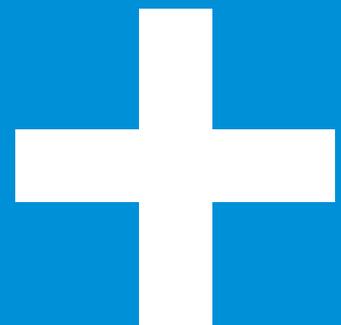


Zukunftsbild 2040

LuzernPlus

Agglomerationsprogramm Luzern
4. Generation



Hinweis

Das Zukunftsbild und die Teilstrategien wurden im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm der 4. Generation von Luzern (AP LU 4G) erarbeitet. Auf die Auflistung der Projektorganisation des AP LU 4G wird verzichtet. In diesem Dokument werden diese Inhalte des AP LU 4G prominenter dargestellt und die Kohärenz zur Strategie 2022 – 2025 von LuzernPlus aufgezeigt. Damit bildet dieses Dokument die räumliche und verkehrliche Strategie des Regionalen Entwicklungsträgers (RET) LuzernPlus ab.

Autorinnen und Autoren der Inhalte des AP LU 4G

Francesca Foletti, Roman Frick (INFRAS)
Stephan Erne, Francesco Paganini (ewp)

Zusammenstellung dieses Dokumentes

Mario Baumgartner (LuzernPlus)

Ebikon, 04.03.2022 / Bam

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	4
1.1	Bestandteil des Agglomerationsprogramms	4
1.2	Perimeter.....	5
2	Die Strategie LuzernPlus 2022 – 2025	6
2.1	Vision	6
2.2	Strategische Positionierung	6
2.3	Priorisierung und Handlungsfelder	7
2.4	Handlungsfeld 1: Raumentwicklung und Mobilität	8
3	Zukunftsbild 2040	10
3.1	Entstehung und Weiterentwicklung	10
3.2	Das Zukunftsbild 2040	11
3.3	Entwicklungsziele pro Raumtypen	12
3.3.1	Kernraum	12
3.3.2	Kernergänzungsraum	13
3.3.3	Agglomerationsgeprägter Raum mit Stützpunktfunktion	14
3.3.4	Ländlich geprägter Agglomerationsraum	15
3.3.5	Landschaftsraum	15

1 Einleitung

1.1 Bestandteil des Agglomerationsprogramms

Das Zukunftsbild bildet einen zentralen Bestandteil des Agglomerationsprogramms. Es zeigt auf, an welcher zukünftigen Siedlungs- und Landschaftsstruktur sowie Struktur der Verkehrssysteme sich die Agglomeration orientiert. In der nachfolgenden Grafik ist die Eingliederung des Zukunftsbildes in das Agglomerationsprogramm sichtbar.

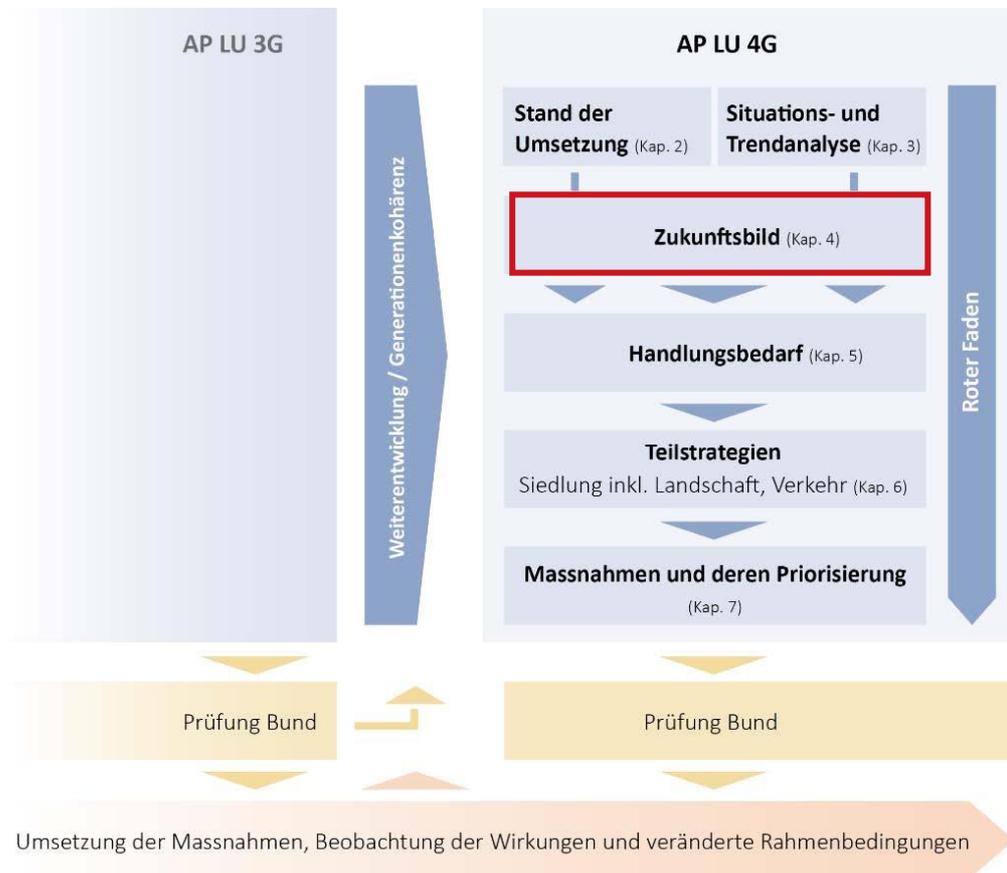


Abbildung 1 Bausteine des AP LU 4G (Grafik: INFRAS. Quelle: In Anlehnung an RPAV (ARE))

