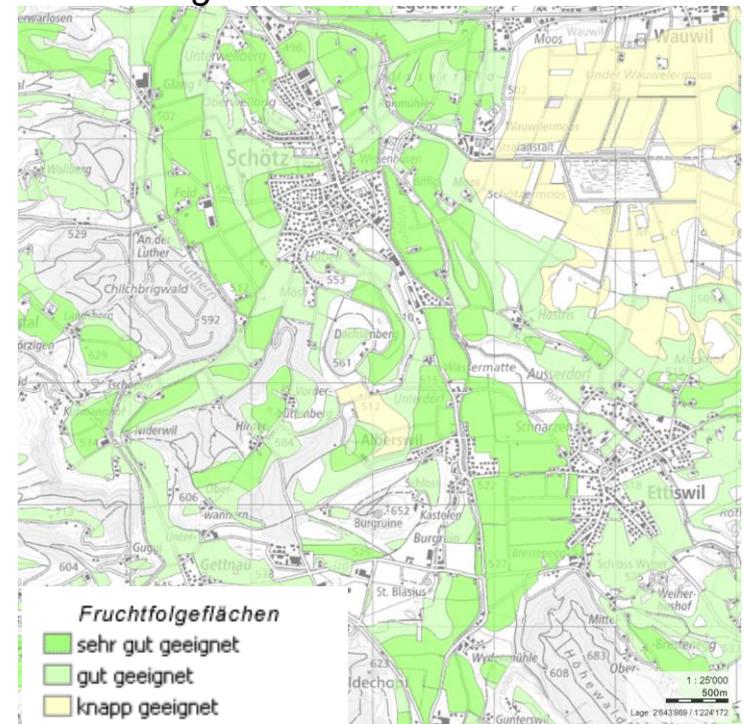


Vorgehen bei der Umweltanalyse

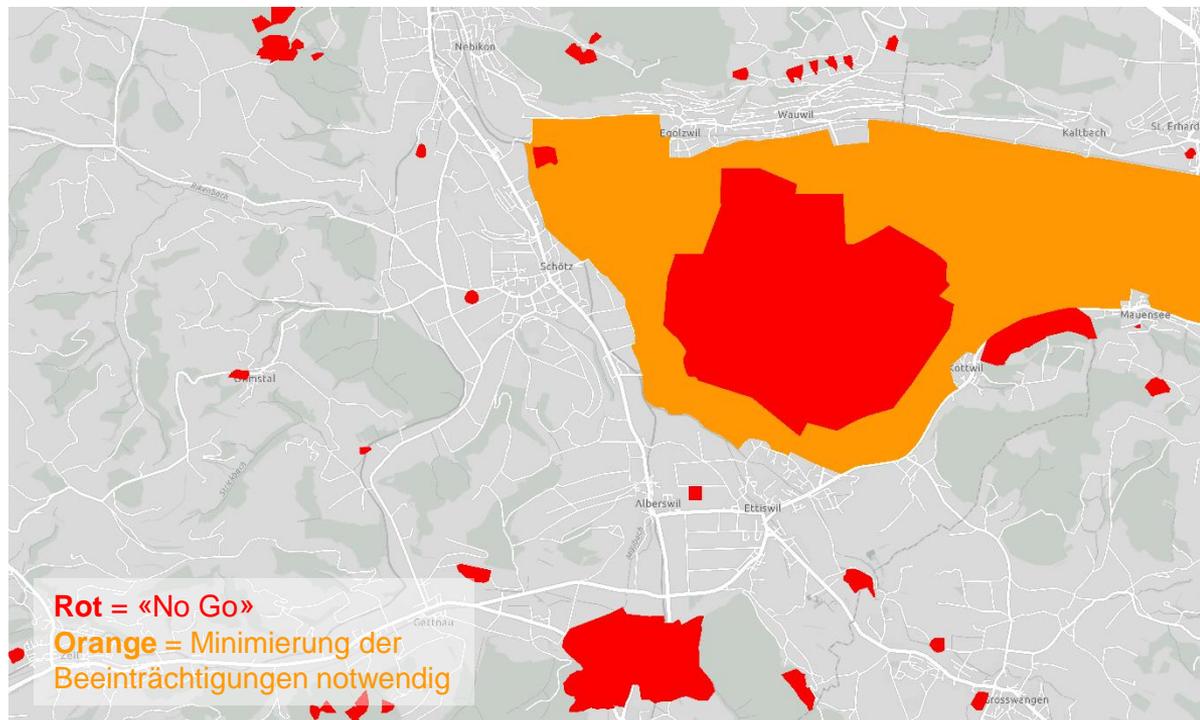
Gewässerschutz



Fruchtfolgefleichen



Ergebnisse der Umweltanalyse



Umfrage bei Begleitgruppe

41 Personen der Begleitgruppe (BG) äusserten sich zu folgenden Themen (Sommer 2022):

- > Qualität der heutigen Situation
- > Handlungsbedarf betreffend
 - motorisierten Individualverkehr (MIV)
 - öffentlichen Verkehr (ÖV)
 - Veloverkehr
 - Fussverkehr
 - Aufenthaltsqualität

Ergebnisse der Umfrage

- Positive Aspekte bei der aktuellen Situation:
 - Fuss- und Velowege insbesondere entlang der Wigger
 - Busachse Willisau-Nebikon
 - Vorhandene Strasseninfrastruktur
 - Handlungsbedarf:
 - Ortsdurchfahrt Alberswil (Breite)
 - Verbesserung der Infrastruktur der Bushaltestellen
 - Verbesserung des Bahnangebots durch die Spange Wiggertal
 - Hohes Verkehrsaufkommen in den Stosszeiten inkl. hohem Schwerverkehrsanteil
 - Lärmbelastung und enge Platzverhältnisse, welche die Aufenthaltsqualität beeinträchtigen

Einschätzung der Planer

Weitgehende Übereinstimmung mit den Ergebnissen der technischen Analysen und den Rückmeldungen der Begleitgruppe:

- Mittelmässige bis geringe ÖV-Erschliessung vorhanden
- Mehrheitlich gut ausgebaute Strassen
- Baulich getrennte Fuss- und Velorouten planen
- Starker Strassenverkehr in den Stosszeiten, aber keine Überlastung
- Hoher Anteil an schweren Güterfahrzeugen

Gianni Moreni, RAB

ERGEBNISSE ZMB-PHASE 1, VARIANTENFÄCHER

Entwicklung und Vorauswahl der Umfahrungsvarianten

Ideen aus früheren Planungen

Neue Ideen (eigene Ideen, Input PL/BG)

Lösungskonzepte

Sachzwänge zur Entwicklung der Varianten

Variantenentwicklung

Erste Selektion der Varianten

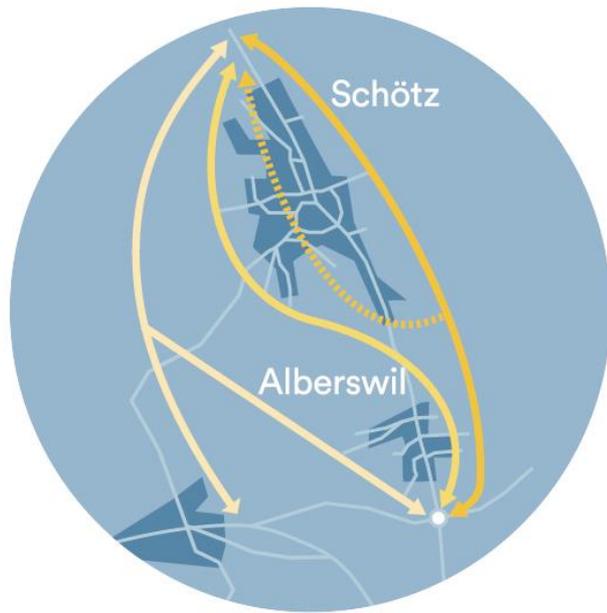
Variantenbewertung: Vorauswahl Varianten für Phase 2

