

Kantonaler Richtplan 1998
Änderung vom 6. Juni 2006

Richtplan-Text

Geänderter Text ist blau dargestellt, aufgehobener durchgestrichen.

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis.....	4
A) Einleitung.....	5
A5 Bewirtschaftung und Controlling.....	5
A5-12 Periodische Berichterstattung	5
A5-15 Controlling Agglomerationsprogramm	6
W) Wirtschaft und Finanzen.....	7
W1-19 Agglomerationsprogramm Luzern	8
S) Siedlung und Umwelt.....	9
S1 Siedlungsentwicklung	9
S1-2 Siedlungsgebiete und Bauzonen.....	9
S1-25 Abstimmung Siedlung und Verkehr	10
S1-4 PublikumsVerkehrsintensive Versorgungseinrichtungen.....	11
S1-41 Grossräumige Zuordnung von publikumsverkehrsintensiven Versorgungseinrichtungen.....	12
S1-42 Kleinräumige Zuordnung von publikumsverkehrsintensiven Versorgungseinrichtungen.....	13
S1-43 Abstellflächen und verkehrssteuernde Massnahmen für publikumsverkehrsintensive Versorgungseinrichtungen	13
S2 Umwelt- und Siedlungsqualität	14
S2-1 Lärmschutz	14
S2-11 Strassenverkehrslärm.....	14
S2-2 Luftreinhaltung	15
S2-21 Umweltvorsorge.....	15
S2-22 Massnahmenplan Lufthygiene.....	15
S2-4 Siedlungsplanung	16
S2-43 Siedlungsausstattung mit Grün-, Frei- und Naherholungsräumen	16
S3 Entwicklungsschwerpunkte.....	17
S3-12 Entwicklungsschwerpunkte von kantonaler Bedeutung	17
S3-14 Nutzungsdifferenzierung in den Arbeitszonen	17
V) Verkehr und Umwelt.....	18
V1 Gesamtverkehrspolitik	18
V1-11 Koordinationsstelle Gesamtverkehr	20
V1-12 Mehrjahresfinanzplan Gesamtverkehr	20
V1-15 Integraler Tarifverbund öffentlicher Verkehr	21
V1-16 Mobilitätsmanagement und Mobilitätszentrale	21
V1-17 Verkehrssystem-Management (VSM)	21
V2 Nationalstrassen	22
V2-11 A14-Anschluss Buchrain mit Zubringer Rontal	23
V2-12 A2-Anschluss Rothenburg und Umgestaltung Anschluss Emmen-Nord	24
V2-13 A2-Ausfahrt Emmen-Süd	24
V2-14 Zentrale Autobahnabschnitte in der Agglomeration Luzern / Bypass A2 mit Entlastung Stadtzentrum Luzern	24
V3 Kantonsstrassen	26
V3-12 Planungsschwerpunkte	27
V4 Öffentlicher Verkehr	28
V4-11 Schnellzugsverkehr.....	29
V4-13 Infrastrukturausbauten Schienenverkehr	30
V4-14 Agglomerationsverkehr	30
V4-15 Bahnhöfe und Bahnhaltstellen	31
V4-17 Umsetzung Park-and-ride- / Bike-and-ride-Konzept Park-and-ride	31
V4-18 S-Bahn Luzern	31

V5 Fuss- und Radwege	32
V5-11 Umsetzung des kantonalen Radroutenkonzepts 1994	33
V5-12 Festlegen der regionalen Radwegrichtpläne	33
V5-13 Festlegen der regionalen Wanderwegrichtpläne	33
V5-14 Festlegen der kommunalen Fusswegrichtpläne	33

Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
AfU	Amt für Umweltschutz
AG	Aargau
AL	Ausgangslage
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BD	Baudepartement
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung
BLS	BLS Lötschbergbahn AG
BUWD	Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement des Kantons Luzern
FD	Finanzdepartement
FfE	Fachstelle für Energiefragen
FFF	Fruchtfolgeflächen
FS	Festsetzung
FWF	Fachstelle für Wirtschaftsfragen
ISOS	Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz
K	Kantonsstrasse
LU	Luzern
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MPUD	Militär-, Polizei- und Umweltschutzdepartement
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpen-Transversale
NW	Nidwalden
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖVG	Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr vom 21. Mai 1996
OW	Obwalden
PBG	Planungs- und Baugesetz vom 7. März 1989
rawi	Dienststelle für Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation des Kantons Luzern
RPA	Raumplanungsamt
RPG	Bundesgesetz über die Raumplanung vom 22. Juni 1979
RPV Luzern	Regionalplanungsverband Luzern
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
StrG	Strassengesetz vom 21. März 1995
SVA	Strassenverkehrsamt
SZ	Schwyz
uwe	Dienststelle Umwelt und Energie des Kantons Luzern
VO	Vororientierung
VSM	Verkehrssystem-Management
vif	Dienststelle Verkehr und Infrastruktur des Kantons Luzern
VTa	Verkehrs- und Tiefbauamt
WegG	Weggesetz vom 23. Oktober 1990
ZB	Zentralbahn
ZE	Zwischenergebnis
ZG	Zug
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung

A) Einleitung

A5 Bewirtschaftung und Controlling

I. Richtungsweisende Festlegung

Der Richtplan übt eine politische Leitfunktion aus und wird als strategisches Führungsinstrument für die räumliche Entwicklung eingesetzt. Er ermöglicht den politischen Behörden, die angestrebte räumliche Entwicklung zu bestimmen und die operative Ausführung an die zuständigen Instanzen zu delegieren.

II. Erläuterungstext

[...]

Der kantonale Richtplan bildet eine wichtige Grundlage für eine partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den über-, neben- und nachgeordneten Planungsträgern. Die gesamthafte Überprüfung des Richtplans 1986 hat auch gezeigt, dass die räumlichen Verflechtungen in den letzten 10 Jahren deutlich zugenommen haben und dass daher eine vermehrte interdisziplinäre und partnerschaftliche Zusammenarbeit unter den Planungsbehörden immer wichtiger wird. Eine engere Zusammenarbeit ist aus der Sicht des Kantons Luzern unter anderem in folgenden Bereichen erwünscht:

Zusammenarbeit

- **Agglomerationspolitik:** Für die Lösung der anstehenden Probleme sind neue Zusammenarbeitsformen zwischen den Agglomerationsgemeinden, dem Kanton, den [Nachbarkantonen](#) und dem Bund erforderlich. [Die Koordination erfolgt im Rahmen des Agglomerationsprogrammes.](#)

[...]

III. Koordinationsaufgaben

A5-12 Periodische Berichterstattung

Der Regierungsrat erstattet dem Grossen Rat zusammen mit dem Regierungsprogramm alle vier Jahre Bericht über den Stand der Richtplanung, insbesondere über:

- die Entwicklungstendenzen und die veränderte Ausgangslage,
- die Wirkung der Koordinationsaufgaben im Hinblick auf die angestrebten Ziele und über allfällige Korrekturmassnahmen,
- den Stand der Planung in den einzelnen Sachbereichen und die erfolgten Fortschreibungen,
- allfällige grosse Anpassungsabsichten,
- [die Umsetzung des Agglomerationsprogrammes,](#)
- die Umsetzung einzelner Richtplanvorhaben.

~~Das Raumplanungsamt~~ [Die Dienststelle Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation](#) holt die entsprechenden raumrelevanten Daten und Erhebungen bei den beteiligten Amtsstellen ein, welche für ihre Fachbereiche die jeweilige Zielerreichung und den Stand der Planung darlegen.

Querverweis:

→ A5-11

Federführung: [RPA rawi](#)
 Beteiligte: [Gemeinden und Regionalplanungsverbände nach Bedarf](#)
 Koordinationsstand: [Festsetzung](#)
 Priorität / Zeitraum: [E / erstmals auf Legislaturperiode 1999 - 2003](#)

A5-15 Controlling Agglomerationsprogramm

Für das Agglomerationsprogramm wird ein Controlling etabliert, das sich nach den Vorgaben des Bundes richtet. Die Dienststelle Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation legt in Zusammenarbeit mit den betroffenen Amtsstellen und dem Bundesamt für Raumentwicklung die notwendigen Indikatoren fest.

Es wird insbesondere überprüft,

- ob das Agglomerationsprogramm termingerecht und nicht einseitig umgesetzt wird (beispielsweise nur Massnahmen für eine Verkehrsart),
- ob die notwendigen flankierenden Massnahmen getroffen werden,
- ob die kommunalen Nutzungsplanungen entsprechend angepasst werden, insbesondere aber die Abstimmung Siedlung - Verkehr gemäss S1-25 erfolgt ist,
- ob die erwarteten Wirkungen tatsächlich eintreten,
- ob der Massnahmenbedarf weiterhin vorhanden ist,
- ob das Agglomerationsprogramm mit den Massnahmen des Bundes und der Nachbarkantone koordiniert ist.

Weicht die Umsetzung von der Planung bzw. die tatsächliche Wirkung von der erwarteten Wirkung stark ab, muss das Agglomerationsprogramm überarbeitet werden.

Federführung: rawi / BUWD

Beteiligte: Steuerungsgremium Agglomerationsprogramm, NW, OW, SZ

Koordinationsstand: Festsetzung

Priorität / Zeitraum: A / 2006

Querverweis:

→ A5-12

→ W1-19

W) Wirtschaft und Finanzen

I. Richtungsweisende Festlegung

Die wirtschaftliche Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit des Kantons ist insgesamt zu erhalten und in seinem Gesamtinteresse dort zu verbessern, wo die geeignetsten Entwicklungspotenziale vorhanden sind.

Insbesondere im Agglomerationsraum werden die Siedlungs- und die Verkehrsentwicklung unter Berücksichtigung der Umweltaspekte im Rahmen des Agglomerationsprogrammes aufeinander abgestimmt.

II. Erläuterungstext

Die wirtschaftlichen Entwicklungsperspektiven sind im Kanton Luzern aufgrund der unterschiedlichen Standortqualitäten sehr ungleich. Soll sich innerhalb des Kantons das Wohlstandsgefälle nicht auf tieferem Niveau ausgleichen, müssen die stärkeren Regionen mit der gesamtschweizerischen Entwicklung mithalten können. Das bedeutet nicht, dass dadurch die ländlichen Räume in ihren eigenen Entwicklungsmöglichkeiten eingeschränkt werden. Vielmehr sollen mit einer gezielten Förderung von wirtschaftlichen Vorranggebieten die materiellen Voraussetzungen geschaffen werden, um auch weiterhin die regionalen Entwicklungskonzepte der ländlichen Räume zu unterstützen.

Ausgangslage

Eine hohe Priorität kommt jenen Standorten zu, die sich positiv entwickelt haben und gleichzeitig die besten Zukunftsaussichten aufweisen. Kurz- und mittelfristig sind dies, nebst der Stadt Luzern, die Agglomeration sowie die Achse Luzern - Sursee - Olten. ~~Langfristig~~ **Mittelfristig** wird auch die Achse Luzern - Zug noch an Bedeutung gewinnen, wenn es gelingt, die Erreichbarkeit mit einem Autobahnanschluss sowie die Zugverbindungen **Luzern** - Zürich zu verbessern. Im Weiteren müssen kleinräumig an attraktiven Lagen, die mit dem öffentlichen Verkehrsmittel und mit Anlagen für den motorisierten Individualverkehr gut erschlossen sind, die bestehenden Raumpotenziale besser genutzt werden. Im Vordergrund stehen flexiblere Nutzungsbestimmungen und die Schaffung von guten Voraussetzungen zur Umnutzung („Immobilienrecycling“) und zur Verdichtung der weitgehend überbauten Gebiete.

Mit der neuen Agglomerationspolitik des Bundes wird der Fokus nun auch auf diejenigen Gebiete gerichtet, in denen sich bezüglich Erreichbarkeit und damit wirtschaftlicher Standortgunst besonders grosse Herausforderungen stellen. Dichte Nutzungen und enge Platzverhältnisse verlangen im Agglomerationsraum eine besonders gute Abstimmung der Siedlungs- und der Verkehrsentwicklung. Da Infrastrukturmassnahmen hier erfahrungsgemäss teuer sind, beabsichtigt der Bund, die Agglomerationen gezielt finanziell zu unterstützen. Voraussetzung dazu ist ein Agglomerationsprogramm, das die notwendige Koordination vornimmt und die Wirksamkeit der Massnahmen belegt. Das Agglomerationsprogramm ist eine eigenständige Planung. Es ist gleichzeitig aber auch ein Grundlagenbericht gemäss Art. 6 RPG, dessen massgebende Elemente im kantonalen Richtplan behördenverbindlich gesichert werden.