1.2 Perimeter

Das Zukunftsbild und die Teilstrategien wurden für den ganzen Perimeter von LuzernPlus und zusätzlich für die Gemeinden Eschenbach, Neuenkirch und Küssnacht SZ erarbeitet. Die Ausarbeitung der Massnahmen des AP LU 4G beschränkt sich aber auf diejenigen Gemeinden, die gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) Teil der Agglomeration sind. Die nachfolgende Grafik gibt darüber Aufschluss und unterscheidet zwischen dem Bearbeitungsperimeter (Ausarbeitung Massnahmen) und dem Betrachtungsperimeter.

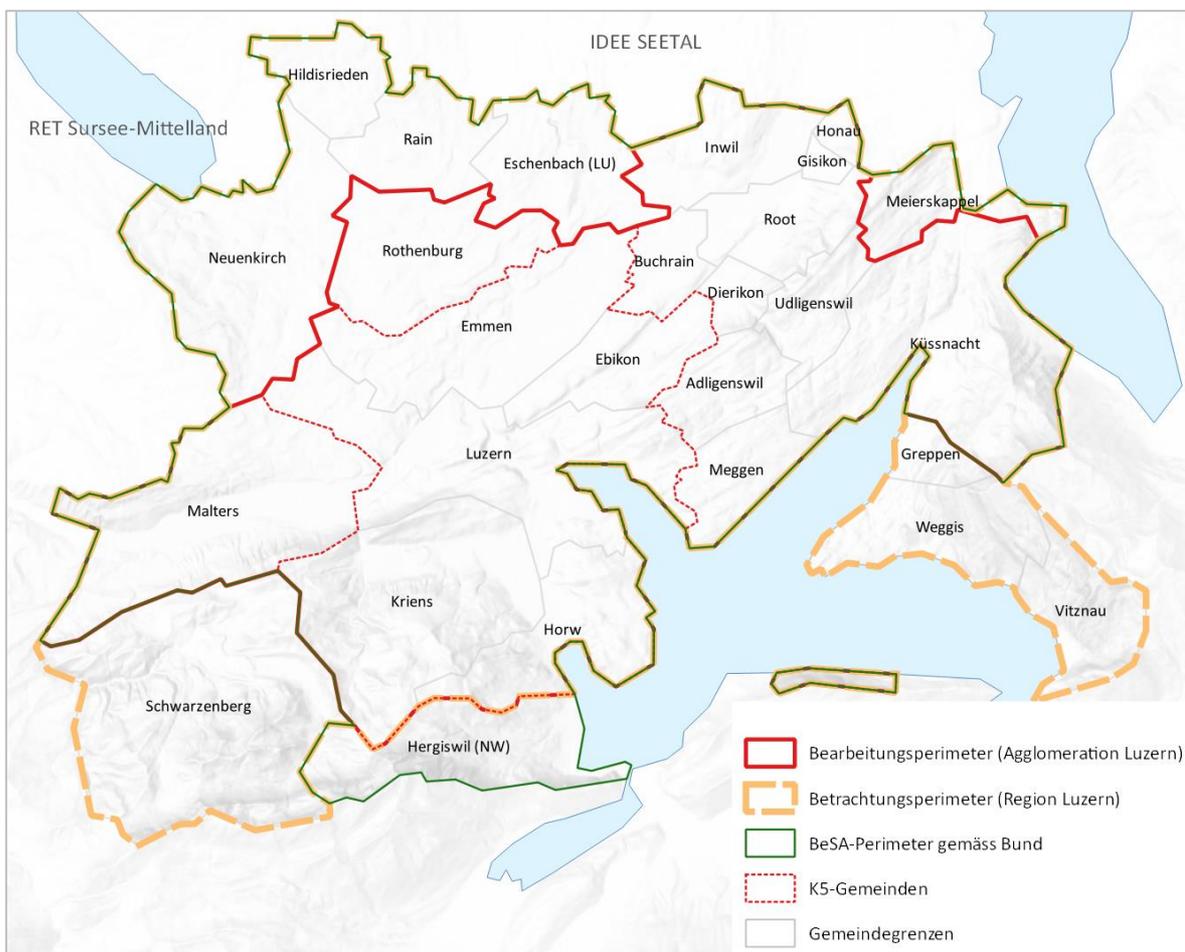


Abbildung 2 Perimereinteilung (Grafik INFRAS)

2 Die Strategie LuzernPlus 2022 – 2025

Im folgenden Kapitel wird ein kurzer Bezug zur Strategie 2022 – 2025 von LuzernPlus vorgenommen. Die Strategie wird alle vier Jahre überarbeitet und bildet das wichtigste Führungsinstrument für den Gemeindeverband von LuzernPlus. Die vollständige Strategie 2022 – 2025 kann auf der Website von LuzernPlus eingesehen werden.

