

# Regionalentwicklungsplan der Region Luzern

Von der Delegiertenversammlung am 6. Dezember 2002  
beschlossen

Bereinigt gemäss Anordnungen und Korrekturen im  
Regierungsratsentscheid Nr. 1066 vom 21. September 2004

# Inhaltsverzeichnis

## Erläuterungen zum REP

## Philosophie und Grundsätze

## Entwicklungsstrategie

- O Organisation
- R Räumliche Struktur
- V Verkehr
- S Steuerung der Entwicklung
- N Nutzungen
- D Detailhandel
- E Energie
- L Landschaft
- F Freizeit und Erholung

## Entwicklungsräume

- Gesamtregion
- Rental / Ost
- Süd - West
- Nord

# Erläuterungen zum REP

<b>Vom regionalen Richtplan '79 zum Regionalentwicklungsplan REP 21</b>	<b>1</b>
Der heute geltende Richtplan '79	1
Der neue Regionalentwicklungsplan REP 21	1
PBG und kantonaler Richtplan als Grundlage	2
<b>Verbindlichkeit / Aufbau des REP</b>	<b>3</b>
Verbindlichkeit	3
Aufbau des REP	3
<b>Das Verfahren</b>	<b>4</b>
Erarbeitung	4
Kantonale Vorprüfung / Vorvernehmlassung bei den Gemeinden	4
Öffentliche Auflage vom 18. September bis 17. Oktober 2000	4
Beschluss Delegiertenversammlung / fakultatives Referendum	4
Genehmigung Regierungsrat	4
<b>Die Beteiligten</b>	<b>5</b>
Vorstand Regionalplanungsverband	5
Beauftragtes Planungsbüro für die Regionalplanung Luzern	5
Beigezogene Planungsbüros und Fachleute für Spezialgebiete	5
<b>Grundlagen</b>	<b>6</b>

## Vom regionalen Richtplan '79 zum Regionalentwicklungsplan REP 21

### Der heute geltende Richtplan '79

Der heute geltende Richtplan der Region Luzern wurde am 9. April 1979 vom Regierungsrat genehmigt. Er umfasst die Teilrichtpläne Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten, Verkehr und Versorgung. Der Richtplan '79 geht in seiner Bearbeitung bis auf das Jahr 1970 zurück. Er ist in seinen Grundzügen 30 Jahre alt und in wesentlichen Bereichen überholt.

Zahlreiche Ziele des Richtplans '79 wurden in der Zwischenzeit erreicht, Aufgaben erfüllt, Massnahmen realisiert. Dies trifft vor allem für die Planungsbereiche der öffentlichen Bauten und der Versorgung zu. Die Ortsplanungen wurden insbesondere auch bezüglich Fassungsvermögen reduziert und den Bedingungen der Regionalplanung angepasst.

Mit dem Richtplan '79 wurde erstmals eine flächendeckende Raumordnung der Region Luzern erarbeitet. Mit der Begrenzung der Siedlungsgebiete wurde eine klare Aufteilung zwischen Siedlung und Landschaft erreicht.

### Der neue Regionalentwicklungsplan REP 21

Der vorliegende Entwurf des Regionalentwicklungsplanes konzentriert sich auf die **regionalen Strukturen** der Siedlungs- und Landschaftsräume sowie der Verkehrssysteme und stellt

- die Siedlungsentwicklung
- die Verkehrsbedürfnisse
- die Aspekte des Umweltschutzes sowie
- die Ökonomie der begrenzten Mittel

in einen ganzheitlichen Zusammenhang. Er zeigt die gegenseitigen Bezüge und Auswirkungen auf. Die vom kantonalen Richtplan gemachten Vorgaben werden im REP weitgehend umgesetzt

Der Regionalplanungsverband Luzern will sich künftig vermehrt auf die Umsetzung der Massnahmen konzentrieren. Auch wenn die Zuständigkeiten für die Realisierung der Massnahmen in der Regel beim Kanton und den Gemeinden liegt, wird sich der Regionalplanungsverband aktiv darum bemühen, dass

- die Planung und die Realisierung der Massnahmen entsprechend der Prioritätensetzung von den verantwortlichen Stellen in Angriff genommen werden,
- durch ein geeignetes Controlling mit periodischer Berichterstattung der Stand der Umsetzung dokumentiert wird und dass
- gemeindeübergreifende Aufgaben unter der Federführung des Regionalplanungsverbandes angegangen werden können.

Der Regionalentwicklungsplan ist ein flexibles Planungsinstrument, das periodisch oder bei Bedarf gestützt auf die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen angepasst wird.

### **Keine umfassende Planung im Bereich Landschaft**

Der REP versteht sich bewusst nicht als umfassendes Koordinationsinstrument, sondern als massnahmenorientierter Umsetzungsplan, der klare Prioritäten setzt. Bei der Themenwahl wird bewusst darauf geachtet, dass keine «Planungskaskaden» entstehen, in dem Themen behandelt werden, die in anderen Planungen (mit anderen Zuständigkeiten) bereits genügend detailliert behandelt sind.

Dies betrifft insbesondere den Bereich «Landschaft». Vor allem die Aufgaben im Rahmen des Naturschutzes und des Gewässerschutzes liegen ausschliesslich in der Kompetenz der Gemeinden und des Kantons. Da dem Regionalplanungsverband daraus keine Aufgaben erwachsen, verzichtet der REP auf eine bloss orientierende Darstellung dieser Massnahmen.

Die Bezeichnung der «Intensivlandwirtschaftszonen» gemäss geänderter eidgenössischer Raumplanungsverordnung wird voraussichtlich primär eine kantonale Aufgabe sein. Auf die zusätzliche Bezeichnung von regionalen Landschaftsschutzzonen (Kantonaler Richtplan: L3-14), die sich wohl nur unwesentlich von den «Nicht-Intensivlandwirtschaftszonen» unterscheiden dürften, soll vorerst verzichtet werden. Falls mit der neuen Raumplanungsverordnung auch den Regionalplanungen Aufgaben zufallen, werden diese zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt.

### **PBG und kantonaler Richtplan als Grundlage**

Der Regionalentwicklungsplan basiert auf folgenden übergeordneten Grundlagen:

- Das kantonale **Planungs- und Baugesetz** (PBG) erteilt den Regionalplanungsverbänden den Auftrag, regionale Richtpläne zu erlassen, *sofern die Gesetzgebung oder der kantonale Richtplan dies vorsehen oder eine regionale Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten sonst wie notwendig und zweckmässig ist.*
- Der Grosse Rat hat im Rahmen des **kantonalen Richtplanes** (1998) den Regionalplanungen eine Vielzahl von Aufgaben zugewiesen. So werden dem Regionalplanungsverband in bestimmten Bereichen (insbesondere im Bereiche der Siedlungsstruktur) auch Aufgaben mit Federführung zugewiesen. In vielen anderen Bereichen ist der Regionalplanungsverband ausdrücklich als Beteiligter an Problemlösungsprozessen erwähnt. Der regionale Richtplan REP 21 verfeinert die Vorgaben des kantonalen Richtplanes.

## Verbindlichkeit / Aufbau des REP

### Verbindlichkeit

Der Regionalentwicklungsplan 21 (REP 21) ist ein regionaler Richtplan im Sinne von § 3 Abs. 2 PBG. Er ist **behördenverbindlich**.

Die behördenverbindlichen Teile des REP sind jeweils *kursiv* gesetzt und liegen zwischen zwei grauen Balken. Die Delegiertenversammlung und der Regierungsrat beschliessen, resp. genehmigen nur diese behördenverbindlichen Teile.

Alle normal gesetzten Inhalte des REP sind Erläuterungen und nicht behördenverbindlich.

### Beispiel zur Darstellung

<b>Isolierte Siedlungsgebiete / Kleinbauzonen</b>	<b>N 2.2</b>
<i>Die exponierte Lage der isolierten Siedlungsgebiete / Kleinbauzonen verlangt eine Beschränkung der Bauzone auf die heutige Ausdehnung. Zonenerweiterungen sind weitgehend ausgeschlossen.</i>	
Als isolierte Siedlungsgebiete / Kleinbauzonen werden diejenigen Bauzonen bezeichnet, die wenig Bezug zum eigentlichen Hauptsiedlungsgebiet aufweisen. Sie umfassen in der Regel wenige bis keine landwirtschaftliche Bauten und Nutzungen. Oft sind sie erst im 20. Jahrhundert entstanden und weisen kaum ältere Bausubstanz auf.	
<b>behördenverbindlich</b>	<b>Erläuterung: nicht verbindlich</b>

### Aufbau des REP

Der Regionalentwicklungsplan gliedert sich in zwei Teile:

#### Die Entwicklungsstrategie (gelber Teil)...

... enthält die Philosophie und Grundsätze und definiert den planerischen Überbau mit den Zielen und den generellen Handlungsstrategien. Er enthält auch diejenigen generellen Massnahmen, die nicht einem Entwicklungsraum zugewiesen werden.

#### Die Entwicklungsräume (blauer Teil)...

... enthalten die ortsspezifischen Massnahmen mit Zuweisung der Verantwortlichkeiten und der Prioritätensetzung. Die Massnahmen stützen sich auf die Vorgaben der Entwicklungsstrategie.

## Das Verfahren

### Erarbeitung

Der Entwurf zum Regionalentwicklungsplan wurde vom beauftragten Planungsbüro (Planteam S AG, Sempach-Station) erstellt und vom Vorstand beraten.

### Kantonale Vorprüfung / Vorvernehmlassung bei den Gemeinden

Der vorliegende Entwurf wurde im Sommer 1999 vom Vorstand für die Vorprüfung beim kantonalen Baudepartement im Sinne von § 12 PBG verabschiedet.

Gleichzeitig konnten die Gemeindebehörden der 21 Regionsgemeinden zum Entwurf erstmals Stellung nehmen.

Die Anträge und Empfehlungen des kantonalen Vorprüfungsberichtes vom 7. Februar 2000 sowie die Stellungnahmen der Regionsgemeinden wurden im Frühjahr 2000 vom Vorstand behandelt und der Regionalentwicklungsplan wo nötig angepasst.

### Öffentliche Auflage vom 18. September bis 17. Oktober 2000

Der REP 21 wurde vom 18. September bis 17. Oktober 2000 gemäss § 13 Abs. 2 PBG während 30 Tagen öffentlich aufgelegt. Es sind 40 Einwendungen von Gemeinden, Verbänden, Parteien, Betrieben und Privatpersonen eingegangen.

Die Anträge wurden im Jahr 2001/02 auf der Grundlage von Gesprächen mit den Antragstellenden und dem Ergebnis der Diskussion mit der Arbeitsgruppe «Wirtschaft REP 21» behandelt und der Regionalentwicklungsplan wo nötig angepasst.

### Beschluss Delegiertenversammlung / fakultatives Referendum

Der REP 21 wurde an der Delegiertenversammlung vom 6. Dezember 2002 einstimmig beschlossen.

Das fakultative Referendum gemäss Art. 6 der Statuten des Regionalplanungsverbandes Luzern vom 27. Mai 1980 wurde nicht ergriffen. Das fakultative Referendum kommt zustande, wenn mindestens 3000 Stimmberechtigte oder ein Drittel der Gemeindebehörden innerhalb 30 Tagen seit der Veröffentlichung des referendumpflichtigen Beschlusses beim Vorstand schriftlich eine Volksabstimmung verlangen.

### Genehmigung Regierungsrat

Der REP 21 wurde vom Regierungsrat am 21. September 2004 mit dem Regierungsratsentscheid Nummer 1066 genehmigt. Die Anordnungen und Korrekturen sind gemäss Regierungsratsentscheid eingeflossen.

## Die Beteiligten

### Vorstand Regionalplanungsverband

Präsident:	Pius Schmid, Gemeindepräsident, Rothenburg (bis 4. 12. 1998) James Sattler, Gemeindeammann, Root (ab 4. 12. 1998)
Vizepräsident:	Werner Schnieper, Stadtrat, Luzern (bis 3. 11. 2000)
Mitglieder:	Ruedi Amrein, Gemeindepräsident, Malters (ab 3. 11. 2000) Kurt Bieder, Stadtrat, Luzern (ab 3. 11. 2000) Kaspar Lang, Gemeindeammann, Buchrain Herbert Lustenberger, Gemeindeammann, Ebikon Bruno Peter, Gemeindeammann, Kriens (ab 3. 11. 2000 Vizepräsident) Tony Maeder, Gemeindeammann, Emmen Josef Schärli, Gemeindeammann, Littau Robert Sigrist, Gemeindeammann Horw Armin Thürig, Gemeindeammann, Udligenswil (bis 3. 11. 2000)
Sekretär:	Franz Hess, Rechtsanwalt, Horw

### Beauftragtes Planungsbüro für die Regionalplanung Luzern

- Planteam S AG, Bahnhofstrasse 19a, 6203 Sempach-Station
- Hansueli Remund, dipl. Arch. ETH/SIA, Planer BSP/FSU
  - Roger Michelon, dipl. Kult. Ing. ETH/SIA, Planer BSP/FSU
  - Daniel Kaufmann, Raumplaner HTL, Planer FSU

### Beigezogene Planungsbüros und Fachleute für Spezialgebiete

#### Regionales Verkehrskonzept

Dr. Fridolin Bühlmann, Ingenieurbüro, Schlossbergstrasse 10a, 8702 Zollikon  
Jenni + Gottardi AG, Hornhaldenstrasse 9, 8802 Kilchberg  
Albrecht und Partner AG, Murbacherstrasse 19, 6003 Luzern  
Senn + Partner AG, Allmendstrasse 18, 6048 Horw  
A.F. + J. Steffen AG, Weyrstrasse 8, 6006 Luzern

#### Weitere Spezialgebiete

Bannwart, Steiger und Partner, Schachenallee 29, 5000 Aarau (Detailhandel)  
Robert Gissinger, Landschaftsarchitekt HTL BSLA, Weggisgasse 1, 6004 Luzern (Natur im Siedlungsgebiet)

## Grundlagen

Durch die Regionalplanung Luzern wurden folgende Grundlagen zur Richtplanung erarbeitet:

- Bericht über die Entwicklung der Regionsgemeinden 1974-1987
- Regionale Detailhandelsstudie 1993 (Studie zur Bedeutung und Entwicklung von Ortskernen und Einkaufszentren)
- Generelle Abklärungen zu einem künftigen öffentlichen Verkehrskonzept für die Agglomeration Luzern (Trambahn), Mai 1992
- Verkehrsrichtplan der Region Luzern in Zusammenarbeit mit dem Kanton, März 1998
- Wanderwegrichtplan der Region Luzern, Juni 1998

Als weitere Grundlagen wurden insbesondere folgende kantonalen und nationale Planungen und Studien verwendet:

- der Kantonale Richtplan '99 einschliesslich Strukturkonzept
- Landschaftsplanung Vierwaldstättersee, Schutz- und Nutzungskonzept
- die Grundzüge der Raumordnung Schweiz.
- Konzept S-Bahn Luzern

# Philosophie und Grundsätze

## Die Philosophie

Der Regionalplanungsverband Luzern RPV strebt mit dem Regionalentwicklungsplan REP 21 eine qualitative und nachhaltige Entwicklung der ganzen Region an. Entsprechend der Ressourcen und Stärken der einzelnen Entwicklungsräume werden Siedlungsentwicklung mit den verschiedenen Nutzungen auf Verkehrskapazitäten und Umwelt optimal abgestimmt. Das verlangt eine - vom Kanton unterstützte - gemeinsame regionale Strategie der beteiligten Gemeinden und Partner aus Politik, Wirtschaft und Verkehr im Gesamtinteresse der Region. Für eine attraktive und konkurrenzfähige Region Luzern gilt es, die Standortqualitäten optimal zu nutzen und Entwicklungspotentiale auf sinnvolle Weise auszuschöpfen. Das bedeutet im Rahmen der gesetzlichen und planerischen Vorgaben Prioritäten zu setzen - für eine wirtschaftlich starke, gut erschlossene und lebenswerte Region Luzern mit hoher Lebens- und Wohnqualität.

Der Regionalentwicklungsplan ist ein strategisches Führungsinstrument und massnahmenorientiertes Planwerk, das in den einzelnen Entwicklungsräumen bezogen auf die Entwicklungsschwerpunkte Prioritäten setzt und differenzierte Lösungen für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr aufzeigt. Grundlage bildet dabei der kantonale Richtplan.

## Die Grundsätze

### ■ Eine regionale Strategie ist notwendig

Ziel einer ganzheitlichen Entwicklung der Region Luzern gemeinsam erreichen

Die gemeinsame Strategie setzt den Konsens der Gemeinden in wesentlichen Zielsetzungen und Massnahmen im Interesse der ganzen Region voraus. Der Regionalentwicklungsplan ist das Ergebnis eines breit abgestützten, überkommunalen Planungsprozesses auf politischer Ebene sowie mit Partnern aus Wirtschaft und Verkehr.

### ■ Ganzheitliche Positionierung der Region Luzern

Siedlungs- und Verkehrsentwicklung müssen über die Gemeindegrenzen hinaus aufeinander abgestimmt werden. Im vorliegenden Planwerk sind denn auch keine Gemeindegrenzen zu finden. Die Komplexität ist hoch und verlangt eine weitsichtige und grossräumige Planung. Die verschiedenen Planungsebenen greifen ineinander über. Eine regionale, interdisziplinäre Zusammenarbeit der Beteiligten und Partnern aus Politik, Wirtschaft, Verkehr und Forschung ist notwendig. Es geht um eine ganzheitliche Positionierung der Region Luzern als Region,

- die lebenswert ist und gute Wohnqualität bietet;
- die sich wirtschaftlich nachhaltig entwickeln kann;
- die eine gute Versorgungssicherheit mit Gütern und Dienstleistungen aller Art sichert;
- die heute und in Zukunft mit allen Verkehrsmitteln erreichbar bleibt.

Eine gemeinsame Strategie ist in Bezug auf die Agglomerationspolitik des Bundes von entscheidender Bedeutung. Es wird gerade im Hinblick auf die zukünftige Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen und –massnahmen in der Agglomeration sehr wichtig sein, gemeinsam Lösungsansätze zu entwickeln.

## ■ Regionale Entwicklung - auch Aufgabe des Kantons

Die Region Luzern zählt auf den Kanton, der sich zur erwünschten räumlichen Entwicklung bekennt, die notwendigen Mittel einsetzt und sich mit gegenüber heute wesentlich grösserem Engagement (Eigenleistungen) für die notwendige Mitfinanzierung durch den Bund stark macht.

## ■ Regionale Strukturen - Zusammenarbeit mit öffentlichen und privaten Partnern in der Region

Die zukünftige Entwicklung des Lebensraums Luzern ist auf gute regionale Strukturen angewiesen. Der Regionalplanungsverband ist einer der Partner in der regionalen Zusammenarbeit. Mit dem REP21 liefert er die raumplanerische Grundlage zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Der Bund wird seine finanziellen Beiträge in die Agglomerationen an klare konzeptionelle Vorstellungen und an überkommunale Strukturen als Trägerschaft der vorgesehenen Massnahmen knüpfen. Ziel muss ein koordiniertes Vorgehen und eine interdisziplinäre Zusammenarbeit aller beteiligten Partner sein, um gemeinsam als Region Luzern aufzutreten. Die verschiedenen regionalen öffentlichen und privaten Verbände und Projektorganisationen (wie z.B. PASL - Projekt Agglomeration und Stadt Luzern, ÖVL, Regionalplanungsverband und weitere) müssen gemeinsam mit dem Kanton die Form der regionalen Strukturen und der zukünftigen Zusammenarbeit definieren.

## ■ Eine wirtschaftlich starke Region Luzern mit hoher Wohnqualität

Wirtschaftsförderung mit klaren Rahmenbedingungen.

Der Regionalentwicklungsplan ist auch ein wichtiges Instrument für die Wirtschaftsförderung. Er schafft klare Rahmenbedingungen und ein attraktives Umfeld für eine starke Wirtschaft und strebt damit eine erhöhte Wettbewerbsfähigkeit der Region Luzern an. Arbeitsgebieten von übergeordneter Bedeutung haben dabei eine hohe Entwicklungspriorität. Der REP strebt mit der Formulierung der erwünschten Entwicklung für diese Gebiete eine Beschleunigung der Bewilligungsverfahren sowie hohe Planungs- und Realisierungssicherheit an. Ziel der verschiedenen Massnah-

men ist die langfristige Sicherung der angestrebten Nutzung und die Qualität eines Arbeitsgebietes - dies unter Berücksichtigung einer hohen Flexibilität für die einzelnen Betriebe.

Wichtig für die Attraktivität der Region ist die Erreichbarkeit als Wirtschaftsstandort. Die wirtschaftliche Entwicklung und eine hohe Wohnqualität sind zentrale Kriterien für die strategischen Überlegungen und für die Definition von Lösungsansätzen. Daraus leiten sich Massnahmen zur differenzierten Nutzung ab - mit klarer Prioritätensetzung nach Entwicklungsraum und Standort. Die Lösungen für ein adäquates Verkehrsmanagement und für den notwendigen Verkehrsinfrastrukturausbau sind auf diese Schwerpunkte abgestützt.

### ■ Eine mobile Region Luzern mit differenzierter Gesamtverkehrsstrategie

Die Verkehrsstrategie des REP21 basiert auf dem breit abgestützten gemeinsamen Verkehrskonzept von Region und Kanton Luzern von 1998 sowie der S-Bahn Luzern. Für die Erhöhung der Attraktivität der gesamten Region steht eine gute Erreichbarkeit im Mittelpunkt der Überlegungen. Eine sinnvolle, verträgliche Mobilität soll unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger gewährleistet sein. Es geht darum, den für eine ganzheitliche wirtschaftliche Entwicklung der Region notwendigen Verkehr (ÖV und MIV) zu ermöglichen. Dabei ist der durch die Wirtschaft bedingte Verkehr zu bevorzugen.

Die Verkehrsmassnahmen müssen gut aufeinander abgestimmt werden, um Verkehrsengpässe oder einen Verkehrszusammenbruch in den Zentren zu vermeiden. Neben Infrastrukturausbau braucht es in Zukunft ein Verkehrsmanagement zur betrieblichen Optimierung des motorisierten Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs.

Eine koordinierte Gesamtverkehrsstrategie mit einer, nach Standorten differenzierten Massnahmenplanung für den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr, ist zwingend. In der engeren Agglomeration sind leistungsfähige öffentliche Verkehrsmittel notwendig, um den Mehrverkehr bewältigen zu können.

## ■ Publikumsintensive Einrichtungen - massvoll ausserhalb der Siedlungszentren

Die Massnahmen betreffend Detailhandel haben zum Ziel, die regionale Versorgung in den gewachsenen Ortszentren zu erhalten. Grössere Einkaufszentren und Fachmärkte/Fachmarktzentren wie auch publikumsintensive Freizeiteinrichtungen ausserhalb der Siedlungszentren verlangen aufgrund ihrer grossen Verkehrserzeugung eine Koordination. Es sollen dort grössere Einrichtungen entstehen, wo sie mit Rücksicht auf Verkehr, Umwelt, Wirtschaft und Strukturpolitik machbar und sinnvoll sind. Damit differenziert und konkretisiert der Regionalentwicklungsplan die Grundsätze des kantonalen Planungs- und Baugesetzes und des kantonalen Richtplans.

## ■ Die Regionalplanung ist ein Prozess

Die Regionalplanung ist ein Prozess, der seit Jahren bereits in verschiedenen Gebieten wertvolle und überzeugende Massnahmen ausgelöst hat. Der Übergang von der Planung in die Umsetzung ist fliessend. So ist der REP 21 nichts Statisches, sondern ein flexibles Instrument, das bei Bedarf an veränderte Verhältnisse und aufgrund neuer Erkenntnisse anzupassen ist. Wichtige Zwischenergebnisse sind laufend in andere Planungen eingeflossen, so etwa in die übergeordnete kantonale Richtplanung oder in die regionale und kantonale Verkehrsplanung (z.B. S-Bahn).

Die Regionalplanung wird laufend auf aktuelle Entwicklungen und politische Entscheide abzustimmen sein. Der REP 21 wird insbesondere auch hinsichtlich möglicher geänderter Erschliessungsvoraussetzungen periodisch und bei Bedarf überprüft. So ist eine Erweiterung der festgelegten Nutzungen möglich, wenn durch bisher fehlende Infrastruktureinrichtungen (MIV und ÖV) zusätzliche Entwicklungskapazitäten geschaffen werden (z.B. mit dem A 14-Anschluss Buchrain mit Rontaltunnel).

# Entwicklungsstrategie

- O** Organisation
- R** Räumliche Struktur
- V** Verkehr
- S** Steuerung der Entwicklung
- N** Nutzungen
- D** Detailhandel
- E** Energie
- L** Landschaft
- F** Freizeit und Erholung

# Organisation

<b>Organisation</b>	<b>O 1</b>	<b>2</b>
Organisation Umsetzung REP .....	O 1.1	2
Controlling .....	O 1.2	2
Neuorganisation Regionalplanungsverband .....	O 1.3	2
Rechtliche Stellung Regionalentwicklungsplan .....	O 1.4	2

## Organisation zur Umsetzung des Regionalentwicklungsplanes

### Delegiertenversammlung

- ... beschliesst auf Antrag Vorstand den Regionalentwicklungsplan REP
- ... beschliesst den Kredit für die Aufwendungen zur Umsetzung

### Vorstand

- ... erarbeitet den Regionalentwicklungsplan in Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Gemeinden zu Handen der Delegiertenversammlung
- ... trägt im Rahmen seiner Zuständigkeit die politische Verantwortung für die Umsetzung und legt dazu die Prioritäten fest
- ... beschliesst das Vorgehen für die Umsetzung
- ... kontrolliert die Umsetzung
- ... erstattet der Delegiertenversammlung Bericht über den Stand der Umsetzung (Controlling)
- ... bereitet die Anpassungen des Regionalentwicklungsplanes gemäss § 14 PBG zu Handen der Delegiertenversammlung vor
- ... passt den REP periodisch oder bei Bedarf an

### Geschäftsleitung

## Organisation O 1

### Entwicklungsziele

☞ Der Regionalentwicklungsplan wird neben dem kantonalen Richtplan als strategisches Führungsinstrument für die räumliche Entwicklung der Region Luzern eingesetzt. Die Gemeinden und der Kanton sind aufgrund der genehmigten Richtpläne verantwortlich für die Umsetzung.

### Organisation Umsetzung REP O 1.1

Die Umsetzung des REP erfolgt durch die Gemeinden und den Kanton. Der Regionalplanungsverband initiiert, moderiert und koordiniert bei Bedarf.

vgl. Organigramm auf Seite O 1

### Controlling O 1.2

Die im Regionalentwicklungsplan aufgeführten Entwicklungsziele, Grundsätze und Massnahmen werden durch den Vorstand periodisch hinsichtlich ihrer Wirksamkeit überprüft und mit der tatsächlichen Entwicklung in Region und Gemeinden verglichen. Falls notwendig, wird der Regionalentwicklungsplan den geänderten Anforderungen angepasst. Der Vorstand erstattet jährlich der Delegiertenversammlung Bericht über

- die Entwicklungstendenzen in Region und Gemeinden und allenfalls über veränderte Ausgangslagen
- den Stand der Planung in den einzelnen Sachbereichen
- den Stand der Umsetzung der Entwicklungsaufgaben
- allfällig notwendige Anpassungsabsichten des REP

### Neuorganisation Regionalplanungsverband O 1.3

- Der Vorstand prüft die Neuorganisation des Regionalplanungsverbandes zu Handen der Delegiertenversammlung.

### Rechtliche Stellung Regionalentwicklungsplan O 1.4

Der Regionalentwicklungsplan 21 (REP 21) ist ein regionaler Richtplan im Sinne von § 3 Abs. 2 PBG.