Wegen der Globalisierung des Wettbewerbs, neuer Technologien und des beschleunigten Strukturwandels sind gute Standortvoraussetzungen für die Wirtschaft eine wichtige Voraussetzung, damit der Kanton insgesamt im wirtschaftlichen Standortwettbewerb mithalten kann. Der oft schmerzhafteste Strukturwandel stellt den Staat vor die Aufgabe, sich intensiver als bisher um die wirtschaftlichen Auswirkungen planerischer Vorkehren zu kümmern und die Anstrengun-

gen zur Verbesserung der räumlichen Voraussetzungen für die Wirtschaft zu verstärken.

III. Koordinationsaufgaben

W1-19 Agglomerationsprogramm Luzern

Der Kanton Luzern koordiniert die mittel- und langfristige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Agglomeration Luzern unter Berücksichtigung der Umweltaspekte im Agglomerationsprogramm gemäss den Vorgaben des Bundes (z.B. Sachpläne Verkehr und FFF, BLN-Inventar, ISOS usw.). Der Perimeter umfasst im Kanton Luzern die Gemeinden Adligenswil, Buchrain, Dierikon, Ebikon, Emmen, Gisikon, Honau, Horw, Kriens, Littau, Luzern, Meggen, Root, Rothenburg und Udligenswil. Ausserhalb des Kantons Luzern umfasst der erweiterte Planungsperimeter die Gemeinden Hergiswil (NW) und Küssnacht am Rigi (SZ). Diese Gemeinden und die betroffenen Kantone werden in den Planungsprozess miteinbezogen.

Das Agglomerationsprogramm umfasst für die Agglomeration insbesondere

- die Darstellung der Ausgangslage,
- die räumliche Entwicklungsstrategie,
- die Verkehrsstrategie,
- die Massnahmen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr,
- die massnahmenberechtigten Basisnetze Langsamverkehr, Schiene und Strasse,
- die Massnahmen mit Priorität, Realisierungshorizont, voraussichtlichen Kosten und notwendigen flankierenden Massnahmen,
- den Nachweis der Wirksamkeit der Massnahmen,
- die Grundsätze zur Finanzierung und Angaben zur Finanzierbarkeit (Investitions- und Betriebskosten),
- die Trägerschaft und die Zuständigkeit für die Agglomerationsplanung,
- die Verwendung der eingesetzten Mittel sowie
- das agglomerationspezifische Controlling.

Das Agglomerationsprogramm koordiniert - inhaltlich ausgewogen - raumplanerische sowie angebots- und nachfrageseitige Massnahmen auf Strasse und Schiene für alle Verkehrsarten. Es sind die gegenseitigen Wechselwirkungen zwischen verkehrsplanerischen und raumplanerischen Massnahmen unter Berücksichtigung der Umweltaspekte aufzuzeigen.

Die Gemeinden passen bei Bedarf ihre Richt- und Nutzungsplanungen innert fünf Jahren seit Genehmigung der Richtplanänderung «Agglomerationsprogramm» an die Vorgaben des Agglomerationsprogrammes an.

Federführung: BUWD (Gemeinden bei der Anpassung ihrer Planungen)
 Beteiligte: NW, OW, SZ, RPV Luzern, ÖVL, Agglomerationsgemeinden
 Koordinationsstand: Festsetzung
 Priorität / Zeitraum: A

Querverweis:

- A5-15
- S1-25
- S1-41 bis S1-43
- S2-43
- S3-14
- V1-12
- V1-15
- V1-16
- V1-17
- V2-11
- V2-12
- V2-14
- V3-12
- V4-11 bis V4-15
- V4-17
- V4-18
- V5-11 bis V5-14
- Planungsbericht Agglomerationsprogramm Luzern
- Kantonaler Strassenrichtplan
- Bauprogramm Kantonsstrassen

S) Siedlung und Umwelt

S1 Siedlungsentwicklung

S1-2 Siedlungsgebiete und Bauzonen

I. Richtungsweisende Festlegung

Die vorhandenen Nutzungsreserven innerhalb der unbestrittenen Bauzonen werden durch Überbauung sowie durch Umnutzung, Erneuerung und Verdichtung optimal ausgenutzt. Die Siedlungsentwicklung wird mit der Verkehrsentwicklung abgestimmt. Eine Ausdehnung der Bauzonen ist möglich, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind.

II. Erläuterungstext

[...]

Immerhin sind auch die bereinigten Bauzonen - gemessen am mutmasslichen Bedarf der nächsten 10 - 15 Jahre - insgesamt immer noch sehr gross, selbst wenn die Verdichtungsreserven in den weitgehend überbauten Gebieten nicht mitgerechnet werden. Aus kantonaler Sicht besteht daher für eine weitere Ausdehnung der Bauzonen mittelfristig kein Bedarf. Eine weitere Ausdehnung würde auch den Leitideen der Konzentration und der Nachhaltigkeit widersprechen.

Probleme und Konflikte

Vor allem in den Entwicklungsschwerpunkten der Agglomeration stimmen die vorhandenen Verkehrskapazitäten nicht mehr mit dem Entwicklungspotenzial der Bauzonen überein.

Die Gemeinden verlangen aus verschiedenen Gründen einen grösseren Anordnungsspielraum in Bezug auf die Ausdehnung und die Anordnung ihrer Bauzonen.

Im nördlichen und östlichen Kantonsteil besteht wegen des zunehmenden Einflusses des Wirtschaftsraums Mittelland eine erhöhte Nachfrage nach attraktiven Wohn- und Arbeitsmöglichkeiten.

[...]

III. Koordinationsaufgaben

S1-25 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Die Gemeinden stimmen ihre Siedlungsentwicklung im Rahmen der Revision der Nutzungsplanung auf die vorhandenen und die künftig absehbaren Verkehrsinfrastrukturen ab. Wo nötig werden die Art und die Dichte der Nutzungen auf die kapazitäts- und umweltmässig noch verträglichen Belastungen des Verkehrssystems abgestimmt und mittels grundeigentümergebundlicher Festlegungen gesichert.

Die getroffenen Massnahmen haben insbesondere folgenden Zielsetzungen zu genügen:

- Förderung einer ÖV-unterstützenden Siedlungsstruktur,
- Vermeidung von Verkehrsüberlastungen,
- Verminderung der Umweltbelastungen und der Trennwirkungen,
- Sicherung der Erreichbarkeit,
- Verbesserung der Siedlungsqualität.

Mit dem Ziel einer möglichst zweckmässigen Umsetzung stellt die Dienststelle Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation die Koordination unter den Gemeinden sicher. Der Kanton erarbeitet innert zwei Jahren seit Genehmigung der Richtplanänderung «Agglomerationsprogramm» eine mit S1-43 koordinierte Richtlinie.

Federführung: BUWD
 Beteiligte: Gemeinden
 Koordinationsstand: Festsetzung
 Priorität / Zeitraum: A

Querverweis:

- W1-19
- S1-24
- S1-43
- Planungsbericht
Agglomerations-
programm Luzern

S1-4 ~~Publikum~~Verkehrsintensive Versorgungseinrichtungen

I. Richtungsweisende Festlegung

Der Kanton, die Regionen und die Gemeinden schaffen mit ihren Richt- und Nutzungsplanungen günstige Rahmenbedingungen für eine möglichst dezentrale Grundversorgung der Bevölkerung. Neue Versorgungseinrichtungen mit einem überkommunalen Einzugsgebiet, wie Einkaufs- und Fachmarktzentren und weitere verkehrsintensive Einrichtungen, sind entsprechend ihren Einzugsgebieten den jeweiligen Zentren zuzuordnen.

II. Erläuterungstext

~~Publikum~~Verkehrsintensive Versorgungseinrichtungen, wie Einkaufs- und Fachmarktzentren und Freizeiteinrichtungen, berühren je nach der Grösse ihres Einzugsgebietes die Siedlungs- und Versorgungsstrukturen mehrerer Gemeinden. Ihre räumlichen Auswirkungen in den Bereichen Grundversorgung, Verkehrsaufkommen und Eingliederung in das Ortsbild- und Landschaftsbild begründen in der Regel einen erheblichen Abstimmungsbedarf.

Abstimmungsbedarf

Mit den Instrumenten der Raumplanung sollen die unerwünschten Auswirkungen auf Raum und Umwelt insgesamt möglichst gering gehalten werden, ohne dabei in wirtschaftliche und gesellschaftliche Veränderungsprozesse (beispielsweise den Strukturwandel im Detailhandel) dirigistisch einzugreifen.

Der kantonale Richtplan zeigt die anzustrebende Ordnung der Besiedlung auf (Abb. 5 Siedlungsstruktur), indem er die Zentrumshierarchie (Hauptzentrum, Regionalzentren, Subzentren, Kleinzentren) und die mit ihnen zusammenhängenden zentralörtlichen und ländlichen Gebiete festlegt. Damit enthält der kantonale Richtplan ein räumliches Strukturkonzept, welches bei der Zuordnung von verkehrsintensiven Versorgungseinrichtungen gemäss § 170 PBG und verkehrsintensiven Freizeiteinrichtungen zu berücksichtigen ist.

Innerhalb des im kantonalen Richtplan aufgezeigten Rahmens der angestrebten Siedlungsstruktur können die nachfolgenden Planungsebenen die Ausdehnung, die Dichte und die Zusammensetzung der Nutzungsarten festlegen. Bei der Ausscheidung von Zentrums-, Arbeits-, Wohn- und Mischgebieten sind insbesondere zweckmässige Bestimmungen über die zulässigen Nutzungen für publikumsintensive verkehrsintensive Versorgungseinrichtungen festzulegen. Für die Agglomeration enthält der Regionalentwicklungsplan der Region Luzern weitere Grundlagen.

III. Koordinationsaufgaben

S1-41 Grossräumige Zuordnung von publikumsverkehrsintensiven Versorgungs-Einrichtungen

Die grossräumige Zuordnung von publikumsverkehrsintensiven Versorgungs-Einrichtungen zu der im Richtplan festgelegten Zentrumsstruktur gemäss Abbildung 5 (Siedlungsstruktur) erfolgt in Koordination mit dem Massnahmenplan Luftreinhaltung. Sie ergibt sich durch die Einzugsgebiete, die auch Gebiete in Nachbarkantonen umfassen können, und die für die Erschliessung notwendigen Verkehrsanlagen:

- **Hauptzentrum:** Versorgungs-Einrichtungen mit überregionalem Einzugsgebiet, die in der Regel über einen Autobahnanschluss und über einen gut ausgebauten ÖV-Anschluss verfügen müssen;
- **Regionalzentren:** Versorgungs-Einrichtungen mit regionalem Einzugsgebiet, die in der Regel möglichst direkt über die überregionalen Verkehrsachsen zu erschliessen sind und über einen angemessenen ÖV-Anschluss verfügen müssen;
- **Sub- und Kleinzentren:** Versorgungs-Einrichtungen mit lokalem bis sub-regionalem Einzugsgebiet, die in der Regel auf das regionale Verkehrssystem ausgerichtet sind und über einen angemessenen ÖV-Anschluss verfügen müssen;
- **ländliche Siedlungsgebiete:** Versorgungs-Einrichtungen mit höchstens lokalem Einzugsgebiet, die in der Regel auf das örtliche Verkehrssystem ausgerichtet sind.

Die sachgerechte Zuordnung von publikumsverkehrsintensiven Versorgungs-Einrichtungen zu den Zentren ist im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für den jeweils erforderlichen Nutzungsplan zu prüfen. Dabei sind die genehmigten Planungen der Nachbarkantone, der Regionen und der Gemeinden zu berücksichtigen.