Vorauswahl der Varianten in zwei Schritten

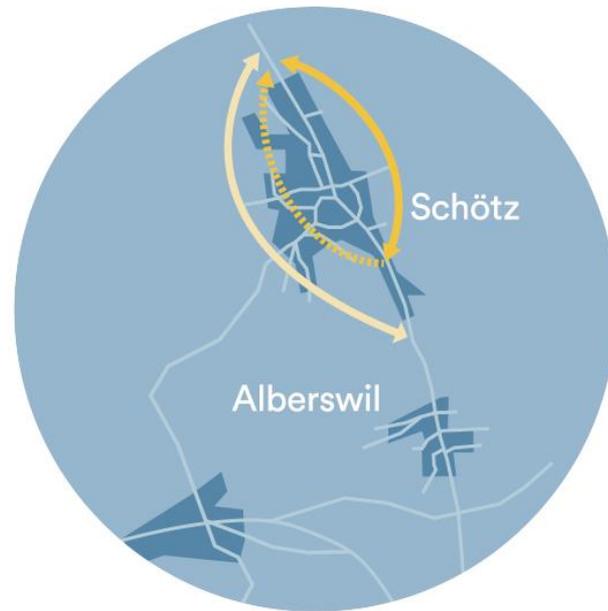
- Schritt 1:
 - Grobbewertung der Varianten anhand der verkehrlichen Wirkungen
 - Erste Selektion der Varianten
- Schritt 2:
 - Vertiefte Bewertung der Varianten anhand von 13 Indikatoren
 - Vorauswahl der Varianten für Phase 2

Lösungskonzepte

Umfahrung Alberswil und Schötz



Umfahrung Schötz



Vorgehen bei der ersten Selektion der Umfahrungsvarianten

- > Verkehrliche Wirkung der Varianten auf die identifizierten Verkehrsprobleme

Ergebnis der Vorselektion der Umfahrungsvarianten für Alberswil und Schötz



ASO Umfahrung Ost Alberswil und Schötz

- Sehr gute Verkehrsentlastung in Alberswil und Schötz
- Konflikt mit dem BLN-Schutzgebiet
- Hohe Kosten



AOSZ Umfahrung Alberswil Ost und Schötz Zentrumstunnel

- Sehr gute Verkehrsentlastung in Alberswil und Schötz
- Kein Konflikt mit dem BLN-Schutzgebiet
- Sehr hohe Kosten

Ergebnis der Vorselektion der Umfahrungsvarianten für Alberswil und Schötz



ASWB Umfahrung West Alberswil und Schötz bis Burgrain

- Gute Verkehrsentslastung in Alberswil und Schötz
- Kein Konflikt mit dem BLN-Schutzgebiet
- Hohe Kosten



ASWK11a Umfahrung West Alberswil und Schötz bis K11a (Stalde)

- Gute Verkehrsentslastung in Alberswil und Schötz
- Kein Konflikt mit dem BLN-Schutzgebiet
- Hohe Kosten

Ergebnis der Vorselektion der Umfahrungsvarianten für Alberswil und Schötz



ASWG Umfahrung West Alberswil und Schötz bis Gettnau

- Sehr gute Verkehrsentlastung in Alberswil und Schötz (mit verkehrseinschränkenden Massnahmen)
 - Kein Konflikt mit dem BLN-Schutzgebiet
 - Längere Reisezeit für Autofahrende (grosse Umwegfahrt)
 - Hohe Kosten
- > Wird nicht weiter untersucht, weil ASWB und ASW K 11a verkehrlich besser sind.



AOSW Umfahrung Alberswil Ost und Schötz West

- Gute Verkehrsentlastung in Alberswil und Schötz (mit verkehrseinschränkenden Massnahmen)
 - Kein Konflikt mit dem BLN-Schutzgebiet
 - Längere Reisezeit für Autofahrende (grosse Umwegfahrt)
 - Hohe Kosten
- > Wird nicht weiter untersucht, weil ASO und ASWB verkehrlich besser sind.

Ergebnis der Vorselektion der Umfahrungsvarianten für Schötz



SO Umfahrung Schötz Ost



- Sehr gute Entlastungswirkung in Schötz
- Konflikt mit dem BLN-Schutzgebiet
- Mittlere Kosten

SZ Schötz Zentrumstunnel



- Sehr gute Verkehrsentslastung in Schötz
- Kein Konflikt mit dem BLN-Schutzgebiet
- Sehr hohe Kosten

SW Umfahrung Schötz West

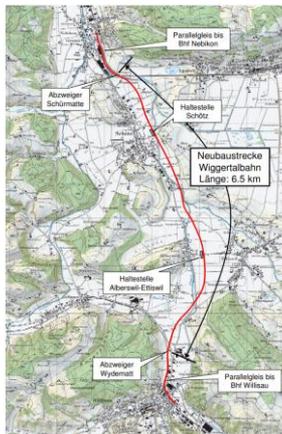


- Gute Verkehrsentslastung in Schötz (mit verkehrseinschränkenden Massnahmen)
- Kein Konflikt mit dem BLN-Schutzgebiet
- Längere Reisezeit für Autofahrende (grosse Umwegfahrt)
- Hohe Kosten

öV-Varianten

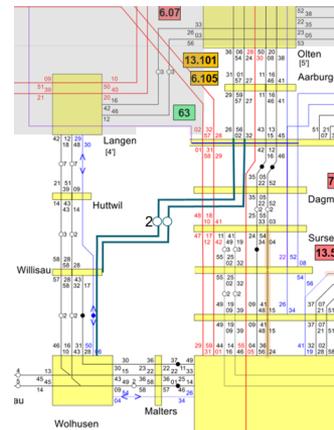
Infrastruktur – 1 Variante
 Grundsätzlich einspurig mit
 Kreuzungsmöglichkeit

2 Neue Haltestellen: Schötz und
 Alberswil-Ettiswil



Angebotskonzept – 2 Varianten
 Verlängerung S-Bahn von (Basel-)Olten
 - Variante 1: bis Willisau
 - Variante 2: bis Wolhusen

Takt
 30'-Takt zur Stosszeit, 60'-Takt zur übrigen Zeit



Verkehrliche Wirkungen öV- Varianten - Personenverkehr

- Verdoppelung der Nachfrage zwischen Schötz und Nebikon: auf rund 1'100 Personen/Tag
- Zahl entspricht der Schätzung der ETH-Studie aus dem Jahr 2010
- Nachfrage: mehrheitlich als Nachfrage-Verschiebung von Bus-Linien auf die neue Bahnlinie
- Wirkung auf die Strasse: minimale Entlastung

