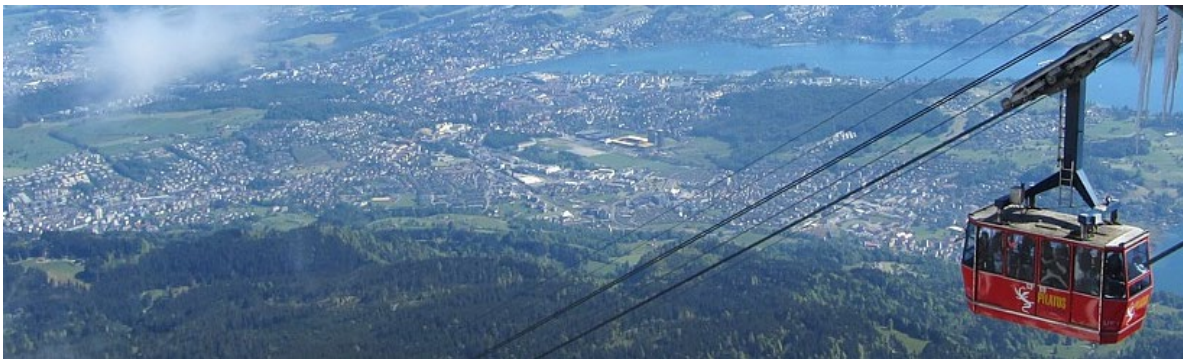


Kantonaler Richtplan 2009, teilrevidiert 2015, **angepasst 2019**

Richtplan-Text



17. November 2009, teilrevidiert am 26. Mai 2015, **angepasst im Sinn von §14 Absatz 4 des Planungs- und Baugesetzes am xx.xx.2019**

Impressum

Gesamtprojektleitung

Dienststelle Raum und Wirtschaft (rawi)

Mike Siegrist, Abteilungsleiter Raumentwicklung, Kantonsplaner

Murbacherstrasse 21, 6002 Luzern

Tel 041 228 51 83

www.rawi.lu.ch

rawi@lu.ch

Externe Projektbegleitung und -bearbeitung

Ernst Basler + Partner AG

Beatrice Duerr, Corina Höppner, Matthias Thoma, Lukas Beck

Mühlebachstrasse 11, 8032 Zürich

Mitarbeit in Steuerungsgremium, Projektleitung und Themengruppen

Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Dienststelle Verkehr und Infrastruktur

Dienststelle Umwelt und Energie

Dienststelle Landwirtschaft und Wald

Amt für Gemeinden

RET Region West

RET Idee Seetal

RET Sursee Mittelland

RET LuzernPlus

Verkehrsverbund Luzern

Wirtschaftsförderung Luzern

Gebäudeversicherung Luzern

Verband Luzerner Gemeinden

Institut für Betriebs- und Regionalökonomie, Hochschule Luzern

ecoptima ag

Wanner + Partner AG

Hanser + Partner AG

Hintermann & Weber AG

Planteam S AG

ILU AG

Layout/Gestaltung

Ernst Basler + Partner AG; rawi

Druck

Drucksachen- u. Materialzentrale Kanton Luzern (Richtplantext); Kümmerly+Frey AG (Richtplankarte)

Copyright

rawi (Richtplantext); GIS Luzern (Richtplankarte)

Richtplanverfahren

Erlassen vom Regierungsrat des Kantons Luzern am 17. November 2009, teilrevidiert am 26. Mai 2015, **angepasst am xx.xx.2019**

Genehmigt vom Kantonsrat Luzern am 23. März 2010 bzw. am 14. September 2015

Genehmigt vom Bundesrat am 24. August 2011 bzw. am 22. Juni 2016 (mit Änderungen in den Kapiteln R6, S6, S7, L5 und in der Richtplankarte [technische Berichtigung Linienführung Schieneninfrastruktur]) **bzw. am xx.xx.2019 (Anpassung in Kapitel R7)**

R Raumstrukturen

R7 Abstimmung Siedlung und Verkehr, Agglomerationsprogramm

I. Richtungsweisende Festlegung

R7 Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist im ganzen Kantonsgebiet sicherzustellen. Im Agglomerationsraum Luzern werden mit dem Agglomerationsprogramm die Siedlungs- und die Verkehrsentwicklung unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Prosperität und der Umweltaspekte optimal und nachhaltig aufeinander abgestimmt.