Federführung: **BD BUWD**

Beteiligte: **Nachbarkantone, Regionalplanungsverbände, Gemeinden, RPA-rawi**

Koordinationsstand: **Zwischenergebnis Festsetzung**

Priorität/Zeitraum: **E**

Querverweis:

→ Abb. 5 Siedlungsstruktur

→ Abb. 7 Hauptverkehrsachsen

→ S1-12

S1-42 Kleinräumige Zuordnung von publikumverkehrsintensiven Versorgungseinrichtungen

Für die kleinräumige Zuordnung von publikumverkehrsintensiven Versorgungseinrichtungen werden innerhalb der grossräumigen Siedlungsstruktur mit den Regional- und Ortsplanungen die erforderlichen Rahmenbedingungen festgelegt. Dabei sind insbesondere die Auswirkungen auf die lokale Umwelt- und Verkehrssituation sowie auf die Grundversorgung der Bevölkerung massgebend. Die Gemeinden legen dazu unter Berücksichtigung der übergeordneten Richtpläne für die einzelnen Zonen die speziellen Nutzungsvorschriften gemäss § 36 PBG fest:

- In den Kern- und Zentrumsgebieten sind möglichst günstige Voraussetzungen für die Konsumgüterversorgung der ganzen Bevölkerung zu schaffen.
- In den Arbeitsgebieten ohne Zentrumsfunktionen sind publikumsverkehrsintensive Versorgungseinrichtungen, die Güter des täglichen oder des häufigen periodischen Bedarfs anbieten, auf den Quartierbedarf auszurichten, ausser diese Güter werden am geplanten Standort in zulässiger Weise auch produziert.
- In Wohn- und Mischgebieten sind publikumverkehrsintensive Versorgungseinrichtungen ungeachtet der angebotenen Güter auf den Quartierbedarf auszurichten, ausser diese Güter werden am geplanten Standort in zulässiger Weise auch produziert.

Federführung: Gemeinden
Beteiligte: Regionalplanungsverbände, RPA rawi
Koordinationsstand: Zwischenergebnis
Priorität/Zeitraum: D

Querverweis:

→ S2-21 und S2-31

→ S3-14 und S3-15

S1-43 Abstellflächen und verkehrssteuernde Massnahmen für publikumverkehrsintensive Versorgungseinrichtungen

In kommunalen Parkplatzreglementen, in den allenfalls notwendigen Nutzungsplanungen und im Projektbewilligungsverfahren kann können die Parkplatzzahl eingeschränkt und weitere verkehrssteuernde Massnahmen für publikumverkehrsintensive Versorgungseinrichtungen nach Massgabe der vorhandenen Strassenkapazitäten und des ÖV-Angebotes sowie aufgrund lokal bestehender Umweltbelastungen (etwa Lärm- und Luftbelastung) eingeschränkt getroffen werden. Der Kanton erarbeitet die dafür notwendigen Beurteilungsrichtlinien innert zwei Jahren seit Genehmigung der Richtplanänderung «Agglomerationsprogramm» eine mit S1-25 koordinierte Richtlinie.

Anzustreben ist eine einheitliche Bewirtschaftung von Abstellplätzen für den motorisierten Individualverkehr bei publikumverkehrsintensiven Versorgungseinrichtungen, wofür in Abstimmung mit den Nachbarkantonen entsprechende gesetzliche Grundlagen erarbeitet werden sollen.

Beim Eingang von verkehrsintensiven Einrichtungen sind in genügender Anzahl gedeckte Veloabstellplätze zu realisieren. Detaillierte Angaben zu den Veloabstellplätzen sind Bestandteil der oben erwähnten Richtlinie.

Federführung: RPA rawi
Beteiligte: BD BUWD, VTA vif, AfU uwe, Gemeinden
Koordinationsstand: Zwischenergebnis
Priorität/Zeitraum: D

Querverweis:

→ S1-25

S2 Umwelt- und Siedlungsqualität

S2-1 Lärmschutz

I. Richtungsweisende Festlegung

Das Schwergewicht im Lärmschutz liegt in der nächsten Richtplanperiode bei der Sanierung übermässig lauter Anlagen. Der Kanton Luzern bekennt sich zu einem zielorientierten und koordinierten Vorgehen bei der Lärmbekämpfung. Er legt grosses Gewicht auf die Vorsorge und die Ursachenbekämpfung. Bei der Sanierung priorisiert er Alarmwertüberschreitungen.

II. Erläuterungstext

Der Kanton Luzern gilt als Kanton mit einer hohen Umwelt- und Lebensqualität. Ein solches Image stellt in der modernen Dienstleistungs- und Freizeitgesellschaft des 21. Jahrhunderts eine zunehmend wertvollere Standortressource dar. Trotzdem darf nicht übersehen werden, dass auch hier grosse Bevölkerungsteile, besonders jene in den zentralörtlichen Bereichen, am Wohn- oder Arbeitsort oder in den siedlungsnahen Erholungsräumen schädlichem oder lästigem Lärm ausgesetzt sind.

Ausgangslage

Der Verkehr wie auch die Lärmbelastung weisen nach wie vor steigende Tendenz auf. Es gilt zunächst und vor allem, diesen Trend durch eine integrierte, nachhaltige Verkehrs-, Umwelt- und Siedlungspolitik zu begrenzen. [Das Agglomerationsprogramm Luzern beinhaltet eine solche Politik.](#)

[...]

III. Koordinationsaufgaben

S2-11 Strassenverkehrslärm

Der Verkehrslärm wird prioritär bei der Quelle bzw. beim Verursacher bekämpft. Dies erfordert Massnahmen zur Beeinflussung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrszusammensetzung, der Emissionscharakteristik der Fahrzeuge und der Fahrbahnen sowie des Fahrverhaltens und der Fahrgeschwindigkeiten.

Als Wirkungsfeld mit dem grössten Synergiepotential im Umweltbereich (Luftreinhaltung, Energie, Flächenverbrauch) steht eine integrierte Siedlungs-, Verkehrs- und Umweltpolitik im Vordergrund.

Die Wohnqualität im Siedlungsraum, insbesondere in den vorwiegend wohnorientierten Zonen (Wohnzonen, teilweise aber auch Misch-, Dorf- und Kernzonen) der Stadt, der Agglomeration und der ländlichen Zentren wird mit dem Instrumentarium der Verkehrsberuhigung gefördert. Der motorisierte Individualverkehr wird möglichst auf die Hauptachsen konzentriert.

Für die ursachenorientierte und quellenorientierte Lärmbekämpfung erarbeitet der Kanton Luzern ein einfaches Konzept. Die raumwirksamen Massnahmenteile werden bei Bedarf in den nachgeordneten Planungsebenen (regionale und kommunale Richtpläne) konkretisiert.

Federführung: [BUWD](#)

Beteiligte: [RPA rawi](#), [VTA vif](#), [AFU uwe](#), SVA, Gemeinden, Regionalplanungsverbände

Koordinationsstand: Zwischenergebnis

Priorität / Zeitraum: A

Querverweis:

→ [W1-19](#)

→ [S1-25](#)

→ [S1-41 bis S1-43](#)

→ [V2-14](#)

→ [V3-12](#)

S2-2 Luftreinhaltung

I. Richtungsweisende Festlegung

Die Schwerpunkte der Luftreinhaltepolitik im Kanton Luzern bilden Massnahmen in den Bereichen **Pendlerverkehr**, Freizeit- und Einkaufsverkehr, Schwerverkehr, Landwirtschaft und Energiesparen. Grundsätzlich werden Massnahmen, die eine starke Synergie zu anderen Bereichen wie Lärmschutz, Bodenschutz und Energie aufweisen, sowie marktwirtschaftliche Lösungen bevorzugt. Der lufthygienische Massnahmenplan ist auf der regionalen und kommunalen Planungsebene umzusetzen.

II. Erläuterungstext

Der Regierungsrat hat 1993 einen lufthygienischen Massnahmenplan zur Reduktion der übermässigen Luftbelastung erstellt. Der Massnahmenplan ist behördenverbindlich und umfasst Massnahmen für den Verkehr, die Industrie und das Gewerbe sowie die Haushalte. Im Vordergrund stehen:

Ausgangslage

[...]

Aus diesen Gründen werden die Schwerpunkte in den nächsten Jahren beim Verkehr (Stickoxide, Feinstaub, Kohlendioxid), bei der Landwirtschaft (Stickstoffeinträge) und beim Energiesparen (Stickoxide, Kohlendioxid) gesetzt.

Der Massnahmenplan Luftreinhaltung ist insbesondere in Bezug auf das Agglomerationsprogramm Luzern zu überarbeiten und zu aktualisieren. Zudem ist der Fokus vermehrt auf die Handlungsspielräume innerhalb des Kantons zu richten, ohne die bisherigen Gemeinsamkeiten mit den anderen zentralschweizerischen Kantonen zu vernachlässigen.

III. Koordinationsaufgaben

S2-21 Umweltvorsorge

Die verschiedenen Planungsträger (Kanton, Regionen, Gemeinden) stimmen ihre Siedlungs- und Verkehrsplanungen so aufeinander ab, dass möglichst wenig Mobilität verursacht wird. Sie achten bei der Ausscheidung von Arbeitsgebieten und von Gebieten mit einer hohen Nutzungsdichte darauf, dass diese gut mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sind.

Federführung: **RPA rawi**
Beteiligte: Regionalplanungsverbände, Gemeinden
Koordinationsstand: Zwischenergebnis
Priorität / Zeitraum: E

Querverweis:

→ S1-24
→ S1-25
→ S1-43- bis S1-45
→ S3-12

S2-22 Massnahmenplan Lufthygiene

Die Wirksamkeit des Massnahmenplans Lufthygiene wird periodisch überprüft. Bei Bedarf wird die kantonale Massnahmenplanung den aktuellen gesetzlichen, wissenschaftlichen und technischen Gegebenheiten angepasst. In erster Linie werden Massnahmen geprüft, welche die schrittweise Reduktion der Emissionen an der Quelle anstreben.

Die regionalen und kommunalen Planungsinstrumente wie Nutzungspläne, Verkehrsrichtpläne, Parkraumreglemente und Konzepte des öffentlichen Verkehrs haben die raumwirksamen Massnahmen des lufthygienischen Massnahmenplans umzusetzen.

Federführung: **MPUD BUWD**
Beteiligte: **rawi, uwe**, Regionalplanungsverbände, Gemeinden, **RPA**
Koordinationsstand: Zwischenergebnis
Priorität / Zeitraum: A

Querverweis:

→ W1-19
→ S1-22 und S1-24
→ S1-25
→ S1-41 bis S1-43
→ S3-12
→ V2-14
→ V3-12

S2-4 Siedlungsplanung

I. Richtungsweisende Festlegung

Die Siedlungsplanung schliesst auf allen Planungsebenen neben den gestalterischen, funktionalen und ökonomischen Interessen auch die ökologischen Aspekte mit ein.

II. Erläuterungstext

[...]

III. Koordinationsaufgaben

S2-43 Siedlungsausstattung mit Grün-, Frei- und Naherholungsräumen

Im Interesse einer hohen Lebensqualität in den Wohn- und Arbeitsgebieten sind diese angemessen mit Grün-, Frei- und Naherholungsräumen auszustatten. Naherholungsräume sind so anzulegen, dass sie von allen Bevölkerungsteilen gut erreichbar sind.

Diesen Anliegen ist insbesondere bei der Orts-, Quartier- und Erschliessungsplanung Rechnung zu tragen, indem die Gemeinden die entsprechenden Flächen ausscheiden und diese in ihre mit den Nachbargemeinden zu koordinierende Fuss- und Radwegplanung einbeziehen.

Federführung: Gemeinden
Beteiligte: RPA rawi, AfU uwe FfE
Koordinationsstand: Zwischenergebnis
Priorität / Zeitraum: E

Querverweis:

→ L7-12

→ W1-19

S3 Entwicklungsschwerpunkte

I. Richtungsweisende Festlegung

Mit der Bezeichnung von Entwicklungsschwerpunkten im kantonalen Richtplan werden baureife und verfügbare Standorte festgelegt, an deren Förderung und Promotion der Kanton ein vorrangiges wirtschaftliches Interesse hat.

II. Erläuterungstext

[...]

III. Koordinationsaufgaben

S3-12 Entwicklungsschwerpunkte von kantonaler Bedeutung

Den Entwicklungsschwerpunkten (insbesondere den Arbeitsgebieten) von kantonaler Bedeutung wird eine hohe Entwicklungspriorität eingeräumt. Kanton und Gemeinden legen zusammen mit den Grundeigentümern in Koordination mit dem Massnahmenplan Luftreinhaltung die angestrebte Entwicklung für die einzelnen Gebiete fest und stimmen ihre weiteren Planungen darauf ab.