2.1 Vision

Die Vision für die Region LuzernPlus ist ein nach innen wirkendes, attraktives Bild der Zukunft, das durch die Arbeit des Gemeindeverbands LuzernPlus zusammen mit den Gemeinden erreicht werden kann. Sie beschreibt einen zukünftigen erstrebenswerten Zustand und steht als «Leitstern» über den Zielen der Region. Die Vision will dabei vor allem eine Wirkung nach innen erzielen.

Die folgende Vision ist der konsolidierte Vorschlag für die Vernehmlassung bei den Gemeinden.

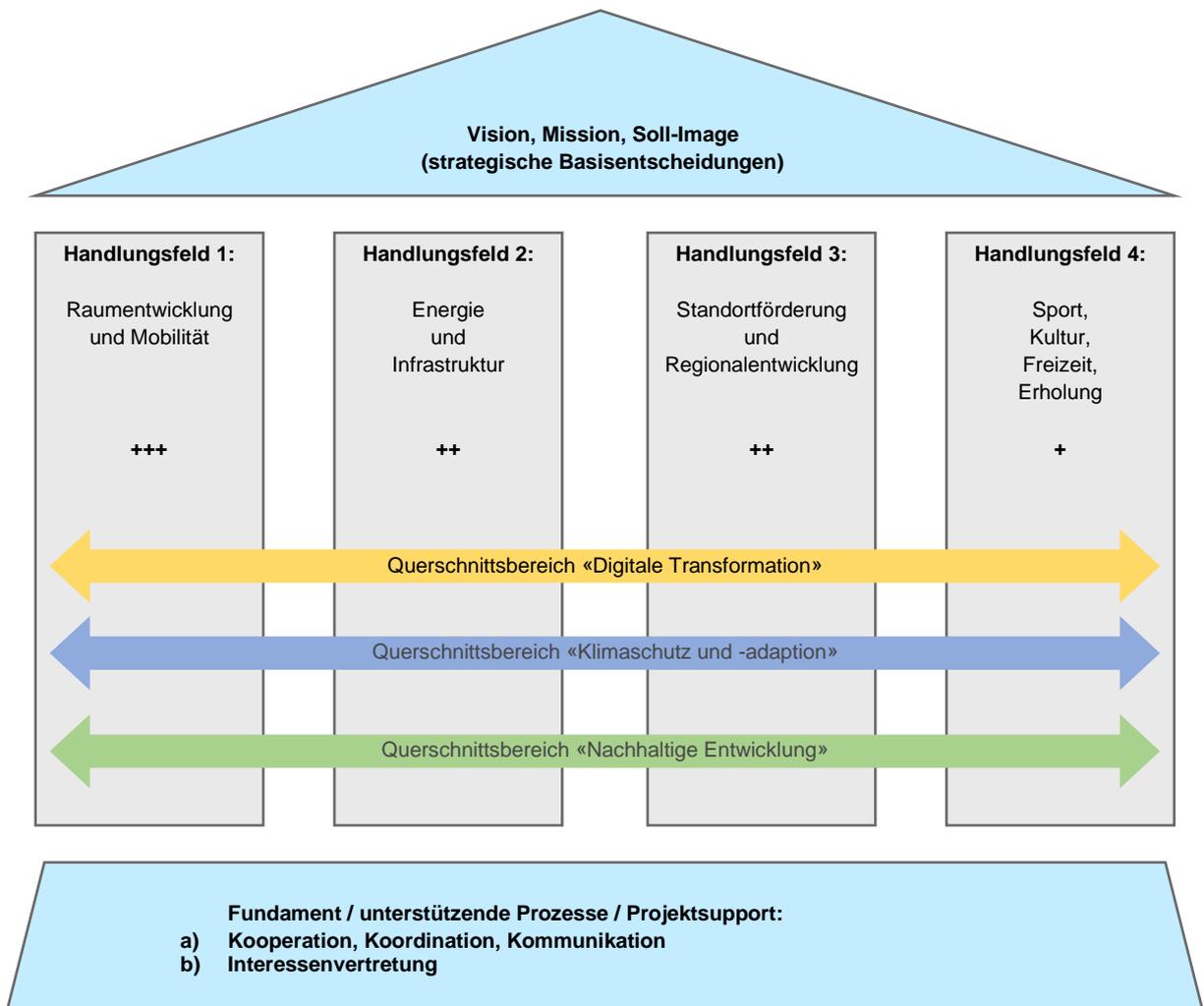
LuzernPlus – durch Zusammenarbeit einen Schritt voraus

2.2 Strategische Positionierung

Mit der strategischen Positionierungsentscheidung wird festgelegt, über welche Imagedimensionen die Region LuzernPlus wahrgenommen werden soll. Sie umfasst die «Soll-Positionierung», also das erwünschte Image nach aussen. Die strategische Positionierung muss sich auf wenige Dimensionen fokussieren. Sie bildet die Grundlage für das Auftreten von LuzernPlus nach aussen gegenüber seinen wichtigsten Anspruchsgruppen.