# Räumliche Struktur

<b>Räumliche Struktur</b>	<b>R 1</b>	<b>1</b>
Räumliche Struktur .....	R 1.1	2
Entwicklungspriorität / Räumliche Zuweisung .....	R 1.2	3
Siedlungsqualität / Koordination Siedlungsräume .....	R 1.3	4
<b>Entwicklungsschwerpunkt Arbeitsgebiete von übergeordneter Bedeutung</b>	<b>R 2</b>	<b>5</b>
Gebietsausscheidung / Erwünschte Nutzungen .....	R 2.1	5
Abweichende Nutzungen .....	R 2.2	8
Gebietsbelastung / gegenseitige Abstimmung .....	R 2.3	9
Gestaltung / Gesamtkonzepte .....	R 2.4	9
Industriegeleiseanschluss .....	R 2.5	9
<b>Weitere Entwicklungsschwerpunkte</b>	<b>R 3</b>	<b>10</b>
Zentrums- und Kerngebiete der Agglomeration .....	R 3.1	10
Bahnhofgebiete / Umsteigeknoten ÖV .....	R 3.2	11

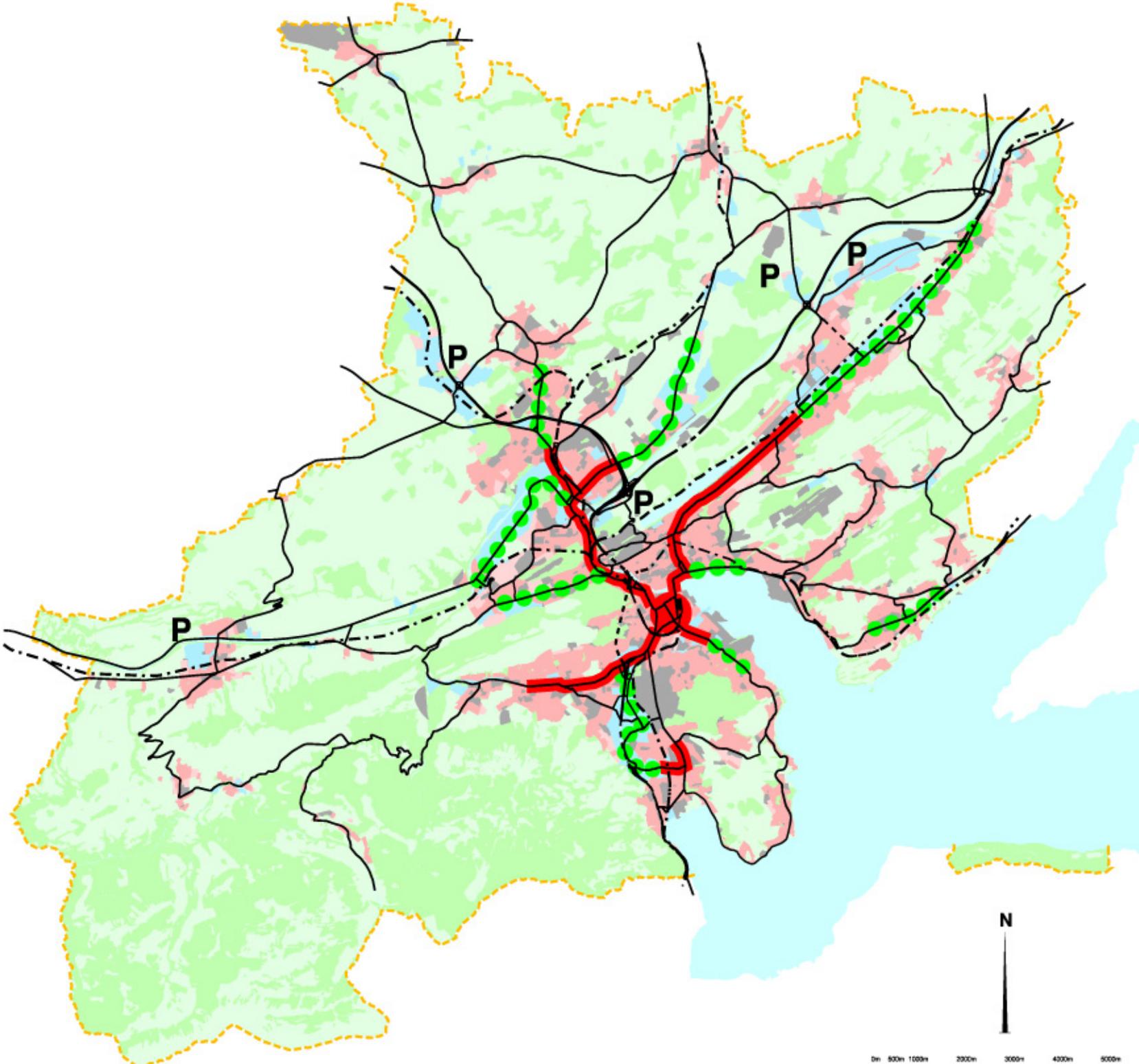
# Räumliche Struktur R1

Vom Regierungsrat genehmigt am 21. September 2004

- Agglomerationskern A
- Entwicklungsachse E
- P** Periphere Agglomerationslage P
- (nicht dargestellt) **R** Regionsgebiet R  
(alle weiteren Gebiete)

## Grundlage Siedlungsgebiet

- Reine Wohngebiete /  
Mischgebiete Arbeiten und Wohnen
- Reine Arbeitsgebiete
- Gebiete für öffentliche Werke /  
Grüngebiete
- Übriges Gebiet



# Entwicklungsschwerpunkte R2/R3

Vom Regierungsrat genehmigt am 21. September 2004

## Angestrebte Entwicklung

**R 2: Arbeitsgebiete von übergeordneter Bedeutung:**

**Nutzungen erwünscht / zulässig:**  
 Erweiterungen der Nutzungen im Rahmen von ESP-Planungen sowie Infrastrukturerweiterungen gemäss R 2.2 möglich

-  güterverkehrsintensive Betriebe
-  personenintensive Betriebe
- F** Fachmärkte und Fachmarktzentren gemäss § 169 Abs. 3 PBG
- L** Waren des täglichen und häufigen periodischen Bedarfs für mehr als den Quartierbedarf
- K2/R3** Gebietsbezeichnung  
 K=kantonal / R=regional

**R 3.1: Zentrums- und Kerngebiete der Agglomeration:**

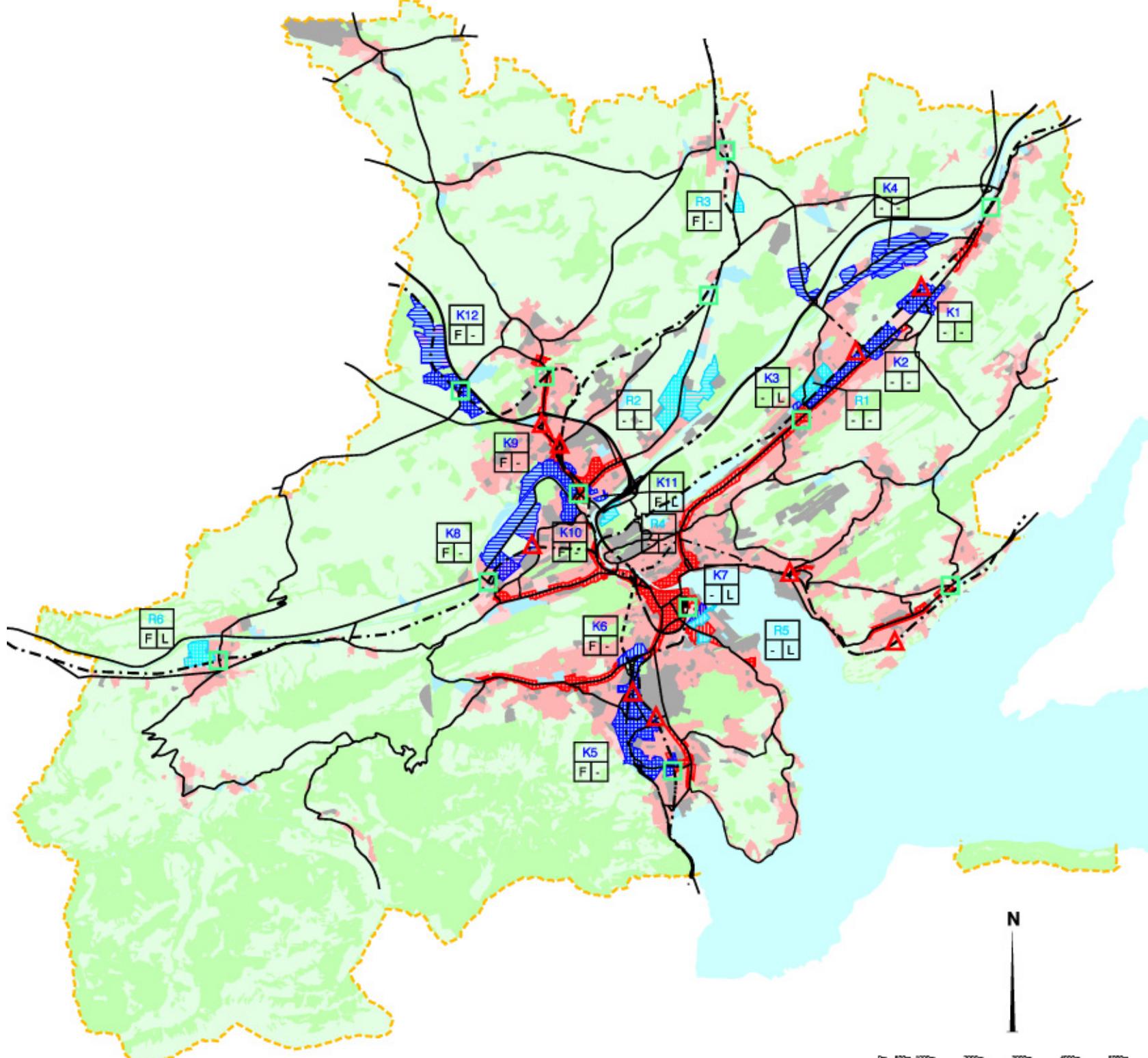
 Zentrums- und Kerngebiete der Agglomeration

**R 3.2: Bahnhofgebiete / Umsteigeknoten ÖV bestehend / geplant**

 /  Bahnhofgebiete / Umsteigeknoten ÖV bestehend / geplant

## Grundlage Siedlungsgebiet

-  Reine Wohngebiete / Mischgebiete Arbeiten und Wohnen
-  Reine Arbeitsgebiete
-  Gebiete für öffentliche Werke / Grüngebiete
-  Übriges Gebiet



## Räumliche Struktur

## R 1

### Entwicklungsziele

- ☞ Die künftige regionale Entwicklung erfolgt mit Schwergewicht dort, wo aufgrund der Lage, der bestehenden und der künftig möglichen Infrastruktur sowie aufgrund von strukturpolitischen Überlegungen günstige Voraussetzungen vorhanden sind.
- ☞ Es wird eine räumliche Struktur angestrebt, die die wirtschaftliche Entwicklung der Region Luzern unterstützt.
- ☞ Gebiete mit guten Entwicklungsvoraussetzungen werden mit Priorität gefördert.
- ☞ Die Entwicklungsstrategien von gemeindeübergreifenden Gebieten werden koordiniert und mit gegenseitig abgestimmtem Vorgehen umgesetzt.
- ☞ Mit gezielter Verdichtung besonders geeigneter Siedlungsgebiete werden
  - unnötige Verkehrsbewegungen vermieden
  - die Erreichbarkeit optimiert
  - der Boden haushälterisch genutzt
  - die Mittel zur Neuerschliessung und für die Infrastrukturwerke ökonomisch und mit einem hohen Wirkungsgrad eingesetzt und damit
  - die unvermeidbaren Auswirkungen auf die Umwelt möglichst gering gehalten.
- ☞ Die Natur- und Kulturdenkmäler und -objekte werden geschont, und wo das öffentliche Interesse an ihnen überwiegt, erhalten.

**Räumliche Struktur**

**R 1.1**

alle Regionsgemeinden

*Grundsätzlich wird in der ganzen Region Luzern im Rahmen des kantonalen Richtplanes eine angemessene räumliche Entwicklung angestrebt. Im Hinblick auf die Prioritätensetzung für die Entwicklung der Gemeinden, die vorgesehenen Infrastrukturmassnahmen sowie die Steuerung der Entwicklung wird die Region Luzern in der Reihenfolge der Entwicklungspriorität wie folgt gegliedert:*

• **Der Agglomerationskern A**

- Die Zentrumsachsen der Stadt Luzern und der Gemeinden Ebikon, Emmen (Emmenbrücke), Horw (Zentrum), Kriens und Littau (Reussbühl) bilden den Agglomerationskern.
- Infrastruktureinrichtungen von kantonaler und regionaler Bedeutung werden im Agglomerationskern A angesiedelt.
- Zentrumsentwicklungen und Infrastrukturaufgaben werden miteinander koordiniert. Die Nutzungsplanungen der einzelnen Gemeinden werden aufeinander abgestimmt.

Ebikon, Emmen, Horw, Kriens, Littau, Luzern

örtliche Zuweisung im Übersichtsplan

• **Die Entwicklungachsen E**

- Zuordnung der Entwicklungachsen:
  - Ebikon, Buchrain, Dierikon, Root: Bereich Kantonsstrasse zwischen Ebikon Zentrum und Root Zentrum
  - Kriens: Nidfeldstrasse - Zubringer Nord - Zubringer Zentrum
  - Emmen, Rothenburg: Bereich Kantonsstrasse Emmen Sonnenplatz und Flecken Rothenburg
  - Emmen: Seetalstrasse ab Autobahnbrücke bis Unter-Hasli
  - Littau: Seetalplatz bis Bahnhof Littau (Littauerboden)
  - Littau: Luzernstrasse bis Littau Dorf
  - Luzern: Langensand bis Wartegrippe und Haldenstrasse bis Bahnübergang SBB
  - Meggen: zentraler Abschnitt Kantonsstrasse
- Die Gemeinden schaffen im Rahmen der Nutzungsplanungen die Voraussetzungen für dichte Mischnutzungen. Dabei werden die Aspekte des Ortsbildschutzes und der Erhaltung der Kulturdenkmäler und -objekte berücksichtigt. Die Nutzungsplanungen der einzelnen Gemeinden werden aufeinander abgestimmt.

Buchrain, Dierikon, Ebikon, Emmen, Kriens, Littau, Luzern, Meggen, Root, Rothenburg

örtliche Zuweisung im Übersichtsplan

• **Die peripheren Agglomerationslagen P**

- Zuordnung zu den peripheren Agglomerationslagen:
  - Buchrain, Root: Bereich Perlen und Schachen (Voraussetzung: A14-Anschluss Buchrain)

Buchrain, Ebikon, Emmen, Luzern, Malters, Root, Rothenburg

- *Emmen, Rothenburg: Bereich Arbeitsgebiete Rothenburg-Station (Voraussetzung: A2-Anschluss Rothenburg)*
  - *Luzern / Ebikon: Arbeitsgebiet Ibach*
  - *Malters: Arbeitsgebiet Dorf*
- örtliche Zuweisung im Übersichtsplan
- *Mit Ausnahme für die Standorte Malters und dem unmittelbarem Bahnhofsbereich Rothenburg-Station werden in den peripheren Agglomerationslagen personenintensive Betriebe nur für KMU's zugelassen.*
- vgl. Nutzungsdifferenzierung Arbeitsgebiete R 2.1 und Erläuterungsbericht kantonalen Richtplan
- **Das Regionsgebiet R**
- alle Regionsgemeinden
- *Alle Gebiete ausserhalb dem Agglomerationskern, den Entwicklungsachsen und den peripheren Agglomerationslagen*
  - *Die Entwicklung im Regionsgebiet R wird auf Nutzungen von kommunaler Bedeutung (Einzugsgebiet, Verkehrsaufkommen usw.) ausgerichtet.*

Nicht alle Gebiete der Region Luzern verfügen über die gleichen Entwicklungsvoraussetzungen bezüglich

- Vorhandener und geplanter Verkehrsinfrastruktur und
- Lage zu den Zentren.

Je besser diese Voraussetzungen sind, desto höher ist die Entwicklungspriorität dieser Gebiete.

## **Entwicklungspriorität / Räumliche Zuweisung R 1.2**

alle Regionsgemeinden

*Die räumliche Struktur gemäss R 1.1 definiert die Entwicklungspriorität der Gemeinden und von Gemeindeteilen. Sie dient insbesondere als Beurteilungsgrundlage für folgende Aspekte:*

- *Beurteilung der Grösse des Siedlungsgebietes (Siedlungsentwicklung, Siedlungsbegrenzung)*
- *Prioritätensetzung für die vorgesehenen Infrastrukturmassnahmen*

Kantonaler Richtplan S1-11 bis S1-15 und S1-21 bis S1-24

*Die detaillierte Zuweisung und Umsetzung der räumlichen Struktur erfolgt durch die Gemeinden im Rahmen ihrer Planungsmassnahmen.*

z.B. Nutzungsplanung, kommunale Parkplatzreglemente usw.

**Siedlungsqualität / Koordination Siedlungsräume R 1.3**

alle Regionsgemeinden

*Zur Erhaltung und Steigerung der Siedlungsqualität berücksichtigen die Gemeinden im Rahmen ihrer Planungsmassnahmen insbesondere folgende Aspekte:*

- *Wirtschaftliche Entwicklung*
- *Wohnqualität*
- *Für alle gut erreichbare Infrastruktureinrichtungen*
- *Schutz vor Immissionen*
- *Siedlungsökologie*
- *Schutz der Naturelemente*
- *Schutz der Kulturdenkmäler und der erhaltenswerten Siedlungsstrukturen*
- *naturnahe Grün-, Frei- und Naherholungsräume*

Kantonaler Richtplan S2-11 bis S 2-15, S2-21, S2-31 bis S2-34, S2-41 bis S2-43, L3-19

*In den funktional stark zusammenhängenden Siedlungsräumen Rontal und Allmend/Schlund/Nidfeld stimmen die Gemeinden ihre erwünschte Entwicklung im Rahmen ihrer Planungsmassnahmen gegenseitig ab.*

Buchrain, Dierikon, Ebikon, Horw, Gisikon, Kriens, Luzern, Root

## Entwicklungsschwerpunkt Arbeitsgebiete von übergeordneter Bedeutung **R 2**

### Entwicklungsziele

- ☞ Den Arbeitsgebieten von übergeordneter Bedeutung wird eine hohe Entwicklungspriorität eingeräumt. Im Sinne einer Vorausleistung werden für diese Gebiete die erwünschte Entwicklung formuliert und die notwendigen Detailabklärungen und Massnahmen soweit vorbereitet, dass allfällige Bewilligungen seitens der Behörden rasch erteilt werden können und eine hohe Planungs- und Realisierungssicherheit besteht.
- ☞ Es wird ein tragfähiger Kompromiss zwischen den berechtigten Anliegen der Vereinfachung und Flexibilisierung der Vorschriften einerseits und der raumplanerischen Lenkung der Entwicklung andererseits gefunden. Ziel der verschiedenen Massnahmen ist die langfristige Sicherung der angestrebten Nutzung und Qualität eines Arbeitsgebietes bei gleichzeitig hoher Flexibilität für die einzelnen Betriebe. Den Denkmälern der Technik- und Arbeitsgeschichte wird Rechnung getragen.
- ☞ Innerhalb der Region werden genügend Arbeitsgebiete für alle Arten von Betrieben bereitgestellt. Die Bedeutung der Arbeitsgebiete und deren erwünschte Entwicklung richten sich nach den gemeindeübergreifenden Entwicklungsvorgaben von Kanton und Region.
- ☞ Die reinen Arbeitsgebiete werden nach Lage, Bedeutung und erwünschter Nutzung so differenziert, dass störende Wechselwirkungen mit den übrigen Nutzungen minimiert werden.

### Erwünschte Nutzungen

#### **R 2.1**

*Die Arbeitsgebiete von übergeordneter Bedeutung werden nach Art der erwünschten Nutzung differenziert. Die Gemeinden regeln im Rahmen ihrer Nutzungsplanungen verbindlich die Zulässigkeit der Nutzungen sowie deren Mischformen gemäss den Ergebnissen der Planungen für die einzelnen Entwicklungsschwerpunkte (vgl. R 2.2) und im Übrigen gemäss der nachfolgenden Tabelle:*

- *güterverkehrsintensive Betriebe*
- *personenintensive Betriebe / Betriebe mit ÖV-orientierten Kunden*
- *Fachmärkte und Fachmarktzentren gemäss § 169 Abs. 3 PBG*
- *Detailhandelsbetriebe mit Verkauf von Waren des täglichen und häufigen periodischen Bedarfs für mehr als den Quartierbedarf der Arbeitszone*

Buchrain, Dierikon, Ebikon, Emmen, Eschenbach, Horw, Kriens, Littau, Luzern, Malters, Root, Rothenburg

Gebietsausscheidung und Nutzungsdifferenzierung im Übersichtsplan

Mischformen der Nutzungen: z.B. Erlebnisparks mit Einkaufen, Dienstleistungen und Freizeitnutzungen

vgl. D 1.1: Grundsätze Detailhandelsbetriebe

**Angestrebte Entwicklung**

Gebiet	Angestrebte Entwicklung Abweichende Nutzungen im Rahmen von ESP-Planungen sowie Infrastrukturergänzungen gemäss R 2.2 möglich			
	güterverkehrsintensiv	personenintensiv inkl. ÖV-orientierte Kunden	Fachmärkte und Fachmarktzentren gemäss § 169 Abs. 3 PBG	Verkauf Waren des täglichen und häufigen periodischen Bedarfs für mehr als den Quartierbedarf
K1 Längenbold	●	●	○	○
K2 Rontal Ebik./Dier.	●	●	○	○
K3 Ebikon Zentrum	○	●	○	●
K4 Perlen/Schachen	●	○	○	○
K5 Kriens / Horw	●	●	●	○
K6 Eichhof/Grosshof	○	●	●	○
K7 Bahn- und Werftareal Luzern	○	●	○	●
K8 Littauerboden	●	●	●	○
K9 Emmenweid	●	●	●	○
K10 R'bühl / Rothen	●	●	●	○
K11 E'brücke/R'bühl	○	●	●	●
K12 Rothenburg-St.	●	●	●	○
R1 Buchrain/Ebikon	●	●	○	○
R2 Emmen Dorf	●	●	○	○
R3 Eschenbach	●	●	●	○
R4 Luzern lbach	●	○	○	○
R5 Tribschen	○	●	○	●
R6 Malters	●	●	●	●

**Grundlagen:**

- Kantonaler Richtplan 1998 S3-12 und S3-13
- § 169 ff PBG
- Grundlagenbericht Arbeitsgebiete für den kantonalen Richtplan, Juli 1997, Planteam S AG

Bedeutung gemäss kantonaalem Richtplan:

K = kantonal  
R = regional

örtliche Zuweisung im Übersichtsplan und den Detailplänen der Entwicklungsräume

**Legende:**

- erwünscht / zulässig
- zur Zeit nicht erwünscht / nicht zulässig (Bestand und angemessene Erweiterung bestehender Betriebe gewährleistet; abweichende Nutzungen gemäss R 2.2 möglich)

Werden im kantonalen Richtplan neue Entwicklungsschwerpunkte bezeichnet, wird der REP angepasst.

Die Arbeitsgebiete von übergeordneter Bedeutung werden von den Gemeinden im Rahmen ihrer Nutzungsplanungen verbindlich nach Anspruch der Betriebe an ihren Standort differenziert:

- Emissionsreiche Betriebe
- Immissionsempfindliche Betriebe

keine regionalen Vorgaben; die Gemeinden Differenzieren in eigener Kompetenz

### Definition

Arbeitsgebiete von übergeordneter Bedeutung sind grosse, zusammenhängende Gebiete mit entweder attraktiver Erschliessung durch den MIV und/oder durch den ÖV. Sie verfügen bereits über Entwicklungsansätze und liegen in wirtschaftlichen Vorranggebieten. Sie eignen sich für Betriebe von kantonalem, nationalem und internationalem Einzugsgebiet. Gemäss kantonalem Richtplan werden sie als von «kantonalen» oder «regionalen» Bedeutung eingestuft.

### Nutzungsdifferenzierung:

Die Qualität eines Arbeitsstandortes hängt wesentlich davon ab, wie sicher ein Betrieb sein kann, dass sein gewähltes Arbeitsumfeld auch längerfristig erhalten bleibt. Aufgrund der Erschliessungsvoraussetzungen werden die Arbeitsgebiete von regionaler und kantonaler Bedeutung **nach Art der erwünschten Betriebe** und ihrer Auswirkungen in den kommunalen Nutzungsplanungen differenziert:

- **güterverkehrsintensive Betriebe**  
... haben wenig betriebsgebundene Arbeitsplätze aber grossem Güterverkehr, der vorwiegend vom motorisierten Individualverkehr bewältigt wird
- **personenintensive Betriebe**  
... haben wenig Güterverkehr aber zahlreiche Arbeitsplätze und / oder grossen ÖV-orientierten Publikumsverkehr

Betriebe haben aufgrund ihrer Struktur unterschiedliche Ansprüche an ihre unmittelbare Umgebung.

- **Emissionsreiche Betriebe**  
... haben Anspruch auf Aktivitäten, die als störend empfunden werden können.
- **Immissionsempfindliche Betriebe**  
... haben Anspruch auf ein Arbeitsumfeld, das nicht von emissionsreichen Betrieben und Verkehrsanlagen gestört wird.

kant. Richtplan: W1-11  
und § 46 PBG

Differenzierung im Übersichtsplan

Erschliessungspriorität:  
Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Industrieleiseanschluss

Erschliessungspriorität:  
Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Zur Vermeidung von nachbarlichen Konflikten und damit von Betriebseinschränkungen werden Arbeitszonen geschaffen, in denen emissionsreiche und immissionsempfindliche Betriebe ausgeschlossen werden können.

## Abweichende Nutzungen

### R 2.2

Von der Tabelle der erwünschten Nutzungen gemäss R 2.1 kann unter Vorbehalt der gegenseitigen Abstimmung gemäss R 2.3 ohne vorgängige Anpassung des REP dann abgewichen werden, wenn

- bisher fehlende Infrastruktureinrichtungen oder betriebliche Massnahmen MIV und/oder ÖV neu erstellt werden oder deren Realisierung rechtlich abgestützt ist und damit zusätzliche Entwicklungskapazitäten geschaffen werden und/oder
- wenn im Rahmen von gemeindeübergreifenden Planungen (z.B. Planung der Entwicklungsschwerpunkte) andersweitige aber mit den Entwicklungszielen R 2 übereinstimmende Festlegungen getroffen werden.

Abweichungen zur Festlegung der Zulässigkeit von «Waren des täglichen und häufigen periodischen Bedarfs für mehr als den Quartierbedarf» ohne entsprechende Anpassung des REP sind nur im Rahmen von ESP-Planungen möglich.

Der REP 21 wird hinsichtlich möglicher geänderter Erschliessungsvoraussetzungen periodisch und bei Bedarf überprüft.

Buchrain, Dierikon, Ebikon, Emmen, Eschenbach, Horw, Kriens, Littau, Luzern, Malters, Root, Rothenburg

Aktuell sind folgende **ESP-Planungen** in Bearbeitung:  
 - Schlund (Horw, Kriens, Luzern)  
 - Rontal (Buchrain, Dierikon, Ebikon, Root)

Die Festlegungen der erwünschten Nutzungen in der Tabelle R 2.1 beruhen auf den heutigen Infrastrukturvoraussetzungen. Werden mit zusätzlichen Infrastrukturmassnahmen oder betrieblichen Massnahmen MIV und/oder ÖV neue Verkehrskapazitäten geschaffen, können die Nutzungen entsprechend angepasst werden. Die Erweiterung darf nur soweit gehen, wie die vorgesehenen Nutzungen im gesamten Arbeitsgebiet nicht verhindert werden.

Neue Infrastruktureinrichtungen resp. betriebliche Massnahmen mit der Möglichkeit zur Erweiterung der Nutzungen sind zum Beispiel:

- Die Realisierung von S-Bahnhaltestellen mit Verbindungen mindestens alle 30 Minuten.
- Die wesentliche Erhöhung der Fahrplandichte von bestehenden Buslinien mit direkter Anbindung an die Zentren der Stadt und der Agglomeration.
- Die Schaffung von neuen Buslinien mit hoher Fahrplandichte und direkter Anbindung an die Zentren der Stadt und der Agglomeration.
- Die Realisierung des Autobahnanschlusses A 14 Buchrain mit Rontaltunnel für die Gebiete K1 und K2.
- Die Realisierung des Autobahnanschlusses A 2 Rothenburg für das Gebiet K12.
- Die Kapazitätssteigerung des Seetalplatzes für die Gebiete K 8 bis K 11 sowie R 2.

---

### **Gebietsbelastung / gegenseitige Abstimmung** **R 2.3**

---

*Die zulässigen Emissionen, insbesondere aber die verursachten Verkehrsbelastungen, werden auf die vorhandene und zukünftige Infrastruktur-Kapazitäten des gesamten Arbeitsgebietes abgestimmt. Die notwendige Koordination zwischen den Arbeitsgebieten ist Aufgabe des Kantons.*

---

Die Belastung durch einzelne Betriebe soll die übrige Entwicklung nicht verhindern.

vgl. Entwicklungsstrategie S «Steuerung der Entwicklung»

---

### **Gestaltung / Gesamtkonzepte** **R 2.4**

---

*Für die Arbeitsgebiete von übergeordneter Bedeutung werden Gesamtkonzepte (Richtplan, Gestaltungsplan, Bebauungsplan) erarbeitet. Die Gesamtkonzepte zeigen insbesondere auf, wie die Nutzungen differenziert und angeordnet, die Erschliessung gelöst, die Freiflächen gestaltet und wie spätere Nutzungserweiterungen sinnvoll integriert werden können. Diese Gesamtkonzepte können die Grundlage für allfällige Umweltverträglichkeitsprüfungen sein.*

---

Beispiele: Richtplan Schlund (Kriens) und Bebauungsplan SUVA (Root)

Aussagekräftige Gesamtkonzepte sollen UVP's vereinfachen.

---

### **Industriegeleiseanschluss** **R 2.5**

---

*Bestehende und technisch mögliche neue Industriegeleiseanschlüsse werden gesichert, sofern die zuständige Transportunternehmung langfristig die Bedienung zusichert.*

---

Dort wo ein Geleiseanschluss technisch möglich ist und die zuständige Transportunternehmung langfristig die Bedienung zusichert, sorgen die Gemeinden dafür, dass im Rahmen der Gesamtkonzepte und der Bauwilligungen sowie mit entsprechenden Zonenbestimmungen, ein Geleiseanschluss realisiert oder planerisch gesichert wird und bei Bedarf später erstellt werden kann.

vgl. Entwicklungsräume

## Weitere Entwicklungsschwerpunkte **R 3**

### Entwicklungsziele

- ☞ Zentrums- und Kerngebiete umfassen im Rahmen ihrer traditionellen Mischfunktion ein möglichst vielfältiges Angebot an Wohnraum, Arbeitsplätzen, Dienstleistungen, Gemeinschafts- und Kultureinrichtungen.
- ☞ Die Zentrums- und Kerngebiete werden dort verdichtet, wo eine attraktive Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr bereits besteht oder künftig realisiert werden kann und wo grössere Wohngebiete angrenzen.
- ☞ Der ortsbildgerechten Entwicklung wird Beachtung geschenkt. Die vorhandene historische Bausubstanz wird sofern schutzwürdig und sinnvoll nutzbar erhalten, gepflegt und in die Zentrumsentwicklung integriert.
- ☞ Aufgrund der attraktiven ÖV-Erschliessung werden in Bahnhofgebieten und in Gebieten im Bereich von ÖV-Umsteigeknoten personenintensive Nutzungen gefördert.

