



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, 6. September 2022

Protokoll-Nr.: 1009

**Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge
an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr;
Vernehmlassungsverfahren**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 10. Juni 2022 laden Sie die Kantonsregierungen ein, zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit und halten im Namen und Auftrag des Regierungsrates innert der eingeräumten Frist das Folgende fest.

1 Fragenkatalog

Generelle Aspekte zur Vernehmlassung

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage (insbes. Höhe des Bundesbeitrags) einverstanden?

Ja, wir sind mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden, insbesondere ist der Absicht des Bundesrates zuzustimmen, bei der Finanzierung der Massnahmen der 4. Generation des Programms Agglomerationsverkehr auf die maximale Bundesbeteiligung zu setzen. Dies rechtfertigt sich gerade auch mit Blick auf den Umstand, dass die Umsetzung der Massnahmen aus den Programmen eins bis drei schweizweit nicht optimal vorangeht und die reservierten Bundesbeiträge zu wenig rasch beziehungsweise teilweise gar nicht ausgelöst werden können. Insofern ist dem insgesamt in Aussicht gestellten Bundesbeitrag von 1.3 Milliarden Franken ab dem Jahr 2024 zuzustimmen. Kantone und Gemeinden sind auf diese Beiträge angewiesen, um die Massnahmen mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis zeitnah umsetzen zu können.

Die vorgesehenen Beitragssätze des Bundes sowohl in Prozent wie auch absolut für das Agglomerationsprogramm Luzern und das Agglomerationsprogramm AareLand nehmen wir in diesem Kontext erfreut zur Kenntnis.

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

Nein.

Programm Agglomerationsverkehr der vierten Generation

3. Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage (Kapitel 1 des erläuternden Berichts)?

Gemäss den geltenden Richtlinien zum Programm Agglomerationsverkehr ([RPAV](#)) ist die Frist für den Baubeginn von A-Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 4. Generation auf Anfang 2029 festgelegt (vgl. Abbildung 4 der RPAV). Im Kapitel 1.3.2 «Verhältnis zu Strategien des Bundesrats» des Erläuternden Berichts zur Vernehmlassung steht «Baubeginn der Massnahmen zwischen 2024 und 2027». Dieser Widerspruch sollte korrigiert werden.

4. Sind Sie mit dem Vorgehen und den Ergebnissen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der vierten Generation einverstanden (Kapitel 2 des erläuternden Berichts)? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?

Ja, das Beurteilungsvorgehen richtet sich nach der geltenden Verordnung über das Programm Agglomerationsverkehr ([PAVV](#)) und den geltenden Richtlinien zum Programm Agglomerationsverkehr ([RPAV](#)).

5. Haben Sie Bemerkungen zu den Erläuterungen der Bestimmungen des Bundesbeschlusses (Kapitel 3 des erläuternden Berichts)?

Nein.

6. Haben Sie Bemerkungen zur den dargelegten Auswirkungen (Kapitel 4 des erläuternden Berichts)?

Nein.

7. Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten rechtlichen Aspekten (Kapitel 5 des erläuternden Berichts)?

Nein.

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

Ja. Es besteht Anpassungsbedarf insbesondere bei der Priorisierung, aber auch bei einzelnen Investitionskosten sowie bei einer Etappierung und einem Verzicht von Massnahmen. Im Hinblick auf das Fachgespräch mit dem Bundesamt für Raumentwicklung ARE, das am 11. August 2022 stattfand, haben wir ein detailliertes Dokument mit konkreten Anträgen zum Anpassungsbedarf eingereicht, welches zu folgender Übersicht führt:

- Diverse Massnahmen- und Kostenverschiebungen in der A-Liste von 141.48 Millionen Franken (Vorschlag des Bundes vom Juni 2022) auf 133.22 Millionen Franken (Vorschlag der Trägerschaft Kanton Luzern vom August 2022) – dies entspricht einer Abnahme um 8.26 Millionen Franken.

- Diverse Massnahmen- und Kostenverschiebungen in der B-Liste von 113.45 Millionen Franken (Vorschlag des Bundes vom Juni 2022) auf 231.08 Millionen Franken (Vorschlag der Trägerschaft Kanton Luzern vom August 2022) – dies entspricht einer Erhöhung um 117.63 Millionen Franken.

Für die einzelnen konkreten Anträge inklusiv detaillierter Begründung verweisen wir auf die Aktennotiz «Agglomerationsprogramm Luzern Fachgespräche 4. Generation» inkl. Beilagen des Fachgesprächs vom 11. August 2022.

Weitere Bemerkungen

9. Haben Sie weitere Bemerkungen Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Nein.

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

Freundliche Grüsse



Fabian Peter
Regierungsrat

Beilage:

- Aktennotiz «Agglomerationsprogramm Luzern Fachgespräche 4. Generation» inkl. Beilagen des Fachgesprächs vom 11. August 2022

Kopie:

- Kanton Schwyz, Amt für Raumentwicklung, Postfach 1186, 6431 Schwyz
- Gemeindeverband LuzernPlus, Riedmattstrasse 14, 6031 Ebikon
- Verkehrsverbund Luzern, Seidenhofstrasse 2, Postfach 4306, 6002 Luzern
- Dienststelle Raum und Wirtschaft
- Dienststelle Verkehr und Infrastruktur



Agglomerationsprogramm Luzern

Fachgespräch 4. Generation – Aktennotiz

Datum:	11.08.2022
Delegation Agglomerationsprogramm:	Patrick Abegg, BUWD, Beat Hofstetter, vif, Milena Scherer, TBA Stadt Luzern, Mario Baumgartner, LuzernPlus, Mike Siegrist, rawi
Delegation Bund:	ARE: Isabel Scherrer, Benno Held, Regina Witter ASTRA: Heidi Meyer, Jörg Häberli
Entschuldigte:	Vertretungen BAFU und BAV

Aktenzeichen: ARE-223.1-04-49/4/3

1. Begrüssung und Einleitung

Das ARE begrüsst die Teilnehmenden und erläutert die Ziele des Fachgesprächs. Es soll sichergestellt werden, dass sämtliche relevanten Argumente in die Bundesprüfung einbezogen wurden und dass bei der Priorisierung der Massnahmen (Umpriorisierungen) alle wichtigen Zusammenhänge beachtet werden. Die Agglomeration hat die Gelegenheit, Nachfragen zu stellen, aus ihrer Sicht andere Einschätzungen darzulegen und die fachlichen Argumente mit Zusatzinformationen zu belegen. Neue Informationen, welche erst nach dem Einreichungstermin der Agglomerationsprogramme (15.06.2021) zur Verfügung standen, können wegen der Gleichbehandlung aller Agglomerationen im Prüfprozess nicht berücksichtigt werden.