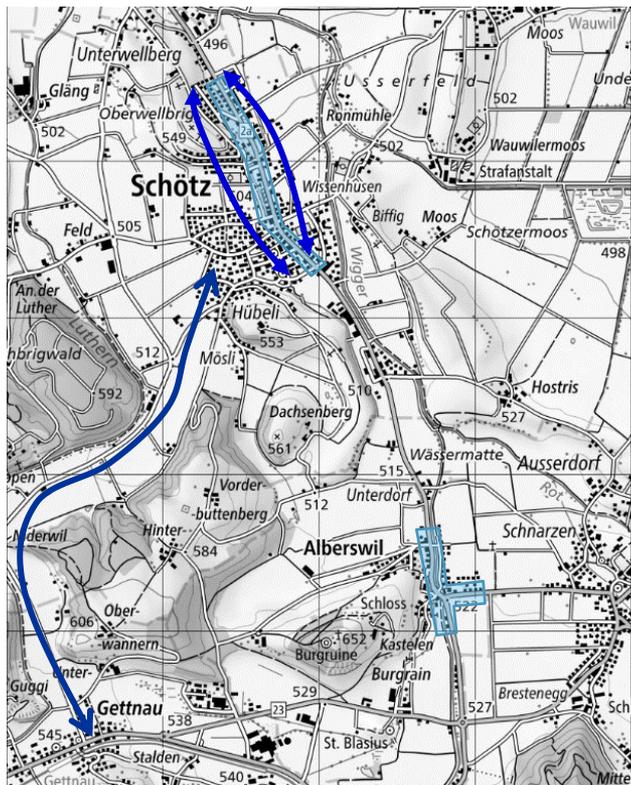
Verkehrliche Wirkungen öV- Varianten - Güterverkehr

- Ausgangslage:
 - Anteil Schienengüterverkehr in der Region Luzern West ca. 9 %
 - Bestehende Anschlüsse an das Schienengüterverkehrs-Netz: Dagmersellen, Sursee, Nebikon, Gettnau, Willisau, Wolhusen (Schienengüterverkehr zwischen Gettnau und Willisau: täglich etwa 1'500 t – entspricht etwa 200 LKW)
- Wirkung: minimale Verlagerung von Strasse auf Schiene

Weitere Lösungen ohne Umfahrung – Variante Null+

- Wichtiger Pflichtbestandteil bei jeder ZMB
 - Verkehrsträgerübergreifend und flankierende Massnahmen
- ohne grosse neue Infrastruktur
 - Kombination aus Verlagern, Vermeiden, Vernetzen und Verträglich gestalten

Elemente der Variante Null+



- Aufwertung Ortsdurchfahrten
- Tempo 30 im zentralen Siedlungsgebiet
 - Verbesserung Querungen
 - Massnahmen Veloinfrastruktur

Rückwärtige Verbindungen Fuss- und Veloverkehr

Prüfung neuer Busverbindungen
z.B. (Zell-)Gettnau – Schötz (-Dagmersellen)

Variantenbewertung – Ziel- und Indikatorensystem

Nachhaltigkeitsbereich	Ziel	Indikatoren Phase 1
Ökonomie	Kosten minimieren	1 Baukosten
		2 Verkehrsentlastung in kapazitätskritischen Knoten/Abschnitten
	Verkehrsqualität verbessern	3 Stärkung ÖV: Zuverlässigkeit erhöhen
		4 Stärkung ÖV: Reisezeiten minimieren
		5 Reisezeiten MIV verbessern
Gesellschaft	Nachhaltige Siedlungsentwicklung unterstützen	6 Attraktivität des öffentlichen Raumes / Wohnlichkeit
		7 Beeinflussung Orts- und Landschaftsbild
		8 Erhalt Naherholungsgebiete
Ökologie	Umweltbelastungen minimieren / reduzieren	9 Lärm und Luftbelastung
		10 Eingriffe in Natur und Wald
		11 Einwirkungen auf Grundwasser und Oberflächengewässer
		12 Flächenbeanspruchung / Boden / FFF
Ökonomie	Risiken minimieren	13 Bautechnische Risiken

Variantenbewertung – Vorgehen (Bsp.)

Indikator	Inputdaten für die Bewertung	Bewertungsskala
1 Baukosten	Baukosten, Landerwerb, Honorar, Unvorhergesehenes, MWST	0: bis 50 Mio. CHF -: 50 Mio. bis unter 150 Mio. CHF --: 150 Mio. bis unter 250 Mio. CHF ---: über 250 Mio. CHF
2 Verkehrsentslastung in kapazitätskritischen Knoten/Abschnitten	Veränderung DTV. Betrachtet werden die Ortsdurchfahrten von Schötz und Alberswil	---: Reduktion von unter -50 % / Tag --: Reduktion von -30 bis -50 % / Tag -: Reduktion von -10 bis -30 % / Tag 0: Reduktion von -10 % bis 10 % / Tag +: Reduktion von 10 bis 30 % / Tag ++: Reduktion von 30 bis 50 % / Tag +++: Reduktion von über 50 % / Tag
3 Stärkung ÖV: Zuverlässigkeit erhöhen	Strassengebundener ÖV: Veränderung DTV in für den Busverkehr relevanten Abschnitten	Strassengebundener ÖV: ---: Reduktion von unter -50 % / Tag --: Reduktion von -30 bis -50 % / Tag -: Reduktion von -10 bis -30 % / Tag 0: Reduktion von -10% bis 10 % / Tag +: Reduktion von 10 bis 30 % / Tag ++: Reduktion von 30 bis 50 % / Tag +++: Reduktion von über 50 % / Tag

Variantenbewertung – Ergebnis

Indikatoren	Null+	Varianten								
		Umfahrung Schötz			Umfahrung Alberswil und Schötz				öV-Variante	
		USO	ZUS	USW	UASO	UAO+ZUS	UASW_B	UASW_K11a	Var. 1	Var. 2
1 Baukosten	0	-	---	-	--	---	--	---	--	--
2 Verkehrsentslastung in kapazitätskritischen Knoten/Abschnitten	0	++	++	++	+++	+++	++	++	0	0
3 Stärkung öV – Zuverlässigkeit erhöhen	0	+	+	+++	+++	++	++	++	0	0
4 Stärkung öV – Reisezeiten minimieren	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5 Reisezeiten MIV verbessern	-	+	+	-	+	+	+	+	0	0
6 Attraktivität des öffentlichen Raumes / Wohnlichkeit	+	+++	+++	+++	+++	+++	++	++	0	0
7 Beeinflussung Orts- und Landschaftsbild	0	--	--	--	---	--	--	--	---	---
8 Erhalt Naherholungsgebiete	0	---	0	-	---	--	--	-	---	---
9 Lärm und Luftbelastung	+	++	++	++	++	++	++	++	0	0
10 Eingriffe in Natur und Wald	0	---	-	-	---	-	-	--	---	---
11 Einwirkungen auf Grundwasser und Oberflächengewässer	0	---	---	---	---	---	---	---	---	---
12 Flächenbeanspruchung	0	---	-	---	---	---	---	---	---	---
13 Bautechnische Risiken	0	-	--	-	-	--	-	-	-	-