LuzernPlus – innovativ, nachhaltig, vielfältig, vernetzt

2.3 Priorisierung und Handlungsfelder



- +++ LuzernPlus hat einen anerkannten Führungsanspruch
- ++ LuzernPlus engagiert sich stark in diesem Bereich
- + LuzernPlus engagiert sich in diesem Bereich

2.4 Handlungsfeld 1: Raumentwicklung und Mobilität

Mission

LuzernPlus stellt ein geordnetes Wachstum nach innen durch eine optimale Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Landschaft sowohl im städtischen als auch im ländlichen Raum sicher.

	Strategisches Ziel	Massnahmen	Resultate / Messgrössen
1.1	Bessere Abstimmung in der Planung	Planungsinstrumente zusammenführen / prüfen Planungsprozess optimieren Überarbeitung Planwerk	Aufeinander abgestimmte Planungsziele und -instrumente Verbesserter Planungsprozess zwischen KT, RET, Gde liegt vor
1.2	Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen	Sichtweise bei DBL und Gesamtsystem Bypass einbringen	Realisierung von DBL und Gesamtsystem Bypass auf Kurs
1.3	Optimale Verkehrsnetz-dichte für alle Verkehrsmittel und Mobilitätsbedürfnisse im städtischen Raum	Flächeneffiziente und umweltverträgliche Mobilitätsformen werden gefördert und insbesondere durch eine hohe Attraktivität des öV und des Fuss- und Veloverkehrs	Zusätzliche Busspuren/ Buspriorisierungen Zusätzliche Verkehrsdrehscheiben Zusätzliche Tempo-30-Zonen in Zentrumszonen Durchgängige regionale Veloverbindungen und attraktives Fusswegnetz Nutzung neuer Technologien (Sharing, Pooling) Gleichbehandlung aller verkehrintensiven Einrichtungen in Bezug auf MiV-Parkierung Umsetzung von Parkplatzreglementen in Gemeinden Sicherstellung der Erreichbarkeit der Zentren für alle Verkehrsmittel
1.4	Bedarfsgerechtes Verkehrsnetz für alle Verkehrsmittel und Mobilitätsbedürfnisse im ländlichen Raum	Flächeneffiziente und umweltverträgliche Mobilitätsformen werden gefördert insbesondere durch eine hohe Attraktivität des öV Zweckmässige Anbindung an regionale Hubs werden gefördert	Zusätzliche wichtige regionale Veloverbindungen und attraktives Fusswegnetz Nutzung neuer Technologien (Sharing, Pooling) Umsetzung von Parkplatzreglementen in Gemeinden
1.5	Nachhaltige und zukunftsorientierte Ver- und Ent-sorgung	Aktive Teilnahme bei Projekten und Einbringung regionaler Sichtweise (z.B. Abstimmung Siedlung / Verkehr, Güterverkehrslogistik, Stadt der kurzen Wege)	Berücksichtigung in den Planungsinstrumenten
1.6	Stärkere Koordination der Siedlungsentwicklung nach innen (als Nachhaltigkeitsziel)	Rolle Beirat RSM überprüfen ERFA Innenentwicklung prüfen	Qualitätsvolle Innenentwicklungsprojekte

1.7	Erhöhung Digitalisierung in der Raumentwicklung	Inwertsetzung von Smart Region Luzern für die beteiligten Gemeinden Digitalisierung der Planungsinstrumente von LuzernPlus Entwicklung und Etablierung eines 3DViewers von LuzernPlus	Einsatz digitaler Technologien Anzahl Digitalisierungsprojekte Planungsinstrumente von LuzernPlus im Geoportal
1.8	Verbesserung in Richtung Klimaneutralität bei Siedlung, Verkehr und Landschaft	Aktive Teilnahme bei Projekten und Einbringung regionaler Sichtweise (z.B. Abstimmung Siedlung / Verkehr, Region der kurzen Wege)	Berücksichtigung in den Planungsinstrumenten
1.9	Förderung der sozialräumlichen Entwicklung im urbanen Gebiet mit hohem Nutzungsdruck	Unterstützung der Gemeinden bei der Erarbeitung und Umsetzung von sozialräumlichen Konzepten	Sozialräumliche Konzepte erarbeitet und umgesetzt
1.10	Attraktive Grünräume und Grünoasen in Fussdistanz	Unterstützung der Gemeinden bei der Planung im Sinne von Best Practices	Massnahmen in kommunalen Planungen (z.B. BZO) verankert
1.11	Verminderung von Hitzeinseleffekten und Hotspots (Begrünung, Durchlüftung, Entsiegelung, Materialisierung)	Unterstützung der Gemeinden bei der Planung im Sinne von Best Practices	Massnahmen in kommunalen Planungen (z.B. BZO) verankert Hohe Biodiversitätsqualität
1.12	Nachhaltige und ökologische Landschaftsentwicklung und Inwertsetzung von ökologischen Infrastrukturen	Erarbeitung von ausgewählten Naherholungs- und Landschaftsentwicklungskonzepten und -projekten	Bessere Abstimmung zwischen Erholung-, Nutz- und Schutzfunktion (inklusive Berücksichtigung der Durchlässigkeit von Flora und Fauna) Zugänglichkeit für Fuss- und Veloverkehr erhöht
1.13	Neuschaffung von Grünachsen und Kaltluftkorridoren, Aufwertung der Siedlungsränder, Aufwertung der Industrie- und Gewerbegebiete	Unterstützung der Gemeinden bei der Planung im Sinne von Best Practices	Massnahmen in kommunalen Planungen (z.B. BZO) verankert