Als Entwicklungsschwerpunkte von kantonaler Bedeutung werden vorderhand folgende Gebiete bezeichnet:

K1	Root	Längenbold
K2	Ebikon / Dierikon	Rontal
K3	Ebikon	Zentrum
K4	Buchrain / Root	Perlen / Schachen
K5	Kriens / Horw	Nidfild / Schlund
K6	Kriens / Luzern	Eichhof / Grosshof
K7	Luzern	Werft- und Gleisareal / Areal Industriestrasse
K8	Littau	Littauerboden
K9	Emmen	Emmenweid / Giesserei
K10	Littau	Reussbühl / Rothen
K11	Emmen / Littau	Raum Seetalplatz
K12	Rothenburg / Emmen	Station
K13	Hochdorf / Römerswil	Ziegelei / Sonnhof
K14	Sursee / Schenk	Raum Chlifeld - Allmend
K15	Sursee	Zentrum
K16	Reiden / Wikon	Unterdorf / Wagnermatte
K17	Dagmersellen / Altishofen	Stängelmatt
K18	Willisau Stadt und Land	Rossgassmoos / Grundmatt

Federführung: RPA-rawi
 Beteiligte: Gemeinden, Regionalplanungsverbände, FWF, VTA vif, uwe
 Koordinationsstand: Zwischenergebnis
 Priorität / Zeitraum: A

Querverweis:

- Anhang II zum Erläuterungsbericht
- Richtplankarte
- Planungsbericht Agglomerationsprogramm Luzern
- Behördenverbindliche Entwicklungsschwerpunktsplanungen:
 - Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw (K5, K6)
 - Rontal (K1, K2, K3)
- Entwicklungsschwerpunktsplanungen in Bearbeitung:
 - Emmen-Littau-Luzern (K8, K9, K10, K11)
 - Bahnhof Luzern (K7)

S3-14 Nutzungsdifferenzierung in den Arbeitszonen

Die Gemeinden schaffen und sichern in ihren Nutzungsplänen Arbeitszonen in Übereinstimmung mit ihrer Bevölkerungs-, Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung.

Sie berücksichtigen bei der Ausscheidung der Nutzungszonen die Arbeitsgebiete von kantonaler und regionaler Bedeutung und bei der Festlegung der zulässigen Nutzung die Vorgaben des kantonalen und des regionalen Richtplans.

Federführung: Gemeinden
 Beteiligte: Regionalplanungsverbände, RPA rawi
 Koordinationsstand: Zwischenergebnis
 Priorität / Zeitraum: E

Querverweis:

- W1-11
- S1-42
- S3-12
- S3-13
- Richtplankarte

V) Verkehr und Umwelt

V1 Gesamtverkehrspolitik

I. Richtungsweisende Festlegung

Räume und Korridore werden **unter Wahrung einer hohen Verkehrssicherheit** nach Bedeutung und Bedarf **durch den Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr** erschlossen. Das heisst:

Querverweis:
→ Abb.7 Hauptverkehrsachsen

1. In der Stadt und dem Agglomerationsgürtel:

- wird der öffentliche Verkehr zur Verbesserung der Gesamtverkehrskapazität und zur Entlastung der Umwelt gefördert;
- wird dem nicht motorisierten individuellen Verkehr (Fussgänger, Radfahrer) in den Strassenräumen der notwendige Platz eingeräumt, um damit die Sicherheit und die Attraktivität zu erhöhen;
- werden die strassengebundenen Mittel - neben der Funktions- und Werterhaltung sowie der Steigerung der Verkehrssicherheit - in erster Linie für eine Optimierung des Verkehrsflusses (betriebliche Verkehrsmassnahmen wie Verkehrsleitsysteme) eingesetzt;
- wird die weitere Siedlungsentwicklung auf die Gesamtverkehrskapazität abgestimmt;
- **wird das Agglomerationsprogramm Luzern umgesetzt.**

2. Auf den Hauptverkehrsachsen:

- wird der öffentliche Verkehr nachfrageorientiert angeboten, wobei die gesetzlich verlangten minimalen Kostendeckungsgrade einzuhalten sind;¹
- werden die strassengebundenen Mittel in erster Linie zur Steigerung der Verkehrssicherheit und zur Gewährleistung einer funktionierenden Strasseninfrastruktur eingesetzt.

3. Für die ländlichen Räume:

- wird mit dem öffentlichen Verkehr eine Grundversorgung angestrebt;
- sind auf den Hauptverkehrsachsen attraktive Verknüpfungspunkte (Individualverkehr - ÖV und ÖV - ÖV) einzurichten;
- werden in erster Linie Strassenabschnitte mit Sicherheitsmängeln saniert.

II. Erläuterungstext

[...]

Die kantonale Verkehrspolitik orientiert sich mittelfristig an der Optimierung des bestehenden Verkehrsnetzes, ohne dabei längerfristige Ausbauoptionen zu verbauen. Wegen der knappen Mittel, welche in den nächsten Jahren zur Verfügung stehen, müssen deutlichere Prioritäten gesetzt werden. Diese ergeben sich aus der Erschliessungsfunktion einer Achse und aus den aktuellen Problemen.

Problemschwerpunkte

Aus kantonaler Sicht bestehen insbesondere die folgenden Problemschwerpunkte:

- Falls **Weil** beim NEAT-Variantenentscheid nicht die Gotthardachse zuerst ausgebaut wird, mindert sich die Bedeutung der Achse Basel-Luzern-Chiasso und damit des gesamten Wirtschaftsraumes Zentralschweiz erheblich. Dies führt zu einer noch stärkeren Belastung der A2 und zu vermehrten

¹ vgl. §§ 7 f. der Verordnung zum ÖVG vom 17. Dezember 1996

Staus in der Agglomeration Luzern, was den Wirtschaftsstandort zusätzlich abwertet.

- Der Kopfbahnhof Luzern mit seiner zur Zeit noch nur zweispurigen Zufahrt durch den Gütsch-Tunnel und den teilweise nur einspurigen Zulaufstrecken setzt einer massvollen Angebotssteigerung enge Grenzen.
- Das Siedlungsgebiet der Agglomeration Luzern wird durch die heutigen Bahnhaltstellen nicht optimal erschlossen.
- Die Hauptverkehrsachsen im Agglomerationskern sind in Spitzenzeiten teilweise überlastet, behindern den Bus und weisen erhebliche Verträglichkeitskonflikte auf. [Stausituationen nehmen örtlich und zeitlich ständig zu.](#)
- Es fehlen leistungsfähige Umsteigebeziehungen zwischen dem MIV und dem ÖV vor allem im Bereich der Autobahnanschlüsse.
- Bis zur Realisierung des Autobahnanschlusses Buchrain [mit Zubringer Rontal](#) ist die A4 nur teilweise als Bestandteil eines Hochleistungsstrassenrings nutzbar, welcher in Entlastung zentraler Gebiete direktere Beziehungen zwischen Agglomerations- und Regionsgemeinden ermöglichen soll. Zudem weist die A2 im zentralen Abschnitt Emmen-Nord bis Schlund in Spitzenzeiten nur noch geringe Leistungsreserven auf.
- [Gestützt unter anderem auf die Bestrebungen des Bundes, die Anzahl der Todesopfer und Verletzten bei Verkehrsunfällen zu verringern, soll die Sanierung von Unfallschwerpunkten vorangetrieben werden und die Verkehrssicherheit bei neuen Infrastrukturbauten in noch verstärktem Mass Berücksichtigung finden.](#)

Wesentliche Problemschwerpunkte im Verkehrsbereich bestehen innerhalb der Agglomeration Luzern. Bei einer weiteren Zersiedelung des Umlandes und einer fortschreitenden Nutzungsentmischung wird die Erreichbarkeit der Agglomeration infolge Verkehrsüberlastung zunehmender erschwert; die Verträglichkeitskonflikte nehmen weiter zu. Eine gute Anbindung der Agglomeration Luzern an die inner- und ausserkantonalen Zentren sowie eine gute Erreichbarkeit aus dem Kanton und der Zentralschweiz bilden eine wesentliche Stütze der kantonalen aber auch der nationalen Raumordnungspolitik (vernetztes Stadtsystem Schweiz).

Problembereich Agglomeration

Im Weiteren ist zu beachten, dass innerhalb der Agglomeration mehrere Entwicklungsschwerpunkte, insbesondere Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung bezeichnet sind, an deren Förderung der Kanton aus volkswirtschaftlicher Sicht ein vorrangiges Interesse hat. Die angestrebten vielfältigen Nutzungen in den Arbeitsgebieten und in den Zentrumsbereichen setzen aber zumindest teilweise den Ausbau oder den Neubau von Verkehrsinfrastrukturen voraus. Da sich Wirtschaft, Siedlung, Verkehr und Umwelt gegenseitig beeinflussen, müssen die vorhandenen Entwicklungspotentiale auf das Verkehrssystem und die Anliegen des Umweltschutzes abgestimmt werden. Es besteht insbesondere auf folgenden Achsen ein erheblicher Abstimmungsbedarf:

- ~~Roet~~ [Rontal](#),
- Emmen / Littau: Raum Seetalplatz, ~~-Emmen-Dorf~~,
- [Littau: Stadtgrenze Luzern – Seetalplatz \(Durchfahrt Reussbühl\)](#),
- [Emmen: Seetalplatz – Waldibrücke](#),
- [Emmen: Seetalplatz – Sprengi](#),
- [Luzern: alle Hauptachsen \(Kantonsstrassen\)](#)
- [Luzern: Schlossberg – Sedel](#),
- Kriens / Horw (Raum Nidfeld-Schlund),
- Kriens / Obernau,
- Emmen / Rothenburg (Sprengi – Flecken).

[...]

Im Rahmen einer integrierten Verkehrspolitik soll die Verlagerung des individuellen Personen- und des Güterverkehrs auf die öffentlichen Verkehrsmittel **und den Langsamverkehr** gefördert werden.² Der Handlungsspielraum wird durch die knappen Finanzen erheblich eingeschränkt. Dieser Umstand verlangt eine noch bessere Abstimmung und Etappierung der erforderlichen Verkehrsmassnahmen und eine konsequente Konzentration der Mittel auf die wichtigsten Problemschwerpunkte. **In der Agglomeration ist dies durch das Agglomerationsprogramm Luzern gewährleistet.**

Ausrichtung Gesamtverkehrspolitik

Langfristige Optionen der nationalen Verkehrspolitik, wie die Verlagerung des Güterverkehrs auf die NEAT, der Durchgangsbahnhof Luzern und der Regionalbahnhof Innerschweiz, werden im vorliegenden Richtplan nicht behördenverbindlich behandelt. Der Kanton prüft im Rahmen seiner Verkehrsmassnahmen jeweils die Auswirkungen auf diese Optionen und koordiniert allfällige Konflikte im Rahmen des Sachplans Verkehr mit den zuständigen Stellen des Bundes und der Nachbarkantone.

In Zukunft müssen wesentlich intensiver als bisher auch alternative Finanzierungsmöglichkeiten für Verkehrsinfrastrukturprojekte geprüft werden (Formen von Industriegüter-Leasing, Road-pricing u.a.).

Im Weiteren ist vor allem im Hinblick auf die Problemschwerpunkte auf den Hauptachsen innerhalb der Agglomeration und insbesondere in der Stadt Luzern ein integriertes Verkehrsmanagement aufzubauen. **Darüber hinaus sind auch Vereinfachungen bei der Benützung des öffentlichen Verkehrs anzustreben sowie im ganzen Bereich des Mobilitätsmanagements vermehrt wirksame und kostengünstige Massnahmen zu prüfen und umzusetzen.**

III. Koordinationsaufgaben

V1-11 Koordinationsstelle Gesamtverkehr

Um die erwünschte Entwicklung des Gesamtverkehrssystems sicherzustellen, besteht im Bau-, **Umwelt- und Wirtschaftsdepartement** eine Koordinationsstelle für den Gesamtverkehr. Diese sorgt insbesondere für die notwendige Abstimmung der zur Erarbeitung des Strassenrichtplanes, der Bauprogramme (§§ 44 und 45 StrG) und des Planungsberichts nach § 18 ÖVG benötigten Grundlagen **sowie für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit.**

Federführung: **VTA vif**
Beteiligte: **RPA rawi, AfU uwe, FWF Kantonspolizei, Stadtpolizei**
Koordinationsstand: **Festsetzung**
Priorität / Zeitraum: **A**

Querverweis:
→ V1-12

V1-12 Mehrjahresfinanzplan Gesamtverkehr

Als Führungsinstrument erarbeitet der Kanton **unter Berücksichtigung des Agglomerationsprogrammes Luzern** einen Mehrjahresfinanzplan Gesamtverkehr. Darin werden die betrieblichen und baulichen Massnahmen im Verkehrsbereich insbesondere hinsichtlich ihres Kosten-Nutzen-Verhältnisses überprüft.