Variantenvorauswahl

Varianten für die Vertiefung in Phase 2

Umfahrung Alberswil und Schötz

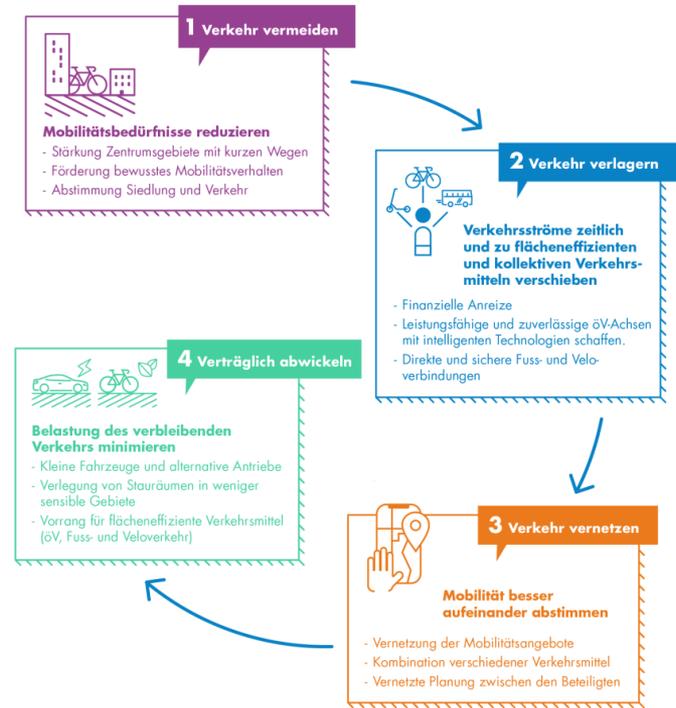


Umfahrung Schötz



Null+

- Verzicht auf eine Umfahrung
- Verbesserte Nutzung und Anpassung der bestehenden Strassen sowie Velo- und Fusswege
- Anwendung der 4V-Strategie
 - Lösungsvorschläge in ZMB-Phase 2



Moderation Nicole Frank

VERSTÄNDNISFRAGEN? DISKUSSION

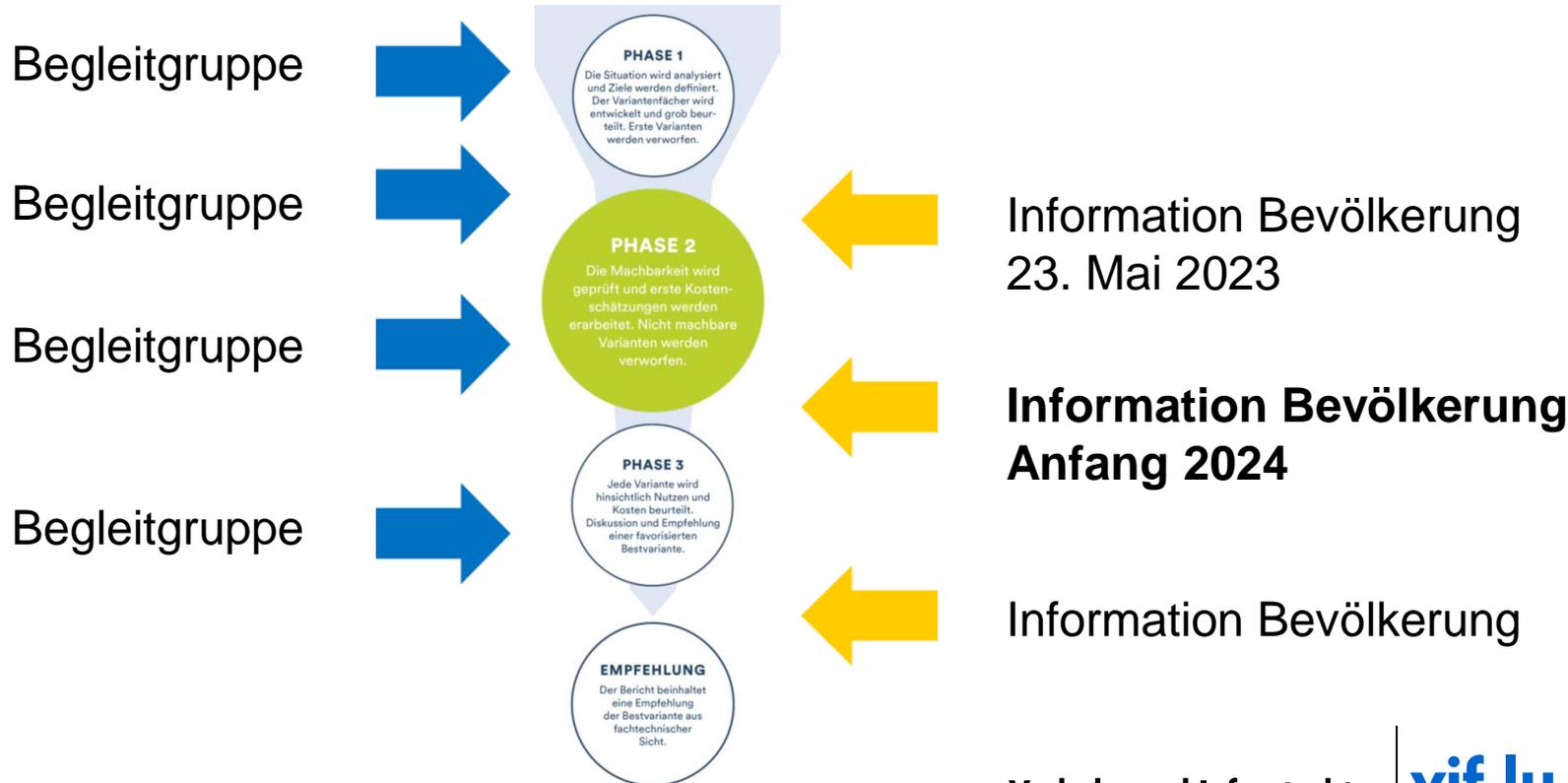
André Rösch, vif

AUSBlick, WEITERES VORGEHEN

Ausblick Phase 2

- Konkretisierung der Varianten aus Phase 1
 - Technische Machbarkeit bezüglich Strassenbau, Verkehr und Umwelt; Kostenschätzung (Genauigkeit +/- 30%)
 - Festlegung der Varianten für Phase 3 (Variantenbewertung)
- Vorgehen Phase 2 in zwei Schritten:
 - Ost-Umfahrungen: April – Juli 2023, dann eine Vorprüfung durch die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK): ca. Juli – Oktober 2023
 - West-Umfahrungen und Dokumentation: bis Ende 2023

Ausblick Phase 2



vif.lu.ch/alberswil_schoetz

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

KANTON
LUZERN



Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Verkehr und Infrastruktur (vif)