Ebikon, Emmen, Horw, Kriens, Littau, Luzern, Meggen, Root, Rothenburg

### Zentrums- und Kerngebiete der Agglomeration **R 3.1**

- **Nutzung**  
*In den Zentrums- und Kerngebieten und den Mischgebieten entlang den Entwicklungsachsen wird eine dichte, gemischte Nutzung im Rahmen der Zonenbestimmungen gesichert. Neben Wohnnutzungen werden auch arbeitsplatz- und personenintensive Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen angestrebt.*
- **Gesamtkonzept**  
*Für zusammenhängende Gebiete werden im Rahmen eines Gesamtkonzeptes die Randbedingungen der anzustrebenden Entwicklung bezüglich der Aufteilung, Lage und Grösse der Nutzungen, der Auswirkungen der Umwelt, der Nachverdichtung in bestehenden Strukturen sowie der Strassenraumgestaltung aufgezeigt. Die zugehörigen Zonenbestimmungen werden flexibel ausgestaltet.*

Beispiele:  
Bebauungsplan Ortskern  
Horw, Zentrumsplanung  
Kriens

- **Historische Bausubstanz / Gestaltung**

*Die vorhandene historische, schutzwürdige Bausubstanz wird nach Möglichkeit erhalten, gepflegt und in die Zentrumsentwicklung integriert. Bauliche Massnahmen werden sorgfältig auf den ortsspezifischen Charakter abgestimmt.*

---

### **Bahnhofgebiete / Umsteigeknoten ÖV**

### **R 3.2**

*Aufgrund der optimalen Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr wird der Entwicklung der Gebiete im Bereich der Bahnhöfe / Bahnhaltestellen und der Umsteigeknoten ÖV eine hohe Priorität zugemessen:*

- *Förderung von personenintensiven Nutzungen*
- *Park + Ride, Bike + Ride*
- *CarSharing*

vgl. kantonaler Richtplan: S3-16 Bahnhofgebiete

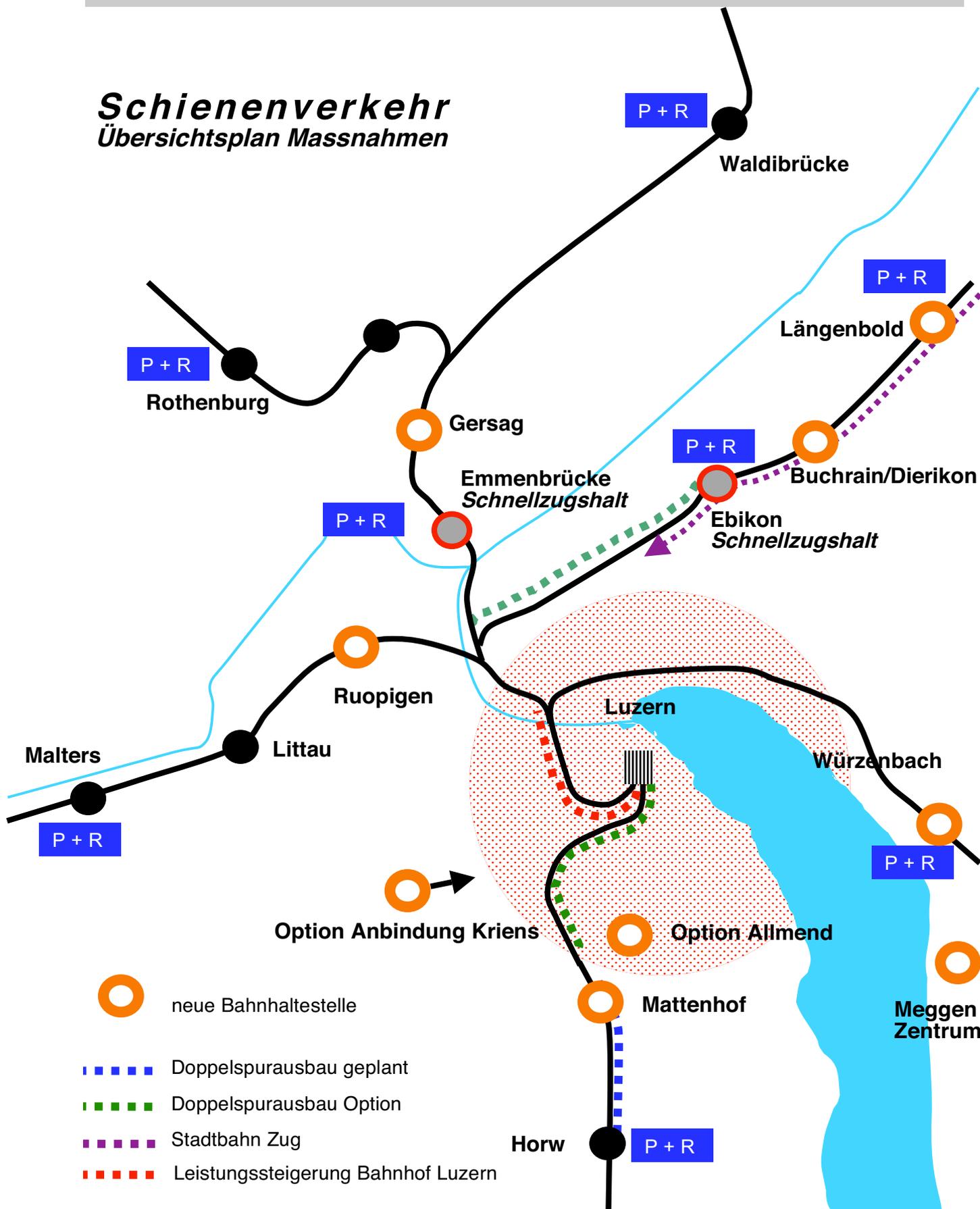
örtliche Zuweisung im Übersichtsplan

vgl. Massnahmen in den Entwicklungsräumen

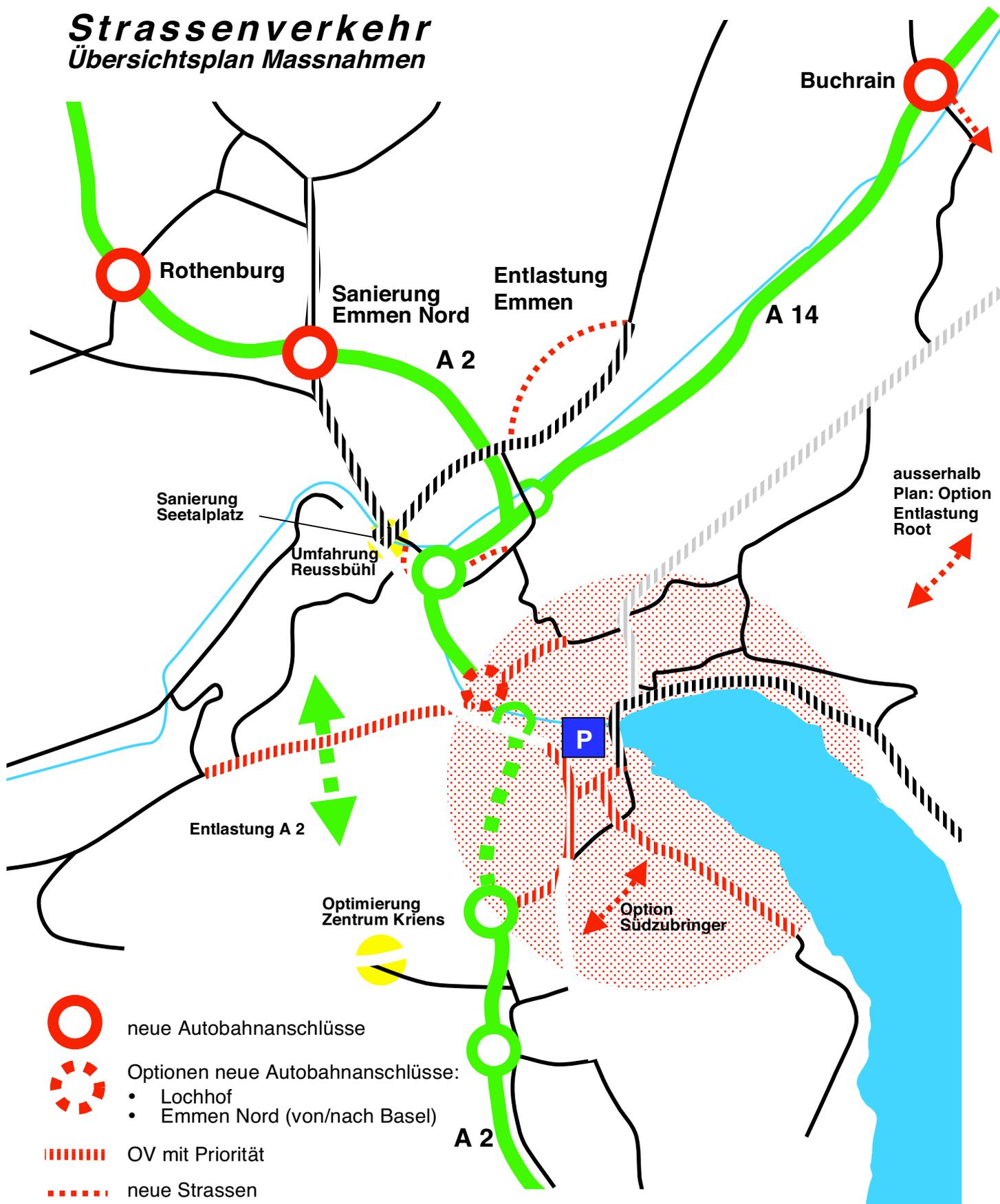
# Verkehr

<b>Allgemeine Zielsetzung</b>	<b>V 1</b>	<b>1</b>
<b>Öffentlicher Verkehr</b>	<b>V 2</b>	<b>2</b>
Schienenfernverkehr .....	V 2.1	2
Regionaler Schienenverkehr / S-Bahn .....	V 2.2	2
Strassengebundener öffentlicher Verkehr .....	V 2.3	3
Optimiertes ÖV-System Agglomeration.....	V 2.4	3
Leistungssteigerung Bahnhof Luzern .....	V 2.5	3
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>	<b>V 3</b>	<b>4</b>
Individualverkehr auf übergeordnetem Netz .....	V 3.1	4
Individualverkehr in der Agglomeration .....	V 3.2	4
Parkierung .....	V 3.3	4
<b>Beeinflussung Gesamtverkehr</b>	<b>V 4</b>	<b>5</b>
Verkehrs-System-Management .....	V 4.1	5
<b>Güterverkehr</b>	<b>V 5</b>	<b>6</b>
Schienengüterverkehr .....	V 5.1	6
Strassengüterverkehr .....	V 5.2	6
Ausnahmetransporte .....	V 5.3	6
<b>Fussgänger- und Zweiradverkehr</b>	<b>V 6</b>	<b>7</b>
Fussgänger .....	V 6.1	7
Zweiradverkehr .....	V 6.2	7

**Schienerverkehr**  
 Übersichtsplan Massnahmen



**Strassenverkehr**  
 Übersichtsplan Massnahmen



## Allgemeine Zielsetzung

## V 1

### Entwicklungsziele

Auf der Vorgabe der im Kantonalen Richtplan enthaltenen Gesamtverkehrspolitik wird für das regionale Verkehrskonzept die allgemeine Zielsetzung wie folgt definiert:

☞ Mit dem regionalen Verkehrskonzept wird ein funktions- und entwicklungsfähiges, sicheres Verkehrssystem bereitgestellt, das unter Einbezug aller Verkehrsträger die Mobilitätsbedürfnisse von Gesellschaft und Wirtschaft sicherstellt. Dies bedingt ausgewogene, örtlich aber mit unterschiedlichen Prioritäten versehene Massnahmen zur Erhaltung und Ausbau der MIV- wie auch der ÖV-Infrastruktur. Dazu richtet sich der REP nach dem Element A des «Letter of Understanding» vom Mai 2000: «Im Innern der Agglomeration wird primär der öffentliche Verkehr gefördert. Priorität erhält der Ausbau des Strassennetzes, resp. die Verkehrsregelung zugunsten des Bussystems».

Die Förderung des Bussystems bedingt soweit möglich Ersatzmassnahmen für den MIV.

Grundlagen:

Kantonaler Richtplan 1998,  
Verkehr und Umwelt

Hauptstudie zum regionalen  
Verkehrsrichtplan,  
März 1998

vgl. dazu auch die verschiedenen Massnahmen  
im REP zur MIV-Infrastruktur

## Öffentlicher Verkehr

V 2

### Schienerfernverkehr

V 2.1

*Die Angebote zum Schienerfernverkehr werden wie folgt ergänzt:*

- *Halbstundentakt in beiden Richtungen für die Strecke Luzern - Zürich (seit 1999 realisiert) und Luzern - Basel*
- *Aufwertung Bahnhof Emmenbrücke und Ebikon zum Schnellzugshalt*

**Grundlage:**

Regionaler Verkehrsrichtplan, Hauptstudie, März 1998, Kapitel 13.1.2

Der Schienerfernverkehr ist Bestandteil der kantonalen Richtplanung und bildet einen Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Region aus den übrigen Kantons- und Landesteilen einschliesslich der internationalen Flughäfen. Die mittelfristigen Angebote für den Fernreiseverkehr sind in der ersten Etappe des Konzeptes Bahn + Bus 2000 festgelegt.

### Regionaler Schienenverkehr / S-Bahn

V 2.2

- *Zur Förderung des Umsteigens auf den öffentlichen Verkehr wird der regionale Schienenverkehr weiter optimiert und verbessert. Dazu wird die S-Bahn Luzern mit Ziel 15'-Takt zielstrebig und mit Priorität realisiert. Hauptsächlich für den äusseren Agglomerationsgürtel wird mit zusätzlichen Haltestellen, Umsteigeknoten (P + R und verdichtetem Angebot die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs erhöht. Neben dem Doppelspurausbau Allmend - Bahnhof Luzern wird auch zur besseren Anbindung von Kriens im Rahmen des S-Bahn-Projektes ein Anschluss ans Schienennetz geprüft, realisiert oder allenfalls als Option planungsrechtlich gesichert. Das Angebot der Linie Luzern - Zug wird mit der vorgesehenen Stadtbahn Zug koordiniert.*
- *Die S-Bahn Luzern wird mit dem Gesamtverkehrssystem abgestimmt.*

**Grundlagen:**

- Regionaler Verkehrsrichtplan, Hauptstudie, März 1998, Kapitel 13.1.2
- S-Bahn Luzern

### **Strassengebundener öffentlicher Verkehr** **V 2.3**

*Das Busangebot bildet auch in Zukunft den Hauptpfeiler des öffentlichen Verkehrs in der Region. Für die Weiterentwicklung des bestehenden Linien- und Betriebskonzeptes wird ein Angebot angestrebt, welches den Wünschen der Passagiere nach häufigen, direkten Fahrten, nach Zuverlässigkeit und möglichst kurzen Reisezeiten in hohem Mass entspricht. Dies bedingt eine Optimierung und Koordination der Netze und des Betriebes des öffentlichen Verkehrs zu attraktiven Transportketten. Auf dem Strassennetz der Agglomeration werden die Linienbusse gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bevorzugt behandelt.*

vgl. Kapitel 13.1.2 in der Hauptstudie zum regionalen Verkehrsrichtplan, März 1998

Zweckverband öffentlicher Agglomerations-Verkehr federführend

### **Optimiertes ÖV-System Agglomeration** **V 2.4**

*Da bei einer weiteren Verkehrszunahme das Bussystem auf den Hauptachsen an seine Leistungs- und Wirtschaftlichkeitsgrenzen stossen wird, wird eine Optimierung des ÖV-Systems in der Agglomeration kurzfristig geprüft. Dabei ist das Bussystem so auf die S-Bahn abzustimmen, dass attraktive Transportketten entstehen.*

vgl. Kapitel 13.2.1 in der Hauptstudie zum regionalen Verkehrsrichtplan, März 1998

vgl. auch Studie «Agglo-Mobil» des ÖVL

### **Leistungssteigerung Bahnhof Luzern** **V 2.5**

*Zur Leistungssteigerung des Bahnhofes Luzern werden im Rahmen von Bahn 2000 2. Etappe und in Koordination mit dem S-Bahnprojektes Luzern die Realisierung des Doppelspurausbaus Ebikon Luzern (Rotsee, soweit notwendig), der Ausbau der Zufahrt Gütsch, die Erweiterung der Gleiskapazitäten im Bahnhof sowie die Realisierung des Tiefbahnhofes geprüft und allenfalls als Option planungsrechtlich gesichert.*

## Motorisierter Individualverkehr **V 3**

### Individualverkehr auf übergeordnetem Netz **V 3.1**

*Auch in Zukunft muss trotz Anstrengungen beim öffentlichen Verkehr ein wesentlicher Anteil der Mobilitätsbedürfnisse über den motorisierten Individualverkehr abgewickelt werden. Dieser Verkehr wird von den Siedlungsgebieten soweit als möglich ferngehalten und auf das übergeordnete Strassennetz geführt. Dies bedingt in der Region zweckmässige Anschlusspunkte und ausreichende Kapazitäten auf dem übergeordneten Netz.*

vgl. Kapitel 13.1.1 in der Hauptstudie zum regionalen Verkehrsrichtplan, März 1998

### Individualverkehr in der Agglomeration **V 3.2**

*Der motorisierte Individualverkehr wird bei Spitzenbelastungen mit Verkehrs-System-Management-Massnahmen (VSM) auf die Leistungsfähigkeit des heutigen und künftigen Strassensystems abgestimmt. Ziel der Abstimmung ist es, Verkehrszusammenbrüche zu vermeiden, unter denen auch der öffentliche Verkehr zu leiden hat.*

vgl. Kapitel 13.1.1 in der Hauptstudie zum regionalen Verkehrsrichtplan, März 1998

Das Strassennetz im Agglomerationskern ist als vielen Funktionen dienendes Verkehrssystem zu betrachten, das vor Überlastung geschützt werden muss. Grundsätzlich fliesst nur soviel Verkehr in das Netz ein, wie die für die Gesamtleistungsfähigkeit des Systems massgebenden Knotenpunkte unter Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrs verarbeiten können.

### Parkierung **V 3.3**

- *Die Parkierungs-Politik unterstützt die Erhaltung der Funktionsfähigkeit des Strassennetzes. Sie berücksichtigt die Ziele der Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems und der Erreichbarkeit des Zentrums, des Umweltschutzes sowie des Städtebaus. Sie fördert das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr.*
- *Park and Ride-Anlagen werden nach den Bedürfnissen der Nutzer geplant und mit privaten und/oder öffentlichen Investoren erstellt.*
- *In der Stadt Luzern wird das Angebot gemäss dem städtischen Parkierungskonzept festgelegt.*
- *Die zweckmässigen Standorte von Park and Ride - Anlagen in der Region werden in Zusammenarbeit mit den Betreibern der öffentlichen Verkehrsmittel und den Investoren bestimmt. Dabei wird auch die Lage geeigneter Veloabstellplätze (Bike and Ride) und deren bedürfnisgerechten Realisierung in die Überlegungen mit einbezogen.*

vgl. Kapitel 13.1.6 in der Hauptstudie zum regionalen Verkehrsrichtplan, März 1998

vgl. Entwicklungsstrategie S «Steuerung der Entwicklung»

## Beeinflussung Gesamtverkehr **V 4**

### Verkehrs-System-Management (VSM) **V 4.1**

*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 Verkehrs-System-Management realisiert.*

vgl. Kapitel 13.1.4 in der Hauptstudie zum regionalen Verkehrsrichtplan, März 1998

Das Ziel muss sein, den Verkehr in der Region nicht mehr nur punktuell zeitlich oder räumlich zu beeinflussen, sondern systematisch und umfassend zu optimieren. Eine bessere Ausnützung der bestehenden und künftigen Verkehrsanlagen führt zu einer gezielten Beeinflussung des Gesamtverkehrs - zum integralen Verkehrs-System-Management. Darunter werden unter anderem regelnde, steuernde und gegebenenfalls auch planende Eingriffe im Gesamtverkehr zu dessen Optimierung verstanden. Die Basis dazu bilden die drei Verfahrensschritte

- Zustandserfassung,
- Informationsverarbeitung,
- Massnahmen.

## Güterverkehr

### V 5

### Schienengüterverkehr

#### V 5.1

*Der Kanton setzt sich dafür ein, dass zur Entlastung der Strassen von schwerem Nutzfahrzeugverkehr dort, wo langfristig bahngerechte Güter in grösseren Mengen (Kies, Stahlprodukte, Mineralöl usw.) umgeschlagen werden, Anlagen für den Schienengüterverkehr beibehalten beziehungsweise zusätzlich erstellt werden.*

vgl. Kapitel 13.1.5 in der Hauptstudie zum regionalen Verkehrsrichtplan, März 1998

### Strassengüterverkehr

#### V 5.2

- *Bei den Ziel- und Quellfahrten werden die Voraussetzungen geschaffen, dass die schweren Nutzfahrzeuge möglichst direkt vom Hochleistungsstrassennetz die Gebiete, die für güterverkehrsinensive Betriebe geeignet sind, erreichen können.*
- *Der Kanton setzt sich dafür ein, dass in Abstimmung mit dem künftigen Betriebskonzept der Bahnen ein oder mehrere geeignete Standorte von Umschlagplätzen für den kombinierten Güterverkehr beziehungsweise für den Umschlag von Schüttgütern (Kies, Sand usw.) festgelegt werden.*

vgl. Kapitel 13.1.5 in der Hauptstudie zum regionalen Verkehrsrichtplan, März 1998

Der die Region durchfahrende Strassengüterverkehr ist lokal nicht zu beeinflussen und benutzt überwiegend das Hochleistungsstrassennetz. Der nach betriebswirtschaftlichen Kriterien organisierte Strassengüterverkehr ist bezüglich der Transportkettenbildung dank der verfügbaren Kommunikationsmittel bereits weitgehend optimiert. Wo nötig wird die Infrastruktur ausgebaut.

### Ausnahmetransporte

#### V 5.3

*Das kantonale Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement überprüft in Absprache mit den betroffenen Gemeinden und den massgebenden Verbänden die Ausnahmetransportrouten in der Region und legt sie bei Bedarf neu fest. Dabei wird angestrebt, dass die Routen über das vorhandene oder künftige überregionale Strassennetz ausserhalb der Wohngebiete geführt werden.*

Nach Art. 78 VRV dürfen Fahrzeuge, die wegen der Ladung den Vorschriften über Masse und Gewichte nicht entsprechen, die öffentlichen Strassen nur mit einer speziellen Bewilligung befahren. Als Folge überbreiter beziehungsweise überhoher Abmessungen oder aussergewöhnlicher Gewichte müssen für diese Fahrzeuge spezielle Routen festgelegt werden. Für die Festlegung der Ausnahmetransportrouten ist der Kanton zuständig.

## Fussgänger- und Zweiradverkehr **V 6**

### Fussgänger **V 6.1**

*Die Gemeinden sichern im Rahmen der kommunalen Fusswegrichtpläne attraktive Fusswegnetze, die die Aspekte der Verkehrssicherheit, des Komforts, der Behaglichkeit und der sozialen Sicherheit berücksichtigen.*

gemäss § 1 WegG

Ausserhalb der Siedlungsgebiete sichert der Regionalplanungsverband die Wanderwege im Rahmen des Regionalen Wanderwegrichtplanes.

vgl. Regionaler Wanderwegrichtplan vom 9. Juni 1998

### Zweiradverkehr **V 6.2**

- *Die Sicherheit für die Zweiradfahrer wird verbessert. Das bestehende Netz wird auf der Grundlage des kantonalen Radroutenkonzeptes '94 sichergestellt und bei ausgewiesenem Bedarf zweckmässig erweitert. Neben den Anforderungen des Bedarfsverkehrs werden insbesondere auch die Anliegen des Freizeitverkehrs bei der Netzwahl und der Ausgestaltung berücksichtigt.*
- *Das Konzept der Freizeitrouten wird vom Regionalplanungsverband und den Gemeinden in Zusammenarbeit mit den anderen Regionalplanungsverbänden und dem Kanton nach einheitlichen Vorgaben erarbeitet, rechtlich gesichert, realisiert und signalisiert. Es wird mit dem kantonalen Konzept der Bedarfsrouten koordiniert.*

vgl. Kapitel 13.1.3 in der Hauptstudie zum regionalen Verkehrsrichtplan, März 1998

# Steuerung der Entwicklung

<b>Ausgangslage</b>		<b>1</b>
<b>Handlungsstrategie «Verkehrszählstellen»</b>	<b>S 1</b>	<b>3</b>
Festlegen von Verkehrszählstellen .....	S 1.1	3
Interventionsgrenze .....	S 1.2	4
<b>Handlungsstrategie«Kommunale Parkplatzreglemente»</b>	<b>S 2</b>	<b>6</b>
Erlass kommunales Parkplatzreglement .....	S 2.1	6

## Ausgangslage

Die erwünschte Entwicklung des Lebensraumes Region Luzern verlangt eine gemeinsame Strategie aller an der Entwicklung Beteiligten.

Eine funktionierende und damit lebenswerte Region Luzern heisst, dass

- die Region heute und auch künftig erreichbar bleibt
- eine hohe Mobilität beibehalten werden kann
- die dafür geeigneten Standorte für die Wirtschaft raumplanerisch so gefördert werden, dass auch längerfristig
  - die Erreichbarkeit,
  - eine Bestandesgarantie mit angemessenen Erweiterungsmöglichkeiten für die bestehenden Betriebe und
  - eine hohe Realisierungssicherheit für Neuansiedlungen gewährleistet ist.
- die Wohnqualität nach Möglichkeit weiter gesteigert wird und
- dass die Versorgungssicherheit mit Gütern und Dienstleistungen aller Art gesichert ist.

Dieser Vision stehen die aktuellen Probleme der Region Luzern gegenüber:

- die absehbaren Verkehrsprobleme in den Bereichen MIV und ÖV
- die Schwächung des Wirtschaftsstandortes Region Luzern aufgrund der sich laufend verschlechternden Erreichbarkeit
- die fehlenden (und beim Bund teilweise vorhandenen, aber nicht eingesetzten) Mittel zur Realisierung der notwendigen Infrastrukturmassnahmen
- die Abnahme der Wohnqualität durch die zunehmenden Umweltbelastungen
- die Gefahr eines Imageverlustes.

Es ist darum wichtig, beim gemeinsamen Ziel anzusetzen und den geeigneten Weg künftig interdisziplinär mit verschiedenen Partnern aus Wirtschaft, Verkehr und Politik anzugehen.

Verschiedene Massnahmen des REP 21 streben die verbesserte Koordination von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung an, vermögen aber das Problem nicht alleine zu lösen. Eine gemeinsame Strategie fordert darum auch die neue Agglomerationspolitik des Bundes, der seine finanziellen Beiträge einerseits an klare konzeptionelle Vorstellungen und andererseits an überkommunale Strukturen als Trägerschaft der vorgeesehenen Massnahmen knüpfen wird.

- Der REP 21 liefert die raumplanerische Grundlage dazu. Damit alleine ist es nicht getan. Die Region Luzern zählt auf einen starken Kanton, der sich zur erwünschten Entwicklung der Region Luzern bekennt,
- der bereit ist, die dazu notwendigen Mittel einzusetzen
- der die zur Verfügung stehenden zweckgebundenen Mittel auch für die vorgesehene Verwendung einsetzt und
- der mit gegenüber heute wesentlich grösseren Eigenleistungen eine erheblich gesteigerte Mitfinanzierung durch den Bund auslöst.