II. Erläuterungen

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Im ganzen Kantonsgebiet ergibt sich ein Abstimmungsbedarf zwischen der Siedlungs- und der Verkehrsentwicklung sowie den Umweltbelastungen. Neben der bereits eingeleiteten Abstimmung im Raum Agglomeration Luzern über das Agglomerationsprogramm ist die Koordination von Siedlung und Verkehr auch in den Gemeinden des Raumes Luzern Landschaft sicherzustellen.

Agglomerationspolitik des Bundes

Der Bundesrat hat die Problematik in den schweizerischen Agglomerationen erkannt und in seinem Bericht zur Agglomerationspolitik vom Dezember 2001 als neues Instrument das Agglomerationsprogramm vorgeschlagen. Im August 2007 erliess das UVEK im Nachgang zu dem in der Zwischenzeit in Kraft getretenen Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen die Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme. In dieser Weisung verlangt der Bund insbesondere eine Priorisierung der Projekte, die zeitliche Terminierung und die Beurteilung der Wirkung. Gestützt darauf konnten beim Bund bis Ende 2007 Agglomerationsprogramme der ersten Generation zur Beurteilung eingereicht werden, welche die Massnahmenumsetzung 2011–2014 beinhalteten. Die Weisung wurde 2011 präzisiert; anschliessend konnten bis Ende Juni 2012 weiterentwickelte Agglomerationsprogramme der sogenannten zweiten Generation beim Bund eingereicht werden mit Massnahmenumsetzung zwischen 2015 und 2018. **Im Februar 2015 wurde die Weisung wiederum aktualisiert, so dass anschliessend auf dieser Basis bis Ende 2016 weiterentwickelte Agglomerationsprogramme der sogenannten dritten Generation beim Bund eingereicht werden konnten mit Massnahmenumsetzung zwischen 2019 und 2024.** Die nächsten Generationen von Agglomerationsprogrammen (**4. Generation und folgende**) sollen **etwa** diesem Vierjahresturnus folgen. Das Agglomerationsprogramm ist eine eigenständige Planung. Es ist gleichzeitig aber auch ein Grundlagenbericht gemäss Artikel 6 RPG, dessen massgebende Elemente im kantonalen Richtplan behördenverbindlich gesichert werden.

Abgrenzung des Agglomerationsprogramms Luzern

Der Perimeter des Agglomerationsprogrammes Luzern **für die 1. bis 3. Generation** basiert auf der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV) inklusive Anhang und umfasst im Kanton Luzern die Gemeinden Adligenswil, Buchrain, Dierikon, Ebikon, Emmen, Gisikon, Honau, Horw, Kriens, Luzern, Meggen, Root, Rothenburg sowie Udligenswil. Ausserhalb des Kantons umfasst der Planungssperimeter die Gemeinden Hergiswil (NW) und Küssnacht am Rigi (SZ). Diese Gemeinden und die betroffenen Nachbarkantone werden in den Planungsprozess mit einbezogen.