Im Fachgespräch werden keine Entscheide gefällt. Aus der vorliegenden Aktennotiz ist ersichtlich, welche Anträge von der Agglomeration eingereicht werden. Die Prüfung der entsprechenden Anträge erfolgt in den kommenden Monaten.

Allfällige Anpassungen der Prüfberichte und des Bundesbeschlusses über die Freigabe der Mittel ab 2024 für das Programm Agglomerationsverkehr werden aufgrund der im Fachgespräch und bei den Stellungnahmen im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens eingebrachten Punkte geprüft. Die definitiven Prüfberichte werden nach der Verabschiedung der Botschaft durch den Bundesrat z. H. des Parlaments vorliegen. Bis dahin sind die Entwürfe Prüfberichte vertraulich zu behandeln.

Die Agglomeration hat dem ARE ihre Anträge und dazugehörigen Begründungen schriftlich ausgehändigt. Diese bilden die Grundlage für das Fachgespräch und die anschliessende Prüfung der Anträge durch den Bund.



2. Allgemeine Bemerkungen

Es werden die allgemeinen Bemerkungen der Agglomeration zum Prüfprozess der Agglomerationsprogramme der 4. Generation und zum Entwurf des Prüfberichts gemäss Beilage besprochen.

3. Hinweise zur Priorisierung der Massnahmen

Die Priorisierung der Massnahmen (Umpriorisierungen) werden auf Basis der Anträge, Begründungen und abgegebenen Unterlagen der Agglomerationen (vgl. Beilage) diskutiert. Für folgende Massnahmen werden bis Ende August noch Informationen nachgeliefert:

- GV-5.1-4A / Kriens, Umgestaltung Südallee, Arsenal-Nidfeldstrasse: Der Perimeter des nördlichen Teils, der in den B-Horizont verschoben werden soll, und die entsprechenden Anpassungen der Kosten im A- und B-Horizont sind noch zu präzisieren.
- ÖV-7.3-4A / Kriens, Arsenalstrasse, Nidfeldstrasse: Der Perimeter des nördlichen Teils, der in den B-Horizont verschoben werden soll, und die entsprechenden Anpassungen der Kosten im A- und B-Horizont sind noch zu präzisieren.

4. Hinweise zur Programmbeurteilung

Die Programmbeurteilung wird auf Basis der Anträge, Begründungen und abgegebenen Unterlagen der Agglomerationen gemäss Beilage diskutiert.

5. Weiteres Vorgehen, Varia

Das ARE kommuniziert wichtige Termine und Meilensteine betreffend das weitere Vorgehen im Prüfprozess 4. Generation, die Vorbereitung der Leistungsvereinbarungen und die Einreichung der Programme der 5. und 6. Generation (vgl. Präsentation ARE).

Beilagen:

- Anträge der Agglomeration zu allgemeinen Bemerkungen, Massnahmenpriorisierung und Programmbeurteilung.
- Folienpräsentation des ARE