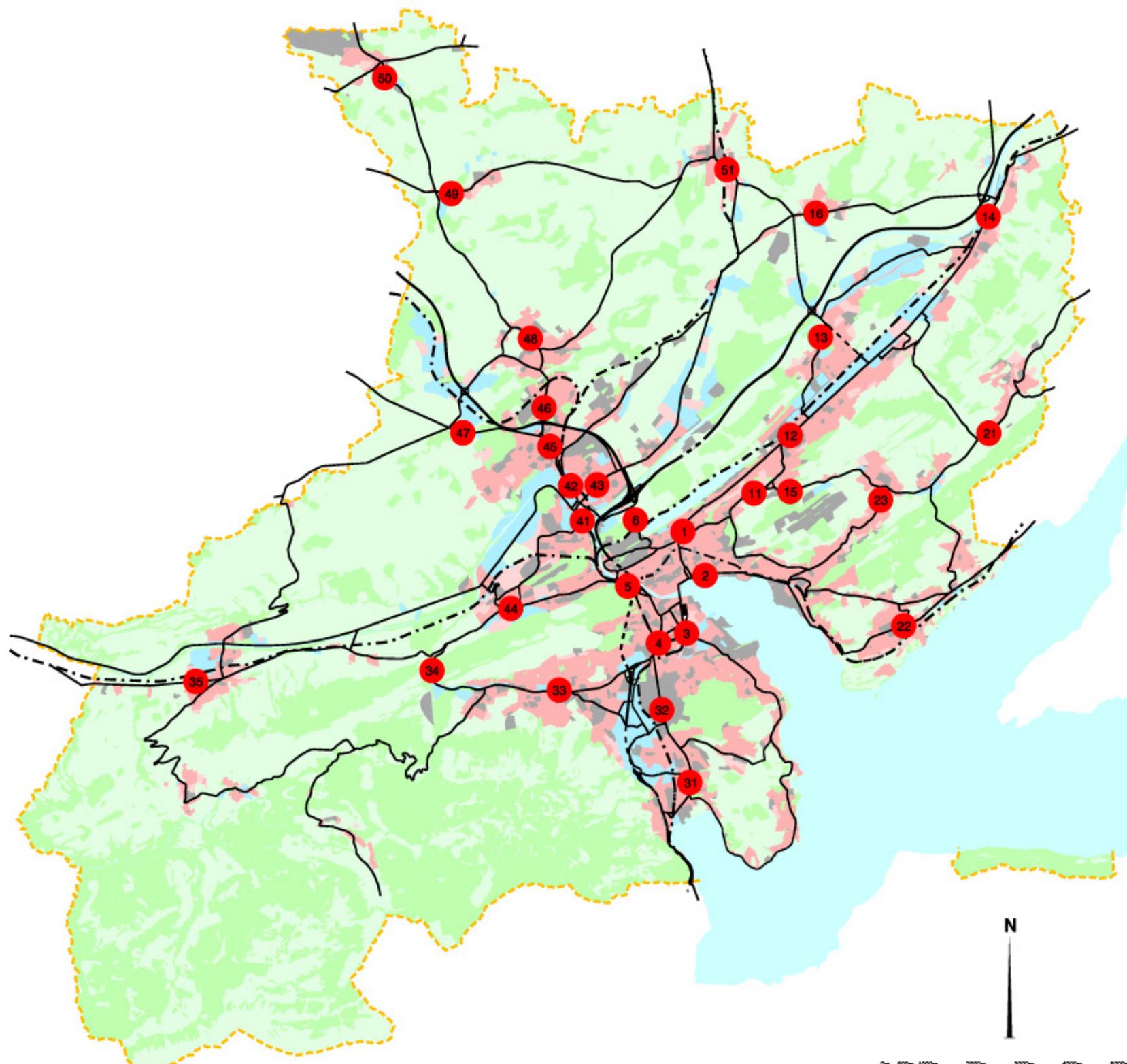
# Verkehrszählstellen

Vom Regierungsrat genehmigt am 21. September 2004

Nr.	Bezeichnung	DTV 99/2000	DTV 99/2000	Interven- tionsgrenze
<b>Rontal:</b>				
1	Maihofstrasse	2502	22'500	23'500
11	Verz. Mühleck Ebi-Lu	233	8'900	10'000
12	Ebikon Zentrum	204	22'100	23'000
13	Buchrain Zentrum	247	9'100	10'000
14	Root Wilweg	1141	18'000	20'000
15	Verzw. Mühleck Adl-Ebi	803	8'100	9'000
16	Inwil	202	7'100	8'000
<b>Ost:</b>				
2	Haldenstrasse	101	22'000	22'000
21	Udligenswil	6023	5'900	6'500
22	Meggen	48	10'400	11'400
23	Adligenswil	-	5'200	5'700
<b>Süd-West:</b>				
3	Langensandbrücke Luz	112	20'400	20'400
4	Paulusplatz	109	40'000	40'000
31	Bahnhofstr. 1 Horw	252	10'500	10'500
32	Blindenheim Horw	258	10'900	12'000
33	Buswendeschleife Kriens	-	21'400	21'400
34	Renggloch Kriens	231	9'300	10'000
35	Malters	-	4'000	4'400
<b>Nord:</b>				
5	Baselstrasse, Senti Luz	106	18'300	18'300
6	Seel	203	18'100	20'000
41	Seetalplatz	259	20'300	20'300
42	Seetalplatz	261	18'200	18'200
43	Seetalplatz	208	22'200	22'200
44	Littau	-	8'100	9'000
45	Gerfswilstrasse	814	14'800	14'800
46	Rothenburgstrasse Emm	-	20'000	20'000
47	Lorensage	008	10'300	12'000
48	Bärtiswil Rothenburg	-	9'200	10'000
49	Rain	6018	5'000	5'500
50	Hildisrieden	6015	6'000	6'800
51	Eschenbach	-	15'500	17'000

## Grundlage Siedlungsgebiet

- Reine Wohngebiete /  
Mischgebiete Arbeiten und Wohnen
- Reine Arbeitsgebiete
- Gebiete für öffentliche Werke /  
Grüngebiete
- Übriges Gebiet



## Handlungsstrategie «Verkehrszählstellen»

**S 1**

### Entwicklungsziele

- ☞ Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklungen werden so aufeinander abgestimmt, dass der mit der Entwicklung verursachte Mehrverkehr bewältigt werden kann.
- ☞ Kanton und Gemeinden erhalten ein Instrument, das ermöglicht, künftige Kapazitätsengpässe der Infrastruktur rechtzeitig zu erkennen.

Die kommunalen Zonenpläne weisen heute noch grosse Reserven aus. Die zusätzliche Mobilität, die bei vollständiger Überbauung dieser Reserven verursacht würde, könnte mit der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur nicht bewältigt werden. Insbesondere der motorisierte Individualverkehr (MIV) könnte bezüglich verschiedener Kriterien nicht mehr «verträglich» abgewickelt werden:

- Leistungsfähigkeit MIV
- Lebensqualität in den Dörfern
- Verträglichkeit mit dem öffentlichen Verkehr
- Verträglichkeit mit dem Langsamverkehr (Fussgänger, Radfahrer)
- Lärm / Luft

Die zum Teil grosse Diskrepanz zwischen künftig zu erwartendem Verkehrsaufkommen und heutiger **Leistungsfähigkeit** des Strassennetzes zeigt, wie gross der **Handlungsbedarf** bereits ist. Insbesondere auf den Einfallsachsen der Stadt Luzern und der Seetalstrasse Emmen ist die Leistungsgrenze nahezu erreicht.

### Festlegen von Verkehrszählstellen

**S 1.1**

- *Für die Haupt-Einfallsachsen von funktional zusammenhängenden Teilregionen werden «Verkehrszählstellen» eingerichtet, bei denen das Verkehrsaufkommen erhoben wird. Für jede Verkehrszählstelle wird eine Interventionsgrenze festgelegt.*
- *Die Verkehrszählstellen sind ein Instrument von Kanton und Gemeinden, welche die Dringlichkeit von Massnahmen zeigen und der Prioritätensetzung bei der Massnahmenplanung dienen.*

Alle Regionsgemeinden

vgl. Übersichtsplan  
«Verkehrszählstellen»

Die Querschnittsbelastungen in den Verkehrszählstellen werden jährlich ermittelt und publiziert.

Wo noch keine Zählstellen vorhanden sind, werden diese von der kantonalen Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) eingerichtet.

### **Interventionsgrenze**

### **S 1.2**

Alle Regionsgemeinden

*Für jede Verkehrszählstelle wird eine Interventionsgrenze festgelegt. Bei Erreichen der Interventionsgrenze realisieren Kanton und Gemeinden Massnahmen gemäss ihren kantonalen, regionalen (REP 21) und kommunalen Planungen mit dem Ziel, die Verkehrsbelastung der Teilregionen im Einzugsbereich der Verkehrszählstellen tragbar zu machen.*

**Die Verkehrszählstellen mit Interventionsgrenzen**

Nr.	Bezeichnung Verkehrszählstelle	Zählung VTA	DTV 99/2000	Interventionsgrenze
<b>Rontal:</b>				
1	Maihofstrasse Luzern	2502	22'500	23'500
11	Knoten Mühleck Rtg. Luzern	233	8'900	10'000
12	Ebikon Zentrum	204	22'100	23'000
13	Buchrain Zentrum	247	9'100	10'000
14	Root Wilweg	1141	18'000	20'000
15	Knoten Mühleck Rtg. Adligen	803	8'100	9'000
16	Inwil	202	7'100	8'000
<b>Ost</b>				
2	Haldenstrasse Luzern	101	22'000	22'000
21	Udligenswil	6023	5'900	6'500
22	Meggen Kreuz	48	10'400	11'400
23	Adligenswil Schädritstrasse	--	5'200	5'700
<b>Süd - West</b>				
3	Langensandbrücke Luzern	112	20'400	20'400
4	Paulusplatz	109	40'000	40'000
31	Bahnhofstrasse 1 Horw	252	10'500	10'500
32	Blindenheim Horw	258	10'900	12'000
33	Buswendschleife Kriens	--	21'400	21'400
34	Renggloch Kriens	231	9'300	10'000
35	Malters	--	4'000	4'400
<b>Nord</b>				
5	Baselstrasse, Senti Luzern	106	18'300	18'300
6	Sedel	203	18'100	20'000
41	Seetalplatz Zufahrt R'bühl	259	20'300	20'300
42	Seetalplatz Gerliswilstrasse	261	18'200	18'200
43	Seetalplatz Seetalstrasse	208	22'200	22'200
44	Littau	--	8'100	9'000
45	Gerliswilstrasse E'brücke	814	14'600	14'600
46	Rothenburgstrasse E'brücke	--	20'000	20'000
47	Lorensäge E'brücke	008	10'300	12'000
48	Bärtiswil Rothenburg	--	9'200	10'000
49	Rain	6018	5'000	5'500
50	Hildisrieden	6015	6'000	6'600
51	Eschenbach	--	15'500	17'000

vgl. Übersichtsplan  
 «Verkehrszählstellen»

Die Interventionsgrenze liegt in der Regel 5 bis 10 % über der heutigen Belastung, jedoch nicht höher als die jeweilige Leistungsfähigkeit der Strasse.

*Die Interventionsgrenzen werden periodisch überprüft und bei Bedarf angepasst.*

Die Interventionsgrenze definiert diejenige Belastung, bei der zwingend Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation zu treffen sind.

## Handlungsstrategie «Kommunale Parkplatzreglemente»

S 2

### Entwicklungsziele

☞ Die Gemeinden erlassen bei Bedarf kommunale Parkplatzreglemente, die einerseits auf der Güte der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und andererseits auf dem regionalen Strukturkonzept beruhen.

Den Gemeinden wird empfohlen, ein kommunales Parkplatzreglement im Sinne der Norm SN 641 400 («Parkieren - Grenzbedarf, reduzierter Bedarf, Angebot») zu erarbeiten. Neu ist dabei der Wechsel von der bisherigen Bestimmung von nur minimalen Parkplatzzahlen zur Bezeichnung von **minimalen und maximalen Parkplatzzahlen**.

### Erlass kommunales Parkplatzreglement

S 2.1

*Die Gemeinden erlassen bei Bedarf ein kommunales Parkplatzreglement unter Berücksichtigung der kantonalen Vorgaben:*

- *Normbedarf Parkplätze*
- *Mindestbedarf Parkplätze*
- *Definition Angebotsstufen ÖV und deren örtliche Zuweisung*

Je besser die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr für die Pendler ist, desto weniger Parkplätze sollen den Pendlern dienen. Car-Sharing kann als (Teil-)Alternative zur Erstellung von Parkplätzen anerkannt werden.

# Nutzungen

<b>Wohngebiete</b>	<b>N 1</b>	<b>1</b>
Verdichtung im Bereich der ÖV-Erschliessung .....	N 1.1	1
<b>Weiler / Sondernutzungsgebiete</b>	<b>N 2</b>	<b>2</b>
Zuweisung der Weiler .....	N 2.1	2
Isolierte Siedlungsgebiete / Kleinbauzonen .....	N 2.2	3
Sondernutzungsgebiete .....	N 2.3	3
<b>Kulturdenkmäler, historische Baugruppen und Siedlungskerne</b>	<b>N 3</b>	<b>4</b>
Inventare und Schutz .....	N 3.1	4
<b>Natur im Siedlungsgebiet</b>	<b>N 4</b>	<b>5</b>
Generelle Massnahmen .....	N 4.1	5

## Wohngebiete

## N 1

### Entwicklungsziele

☞ Im Rahmen der Ortsplanungen werden die Wohngebiete durch entsprechende Ausgestaltung der Zonen und Zonenbestimmungen so festgelegt, dass

- eine ausgewogene Wohnstruktur (Verhältnis Mietwohnungen zu Eigentumswohnungen / EFH),
- eine angemessene Dichte
- sowie eine gute Siedlungsqualität

gesichert werden.

### Verdichtung im Bereich der ÖV-Erschliessung **N 1.1**

- *Im Einzugsbereich von attraktiven öffentlichen Verkehrsmitteln werden dichtere Wohnstrukturen vorgesehen.*
- *Bestehende dichte Wohnstrukturen werden gesichert (z.B. Sicherung von Wohnanteilen).*
- *Bei Nachverdichtungen wird dem Quartierbild sowie der Wohnqualität grosse Beachtung geschenkt (z.B. Sicherung prägender Gestaltungselemente).*

Ebikon, Emmen, Horw, Kriens, Littau, Luzern, Meggen, Root, Rothenburg

## Weiler / Sondernutzungsgebiete **N 2**

### Entwicklungsziele

- ☞ Die Trennung von Baugebiet und Nichtbaugebiet als Hauptanliegen der Raumplanung wird durch die Bezeichnung von Weilerzonen örtlich begrenzt gelockert.
- ☞ Der Ausbau und die Erneuerung nicht standortbedingter Bauten und Anlagen sowie eine massvolle Entwicklung, welche sich auf das weitgehend überbaute Gebiet beschränkt, wird für den Weiler Typ B ermöglicht.
- ☞ Die Erhaltung und fachgerechte Pflege von historisch gewachsenen, geschlossenen Gebäudegruppen im Landschaftsraum hilft mit, die Abwanderung mit nachfolgendem Verlust an Bausubstanz zu verhindern.
- ☞ In speziell bezeichneten Gebieten bleiben die im Regionalentwicklungsplan festgelegten Nutzungen vorbehalten.

Schlussbericht Weilerzonen im Kt. Luzern

Art. 18 RPG,  
Art. 33 RPV,  
§ 47 PBG

vgl. Art. 39 RPV

### Zuweisung der Weiler

#### **N 2.1**

- **Weiler Typ A**

*Die Weiler Typ A werden der Landwirtschaftszone zugewiesen:*

**Emmen:** Waltwil

- **Weiler Typ B**

*Die Weiler Typ B werden der Landwirtschaftszone oder einer Weilerzone zugeordnet.*

*Die Gemeinden beschränken die Weilerzone eng auf das bereits weitgehend überbaute Gebiet. Sie ermöglichen die Umnutzung von landwirtschaftlich nicht mehr benötigten Gebäuden sowie eine angemessene Erweiterung. Neubauten werden nur zurückhaltend, ev. als Ersatz für bestehende Bauten zugelassen. Gewerbliche Nutzungen stören die Landwirtschaft und das Weilerbild nicht. Dabei sind bei gewerblichen Nutzungen die entsprechenden behördlichen Bewilligungen einzuholen. Die Gemeinden regeln die gestalterische Einordnung von baulichen Massnahmen.*

**Ebikon:** Stuben

**Eschenbach:** Mettlen

**Inwil:** Pfaffwil

**Malters:** Blatten

Ettisbüel

Ebikon, Emmen, Eschenbach, Inwil, Malters

Weiler mit vorwiegend landwirtschaftlichen Bauten und Nutzungen

Landwirtschaftliche Bauten und Nutzungen sind mit nicht-landwirtschaftlichen Nutzungen gemischt.

§ 47 PBG

Örtliche Zuweisung siehe Entwicklungsräume.

---

## **Isolierte Siedlungsgebiete / Kleinbauzonen** **N 2.2**

*Die exponierte Lage der isolierten Siedlungsgebiete / Kleinbauzonen verlangt eine Beschränkung der Bauzone auf die heutige Ausdehnung. Zonenerweiterungen sind weitgehend ausgeschlossen.*

---

Als isolierte Siedlungsgebiete / Kleinbauzonen werden diejenigen Bauzonen bezeichnet, die wenig Bezug zum eigentlichen Hauptsiedlungsgebiet aufweisen. Sie umfassen in der Regel wenige bis keine landwirtschaftliche Bauten und Nutzungen. Oft sind sie erst im 20. Jahrhundert entstanden und weisen kaum ältere Bausubstanz auf.

Örtliche Zuweisung  
siehe Entwicklungsräume.

---

## **Sondernutzungsgebiete** **N 2.3**

*Die Gemeinden bezeichnen im Rahmen ihrer Nutzungsplanungen die zulässigen Nutzungen der Sondernutzungsgebiete im Sinne des Regionalentwicklungsplanes.*

---

Der REP bezeichnet nur diejenigen Gebiete (in der Regel Zonen für öffentliche Zwecke oder Zonen für Sport- und Freizeitanlagen) als Sondernutzungsgebiete, die aufgrund ihrer Grösse und ihrer exponierten Lage nicht als allgemeines Siedlungsgebiet freigegeben werden sollen.

Örtliche Zuweisung  
siehe Entwicklungsräume

## Kulturdenkmäler, historische Baugruppen und Siedlungskerne N 3

### Entwicklungsziele

- ☞ Kulturdenkmäler, historische Baugruppen und Siedlungskerne sind wichtig für die Erinnerung der Menschen und für ihre Identifikation mit dem Wohn-, Arbeits- und Freizeitort. Sie sind ein raumprägendes Element der Region Luzern. Sie werden deshalb erforscht und ihr Erhalt durch eine angemessene Nutzung und/oder entsprechende finanzielle Beiträge sichergestellt.
- ☞ Die Gemeinden lassen Inventare erstellen, die als Grundlage für die Erhaltungsstrategie und die Planungsmassnahmen dienen. Dabei garantiert die Zusammenarbeit mit der kantonalen Denkmalpflege einheitliche Kriterien der Aufnahmen und der Bewertung.

### Inventare und Schutz N 3.1

Alle Regionsgemeinden

- *Die Gemeinden lassen durch qualifizierte Fachleute Kulturobjekt- oder Ortsbildinventare erstellen. Sie arbeiten dabei mit der kantonalen Denkmalpflege zusammen, die sie fachlich und finanziell entsprechend ihren Auflagen unterstützt.*
- *Die Gemeinden regeln den Schutz der als schützenswert eingestufteten Objekte.*

Mögliche Umsetzungen sind:

- In der Nutzungsplanung
  - Ausscheiden von Ortsbild-Schutzzonen und von Archäologie-zonen
  - Kennzeichnung (orientierend) der vom Kanton geschützten Denkmäler gemäss kantonalem Denkmalverzeichnis
  - Kennzeichnung der Kulturobjekte
  - Schutzbestimmungen in den Reglementen
- Auflagen im Rahmen von Baubewilligungen
- Fallweise, den Mehrkosten entsprechende Beiträge an denkmalpflegerische Massnahmen und Massnahmen des Ortsbildschutzes
- Auszeichnung von Eigentümern für vorbildliche Instandhaltung von Denkmälern und Kulturobjekten
- Vorbildfunktion der Gemeinde mit eigenen Objekten

## Natur im Siedlungsgebiet

## N 4

### Entwicklungsziele

- ☞ Die Schaffung von naturnahen Strukturen im Siedlungsgebiet dient neben dem ökologischen Aspekt immer auch der städtebaulichen Gestaltung unserer Siedlungen.
- ☞ Auf eine undifferenzierte Anwendung von naturnahen Flächen und Strukturen, welche weder einer überzeugten baukulturellen noch einer glaubhaften siedlungsökologischen Haltung zugeordnet werden können, wird verzichtet.
- ☞ Grundsätzlich sind Grünkonzepte integrierte Bestandteile des Städte- und Siedlungsbaus. Es werden urbane Grünformen erhalten und realisiert, welche die gestalterischen und funktionalen Zielsetzungen des Siedlungsbaues unterstützen. Dies gilt ebenso für naturnahe Grünelemente, die dem Ausgleich und der ökologischen Vernetzung dienen.
- ☞ Die Bepflanzungen im Siedlungsgebiet leiten sich von den übergeordneten und örtlichen Faktoren, den kommunalen Leitplänen und Naturinventaren sowie den Zielsetzungen hinsichtlich Städtebau und Umwelt ab.

### Generelle Massnahmen

#### N 4.1

Alle Regionsgemeinden

- *Zur Verbesserung des Mikroklimas, der Bedingungen für Pflanzen und Tiere und des natürlichen Wasserhaushaltes werden im Siedlungsraum unter Einbezug der örtlichen Charakteristik qualitativ hochwertige Grünstrukturen erhalten und geschaffen.*
- *Bestehende Grünstrukturen werden in Koordination mit der Bauentwicklung gesichert und miteinander verknüpft. Grünstrukturen wie Baum- und Heckenreihen sowie unterschiedlichen Grünflächentypen werden neu geschaffen. Das Spektrum der Grünflächentypen reicht von der urbanen Garten- und Parkkultur mit hoher Nutzungsdichte bis zu den extensiven, naturnahen Standorten in weniger durch den Menschen beanspruchten Flächen wie Randzonen, Böschungs- und Restflächen.*
- *Bestehende schützenswerte naturnahe Objekte wie Bäche, Hecken und extensive Standorte werden gesichert, gepflegt und wenn möglich auf naturnaher Basis saniert.*

- *Öffentliche historische Park- und Gartenanlagen werden unter Berücksichtigung ihrer gestalterischen Eigenarten erhalten und gepflegt.*
- *Für den Wasserhaushalt (Bodenspeicherung, Verdunstung, Grundwasseranreicherung) werden neben Grünflächen auch wassergebundene und wasserdurchlässige Belagsarten realisiert. Massgebend bei der Wahl sind der örtliche urbane Charakter, die spezifischen Bodenverhältnisse sowie der Zweck des Belages.*

Die Priorität der Massnahmen liegt in den Gemeinden mit grösseren und dichterem Siedlungsgebieten. Mögliche Umsetzung sind:

- In den Nutzungsplänen:
  - Grün- und Freihaltezonen;
  - Gebiete mit Pflicht zu Gestaltungskonzepten
  - Bauabstandslinien zu Objekten
  - Baumschutz
- Im Bau- und Zonenreglement:
  - Grünflächenziffer
  - max. Versiegelungsgrad
  - Schutz der Vorgärten, der Innen- und Hinterhöfe in älteren einheitlich gestalteten Quartieren
  - Erneuerung / Ergänzung Baumbestand
  - Flachdachbegrünung
  - Naturnahe Gestaltung der Grün- und Freihalteflächen
  - Versickerung Dachflächenwassers am Ort.
- Auflagen in Baubewilligungen
- Siedlungsentwässerungsreglement
- Schutzverordnungen oder Einzelverfügungen
- Vertragliche Pflegevereinbarungen
- Beiträge an den Unterhalt und die Erneuerung von Objekten
- Vorbild Gemeinde:
  - Richtpläne Strassenraum-Bepflanzungen
  - Naturnahe Umgebungsgestaltung öffentlicher Gebäude und Anlagen
  - Schonender Unterhalt der öffentlichen Grünflächen
  - Beschränkter Einsatz von Auftausalzen

# Detailhandel

<b>Detailhandel</b>	<b>D 1</b>	<b>1</b>
Grundsätze Detailhandel .....	D 1.1	1
Festsetzungen im Regionalentwicklungsplan .....	D 1.2	2
Detailhandelsstandorte .....	D 1.3	3

## Detailhandel D1

Vom Regierungsrat genehmigt am 21. September 2004

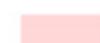
### Standorte:

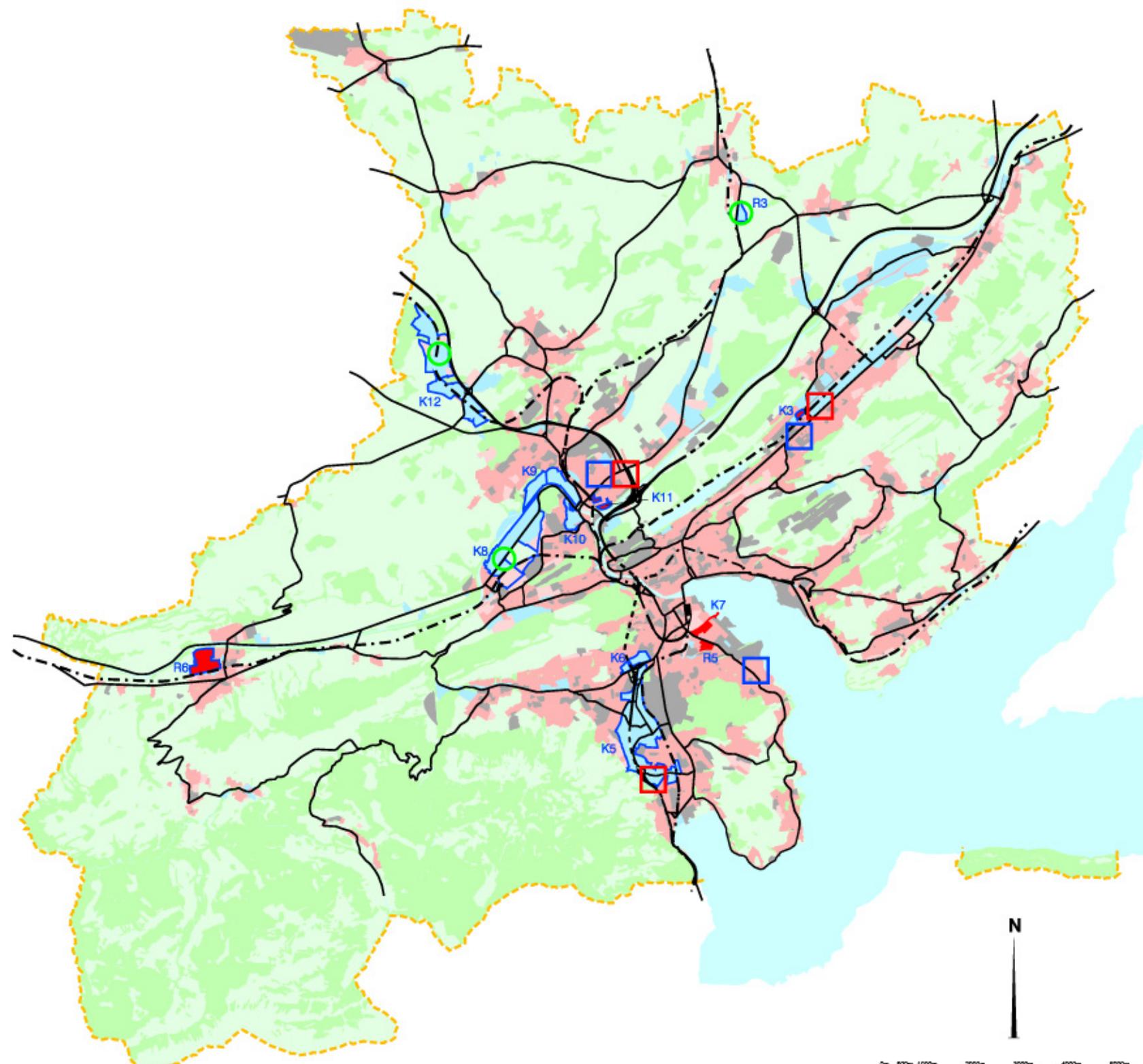
-  Einkaufszentrum in Siedlungszentrum
-  Standort Einkaufszentrum >6000m<sup>2</sup> Nettofläche ausserhalb Siedlungszentrum
-  Standort Fachmarktzentrum >10'000m<sup>2</sup> Nettofläche ausserhalb Siedlungszentrum

### Detailhandel in Arbeitsgebieten (R2.1):

-  Fachmärkte / Fachmarktzentren zulässig
-  Verkauf von Gütern des täglichen und häufigen periodischen Bedarfs zulässig
- K7 / R5** Gebietsbezeichnung gemäss R 2.1

### Grundlage Siedlungsgebiet

-  Reine Wohngebiete / Mischgebiete Arbeiten und Wohnen
-  Reine Arbeitsgebiete
-  Gebiete für öffentliche Werke / Grüngebiete
-  Übriges Gebiet



## Detailhandel

## D 1

### Entwicklungsziele

☞ Die Massnahmen im Bereich des Detailhandels haben zum Ziel, die regionale Versorgung in den Siedlungszentren zu erhalten und zu stärken. Dazu werden die zulässigen Standorte für Einkaufszentren und Fachmärkte differenziert festgelegt.

### Grundsätze Detailhandelsbetriebe

### D 1.1

Alle Regionsgemeinden

Für die Detailhandelsbetriebe gelten folgende Grundsätze, die die Gemeinden im Rahmen ihrer Planungsmassnahmen verbindlich umsetzen:

- **Grundsatz 1: Versorgung der Bevölkerung**  
Die Versorgung der Bevölkerung mit Waren des täglichen und häufigen periodischen Bedarfs wird grundsätzlich in den Siedlungszentren angeboten..
- **Grundsatz 2: Verkauf von Waren des täglichen und häufigen periodischen Bedarfs ausserhalb der Siedlungszentren, insbesondere in den Arbeitszonen**  
Ausserhalb der Siedlungszentren, insbesondere aber in den Arbeitszonen wird der Verkauf von Waren des täglichen und häufigen periodischen Bedarfs für den Quartierbedarf der Arbeitszone zugelassen. Diese Regelung gilt nicht
  - für Standorte, für die der Regionalentwicklungsplan oder eine ESP-Planung ein Einkaufszentrum gemäss § 169 vorsieht und
  - für Arbeitsgebiete gemäss Tabelle R 2.1, für die der Verkauf von Waren des täglichen und häufigen periodischen Bedarfs für mehr als den Quartierbedarf der Arbeitszone vorgesehen ist.
- **Grundsatz 3: Fachmärkte und Fachmarktzentren**  
Fachmärkte und Fachmarktzentren gemäss § 169 PBG dürfen auch ausserhalb der Siedlungszentren realisiert werden. Dies gilt insbesondere auch für alle Arbeitsgebiete, sofern dies gemäss Tabelle R 2.1 oder Massnahme R 2.2 im Regionalentwicklungsplan oder durch andersweitige einschränkende Regelungen auf kantonaler oder kommunaler Ebene nicht ausgeschlossen wird.
- **Grundsatz 4: Abstimmung der Auswirkungen**  
Die zulässigen Emissionen der Einkaufs- und Fachmarktzentren, insbesondere aber deren zulässige Verkehrserzeugung, werden auf die heutigen und künftigen Infrastruktur-Kapazitäten des gesamten Standortes abgestimmt. Die heutige und künftige angestrebte Nut-

Arbeitsgebiete umfassen Industriezonen und Gewerbebezonen

Definitionen und Bestimmungen zum Detailhandel: siehe §§169 ff PBG

Ausschluss von Fachmärkten: vgl. erwünschte Nutzung Arbeitsgebiete, R 2.1  
Erweiterung der Nutzungen: siehe R 2.2

zung gemäss Regionalentwicklungsplan muss dabei insbesondere in den Arbeitsgebieten von übergeordneter Bedeutung gemäss R 2 weiterhin möglich bleiben.

- **Grundsatz 5: Verkaufsflächen und Ausstellungsräume von Betrieben**

Als Ausnahme zu den Grundsätzen 1, 2 und 3 sind Verkaufsflächen und Ausstellungsräume, die zu einem am gleichen Standort produzierenden Betrieb gehören und die in einem angemessenen Verhältnis zum Produktionsbetrieb stehen, in allen dafür vorgesehenen Bauzonen möglich.