Abbildung 8:
 Perimeter
 Agglomerations-
 programm



Agglomerations- programm Luzern 1G

Das Agglomerationsprogramm Luzern der ersten Generation (AP LU 1G) wurde ab 2003 erarbeitet und Ende 2007 dem Bund zur Beurteilung eingereicht. Aufgrund der Botschaft des Bundesrates vom 11. November 2009 zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr hat das Bundesparlament 2010 die vom Bund unterstützten Projekte (insb. die A-Massnahmen mit Realisierungsbeginn 2011–2014) abschliessend festgelegt. Basierend darauf und gestützt auf den vom Bundesrat am 24. August 2011 genehmigten, gesamtrevidierten kantonalen Richtplan wurde Ende August 2011 die Leistungsvereinbarung zwischen dem UVEK und dem Kanton Luzern zur gesamthaften Umsetzung des AP LU 1G unterzeichnet. Seither wurden für die Realisierung und Mitfinanzierung der einzelnen Massnahmen Finanzierungsvereinbarungen zwischen Bundesämtern und kantonalen Dienststellen unterzeichnet und verschiedene planerische und infrastrukturelle Projekte umgesetzt.

Agglomerations- programm Luzern 2G

Das Agglomerationsprogramm Luzern der zweiten Generation (AP LU 2G) wurde ab 2009 erarbeitet und Mitte 2012 dem Bund zur Beurteilung eingereicht. Es stellt eine materielle Weiterentwicklung und Konkretisierung des AP LU 1G dar. Gestützt auf die Botschaft des Bundesrates vom 26. Februar 2014 zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr hat das Bundesparlament im Herbst 2014 die vom Bund unterstützten Projekte (insbesondere die neuen A-Massnahmen mit Realisierungsbeginn 2015–2018) abschliessend festgelegt. Nach der Verankerung des AP LU 2G im kantonalen Richtplan sowie dessen Genehmigung konnten am 18. Dezember 2015 wiederum eine Leistungsvereinbarung sowie anschliessend verschiedene Finanzierungsvereinbarungen unterzeichnet werden. Gestützt darauf werden seither die verschiedenen Massnahmen des AP LU 2G fortlaufend umgesetzt.

Agglomerations- programm Luzern 3G

Das Agglomerationsprogramm Luzern der dritten Generation (AP LU 3G) wurde ab Ende 2014 erarbeitet, vom Regierungsrat am 6. Dezember 2016 beschlossen und Ende 2016 dem Bund zur Beurteilung eingereicht. Es stellt eine materielle Weiterentwicklung und Konkretisierung des AP LU 2G dar. Die Bundesbehörden haben in ihrem Prüfbericht vom 14. September 2018 das AP LU 3G grundsätzlich positiv beurteilt. Gestützt auf die Botschaft des Bundesrates vom 14. September 2018 zum „Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr“ wird das Bundesparlament im Jahr 2019 die unterstützten Projekte (insbesondere die neuen A-Massnahmen mit Realisierungsbeginn ab 2019) abschliessend festlegen. Nach der Verankerung des AP LU 3G im kantonalen Richtplan und der Genehmigung der Anpassung durch den Bundesrat wird die Leistungsvereinbarung zum AP LU 3G unterzeichnet werden können. Gestützt darauf werden anschliessend die einzelnen Finanzierungsvereinbarungen unterzeichnet und Massnahmen realisiert werden können.

Gesamtstrategie des AP LU 3G

Die Agglomeration Luzern wird bezüglich Bevölkerung, Arbeitsplätzen / **Beschäftigten**, Bildung, Kultur und Freizeit **usw.** und damit auch bezüglich Verkehr weiter wachsen. Dementsprechend kommt der bestmöglichen Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung grösste Bedeutung zu.

Abbildung 9: Gesamtstrategie Agglomeration Luzern 2030+



Strategie **Siedlung und Landschaft** des AP LU 3G

Die künftige Siedlungsentwicklung (**graues Siedlungsgebiet in Abbildung 9**) im Agglomerationsraum Luzern und dessen Agglomerationsumland erfolgt weitestgehend nach innen, das Siedlungswachstum nach aussen wird begrenzt (in Abbildung 9 als rosa Linien um das graue Siedlungsgebiet dargestellt). Zudem werden die vier Zentren Luzern, Nord, Ost und Süd zu Kristallisationspunkten mit vielfältigen Nutzungen und grosser Dichte sowie guter Gestaltung und hoher Aufenthaltsqualität entwickelt. Die Landschaft (**grüne Räume in Abbildung 9**) bleibt weitgehend frei und wird vielfältig genutzt, aber teilweise auch geschützt; zudem sind auch die Flüsse und die Seeufer (**blaue Elemente in Abbildung 9**) räumlich sinnvoll zu schützen und zu nutzen.