3 Zukunftsbild 2040

3.1 Entstehung und Weiterentwicklung

Die umfassende Erarbeitung des Zukunftsbildes für die Agglomeration bzw. Region Luzern-Plus für den Zeithorizont 2030 hat im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation statt-gefunden. In der 3. Generation wurden insbesondere folgende Anpassungen vorgenommen:

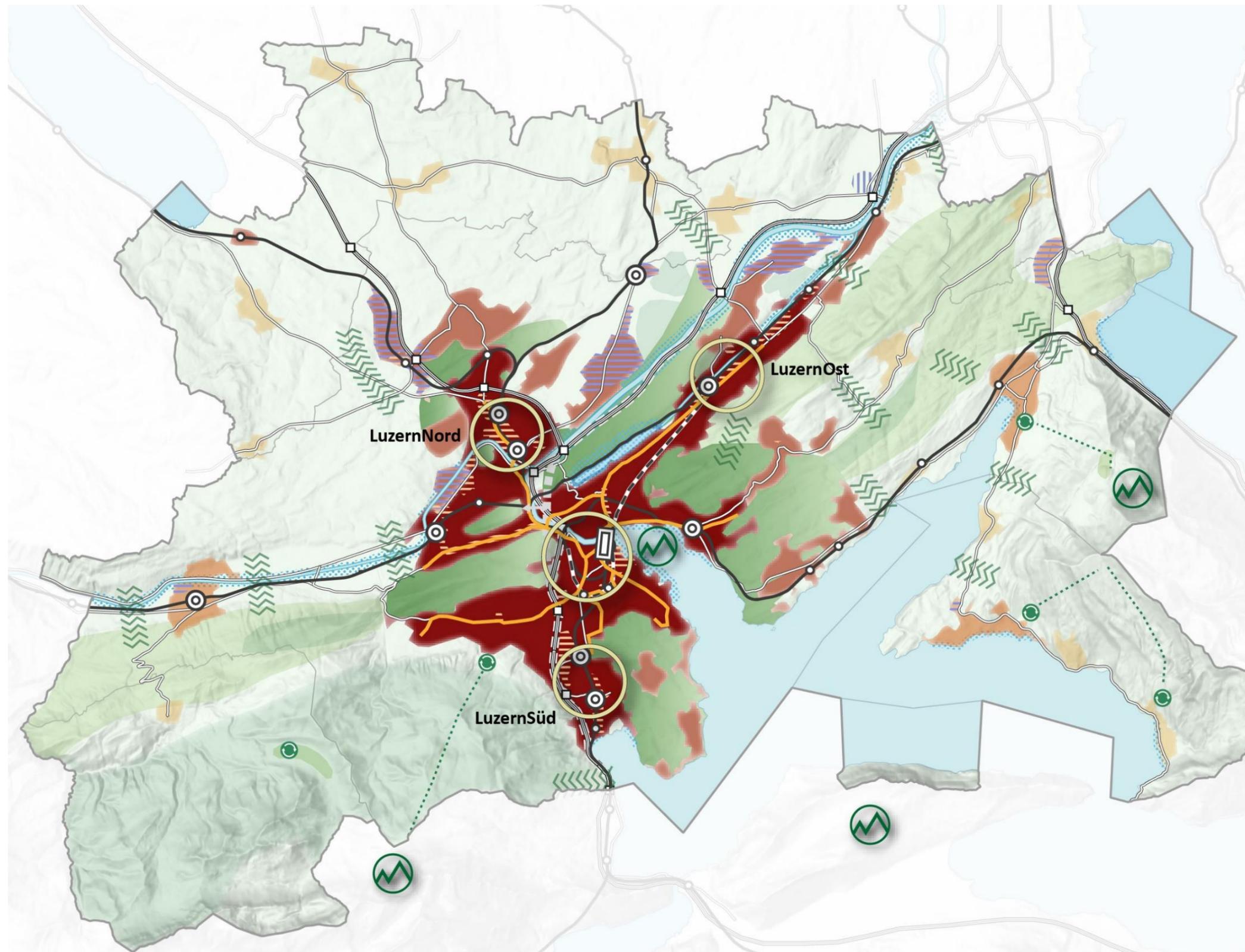
- Inhaltlich wurde das Zukunftsbild auf der Basis des teilrevidierten Raumplanungsgesetzes, des teilrevidierten Richtplans 2015 des Kantons Luzern und des revidierten Planungs- und Baugesetzes des Kantons Luzern aktualisiert.
- Zudem erfolgte auch die Integration des regionalen Teilrichtplans Siedlungslenkung 2030 von LuzernPlus. Auch die Inhalte der übergeordneten Planungen des Kantons Schwyz sind materiell ins Zukunftsbild eingeflossen.
- Der Fokus wurde somit noch stärker auf die Siedlungsentwicklung nach innen gelegt.
- Formell bzw. grafisch wurde es von sechs Bildern auf ein einziges Synthese-Bild zusammengefasst.