## **Festsetzungen im Regionalentwicklungsplan D 1.2**

In Gebieten, die über keine rechtsverbindlich festgesetzte Entwicklungsschwerpunktsplanung (ESP-Planung) mit Bezeichnung von Standorten von Einkaufszentren und/oder Fachmärkten und Fachmarktzentren verfügen, gilt folgendes:

- Einkaufszentren mit mehr als 6'000 m<sup>2</sup> Nettogrundfläche sowie Fachmärkte und Fachmarktzentren mit mehr als 10'000 m<sup>2</sup> Nettogrundfläche ausserhalb von Siedlungszentren und in Arbeitszonen bedürfen der Festsetzung im Regionalentwicklungsplan. Ist der Grundsatz 4 eingehalten, kann der Vorstand auf eine Festsetzung im REP verzichten.

Festsetzungen im Regionalentwicklungsplan unterstehen dem fakultativen Referendum;

Überkommunale Koordinationspflicht aufgrund verschiedener Bundesgerichtsentscheide gegeben

**Detailhandelsstandorte**

**D 1.3**

- Die bestehenden Shopping-Center Emmen, Ebikon Zentrum und Schönbühl Luzern liegen in einem Siedlungszentrum und bedürfen daher keiner Festsetzung im Regionalentwicklungsplan.
- An folgenden Standorten ausserhalb der Siedlungszentren ist der Bestand, die angemessene Erweiterung oder die Realisierung der folgenden **Einkaufszentren mit mehr als 6'000 m<sup>2</sup> Nettofläche** im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben gesichert resp. möglich:
  - Kriens: Schlund
  - Ebikon: Standort M-Parc
  - Emmen: Meierhöfli
- An folgenden Standorten ausserhalb von Siedlungszentren ist der Bestand, die angemessene Erweiterung oder die Realisierung der folgenden **Fachmärkte oder Fachmarktzentren mit mehr als 10'000 m<sup>2</sup> Nettofläche** im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben gesichert resp. möglich:
  - Eschenbach: Standort Möbel Egger
  - Littau: Littauerboden (Standort Hornbach)
  - Rothenburg Wahligen (Standort IKEA)

Ebikon, Emmen, Eschenbach, Kriens, Littau, Luzern, Rothenburg

örtliche Zuweisung im Übersichtsplan

Schlund als vollständiger Ersatz für den Standort Käppeli-Allmend (heutiger Pilatusmarkt)

An Standorten für Einkaufszentren sind auch Fachmärkte und Fachmarktzentren zulässig

# Energie

<b>Energie</b>	<b>E 1</b>	<b>1</b>
Energiepolitische Grundsätze .....	E 1.1	2
Wärmenutzung aus Einzelanlagen .....	E 1.2	3
Energiesysteme und Energieträger .....	E 1.3	4
Gemeinden mit erheblichem Koordinationsbedarf .....	E 1.4	5

## Energie

## E 1

### Entwicklungsziele

- ☞ **Die Umweltbelastung und deren Kosten werden reduziert.**  
Durch eine vermehrte Nutzung von Abwärme, lokalen Energieträgern und effizienten Energienutzungstechnologien wird die Umweltbelastung der Energienutzung reduziert und damit die Umweltfolgekosten, welche von der Allgemeinheit bezahlt werden, reduziert.
- ☞ **Standortgebundene Abwärme und erneuerbare Energieträger werden vermehrt genutzt.**  
Die Nutzung vorhandener Abwärmepotentiale (z.B. aus Kehrichtverbrennungsanlage, Abwasserreinigungsanlagen) wird wo nötig mit raumplanerischen Instrumenten gesichert.
- ☞ **Versorgungskonflikte werden vermieden.**  
Bei der Versorgung von Gebieten und grösseren Objekten kommen oft verschiedene Energieträger in Frage. Bei der Festlegung werden die Prioritäten der Wärmeversorgung gemäss E4-11 des kantonalen Richtplanes berücksichtigt.
- ☞ **Doppelspurigkeiten bei der Versorgung werden ausgeschlossen.**  
Durch die Beschränkung von leitungsgebundenen Energieträger auf Gebiete, welche aufgrund ihrer Siedlungs- und Verbraucherstruktur dafür geeignet sind, werden Doppelspurigkeiten vermieden.
- ☞ **Der regionalen Wald- und Holzwirtschaft werden neue Impulse verliehen.**  
Durch die vermehrte Nutzung von Energieholz werden neue Absatzmärkte und dadurch wichtige Impulse für die regionale Wald- und Holzwirtschaft geschaffen.
- ☞ **Die Energiepolitik der Gemeinden wird unterstützt.**  
Die Gemeinden koordinieren ihre kommunale Energiepolitik mit dem Regionalentwicklungsplan Energie. Die Grundlagendaten des Energiekonzeptes stehen den Gemeinden zur Verfügung.

Grundlage:

- Energiekonzept der Region Luzern vom August 1995, Econcept, Zürich
- Kantonaler Richtplan: E4 Energieversorgung

## Energiepolitische Grundsätze

E 1.1

alle Regionsgemeinden

- **Grundsatz 1**  
*Die Gemeinden streben eine möglichst umweltverträgliche Energieversorgung an. Die dafür nötigen energiepolitischen Massnahmen orientieren sich an den Zielen einer nachhaltigen Entwicklung. Die Gemeinden setzen diese im Rahmen ihrer Möglichkeiten nach folgenden Grundsätzen um:*
  1. *Energiebedarf reduzieren*
  2. *Erneuerbare Energieträger und vorhandene Abwärmen einsetzen*
  3. *Den verbleibenden Energiebedarf möglichst rationell und umweltschonend decken.*
- **Grundsatz 2**  
*Zur Umsetzung der Ziele wird bei Bedarf, wo sinnvoll und wo wirtschaftlich tragbar der vorhandene Handlungsspielraum ausgeschöpft*
  - *Raumplanerische Festsetzungen und Vollzug der gesetzlichen Vorgaben*
  - *Ausgestaltung marktwirtschaftlicher Instrumente (z.B. Tarife)*
  - *Freiwillige Massnahmen der Behörden, der Werke und der Privaten*
- **Grundsatz 3**  
*Energetische Aspekte werden insbesondere auch im Rahmen der kommunalen Richtplanungen, den Nutzungsplanungen und der Erschliessungsplanungen behandelt.*
- **Grundsatz 4**  
*Die öffentlichen Bauten und Anlagen werden hinsichtlich der energiepolitischen Grundsätze vorbildlich erstellt und betrieben.*
- **Grundsatz 5**  
*Der Kanton und die Gemeinden unterstützen die Betreiber von energierelevanten Werken und Anlagen bei der Umsetzung der energiepolitischen Grundsätze.*

## Wärmenutzung aus Einzelanlagen

**E 1.2**

Emmen, Horw, Inwil,  
 Littau, Luzern

*Die Gemeinden fördern und sichern bei Bedarf und nach Möglichkeit die Wärmenutzung aus Einzelanlagen.*

- **Kehrichtverbrennungsanlage (KVA)**

Emmen, Littau, Luzern

Die in der Kehrichtverbrennungsanlage Ibach anfallende Abwärme soll vermehrt genutzt werden. In folgenden Gebieten (inkl. der direkt angrenzenden Gebiete) wird deren Nutzung geprüft und bei Bedarf im Rahmen der kommunalen Planungsinstrumente gesichert:

Emmen: Emmenweid, Seetalplatz, Meierhöfli  
 Littau: Arbeitsplatzgebiet Rothenbad  
 Luzern: Ibach, Kantonsspital, ev. Altstadt

vgl. Plan zum Energiekonzept

- **Abwasserreinigungsanlagen (ARA)**

Emmen, Inwil

Bei einem Um- oder Ausbau der Abwasserreinigungsanlagen Buchholz (Emmen), und Inwil werden Wärmenutzungen aus dem geklärten Abwasser geprüft und nach Möglichkeit die nötigen baulichen Voraussetzungen dazu geschaffen.

In folgenden Gebieten wird die Nutzung der in den Abwasserreinigungsanlagen anfallenden Abwärme in Zusammenarbeit mit der jeweiligen Trägerschaft geprüft und bei Bedarf im Rahmen der kommunalen Planungsinstrumente gesichert:

Emmen: Unterdorf, Emmenfeld  
 Inwil: Arbeitsplatzgebiet Schwinibach

vgl. Plan zum Energiekonzept

- **Industrie-Abwärme**

Emmen, Horw, Inwil,  
 Littau, Luzern

In folgenden Industriebetrieben bestehen Abwärmequellen, die über günstige Voraussetzungen für eine betriebsexterne Abwärmenutzung (Temperaturniveau, zeitliche Verfügbarkeit der Abwärme) verfügen:

- Rhodia Filtec
- von Moos Stahlwerke / Swiss Steel
- Ziegelei Horw
- Ziegelei Industriegebiet Inwil
- Butterzentrale Luzern
- Brauerei Eichhof

Die Standortgemeinden unterstützen freiwillige Bestrebungen zur Abwärmenutzung und schaffen bei Bedarf die Voraussetzungen zu deren Nutzung im Rahmen der kommunalen Planungsinstrumente.

**Energiesysteme und Energieträger E 1.3**

- *Die Sicherung und der Ausbau der Gasversorgung erfolgt gemäss E4-2 des kantonalen Richtplanes.*
  - *Die Gemeinden fördern und sichern bei Bedarf und nach Möglichkeit den Einsatz von Energiesystemen, die auf erneuerbarer Energie beruhen.*
- 
- **Wärmepumpen mit Grundwassernutzung**  
 Für Bauten und Anlagen in Gebieten mit Grundwasserströmen grösserer und mittlerer Ergiebigkeit werden ausserhalb der Grundwasserschutzgebiete vermehrt Wärmepumpen mit Grundwassernutzung gefördert. Die nötigen Voraussetzungen dazu werden bei Bedarf in den kommunalen Planungsinstrumenten geschaffen.  
 Dierikon: Arbeitsplatzgebiete  
 Littau: Littauerboden  
 Malers: Tallagen  
 Root: Oberdorf
  - **Wärmepumpen mit Oberflächengewässernutzung**  
 Gemeinden mit dichten Siedlungsgebieten im Bereich von Oberflächengewässern schaffen bei Bedarf im Rahmen der kommunalen Planungsinstrumente die Voraussetzungen für die Wärmenutzung.  
 Littau: Reuss  
 Luzern: Seeufer Tribtschen bis Vorder Seeburg, Reuss  
 Malers: Kl. Emme  
 Root: Reuss
  - **Energieholznutzung**  
 Unter Berücksichtigung der Prioritäten der Energieversorgung gemäss kantonalem Richtplan prüfen die Gemeinden den Einsatz von Energieholz in öffentlichen Bauten und Anlagen.
  - **Wärmepumpen mit Erdwärmenutzung**  
 Wo dies aus Gewässerschutzgründen möglich und entsprechend den Prioritäten der Energieversorgung sinnvoll ist, werden Wärmepumpen mit Erdsonden eingesetzt. Im Rahmen der kommunalen Planungsinstrumente werden bei Bedarf die Voraussetzungen dazu geschaffen.

Ebikon, Emmen, Horw, Kriens, Littau, Luzern, Meggen, Root, Rothenburg

Dierikon, Littau, Malers, Root

vgl. Plan zum Energiekonzept

Littau, Luzern, Malers, Root

vgl. Plan zum Energiekonzept

alle Regionsgemeinden

alle Regionsgemeinden

## Gemeinden mit erheblichem Koordinationsbedarf E 1.4

*In folgenden Gemeinden bestehen erhebliche ungenutzte Potentiale an standortgebundenen oder erneuerbaren Energien. Sie koordinieren im Rahmen einer **kommunalen Energieplanung** deren Nutzung mit den vorhandenen leitungsgebundenen Energien:*

Emmen, Inwil, Kriens,  
Luzern, Malters, Root

*Emmen: KVA, ARA, Industrie-Abwärme, Oberflächengewässer, Gasversorgung, Energieholz*

*Inwil: ARA, Grundwasser, Industrieabwärme, Energieholz*

*Kriens: Grundwasser, Gasversorgung, Energieholz, Industrie-Abwärme (Ziegelei Horw, Brauerei Eichhof), Energieholz*

*Luzern: KVA, Industrie-Abwärme, Oberflächengewässer, Gasversorgung, Energieholz*

*Malters: Grundwasser, Oberflächengewässer, Energieholz*

*Root: ARA, Oberflächengewässer, Grundwasser, Energieholz*

# Landschaft

<b>Wertvolle Uferbereiche</b>	<b>L 1</b>	<b>1</b>
Kulturhistorisch wertvolle Uferbereiche .....	L 1.1	1
<b>Schutz des Sempachersees</b>	<b>L 2</b>	<b>2</b>

## Wertvolle Uferbereiche Vierwaldstättersee

L 1

### Entwicklungsziele

☞ Die Uferlandschaft des Vierwaldstättersees behält ihren Charakter als gewachsene Kulturlandschaft bei. Die Entwicklung in diesen Gebieten orientiert sich an der ökologischen Vernetzung und Aufwertung der natürlichen Voraussetzungen, an der Erhaltung und Pflege der historischen Quai- und Parkanlagen sowie an einer behutsamen Einpassung der Veränderungen ins ortstypische Landschaftsbild.

Grundlage:  
Landschaftsplanung  
Vierwaldstättersee,  
Schutz- und Nutzungskonzept

Für den ökologischen Uferschutz: siehe Kantonalen Richtplan, L3-18

### Kulturhistorisch wertvolle Uferbereiche

L 1.1

- *Die Gemeinden inventarisieren und sichern in Zusammenarbeit mit dem Amt für Denkmalpflege und Archäologie die kulturhistorisch wertvollen Uferbereiche (einschliesslich allfälliger Schutzobjekte).*
- *Bei Bauten und Anlagen im Uferbereich wird eine der empfindlichen Lage angepasste Gestaltung und die sorgfältige Eingliederung ins Landschaftsbild vorgesehen. Eine erhebliche bauliche Verdichtung ist nicht erwünscht.*
- *Die Gemeinden beschränken die ufernahen Freizeit- und Erholungsnutzung und nehmen auf die naturräumlichen Gegebenheiten Rücksicht.*

Horw, Luzern und Meggen

z.B. im Rahmen von  
Gestaltungsplänen,  
Richtplänen

## Schutz des Sempachersees

## L 2

### Entwicklungsziele

☞ Im gesamten hydrografischen Einzugsgebiet des Sempachersees werden Massnahmen zur Verminderung des Dünge- und Schadstoffeintrages getroffen.

### Grundlage:

Teilrichtplan Landschaft,  
Spezialplanungsgebiet  
Sempachersee des  
Regionalplanungsver-  
bandes Surental-Sem-  
pachersee-Michelsamt

Der nordwestliche Teil des Gebietes des Regionalplanungsverbandes Luzern liegt teilweise im hydrographischen Einzugsgebiet des Sempachersees. Der Regionalplanungsverband Surental-Sempachersee-Michelsamt hat in seinem Teilrichtplan Landschaft für die Gemeinden Hildisrieden, Rain und Rothenburg, welche im Koordinationsperimeter liegen, Massnahmen festgelegt. Es wird auf die dort bezeichneten Massnahmen verwiesen.

Hildisrieden, Rain und  
Rothenburg

Die neue Schutzverordnung Sempachersee macht zudem wesentliche Festlegungen zum Einzugsgebiet des Sempachersees.

Verordnung zum Schutz  
des Sempachersees und  
seiner Ufer

# Freizeit und Erholung

<b>Freizeit und Erholung</b>	<b>F 1</b>	<b>1</b>
Grundsätze .....	F 1.1	1
Auswirkungen / Verfahren .....	F 1.2	2
Grundsätze für Extensiverholungsgebiete .....	F 1.3	2

## **Themenabgrenzung**

*Freizeit und Erholung, wie sie im Regionalentwicklungsplan behandelt werden, umfassen die raumwirksamen Tätigkeiten der regionalen Bevölkerung. In der Regel werden Freizeitgestaltungs- und Erholungsformen behandelt, die sich ausserhalb der Siedlungsgebiete abspielen. Im Regionalentwicklungsplan nicht behandelt werden insbesondere kulturelle Infrastruktureinrichtungen sowie Einrichtungen der Hotellerie und Gastronomie.*

## Freizeit und Erholung

## F 1

### Entwicklungsziele

- ☞ Der hohe Erholungswert der Luzerner Landschaft bleibt erhalten.
- ☞ Durch die Konzentration der Freizeit- und Erholungsnutzungen in wenig empfindlichen Gebieten werden grossräumige Übernutzungerscheinungen des Landschaftsraumes vermieden.

### Grundsätze

#### F 1.1

alle Regionsgemeinden

- *Die für Freizeit und Erholung notwendigen Infrastrukturanlagen werden in der Regel zusammengefasst und möglichst gut in die Landschaft integriert. Archäologische Fundstätten sind zu schonen.*
- *Die Zufahrt zu den Anlagen wird in der Regel so angelegt, dass empfindliche Siedlungsgebiete (z.B. Wohnzonen) möglichst gemieden werden.*
- *Die für die Freizeit- und Erholungseinrichtungen benötigten Parkplätze werden so angeordnet, dass sie andere Nutzungen möglichst wenig beeinträchtigen. Bereits bestehende Parkplätze (z.B. in Industrie- und Gewerbeazonen) werden, soweit möglich und aufgrund von Vereinbarungen mit den Betreibern der Parkplätze, in Mehrfachnutzung auch für Freizeit- und Erholungsaktivitäten benutzt.*
- *Parkplätze können auch in angemessener Entfernung zur Freizeit- und Erholungseinrichtung erstellt werden, wenn dadurch gesamthaft bessere Lösungen erzielt werden. Die bewilligende Behörde kann diesbezüglich Auflagen erlassen.*
- *Nicht standortgebundene Freizeit- und Erholungsanlagen von regionaler Bedeutung werden in der Regel im Siedlungsgebiet erstellt. Ausserhalb der Bauzonen benötigen sie je nach Grösse und Bedeutung die Bezeichnung eines Sondernutzungsgebietes im Regionalentwicklungsplan.*

**Auswirkungen / Verfahren**

**F 1.2**

alle Regionsgemeinden

Der Regionalplanungsverband Luzern wird in folgenden Fällen in das Bewilligungsverfahren mit einbezogen, wenn es sich um Vorhaben ausserhalb des Siedlungsgebietes handelt:

- **Verfahren ohne Einbezug der Regionalplanung**  
 Für Bauten und Anlagen, die mehrheitlich geringe Auswirkungen nach sich ziehen, erfolgt deren Beurteilung im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens. Der Regionalplanungsverband wird nicht ins Verfahren einbezogen.
- **Beurteilung durch den Vorstand der Regionalplanung**  
 Infrastrukturanlagen für Freizeit- und Erholungseinrichtungen mit mehrheitlich mässigen Auswirkungen werden durch den Vorstand des Regionalplanungsverbandes auf die Übereinstimmung mit dem Regionalentwicklungsplan geprüft. Sie benötigen keine Anpassung des Regionalentwicklungsplanes.
- **Festsetzung im Regionalentwicklungsplan**  
 Infrastrukturanlagen für Freizeit- und Erholungseinrichtungen mit grossen Auswirkungen werden durch den Vorstand des Regionalplanungsverbandes geprüft. Solche Freizeit- und Erholungseinrichtungen benötigen in der Regel eine Festsetzung im Regionalentwicklungsplan im ordentlichen Verfahren.

Auswirkungen mehrheitlich gering, keine grossen Auswirkungen

Auswirkungen mehrheitlich mässig

Auswirkungen mehrheitlich gross  
 vgl. Verfahren zum Golfplatz Sempachersee, Hildisrieden, mit Zuweisung zu einem Sondernutzungsgebiet

	gering:	mässig:	gross:
Flächenbeanspruchung	<500 m <sup>2</sup>	500-5'000 m <sup>2</sup>	>5'000 m <sup>2</sup>
Terrainveränderungen	< 5'000 m <sup>3</sup>	5'000 - 50'000 m <sup>3</sup>	> 50'000 m <sup>3</sup>
Orts- und Landschaftsbild	keine Beeinträchtigung	lässt sich gut eingliedern	wird stark gestört
Emissionen (Lärm, Luft)	keine / geringe Belastung	mässige Belastung	grosse / erhebliche Belastung
Lebensräume (Fauna und Flora)	keine Störung	mit Ersatzmassnahmen bleibt Beeinträchtigung klein	bleibende Beeinträchtigung oder Zerstörung (teilweise oder ganz)
Gewässer (Oberflächengewässer und Grundwasser)	keine Beeinträchtigung	mit Ersatzmassnahmen bleibt Beeinträchtigung klein	bleibende Beeinträchtigung oder Zerstörung (teilweise oder ganz)
Parkplätze	<30 Parkplätze	30-100 Parkplätze	>100 Parkplätze

**Kantonaler Beurteilungsraster für Freizeit- und Erholungsanlagen ausserhalb der Siedlungsgebiete**

vgl. dazu auch den kantonalen Beurteilungsraster für nicht zonenkonforme Vorhaben im Landschaftsraum gemäss Seite 81 des Erläuterungsberichtes zum kantonalen Richtplan

**Grundsätze für Extensiverholungsgebiete**

**F 1.3**

- *Extensiverholungsgebiete sind:*
  - *Horwer Halbinsel*
  - *Seeuferbereiche Meggen - Meggerwald*
  - *Rotsee - Hundsrügggen - Reussufer*
  - *Hügelzug Gütsch - Sonnenberg*
  - *Dietschiberg*
  - *Bireggwald*
  - *Hügelzug Hombrig - Dottenberg - Rooter Berg*
  - *Eigenthal*
  - *Krienser Hochwald*
  - *Horwer Hochwald*
  - *Flusslauf der Reuss*
  - *Flusslauf der Emme*

*Die Delegiertenversammlung des Regionalplanungsverbandes kann bei Bedarf weitere Gebiete bezeichnen.*

- *In Extensiverholungsgebieten streben die Gemeinden eine Entflechtung der Interessen an und gewährleisten damit ein einvernehmliches Nebeneinander von Erholungsnutzung und Landschafts- bzw. Naturschutz und Denkmalpflege.*
- *Bei Bedarf koordinieren die Gemeinden die Erholungsbedürfnisse und allfällige Konflikte mit anderen Interessen im Rahmen von Gesamtkonzepten.*

alle Regionsgemeinden  
 vgl. Kantonaler Richtplan: L2-12

verschiedene Extensiverholungsgebiete sind gleichzeitig auch Landschaftsschutzgebiete von nationaler und kantonalen Bedeutung gemäss L3-13 Kantonaler Richtplan

z.B. Landschaftsentwicklungskonzept (LEK); Richtplan, wo nötig gemeindeübergreifend

Die Gemeinde achten bei Vorhaben in Extensiverholungsgebieten auf folgende Punkte:

- Sorgfältige Bewilligungspraxis für zusätzliche Freizeit- und Erholungseinrichtungen.
- Sorgfältige Abwägung der verschiedenen Nutzungsansprüche zwischen Freizeit und Erholung, Landschaftsschutz sowie Naturschutz und Denkmalschutz.
- Koordination der Freizeit- und Erholungsnutzungen im Wald in Zusammenarbeit mit dem Kantonsforstamt im Rahmen der Waldentwicklungspläne.
- Konzentration der intensiven Freizeit- und Erholungsnutzungen auf geeignete, möglichst wenig empfindliche, mit dem öffentlichen Verkehrsmittel bereits erschlossene oder gut erschliessbare Gebiete.
- Zufahrtsregelung für noch intakte oder besonders gefährdete Gebiete. Anstösser sowie land- und forstwirtschaftlicher Verkehr werden davon ausgenommen.
- Der Ausbaustandard von Erschliessungsanlagen ist auf die zulässigen, resp. verträglichen Nutzungen zu beschränken.

# Entwicklungsräume

**1 Gesamtregion**

**100 Rontal / Ost**

Adligenswil, Buchrain, Dierikon, Ebikon, Gisikon, Honau, Inwil, Luzern, Meggen, Root, Udligenswil

**200 Süd - West**

Horw, Kriens, Luzern, Malters, Schwarzenberg

**300 Nord**

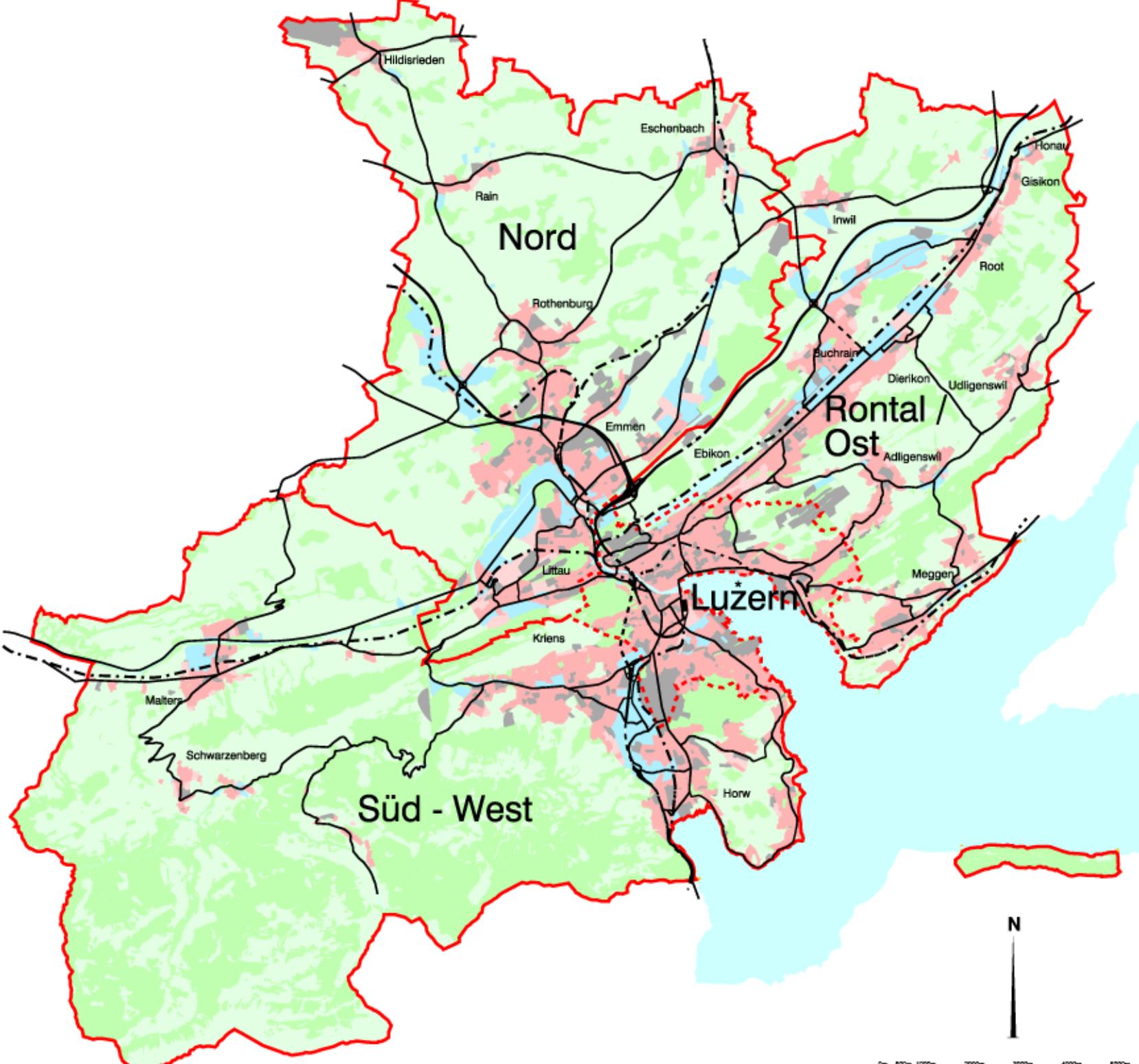
Emmen, Eschenbach, Hildisrieden, Littau, Luzern, Rain, Rothenburg

# Entwicklungsräume

Orientierend

- 1 Gesamtregion
- 100 Rontal / Ost  
Adligenswil, Buchrain, Dierikon, Ebikon, Gisikon, Honau, Inwil, Luzern, Meggen, Root, Udligenswil
- 200 Süd - West  
Horw, Kriens, Luzern, Malters, Schwarzenberg
- 300 Nord  
Emmen, Eschenbach, Hildisrieden, Littau, Luzern, Rain, Rothenburg

\* Das Gebiet der Stadt Luzern wird quartierweise den Entwicklungsräumen zugeordnet.