Arsenalstrasse 43

Postfach

6010 Kriens 2 Sternmatt

Tel. 041 318 12 12

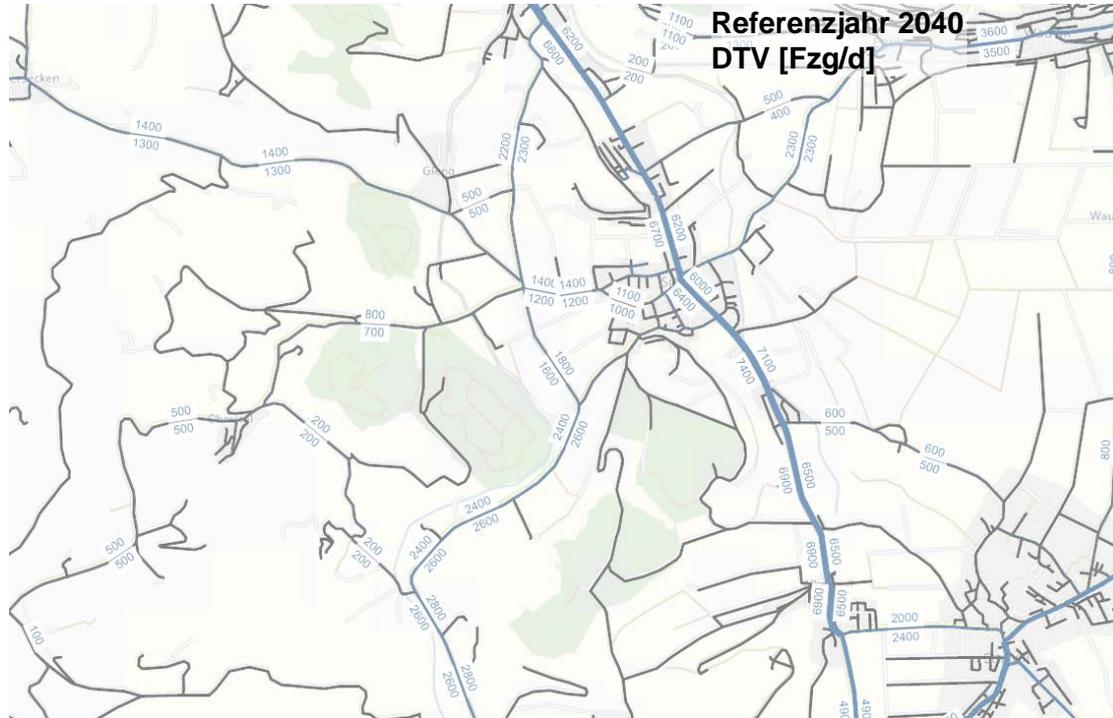
www.vif.lu.ch

RESERVEFOLIEN

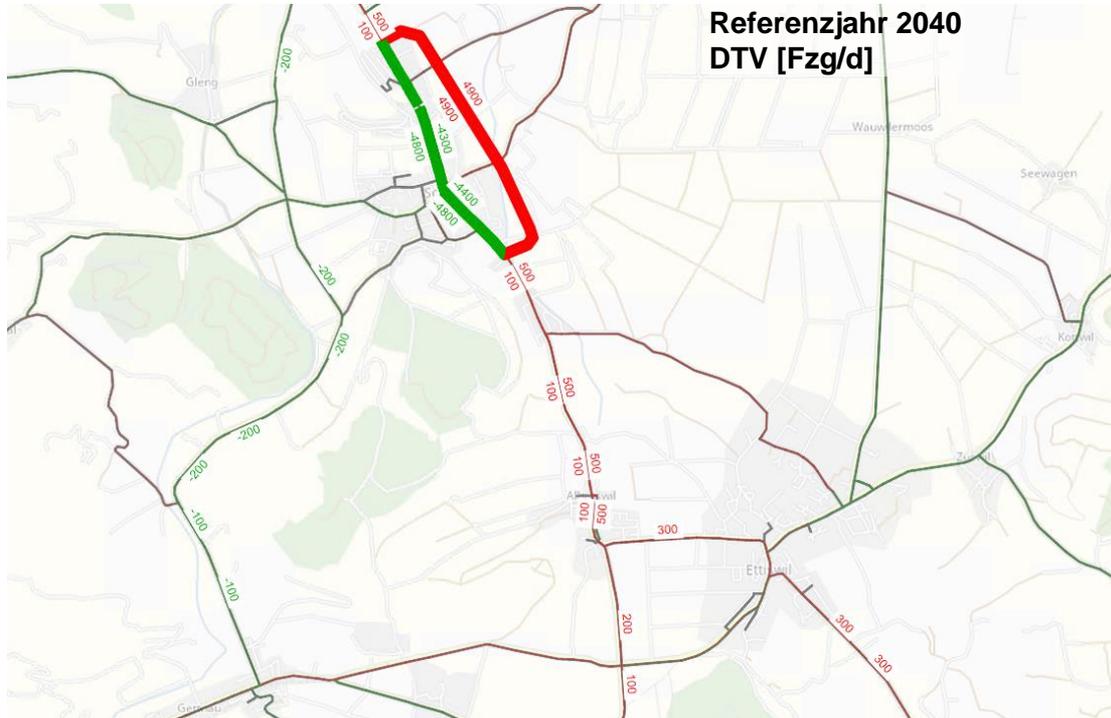
Verkehrszahlen

- Wirkung Umfahrung bzw. öV-Linien / Entlastung

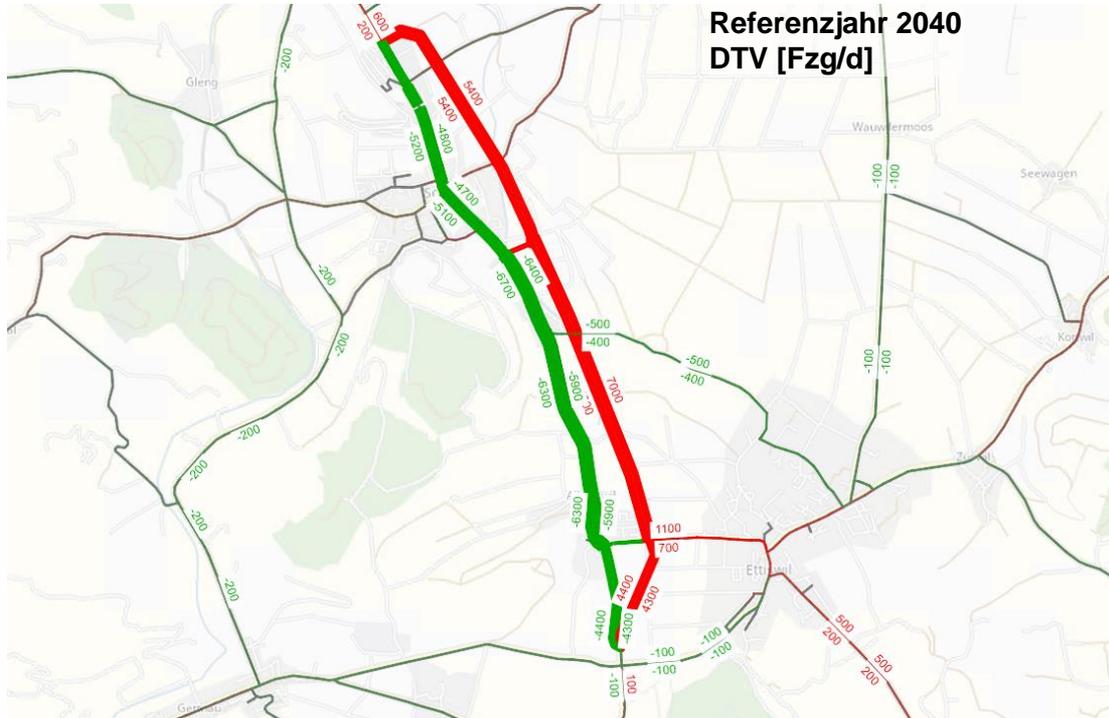
Referenzzustand 2040 (DTV)



