



Detailstellungnahme zum kantonalen Richtplan 2008

Sektion Zentralschweiz

Z) Raumordnungspolitische Zielsetzungen

Ziff.	Thema	Seite	Betroffene Textpassage	Stellungnahme/Ergänzungen
Z1-5	Stärkung der Qualitäten und Förderung des Wirtschaftswachstums im ländlichen Entwicklungsraum	16	bei den Verkehrsnetzen ist speziell zu erwähnen:	... wie die Anbindung der regionalen Zentren an die Verkehrsnetze, vor allem an den ÖV
Z3-2	Neue Wege für eine nachhaltige Mobilitätsabwicklung	19	Angesichts dessen, dass im Agglomerationskern dem öffentlichen Verkehr Priorität (4. Grundsatz) eingeräumt wird, ist der 3. Grundsatz wie folgt umzuformulieren, um dadurch dem 4. Grundsatz mehr Gewicht zu geben:	3. Grundsatz: ...differenziert mittels öffentlichem Verkehr, Individualverkehr

R) Raumstrukturen

Ziff.	Thema	Seite	Betroffene Textpassage	Stellungnahme/Ergänzungen
R3	Öffentliche Bauten und Anlagen	31	Zur Erreichbarkeit von Schulen, Freizeitanlagen, öffentliche Dienste gehört insbesondere:	Einrichtungen wie Schulen, Freizeitanlagen oder öffentliche Dienste müssen für die Bevölkerung gut erreichbar sein, hauptsächlich mit dem ÖV.

R6	Tourismus, Freizeit und Erholung	40	Richtungsweisende Festlegung	... ausgebaut. Der ÖV-Anbindung ist grösste Priorität einzuräumen.
R7	Agglomerationsprogramm, Abstimmung Siedlung/Verkehr	44/45	zur Verkehrsstrategie:	<p>Städtebaulich sind Busspuren oft im Zentrum nicht möglich. Busspuren haben wenig Nutzen für den ÖV, weil es erwiesen ist, dass zusätzliche Strassen, einen Mehrverkehr zur Folge haben. Vor allem im Zentrum von Luzern sind auch für den ÖV neue Lösungen anzustreben, um dem laufend wachsenden ÖV-Bedürfnis gerecht zu werden (siehe beiliegendes Buskonzept von Pro Bahn).</p> <p>Es sind zusätzliche Lenkungsmaßnahmen notwendig, ...Road Pricing und Park & Rail...damit der strassengebundene...</p> <p>Der Abschnitt „Durch die Realisierung der Doppelspur am Rotsee, des Ausbaus ...“ wird eine Situation beschrieben, die überhaupt nicht zutrifft und korrekt zu verfassen ist.</p> <p>Doppelspurausbau am Rotsee: → Realisierungszeitpunkt offen</p> <p>Ausbau der Bahnhofzufahrt: → ev. überhaupt nicht nötig, wenn unterirdische Bahnhofzufahrt direkt realisiert wird.</p> <p>Tieflegung Zentralbahn: → wird trotz Prio. B im Agglomerationsprogramm realisiert.</p>

				<p>Fazit: Die Voraussetzungen werden aktuell und auch mit dem verabschiedeten Agglomerationsprogramm überhaupt nicht geschaffen, damit der öffentliche Verkehr jederzeit zuverlässig funktioniert und Angebotsausgebauten realisiert werden können.</p> <p>Die Zielsetzung zur Verminderung der Umweltbelastungen und der Nachhaltigkeit werden klar verfehlt.</p>
--	--	--	--	--

S) Siedlung

Ziff.	Thema	Seite	Betroffene Textpassage	Stellungnahme/Ergänzungen
S1-4	Nachweis über Bauzonenreserven und Bauzonenkapazitäten	56	- Stand der Erschliessung	Präzisierung: auch in bezug auf den ÖV
S7-1	Definition strategischer Arbeitsgebiete	73	zu den strategischen Arbeitsgebieten gehört:	... geeignetes, gut erschlossenes Gelände, insbesondere durch den ÖV
S7-3	Projektablauf strategische Arbeitsgebiete	74	zusätzlichen Hinweis anbringen:	... kurzer Zeit baureif und verfügbar gemacht werden können. Weil die dazugehörigen ÖV-Angebote immer relativ lange brauchen bis sie realisiert sind, müssen sie bereits angedacht sein und durch eine Kostenbeteiligung in die Verpflichtung genommen werden. Kanton und Standortgemeinde ...