## Grundlage Siedlungsgebiet

- Reine Wohngebiete / Mischgebiete Arbeiten und Wohnen
- Reine Arbeitsgebiete
- Gebiete für öffentliche Werke / Grüngebiete
- Übriges Gebiet

# Entwicklungsraum Gesamtregion

1	Park + Ride Konzept	2
2	Verkehrs-System-Management (VSM)	2
3	Kombinierter Güterverkehr	3
4	Regionaler Schienenverkehr / S-Bahn	4
5	Weiterführung Stadtbahn Zug	6
6	Optimiertes ÖV-System Agglomeration	6
7	Quartierweise Verkehrsberuhigung	7
8	Entlastungsmassnahmen A 2	7
9	A14-Anschluss mit Rontaltunnel	8
10	A2-Anschluss Rothenburg mit Umgestaltung Anschluss Emmen Nord	9
11	Umgestaltung A2-Anschluss Emmen Süd	9
12	Sanierung Seetalplatz / Umfahrung Reussbühl	10

**Die nächsten Schritte für die Gesamtregion**

Nr.	Massnahme	Aufgabe	Verantwortlich
1	<b>Park + Ride Konzept</b>	Standortabklärungen P+R - Anlagen in Koordination mit Buskonzept	<i>Dienststelle Verkehr und Infrastruktur</i>
2	<b>Verkehrs-System-Management</b>	Entwurf Vorgehensstrategie zur Planung und Einführung der VSM-Massnahmen	<i>Dienststelle Verkehr und Infrastruktur</i>
3	<b>Kombinierter Güterverkehr</b>	Standortabklärungen Umschlagplätze in Koordination mit Konzept regionaler Schienenverkehr	<i>Dienststelle Verkehr und Infrastruktur</i>
4	<b>Regionaler Schienenverkehr / S-Bahn</b>	Umsetzung des Konzeptes S-Bahn Luzern; Optimierung Konzept für Bedürfnisse Agglomeration	<i>Dienststelle Verkehr und Infrastruktur</i>
5	<b>Weiterführung Stadtbahn Zug</b>	Weiterführung ins Rontal resp. Stadt Luzern prüfen	<i>Dienststelle Verkehr und Infrastruktur</i>
6	<b>Optimiertes ÖV-System Agglomeration</b>	Machbarkeitsstudie für optimiertes ÖV-System für die Agglomeration Luzern	<i>Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr</i>
7	<b>Quartierweise Verkehrsberuhigung</b>	Bei Bedarf: Massnahmen zur Verhinderung des unerwünschten Durchgangsverkehrs	<i>Gemeinden</i>
8	<b>Entlastungsmassnahmen A 2</b>	Studie zur Entlastung der A2 im Raum Luzern	<i>Dienststelle Verkehr und Infrastruktur</i>
9	<b>A14-Anschluss mit Rontaltunnel</b>	Projektierung rasch soweit vorantreiben, dass Bund nächste Entscheide fällen kann	<i>Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement</i>
10	<b>A2-Anschluss Rothenburg</b>	Projekt für weitere Schritte des Bundes vorbereiten.	<i>Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement</i>
11	<b>Umgestaltung A2-Anschluss Emmen Süd</b>	Projekt für weitere Schritte des Bundes vorbereiten.	<i>Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement</i>
12	<b>Sanierung Seetalplatz / Umfahrung Reussbühl</b>	Erarbeiten von Lösungsvorschlägen zur Leistungssteigerung	<i>Dienststelle Verkehr und Infrastruktur</i>

kurzfristig
  mittelfristig
  langfristig/Daueraufgabe

## Hinweis zur Finanzierung der Massnahmen

Die im REP bezeichneten Massnahmen zur Verkehrsinfrastruktur sowie die VSM Massnahmen sind **Voraussetzung** für die angestrebte Entwicklung der Region Luzern. Dies erfordert erhebliche finanzielle Mittel.

Für diese Massnahmen ist weitgehend der Kanton zuständig. Die Region zählt darum auf einen starken Kanton,

- der sich zur erwünschten Entwicklung der Region Luzern bekennt,
- der bereit ist, die dazu notwendigen Mittel einzusetzen
- der die zur Verfügung stehenden zweckgebundenen Mittel auch für die vorgesehene Verwendung einsetzt und
- der mit gegenüber heute wesentlich grösseren Eigenleistungen eine erheblich gesteigerte Mitfinanzierung durch den Bund auslöst.

Die Chancen der Mitfinanzierung durch den Bund, die sich mit der neuen **Agglomerationspolitik des Bundes** abzeichnen, müssen mit hoher Priorität genutzt werden. Ein koordiniertes Zusammengehen aller an der Entwicklung der Region Luzern Beteiligten ist unabdingbar.

## Park + Ride Konzept 1

### Aufgaben

- 1.1 Die **kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur** klärt in Zusammenarbeit mit dem ÖVL und unter Einbezug der Betreiber des öffentlichen Verkehrs zweckmässige Standorte und Grössen von Park + Ride- und Bike + Ride-Anlagen ab.
- 1.2 Aufgrund der Studie werden die Prioritäten zur Umsetzung sowie die Finanzierung der Anlagen festgelegt und deren Realisierung eingeleitet.

Mit zweckmässigen Park + Ride - Anlagen sowohl in der Region als auch an der Peripherie der Stadt Luzern wird das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr hauptsächlich im Agglomerationskern gefördert. Die Grösse der Anlagen richtet sich nach der Nachfrage und den örtlichen Gegebenheiten. Das Ziel sind nicht einzelne Grossanlagen. Bei möglichst allen Regionalbahnhaltstellen und wichtigen ÖV-Umsteigeknoten wird ein situationsgerechtes Angebot an Parkflächen bereitgestellt. Die Benützung der P + R - Anlagen wird unterstützt durch eine einheitliche Bewirtschaftung, eine konsequente Wegweisung sowie ein gezieltes Marketing.

Neben den P + R-Anlagen werden bei allen Regionalbahnhaltstellen und zentralen Bushaltstellen gedeckte Abstellplätze für Zweiräder (Bike and Ride) zur Verfügung gestellt.

<b>Generelle Massnahme</b> V 3.3
<b>Planung</b> kurzfristig
<b>Realisierung</b> kurzfristig
<b>Abhängig von</b> 4, 5

**Grundlage:**  
Hauptstudie zum Verkehrsrichtplan Region Luzern, 1998

## Verkehrs-System-Management (VSM) 2

### Aufgaben

- 2.1 *Hauptachsen im Agglomerationskern:*  
Die **kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur** und die **Baudirektion der Stadt Luzern** entwickeln mit den massgebenden Stellen und Verbänden (Verkehr, Wirtschaft) eine breit abgestützte Vorgehensstrategie im Verkehrsbereich. Die Massnahmen haben zum Ziel, den Verkehrsablauf beim Individualverkehr als auch beim öffentlichen Verkehr auf den Hauptachsen in der Stadt Luzern zu optimieren. Entsprechend den künftigen Anforderungen zur Gewährleistung der Erreichbarkeit des Agglomerationszentrums werden die Optimierungsmassnahmen primär auf betriebliche Verbesserungen ausgelegt.

<b>Generelle Massnahme</b> V 4.1
<b>Planung</b> kurzfristig
<b>Realisierung</b> kurzfristig

Um die Erreichbarkeit aufrecht zu erhalten benötigt die Region neben betrieblichen Massnahmen (VSM) zwingend auch die Infrastrukturmassnahmen gemäss REP.

- 2.2 *Übriges Strassennetz:*  
 Für die Konkretisierung der VSM - Massnahmen auf den weiteren Strassennetzen der Region wird unter der Federführung der **kantonalen Dienststelle Verkehr und Infrastruktur** eine entsprechende Projektorganisation aufgebaut.
- 2.3 *Die Umsetzungen der VSM - Massnahmen erfolgt unter Federführung der **kantonalen Dienststelle Verkehr und Infrastruktur** in Zusammenarbeit mit den **Gemeinden**. Bereits vorhandene und künftige Infrastrukturen werden nach Möglichkeit berücksichtigt.*

Zur Optimierung des Verkehrsablaufes im Gesamtverkehrssystem im Sinne der allgemeinen Zielsetzung wird ein integriertes Verkehrs-System-Management (VSM) eingerichtet. Damit werden Verkehrsnachfrage, Verkehrsmittelwahl, Verkehrsfluss sowie die betriebliche Disposition des Verkehrsmittelangebotes möglichst flächendeckend, dauerhaft und im Bedarfsfall rasch beeinflusst. Dabei soll der Bus unabhängig von Überlastungen des MIV-Netzes fahrplangenaue verkehren können.

**Grundlage:**  
 Hauptstudie zum Verkehrsrichtplan Region Luzern, 1998

Diese Aufgaben bedingen eine breite Palette von Massnahmen sowohl beim öffentlichen als auch Individualverkehr. Im Rahmen der Hauptstudie zum regionalen Verkehrskonzept wurden verschiedene Massnahmen in erster, zweiter und dritter Priorität aufgelistet. Die Planung, Projektierung und Umsetzung möglicher Massnahmen wird in einer Projektorganisation angegangen.

## Kombinierter Güterverkehr 3

### Aufgaben

- 3.1 *Die **kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur** prüft unter Einbezug der Betreiber des öffentlichen Verkehrs die Standorte von Umschlagplätzen für den kombinierten Güterverkehr und von speziellen Einrichtungen für die Schüttgüter.*
- 3.2 *Die **kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur** prüft bei nachgewiesenem Bedarf und wo die Bedienung der Anlagen langfristig langfristig von der Betreibergesellschaft zugesichert wird, die Realisierung der Anlagen.*

<b>Generelle Massnahme</b> V 5.2
<b>Planung</b> kurzfristig
<b>Realisierung</b> kurzfristig
<b>Abhängig von:</b> 4

Damit möglichst viele Güter aus grossen Distanzen mit der Bahn in die Region Luzern transportiert werden, sind entsprechende Umschlagplätze für den kombinierten Güterverkehr notwendig. Die Standorte der Umschlagplätze sind einerseits abhängig vom Betriebskonzept der Bahn und andererseits von der strassenseitigen Erschliessungsmöglichkeit. Zudem muss die zuständige Transportunternehmung langfristig die Be-

dienung zusichern. In der Hauptstudie zum Verkehrsrichtplan werden folgende möglichen Standorte aufgeführt:

- Rothenburg Station
- Ebikon
- Schlund
- Luzern Güterbahnhof

Neben den Umschlagplätzen für den kombinierten Güterverkehr werden auch spezielle Einrichtungen für den Umschlag von Schüttgütern (Kies, Sand usw.) an geeigneten Standorten geprüft.

## Regionaler Schienenverkehr / S-Bahn 4

### Aufgaben

4.1 Die **kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur** optimiert das aktuelle Konzept der S-Bahn Luzern unter Einbezug der massgebenden Stellen und in Koordination mit dem ÖVL hinsichtlich der Bedürfnisse der Agglomeration Luzern. Es legt insbesondere folgende Punkte dar:

- das zu erschliessende Gebiet mit angestrebter Erschliessungsqualität
- der Anschluss der Gemeinde Kriens
- die notwendigen Massnahmen zur Steigerung auf einen 15'-Takt
- die Koordination der S-Bahn mit dem Gesamt-ÖV-System mit entsprechender technischer Abstimmung und politischer Konsensfindung
- die Kompatibilität der etappenweise realisierten Infrastrukturmassnahmen mit dem Gesamtziel
- die notwendigen Schritte zur planerischen Sicherung der längerfristigen Optionen, insbesondere aber die Anbindung von Kriens
- die Termine

In die Überlegungen werden auch allfällige Standorte für Park and Ride - Anlagen (Massnahme 1), von Umschlagplätzen für den kombinierten Güterverkehr (Massnahme 3) sowie das Stadtbahnkonzept Zug mit einbezogen.

4.2 Im Rahmen der S-Bahn werden Massnahmen zur optimalen Anbindung der Region Luzern an den NEAT-Bahnhof Zentralschweiz aufgezeigt.

<b>Generelle Massnahme</b> V 2.2
<b>Planung</b> kurzfristig <b>Realisierung</b> mittelfristig
<b>Abhängig von</b> 5, 6 <b>Voraussetzung für</b> 1

- 4.3 *Im Rahmen der S-Bahn Luzern wird raschmöglichst der integrale 30-Minutentakt auf allen Regionallinien eingeführt.*
- 4.4 *An den Bahnhaltstellen Emmenbrücke und Ebikon werden nach Möglichkeit Schnellzugshalte eingerichtet.*
- 4.5 *Folgende zusätzliche Haltestellen werden im Rahmen der S-Bahn Luzern in Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden geprüft und gegebenenfalls realisiert:*
- *Ebikon / Buchrain/Dierikon*
  - *Emmenbrücke Gersag (ab Dez. 2002)*
  - *Kriens Mattenhof*
  - *Littau Ruopigen*
  - *Luzern Würzenbach*
  - *Luzern / Kriens: Allmend im Bereich Armee-Ausbildungszentrum*
  - *Meggen Zentrum*
  - *Root Längenbold (ab Dez. 2002)*
- 4.6 *Aufgrund der Abklärungen (Prioritäten Umsetzung, Finanzierung Massnahmen) leitet die **kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur** bei Bedarf die Planung und die Realisierung der Projekte ein.*

Der Betrieb auf dem bestehenden Schienennetz in der Region wird im Hinblick auf eine bessere Erreichbarkeit der Agglomeration von ausserhalb der Region sowie als schnelle Punkt-Punkt-Verbindung zwischen den Entwicklungsschwerpunkten und dem Zentrum im Rahmen der S-Bahn Luzern optimiert. Zudem sind die Verbesserungen beim regionalen Schienenverkehr Voraussetzung für attraktivere Park + Ride - Anlagen.

Der Bahnhöfe Emmen und Ebikon weisen ein erhebliches Einzugsgebiet bezüglich Einwohnern und Arbeitsplätzen auf. Mit der Aufwertung der Bahnhöfe zu Schnellzugshalten wird die Erreichbarkeit eines wesentlichen Teils der Region aus den übrigen Kantons- und Landesteilen mit dem öffentlichen Verkehr verbessert. Mit den Schnellzugshalten gewinnen die Bahnhofgebiete stark an Bedeutung.

Die Massnahmen zur Leistungssteigerung des Bahnhofes Luzern (Zufahrt Gütsch / Kapazitäten Gleisanlagen im Bahnhof / Tiefbahnhof) werden im Rahmen des S-Bahn-Projektes geprüft und allenfalls als Option planungsrechtlich gesichert (V 2.5). Dies gilt auch für eine allfällige neue Linienführung zur besseren Anbindung von Kriens (V 2.2).

Grundlage:  
Hauptstudie zum Verkehrsrichtplan Region Luzern, 1998

S-Bahn Luzern

## Weiterführung Stadtbahn Zug 5

### Aufgaben

- 5.1 Die **kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur** prüft im Rahmen der *S-Bahn Luzern* die Weiterführung der Stadtbahn Zug bis zum Bahnhof Luzern mit Ziel 30'-Takt.

Zur Verbesserung der Situation beim öffentlichen Verkehr zwischen den Regionen Luzern und Zug wird die Stadtbahn Zug bis nach Luzern weitergeführt.

<b>Generelle Massnahme</b> V 2.2
<b>Planung</b> kurzfristig
<b>Realisierung</b> kurzfristig
<b>Abhängig von</b> 4, 6 Stadtbahnkonzept Zug <b>unterstützt</b> 120, 130, 140

## Optimiertes ÖV-System Agglomeration 6

### Aufgaben

- 6.1 Der **Zweckverbandes öffentlicher Agglomerationsverkehr** erarbeitet in Koordination mit der kantonalen Dienststelle Verkehr und Infrastruktur die Machbarkeitsstudie zu einem optimierten ÖV-System für die Agglomeration Luzern

Zum heutigen Zeitpunkt muss davon ausgegangen werden, dass mittelfristig noch kein neues Transportsystem (z.B. Trambahn) für die Region Luzern eingeführt sein wird. Soll jedoch das für die Agglomeration geforderte massive Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr nachhaltig unterstützt werden, ist mittel- bis langfristig ein optimiertes ÖV-System mit wesentlichen zusätzlichen Kapazitäten unabdingbar. Dies ist umso mehr von Bedeutung, da mit der Realisierung der S-Bahn Luzern mehr Kunden auf den öffentlichen Verkehr gebracht werden, was in der Folge auch in der Agglomeration zusätzliche Transportbedürfnisse auslöst. Obwohl verschiedene Abklärungen zu diesem Thema vorliegen, fehlt bis heute eine umfassende Untersuchung, welche die Vor- und Nachteile eines optimierten ÖV-Systems sowohl in technischer, betrieblicher und finanzieller Hinsicht, auch unter Einbezug der Betreiber und Benutzer, aufzeigt.

<b>Generelle Massnahme</b> V 2.4
<b>Planung</b> kurzfristig
<b>Realisierung</b> mittel- bis langfristig
<b>Abhängig von</b> 2, 4, 5

## Quartierweise Verkehrsberuhigung 7

### Aufgaben

- 7.1 Die **Gemeinden** legen in Absprache mit den Nachbargemeinden quartierweise die Verkehrsberuhigung fest und ergreifen die entsprechenden Massnahmen zur Verhinderung des unerwünschten Durchgangsverkehrs.

Die Hochleistungsstrassen bilden zusammen mit den Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen das übergeordnete Basisnetz. Der motorisierte Individualverkehr wird soweit als möglich auf dieses Netz kanalisiert. In den Siedlungsräumen wird der Ziel- und Quellverkehr über Sammelstrassen (Stadt Luzern: Strassen des Basisnetzes) auf kurzem Weg auf das Basisnetz geleitet. Zwischen den Sammelstrassen werden Quartierzonen ausgeschieden, die nur für Anwohner beziehungsweise Anlieferungen offen sind. Mit der quartierweisen Verkehrsberuhigung wird insbesondere im Agglomerationskern verhindert, dass infolge Kanalisierung und/oder Massnahmen zur Busbeschleunigung auf dem Basisnetz sowie der allgemeinen Verkehrszunahme Durchgangsverkehr durch die Quartiere ausweicht. Damit können in den Quartieren auch attraktive Verkehrsachsen für den Langsamverkehr angeboten werden.

<b>Generelle Massnahme</b> V 6.1
<b>Planung</b> mittelfristig
<b>Realisierung</b> bei Bedarf

## Entlastungsmassnahmen A2 8

### Aufgaben

- 8.1 Die **kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur** zeigt die Möglichkeiten zur Entlastung der bestehenden A 2 im Raum Luzern auf. Die Vorschläge werden mit den VSM-Massnahmen den Optionen Anschluss Lochhof und Süd-Zubringer sowie den Planungen und Massnahmen des ÖVL koordiniert.

Falls der Verkehr auf der Autobahn A 2 auch in Zukunft gleichermassen zunimmt wie in den letzten Jahrzehnten, wird die Leistungsfähigkeit im zentralen Agglomerationsabschnitt (Verzweigung Rotsee bis Anschluss Luzern-Süd) bereits mittelfristig überschritten. Dies würde durch einen allfälligen 2. Gotthardtunnel zusätzlich verschärft. Die Verkehrszunahmen auf der A 2 werden beschleunigt durch die Inbetriebnahme der Autobahnanschlüsse Buchrain und Rothenburg, die vermehrte Öffnung der Nord-Süd-Achse für den Lastwagenfernverkehr und die Fertigstellung der A 4 im Knonaueramt. Akzentuiert wird ein künftiger Leistungspass auf der A 2 im Raum Luzern durch allfällige Sanierungsvorhaben bei den schon seit langem in Betrieb stehenden Reussport- und Sonnenbergtunnel. Mit der angestrebten Entlastung des Stadtabschnittes der A2 ist auch die Inbetriebnahme des bereits bestehenden Anschlus-

<b>Generelle Massnahme</b> V 3.1
<b>Planung</b> kurzfristig
<b>Realisierung</b> langfristig
<b>Abhängig von</b> 2

ses Lochhof neu zu prüfen. Eine Koordination muss insbesondere auch mit der Option «Südzubringer» (Verbindung von der A2 ins Tribschengebiet der Stadt Luzern) erfolgen.

## A 14-Anschluss Buchrain mit Rontaltunnel 9

### Aufgaben

- 9.1 *Das **kantonale Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement** bereitet das Projekt A14-Anschluss Buchrain mit Rontaltunnel in Zusammenarbeit mit den Gemeinden rasch soweit vor, dass die zuständigen Bundesstellen den grundsätzlichen Realisierungsentscheid fällen und die weiteren Planungsschritte auslösen können.*
- 9.2 *Die Realisierung des Anschlusses erfolgt koordiniert mit den ÖV-Förderungsmassnahmen insbesondere im Rontal und im Bereich Maihof/Schlossberg. Die **kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur** stellt in Zusammenarbeit mit dem Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr die Koordination sicher.*

<b>Generelle Massnahme</b> V 3.1
<b>Planung</b> kurzfristig
<b>Realisierung</b> kurz- bis mittelfristig
<b>Voraussetzung für</b> 130, 140, 150

Der A14-Anschluss Buchrain mit Rontaltunnel steht seit Jahren zur Diskussion und ist für die Erschliessung der Rontalgemeinden wie auch für den gesamten Agglomerationsverkehr von zentraler Bedeutung. Zudem darf mit dem Anschluss eine deutliche Abnahme der Verkehrsbelastung auf der Hauptachse durch das Rontal erwartet werden. Die Inbetriebnahme des Anschlusses bedingt flankierende Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz die integrierender Bestandteil des Projektes sein müssen.

Der A14-Anschluss Buchrain mit Rontaltunnel ist Bestandteil des Projektes «Anschlüsse Luzern Nord». Die Projektorganisation steht unter der Federführung der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur. Die Gemeinden des Rontals sind in der Projekt-Kommission vertreten. Eines der Projektziele ist der «Bau des A 14-Anschlusses Buchrain mit Zubringer Rontal».

**A2-Anschluss Rothenburg mit Umgestaltung Anschluss Emmen Nord**

**10**

**Aufgaben**

- 10.1 *Das kantonale Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement bereitet das Projekt A2-Anschluss Rothenburg in Zusammenarbeit mit den Gemeinden rasch soweit vor, dass die zuständigen Bundesstellen die weiteren Planungsschritte auslösen können. Die Koordination mit den anderen A2-Vorhaben erfolgt im Rahmen des Konzeptes «Anschlüsse Luzern Nord».*
- 10.2 *Die Realisierung des Anschlusses erfolgt koordiniert mit den ÖV-Förderungsmassnahmen im Entwicklungsraum Nord. Die kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur stellt in Zusammenarbeit mit dem Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr die Koordination sicher.*

<b>Generelle Massnahme</b> V 3.1
<b>Planung</b> kurzfristig
<b>Realisierung</b> kurzfristig
<b>Voraussetzung für</b> 340

Der A2-Anschluss Rothenburg steht seit Jahren zur Diskussion und ist für die Erschliessung der Industrie- und Gewerbezone im Raum Rothenburg Station von zentraler Bedeutung. Die Inbetriebnahme des Anschlusses bedingt flankierende Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz (Umgestaltung Anschluss Emmen Nord, Stationsstrasse usw.), die integrierender Bestandteil des Projektes sind.

**Grundlage:**  
 Hauptstudie zum Verkehrsrichtplan Region Luzern, 1998

**Umgestaltung A2-Anschluss Emmen Süd**

**11**

**Aufgabe**

- 11.1 *Das kantonale Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement realisiert das Projekt Umgestaltung A2-Anschluss Emmen Süd. Die Koordination mit den anderen A2-Vorhaben erfolgt im Rahmen des Konzeptes «Anschlüsse Luzern Nord».*

<b>Generelle Massnahme</b> V 3.1
<b>Planung</b> erledigt
<b>Realisierung</b> in Ausführung
<b>Voraussetzung für</b> 362

## Sanierung Seetalplatz mit Umfahrung Reussbühl

12

### Aufgaben

- 12.1 Unter der Federführung der **kantonalen Dienststelle Verkehr und Infrastruktur** werden zusammen mit den betroffenen Gemeinden Lösungen für den Seetalplatz und die Umfahrung Reussbühl ausgearbeitet, die sowohl den künftigen Anforderungen des motorisierten Individualverkehrs als auch des öffentlichen und des Zweiradverkehrs genügen. In die Überlegungen werden auch Vorstellungen über die künftige Lage des Bahnhofes Emmenbrücke als bedeutender Umsteigeknoten mit einbezogen.
- 12.2 Die **Gemeinden Emmen und Littau** sichern das Konzept planungsrechtlich.

**Generelle Massnahme**  
V 3.2

**Planung**  
kurzfristig

**Realisierung**  
kurzfristig

**Voraussetzung für**  
330, 361

Der Seetalplatz gilt als zentraler Verkehrsknotenpunkt der nördlichen Agglomeration. Die heutige Verkehrsführung und -regelung genügt den künftigen Anforderungen nicht mehr. Im Weiteren sind im Raum Seetalplatz an zentraler Lage attraktive Bauzonen vorhanden, die mit der heutigen Verkehrsführung nur ungenügend erschlossen werden können. Eine umfassende Sanierung des Seetalplatzes ist für die künftige Entwicklung der nördlichen Agglomeration eine wesentliche Voraussetzung.

Heute führt die Hauptstrasse vom Norden der Agglomeration ins Zentrum durch das Siedlungsgebiet Reussbühl. Mit einer Umfahrungsstrasse entlang des SBB-Trassees wird Reussbühl vom Durchgangsverkehr entlastet und die Entwicklung des alten Dorfkerns ermöglicht.

### Grundlage:

- Hauptstudie zum Verkehrsrichtplan Region Luzern, 1998
- Studie Umfahrung Reussbühl

# Entwicklungsraum Rontal / Ost

## Übergeordnete Aufgaben Rontal / Ost

100 Freiraumkonzept Rontal	2
101 Option Entlastung Root	3
102 Isolierte Siedlungsgebiete / Kleinbauzonen	3
103 Sondernutzungsgebiete	3
104 Radverkehrsanlagen von regionaler Bedeutung	4

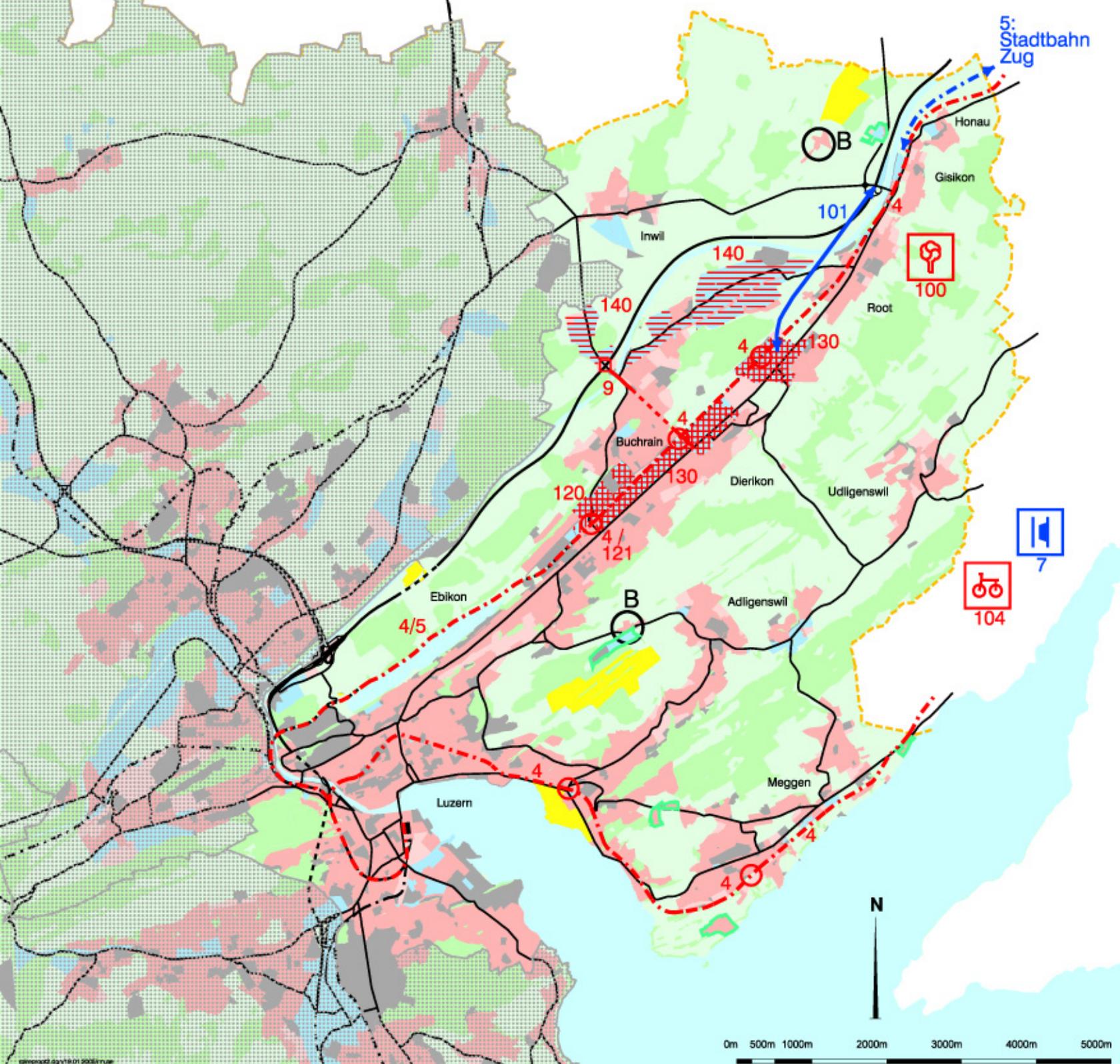
## Entwicklungsschwerpunkte

120 Arbeitsgebiet Ebikon Zentrum	5
121 Umsteigeknoten Ebikon	5
130 Arbeitsgebiet Ebikon / Buchrain / Dierikon / Längenbold	6
140 Arbeitsgebiet Perlen / Schachen	7

## Massnahmen Rental / Ost / Luzern

Vom Regierungsrat genehmigt am 21. September 2004

- kurzfristig
- mittelfristig
- längerfristig / Daueraufgaben
- Sondernutzungsgebiete
- Isolierte Siedlungsgebiete / Kleinbauzonen
- B Weiler Typ A/B (N 2.1)
- Ⓜ Freiraumkonzept 100
- Ⓜ Regionale Radroute 104
- ▨ personenintensiv / güterverkehrsintensiv
- 100/101 Massnahmennummer
- Aufgaben Gesamtregion:**  
Massnahmen: 2,4,5,7,8,9
- Ⓜ Quartierweise Verkehrsberuhigung 7
- Grundlage Siedlungsgebiet**
- Reine Wohngebiete / Mischgebiete Arbeiten und Wohnen
- Reine Arbeitsgebiete
- Gebiete für öffentliche Werke / Grüngelände
- Übriges Gebiet



5: Stadtbahn Zug

0m 500m 1000m 2000m 3000m 4000m 5000m

**Die nächsten Schritte für den Raum Rental / Ost**

Nr.	Massnahme	Aufgabe	Verantwortlich
100	Freiraumkonzept	<ul style="list-style-type: none"> <li>Koordination Konzeptarbeiten</li> <li>Erarbeitung Konzept</li> </ul>	<i>Regionalplanungs- verband</i>  <i>Gemeinden</i>
101	Option Entlastung Root	Möglichkeiten zur Entlastung Dorf Root prüfen; Koordination zu Projekt «Anschlüsse Luzern Nord» sicherstellen	<i>Dienststelle Verkehr und Infrastruktur</i>
102	Isolierte Siedlungsgebiete / Kleinbauzonen	Auf weitere Ausdehnung Bauzonen verzichten	<i>Gemeinden</i>
103	Sondernutzungsgebiete	Nutzungen gemäss REP bezeichnen	<i>Gemeinden</i>
104	Radverkehrsanlagen von regionaler Bedeutung	Realisierung der Radverkehrsanlagen von regionaler Bedeutung	<i>Dienststelle Verkehr und Infrastruktur / Gemeinden</i>
120	Arbeitsgebiet Ebikon Zentrum	Planung gemäss kantonalen und regionalen Vorgaben	<i>Gemeinde Ebikon</i>
121	Umsteigeknoten Ebikon	Optimierung Umsteigeknoten (techn. Realisierbarkeit, Finanzierung) und P+R-Anlage in Koordination mit übergeordneten Verkehrskonzepten prüfen	<i>Gemeinde Ebikon</i>
130	Arbeitsgebiet Ebikon / Buchrain / Dierikon / Längenbold	Planung gemäss kantonalen und regionalen Vorgaben	<i>Ebikon, Buchrain, Dierikon, Root</i>
140	Arbeitsgebiet Perlen / Schachen	Planung gemäss kantonalen und regionalen Vorgaben	<i>Root und Buchrain</i>

kurzfristig
  mittelfristig
  langfristig/Daueraufgabe

## Hinweis auf Infrastrukturmassnahmen im Raum Rental / Ost

Folgende den Raum Rental / Ost betreffenden Infrastrukturmassnahmen sind in der Entwicklungsstrategie und/oder Entwicklungsraum Gesamtregion (**Massnahmen**) verankert:

### Massnahmen ÖV

- Aufwertung Bahnhof Ebikon zum Schnellzugshalt V 2.1 / 4
- Taktverdichtung Regionallinien Bahn V 2.2 / 4
- Weiterführung Stadtbahn Zug V 2.2 / 5
- Doppelspurstrecke Rotsee V 2.2
- Optimiertes ÖV-System Agglomeration V 2.4
- Neue S-Bahnhaltestellen 4
  - Ebikon / Buchrain / Dierikon
  - Root Längenbold
  - Luzern Würzenbach
  - Meggen Zentrum

### Massnahmen MIV

- Massnahmen Verkehrs-System-Management V 4.1 / 2
- Quartierweise Verkehrsberuhigung 7
- Entlastung A 2 im Raum Luzern 8
- Option Südzubringer 8
- A 14-Anschluss mit Rontaltunnel 9

Folgende Infrastrukturmassnahmen werden nachfolgend im Entwicklungsraum Rental / Ost behandelt:

### Massnahmen MIV

- Option Entlastung Root 101

## Übergeordnete Aufgaben Rontal / Ost

### Freiraumkonzept Rontal

100

#### Aufgaben

- 100.1 Der **Regionalplanungsverband** koordiniert und unterstützt die Rontalgemeinden bei der Organisation der Konzeptarbeiten.
- 100.2 Die **Rontalgemeinden** erarbeiten das gemeindeübergreifende Konzept unter Einbezug der betroffenen kantonalen Amtsstellen.
- 100.3 Die **Rontalgemeinden** setzen das Konzept im Rahmen ihrer kommunalen Planungen um.

