

## Anhang

### Detailstellungnahme zum kantonalen Richtplan 2008

#### Z) Raumordnungspolitische Zielsetzungen

Ziff.	Thema	Seite	Betroffene Textpassage	Stellungnahme/Ergänzungen	Feedback Anhörung	Annahme
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, <b>vor allem an den ÖV</b>	Das bisherige Kapitel Z1-5 wird in das Kapitel Z1-3 überführt und präzisiert. Dabei wird auch die durch den Kanton unterstützte Verbesserung der Verkehrsanbindung als wichtiger Grundsatz mitaufgeführt. Dabei soll aber nicht zwischen MIV und ÖV differenziert werden, beide Verkehrsarten haben ihre Bedeutung und sind mitgemeint.	teilweise
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 umzu-	3. Grundsatz: ...differenziert mittels <b>öffentlichem Verkehr, Individualverkehr</b>		ja

			formulieren, um dadurch dem 4. Grundsatz mehr Gewicht zu geben:			
--	--	--	---	--	--	--

## R) Raumstrukturen

Ziff.	Thema	Seite	Betroffene Textpassage	Stellungnahme/Ergänzungen	Feedback Anhörung	Annahme
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, <b>hauptsächlich mit dem ÖV.</b>	Dem Anliegen wird mit einer Ergänzung der KA R3-1 entsprochen	ja
R6	Tourismus, Freizeit und Erholung	40	Richtungsweisende Festlegung	... ausgebaut. <b>Der ÖV-Anbindung ist grösste Priorität einzuräumen.</b>	Das Anliegen wird hier nicht aufgenommen, da die angemessene Verkehrsanbindung bereits in Z1-3, in R1-3 und im Kap. M5 enthalten ist.	nein
R7	Agglomerationsprogramm, Abstimmung Siedlung/Verkehr	44/4 5	zur Verkehrsstrategie:	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	Es gibt verschiedene mögliche Lenkungs-massnahmen. Diese sollen hier nicht alle aufgeführt werden. P+R ist an verschiedenen Stellen bereits realisiert, Road Pricing ist zur Zeit aufgrund fehlender gesetzlicher Basis nicht umsetzbar.	Nein

			<p>werden (siehe beiliegendes Buskonzept von Pro Bahn).</p> <p>Es sind zusätzliche Lenkungsmassnahmen notwendig, <b>...Road Pricing und Park &amp; Rail...</b>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 <b>korrekt zu verfassen ist.</b></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:</p>	<p>Diese Massnahmen haben sich teilweise geändert und sind in der überarbeiteten Version korrigiert.</p>	<p>Ja</p>
--	--	--	---	--	-----------

				<p>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>	Dieses Anliegen wird nicht berücksichtigt, da das Agglomerationsprogramm genehmigt ist.	nein
--	--	--	--	---	---	------

### S) Siedlung

Ziff.	Thema	Seite	Betroffene Textpassage	Stellungnahme/Ergänzungen	Feedback Anhörung	Annahme
S1-4	Nachweis über Bauzonenreserven und Bauzonkapazitäten	56	- Stand der Erschliessung	Präzisierung: auch in bezug auf den ÖV	Der Begriff Erschliessung umfasst alle Aspekte von der Ver- und Entsorgung bis zur Erschliessung mit Strasse und öffentlichem Verkehr.	Nein
S7-1	Definition strategischer Arbeitsgebiete	73	zu den strategischen Arbeitsgebieten gehört:	... geeignetes, gut erschlossenes Gelände, <b>insbesondere durch den ÖV</b>	Ergänzung der KA S7-1, dritter Aufzählungspunkt wie folgt: „geeignetes, gut <b>erschlossenes oder erschliessbares</b> Gelände.“	Ja

S7-3	Projektlauf strategische Arbeitsgebiete	74	zusätzlichen Hinweis anbringen:	... kurzer Zeit baureif und verfügbar gemacht werden können. <b>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.</b> Kanton und Standortgemeinde ...	Die Koordinationsaufgabe S7-3 wird vollständig gestrichen. Differenzierte Festlegungen zum konkreten Vorgehen sind im Richtsplan nicht zweckmässig, sondern müssen auf den konkreten Bedarfsfall massgeschneidert werden.	nein
------	---	----	---------------------------------	---	---	------

## M) Mobilität

Ziff.	Thema	Seite	Betroffene Textpassage	Stellungnahme/Ergänzungen	Feedback Anhörung	Annahme
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</p>		

				aufgeführt, Reihenfolge ändern. - entspricht aktuell nicht dem Eingangstext von M1		
M1	II. Erläuterungen	82	zusätzlicher Hinweis gehört dazu:	...zu Stausituationen mit unerwünschten Zeitverlusten <b>und Schadstoffimmissionen für die Anwohner</b>	Dieses Anliegen wird sinngemäss im Abschnitt „Verkehrsentwicklung“ aufgeführt.	Nein
M1	Verkehrsentwicklung	83		Feststellung: Mehr Strassen führen zu Mehrverkehr. Ein attraktives ÖV-Angebot führt zu einer grösseren Nachfrage und lädt zum Umsteigen ein.	Das Anliegen wird nicht berücksichtigt, da die Aussage Bestandteil der Gesamtverkehrsstrategie ist.	Nein
M1	Problemschwerpunkte	84	½-h-Takt durch ¼-h-Takt ersetzen:	<b>...angestrebt wird ein ¼-h-Takt für die S-Bahn...</b>  und nicht ½-h-Takt. Haben wir teilweise heute schon und reicht für die nächsten 10 Jahre nicht aus angesichts der Zielsetzungen.	Das Anliegen wird nicht berücksichtigt. Diesem Grundsatz kann in dieser allgemeinen Form nicht zugestimmt werden (z.B. bei Luzern-Küssnacht). Einzelheiten werden in separaten Planungsberichten aufgeführt.	nein
M1	Nachhaltigkeit	84		Feststellung: Die im Entwurf beschriebene Nachhaltigkeit entspricht vollumfänglich der Zielsetzungen des Richtplans, das verabschiedete Agglomerationsprogramm hingegen nicht.	Dem Antrag wird nicht entsprochen. Das Agglomerationsprogramm bildet eine wichtige Grundlage des Richtplans und ist in dessen Entwurf berücksichtigt.	nein
M1	Strategie	84		Entfernen des fettgedruckten Satzes:	Das Anliegen wird nicht berücksichtigt, da das	nein