Thema Objet	Antrag Demande	Begründung Justification
<p>zu Baureife: Liste A - Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2024-2027 bau- und finanzreif. Liste B - Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen und/oder deren Kosten-Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden</p>	<p>zur Kenntnisnahme ARE</p>	<p>Hinweis vif / Bezug zum Bauprogramm bezüglich Listenoptimierungen im AP 4G: Auszug Entwurf Botschaft Bauprogramm 2023-2026 für die Kantonsstrassen Kapitel 4.3: "Der Bund beteiligt sich gestützt auf das Infrastrukturfondsgesetz vom 6. Oktober 2006 (SR 725.13) gemäss den Agglomerationsprogrammen an den Massnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur in Städten und Agglomerationen. Für die Agglomerationsprogramme Luzern der 1., 2. und 3. Generation wurde aufgrund der Programmwirkung bisher ein Mitfinanzierungsanteil des Bundes von 35 Prozent zugesichert. Für das Agglomerationsprogramm der 4. Generation darf der gleiche Mitfinanzierungsanteil erwartet werden. Das Agglomerationsprogramm Luzern der 4. Generation wird zurzeit vom Bund geprüft. Der Prüfbericht des Bundes ist noch ausstehend. Aus dem Prüfbericht resultierende Anpassungen sind mit der Umsetzung des vorliegenden Bauprogramms zu berücksichtigen. Dies könnte zum Beispiel bedeuten, dass bei attestierter ungenügender Finanz- und Baureife sowie einem ungenügenden Kosten-Nutzenverhältnis im Agglomerationsprogramm der 4. Generation Vorhaben von der Liste A oder B in die Liste C verschoben würden und somit nicht in der Programmperiode Topf A des Bauprogramms bearbeitet werden müssten. Die entsprechende Vereinbarkeit mit dem Bauprogramm stellt das BUWD sicher. Die Zuordnung von einem solchen Vorhaben ist im Agglomerationsprogramm Luzern der 5. Generation neu zu beurteilen."</p>
<p>Kap 2.2 Gesamtwürdigung Abschnitt 2 Abstimmung Siedlung und Verkehr "Siedlung und Verkehr sind zum grossen Teil gut aufeinander abgestimmt. Allerdings erscheint die zeitliche Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklungen nicht gesichert, insbesondere dort, wo die Siedlungsentwicklungen in den Kerngemeinden im Zusammenhang mit den nationalen Massnahmen (Bypass/Stadtautobahn und Durchgangsbahnhof) betroffen sind. Der Fuss- und Veloverkehr (FVV) wird bei der verkehrlichen Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte teilweise vernachlässigt."</p>	<p>Antrag auf entsprechende Ergänzung / Präzisierung im Kapitel 2.2 und 7</p>	<p>Die Forschungsprojekte des Bundes haben die Schnittstellenproblematik im Kanton Luzern verdeutlicht. Überlagerung von Verkehrsmitteln, Zwecke, Netzhierarchien usw. führen zu Konflikten. Die Anschlüsse liegen auch im Siedlungsgebiet, wo kaum Massnahmen zur Verkehrsbewirtschaftung möglich sind. Gemäss Bauprogramm (aktuell und Entwurf) sind konkrete Massnahmen vorgesehen und ausserdem regionale VM-Konzepte/Massnahmen und über die ganze Agglomeration/Kanton. Mit der Studie Weiterentwicklung ESP Programm können die Massnahmen gezielter gesamthaft aber auch für die einzelnen Verkehrsmittel definiert werden.</p>
<p>Kap 2.2 Gesamtwürdigung Abschnitt 3 Verkehr</p>	<p>Einige Punkte wie beispielsweise Veloverleihsysteme / Cargoveloverleih sollten erwähnt bzw. positiver formuliert werden.</p>	<p>Die Stadt Luzern und verschiedene Agglomerationsgemeinden setzen auf das Veloverleihsystem Nextbike. Dieses ist für Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Luzern sowie Mitarbeitende der Verwaltung kostenlos. Am 30.6.2022 hat das städtische Parlament die Finanzierung des Veloverleihsystems und der Velodienste für weitere 5 Jahre bestätigt: https://www.stadt Luzern.ch/projekte/zentraleprojekte/32630 Somit besteht im Bereich Veloverleih ein bewährtes und breit akzeptiertes Angebot, dessen Nachfrage kontinuierlich steigt und von immer mehr Nachbargemeinden übernommen wird. Die Stadt Luzern und verschiedene Gemeinde übernehmen die Kosten für die Leihvelos für ihre Einwohner. https://www.nextbike.ch/de/standorte/</p>
<p>Kap 2.2 Gesamtwürdigung Abschnitt 5 Verkehrssicherheit "Das AP wirkt positiv auf die Verkehrssicherheit der Agglomeration ein. Dennoch besteht bezüglich der Verkehrssicherheit noch Handlungsbedarf, z.B. im Rontal, in Dierikon und Küssnacht. Die subjektive Sicherheit wird zumindest auf Analyseebene behandelt, indem Fussgängerunterführungen als zu verbessernde Netzelemente identifiziert werden. Die entsprechenden Massnahmen in Luzern und Kriens sind noch zu präzisieren. In den übrigen Gemeinden wie Ebikon, Buchrain und Küssnacht sind entsprechende Massnahmen erst noch zu entwickeln."</p>	<p>Antrag auf entsprechende Ergänzung / Präzisierung im Kapitel 2.2</p>	<p>Verschiedene Massnahmen sind im GVK Rontal und im AP LU 4G definiert, z.B. Gleisweg und Hangweg.</p>