Als Grundlage für die weiteren Entwicklungsaufgaben wird für das Rontal ein Freiraumkonzept mit folgenden Zielsetzungen erarbeitet:

- Die «Identität» Rontal mit gemeinsamen Landschafts- und Natur-elementen wird gestärkt.
- Die ökologische Vernetzung und Landschaftsgestaltung wird gemeindeübergreifend koordiniert.

Insbesondere folgende Aspekte werden im Freiraumkonzept geregelt:

- Stärkung der verbindenden Natur-Elemente: Renaturierung der Ron, Bepflanzungskonzept
- Neugestaltung und ökologische Aufwertung der Umgebung der Siedlungsgebiete
- Gestaltung der Strassenbilder und Strassenräume
- Gestaltung öffentlicher Zonen und Plätze
- Grün- und Alleekonzept
- Gestaltung der Freiräume
- Lage und Ausgestaltung der Siedlungstrenngürtel
- Attraktivierung der Verkehrsverbindungen für Langsamverkehr

**Generelle Massnahme**  
N 4.1

**Planung**  
kurzfristig  
**Realisierung**  
Daueraufgabe

**unterstützt**  
130, 140

#### Grundlagen:

- Leitpläne der Gemeinden
- Bericht Landschaftsgestaltung im Rontal, Luzern 1995, Stefan Koeppli, Landschaftsarchitekt HTL BSLA

**Option Entlastung Root 101**

**Aufgabe**

101.1 Die **kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur** prüft in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Root die Möglichkeiten für eine Entlastung der Kantonsstrasse im Dorf Root.

Bei einer weiteren zusätzlichen Belastung der Kantonsstrasse im Dorf Root wird als Alternative eine neue Strassenverbindung zwischen dem Knoten Längenbold und dem bestehenden A 14 Anschluss Gisikon als Entlastung der Siedlungsgebiete der Gemeinde Root vorgesehen. Die Koordination mit dem Projekt «Anschlüsse Luzern Nord» wird sichergestellt.

<b>Generelle Massnahme</b> V 3.1
<b>Planung</b> mittelfristig
<b>Realisierung</b> bei Bedarf
<b>Abhängig von</b> 100
<b>Voraussetzung für</b> 130, 140

**Isolierte Siedlungsgebiete / Kleinbauzonen 102**

**Aufgaben**

102.1 Die **Gemeinden** verzichten im Rahmen ihrer Zonenplanung auf die weitere Ausdehnung der «Isolierten Siedlungsgebiete».

102.2 Bezeichnung der Gebiete:

**Adligenswil:** Löösch / Stuben

**Inwil:** Chörblige

**Meggen:** Chrüzbuech  
 Naumatt  
 Lätte

<b>Generelle Massnahme</b> N 2.2
<b>Realisierung</b> Daueraufgabe

**Sondernutzungsgebiete 103**

**Aufgaben**

103.1 Die **Gemeinden** bezeichnen im Rahmen ihrer Zonenplanung die Verwendung der Sondernutzungsgebiete gemäss den im REP genannten Nutzungen.

103.2 Bezeichnung der Gebiete und Nutzungen

**Adligenswil** Dietschiberg Golfplatz

**Ebikon** Rathausen Stätte für Schwerbehinderte,  
 Sport- und Freizeitanlagen,  
 Parkplätze, Ausbildungszentrum

**Inwil** Sedel Kultur-/Ateliernutzung, Parkierung  
 Schweissmatt Strategische Reserve mit Einzo-

<b>Generelle Massnahme</b> N 2.3
<b>Realisierung</b> Daueraufgabe

<b>Luzern</b>	Dietschiberg Lido	nung bei entsprechender Änderung des kantonalen Richtplanes Golfplatz, Gaststätten und Hotels Park-, Sport- und Badeanlagen, Museen, Ausstellungsbauten, Campingplatz
---------------	----------------------	---

## Radverkehrsanlagen von regionaler Bedeutung 104

### Aufgabe

104.1 In Ergänzung zum kantonalen Radroutennetz realisieren die **kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur** resp. die **Gemeinden** die Radverkehrsanlagen von regionaler Bedeutung.

104.2 Örtliche Bezeichnung:

Adligenswil Dorf - Stuben Adligenswil - Meggen	Schliessung der Lücke strassenbegleitende RVA bergwärts
Perlen - Root Ebikon Schösslistrasse	RVA in kritischen Abschnitten RVA bergwärts zwischen Schössli und Adligenswiler- strasse
Luzern Kreuzstutz-Friedentalstr. Luzern St. Karlstrasse Luzern Kreuzbuchstrasse	RVA strassenbegleitend RVA strassenbegleitend RVA bergwärts Würzenbach- strasse - Giseli
Udligensw./Dierikon Götzental Udligenswil	RVA strassenbegleitend RVA Kantonsstrasse ab Schul- haus bis Verzweigung Micha- elskreuz

### Generelle Massnahme

V 6.2

### Planung

kurzfristig

### Realisierung

nach Möglichkeit

### Grundlage:

Hauptstudie zum Ver-  
kehrsrichtplan Region  
Luzern, 1998, 13.1.3

«RVA» = Radverkehrs-  
anlage (Radweg, Rad-  
/Gehweg, Radstreifen  
sowie verkehrsberuhigte  
Strasse)

## Entwicklungsschwerpunkte

### Arbeitsgebiet Ebikon Zentrum 120

#### Aufgabe

- 120.1 Die **Gemeinde Ebikon** erarbeitet ein Überbauungskonzept gemäss R 2.4. Das Konzept koordiniert soweit als möglich alle umweltrelevanten Belange und erleichtert damit verfahrensmässig eine allfällige UVP (Vorausleistung).
- 120.2 Die **Gemeinde Ebikon** setzt das Konzept planungsrechtlich um.

<b>Generelle Massnahme</b> R 2
<b>Planung</b> kurzfristig <b>Realisierung</b> kurzfristig
<b>unterstützt</b> 101, 121

Arbeitsgebiet von kantonalen Bedeutung K 3 gemäss kant. Richtplan (S3)

### Umsteigeknoten Ebikon 121

#### Aufgaben

- 121.1 Die **Gemeinde Ebikon** prüft in Zusammenarbeit mit dem Zweckverbandes öffentlicher Agglomerationsverkehr die Möglichkeiten (technische Realisierbarkeit, Finanzierung usw.) zur Optimierung des Umsteigeknotens Bahnhof Ebikon sowie für die Realisierung einer Park + Ride - Anlage. Es stellt die Koordination mit den Konzepten S-Bahn Luzern und «Buskonzept» (Massnahme 1 Gesamtregion) sicher.
- 121.2 Die **Gemeinde Ebikon** koordiniert und sichert die siedlungsplanerische Aufwertung des Bahnhofgebietes in Zusammenhang mit der Planung des Arbeitsgebietes Ebikon Zentrum (Massnahme 120).

<b>Generelle Massnahme</b> V 2.3
<b>Planung</b> kurzfristig <b>Realisierung</b> mittelfristig
<b>Abhängig von</b> 1, 6, 7 <b>unterstützt</b> 120

Der Bahnhof Ebikon wird zu einem für das Rental zentralen Umsteigeknoten ausgebaut (Bus/Bahn, Park + Ride, Bike + Ride). Dies bedingt die Verdichtung des Angebotes auf der Linie 660 Zug – Luzern sowie die Umsetzung des Buskonzeptes mit neuer Führung der Buslinien im Raum Ebikon. Zudem wird das Bahnhofgebiet zu einem Siedlungsgebiet mit Zentrumsfunktion und einer dichten baulichen Nutzung aufgewertet. Mit der Planung des Bahnhofgebietes werden somit hohe Anforderungen an die städtebauliche und funktionale Qualität gestellt.

**Arbeitsgebiet Ebikon / Buchrain / Dierikon / 130  
 Längenbold**

**Aufgaben**

130.1 Die Gemeinden **Ebikon, Buchrain, Dierikon und Root** koordinieren die Erarbeitung des gemeindeübergreifenden Nutzungskonzepts mit Darstellung der angestrebten Entwicklung. . Das Konzept gemäss R 2.4 koordiniert soweit als möglich alle umweltrelevanten Belange und erleichtert damit verfahrensmässig eine allfällige UVP (Vorausleistung). Es bezeichnet insbesondere

- Flächen für güterverkehrsintensive Nutzung
- Flächen für personenintensive Nutzung (inkl. ÖV-orientierte Kunden)
- die Etappierung
- die Flächen für künftige ÖV-Haltestellen und allfällige zusätzliche ÖV-Trasseen
- die Nutzung des bestehenden Industriegeleise Dierikon (Fildern / Burenhof) und Ebikon (Weichle / Feldmatt)
- die Landschafts- und Freiraumgestaltung (Grundlage: Freiraumkonzept Rental).

130.2 Die **Gemeinden Ebikon, Buchrain, Dierikon und Root** setzen das Konzept planungsrechtlich um.

<b>Generelle Massnahme</b> R 2
<b>Planung</b> kurzfristig
<b>Realisierung</b> kurzfristig
<b>Abhängig von</b> 100 <b>unterstützt</b> 9

**Entwicklungsvorgaben**

➤ **Verkehr:**

- Die Entwicklung mit Betrieben, die erheblichen Individualverkehr verursachen, setzt die Realisierung des A14-Anschlusses mit Rontaltunnel voraus.
- Der A14-Anschluss mit Rontaltunnel bleibt wichtige Voraussetzung für die vollständige Nutzung des Areals Längenbold.
- Mit Fortschreiten der Entwicklung wird das Angebot des öffentlichen Verkehrs ausgebaut. Die Realisierung von zusätzlichen Bahn- und Bushaltestellen wird als Option offen gehalten.

Arbeitsgebiete K1 und K2 von kantonaler Bedeutung gemäss kant. Richtplan (S3)

**Arbeitsgebiet Perlen / Schachen 140**

**Aufgaben**

- 140.1 Die **Gemeinden Buchrain und Root** klären in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern die baurechtlichen Situation ab (Konfliktpunkt Landschaftsschutz / Naturschutz / Siedlungsgebiet). Falls notwendig bereinigen sie die Zonenpläne
- 140.2 Die **Gemeinden Buchrain und Root** erarbeiten ein gemeindeübergreifendes Nutzungskonzept mit Darstellung der angestrebten Entwicklung. Das Konzept gemäss R 2.4 berücksichtigt die beiden Erschliessungsvarianten «mit / ohne A14 - Anschluss» Buchrain, koordiniert soweit als möglich alle umweltrelevanten Belange und erleichtert damit verfahrensmässig eine allfällige UVP (Vorausleistung). Das Konzept bezeichnet insbesondere
- die Zuteilung der Nutzungen auf die Flächen
  - die Erweiterungsmöglichkeiten für bestehende Betriebe
  - die Etappierung, die so auf das Verkehrsaufkommen abgestimmt wird, dass das Verkehrskonzept mit und ohne A14 - Anschluss Buchrain funktioniert.
  - das Verkehrsaufkommen in den einzelnen Etappen mit den Auswirkungen auf das Strassennetz
  - die Landschafts- und Freiraumgestaltung (Grundlage: Freiraumkonzept Rental).
- 140.3 Die **Gemeinden Buchrain und Root** setzen das Konzept planungsrechtlich um.

<b>Generelle Massnahme</b> R 2.1
<b>Planung</b> kurzfristig
<b>Realisierung</b> kurzfristig
<b>Abhängig von</b> 100, 102

**Entwicklungsvorgaben**

- **Verkehr:**
- Ein direkter A14 - Anschluss mit Rontaltunnel bleibt wichtige Voraussetzung für die vollständige Nutzung der Areale:
  - Falls ein A14-Anschluss Buchrain nicht realisiert werden kann und deshalb eine Entlastung von Root geprüft wird, wird das Entwicklungspotential der Arbeitsgebiete Schachen und Perlen überprüft und den veränderten Erschliessungsvoraussetzungen angepasst.

Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung K 4 gemäss kant. Richtplan (S3)

# Entwicklungsraum Süd - West

## Übergeordnete Aufgaben Süd - West

200 Optimierung Zentrum Kriens	2
201 Isolierte Siedlungsgebiete / Kleinbauzonen	2
202 Sondernutzungsgebiete	3
203 Radverkehrsanlagen von regionaler Bedeutung	3

## Entwicklungsschwerpunkte

220 Mischgebiet Werft- und Gleisareal / Industriestrasse Luzern	4
230 Arbeitsgebiet Eichhof / Grosshof	4
240 Arbeitsgebiet Kriens / Horw / Luzern	5
241 Industriegleisanlage Schlund / Ennethorw	5
250 Arbeitsgebiet Tribtschen Luzern	6
260 Arbeitsgebiet Malters Dorf	6

## Massnahmen Süd-West / Luzern

Vom Regierungsrat genehmigt am 21. September 2004

- kurzfristig
- mittelfristig
- längerfristig / Daueraufgaben

Sondernutzungsgebiete

Isolierte Siedlungsgebiete / Kleinbauzonen

Weiler Typ A/B

Regionale Radroute  
 203

personenintensiv /  
 güterverkehrsintensiv

250/4 Massnahmennummer

### Aufgaben Gesamtregion

Massnahmen: 2,4,7,8

Quartierweise Verkehrsberuhigung

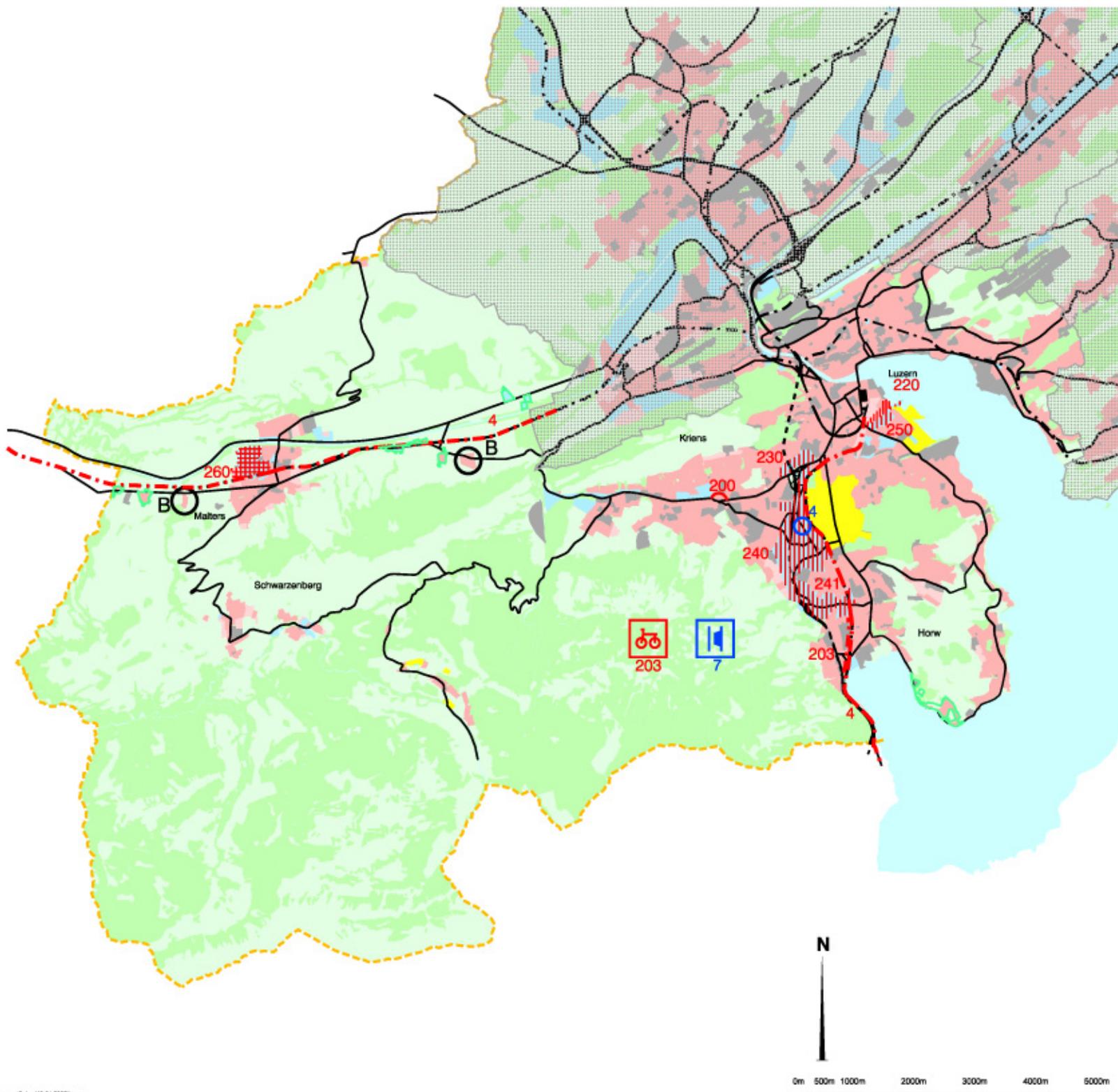
### Grundlage Siedlungsgebiet

Reine Wohngebiete /  
 Mischgebiete Arbeiten und Wohnen

Reine Arbeitsgebiete

Gebiete für öffentliche Werke /  
 Grüengebiete

Übriges Gebiet



**Die nächsten Schritte für den Entwicklungsraum Süd - West**

Nr.	Massnahme	Aufgabe	Verantwortlich
200	<b>Optimierung Zentrum Kriens</b>	Erarbeiten Vorprojekt	<i>Dienststelle Verkehr und Infrastruktur / Kriens</i>
201	<b>Isolierte Siedlungsgebiete / Kleinbauzonen</b>	Auf weitere Ausdehnung Bauzonen verzichten	<i>Gemeinden</i>
202	<b>Sondernutzungsgebiete</b>	Nutzungen gemäss REP bezeichnen	<i>Gemeinden</i>
203	<b>Radverkehrsanlagen von regionaler Bedeutung</b>	Realisierung der Radverkehrsanlagen von regionaler Bedeutung	<i>Dienststelle Verkehr und Infrastruktur / Gemeinden</i>
220	<b>Mischgebiet Werft- und Gleisareal / Industriestrasse</b>	Planung gemäss kantonalen und regionalen Vorgaben	<i>Stadt Luzern</i>
230	<b>Arbeitsgebiet Eichhof / Grosshof</b>	Planung gemäss kantonalen und regionalen Vorgaben	<i>Kriens, Stadt Luzern</i>
240	<b>Arbeitsgebiet Kriens / Horw / Luzern</b>	Gemeinde Horw Nutzungskonzept aufgrund Vorgaben REP erarbeiten; Kriens und Horw rechtliche Sicherung Konzept	<i>Gemeinden Horw, Kriens, Luzern</i>
241	<b>Industriegleisanlage Schlund / Ennethorw</b>	Realisierung in Koordination mit Konzept S-Bahn Luzern	<i>Dienststelle Verkehr und Infrastruktur, Gemeinden</i>
250	<b>Regionales Arbeitsgebiet Tribtschen Luzern</b>	Planung gemäss kantonalen und regionalen Vorgaben	<i>Stadt Luzern</i>
260	<b>Regionales Arbeitsgebiet Malters Dorf</b>	Planung gemäss kantonalen und regionalen Vorgaben	<i>Gemeinde Malters</i>

kurzfristig
  mittelfristig
  langfristig/Daueraufgabe

## Hinweis auf Infrastrukturmassnahmen im Raum Süd - West

Folgende den Raum Süd - West betreffenden Infrastrukturmassnahmen sind in der Entwicklungsstrategie und/oder Entwicklungsraum Gesamtregion (**Massnahmen**) verankert:

### Massnahmen ÖV

- Taktverdichtung Regionallinien Bahn V 2.2 / 4
- Doppelspurstrecke Ennethorw - Allmend V 2.2
- Optimiertes ÖV-System Agglomeration V 2.4
- Neue S-Bahnhaltestellen 4
  - Kriens Nidfeld / Allmend
  - Luzern/Kriens: Allmend im Bereich Armee-Ausbildungszentrum

### Massnahmen MIV

- Massnahmen Verkehrs-System-Management V 4.1 / 2
- Quartierweise Verkehrsberuhigung 7
- Entlastung A 2 im Raum Luzern 8
- Option Südzubringer 8

Folgende Infrastrukturmassnahmen werden nachfolgend im Entwicklungsraum Süd - West behandelt:

### Massnahmen MIV

- Optimierung Zentrum Kriens 200

## Übergeordnete Aufgaben Raum Süd - West

### Optimierung Zentrum Kriens 200

#### Aufgaben

200.1 Die **kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur** erarbeitet in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Kriens ein Vorprojekt zur Optimierung des Verkehrsablaufes im Zentrum. Das Vorprojekt wird mit den Konzepten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs abgestimmt.

200.2 Die **Gemeinde Kriens** sichert die notwendigen Areale sowie die optimale städtebauliche Eingliederung der Verkehrsmassnahmen.

<b>Generelle Massnahme</b>
V 3.2
<b>Planung</b>
kurzfristig
<b>Realisierung</b>
mittelfristig

Das Zentrum von Kriens ist die zentrale Verkehrsdrehscheibe der Gemeinde für alle Verkehrsarten. Aufgrund der Siedlungsstruktur mit grossen Bauzonenreserven oberhalb des Zentrums werden sich die bereits heute feststellbaren Kapazitätsengpässe in Zukunft noch verschärfen.

Im Rahmen der laufenden kommunalen Zentrumsplanung werden verschiedene Grundvarianten der künftigen Verkehrsführung diskutiert. Aufgrund der Aufhebung der KLB vom Kupferhammer zur Firma Sulzer Hydro steht das Areal Bahnhofli und das weiterführende Gleistrasse für eine neue Verkehrsführung zur Verfügung. Im Vordergrund steht die Verlegung des Durchgangsverkehrs auf die Achse Obernauerstrasse - Schachenstrasse - Bahnhofli - Luzernerstrasse.

Die Massnahmen zur Optimierung des Verkehrsablaufes im Zentrum Kriens streben die Entflechtung der verschiedenen Verkehrsarten unter Beibehaltung einer grösstmöglichen Verkehrskapazität an.

**Grundlage:**

Verkehrsrichtplan '95 der Gemeinde Kriens

### Isolierte Siedlungsgebiete / Kleinbauzonen 201

#### Aufgaben

201.1 Die **Gemeinden** verzichten im Rahmen ihrer Zonenplanung auf die weitere Ausdehnung der «Isolierten Siedlungsgebiete».

201.2 Bezeichnung der Gebiete:

**Horw:** Spissen / Rüti / Spissenegg / Breiten  
 Seestrasse / Rütliwald

**Malters:** Blatten  
 Industriezonen Unterhof (Grenze Gemeinde Littau)  
 Under- / Ober-Spiesse  
 Ennigen  
 Islern / Zihl

<b>Generelle Massnahme</b>
N 2.2
<b>Realisierung</b>
Daueraufgabe

**Sondernutzungsgebiete 202**

**Aufgaben**

202.1 Die **Gemeinden** bezeichnen im Rahmen ihrer Zonenplanung die Verwendung der Sondernutzungsgebiete gemäss den im REP genannten Nutzungen.

202.2 Bezeichnung der Gebiete und Nutzungen:

<b>Horw</b>	Allmend	Erholung, Sport, Regionale Schiessanlage, Grüngürtel
<b>Kriens</b>	Allmend	Militärische Anlagen, Anlagen für Sport, Freizeit und Erholung, Grüngürtel
<b>Lucern</b>	Allmend	Familiengärten, Sport- und Freizeitanlagen, Militäranlagen, Schiessanlage, Ausstellungsbauten, Grüngürtel
	Tribtschen	Parkanlagen, Freiflächen, Sport- und Badeanlagen
	Alpenquai	Sport-, Bade- und Freizeitanlagen, Schulanlagen
<b>Schwarzenberg Eigental</b>		
Fuchsbüel/Würze:		Hotel, Militärische Anlagen, Parkplatz, Kur- und Ferienheim
Linde/Gantersei		Parkplatz

<b>Generelle Massnahme</b> N 2.3
<b>Realisierung</b> Daueraufgabe

**Radverkehrsanlagen von regionaler Bedeutung 203**

**Aufgaben**

203.1 In Ergänzung zum kantonalen Radroutennetz realisieren die **kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur** resp. die **Gemeinden** die Radverkehrsanlagen von regionaler Bedeutung.

203.2 Örtliche Bezeichnung:

Horw - Kriens	Querverbindung über Schlund - Mettlen: separate RVA
Horw Langensand - Buholz	schliessen RVA-Lücke bergwärts
Lucern Voltastr.-Geissensteinr.	Ergänzung, Schliessung der Lücken
Lucern Werkhofstr.-Alpenquai	Schliessung der Lücke
Lucern, Horw, Kriens	Ergänzung, Schliessung der Lücken im Sekundärsystem Waldegg - Allmend - Kriens Zentrum

<b>Generelle Massnahme</b> V 6.2
<b>Planung</b> kurzfristig
<b>Realisierung</b> nach Möglichkeit

**Grundlage:**  
 Hauptstudie zum Verkehrsrichtplan Region Lucern, 1998, 13.1.3

«RVA» = Radverkehrsanlage (Radweg, Rad-/Gehweg, Radstreifen sowie verkehrsberuhigte Strasse)

## Entwicklungsschwerpunkte

### Mischgebiet Werft- und Gleisareal / Industriestrasse Luzern 220

#### Aufgabe

220.1 Die **Stadt Luzern** erarbeitet ein Überbauungskonzept. Das Konzept gemäss R 2.4 koordiniert soweit als möglich alle umweltrelevanten Belange und erleichtert damit verfahrensmässig eine allfällige UVP (Vorausleistung).

220.2 Die **Stadt Luzern** setzt das Konzept planungsrechtlich um.

<b>Generelle Massnahme</b> R 2.1
-------------------------------------

<b>Planung</b> kurzfristig
<b>Realisierung</b> kurzfristig

Arbeitsgebiet von kantonalen Bedeutung K 7 gemäss kant. Richtplan (S3)

### Arbeitsgebiet Eichhof / Grosshof 230

#### Aufgaben

230.1 Der Grossraum Eichhof / Grosshof setzt im südlichen Eingangstor der Agglomeration Luzern bezüglich Nutzung und städtebaulicher Konzeption einen markanten Akzent. Die **Gemeinden Kriens und Luzern** erarbeiten ein gemeindeübergreifendes Nutzungskonzept. Das Konzept gemäss R 2.4 koordiniert soweit als möglich alle umweltrelevanten Belange und erleichtert damit verfahrensmässig eine allfällige UVP (Vorausleistung). Der städtebaulichen Konzeption der Bauten und der Verkehrsanlagen und -plätze sowie der Bedeutung fürs Umsteigen MIV / ÖV wird besondere Beachtung geschenkt.