Im AP LU 3G gab es – neben dem im Bereich Siedlung und Landschaft teilweise sehr detaillierten Zukunftsbild – Teilstrategien im Bereich Verkehr. Eine eigenständige kartografische Darstellung der Teilstrategie Siedlung fehlte. Dies ist gemäss «Richtlinien Programm Agglomerations-verkehr (RPAV)» Bestandteil eines Agglomerationsprogramms. Zum Start der Erarbeitung des AP LU 4G wurde deshalb entschieden, das Zukunftsbild zu vereinfachen und die Teilstrategie Siedlung zu aktualisieren und auch kartografisch darzustellen. Generell wurden folgende wichtige (inhaltliche) Optimierungen/Anpassungen am Zukunftsbild der 4. Generation vorgenommen:

- Ausdehnung des Horizontes auf das Jahr 2040.
- Ausdehnung des Perimeters auf den neuen Betrachtungsperimeter.
- Straffung der Siedlungstypologien.
- Aufnahme der bedeutenden Verkehrselemente (nicht nur Schlüsselprojekte wie im AP 3G).
- Stärkere grafische Hervorhebung der Hauptelemente (z.B. Grösse und Dichte des Siedlungsgebiets, Gewässerräume).

Das Zukunftsbild wird im AP LU 4G wie bei den vorherigen Generationen für den Betrachtungsperimeter, d.h. für den gesamten Perimeter des regionalen Entwicklungsträgers LuzernPlus ergänzt durch die Gemeinden Eschenbach und Neuenkirch erstellt. Das Zukunftsbild dient für die Gemeinden von LuzernPlus als räumliche Entwicklungsstrategie.

3.2 Das Zukunftsbild 2040



Zukunftsbild AP Luzern 2040

- Siedlung**
-  Agglomerationszentrum Luzern
-  Zentren der Entwicklungsräume Nord, Ost und Süd
-  Kernraum der Agglomeration
-  Kernergänzungsraum der Agglomeration
-  Agglomerationsgeprägter Raum mit Stützpunktfunktion
-  Ländlich geprägter Agglomerationsraum
-  Entwicklungsgebiete Wohnen/Mischnutzung
-  Entwicklungsgebiete Arbeiten / Option regionales Arbeitsplatzgebiet
- Landschaft / Naherholung**
-  Siedlungszäsuren
-  Siedlungsnaher Erholungsräume
-  Gewässerorientierte siedlungsnaher Erholungsräume
-  Weitere Naherholungs-/Freizeiträume
-  Tourismus- und Freizeiträume von nationaler und internationaler Bedeutung
- Verkehr**
-  Durchgangsbahnhof
-  Bahnlinie
-  Haltestelle Fernverkehr / Regionalverkehr
-  Multimodale Verknüpfungspunkte (Verknüpfung Bahn, Bus, Velo, Sharing-Angebote)
-  RBus-Netz, wichtige Buslinien im Kernraum
-  Bypass, Reussportbrücke
-  HLS und Anschluss
-  HVS
-  Drehscheiben Tourismus (Zugangspunkte Tourismusräume)
-  Touristische Transportanlagen
-  Bearbeitungsperimeter
-  Betrachtungsperimeter

Abbildung 3 Zukunftsbild 2040 LuzernPlus

3.3 Entwicklungsziele pro Raumtypen

3.3.1 Kernraum

Siedlungs- und Freiraumstruktur

- Der Kernraum bildet einen zusammenhängenden, dicht überbauten Siedlungskörper mit städtebaulich hoher Qualität. Die Siedlungs- und Bauformen sind ressourcenschonend.
- Ein dichtes Netz an hochwertig, nach ökologischen Gesichtspunkten gestalteten, vielfältig nutzbaren Freiräumen für die Naherholung (öffentliche Räume, Seeanstoss, Parkanlage) strukturiert den Siedlungskörper. Die Siedlungsränder sind aktiv gestaltet.
- Trotz hoher baulicher Dichte (d.h. durchschnittlich >130 Einwohner und Arbeitsplätze pro ha überbauter WMZ) weist der Kernraum eine gute «Durchlässigkeit» insbesondere für den Fussverkehr auf.
- Eine hohe Nutzungsdurchmischung mit vielfältigen urbanen Wohnformen, Dienstleistungen und Versorgungseinrichtungen an geeigneten Lagen für den täglichen, periodischen und aperiodischen Bedarf prägen diesen Raum.