Federführung: **BD BUWD**
Beteiligte: **FD, VTA vif, RPA rawi**
Koordinationsstand: **Zwischenergebnis**
Priorität / Zeitraum: **A**

Querverweis:
→ V1-11
→ W1-19

² § 1 ÖVG

V1-15 Integraler Tarifverbund öffentlicher Verkehr

Der Kanton Luzern als Mitglied der Bestellergesellschaft Tarifverbund LU/OW/NW unterstützt die rasche Realisierung eines integralen Tarifverbundes Passepourtout in den Kantonen LU / OW / NW.

Federführung: vif
Beteiligte: ÖVL, Kantone LU, OW, NW
Koordinationsstand: Zwischenergebnis
Priorität / Zeitraum: A

V1-16 Mobilitätsmanagement und Mobilitätszentrale

Mit einem Mobilitätsmanagement wird die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl angestrebt. Dies kann über die Handlungsfelder Information, Beratung, Bewusstseinsbildung, Mobilitätserziehung, Angebotskoordination, Verkauf und Reservierung sowie neue Mobilitätsdienstleistungen – insbesondere im Pendler und Freizeitverkehr – erfolgen. Die vielen möglichen Massnahmen in diesen Handlungsfeldern sind zu prüfen, und die wirksamsten davon sind umzusetzen (z.B. Beratung in Unternehmen, Vernetzung der Verkehrsträger, Tageskarten der Gemeinden).

Kanton und Gemeinden unterstützen und fördern insbesondere die Errichtung einer Mobilitätszentrale, welche möglichst örtlich konzentriert attraktive Dienstleistungen in den verschiedenen Handlungsfeldern anbietet.

Federführung: vif
Beteiligte: rawi, uwe, ÖVL, Stadt Luzern, Gemeinden
Koordinationsstand: Zwischenergebnis
Priorität / Zeitraum: A

Querverweis:

→ W1-19

V1-17 Verkehrssystem-Management (VSM)

Als Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Verringerung der Umweltbelastungen sowie zur Steigerung der qualitativen und quantitativen Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes der Agglomeration wird ein Verkehrssystem-Management eingeführt. Dieses hat zum Ziel:

- eine bessere Ausnützung der bestehenden und der künftigen Verkehrsanlagen sowie
- die Optimierung des Verkehrsablaufes durch regelnde, steuernde und gegebenenfalls auch planende Eingriffe im Gesamtverkehr.

Die Aufgabe besitzt einen engen Zusammenhang mit der Busförderung. Die VSM-Massnahmen sind unter Federführung der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen und den Gemeinden umzusetzen. Bereits vorhandene VSM-Infrastrukturen werden nach Möglichkeit integriert.

Federführung: vif
Beteiligte: ASTRA, uwe, ÖVL, Gemeinden, Kantone NW, OW, SZ
Koordinationsstand: Zwischenergebnis
Priorität / Zeitraum: A

Querverweis:

→ Planungsbericht
Agglomerations-
programm Luzern

→ Regionalentwick-
lungsplan der Region
Luzern mit Haupt-
studie Verkehr

→ V4-14

V2 Nationalstrassen

I. Richtungsweisende Festlegung

Die Funktion der Nationalstrassen als regionale und nationale Erschliessung der Wirtschaftsräume und der Entwicklungsschwerpunkte des Kantons wird gewährleistet. Die Entwicklungsschwerpunkte von kantonaler Bedeutung sind **wenn möglich** direkt und verträglich durch Nationalstrassen zu erschliessen.

II. Erläuterungstext

[...]

Die Problemschwerpunkte beim Nationalstrassennetz liegen in folgenden Bereichen:

Problemschwerpunkte

- **A14, Abschnitt Zug-Luzern:**

Mit der Inbetriebnahme der Autobahn A4 durch das Knonauer Amt und damit der Fertigstellung der durchgehenden Autobahnverbindung Zentralschweiz–Zürich sowie der weiteren Umsetzung des grossen Entwicklungsschwerpunktes Rontal wird die Leistungsgrenze der Autobahn A14 im Abschnitt Buchrain–Verzweigung Rotsee erreicht.

- **A2, Reussport- und Sonnenbergtunnel:**

Die Kapazitätsgrenze in den beiden Tunnels ist in der Spitzenstunde beinahe erreicht; für den 14-stündigen durchschnittlichen Tagesverkehr verbleibt noch eine Reserve von 35-50 10-20 Prozent.

Eine weitere Zunahme des nationalen und internationalen Durchgangsverkehrs auf der A2 beeinträchtigt die regionale Erschliessungsfunktion der Nationalstrasse, indem für den Ziel- und Quellverkehr der Agglomeration nicht mehr genügend Kapazitätsreserven vorhanden sind und der Regionalverkehr vermehrt auf das Hauptstrassennetz abgedrängt wird. **Mittelfristig muss die Leistungsfähigkeit der A2 in der Agglomeration Luzern erhöht werden.**

Die Planung eines Bypasses zwischen Kriens und Emmen wurde ausgelöst, um die Funktionsfähigkeit des zentralen Autobahnabschnittes auch langfristig zu gewährleisten. Die Möglichkeiten von Leistungssteigerungen wurden im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung geprüft. Aus dem umfangreichen Variantenfächer setzte sich die Variante «Bypass kurz» (Kriens, Anschluss Nidfeld – Emmen, Anschluss Ibach) als beste Lösung durch. Die Hauptvorteile der Variante sind der mögliche Anschluss an beide Autobahnen A2 und A14 sowie die Kostenvorteile gegenüber den andern Ausbauvarianten; zudem entsteht kein Zersiedlungsdruck gegen aussen. Im nächsten Schritt soll ein generelles Projekt erarbeitet werden. Der früheste Zeitpunkt der Inbetriebnahme ist 2025. Der Bypass sichert die langfristige Funktionsfähigkeit des zentralen Autobahnabschnittes. Flankierende Massnahmen sorgen für eine Entlastung des Stadtzentrums Luzern, eine Leistungssteigerung des Bussystems sowie die nachhaltige Verbesserung der Lärm- und Luftbelastungssituation. ~~Eine durchgehende Führung der A4 Richtung Süden hätte auch auf diesem Abschnitt eine Entlastung zur Folge.~~

- **A2, Anschlüsse Emmen-Süd und Emmen-Nord:**

Der ungenügend ausgebaute und überlastete Anschluss Emmen-Süd wurde umgebaut und der Verkehr neu organisiert. Die Inbetriebnahme erfolgte im Jahr 2005.

Der Rautenanschluss Emmen-Nord ist während der Hauptverkehrszeiten überlastet. Hauptgründe sind das stark gewachsene Verkehrsaufkommen, die kurzen Ein- und Ausfahrten sowie die sich behindernden Verkehrsströme

beim Anschlussknoten. Mit einem Ausbau und einer Neuorganisation des Verkehrs soll die Leistungsfähigkeit verbessert werden.

- **A2, Abschnitt Horw-Hergiswil:**

Die Kapazitätsgrenze dieses Autobahnabschnitts ist in der Spitzenstunde beinahe erreicht, für den 14-stündigen durchschnittlichen Tagesverkehr verbleibt noch eine Reserve von 10-20 Prozent. Die Prognosen sehen einen stark weiterwachsenden Transit- und Freizeitverkehr voraus. Dies beeinträchtigt die regionale Erschliessungsfunktion der Nationalstrasse, indem für den Ziel- und Quellverkehr der Agglomeration und der Kantone Nidwalden und Obwalden nicht mehr genügend Kapazitätsreserven vorhanden sind und der Regionalverkehr vermehrt auf das Hauptstrassennetz abgedrängt wird. Die notwendige Leistungserhöhung des Verkehrssystems auf diesem Abschnitt soll mit einem starken Ausbau des Angebots bei der Zentralbahn erreicht werden.

- **A2, Lärmbelastungen**

[...]

Die unbefriedigenden Verhältnisse bei den Anschlüssen Emmen-Süd und Emmen-Nord erfordern Massnahmen, die eine nachhaltige Sanierung bewirken und in ein Gesamtkonzept eingebettet sind. Aus diesem Grund wurde dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) ein Konzept für den Ausbau der Autobahnanschlüsse im nördlichen Teil der Agglomeration Luzern vorgelegt. Es sieht folgendes vor:

*neue Autobahn-
anschlüsse*

- Ersatz der Ausfahrt Emmen-Süd aus Richtung Luzern durch eine neue Ausfahrt, die zum Knoten Reussegg-/Sedelstrasse führt (**realisiert**);
- Bau eines neuen Vollanschlusses an der Stationsstrasse Rothenburg;
- Umgestaltung des Anschlusses Emmen-Nord zu einem Halbanchluss in Richtung Luzern.

Das Gesamtkonzept sieht im weiteren einen neuen Vollanschluss Buchrain mit **Zubringer ins Rontal** vor, welcher ebenfalls zur Verbesserung der Gesamtsituation auf den Nationalstrassenabschnitten innerhalb der Agglomeration Luzern beiträgt. Gleichzeitig können mit flankierenden Massnahmen auch die Ortsdurchfahrt von Root entlastet, die Lärm- und Abgasimmissionen entlang der Kantonsstrasse vermindert und Kapazitäten für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs geschaffen werden.

In der Richtplanperiode 1998 - 2008 sind in erster Linie die in den Koordinationsaufgaben V2-11 bis V2-13 vorgesehenen Massnahmen umzusetzen. Damit werden Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss auf den zentralen Nationalstrassenachsen im Raum Luzern insgesamt erheblich verbessert. ~~Falls aber der internationale, nationale und regionale Transitverkehr insbesondere der Schwerverkehrstransit weiterhin im bisherigen Ausmass zunimmt, müssen rechtzeitig weitergehende Massnahmen geprüft werden, um die Funktionsfähigkeit der zentralen Autobahnabschnitte auch langfristig zu gewährleisten.~~

III. Koordinationsaufgaben

V2-11 A14-Anschluss Buchrain mit Zubringer Rontal

Der Kanton Luzern ~~strebt weiterhin den Bau des~~ **realisiert den** Anschlusses Buchrain **mit Zubringer Rontal (Kantonsstrassenprojekt)** an.

Bis eine definitive Lösung **bewilligt** ist, wird das Trasse für eine direkte Verbindung der Industriegebiete im Rontal zum A14-Anschluss Gisikon freigehalten.

Federführung: **VTA vif**
 Beteiligte: **ASTRA, Buchrain, Ebikon, Dierikon, Root**
 Koordinationsstand: **Zwischenergebnis-Festsetzung**
 Priorität / Zeitraum: **A**

Querverweis:

→ **Richtplankarte**
(Planquadrat H7)

→ **Planungsbericht**
Agglomerations-
programm Luzern

→ **V3-12**

V2-12 A2-Anschluss Rothenburg und Umgestaltung Anschluss Emmen - Nord

Der Kanton Luzern ~~strebt weiterhin den Bau des~~ realisiert den Anschlusses Rothenburg an.

Unabhängig von der Realisierung des Anschlusses Rothenburg muss der Verkehrsablauf beim Anschluss Emmen-Nord derart verbessert werden, dass Rückstaus auf die A2 vermieden werden.