**Gesamtverkehrsstrategie
des AP LU 3G**

Der künftig entstehende Mehrverkehr muss gemäss richtungsweisender Festlegung M1 in der Agglomeration Luzern bevorzugt mit dem öffentlichen Verkehr (Erhöhung Modalsplit) und dem Langsamverkehr abgedeckt werden. Es muss aber auch dem motorisierten Individualverkehr der für die notwendige Mobilität erforderliche Raum zur Verfügung gestellt werden. Insbesondere im Agglomerationszentrum Luzern akzentuiert sich der Bedarf für eine optimale Abstimmung des Gesamtverkehrs (öV, MIV und LV).

**öV-Strategie des
AP LU 3G**

Im Bereich des öV können auf den bestehenden Strasseninfrastrukturen (**dunkelgrau in Abbildung 9**) mit einer Optimierung des Bussystems und dabei insbesondere mit einer Ausrichtung der Buslinien (**orange in Abbildung 9**) auf die auszubauenden öV-**Verknüpfungspunkte** in den Zentren Nord, Ost und Süd zwar noch geringfügige Kapazitätserhöhungen erreicht werden. Dies reicht aber bei Weitem nicht, um den prognostizierten Mehrverkehr im öV von rund 40 Prozent **bis ca. 2040** abzudecken. Mit höchster Priorität und Dringlichkeit ist deshalb der unterirdische Durchgangsbahnhof (**hellgrau in Abbildung 9**) als **auch** aus nationaler Sicht wichtige Schieneninfrastrukturergänzung zu realisieren. Damit können insbesondere vom Bahnknoten Luzern aus Fernverkehrsverbindungen nach Zürich und Zürich Flughafen, in die Nord-, in die West- und in die Südschweiz sowie dicht geführte S-Bahn-Verbindungen von und zu den Zentren Nord, Ost und Süd sowie auf weiteren Achsen (**weiss in Abbildung 9**) den Hauptanteil des künftigen Mehrverkehrs übernehmen. Nur mit **dem** rasch realisierten, national bedeutsamen Schieneninfrastrukturausbau sowie der Optimierung und Neuausrichtung des Bussystems **zusammen** kann erreicht werden, dass alle Siedlungsgebiete mit raschen öV-Ketten Bahn und/oder Bus erschlossen sind und dass die gesamte künftige Mobilität bewältigt werden kann.

**MIV-Strategie des
AP LU 3G**

Im Bereich des MIV reichen die Kapazitäten auf dem Nationalstrassennetz (**gelb in Abbildung 9**) und dem Hauptstrassennetz (**dunkelgrau in Abbildung 9**) nicht mehr aus, um die künftig notwendige Mobilität zu bewältigen. Mit grösster Dringlichkeit ist deshalb der Bypass (**gelb in Abbildung 9**) als **auch** national bedeutsame Infrastrukturergänzung am Nationalstrassennetz zu realisieren. Andernfalls kann die langfristige Funktionstüchtigkeit für den Transit und den regionalen Verkehr nicht gesichert werden. Diese wichtige Infrastrukturergänzung schafft die Voraussetzung, dass – zusammen mit Spangen im Norden und Süden des Agglomerationszentrums Luzern – ein Cityring (**gelb in Abbildung 9**) geschaffen werden kann. Dieser verhindert Stausituationen und entlastet insbesondere das Agglomerationszentrum, so dass hier vor allem Busse bevorzugt zirkulieren können.

**LV-Strategie des
AP LU 3G**

Der LV (**entsprechende schwarze Symbole in Abbildung 9**) muss ebenfalls einen gewissen Anteil des erwarteten Mehrverkehrs übernehmen. Das LV-Netz wird deshalb an verschiedenen Stellen massgeblich weiter optimiert.