<p>Kap 7 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des AP: "Im Verkehrsbereich ist der Umgang mit den nationalen Massnahmen Bypass/Stadtautobahn und Durchgangsbahnhof angesichts unsicherer Realisierungshorizonte stärker zu thematisieren. In kommenden Generationen des AP sollten Alternativen bzw. aufwärtskompatible Übergangslösungen für die nächsten 10 bis 15 Jahre entwickelt werden. Hier spielen auch die Überarbeitungen der Gesamtverkehrs-Massnahmen Luzern Schlossberg und Luzern Obergrundstrasse eine Rolle, deren Dimension und Ausgestaltung nach Wegfall der Spangen Nord und Süd zu überdenken sind."</p>	<p>zK und ggf Präzisierung / Ergänzung im Text</p>	<p>Bypass und DBL sind in der strategischen Planung des Kantons verankert. Hinweis: Mit den drei Studien «Bus 2040» (VVL), «Beschleunigung Bussystem» (VVL) und «Durchgehende Busspur Kriens –Ebikon» (vif) wird aktuell das Netzangebot im Zustand vor und mit DBL und Bypass definiert und auf die verkehrliche Wirkung untersucht. Konkret soll beispielsweise mit der Studie «Durchgehende Busspur Kriens-Ebikon» die Frage beantwortet werden, ob die flankierenden Massnahmen Bypass zugunsten des öV, z.B. Busspuren vom Schwanenplatz bis Pilatusplatz, auch ohne Spange realisiert werden können. Weitergehende Steuerungsmassnahmen hierfür werden auch definiert.</p>
<p>Kap 7 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des AP: "Die Gestaltung der Seetalstrasse in Emmen ist mit Blick auf den multimodalen Strassenraum und die Siedlungsverträglichkeit weiter zu präzisieren. Dabei sollten gesamtverkehrliche Gesichtspunkte im Vordergrund stehen und aktuelle Verkehrsmengengerüste benutzt werden."</p>	<p>zK und ggf Präzisierung / Ergänzung im Text</p>	<p>Die verlangten Präzisierungen sind Bestandteil der nächsten Planungsschritte zusammen mit dem BGK.</p>
<p>Kap 7 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des AP: "Die Erhöhung der Kapazität am Knoten K65/65c in Buchrain wird bereits in einer Vertiefungsstudie mit dem ASTRA überprüft. Das Projekt sollte aber auch den Gesamtzusammenhang im Einflussbereich der Nationalstrassenanschlüsse Buchrain und Gisikon-Root berücksichtigen."</p>	<p>zK und ggf Präzisierung / Ergänzung im Text</p>	<p>Der verlangte Gesamtzusammenhang ist genauso im Teilprojekt Planungsstudie Nationalstrasse vorgesehen; der Wirkungsumfang mit Modelluntersuchungen beinhaltet die beiden benachbarten A14-Anschlüsse sowie die Rontalachse und den Knoten/Raum Oberhofen.</p>
<p>Kap 7 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des AP: "Um die Anteile des Velos am Modal-Split zu erhöhen, empfiehlt es sich, die geplanten Velobahnen zeitnah umzusetzen und ihre Ausweitung auf die angrenzenden Gebiete anzudenken."</p>	<p>zur Kenntnisnahme ARE</p>	<p>Das BUWD wurde vom Kantonsrat mittels parlamentarischen Vorstössen beauftragt das bestehende Radroutenkonzept zu überarbeiten mit Berücksichtigung der Entwicklungen (z.B. E-Bikes). Die Neuarbeitung des Radroutenkonzeptes wurde in der Dienststelle vif gestartet. Dafür wurden 2 zusätzliche Stellen geschaffen.</p>
<p>Kap 7 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des AP: "Die quantitativen oder qualitativen Auswirkungen der Siedlungsentwicklung auf das Verkehrssystem sind künftig noch gezielter abzuschätzen. Zudem könnten die unzureichenden ÖV-Anbindungen einiger ESP sowie die hohen Parkplatzkontingente einiger VE angegangen werden. Insbesondere in den Fokusräumen der Agglomeration sind die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gezielt aufeinander abzustimmen. Die verschiedenen Arealentwicklungen könnten noch stärker auf die Qualität des öffentlichen und Freiraums ausgerichtet werden."</p>	<p>zur Kenntnisnahme ARE</p>	<p>Im Bereich aller ESP im Agglomerationsraum (und auch ausserhalb) sind aktuelle Verkehrsgrundlagen (Modell, Verkehrsfluss-Simulationen, Verkehrsmanagement-Massnahmen (VM)) für die quantitative Beurteilung der Auswirkungen der Siedlungsentwicklung auf das Verkehrssystem vorhanden. VM-Massnahmen, Verträglichkeitsuntersuchungen und teilweise BGK sind für die qualitative Analyse vorhanden. Mit der Studie «Weiterentwicklung ESP-Programm» (rawi, Nov. 2021) ist eine Systematik für die Analyse, Monitoring&Controlling, generelle Massnahmen der ESP vorhanden. Zwischen Gemeinden und Kanton werden aktuell Planungsvereinbarungen für die Entwicklung der ESP erarbeitet «Gesamtkonzept Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ESP», diese werden laufen aktualisiert.</p>
<p>Kap 7 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des AP: "Die zahlreichen BGK könnten auch dazu beitragen, die subjektive Sicherheit in der Agglomeration zu erhöhen, insbesondere für sensible Nutzergruppen wie Kinder und Ältere. Der identifizierte Handlungsbedarf in Ebikon, Buchrain und Küssnacht sollte bald angegangen werden."</p>	<p>zK und ggf Präzisierung / Ergänzung im Text</p>	<p>Mit dem GVK Rontal von 2018 ist der Handlungsbedarf objektiv/subjektiv für FVV untersucht worden. Im Masterplan der Gemeinde Ebikon von 2015 sind Massnahmen hierfür formuliert worden und im GVK eingeflossen. Die Bearbeitung der Vorhaben ist mit den Bauprogrammen sichergestellt und vorgesehen. Der Kantonsrat beschliesst Ende 2022 das neue Bauprogramm 2023-2026 für die Kantonsstrassen.</p>