Überlagerte Zentrenstruktur

Überlagert zum Kernraum bestehen in der Agglomeration folgende zwei Zentralitätsstufen mit jeweils spezifischer Funktion:

- Das Agglomerationszentrum Luzern weist Einrichtungen von nationaler (z.B. Kultur- und Kongresshaus Luzern KKL), interkantonalen (z.B. Universität, Hochschulen) und kantonaler Bedeutung (z.B. Spital) sowie vielfältige Zentrumsnutzungen auf. Zudem spielt es eine wichtige Rolle als Tourismusschwerpunkt.
- Die drei Zentren der Entwicklungsräume Nord, Ost und Süd sind durch Einrichtungen von regionaler Bedeutung (Bildung, Versorgung, Freizeit usw.) sowie vielfältige Nutzungen (Clusterbildung) geprägt.

Siedlungsnaher Erholungsräume

- Die Gewässerräume sowie die in den Kernraum hineingreifenden grünen «Zungen» stellen für die siedlungsnaher Erholung qualitätsvolle Räume dar, welche gut in den Siedlungskörper integriert sind. Neben der (naturnahen) Naherholung dienen sie der Stadtökologie.
- Die siedlungsnahen Erholungsräume sind mit dem Fuss- und Veloverkehr rasch, bequem und sicher erreichbar.

Verkehrerschliessung

- Der Kernraum ist mit dem Fernverkehr dank des Durchgangsbahnhofs deutlich besser an die Schweizer Zentren angebunden als heute. Die S-Bahn (Grobverteiler) erschliesst den Kernraum mindestens im 15'-Takt. Die innere Erschliessung des Kernraums übernimmt das RBus-Netz im 7.5'-Takt, ergänzt durch weitere Buslinien. Die multimodalen Drehscheiben sind benutzerfreundlich ausgestaltet. Der strassengebundene ÖV wird bevorzugt und verkehrt zuverlässig, in konkurrenzfähigen Reisezeiten insbesondere zwischen den Zentren gemäss Zentrumsstruktur. Die Busse verkehren mit erneuerbaren Energien, emissionsfrei und effizient.

- Der Bypass Luzern bewältigt den (inter-)nationalen Transitverkehr auf der Strasse, sofern er nicht auf die Schiene verlagert werden kann. Die zur Stadtautobahn umgebaute A2 inkl. Zubringer entlasten den Kernraum vom Durchgangsverkehr. Der MIV in Richtung Agglomerationszentrum und Nebenzentren wird zur Abstimmung der Zufahrtsmenge auf die im Kernraum zur Verfügung gestellten Kapazitäten und zur ÖV-Priorisierung dosiert. Die Zentrumsbereiche sind verkehrsberuhigt und aufgewertet.
- Die öffentliche Parkierung im gesamten Kernraum ist durchgehend bewirtschaftet.
- Ein dichtes und sicheres Fuss- und Velonetz sorgt flächendeckend für kurze Wege. Die Zentrumsbereiche weisen eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Die multimodalen Drehscheiben sowie die Publikumsanlagen sind für Fuss- und Veloverkehr mit direkten Zugängen erreichbar und mit ausreichend Veloabstellanlagen ausgestattet. Die äusseren Bereiche des Kernraums und insbesondere die Zentren der Entwicklungsräume sind mit hochwertigen Velorouten untereinander verbunden.
- Die verschiedenen Verkehrsmittel sind untereinander gut vernetzt (digital, infrastrukturell und tarifarisch).
- Mit Verkehrssteuerungsmassnahmen wird die Infrastruktur besser genutzt. Der Gesamtverkehr wird optimal aufeinander abgestimmt.
- Der urbane Lieferverkehr wird energieeffizient und klimaverträglich unter Nutzung der notwendigen Infrastrukturen für City-, Midi- und Mikro-Hubs abgewickelt.

3.3.2 Kernergänzungsraum

Siedlungs- und Freiraumstruktur

- Der Kernergänzungsraum schliesst an den Kernraum an oder bildet kompakte Siedlungsgebiete mit mittlerer bis hoher Dichte (durchschnittlich >90 Einwohner und Arbeitsplätze pro ha überbauter WMZ). Die Siedlungs- und Bauformen sind ressourcenschonend. Die Siedlungsränder sind aktiv gestaltet. Hochstehende städtebauliche Strukturen entlang von Hauptachsen bzw. in Zentrumsbereichen schaffen Identität und Qualität. Der Kernergänzungsraum ist primär durch vielfältige Wohnnutzung sowie durch Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten (DL, I/G) geprägt. In diesem Raumtyp sind Versorgungseinrichtungen für den täglichen und periodischen Bedarf vorhanden.

Siedlungsnaher Erholungsräume

- Die Gewässerräume sowie die grünen «Zungen» bzw. die Hügelzüge im Rontal stellen für die siedlungsnaher Erholung qualitätsvolle Räume dar.
- Diese siedlungsnahen Erholungsräume sind mit dem Fuss- und Veloverkehr rasch, bequem und sicher erreichbar.
- Die Erholungssuchenden werden so gelenkt, dass störungsarme Gebiete erhalten bleiben.