**Dringlicher
Handlungsbedarf**

Diese kongruent aufeinander abgestimmten Siedlungs- und Verkehrslenkungsstrategien sind erforderlich, um **das Zukunftsbild mit dem** angestrebten Entwicklungszustand 2030+ zu erreichen. Die beiden national bedeutenden Infrastrukturvorhaben im Schienen- und im Nationalstrassenbereich sind dabei für die Bewältigung des künftigen Mehrverkehrs sehr dringlich und für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem unabdingbar. Mit diesen beiden übergeordneten **Schlüsselmassnahmen unterirdischer Durchgangsbahnhof Luzern und Gesamtsystem Bypass** sowie den verschiedenen weiteren agglomerationsspezifischen Verkehrsvorhaben wird **zudem** auch die **aufeinander abgestimmte** Weiterentwicklung **sowohl** des öV (und LV) **wie** des MIV fortgesetzt.

III. Koordinationsaufgaben

Querverweise:

- A5-3
- R1-1 bis R1-5
- R7-2
- R8-1
- S1-3 bis S1-9
- S2-1 bis S2-6
- S6-1 bis S6-4
- S8-2
- M1-1 und M1-2
- M2-1
- M3-1
- M4-1
- M5-1 bis M5-7
- M6-1 bis M6-4
- M7-1
- Richtplankarte
- Leistungsvereinbarung zwischen UVEK und Kanton Luzern zum AP LU 1G vom 30. August 2011
- Leistungsvereinbarung zwischen UVEK und Kanton Luzern zum AP LU 2G vom 18. Dezember 2015
- AP LU 3G, Hauptbericht, 6. Dezember 2016
- AP LU 3G, Massnahmenbericht, 6. Dezember 2016
- AP LU 3G, Umsetzungsbericht, 6. Dezember 2016
- Prüfbericht des Bundes zum AP LU 3G, 14. September 2018

R7-1 Agglomerationsprogramm Luzern

Der Kanton Luzern koordiniert im Agglomerationsprogramm Luzern die kurz-, mittel- und langfristige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Agglomeration Luzern unter Berücksichtigung der Umwelt- und der Landschaftsaspekte sowie der wirtschaftlichen Prosperität. Das Agglomerationsprogramm Luzern der 3. Generation (AP LU 3G) beinhaltet insbesondere

- die Trägerschaft und die Zuständigkeiten in der Planung und Umsetzung,
- die Darstellung und Analyse des Ist-Zustandes sowie der Stärken, der Schwachstellen, der Entwicklungstrends und des Handlungsbedarfs,
- ein Zukunftsbild 2030+ mit den Themenschwerpunkten Zentrenbildung, Siedlungsstrukturen, Wohnen, Arbeiten, überregional bedeutende Nutzungsstandorte, wichtige Verkehrsinfrastrukturen sowie Landschaftsräume und Tourismus,
- Strategien für die zukünftige Entwicklung in den Bereichen Siedlung und Landschaft sowie Verkehr mit – inhaltlich ausgewogenen – raumplanerischen sowie angebots- und nachfrageorientierten Lösungsansätzen auf Strasse und Schiene für alle Verkehrsarten,
- die spezifischen Massnahmen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr (inkl. flankierender Massnahmen) sowie deren voraussichtliche Kosten,
- die Wirksamkeit, die Priorisierung und der Realisierungshorizont der Massnahmen,
- die Grundsätze zur Finanzierung (Investitions- und Betriebskosten) der vorgeschlagenen Massnahmen,
- die Verwendung der eingesetzten Mittel sowie
- das agglomerationsspezifische Controlling für die Planung und Umsetzung der Massnahmen der mehreren Agglomerationsprogrammgenerationen.