ARE-Code Code ARE	Nr. AP N° PA	Massnahme Mesure	Änderungsantrag Prüfbericht Demande de modification du rapport d'examen	Begründung Justification
xxxx.4.yyy	Bsp1	Umgestaltung Busbahnhof	C->A	Die Massnahme hat ein gutes Nutzen-Kostenverhältnis. In Abstimmung mit den Bauarbeiten der SBB am Bahnhof muss der Bushof 2026/27 realisiert werden. Die vom Bund befürchteten Konflikte mit Umwelthanliegen werden mit flankierenden Massnahmen entschärft. Kanton und Gemeinde haben ihre jeweiligen Finanzierungsanteil
1061.4.002	GV-1.2-4A	K13/15: Emmen, Sprengiplatz - Sonnenplatz (inkl. Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl))	B->A	Das ARE verschiebt die Massnahme von der A- in die B-Liste mit der Begründung der ungenügenden Bau- und Finanzreife sowie der erforderlichen Abstimmung mit der Massnahme ÖV-7.1-4A / 1061.4.024. Die Massnahme GV-1.2-4A ist im Entwurf des kantonalen Bauprogramms 2023-2026 für die Kantonsstrassen (der Kantonsrat beschliesst Ende dieses Jahres dieses Bauprogramm und bezeichnet die definitive Topfzuteilung) in 2 Teilprojekte aufgeteilt: Topf A, Plan Nr. 40 mit 8 Mio. Fr mit Baubeginn Ende 2026: Emmen, Sonnenplatz (inkl.) – Sprengiplatz (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlagen und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr Topf B, Plan Nr. 120 mit 16 Mio. Fr mit Baubeginn in der Bauprogrammperiode 2027-2030: Emmen, Sprengiplatz mit Zufahrten K 13 bis Einmündung Weiherstrasse und Zufahrt K 15 bis Autobahnanschluss Emmen Nord (exkl.), Optimierung Gesamtverkehrssystem, Radverkehrsanlagen und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr in Abstimmung mit Umbau Autobahnanschluss Emmen-Nord (z.B. 3/4-Anschluss, Federführung Astra) und Siedlungsentwicklung. In Übereinstimmung mit dem kantonalen Bauprogramm und um das erste Teilprojekt zeitlich nicht unnötig zu verzögern, wird seitens Kanton Luzern für dieses erste Teilprojekt von 8 Mio Fr. eine Verschiebung wiederum in die A-Liste beantragt Ein Baubeginn dieses ersten Teilprojekts bis spätestens Ende 2028 (Frist gemäss RPAV) ist aus kantonomer Sicht möglich und wird vorgesehen. Die Verschiebung des zweiten Teilprojekts von 16 Mio Fr. in die B-Liste ist aus kantonomer Sicht vertretbar.
1061.4.007	GV-3.1-4A	Buchrain, Knoten K65/65c	C->B	Das ARE verschiebt die Massnahme von der A- in die C-Liste mit der Begründung des ungenügenden Planungsstandes und der ungenügenden Bau- und Finanzreife. Der Handlungsbedarf ist erkannt; die Massnahme ist mit den Studien des ASTRA abzustimmen. Die beiden Vorhaben GV-1.3-4A / 1061.4.007 mit 15 Mio. Fr und öV-10-4A / 1061.4.036 mit 2 Mio Fr. sind im Entwurf des kantonalen Bauprogramms 2023-2026 für die Kantonsstrassen im Topf B (Beginn der Massnahmenrealisierung 2027 - 2030) enthalten. Der Kantonsrat beschliesst Ende dieses Jahres das entsprechende Bauprogramm und bezeichnet die definitive Topfzuteilung. Planungsstand: Für diese Vorhaben ist die Planung zusammen mit dem ASTRA gestartet. Nächste Phasen: bereinigen der vorhandenen Studien und Vorprojekt. Die beiden Projekte sind sehr wichtig und werden vordringlich vorangetrieben, ein Realisierungsbeginn zwischen 2027 und 2030 ist realistisch. Zudem hat der Kanton Luzern in seiner Stellungnahme an den Bund zum Ausbauschnitt der Nationalstrassen einen früheren Spurausbau auch im Bereich des Anschlusses Buchrain beantragt. Eine zeitliche Verschiebung ist für den Kanton Luzern zwar vertretbar, jedoch nicht von der A- bis in die C-Liste. Es wird seitens Kanton Luzern ein <u>Verschiebung der beiden Massnahmen GV-1.3-4A / 1061.4.007 und öV-10-4A / 1061.4.036 von der C- in die B-Liste beantragt</u>
1061.4.011	GV-3.5-4B	Inwil/Eschenbach/Ballwil/Hochdorf, Verkehrsmanagement zur Förderung ÖV	B->A	Das ARE hat die Eingabe als B-Massnahme mit 5 Mio Fr akzeptiert und nicht abgeändert. Die Ergebnisse der ZMB's der Umfahrungen Eschenbach inkl. Inwil, Ballwil und Hochdorf werden mit einer Synthese zu den Umfahrungen im Seetal abschliessend beurteilt und festgelegt. Mögliche Lösungen sind auch die Varianten Null+. Verbesserungen für den Gesamtverkehr sollen aber bereits kurzfristig basierend und koordiniert auf den Varianten Null+ geplant und umgesetzt werden. Planungsstand: Konzept Verkehrsmanagementmassnahmen vorhanden. Aus diesem Grund ist das Vorhaben Inwil/Eschenbach/Ballwil/Hochdorf, Verkehrsmanagement zur Förderung ÖV im Entwurf zum neuen Bauprogramm 2023-2026 in den Topf A aufgenommen. Der Kantonsrat beschliesst Ende dieses Jahres das entsprechende Bauprogramm und bezeichnet die definitive Topfzuteilung. Die Zuordnung der Massnahme in der Liste B des AP LU 4G stimmt somit nicht mit dem Bauprogramm 2023-2026 für die Kantonsstrassen überein. Dementsprechend wird seitens Kanton Luzern eine <u>Verschiebung in die A-Liste beantragt.</u>
1061.4.015	GV-5.1-4A	Kriens, Umgestaltung Südallee, Arsenal-/Nidfeldstrasse	Anderes / Autre	Das ARE hat die Eingabe als A-Massnahme mit Kosten von 15.0 Mio Fr akzeptiert und nicht abgeändert. Der nördliche Teil Arsenalstrasse soll im Sinne einer zweckmässigen Etappierung von der A-Liste in die B-Liste verschoben werden und somit auch die Hälfte der geschätzten Kosten, also 7.5 Mio Fr. (von 15.0 Mio Fr). (vgl. auch Massnahme 1061.4.026 bzw GV-7.3-4A)