M) Mobilität

Ziff.	Thema	Seite	Betroffene Textpassage	Stellungnahme/Ergänzungen
M1	Gesamtverkehrspolitik Richtungsweisende Festlegung	82	Eingangstext: ...Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor übermässigen Immissionen ein hoher Stellenwert eingeräumt werden.	<p>Massnahme 1: Bevorzugung öffentlicher Verkehr + entspricht A4 – Nachhaltige Entwicklung + entspricht dem Eingangstext von M1 - Schwerpunkte/Priorisierung im Agglomerationsprogramm entsprechen nicht.</p> <p>Massnahme 4: Einsatz strassengebundener Mittel Reduktion der Immissionen erst an dritter Stelle aufgeführt, Reihenfolge ändern. - entspricht aktuell nicht dem Eingangstext von M1</p>
M1	II. Erläuterungen	82	zusätzlicher Hinweis gehört dazu:	...zu Stausituationen mit unerwünschten Zeitverlusten und Schadstoffimmissionen für die Anwohner
M1	Verkehrsentwicklung	83		Feststellung: Mehr Strassen führen zu Mehrverkehr. Ein attraktives ÖV-Angebot führt zu einer grösseren Nachfrage und lädt zum Umsteigen ein.
M1	Problemschwerpunkte	84	½-h-Takt durch ¼-h-Takt ersetzen:	<p>...angestrebt wird ein ¼-h-Takt für die S-Bahn...</p> <p>und nicht ½-h-Takt. Haben wir teilweise heute schon und reicht für die nächsten 10 Jahre nicht aus angesichts der Zielsetzungen.</p>

M1	Nachhaltigkeit	84		Feststellung: Die im Entwurf beschriebene Nachhaltigkeit entspricht vollumfänglich der Zielsetzungen des Richtplans, das verabschiedete Agglomerationsprogramm hingegen nicht.
M1	Strategie	84		Entfernen des fettgedruckten Satzes: In der Agglomeration ist dies durch das Agglomerationsprogramm Luzern gewährleistet. Trifft aus Sicht Pro Bahn nicht zu, weil mit den Massnahmen und Prioritäten der Zielsetzungen dieses Entwurfes nicht entsprochen wird.
M2	Nationalstrassen, Strategie	88	Flankierende Massnahmen für Entlastung Stadtzentrum:	Mit den flankierenden Massnahmen für die Entlastung des Stadtzentrums Luzern etc. bis 2025 zuzuwarten, ist unrealistisch und viel zu spät. Es ist im Richtplan festzuhalten, wie in der Zwischenzeit (2008 – 2025) das Problem angegangen wird.
M5	Öffentlicher Verkehr, Problemschwerpunkte	95		Feststellung: Widerspruch zur Verkehrsstrategie R7, Agglomerationsprogramm, Abstimmung Siedlung/Verkehr, Seite 44/45
M5	Öffentlicher Verkehr, Massnahmen	96	1. Abschnitt:	Erste Priorität unterirdische Bahnhofzufahrt und dann allenfalls prüfen, ob Doppelspurausbau am Rotsee noch erforderlich ist. Vorteile: + finanzielle Mittel sind effizient eingesetzt + strategisch/nachhaltige Lösung + später jederzeit ausbaubar

				<p>Wenn prioritär der Doppelspurausbau am Rotsee angestrebt wird, werden finanzielle Mittel gebunden für nur eine mittelfristige Lösung und dient keiner gesamtheitlich nachhaltigen Lösung. Bei der Bahnschleife aus dem Raum Emmenbrücke ins Rontal stellen wir klar die Kosten-/Nutzenfrage.</p> <p>zu den Massnahmen gehört auch: ...Stadtbahn Kriens-Luzern-Emmenbrücke/Ebikon...</p> <p>Die Stadtbahn ist zwingend im Richtplan 2008 zu verankern.</p>
M5-2	Schieneinfrastruktur	98	Zwischenergebnis:	<p>Bei Bahnhofzufahrt die Reihenfolge wechseln:</p> <p>1. Unterquerung des Seebeckens und als 2. Doppelspur aus dem Raum Reussbühl</p> <p>Ziel Nachhaltigkeit, Ausbaufähigkeit erfüllt.</p>
M5-2	Schieneinfrastruktur	98	Prüfbare Vorhaben und als Vororientierung aufzunehmen.	<p>Zusätzlich als ersten Punkt aufführen: ...Stadtbahn Kriens-Luzern-Emmenbrücke/Ebikon...</p>

M7	Güterverkehr, Strategie	103		<p>Feststellung: Im Richtplanentwurf wird wenig Gewicht auf die Umverlagerung der Güter auf die Schiene gelegt. Dem soll stärker Rechnung getragen werden.</p> <p>...und bei strategischen Arbeitsplatzgebieten Massnahmen im Einzelfall möglichst eine Schienenlösung anzustreben.</p> <p>statt im ... im Einzelfall zu prüfen.</p>
----	-------------------------	-----	--	---

Luzern, 25. August 2008

Karin Blättler
Präsidentin

Marcel Homberger
Aktuar