Alle Massnahmen des AP LU 3G sind im detaillierten Bericht vom 6. Dezember 2016 enthalten. Der Koordinationsstand dieser Massnahmen richtet sich nach der Botschaft des Bundesrates zum „Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr“ vom 14. September 2018. Diesem liegt der Prüfbericht des Bundes zum AP LU 3G vom 14. September 2018 zugrunde. Massnahmen der A-Liste (Realisierungsbeginn ab 2019) gelten als festgesetzt, Massnahmen der B-Liste (späterer Realisierungsbeginn) gelten bis zu einer nächsten Überarbeitung des Agglomerationsprogrammes als Zwischenergebnis.

Die Vorgaben des Bundes sind zu berücksichtigen und die betroffenen Nachbarkantone, der regionale Entwicklungsträger LuzernPlus sowie die Gemeinden innerhalb des Perimeters werden in den Planungs- und Umsetzungsprozess integriert. Die Gemeinden innerhalb des Perimeters passen bei Bedarf ihre Richt- und Nutzungsplanungen an die Vorgaben des Agglomerationsprogrammes an und setzen die weiteren Massnahmen in ihrer Verantwortung um. Zur diesbezüglichen Unterstützung wird unter der Leitung des BUWD ein jährliches Umsetzungsmonitoring und -reporting durchgeführt.

Federführung: BUWD, Gemeinden (bei Anpassung ihrer Ortsplanungen und bei der Umsetzung von kommunalen infrastrukturellen Massnahmen)
 Beteiligte: Kantone NW, OW und SZ, rawi, vif, uwe, VVL, RET LuzernPlus, Gemeinden des RET LuzernPlus inkl. solche in NW und SZ
 Koordinationsstand: Festsetzung
 Priorität / Zeitraum: A

Querverweise:

- A5-3
- R1-2 bis R1-5
- R7-1
- R8-1
- S1-4 bis S1-9
- S2-1 bis S2-6
- S5-1 und S5-2
- S6-1 bis S6-4
- S7-1
- S8-2 und S8-3
- M1-1 und M1-2
- M2-1
- M3-1 bis M3-3
- M4-1
- M5-1 bis M5-6
- M6-1 bis M6-4
- M7-1
- *Verordnung über den öffentlichen Verkehr*
- *Wegleitung Abstimmung Siedlung und Verkehr im Kanton Luzern, BUWD, Dezember 2009*

R7-2 Kommunale Abstimmung von Siedlung und Verkehr

Die Gemeinden stimmen ihre Siedlungsentwicklung im Rahmen der Revision der Nutzungsplanungen auf die vorhandenen und künftig absehbaren Verkehrsinfrastrukturen, insbesondere des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs, ab. Wo nötig werden Art und Dichte der Nutzungen auf die kapazitäts- und umweltmässig noch verträglichen Belastungen des Verkehrssystems abgestimmt. Die getroffenen Massnahmen haben insbesondere folgenden Zielsetzungen zu genügen:

- Sicherung der Erreichbarkeit,
- Vermeidung von Verkehrsüberlastungen,
- Verbesserung der Siedlungsqualität,
- Förderung einer Siedlungsstruktur, die dem öffentlichen Verkehr (infrastrukturell und betrieblich) und dem Langsamverkehr gerecht wird,
- Koordination und Bündelung der einzelnen Erschliessungsträger (Strasse, Strom, Wasser, Abwasser, Telekommunikation u.a.),
- Verminderung des Ressourcenverbrauchs, der Umweltbelastungen und der Trennwirkungen sowie Berücksichtigung der Landschaftsaspekte.

Die regionalen Entwicklungsträger und die Dienststelle Raum und Wirtschaft stellen die Koordination unter den Gemeinden sicher. Der Kanton stellt Entscheidungsgrundlagen zur Verfügung.

<i>Federführung:</i>	<i>Gemeinden</i>
<i>Beteiligte:</i>	<i>BUWD, rawi, RET</i>
<i>Koordinationsstand:</i>	<i>Festsetzung</i>
<i>Priorität / Zeitraum:</i>	<i>A</i>