1061.4.019	GV-5.5-4B	Kriens, Zentrum (Optimierung Gesamtverkehr)	C->B	<p>Das ARE verschiebt die Massnahme mit 9.8 Mio Fr von der B- in die C-Liste mit der Begründung des ungenügenden Planungsstandes; der Handlungsbedarf ist anerkannt, die Ausgestaltung ist zu präzisieren.</p> <p>Das Vorhaben ist im Entwurf des Bauprogramms 2023-2026 für die Kantonsstrassen im Topf B mit Realisierungsbeginn 2027 - 2030 enthalten. Der Kantonsrat beschliesst Ende dieses Jahres das entsprechende Bauprogramm und bezeichnet die definitive Topfzuteilung.</p> <p>Zurzeit ist eine Studie in Bearbeitung, deren Grundlagen mit dem Richtplan und dem Gesamtverkehrskonzept der Stadt Kriens bestimmt sind. Aufgrund des aktuellen Planungsstandes und den Grundlagen ist ein baureifes und finanziertes Vorhaben für einen Baubeginn zwischen 2027 und 2029 realistisch.</p> <p>Es handelt sich um eine zentrale Massnahme aus Sicht der Stadt Kriens, die gemäss Planungsstand und weiterem Vorgehen zwischen 2027 und 2030 baulich umgesetzt werden kann. Es wird deshalb seitens Kanton Luzerne eine Verschiebung wiederum in die B-Liste beantragt</p>
1061.4.020	GV-5.6-4B	Inwil, Ortsdurchfahrt	C->B	<p>Das ARE verschiebt die Massnahme mit 8 Mio Fr von der B- in die C-Liste mit der Begründung des ungenügenden Planungsstandes sowie der unzureichenden Bau- und Finanzreife; der Handlungsbedarf ist nach Umsetzung der Sofortmassnahmen zu präzisieren.</p> <p>Das Vorhaben ist mit den Ergebnissen der ZMB Umfahrung Eschenbach inkl. Inwil und der Synthese der Umfahrungen im Seetal abzustimmen. Die Ergebnisse werden Mitte/Ende 2023 vorliegen. Aus diesem Grund wurde dieses Vorhaben im Entwurf zum neuen Bauprogramm 2023-2026 in den Topf B aufgenommen. Der Kantonsrat beschliesst Ende dieses Jahres das entsprechende Bauprogramm und bezeichnet die definitive Topfzuteilung.</p> <p>Bis vor Ende 2023 können keine Aktivitäten bzw weiteren Projektierungsschritte vorgenommen werden.</p> <p>In Übereinstimmung mit dem kantonalen Bauprogramm wird dem ARE beantragt, eine Verschiebung wiederum in die B-Liste zu prüfen und nach Möglichkeit vorzunehmen.</p>
1061.4.022	ÖV-6.1-4A	Luzern, Bahnhofplatz, Bushaltstellen Durchmesserperronanlage	Anpassung Investionskosten / Adaptation des coûts d'investissement	<p>Das ARE hat die Eingabe als A-Massnahme mit Kosten von 8 Mio Fr akzeptiert und nicht abgeändert.</p> <p>Das Vorhaben kann am Bahnhofplatz insbesondere aus Sicherheitsgründen nicht wie vorgesehen umgesetzt werden, sondern es ist eine neue Lösung am Anfang der Pilatusstrasse vorzusehen. Diese dürfte weniger als 3 Mio Fr. kosten und soll im 2024 realisiert sowie im 2025 in Betrieb genommen werden.</p>
1061.4.023	ÖV-6.2-4B	Ausbau Multimodale Drehscheibe Waldibrücke	C->B	<p>Das ARE verschiebt die Massnahme mit 5 Mio Fr von der B- in die C-Liste mit der Begründung des ungenügenden Kosten-Nutzen-Verhältnisses; der Standort und die Inhalte der Massnahme sind zu überprüfen. u.a. mit Blick auf die Rolle von P+R; das Umsteigepotenzial ist abzuschätzen.</p> <p>Das Vorhaben ist im Entwurf des Bauprogramms 2023-2026 für die Kantonsstrassen im Topf B enthalten. Der Kantonsrat beschliesst Ende dieses Jahres das entsprechende Bauprogramm und bezeichnet die definitive Topfzuteilung.</p> <p>Als nächster Planungsschritt wird eine Studie/BGK vorbereitet. Aufgrund des aktuellen Planungsstandes und den Grundlagen ist ein baureifes und finanziertes Vorhaben für einen Baubeginn zwischen 2027 und 2029 realistisch.</p> <p>Das Vorhaben ist im Bauprogramm 2023-2026 für die Kantonsstrassen im Topf B enthalten und der entsprechende Realisierungszeitraum ist realistisch. Eine zeitliche Verschiebung dieser wichtigen Massnahme v.a. des öffentlichen Verkehrs (multimodale Drehscheibe ausbauen) wäre ein sehr schlechtes politisches Zeichen. Es wird deshalb eine Verschiebung wiederum in die B-Liste beantragt</p>
1061.4.024	ÖV-7.1-4A	K15 Emmen, Anschluss Emmen Nord	Anpassung Investionskosten / Adaptation des coûts d'investissement	<p>Das ARE hat die Eingabe als A-Massnahme mit Kosten von 5.93 Mio Fr akzeptiert und nicht abgeändert.</p> <p>Das Bauprojekt ist in Fertigstellung und wird diesen Herbst koordiniert mit dem Nationalstrassenprojekt Anschluss Emmen-Nord öffentlich aufgelegt. Die Kosten sind höher als beim Stand Vorprojekt. Die aktuellen Projektkosten liegen bei 13.6 Mio Fr.</p>
1061.4.026	ÖV-7.3-4A	Kriens, Arsenalstrasse/Nidfeldstrasse	Anderes / Autre	<p>Das ARE hat die Eingabe als A-Massnahme mit Kosten von 5.5 Mio Fr akzeptiert und nicht abgeändert.</p> <p>Der nördliche Teil Arsenalstrasse soll im Sinne einer zweckmässigen Etappierung von der A-Liste in die B-Liste verschoben werden und somit auch die Hälfte der geschätzten Kosten, also 2.75 Mio Fr. (von 5.5 Mio Fr) (vgl. auch Massnahme 1061.4.015 bzw GV-5.1-4A)</p>