Federführung: ~~VTA~~ *vif*
Beteiligte: ASTRA, Emmen, Rothenburg
Koordinationsstand: ~~Zwischenergebnis~~ *Festsetzung*
Priorität / Zeitraum: A

Querverweis:

→ Richtplankarte (Planquadrat G7)

→ *Planungsbericht Agglomerationsprogramm Luzern*

~~V2-13 A2-Ausfahrt Emmen - Süd~~

~~Um Rückstaus auf die A2 zu verhindern, ist die Verlegung der Ausfahrt Emmen Süd in Richtung Norden zum Knoten Sedel zu prüfen.~~

~~Federführung: VTA
Beteiligte: ASTRA, Luzern, Emmen, Littau
Koordinationsstand: Zwischenergebnis
Priorität / Zeitraum: A~~

Querverweis:

→ Richtplankarte (Planquadrat G8)

V2-14 Zentrale Autobahnabschnitte in der Agglomeration Luzern / Bypass A2 mit Entlastung Stadtzentrum Luzern

Für den internationalen und nationalen Durchgangsverkehr sowie für die Einbindung der Agglomeration Luzern in das Städtetz der Schweiz gemäss den Grundzügen der Raumordnung Schweiz ist es äusserst wichtig, dass die Funktionsfähigkeit der zentralen Autobahnabschnitte innerhalb der Agglomeration Luzern gewährleistet bleibt. Mit den Koordinationsaufgaben V2-11 bis V2-13 und V2-12, die Bestandteil eines Gesamtkonzeptes für den nördlichen Agglomerationsteil sind, soll auch zukünftig der Verkehrsfluss auf den zentralen Autobahnabschnitten gewährleistet verbessert werden.

~~Falls jedoch die Verkehrsbelastung auf den zentralen Autobahnabschnitten unvermindert zunehmen sollte, müssen rechtzeitig weitere Entlastungsmassnahmen geprüft und gegebenenfalls der notwendige Handlungsspielraum in Form von langfristigen Optionen gesichert werden.~~

Da die Verkehrsbelastung auf den Autobahnen A2 und A14 und damit auf allen zentralen Autobahnabschnitten in der Agglomeration Luzern weiterhin stark zunimmt und die Leistungsgrenze nahezu erreicht ist, wurden die Möglichkeiten von Leistungssteigerungen im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung geprüft und dabei die Variante «Bypass kurz» (Kriens, Anschluss Nidfeld – Emmen, Anschluss Ibach) als beste Lösung ermittelt. Der früheste Zeitpunkt der Inbetriebnahme ist 2025. Der «Bypass kurz» sichert die langfristige Funktionstüchtigkeit des zentralen Autobahnabschnittes. Flankierende Massnahmen sorgen für eine Entlastung des Stadtzentrums Luzern, eine Leistungssteigerung des Bussystems sowie die nachhaltige Verbesserung der Lärm- und Luftbelastungssituation.

Langfristig wird auch die Belastung auf dem Autobahnabschnitt Buchrain-Verzweigung Rotsee der A14 an die Kapazitätsgrenze stossen. Lösungen können unabhängig vom «Bypass kurz» gesucht werden.

Im Süden von Luzern, zwischen Horw und Hergiswil, ist die Leistungsgrenze der Autobahn A2 ebenfalls bald erreicht. Mit einem attraktiven Ausbau des Angebots bei der Zentralbahn soll dank einer verkehrsträgerübergreifenden Problemlösung möglichst viel lokaler und regionaler Personenverkehr auf die Schiene verlagert und damit die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems sichergestellt werden. Dazu braucht es weitere Ausbauten bei der Zentralbahn.

Querverweis:

→ Richtplankarte (Planquadrat G8/H8/H9)

→ A5-15

→ S2-11

→ S2-22

→ V3-12

→ V4-13

→ V4-14

→ *Planungsbericht Agglomerationsprogramm Luzern*

~~Bis Klarheit besteht, wie die längerfristige Ausbaustrategie für die zentralen Autobahnabschnitte aussieht, werden die beiden Optionen Südzubringer und Nordtangente vorläufig offen gehalten.~~

Federführung: ~~VTA~~ *vif, ASTRA*
Beteiligte: Stadt und Region Luzern, ~~RPA~~ *rawi, NW, OW*
Koordinationsstand: ~~Vororientierung~~ *Zwischenergebnis*
Priorität / Zeitraum: ~~D-B~~

V3 Kantonsstrassen

I. Richtungsweisende Festlegung

Die Gewährleistung eines funktionierenden Verkehrsnetzes ist in erster Linie mit qualitativen Verbesserungen und Substanzerhaltung anzustreben. Neuanlagen sind dort zu erwägen, wo sie die Verkehrssicherheit erhöhen, Wohn- und Zentrumsgebiete wirksam entlasten und bestehende Behinderungen des öffentlichen Verkehrs vermindern.

II. Erläuterungstext

[...]

Die Erstellung der Kantonsstrassen ist Sache des Kantons. Sie stehen in seinem Eigentum und unter seiner Hoheit (§ 43 StrG). Dabei umfasst die Strassenhoheit die Gesetzgebungs- und Verwaltungskompetenz auf dem Gebiet des Strassenwesens, den Bau, den Unterhalt und die Finanzierung der Strassen sowie die Ordnung der Benützung.

Verhältnis des kantonalen Richtplans zum kantonalen Strassenrichtplan

Das Kantonsstrassennetz wird durch Beschluss des Grossen Rates festgesetzt (§ 10 StrG). Die bestehenden Kantonsstrassen sowie die geplanten erheblichen Ausbauten und Änderungen werden [unter Berücksichtigung des Agglomerationsprogrammes Luzern](#) und unter Festlegung der zeitlichen Prioritäten der verschiedenen Projekte im kantonalen Strassenrichtplan festgelegt (§ 44 StrG). Im Gegensatz zum kantonalen Richtplan ist er wesentlich detaillierter und bezüglich der Kantonsstrassen vollständig.³ Der kantonale Richtplan legt daher nicht die einzelnen baulichen Massnahmen fest, sondern führt die richtungsweisen Zielsetzungen zur Bestimmung der konkreten Aussagen im kantonalen Strassenrichtplan an.

Im Weiteren beschliesst der Grosse Rat gestützt auf den kantonalen Strassenrichtplan [und unter Berücksichtigung des Agglomerationsprogrammes](#) das Bauprogramm für die Kantonsstrassen. Dieses bezeichnet alle Bauvorhaben, die in der Programmperiode [geplant](#), ausgeführt oder fortgesetzt werden sollen (§ 45 StrG).

Unter Berücksichtigung der knappen Finanzen müssen die kurz- und mittelfristigen Massnahmen am Kantonsstrassennetz nach Dringlichkeitsstufen festgelegt werden (§ 44 Abs. 2 StrG). Zu diesem Zweck wird das Kantonsgebiet in sogenannte "Verkehrskorridore" eingeteilt. Diese Korridore werden aufgrund einer umfassenden Problemanalyse und des daraus hervorgehenden Handlungsbedarfs gewichtet (vgl. Anhang III: Problemanalyse Verkehrsrichtplan). Massgebend für die Gewichtung der einzelnen Verkehrskorridore sind deren Erschliessungsfunktion sowie die bestehenden Verträglichkeitskonflikte (insbesondere Verkehrssicherheit, Verkehrsablauf, Umweltbelastung, Behinderung ÖV, Trennwirkung, Radverkehrsanlagen).

Dringlichkeitsstufen der Massnahmen

Kurz- bis mittelfristig werden die verfügbaren Mittel im Kantonsstrassenbau in erster Linie für den Unterhalt des Kantonsstrassennetzes, ~~und~~ zur Steigerung der Verkehrssicherheit [und zur Umsetzung des Agglomerationsprogrammes Luzern](#) eingesetzt. Mittel- bis langfristig wird vorab in Projekte investiert, welche auf den Hauptachsen sowohl eine Verflüssigung des Verkehrs als auch eine Verminderung von Verträglichkeitskonflikten bewirken.

³ Vgl. Botschaft des Regierungsrates an den Grossen Rat zum Entwurf eines Strassengesetzes vom 12. April 1994 (B 163)

III. Koordinationsaufgaben

V3-12 Planungsschwerpunkte

Die Massnahmen im Bereich der Kantonsstrassen werden **in Abstimmung mit dem Agglomerationsprogramm Luzern** im kantonalen Strassenrichtplan (§ 44 StrG) unter Berücksichtigung der Bedeutung der einzelnen Achsen und Korridore festgelegt, wofür folgende Kriterien massgebend sind:

- Erschliessungsfunktion; dabei kommt der Erschliessung der kantonalen und regionalen Entwicklungsschwerpunkte eine besondere Bedeutung zu;
- bestehende Verträglichkeitskonflikte (insbesondere Sicherheit, Verkehrsablauf, Umweltbelastung, Behinderung des öffentlichen Verkehrs, Trennwirkung und Radverkehr).

Priorität kommen der Verminderung der Verträglichkeitskonflikte und der Verbesserung der Gesamtverkehrssituation zu. **Zu prüfen sind insbesondere auch flankierende Massnahmen auf den entlasteten Strassenabschnitten sowie Fussgängerzonen.** Für folgende Gebiete und Abschnitte besteht ein dringender Handlungsbedarf:

Gebiete / Abschnitte	Priorität	Koordinationsstand	Richtplankarte, Planquadrat
• Stadt Luzern (insbesondere Optimierung Verkehrsmanagement)	—A	—ZE	—
• Zubringer Rontal	A	FS	H7/I7
• Root Rontal K17	A	ZE	H7/H8/I7
• Emmen / Littau: {Raum Seetalplatz mit Neuorganisation Knoten, Verlegung und Seetalstrasse}- und Optimierung Verkehrssituation Reussbühl. Kombination der Lösungen Verlegung Seetalstrasse und Umfahrung Reussbühl wird geprüft.	A	ZE	G8/H8/H7
• Emmen: Seetalstrasse mit Umfahrung Meierhöfli und Umfahrung Emmen Dorf	C	ZE	G8/H8
• Emmen / Rothenburg: {Sprengi-Flecken}	A	ZE	G7
• Luzern: Spange Süd Grosshof-Tribschen mit Langensandbrücke und Entlastung Obergrundstrasse (Status Kantons-/ Gemeindestrasse noch offen)	C	ZE	H8/H9
• Luzern: Spange Nord Schlossberg-Sedel oder Schlossberg - A2-Anschluss Lochhof	C	ZE	G8/H8
• Kriens/Horw (Raum Nidfeld-Schlund als flank. Massn. zum Anschluss Schlund)	—A	—ZE	—H9
• Kriens: Grosshof - Obernau	A	ZE	G9
• Sursee	B	ZE	E5/E6
• Büron	B	ZE	D5
• Wolhusen / Werthenstein	B	ZE	D8
• Schwanderholzstutz	B	ZE	D9
• Entlebuch	B	ZE	D9/D10
• Schüpfheim	B	ZE	C10/C1
• Nebikon / Schötz	B	ZE	C5/C6
• Hochdorf	B	ZE	G5/G6
• Beromünster	B	ZE	F5

Federführung: **VTA vif**
 Beteiligte: **RPA rawi, uwe, Gemeinden**
 Koordinationsstand: **ZE = Zwischenergebnis siehe oben**
 Prioritäten: **siehe oben**

Querverweis:

- **Anhang III**
- **Richtplankarte**
- **W1-19**
- **S2-11 und S2-12**
- **S2-22**
- **V1-17**
- **L1-12**
- **Kantonaler Strassenrichtplan**
- **Bauprogramm Kantonsstrassen**
- **Zweckmässigkeitsbeurteilung Seetalplatz**

Querverweis:

- **V2-11**

V4 Öffentlicher Verkehr

I. Richtungsweisende Festlegung

1. Im Agglomerationskern werden der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr zur Erhöhung der Gesamtverkehrsleistung und zur Entlastung der Umwelt bevorzugt. Neben dem Angebot sind die Zugänge zu den Haltestellen massgebend für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs.
2. Auf den Hauptverkehrsachsen unterstützt der öffentliche Verkehr die Vernetzung der Zentren. Durch attraktive Umsteigepunkte und durch Angebotsverbesserungen soll in erster Linie die Erreichbarkeit der Agglomeration Luzern verbessert werden.
3. Im ländlichen Raum soll der öffentliche Verkehr die Grundversorgung sicherstellen. Anzustreben sind eine gute Erreichbarkeit der Umsteigepunkte auf den Hauptverkehrsachsen (Park-and-ride-Anlagen) sowie günstige Anschlüsse in den Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs.

Querverweis:

→ Abb. 7 Hauptverkehrsachsen

→ W1-19

II. Erläuterungstext

[...]

Die räumliche Erschliessung des Kantons Luzern mit öffentlichen Verkehrsmitteln darf im ganzen Kantonsgebiet als gut bezeichnet werden. Das Angebot ist dabei radial Richtung Luzern ausgerichtet.