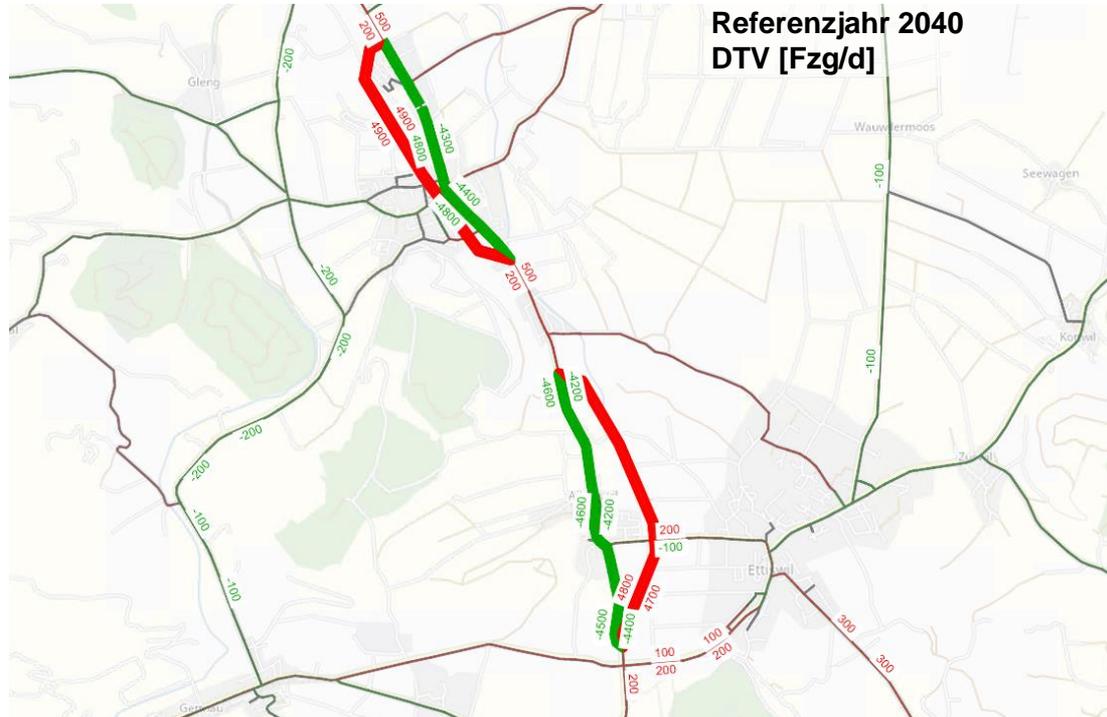
USO + ZUS



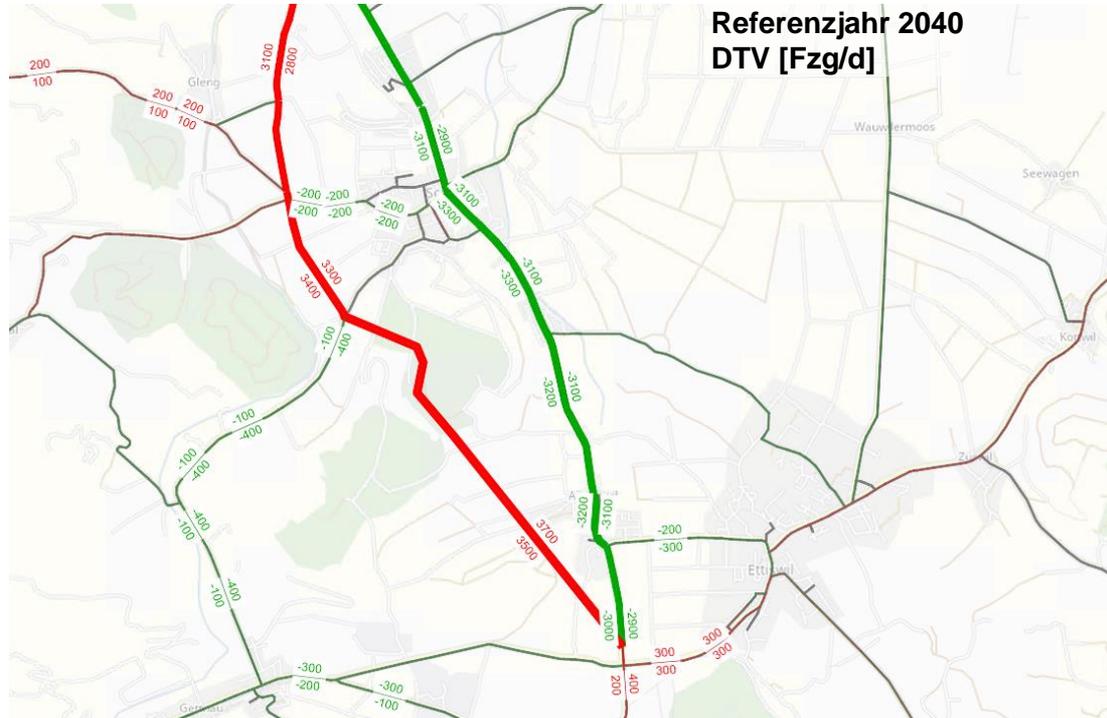
UASO



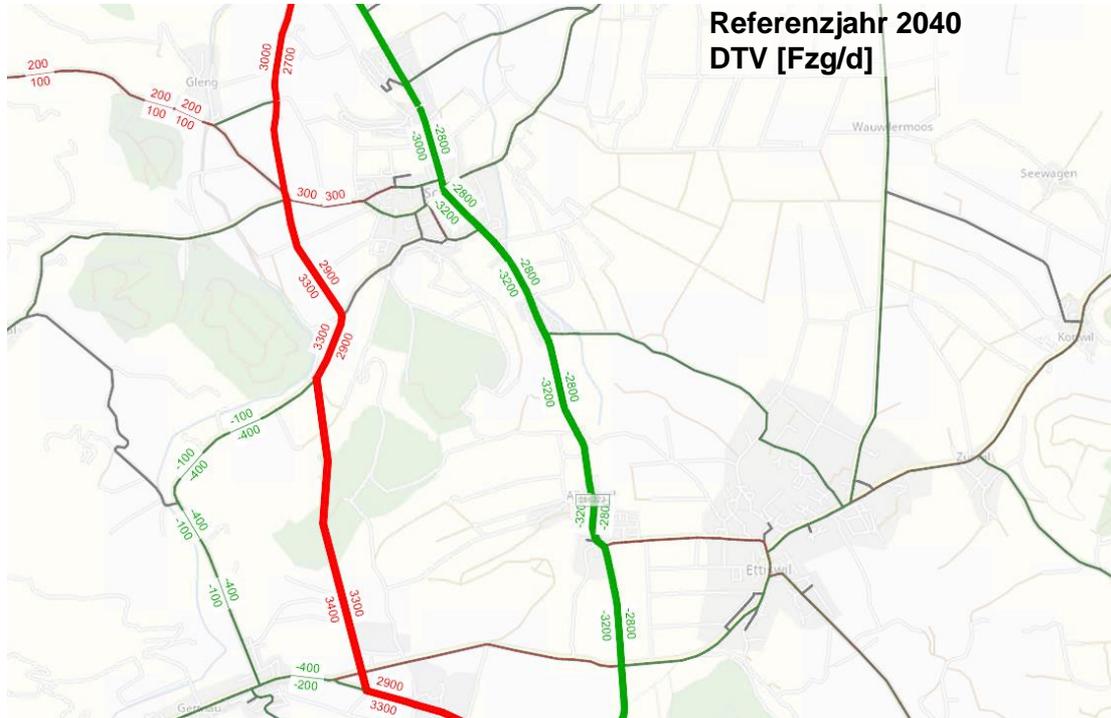
UAO+ZUS



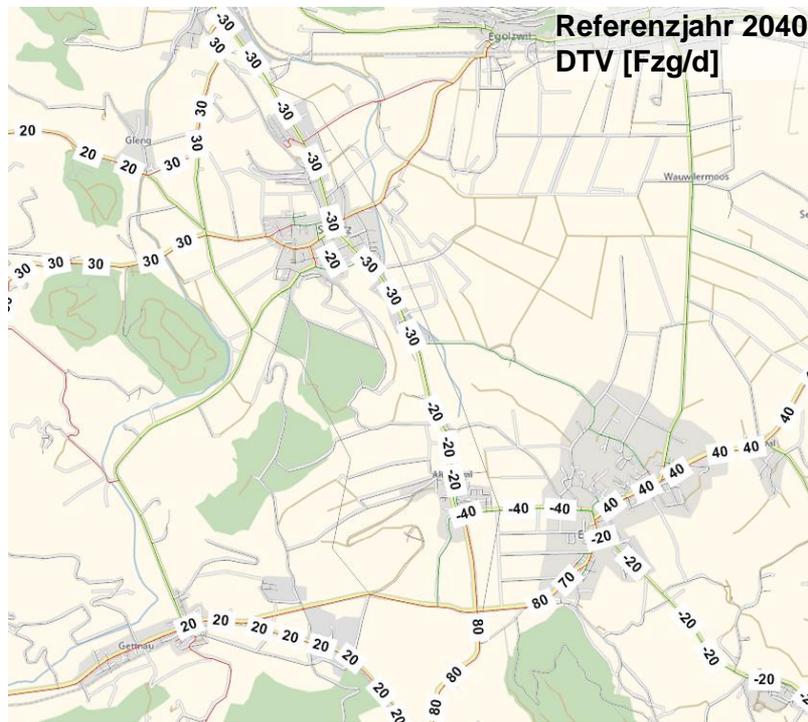
UASW_B



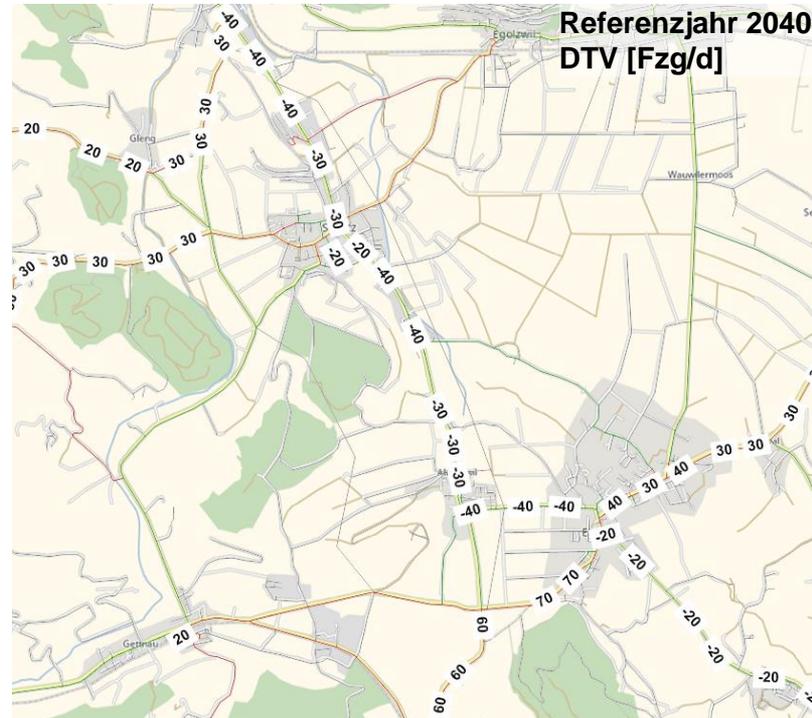
UASW_K11



öV-Variante 1



öV-Variante 2



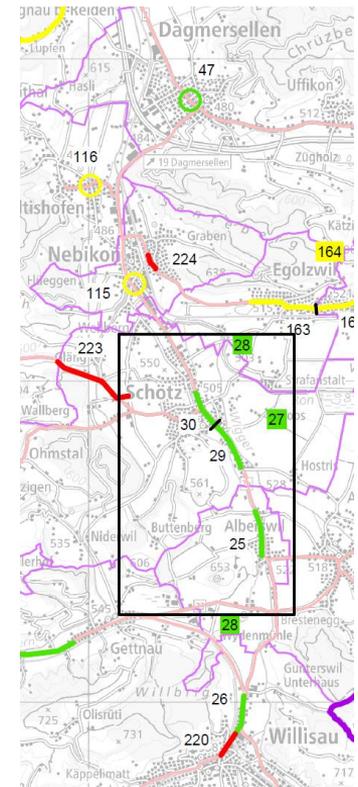
Auszug aus Bauprogramm 2023-2026

- > Im November 2022 vom Kantonsrat beschlossen
- > Sechs wichtige Projekte im Planungsgebiet im Topf A

	Über-sichts-plan	Plan Nr.	Topf	Projekt-kosten	Kosten bis 2022	Topf A				T
						2023	2024	2025	2026	
Alberswil, Dorf, Abschnitt Einmündung K 12 – Einmündung Unterfeldstrasse, Anpassung geometrisches Normalprofil in Koordination Sanierung Kunstbauten und Sanierung Strasse	2	25	A	14'500'000	800'000	200'000	500'000	2'000'000	5'000'000	6
Willisau, Kreisel Wydenmatt (exkl.) – Bahnübergang, Erstellen Radverkehrsanlage, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, Optimierung Leistungsfähigkeit Kreisel Grundmatt in Koordination Sanierung Strasse	2	26	A	7'200'000	1'000'000	4'500'000	1'700'000			
Alberswil – Schötz, Umfahrung, Planung inkl. Variantenstudium	2	27	A	2'500'000	400'000	500'000	600'000	500'000	500'000	