1061.4.036	ÖV-10-4A	Buchrain, Knoten K65/65c	C->B	<p>Das ARE verschiebt die Massnahme von der A- in die C-Liste mit der Begründung des ungenügenden Planungsstandes und der ungenügenden Bau- und Finanzreife. Der Handlungsbedarf ist erkannt; die Massnahme ist mit der Konkretisierung der Massnahme GV-3.1-4A abzustimmen.</p> <p>Die beiden Vorhaben GV-1.3-4A / 1061.4.007 mit 15 Mio. Fr und ÖV-10-4A / 1061.4.036 mit 2 Mio Fr. sind im Entwurf des Bauprogramms 2023-2026 für die Kantonsstrassen im Topf B enthalten. Der Kantonsrat beschliesst Ende dieses Jahres das entsprechende Bauprogramm und bezeichnet die definitive Topfzuteilung. Planungsstand: Für diese Vorhaben ist die Planung zusammen mit dem ASTRA gestartet. Nächste Phasen: bereinigen der vorhandenen Studien und Vorprojekt. Die beiden Projekte sind sehr wichtig und werden vordringlich vorangetrieben, ein Realisierungsbeginn zwischen 2027 und 2030 ist realistisch. Zudem hat der Kanton Luzern in seiner Stellungnahme an den Bund zum Ausbauschritt der Nationalstrassen einen früheren Spurausbau auch im Bereich des Anschlusses Buchrain beantragt. Eine zeitliche Verschiebung ist für den Kanton Luzern zwar vertretbar, jedoch nicht von der A- bis in die C-Liste. Es wird seitens Kanton Luzern eine <u>Verschiebung der beiden Massnahmen GV-1.3-4A / 1061.4.007 und ÖV-10-4A / 1061.4.036 von der C- in die B-Liste beantragt</u></p>
1061.4.038	MIV-3-4B	Emmen, Massnahme zur Entlastung des Dorfes	C->B	<p>Das ARE verschiebt die Massnahme mit Kosten von 40 Mio Fr von der B- in die C-Liste mit der Begründung des ungenügenden Planungsstandes und Kosten-Nutzen-Verhältnis. Der Handlungsbedarf ist erkannt. Nach der ZMB von 08/2021 handelt es sich um ein BGK: die Bestvariante ist zu vertiefen und die Kosten sind zu präzisieren.</p> <p>Das Vorhaben ist im Entwurf des Bauprogramm 2023-2026 für die Kantonsstrassen im Topf B enthalten. Der Kantonsrat beschliesst Ende dieses Jahres das entsprechende Bauprogramm und bezeichnet die definitive Topfzuteilung. Planungsstand: ZMB Umfahrung Emmen abgeschlossen. Bestvariante BGK im bestehenden Strassenraum mit Verzicht auf eine Umfahrung. BGK wird Ende dieses Jahres gestartet.</p> <p>Aufgrund des aktuellen Planungsstandes und den Grundlagen ist ein baureifes und finanziertes Vorhaben für einen Baubeginn zwischen 2027 und 2029 realistisch. Das Vorhaben ist im Bauprogramm 2023-2026 für die Kantonsstrassen im Topf B enthalten und ein Baubeginn bis vor 2030 scheint möglich. In Übereinstimmung mit dem Bauprogramm wird dem ARE beantragt, eine <u>Verschiebung wiederum in die B-Liste zu prüfen und nach Möglichkeit vorzunehmen</u></p>
1061.4.043	FVV-2.2-4A	Luzern, Reduktion der Trennwirkung des Gleiskörpers für den FVV	Verzicht / Renoncement	<p>Das ARE hat die Eingabe als A-Massnahme mit Kosten von 7.6 Mio Fr akzeptiert und nicht abgeändert.</p> <p>Der Stadtrat Luzern verzichtet auf den Velotunnel, weil die Kompatibilität mit dem Durchgangsbahnhof DBL nicht sichergestellt ist. Eine alternative unterirdische Fuss- und Veloverbindung weiter südlich könnte ins AP LU 5G aufgenommen werden.</p>
1061.4.046	FVV-3.3-4A	Emmen/Eschenbach/Inwil, Waldibrücke – Knoten K 16/65 a – Oberhofen, Rad- und Gehweg	Anderes / Autre	<p>Das ARE hat die Eingabe als A-Massnahme mit Kosten von 3.01 Mio Fr akzeptiert und nicht abgeändert.</p> <p>Aus heutiger Sicht ist ein Baubeginn im 2027 nicht realistisch. Die Massnahme ist mit den Ergebnissen der ZMB Umfahrung Eschenbach und der Synthese zu den Umfahrungen im Seetal abzustimmen. Die Ergebnisse werden Mitte/Ende 2023 vorliegen. Aus diesem Grund wurde dieses Vorhaben im Entwurf zum neuen Bauprogramm 2023-2026 in den Topf B aufgenommen. Der Kantonsrat beschliesst Ende dieses Jahres das entsprechende Bauprogramm und bezeichnet die definitive Topfzuteilung. Dementsprechend wird seitens Kanton Luzern <u>beantragt, diese Massnahme von der A- in die B-Liste zu verschieben</u></p>
1061.4.081	FVV-3.38-4A	Luzern, Velo-Fussgängerbrücke Freigleis-Fruttrasse	Anderes / Autre	<p>Das ARE hat die Eingabe als A-Massnahme mit Kosten von 4.8 Mio Fr akzeptiert und nicht abgeändert.</p> <p>Aufgrund der Arealplanung an der Fruttrasse und den Planungen auf dem SBB-Areal (DBL) kann die Brücke nicht im geplanten Ausmass/Linienführung realisiert werden. Die Planungen können erst wieder aufgenommen werden, wenn die Rahmenbedingungen (u.a. DBL) geklärt sind. Dementsprechend wird seitens Kanton Luzern <u>beantragt, diese Massnahme von der A- in die B-Liste zu verschieben</u></p>
1061.4.091	FVV-3.48-4A	Horw, Neue Wegverbindung Hinterboden-Seeacherweg	C->A	<p>Das ARE verschiebt die Massnahme mit Kosten von 0.5 Mio Fr von der A- in die C-Liste mit der Begründung des Konflikts mit dem BLN Nr 1606, schwere Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen; Anhörung ENHK nötig.</p> <p>Die vorgesehene nicht befestigte Wegverbindung (Naturmah max 1.5m), stellt aus Sicht der Projektträgerschaft keine bis sehr geringe Beeinträchtigung des BLN Nr. 1606 dar. Die Weg-Lage ist nur schematisch dargestellt. In erster Linie sollen bestehende Wege berücksichtigt und Weglücken naturnah geschlossen werden. Für den neuen Weg sind nur geringfügige Terrenausgleichmassnahmen notwendig.</p> <p>Der Weg fügt sich topographisch problemlos in die Landschaft ein und standorttypische Strukturelemente werden keine tangiert. Der Landschaftscharakter wird durch den Weg nicht verändert, die Lebensräume bleiben erhalten und auch weitere Schutzziele können garantiert werden. Eine rechtzeitige Anhörung der ENHK kann bei Bedarf aufgenommen werden.</p> <p>Dementsprechend wird eine <u>Verschiebung von der C-Liste wiederum in die A-Liste beantragt.</u></p>