230.1 Die **Gemeinden Kriens und Luzern** setzen das Konzept planungsrechtlich um.

<b>Generelle Massnahme</b> R 2.1
-------------------------------------

<b>Planung</b> kurzfristig
<b>Realisierung</b> kurzfristig

Arbeitsgebiet von kantonalen Bedeutung K 6 gemäss kant. Richtplan (S3)

#### Entwicklungsvorgaben

##### ➤ **Nutzung:**

- Die Realisierung von Fachmärkten und Fachmarktzentren ist nur dann zulässig, wenn die Leistungsfähigkeit des Knotens Eichhof / Grosshof gewährleistet bleibt.

**Arbeitsgebiet Kriens / Horw / Luzern 240**

**Aufgaben**

- 240.1 Die **Gemeinden Kriens, Horw und Luzern** erarbeitet ein Nutzungskonzept. Das Konzept gemäss R 2.4 enthält soweit als möglich alle umweltrelevanten Belange und erleichtert damit verfahrensmässig eine allfällige UVP (Vorausleistung).
- 240.2 Die **Gemeinden Kriens, Horw und Luzern** setzen die Konzepte planungsrechtlich um.

**Entwicklungsvorgaben**

- **Nutzung:**
  - Die Verlegung des Pilatusmarktes (als Ersatz für heutigen Standort) in den Raum Schlund mit angemessener Erweiterung des heutigen Angebotes ist erfolgt.
  - Die Realisierung von Fachmärkten und Fachmarktzentren ist zulässig. Die Gemeinden beschränken deren Anteil, wenn die angestrebte Nutzung des Entwicklungsgebietes aufgrund mangelnder Infrastrukturvoraussetzungen nicht mehr gewährleistet wäre.
- **Verkehr:**
  - Mit Fortschreiten der Entwicklung wird das ÖV-Angebot angepasst. Die Flächen für künftige ÖV-Haltestellen und allfällige zusätzliche ÖV-Trasseen werden gesichert.

<b>Generelle Massnahme</b> R 2.1
<b>Planung</b> kurzfristig
<b>Realisierung</b> kurzfristig
<b>unterstützt</b> 241

Arbeitsgebiet von kantonalen Bedeutung K 5 gemäss kant. Richtplan (S3) vgl. Entwicklungsstrategie D, «Detailhandel»

**Industriegleisanlage Schlund / Ennethorw 241**

**Aufgaben**

- 241.1 Die Realisierung der Industriegleisanlage wird durch Die **kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur** mit dem Konzept S-Bahn Luzern koordiniert.
- 241.2 Die **Gemeinden Kriens und Horw** sichern planungsrechtlich die notwendigen Areale.

<b>Generelle Massnahme</b> V 5.1
<b>Planung</b> in Bearbeitung
<b>Realisierung</b> kurzfristig, teilweise in Realisierung
<b>unterstützt</b> 240

Als zusätzliche Anlage für den Schienengüterverkehr wird die Fertigstellung des geplanten Industriegleises Schlund / Ennethorw geprüft. Es kann langfristig mit bahnaffinen Gütern in grösseren Mengen gerechnet werden. Eine Mitbenutzung des Schienentrassees durch den ÖV ist zu prüfen.

## Arbeitsgebiet Tribtschen Luzern 250

### Aufgaben

- 250.1 Die **Stadt Luzern** erarbeitet ein Nutzungskonzept mit Darstellung der angestrebten Entwicklung und allenfalls gebietsweiser Differenzierung der Nutzung im Sinne der Massnahmen R 2.4 REP.
- 250.2 Die **Stadt Luzern** setzt das Konzept planungsrechtlich um.

**Generelle Massnahme**  
R 2.1

**Planung**  
kurzfristig

**Realisierung**  
kurzfristig

Arbeitsgebiet von regionaler Bedeutung gemäss kant. Richtplan (S3)

## Arbeitsgebiet Malters Dorf 260

### Aufgaben

- 260.1 Die **Gemeinde Malters** erarbeitet ein Nutzungskonzept mit Darstellung der angestrebten Entwicklung und allenfalls gebietsweiser Differenzierung der Nutzung im Sinne der Massnahmen R 2.4 REP.
- 260.2 Die **Gemeinde Malters** setzt das Konzept planungsrechtlich um.

**Generelle Massnahme**  
R 2.1

**Planung**  
kurzfristig

**Realisierung**  
kurzfristig

Arbeitsgebiet von regionaler Bedeutung gemäss kant. Richtplan (S3)

# Entwicklungsraum Nord

## Übergeordnete Aufgaben Nord

300	Masterplan Umsteigeknoten Emmenbrücke / Reussbühl	2
301	Umsteigeknoten Sprengi / Emmen Nord	2
302	Isolierte Siedlungsgebiete / Kleinbauzonen	3
303	Sondernutzungsgebiete	3
304	Radverkehrsanlagen von regionaler Bedeutung	4

## Entwicklungsschwerpunkte

330	Arbeitsgebiet Littauerboden	5
340	Arbeitsgebiet Rothenburg-Station	5
350	Arbeitsgebiet Emmenweid	6
360	Arbeitsgebiete Reussbühl und Rothen	7
361	Arbeits- und Mischgebiete Raum Seetalplatz / Seetalstrasse	7
362	Regionales Arbeitsgebiet Ibach	8
370	Regionales Arbeitsgebiet Emmen Dorf	8
380	Regionales Arbeitsgebiet Eschenbach Acherfang	9

## Massnahmen Nord / Luzern

Vom Regierungsrat genehmigt am 21. September 2004

- kurzfristig
- mittelfristig
- längerfristig / Daueraufgaben
- Sondernutzungsgebiete
- Isolierte Siedlungsgebiete / Kleinbauzonen
- Weiler Typ A/B
- 🚲 Regionale Radrouten
- personenintensiv / güterverkehrsintensiv
- 330 / 4 Massnahmennummer

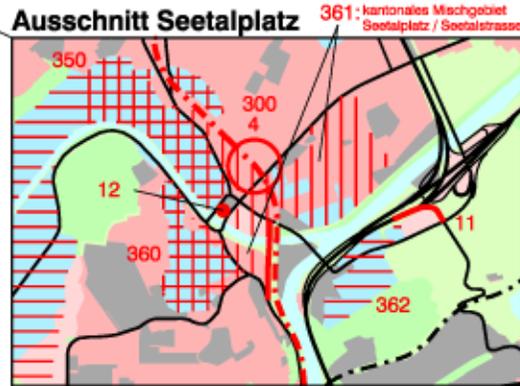
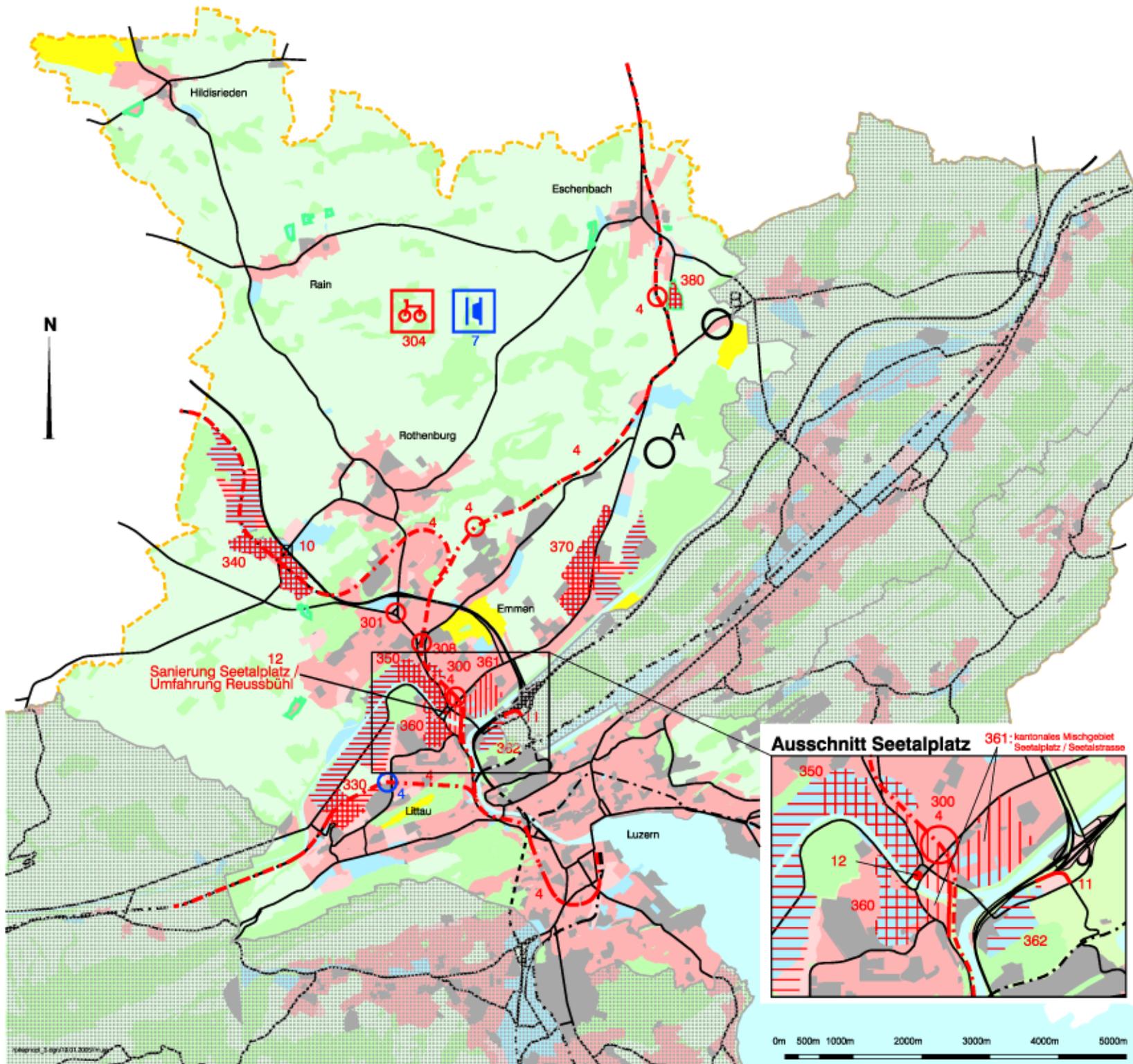
### Aufgaben Gesamtregion:

Massnahmen: 2,4,7,8,10,11,12

- 🚶 Quartierweise Verkehrsberuhigung

### Grundlage Siedlungsgebiet

- Reine Wohngebiete / Mischgebiete Arbeiten und Wohnen
- Reine Arbeitsgebiete
- Gebiete für öffentliche Werke / Grüngebiete
- Übriges Gebiet



**Die nächsten Schritte für den Entwicklungsraum Nord**

Nr.	Massnahme	Aufgabe	Verantwortlich
300	<b>Masterplan Umsteigeknoten Emmenbrücke / Reussbühl</b>	Erarbeiten Masterplan zur Koordination Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	<i>Emmen, Littau</i>
301	<b>Umsteigeknoten Sprengi / Emmen Nord</b>	Möglichkeiten zur Optimierung Umsteigeknoten prüfen	<i>Dienststelle Verkehr und Infrastruktur / Emmen</i>
302	<b>Isolierte Siedlungsgebiete / Kleinbauzonen</b>	Auf weitere Ausdehnung Bauzonen verzichten	<i>Gemeinden</i>
303	<b>Sondernutzungsgebiete</b>	Nutzungen gemäss REP bezeichnen	<i>Gemeinden</i>
304	<b>Radverkehrsanlagen von regionaler Bedeutung</b>	Realisierung der Radverkehrsanlagen von regionaler Bedeutung	<i>Dienststelle Verkehr und Infrastruktur / Gemeinden</i>
330	<b>Arbeitsgebiet Littauerboden</b>	Planung gemäss kantonalen und regionalen Vorgaben	<i>Gemeinde Littau</i>
340	<b>Arbeitsgebiet Rothenburg-Station</b>	Planung gemäss kantonalen und regionalen Vorgaben	<i>Rothenburg, Emmen</i>
350	<b>Arbeitsgebiet Emmenweid</b>	Planung gemäss kantonalen und regionalen Vorgaben	<i>Emmen</i>
360	<b>Arbeitsgebiete Reussbühl und Rothen</b>	Planung gemäss kantonalen und regionalen Vorgaben	<i>Littau</i>
361	<b>Arbeits- und Mischgebiete Seetalplatz / Seetalstrasse</b>	Planung gemäss kantonalen und regionalen Vorgaben	<i>Emmen</i>
362	<b>Regionales Arbeitsgebiet Ibach</b>	Planung gemäss kantonalen und regionalen Vorgaben	<i>Luzern</i>
370	<b>Regionales Arbeitsgebiet Emmen Dorf</b>	Planung gemäss kantonalen und regionalen Vorgaben	<i>Emmen</i>
380	<b>Regionales Arbeitsgebiet Eschenbach Acherfang</b>	Planung gemäss kantonalen und regionalen Vorgaben	<i>Eschenbach</i>

kurzfristig
  mittelfristig
  langfristig/Daueraufgabe

## Hinweis auf Infrastrukturmassnahmen im Raum Nord

Folgende den Raum Nord betreffenden Infrastrukturmassnahmen sind in der Entwicklungsstrategie und/oder Entwicklungsraum Gesamtregion (**Massnahmen**) verankert:

### Massnahmen ÖV

- Schnellzugshalt Emmenbrücke V 2.2 / 4
- Taktverdichtung Regionallinien Bahn V 2.2 / 4
- Optimiertes ÖV-System Agglomeration V 2.4
- Neue S-Bahnhaltestellen 4
  - Emmen Gersag
  - Littau Ruopigen

### Massnahmen MIV

- Massnahmen Verkehrs-System-Management V 4.1 / 2
- Quartierweise Verkehrsberuhigung 7
- Entlastung A 2 im Raum Luzern 8
- Option Anschluss Lochhof 8
- A2-Anschluss Rothenburg / Umgestaltung Emmen Nord 10
- Umgestaltung A2-Anschluss Emmen Süd 11
- Sanierung Seetalplatz 12
- Umfahrung Reussbühl 12

Folgende Infrastrukturmassnahmen werden nachfolgend im Entwicklungsraum Nord behandelt:

### Massnahmen ÖV / MIV

- Umsteigeknoten Sprengi / Emmen Nord 301
- Option Entlastungsachse Emmen Dorf 370

## Übergeordnete Aufgaben Raum Nord

### Masterplan Umsteigeknoten Emmenbrücke / Reussbühl 300

#### Aufgabe

300.1 Die **Gemeinden Emmen und Littau** erarbeiten für den Raum Bahnhof Emmenbrücke / Seetalplatz einen Masterplan, der die Siedlungs- und Verkehrsansprüche an diesen Raum koordiniert. Die Erarbeitung erfolgt in Zusammenarbeit mit der kantonalen Dienststelle Verkehr und Infrastruktur sowie dem Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr.

Der Raum Bahnhof Emmenbrücke / Seetalplatz wird zu einem Siedlungsgebiet mit Zentrumsfunktion und einer dichten baulichen Nutzung aufgewertet. An die Planung für diesen Raum werden hohe Anforderungen an die städtebauliche und funktionale Qualität gestellt. Kernstück der Planung ist der Umsteigeknoten Bahnhof Emmenbrücke, der zu einem für die Region Nord zentralen Umsteigeknoten ausgebaut wird (Bus/Bahn, Park + Ride, Bike + Ride). Dies bedingt die Verdichtung des Angebotes auf der Linie 510 Olten - Luzern sowie die Umsetzung des Buskonzeptes mit neuer Führung der Buslinien im Raum Bahnhof Emmenbrücke / Seetalplatz.

<b>Generelle Massnahme</b> V 2
<b>Planung</b> kurzfristig
<b>Realisierung</b> mittelfristig
<b>unterstützt</b> 350, 360, 361

**Grundlage:**  
 Hauptstudie zum Verkehrsrichtplan Region Luzern, 1998

### Umsteigeknoten Sprengi / Emmen Nord 301

#### Aufgabe

301.1 Die **kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur** prüft in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Emmen und dem Zweckverbandes öffentlicher Agglomerationsverkehr die Möglichkeiten (technische Realisierbarkeit, Finanzierung usw.) zur Optimierung des Umsteigeknotens Sprengi / Emmen Nord sowie für die Realisierung einer Park + Ride - Anlage. Es stellt die Koordination mit dem Konzept S-Bahn Luzern sicher.

Im Raum Sprengi / Emmen Nord wird ein Umsteigeknoten zwischen den Regionallinien aus dem Rottal und den Feinverteilern (Trolleybus, Ortsbus) realisiert. Im Weiteren wird das Angebot von Park + Ride und Bike + Ride verbessert. Der Umsteigeknoten bedingt die Umsetzung des Buskonzeptes mit neuer Führung der Buslinien im Raum Sprengi / Rothenburg (Weiterführung der Trolleybuslinie 2 in Richtung Rothenburg, Verknüpfung der regionalen Buslinien von Beromünster).

<b>Generelle Massnahme</b> V 2.3
<b>Planung</b> kurzfristig
<b>Realisierung</b> mittelfristig
<b>Abhängig von</b> 1, 6

## Isolierte Siedlungsgebiete / Kleinbauzonen 302

### Aufgaben

302.1 Die **Gemeinden** verzichten im Rahmen ihrer Zonenplanung auf die weitere Ausdehnung der «Isolierten Siedlungsgebiete».

302.2 Bezeichnung der Gebiete:

**Emmen:** Wolfisbüel  
 Lohrensäge

**Eschenbach:** Acherfang  
 Blatten  
 Waldhus

**Hildisrieden:** Schlüssel (Zusammenbau mit Dorf möglich)

**Rain:** Rainmüli  
 Weierhus  
 Krummweid

<b>Generelle Massnahme</b> N 2.2
-------------------------------------

<b>Realisierung</b> Daueraufgabe
-------------------------------------

## Sondernutzungsgebiete 303

### Aufgaben

303.1 Die **Gemeinden** bezeichnen im Rahmen ihrer Zonenplanung die Verwendung der Sondernutzungsgebiete gemäss den im REP genannten Nutzungen.

303.2 Bezeichnung der Gebiete und Nutzungen

**Emmen** Gersag/Mooshüsli Sport, Freizeit und Erholung  
 Bänihüsli Anlagen für Golf  
 Rathausen Anlagen der CKW

**Eschenbach** Mettlen El.-Unterwerk

**Hildisrieden** Schopfen/Rotbach Golfanlagen

**Littau** Zimmeregg Freizeit, Erholung, Freibad

<b>Generelle Massnahme</b> N 2.3
-------------------------------------

<b>Realisierung</b> Daueraufgabe
-------------------------------------

**Radverkehrsanlagen von regionaler Bedeutung 304**

**Aufgaben**

304.1 In Ergänzung zum kantonalen Radroutennetz realisieren die **kantonale Dienststelle Verkehr und Infrastruktur** resp. die **Gemeinden** die Radverkehrsanlagen von regionaler Bedeutung.

304.2 Örtliche Bezeichnung:

Eschenbach - Rothenburg	Schliessung Lücke zwischen Ottenrüti und Bertiswilstrasse
Emmen	Waldibrücke -Rüeggisingen: Ergänzung strassenbegleitende RVA
Emmen.	Mooshüslistrasse - Seetalstrasse - Fichtenstrasse: Massnahmen offen
Hildisrieden	Kantonsstrasse bis Neudorf
Littau	Reussbühl - Ruopigen: strassenbegleitende RVA
Littau	Thorenberg - Bahnhof - Littau Dorf: RVA bergwärts
Rothenburg	RVA Wegscheiden - Rain

**Generelle Massnahme**  
V 6.2

**Planung**  
kurzfristig

**Realisierung**  
nach Möglichkeit

**Grundlage:**

Hauptstudie zum Verkehrsrichtplan Region Luzern, 1998, 13.1.3

«RVA» = Radverkehrsanlage (Radweg, Rad-/Gehweg, Radstreifen sowie verkehrsberuhigte Strasse)

## Entwicklungsschwerpunkte

### Arbeitsgebiet Littauerboden

330

#### Aufgaben

330.1 Die **Gemeinde Littau** prüft die Erarbeitung eines Konzeptes der angestrebten Entwicklung. Das Konzept gemäss R 2.4 koordiniert soweit als möglich alle umweltrelevanten Belange und erleichtert damit verfahrensmässig eine allfällige UVP (Vorausleistung). Es bezeichnet insbesondere

- Flächen für güterverkehrsintensive Nutzung
- Flächen für personenintensive Nutzung (inkl. ÖV-orientierte Kunden)
- Flächen für Fachmärkte und Fachmarktzentren
- die Etappierung
- die Realisierung von Industriegeleisen
- die Landschafts- und Freiraumgestaltung

330.2 Die **Gemeinde Littau** setzt das Konzept planungsrechtlich um.

#### Entwicklungsvorgaben

##### ➤ Zonen:

- Im Rahmen der konzeptionellen Planung werden allfällige Zonenerweiterungen im Bereich der geplanten Verbindungsstrasse Littau - Littauerboden und dem Regionalzugshalt Littau Ruopigen geprüft.

<b>Generelle Massnahme</b> R 2.1
<b>Planung</b> kurzfristig
<b>Realisierung</b> kurzfristig
<b>unterstützt</b> --

Arbeitsgebiet von kantonalen Bedeutung K 8 gemäss kant. Richtplan (S3)

### Arbeitsgebiet Rothenburg-Station

340

#### Aufgaben

340.1 Die **Gemeinden Rothenburg und Emmen** erarbeiten ein Konzept der angestrebten Entwicklung. Das Konzept gemäss R 2.4 koordiniert soweit als möglich alle umweltrelevanten Belange und erleichtert damit verfahrensmässig eine allfällige UVP (Vorausleistung). Es bezeichnet insbesondere

- Flächen für güterverkehrsintensive Nutzung
- Flächen für personenintensive Nutzung (inkl. ÖV-orientierte Kunden)
- Flächen für Fachmärkte und Fachmarktzentren
- die Etappierung
- die Sicherung und allfällige Erweiterung von Industriegeleisen
- die Landschafts- und Freiraumgestaltung

<b>Generelle Massnahme</b> R 2.1
<b>Planung</b> kurzfristig
<b>Realisierung</b> kurzfristig
<b>Abhängig von</b> 11

Arbeitsgebiet von kantonalen Bedeutung K 12 gemäss kant. Richtplan (S3)

340.2 Die **Gemeinden Rothenburg und Emmen** setzen das Konzept planungsrechtlich um.

**Entwicklungsvorgaben**

- **Zonen:**
  - Zonenerweiterungen im Bereich der Übrigen Gebiete können geprüft werden, sofern die Koordination mit der Verkehrerschliessung und deren Kapazitäten sichergestellt ist.
- **Verkehr:**
  - Die vollständige Nutzung des Gebietes im Sinne des REP bedingt die Realisierung des A2-Anschlusses Rothenburg-Station.

**Arbeitsgebiet Emmenweid**

**350**

**Aufgaben**

350.1 Die **Gemeinde Emmen** erarbeitet ein Konzept der angestrebten Entwicklung. Die Gemeinde sichert mit flexiblen Zonenbestimmungen die Umnutzung nicht mehr benötigter Gebäude und Areale. Das Konzept gemäss R 2.4 koordiniert soweit als möglich alle umweltrelevanten Belange und erleichtert damit verfahrensmässig eine allfällige UVP (Vorausleistung). Es bezeichnet insbesondere

- Flächen für güterverkehrsintensive Nutzung
- Flächen für personenintensive Nutzung (inkl. ÖV-orientierte Kunden)
- Flächen für Fachmärkte und Fachmarktzentren
- die Etappierung
- die Sicherung und allfällige Erweiterung von Industriegeleisen
- die Landschafts- und Freiraumgestaltung

350.1 Die **Gemeinde Emmen** setzt das Konzept planungsrechtlich um.

<b>Generelle Massnahme</b> R 2.1
<b>Planung</b> kurzfristig
<b>Realisierung</b> kurzfristig

Arbeitsgebiet von kantonalen Bedeutung K 9 gemäss kant. Richtplan (S3)

**Arbeitsgebiete Reussbühl und Rothen 360**

**Aufgaben**

360.1 Die **Gemeinde Littau** erarbeiten ein Konzept der angestrebten Entwicklung. Die Gemeinde sichert mit flexiblen Zonenbestimmungen die Umnutzung nicht mehr benötigter Gebäude und Areale. Das Konzept gemäss R 2.4 koordiniert soweit als möglich alle umweltrelevanten Belange und erleichtert damit verfahrensmässig eine allfällige UVP (Vorausleistung). Es bezeichnet insbesondere

- Flächen für güterverkehrsintensive Nutzung
- Flächen für personenintensive Nutzung (inkl. ÖV-orientierte Kunden)
- Flächen für Fachmärkte und Fachmarktzentren
- die Etappierung
- die Landschafts- und Freiraumgestaltung

360.2 Die **Gemeinde Littau** setzt das Konzept planungsrechtlich um.

<b>Generelle Massnahme</b> R 2.1
<b>Planung</b> kurzfristig
<b>Realisierung</b> kurzfristig

Arbeitsgebiet von kantonalen Bedeutung K 9 gemäss kant. Richtplan (S3)

**Arbeits- und Mischgebiete Raum Seetalplatz / Seetalstrasse 361**

**Aufgaben**

361.1 Die **Gemeinde Emmen** erarbeiten über Teilgebiete oder den gesamten Raum Konzepte der angestrebten Entwicklung. Die Gemeinde sichert mit flexiblen Zonenbestimmungen die Umnutzung nicht mehr benötigter Gebäude und Areale. Die Konzepte gemäss R 2.4 koordinieren soweit als möglich alle umweltrelevanten Belange und erleichtert damit verfahrensmässig eine allfällige UVP (Vorausleistung). Es bezeichnet insbesondere

- Flächen für Wohnen
- Flächen für personenintensive Nutzung (inkl. ÖV-orientierte Kunden)
- Flächen für Fachmärkte und Fachmarktzentren
- Flächen für den Verkauf von Gütern des täglichen und häufigen periodischen Bedarfes
- die Etappierung
- die Landschafts- und Freiraumgestaltung

361.2 Die **Gemeinde Emmen** setzt die Konzepte planungsrechtlich um.

<b>Generelle Massnahme</b> R 2.1
<b>Planung</b> kurzfristig
<b>Realisierung</b> kurzfristig
<b>Abhängig von</b> 305

Arbeitsgebiet von kantonalen Bedeutung K 11 gemäss kant. Richtplan (S3)

**Entwicklungsvorgaben**

➤ **Verkehr:**

- Die Planung erfolgt in enger Koordination mit den verschiedenen Verkehrskonzepten (Umfahrung Reussbühl, Sanierung Seetalplatz, Umbau Seetalstrasse, Erweiterung Bahnhof Emmenbrücke usw.).

**Regionales Arbeitsgebiet Ibach**

**362**

**Aufgaben**

362.1 Die **Stadt Luzern** erarbeitet ein Nutzungskonzept mit Darstellung der angestrebten Entwicklung und allenfalls gebietsweiser Differenzierung der Nutzung im Sinne der Massnahmen R 2.4 REP. Sie sichert mit flexiblen Zonenbestimmungen und Planungsinstrumenten die Umnutzung und Erweiterung der vorhandenen Gebäude und Areale.

362.2 Die **Stadt Luzern** setzt das Konzept planungsrechtlich um.

<b>Generelle Massnahme</b> R 2.1
<b>Planung</b> kurzfristig
<b>Realisierung</b> kurzfristig

Arbeitsgebiet von regionaler Bedeutung gemäss kant. Richtplan (S3)

**Regionales Arbeitsgebiet Emmen Dorf**

**370**

**Aufgaben**

370.1 Die **Gemeinde Emmen** erarbeitet ein Nutzungskonzept mit Darstellung der angestrebten Entwicklung und allenfalls gebietsweiser Differenzierung der Nutzung im Sinne der Massnahmen R 2.1 REP. Sie sichert mit flexiblen Zonenbestimmungen und Planungsinstrumenten die Umnutzung und Erweiterung der vorhandenen Gebäude und Areale.

370.2 Die **Gemeinde Emmen** setzt das Konzept planungsrechtlich um.

<b>Generelle Massnahme</b> R 2.1
<b>Planung</b> kurzfristig
<b>Realisierung</b> kurzfristig

Arbeitsgebiet von regionaler Bedeutung gemäss kant. Richtplan (S3)

**Entwicklungsvorgaben**

➤ **Verkehr:**

Die Kapazitäten der Seetalstrasse sind im Innerortsbereich von Emmen Dorf nahezu ausgeschöpft. Mit fortschreitender Entwicklung werden folgende Massnahmen geprüft:

- Attraktivierung des ÖV-Angebotes für personenintensive Nutzungen

- Steigerung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsachse für alle Verkehrsarten unter Wahrung des Ortsbildes von Emmen Dorf
- Bei Bedarf: prüfen von Entlastungsachsen für Emmen Dorf

### Regionales Arbeitsgebiet Eschenbach Acherfang 380

#### Aufgaben

380.1 Die **Gemeinde Eschenbach** erarbeitet ein Nutzungskonzept mit Darstellung der angestrebten Entwicklung und allenfalls gebietsweiser Differenzierung der Nutzung im Sinne der Massnahmen R 2.1 REP. Sie sichert mit flexiblen Zonenbestimmungen und Planungsinstrumenten die Umnutzung und Erweiterung der vorhandenen Gebäude und Areale.

380.2 Die **Gemeinde Eschenbach** setzt das Konzept planungsrechtlich um.

**Generelle Massnahme**  
R 2.1

**Planung**  
kurzfristig  
**Realisierung**  
kurzfristig

Arbeitsgebiet von regionaler Bedeutung gemäss kant. Richtplan (S3)