Willisau/Alberswil und Nebikon/Altishofen/Dagmersellen, Optimierung Gesamtverkehrssystem in Abstimmung ZMB Umfahrung Alberswil - Schötz, Variantenstudium und ZMB Aufhebung Niveauübergang Ettiswilerstrasse Willisau, Planung	2	28	A	1'000'000	0		200'000	500'000	300'000	
Schötz, Industriegebiet Süd – Einmündung Oberdorfstrasse, Optimierung Strassenraum, Radverkehrsanlagen, Sanierung Knoten, Anpassen Bushaltestellen in Koordination Sanierung Strasse	2	29	A	4'500'000	200'000	100'000		1'000'000	2'000'000	1
Schötz, Einmündung Oberdorfstrasse – Einmündung K 43, Optimierung Strassenraum, Radverkehrsanlagen, Sanierung Knoten, Anpassen Bushaltestellen in Koordination Sanierung Strasse	2	30	A	4'500'000	200'000	100'000	100'000		1'000'000	3

Projekt Nr. 28 – Wortlaut

- Projektauftrag gemäss Aufnahme im Bauprogramm der Kantonsstrassen 2023-2026: Willisau/Alberswil und Nebikon/Altishofen/Dagmersellen
 Projekt Nr. **28**, Topf A
 K11, Optimierung Gesamtverkehrssystem in Abstimmung ZMB Umfahrung Alberswil-Schötz, Variantenstudium und ZMB Aufhebung Niveauübergang Ettiswilerstrasse Willisau, Planung
 Bearbeitungszeitraum: 2024-2026



Aufgabenanalyse vif – Zwischenstand (1)