Ausgangslage

Die Pendlerstatistik ~~1990~~ zeigt, dass mit dieser Netzstruktur die bedeutenden Gesamtverkehrsströme abgedeckt werden. Langfristig könnte die Bedeutung von Verbindungen zwischen den Regionalzentren, zwischen den Regionalzentren und den Zentren der Nachbarkantone sowie von Tangentialverbindungen in der Agglomeration Luzern zunehmen.

[...]

Am bedeutendsten ist die Schnellzuglinie Luzern-Zürich mit gegen 20'000 und 41'000 Reisenden pro Tag und steigender Tendenz. Die Nachfrage auf dieser Linie ist stark durch den Pendlerverkehr geprägt. Die zweitwichtigste Schnellzuglinie Luzern-Olten weist rund 11'000 9'000 Reisende pro Tag auf.

Nachfrage

Im regionalen Schienenverkehr wird das höchste Verkehrsaufkommen mit rund 11'000 5'800 Reisenden pro Tag auf der von den SBB und der Luzern-Stans-Engelberg-Bahn Zentralbahn bedienten Gemeinschaftstrecke Luzern-Hergiswil bewältigt (inkl. Interregio-Verkehr Brünig). Der öffentliche Verkehr von und nach den Luzerner Seegemeinden wird grösstenteils durch den Schiffsverkehr der Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee abgewickelt.

[...]

Voraussetzung für Verbesserungen im Bahnbetrieb - etwa durch Fahrplanverdichtungen - ist jedoch die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Zufahrt zum Bahnhof Luzern. In einer ersten Etappe (1997-1999) sind waren dafür betriebliche und bauliche Massnahmen vorgesehen. In einer späteren Etappe ist aus kantonaler Sicht Nun soll im Abschnitt Bahnhof-Ausfahrt bis Reussbühl zur dringend benötigten Leistungssteigerung eine zusätzliche Doppelspur realisiert werden. eine neue Verbindung in Erwägung zu ziehen. Mit dem Doppelspurausbau Rotsee und dem Doppelspurausbau Rotkreuz-Cham sowie der Tiefliegung der Zentralbahn in Luzern und dem integralen Doppelspurausbau Luzern-

Steigerung der Leistungsfähigkeit der Zufahrt zum Bahnhof Luzern

Hergiswil werden für den Regionalverkehr wichtige und dringend notwendige neue Kapazitäten und damit Möglichkeiten zur Taktverdichtung geschaffen. Daneben wird angestrebt, in Luzern auch die Anschlusssituation auf den Fernverkehr zu verbessern.

Mit dem neu gegründeten Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr, in dem die beteiligten Gemeinden und der Kanton eingebunden sind, wurden zweckmässige Strukturen zur Ausgestaltung des künftigen ÖV-Angebots geschaffen.

öffentlicher Agglomerationsverkehr

Aus kantonaler Sicht sind im öffentlichen Agglomerationsverkehr kurz- bis mittelfristig weitere Verbesserungen des bestehenden Buskonzepts zu prüfen. Neben zweckmässigen Massnahmen zur Busbevorzugung und Busbeschleunigung ist auch ein hierarchisch ausgestalteter Netzaufbau in Betracht zu ziehen, wodurch sich eine bessere Bedienung der Linien mit grosser Nachfrage erreichen lässt und die Konflikte durch die gegenseitige Busbehinderung (beispielsweise Bereich Pilatusplatz-Bahnhof) vermindert werden können.

Längerfristig ist jedoch zu erwarten, dass das heutige Bus-System mit Trolley- und Autobussen infolge weiterer Verkehrszunahmen auf den Hauptachsen an seine Leistungs- und Wirtschaftlichkeitsgrenzen stossen wird. Im Sinne von Optionen sind deshalb auch Systemalternativen in Erwägung zu ziehen, welche es erlauben, einen grösseren Verkehrsanteil vom motorisierten Individualverkehr zu übernehmen (z.B. Stadtbahn- bzw. Trambahnkonzept).

III. Koordinationsaufgaben

V4-11 Schnellzugsverkehr

Der Kanton Luzern setzt die Bemühungen um eine bessere Integration von Luzern in das nationale und internationale Schnellzugsnetz fort. Im Vordergrund stehen dabei:

- attraktive und schlanke Anschlüsse im Bahnhof Luzern;
- Beibehaltung des der ½-Stunden-Takts auf der Linie Luzern - Zug - Zürich Flughafen;
- Taktverdichtungen auf den übrigen Linien, insbesondere ein ½-Stunden-Takt in den Hauptverkehrszeiten nach Basel und Bern.

Federführung: VTA vif
Beteiligte: SBB, RPA rawi, Nachbarkantone
Koordinationsstand: Zwischenergebnis
Priorität / Zeitraum: B

Querverweis:

→ V1-13

→ V1-14

V4-13 Infrastrukturausbauten Schienenverkehr			
Vorhaben	Priorität / Zeitraum	Koordinationsstand	Richtplankarte, Planquadrat
• sicherheitstechnische Sanierung der Seetalbahn von Luzern bis Lenzburg	A	FS	G5
• Zusätzliche Gleisanlage Doppelspur aus dem Raum Reussbühl-Fluhmühle nach Bahnhof Luzern	Option/ offen-A	VO ZE	G8/H8
• Doppelspurausbau am Rotsee mit Abstimmung Doppelspurausbau Rotkreuz-Cham	Option/ offen-A	VO ZE	H8
• Doppelspurausbau und Tiefflegung Zentralbahn in Luzern	B	ZE	H8/H9
• Doppelspurausbau Luzern Hergiswil	Option/ offen	VO	H9
Federführung: VTA vif Beteiligte: Bund, SBB, RPA rawi, Nachbarkantone ZG, AG, NW, OW Koordinationsstand: FS = Festsetzung VO = Vororientierung			

Querverweis:

→ Richtplankarte
→ Planungsbericht Agglomerationsprogramm Luzern

→ V2-14

V4-14 Agglomerationsverkehr
<p>a) Busförderung</p> <p>Kurz- bis mittelfristig werden weitere organisatorische und betriebliche Verbesserungen des Busbetriebes angestrebt realisiert (Projekt «AggloMobil» des ÖVL und Bauprogramme Kantonsstrassen). Massnahmen zur Busbevorzugung und Busbeschleunigung sind insbesondere auf folgenden Hauptachsen vorge-sehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gisikon-Root-Ebikon-Luzern; • Kriens-Luzern; • Flecken Rothenburg-Sprengi-Seetalplatz; • Seetalplatz-Luzern; • Waldibrücke-Seetalplatz; • Horw-Luzern. • Kasernenplatz-Schlund-Horw (neue Buslinie 31 seit 9. März 2006) <p>b) Neues Agglomerations-Verkehrsmittel</p> <p>Längerfristig ist im Sinne einer Option auf den stark belasteten Hauptachsen der Agglomeration ein leistungsfähigeres öffentliches Verkehrsmittel als Alternative zum heutigen Bussystem in Erwägung zu ziehen. Dieses neue öffentliche Verkehrsmittel muss gegenüber dem Bus eine wesentlich höhere Beförderungskapazität aufweisen und dadurch auch in der Lage sein, einen grösseren Verkehrsanteil vom motorisierten Individualverkehr zu übernehmen. Bei der Entwicklung eines neuen Agglomerations-Verkehrsmittels sind u.a. folgende Aspekte zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schrittweise Realisierung mit Priorität bei der Erschliessung von Kriens; • die Mitbenützung des bestehenden Schienennetzes mit zusätzlichen Haltestellen (z. B. Gersag, Verkehrshaus, Längenbold) in Koordination mit der S-Bahn Luzern • Anknüpfung an die geplante Stadtbahn Zug. <p>Federführung: Zweckverband Agglomerationsverkehr (Betrieb), vif (Koordination) Beteiligte: Kanton ZG, Regionalplanungsverband Luzern, Gemeinden, VTA, OW, NW Koordinationsstand: Zwischenergebnis Festsetzung (a) / Vororientierung (b) Priorität / Zeitraum: Busförderung: E neues Agglomerations-Verkehrsmittel: D</p>

Querverweis:

→ Studie «AggloMobil» des ÖVL
→ Planungsbericht S-Bahn Luzern
→ V1-17

V4-15 Bahnhöfe und Bahnhaltestellen

Die nachfolgenden Um- und Neubauten hängen vom angestrebten Verkehrskonzept in der Agglomeration Luzern ab. Als Optionen werden vorderhand offengehalten. Im Rahmen der 2. und 3. Etappe der S-Bahn Luzern sollen folgende Haltestellen realisiert werden (Koordinationsstand: Zwischenergebnis):

- Ausbau Bahnhof Emmenbrücke;
- neue Haltestelle Gersag, Emmenbrücke;
- neue Haltestellen im Rontal an der Linie Luzern – Zug;
- neue Haltestelle Meggen Zentrum;
- neue Haltestelle Luzern Verkehrshaus, Luzern;
- neue Haltestelle Littau Ruopigen;
- neue Haltestelle Nidfeld, Kriens/Horw;
- neue Haltestelle Allmend;
- neue Haltestelle Langensand-Steghof;
- neue Haltestelle Hochdorf Schöna.

Mit der Realisierung der zusätzliche Doppelspur im Abschnitt Reussbühl-Bahnhof Luzern werden folgende Haltestellen geprüft (Koordinationsstand: Vororientierung):

- neue Haltestelle Gütsch-Kreuzstutz;
- neue Haltestelle Paulusplatz

Federführung: VTA vif
 Beteiligte: Region Luzern, Gemeinden
 Koordinationsstand: Vororientierung / Zwischenergebnis / Vororientierung
 Priorität / Zeitraum: offen A: Meggen Zentrum, Luzern Verkehrshaus, Hochdorf Schöna; B: Allmend, Langensand-Steghof; D: Littau Ruopigen

Querverweis:

- V1-14
- V4-13
- V4-18

V4-17 Umsetzung Park-and-ride-/Bike-and-ride-Konzept Park-and-ride

Der Kanton setzt das Park-and-ride-Konzept mit Priorität um. Dabei werden auch für Veloabstellplätze (Bike+Ride) an geeigneten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs mitgeprüft auch Veloabstellplätze (Bike-and-ride) realisiert. In erster Linie sollen die Umsteigepunkte dem Pendlerverkehr dienen.

Federführung: VTA vif
 Beteiligte: Regionalplanungsverbände, Gemeinden, Bahnen
 Koordinationsstand: Zwischenergebnis Festsetzung
 Priorität / Zeitraum: B A

V4-18 S-Bahn Luzern

Der Kanton Luzern fördert gemeinsam mit den Kantonen Obwalden und Nidwalden den Ausbau der S-Bahn Luzern gemäss Planungsbericht des Regierungsrates vom 9. Dezember 2003:

- Die 1. Etappe wurde im Dezember 2004 in Betrieb genommen.
- Die 2. Etappe folgt bis Ende 2008 mit weiteren Angebotsverbesserungen, neuen Haltestellen und Infrastrukturausbauten.
- Die anschliessende 3. Etappe umfasst insbesondere die grossen Infrastrukturausbauten der normal- und der meterspurigen Bahnhofzufahrt Luzern im Hinblick auf den weiteren Angebotsausbau.

Federführung: vif
 Beteiligte: Region Luzern, Gemeinden, Kantone NW und OW, SBB, BLS, ZB, Bund
 Koordinationsstand: Zwischenergebnis
 Priorität / Zeitraum: A: 2. Etappe; C: 3. Etappe

Querverweis:

- Planungsbericht
S-Bahn Luzern

V5 Fuss- und Radwege

I. Richtungsweisende Festlegung

Für die Fussgänger und die Radfahrer wird ein **grossräumig koordiniertes und sicheres Wegnetz** bereitgestellt. Anzustreben ist ein **zusammenhängendes**, auf die Bedürfnisse des täglichen Verkehrs (Berufspendler, Schüler, Einkauf usw.) und der Erholung abgestimmtes Gesamtnetz.