				<p><b>In der Agglomeration ist dies durch das Agglomerationsprogramm Luzern gewährleistet.</b></p> <p>Trifft aus Sicht Pro Bahn nicht zu, weil mit den Massnahmen und Prioritäten der Zielsetzungen dieses Entwurfes nicht entsprochen wird.</p>	<p>Agglomerationsprogramm eine wesentliche Grundlage des Richtplanes ist. Die Aussage wird jedoch umformuliert.</p>	
M2	Nationalstrassen, Strategie	88	Flankierende Massnahmen für Entlastung Stadtzentrum:	<p>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.</p>	<p>Das Anliegen wird nicht berücksichtigt. Konkrete Massnahmen sind z.B. in M1-1, M3-1 und M5-5 benannt.</p>	nein
M5	Öffentlicher Verkehr, Problemschwerpunkte	95		<p>Feststellung: Widerspruch zur Verkehrstrategie R7, Agglomerationsprogramm, Abstimmung Siedlung/Verkehr, Seite 44/45</p>	<p>Das Anliegen wird nicht berücksichtigt. Das Agglomerationsprogramm bildet die Grundlage für den Richtplan.</p>	nein
M5	Öffentlicher Verkehr, Massnahmen	96	1. Abschnitt:	<p>Erste Priorität unterirdische Bahnhofzufahrt und dann allenfalls prüfen, ob Doppelspurausbau am Rotsee noch erforderlich ist.</p> <p>Vorteile: + finanzielle Mittel sind effizient</p>	<p>Voraussetzung für Verbesserungen im Bahnbetrieb ist die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Zufahrt zum Bahnhof Luzern. Im Januar 2009 haben sich die Kantone LU,</p>	Teilweise

				<p>ent eingesetzt + strategisch/nachhaltige Lösung + später jederzeit ausbaubar</p> <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: <b>...Stadtbahn Kriens-Luzern-Emmenbrücke/Ebikon...</b></p> <p>Die Stadtbahn ist zwingend im Richtplan 2008 zu verankern.</p>	<p>OW und NW zusammen mit den SBB darauf geeinigt, dass die Variante „Rotsee kurz“ die zweckmässigste Lösung zur Behebung des Kapazitätsproblems im Bahnhof Luzern darstellt.</p> <p>Bei der Schleife Emmenbrücke – Rontal handelt es sich um eine langfristige Option, die nicht verbaut werden soll. Zurzeit sind keine weiteren Planungen vorgesehen</p> <p>Das benannte Vorhaben ist kein Thema innerhalb des Planungshorizonts und wird deshalb nicht berücksichtigt werden.</p>	<p>nein</p> <p>Nein</p>
M5-2	Schieneinfrastruktur	98	Zwischenergebnis:	Bei Bahnhofzufahrt die Reihenfolge wechseln: <b>1. Unterquerung des Seebeckens und als 2. Doppel-</b>	Der Entscheid bezüglich Ausbau der bestehenden oder einem Neubau der Zufahrt wird nochmals	nein

				<p><b>spur aus dem Raum Reussbühl</b></p> <p>Ziel Nachhaltigkeit, Ausbaufähigkeit erfüllt.</p>	<p>aufgerollt. Anschliessend ist die Finanzierungsfrage rasch zu klären und die Projektierung voranzutreiben.</p>	
M5-2	Schieneinfrastruktur	98	Prüfbare Vorhaben und als Vororientierung aufzunehmen.	<p>Zusätzlich als ersten Punkt aufführen:  <b>...Stadtbahn Kriens-Luzern-Emmenbrücke/Ebikon...</b></p>	Siehe oben	
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 <b>möglichst eine Schienenlösung anzustreben.</b></p> <p>statt im ... im Einzelfall zu prüfen.</p>	<p>Grundsätzlich handelt es sich hier um eine Bundesaufgabe, ein Hinweis darauf ist im Erläuterungstext aufzunehmen. Auch ist hier zu benennen, dass die Wirksamkeit der kantonalen Planung in diesem Handlungsfeld sehr gering ist und vor diesem Hintergrund der Fokus zweckmässiger Weise auf grössere Projekte in den Zentren gelegt wird (z.B. Güterterminal). Die Erschliessungsmöglichkeit ist im konkreten Einzelfall zu prüfen.</p>	teilweise

Luzern, 25. August 2008 (Einreichung Stellungnahme)  
Luzern, 11. Juni 2009 (Ergänzt um Anhörung)

Karin Blättler  
Präsidentin

Marcel Homberger  
Aktuar