Teilgebiet Willisau/Alberswil

- > Abstimmung Siedlung-Verkehr (Nutzungspotenziale und Nachfrageprognose) im ESP Willisau werden derzeit erarbeitet.
- > Aktualisierte Prognose dient als Grundlage für die ZMB Aufhebung Bahnübergang Ettiswilerstrasse
- > ZMB Aufhebung Bahnübergang Ettiswilerstrasse kann unabhängig von ZMB Alberswil - Schötz bearbeitet werden
- > Abstimmung der Planungen, wenn Ergebnisse der ZMB Alberswil - Schötz bekannt sind

Aufgabenanalyse vif – Zwischenstand (2)

Teilgebiet Nebikon/Altishofen/Dagmersellen

- > Verkehrsgrundlagen des Ausbauprojekts Knoten Gäuerhof - Autobahnanschluss werden derzeit ausgewertet
- > Entwicklungsprognosen und Verkehrsprognosen werden nach Vorliegen der Ergebnisse der ZMB Alberswil – Schötz überarbeitet
- > Art der Verkehrsstudie ist abhängig von Ergebnissen der ZMB Alberswil - Schötz

Weiteres Vorgehen / Zeitplan

ZMB Umfahrung Alberswil - Schötz

- Weiterbearbeitung wie vorgesehen; Abschluss bis Ende 2024

Teilgebiet Willisau/Alberswil

- 2023: Vorabklärungen
- Ab 2024: ZMB Aufhebung Niveauübergang Ettiswilerstrasse

Teilgebiet Nebikon/Altishofen/Dagmersellen

- 2023: Vorabklärungen
- 2024: Auswirkungen der Ergebnisse der ZMB Alberswil – Schötz analysieren
- Danach: Massnahmenstudie K 11 Nebikon bis Autobahnanschluss Dagmersellen (Art/Umfang offen)

Zu mo lu

Zumolu baut auf vier Grundpfeilern:



Verkehr vermeiden Mobilitätsbedürfnis reduzieren

- Zentren mit kurzen Wegen und als Verkehrsdrehscheibe stärken.
- Bewusstes Mobilitätsverhalten fördern.
- Siedlungsentwicklung mit dem Verkehr abstimmen.



Verkehr verlagern Verkehr zeitlich besser verteilen und mit flächeneffizienten und kollektiven Verkehrsmitteln abwickeln

- Leistungsfähige und zuverlässige öV-Achsen mit intelligenten Technologien schaffen.
- Finanzielle Anreize bereitstellen.
- Direkte und sichere Fuss- und Veloverbindungen erstellen.



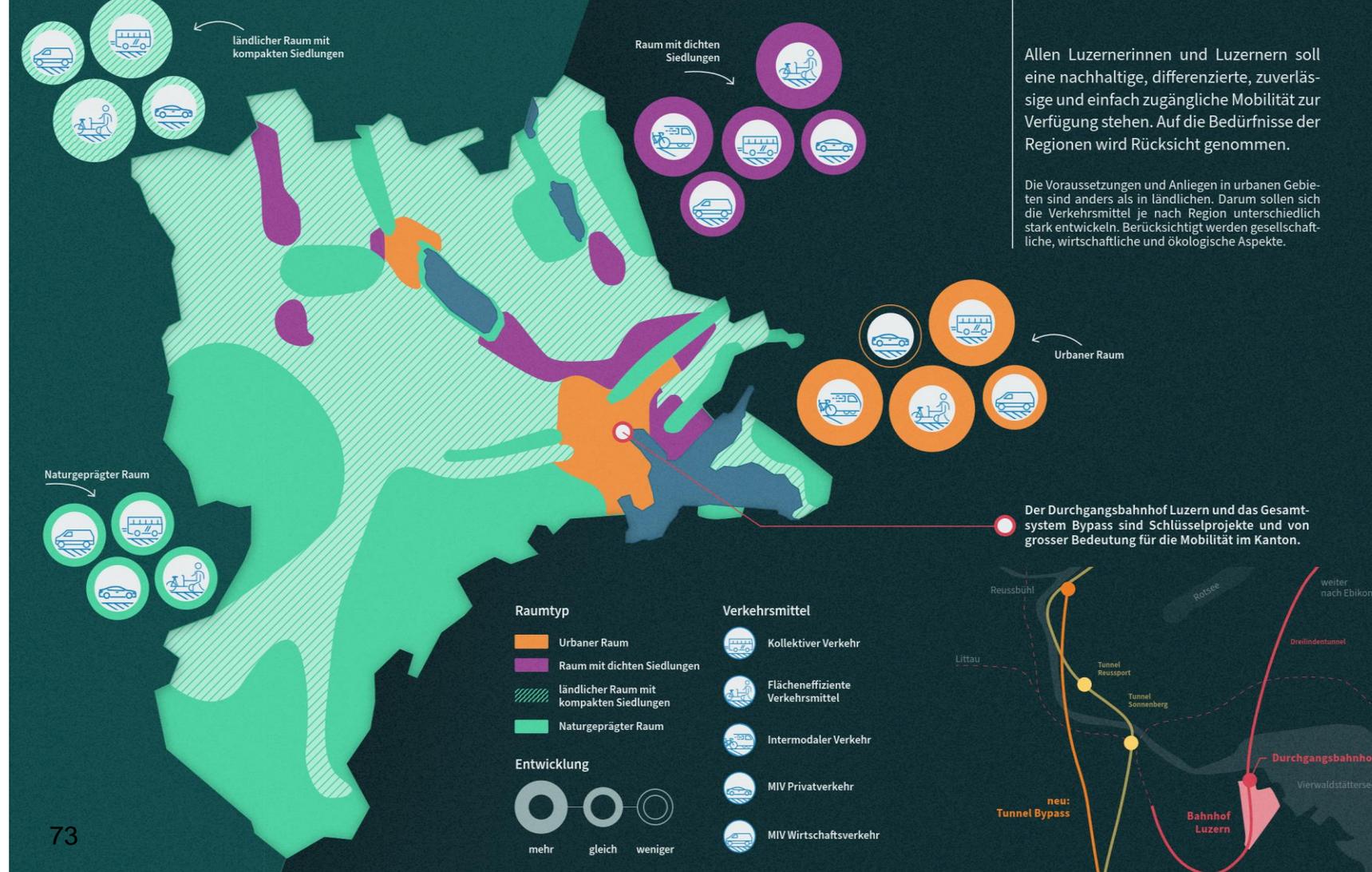
Verkehr vernetzen Mobilität besser aufeinander abstimmen

- Angebote miteinander vernetzen.
- Verschiedene Verkehrsmittel kombinieren.
- Planung zwischen den Beteiligten aufeinander abstimmen.



Verkehr verträglich abwickeln Belastung des verbleibenden Verkehrs minimieren

- Kleine Fahrzeuge und alternative Antriebe fördern.
- Stauräume in weniger sensible Gebiete verlegen.
- Flächeneffiziente Verkehrsmittel (öV, Fuss- und Veloverkehr) bevorzugen.



Allen Luzernerinnen und Luzernern soll eine nachhaltige, differenzierte, zuverlässige und einfach zugängliche Mobilität zur Verfügung stehen. Auf die Bedürfnisse der Regionen wird Rücksicht genommen.

Die Voraussetzungen und Anliegen in urbanen Gebieten sind anders als in ländlichen. Darum sollen sich die Verkehrsmittel je nach Region unterschiedlich stark entwickeln. Berücksichtigt werden gesellschaftliche, wirtschaftliche und ökologische Aspekte.