1061.4.097	FVV-4.3-4B	Inwil, Inwil Dorf (exkl.) – Autobahnanschluss A 14 Gisikon (exkl.), Ausbau Rad- und Gehweg	C->B	<p>Das ARE verschiebt die Massnahme mit Kosten von 9 Mio Fr von der B- in die C-Liste mit der Begründung des ungenügenden Planungsstandes; Handlungsbedarf anerkannt. Die Umsetzung ist mit der Massnahme FVV-6.1-4C zu koordinieren.</p> <p>Das Vorhaben ist im Entwurf des Bauprogramm 2023-2026 für die Kantonsstrassen im Topf B enthalten. Der Kantonsrat beschliesst Ende dieses Jahres das entsprechende Bauprogramm und bezeichnet die definitive Topfzuteilung.</p> <p>Ein baureifes und finanziertes Vorhaben für einen Baubeginn zwischen 2027 und 2029 ist realistisch.</p> <p>Es handelt sich um ein baureifes und finanziertes Vorhaben, ein Baubeginn zwischen 2027 und 2029 ist realistisch. In Übereinstimmung mit dem kantonalen Bauprogramm wird eine <u>Verschiebung</u> wiederum in die B-Liste beantragt</p>
1061.4.098	FVV-4.4- 4B	K4: Kriens/Malters, Hohrüti – Under Rängg, neue Brücke, Optimierung Linienführung, Erstellen Radverkehrsanlage	C->B	<p>Das ARE verschiebt die Massnahme mit Kosten von 25 Mio Fr von der B- in die C-Liste mit der Begründung des ungenügenden Planungsstandes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Handlungsbedarf anerkannt. Die Gesamtkosten (inkl. Sanierung Ränggloch) sind gemessen am Nutzen der Radverkehrsanlage zu hoch; die Anteile für den FVV sind separat auszuweisen. Es besteht ein möglicher Konflikt mit dem Wildtierkorridor LU-03 und IANB Nr LU271; Amphibienwanderungen in Konflikt mit VerkehrK die Situation für die Fauna ist zu untersuchen und es sind Sanierungsmassnahmen zu planen.</p> <p>Das Vorhaben ist im Entwurf des Bauprogramms 2023-2026 für die Kantonsstrassen im Topf A enthalten. Der Kantonsrat beschliesst Ende dieses Jahres das entsprechende Bauprogramm und bezeichnet die definitive Topfzuteilung.</p> <p>Planungsstand: Studie vorhanden, Projektauftrag für die nächste Phase Überprüfung Studie und Vorprojekt in Erarbeitung.</p> <p>Diese Vorhaben hat eine sehr hohe politische Wichtigkeit. Die vif wird das Vorhaben prioritär bearbeiten.</p> <p>Das Projekt wurde in der Volksabstimmung vom 25.9.2021 mit rund 81% Ja-Stimmen angenommen und es handelt sich um ein wichtige Massnahme für die Velo-Anbindung von Malters in die südliche Agglomeration Luzern. Das Vorhaben ist im Bauprogramm 2023-2026 für die Kantonsstrassen im Topf A enthalten. Ein Baustart vor Ende 2028 (Frist RPAV) ist möglich. Angesichts dieser möglichen Frist sowie der politischen Wichtigkeit wird eine <u>Verchiebung</u> wiederum in die B-Liste beantragt.</p>
1061.4.103	FVV-5.4-4B	Emmen, Rüeggisingerstrasse	B->A	<p>Das ARE hat die Eingabe als B-Massnahme mit Kosten von 1.23 Mio Fr akzeptiert und nicht abgeändert</p> <p>Die Gemeinde Emmen möchte die Massnahme bereits im Zeithorizont 2024 - 2028 realisieren und <u>es wird deshalb beantragt, die Massnahmen in die A-Liste aufzunehmen</u>.</p>

WK CE	Antrag Demande	Begründung Justification
WK1 CE1		
WK2 CE2		
WK3 CE3		
WK4 CE4		
Umsetzungsbewertung Évaluation de la mise en œuvre		



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Agglomerationsverkehr

Fachgespräch zum Entwurf Prüfbericht 4. Generation

11. August 2022



Traktanden

1. Begrüssung, kurze Vorstellung der Teilnehmer und Einführung/Rahmenbedingungen (ARE)
2. Anträge, Klärungen auf Ebene Massnahmen und Programm (Agglo)
3. Weiteres Vorgehen und Varia (ARE, alle)



Einführung

Ziel / Rahmenbedingungen heute

- Besseres gegenseitiges Verständnis
- Diskussion Entwurf Prüfbericht
- Fachliche und sachliche Zusatzargumente
- Gleichbehandlung: Informationen, die erst nach dem 15. Juni / 15. September 2021 zur Verfügung gestanden sind, können nicht berücksichtigt werden (Ausnahme: Fristgerecht nachgereichte Vorprojekte)
- Es werden heute keine Entscheide gefällt



Einführung

Prüfung 4. Generation – wichtige Punkte aus Sicht ARE

- 9-12% im NAF sind für den Agglomerationsverkehr reserviert (~1.3 Mia.)
- Die **Bundesbeurteilung** des Agglomerationsprogramms und der Massnahmen ist Ausdruck der **Wirkung**, inwieweit ein effizienteres Verkehrssystem und die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert sowie dabei die Sicherheit erhöht und die Umwelt geschont werden
- Frist für den Baubeginn 4. Generation: **5 Jahre** (d.h. ~ Ende 2028); Planungsstand daher ein entscheidendes Kriterium
- Pauschalen (insb. FVV und BGK) wurden rege genutzt, Haltestellen nur wenig (neu in 4. Generation)
- Bei **ungenügender Umsetzungsbeurteilung der 2. Generation** wurden **5 Prozentpunkte vom Beitragssatz** für die 4. Generation abgezogen



Diskussion

Anträge/Hinweise von der Agglomeration

- Allgemeines
- Massnahmen
- Programm



Weiteres Vorgehen

4. Generation

Fachliche Prüfung:

- Aktennotiz
- Vernehmlassung bis 9. September 2022
- Auswertung Fachgespräche (und Vernehmlassung): Prüfung der Anträge
 - Fachliche Prüfung Ende 2022 abgeschlossen

Prozess Botschaft:

- Voraussichtlich Februar/März 2023 Verabschiedung Botschaft durch den Bundesrat zuhanden des Parlaments
- Bundesbeschluss frühestens im Herbst 2023 zu erwarten



Weiteres Vorgehen

5. und 6. Generation

5. Generation (Informationen siehe Austauschplattform)

- PAVV keine Anpassungen geplant (Ausnahme Perimeter)
- RPAV nur Präzisierungen, damit sie möglichst früh publiziert werden können
- Voraussichtliche Publikation Anfang 2023

6. Generation

- Aktuell Ausarbeitung Detailplanung
- Start Ende 2022
- Einsatz einer Arbeitsgruppe aus Bund, Kantonen, Agglomerationen und Städte