II. Erläuterungstext

Die Gemeinden legen ihr Fusswegnetz in einem kommunalen Richtplan fest.⁴ Für die Rad- und Wanderwegnetze **erlassen haben** die Regionalplanungsverbände regionale Richtpläne **erlassen**.⁵

Planungsinstrumente

Fusswege liegen in der Regel innerhalb des Siedlungsgebietes. Sie verbinden die Wohn- und Arbeitsplatzgebiete untereinander. Auch die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, die Sehenswürdigkeiten, die Erholungsgebiete, die Einkaufsläden sowie die wichtigen öffentlichen Bauten und Anlagen - wie Verwaltungsgebäude, Schulen oder Sportanlagen - müssen gut in das Fusswegnetz eingebunden sein. Wanderwege dienen vorwiegend der Erholung und liegen in der Regel ausserhalb des Siedlungsgebietes. Sie erschliessen insbesondere die für die Erholung geeigneten Gebiete, schöne Landschaften, Aussichtslagen, Gewässer, kulturelle Sehenswürdigkeiten, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, touristische Einrichtungen. Historische Wegstrecken sind nach Möglichkeit ins Streckennetz einzubeziehen.

Fuss- und Wanderwege

Radwege liegen innerhalb und ausserhalb der Siedlungsgebiete. Sie verbinden die Wohngebiete mit den Arbeitsplatzgebieten und den wichtigen öffentlichen Bauten und Anlagen. Mit den regionalen Richtplänen soll das kantonale Radroutennetz gezielt auch auf die Sport- und Freizeitbedürfnisse ausgerichtet werden. Anzustreben sind dabei verkehrsabgewandte Radrouten etwa durch den Einbezug von bestehenden Nebenwegen.

Radwege

Viele Fuss- und Wanderwege werden vom motorisierten Individualverkehr mitbenutzt. Dies führt zu Konflikten bezüglich Sicherheit und Komfort für den Fussgänger. Nach Möglichkeit soll eine weitgehende Entflechtung zwischen den Anlagen für die Fussgänger und jenen für den motorisierten Individualverkehr angestrebt werden. Für die Wanderwege sind Ersatzanlagen zu realisieren, wenn sie auf längeren Streckenabschnitten mit einem Hartbelag versehen werden. Für den Bau-, den Unterhalt, die Markierung sowie die rechtliche Sicherung der Fuss- und Wanderwege sind die Gemeinden zuständig. Sie arbeiten dabei eng mit der Vereinigung Luzerner Wanderwege zusammen.⁶

Konflikte mit dem motorisierten Individualverkehr

⁴ § 1 WegG

⁵ § 2 und 21 WegG

⁶ Dazu besteht eine Leistungsvereinbarung zwischen dem Kanton Luzern und der Vereinigung Luzerner Wanderwege.

III. Koordinationsaufgaben

V5-11 Umsetzung des kantonalen Radroutenkonzepts 1994

Mit seiner zustimmenden Kenntnisnahme vom kantonalen Radroutenkonzept 1994 hat der Grosse Rat das weitere Vorgehen wie folgt festgelegt:

- Die Bauprogramme sind bezüglich der Radverkehrsanlagen auf die im Radroutenkonzept enthaltenen Massnahmen und Prioritäten abzustimmen.
- Es ist ein kantonsweites Signalisationskonzept für die Radrouten zu erarbeiten. Dabei sind die verschiedenen Arten von Radrouten wie Pendler Routen, Radwanderwege und Radrouten zu den Bauten und Anlagen von öffentlichem Interesse zu berücksichtigen.

Federführung: VTA vif
Beteiligte: Regionalplanungsverbände, Gemeinden, RPA rawi
Koordinationsstand: Zwischenergebnis
Priorität / Zeitraum: B E

Querverweis:

→ Planungsbericht des Regierungsrates an den Grossen Rat vom 10. Januar 1995 über das kantonale Radroutenkonzept 1994 (B 209)

→ W1-19

V5-12 Festlegen der regionalen Radwegrichtpläne

~~Die Regionalplanungsverbände überprüfen und ergänzen bei Bedarf ihre regionalen Radwegrichtpläne. Sie berücksichtigen dabei insbesondere das kantonale Radroutenkonzept.~~

~~Federführung: Regionalplanungsverbände
Beteiligte: Gemeinden, RPA
Koordinationsstand: Zwischenergebnis
Priorität / Zeitraum: E~~

Querverweis:

→ ~~§ 21 WegG~~

V5-13 Festlegen der regionalen Wanderwegrichtpläne

Das Wanderwegnetz ausserhalb der Siedlungsgebiete ist in regionalen Richtplänen festzulegen. Die Regionalplanungsverbände überprüfen dieses Netz laufend und passen ihre Richtpläne bei Bedarf an. Das Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz wird dabei angemessen berücksichtigt.

Federführung: Regionalplanungsverbände
Beteiligte: Gemeinden, Vereinigung Luzerner Wanderwege, RPA rawi
Koordinationsstand: Zwischenergebnis
Priorität / Zeitraum: E

Querverweis:

→ § 2 WegG

→ W1-19

→ S2-36

V5-14 Festlegen der kommunalen Fusswegrichtpläne

Die Gemeinden erlassen und ergänzen bei Bedarf ihre kommunalen Fussweg-Erschliessungsrichtpläne für das Siedlungsgebiet **innert fünf Jahren seit Genehmigung der Richtplanänderung «Agglomerationsprogramm»**. Sie stimmen diese auf **das Agglomerationsprogramm** und ihre Ortsplanung ab und stellen insbesondere sicher, dass die **publikumsverkehrsintensiven Anlagen Einrichtungen** und die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs auf sicheren und attraktiven Fusswegen erreicht werden können. **Sie koordinieren ihre Planungen mit den Nachbargemeinden.** ~~Gestützt auf die Richtpläne erlassen die Gemeinden soweit notwendig Wegpläne.~~

Federführung: Gemeinden
Beteiligte: RPA rawi
Koordinationsstand: ~~Zwischenergebnis~~ Festsetzung
Priorität / Zeitraum: E

Querverweis:

→ §§ 1 und 5 WegG






















→ W1-19

























Kantonaler Richtplan 1998
Änderung vom 6. Juni 2006



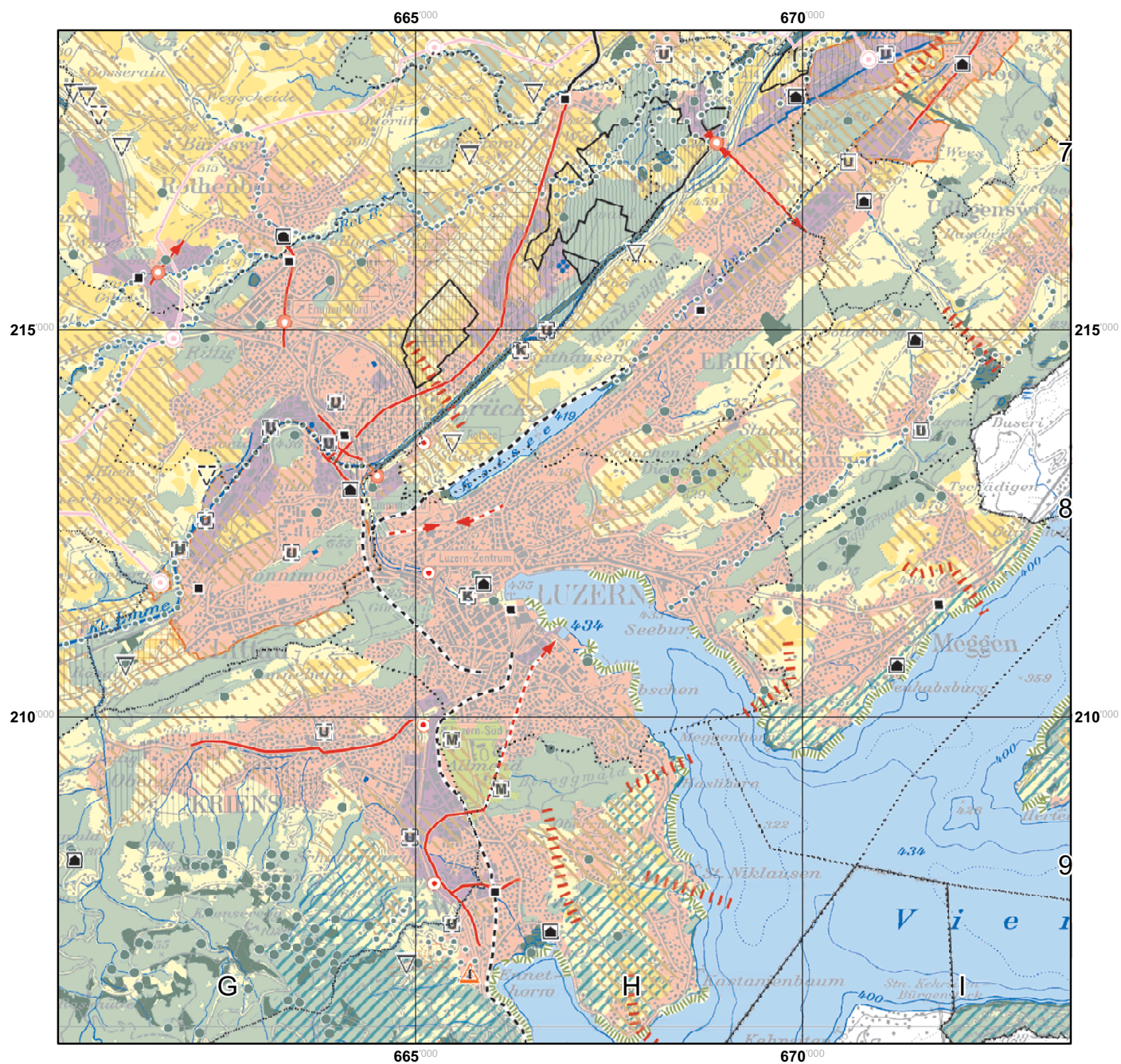
Richtplan-Karte

Geänderter Text ist in der Kartenlegende blau dargestellt, aufgehobener durchgestrichen.

Ausgangslage	Koordinationsaufgabe	Querverweis
Siedlung		
	 Siedlungsgebiet	S1-21/22
	 Arbeitsgebiet von kantonaler und regionaler Bedeutung	S3-12/13/14
	Gebiet für Sport und Freizeit	
	 Ortsbild von nationaler und regionaler Bedeutung	S2-31
Landschaft		
	Landwirtschaftsgebiet	L1-11
	Fruchtfolgefläche	L1-12
	 Naturschutzgebiet (grösser 1 ha)	L3-11
	 Naturschutzgebiet (kleiner 1 ha / unbestimmte Abgrenzung)	L3-11
	 Linienart. Naturschutzgebiet	L3-11
	 Flachwasserbereich Vierwaldstättersee	L3-18
	Landschaftsschutzgebiet	L3-13
	 Gebiet mit lückigem Lebensraumverbund	L3-17
	 Trenngürtel	L3-19
	 Wildkorridor	L3-20
	 Gefahrengebiet	L4-23
	Unproduktives Gebiet	
	Wald	L4-11/12
	See	
	Kantonsgrenze, Gemeindegrenzen	

Ausgangslage	Koordinationsaufgabe	Querverweis
Verkehr		
Bahnvorhaben		
	 Bahnhof / Haltestelle	S3-16/V4-15/V4-18
	Sanierungsvorhaben	V4-13
	Ausbauoption	V4-13
Strassenvorhaben		
	Planungsschwerpunkt	V3-12
	Ausbauoption	V3-13
	Bypass A2 mit Entlastung Stadtzentrum Luzern	V2-14
	Ausbauoption mit unbestimmter Linienführung	V2-14/V3-13
Autobahnanschluss		
	Bestehend	
	Um- / Neubauvorhaben mit Zubringer	V2-11/12/13
Luftverkehr		
	Flugfeld	V6-11
Ver- und Entsorgung		
	Abbauggebiet (grösser 5 ha)	E1-11
	Abbauggebiet (Einzelflächen kleiner 5 ha)	E1-11
	Deponie	E2-11
	Hochspannungsleitung	E4-32
	Kraftwerk	E4-32
	Unterwerk, Unterstation	E4-32
	Erdgasleitung (in Stollen)	E4-23
	Erdgas-Verteilstation	E4-23
	Erdgas-Kompressorenstation	E4-23
	Militärischer Schiess- und Waffenplatz (grossflächig)	E5-11
	Militärischer Schiess- und Waffenplatz (kleinflächig)	E5-11
	Grundwasserschutzareal	E3-15
	Grundwasserzuströmbereich	E3-16

Kantonaler Richtplan 1998, bestehend



Kantonaler Richtplan 1998, Änderung aufgrund Agglomerationsprogramm