Verkehrerschliessung

- Die S-Bahn¹ erschliesst den Kernergänzungsraum weitgehend im 15'- und das Busnetz mindestens im 15'-Takt. Der strassengebundene ÖV verkehrt zuverlässig, mit

¹ Im Horizont DBL und dem dann gültigen Angebotskonzept sind allfällige Verschiebungen oder neue S-Bahnhaltestellen zu prüfen.

konkurrenzfähigen Reisezeiten. Die Busse verkehren mit erneuerbaren Energien, emissionsfrei und effizient. An den S-Bahnhaltestellen bestehen B+R-Anlagen. Je nach Siedlungsstruktur des Teilgebiets und an S-Bahnhaltestellen, welche nicht zentrumsnah und mangelhaft mit dem Bus angebunden sind, bestehen P+R-Parkplätze als Ergänzung zum ÖV-Netz. Der Kernergänzungsraum ist mit dem Kernraum gut vernetzt.

- Die Ortsdurchfahrten sind siedlungsverträglich gestaltet und abschnittsweise (z.B. in Zentrums- und Kernzonen) verkehrsberuhigt mit Tempo 30 als mögliche Massnahme.
- Innerhalb des Kernergänzungsraums sowie zwischen Kernergänzungsraum und Kernraum bestehen tangentielle oder direkte, möglichst eigentrasse, sichere und attraktive Veloverbindungen. An den Bahnhaltestellen stehen genügend und gut zugängliche Veloabstellplätze zur Verfügung.
- Das Netz für den Fussverkehr ist dicht und sicher. Der Zugang zu den ÖV-Haltestellen ist direkt und attraktiv.
- Verkehrssteuerungsmassnahmen lenken und dosieren den Verkehr für eine bessere Auslastung der Infrastruktur und Entlastung der Siedlungsgebiete.
- Die Standortgunst für Industrie- und Handelsunternehmen sowie Logistikunternehmen ist durch eine gute Erreichbarkeit auf Strasse und Schiene sowie allfälligen weiteren Verkehrsträgern hoch.

3.3.3 Agglomerationsgeprägter Raum mit Stützpunktfunktion

Siedlungs- und Freiraumstruktur

- Der agglomerationsgeprägte Raum mit Stützpunktfunktion umfasst Nebenzentren, welche räumlich klar abgesetzt sind, jedoch funktional mit dem Agglomerationszentrum verbunden sind. Die einzelnen Siedlungsräume sind kompakt und ohne grosses Umland.
- Der agglomerationsgeprägte Raum mit Stützpunktfunktion ist durch jeweils kompakte Siedlungsgebiete mit mittlerer Dichte charakterisiert (durchschnittlich >80 Einwohner und Arbeitsplätze pro ha überbauter WMZ). Wohnen, lokales Gewerbe, Versorgung für den täglichen und den periodischen Bedarf sowie Einrichtungen von überkommener Bedeutung (u.a. Schul- und Sportanlagen) prägen diesen Raum. Die Zentrumsplätze weisen eine hohe Aufenthaltsqualität auf.

Siedlungsnaher Erholungsräume

- Gewässerräume oder Hügelländer als siedlungsnaher Erholungsräume sind mit dem Fuss- und Veloverkehr rasch, bequem und sicher erreichbar.
- Die Erholungssuchenden werden so gelenkt, dass störungsarme Gebiete erhalten bleiben.

Verkehrerschliessung

- Die S-Bahn und/oder das Busnetz erschliessen diesen Raum mindestens im 30'-Takt. An den S-Bahnhaltestellen bestehen B+R und P+R-Anlagen. Der strassengebundene ÖV verkehrt zuverlässig.

- Die Ortsdurchfahrten sind aufgewertet. Sie sind siedlungsverträglich gestaltet und abschnittsweise (z.B. in Zentrums- und Kernzonen) verkehrsberuhigt mit Tempo 30 als mögliche Massnahme.
- Zwischen dem agglomerationsgeprägten Raum mit Stützpunktfunktion und dem Kernraum bestehen direkte, möglichst eigentrasse und sichere Veloverbindungen. An den Bahnhaltstellen sind genügend und gut zugängliche Veloabstellplätze vorhanden.
- Das Netz für den Fussverkehr ist dicht und sicher.

3.3.4 Ländlich geprägter Agglomerationsraum

Siedlungs- und Freiraumstruktur

- Die kompakten Dorfstrukturen sind gut in die offene Landschaft eingebettet. Wohnnutzungen mit geringer bis mittlerer Dichte prägen diesen Raumtyp.
- Die Dichte beträgt in diesem Raumtyp durchschnittlich 60 – 70 Einwohner und Arbeitsplätze pro ha überbauter WMZ. Die Dorfkerne haben eine hohe Aufenthaltsqualität und der tägliche Bedarf der Wohnbevölkerung wird durch entsprechende Versorgungseinrichtungen abgedeckt. Lokales Gewerbe rundet die Nutzungsvielfalt ab.

Verkehrerschliessung

- Die S-Bahn oder das Busnetz erschliessen diesen Raum mindestens im 60'-Takt. Die Busse verkehren mit erneuerbaren Energien, emissionsfrei und effizient.
- Die Ortsdurchfahrten sind aufgewertet. Strassenverbindungen zum Kernergänzungsräum sind gewährleistet.
- Zwischen dem ländlich geprägten Agglomerationsraum und dem agglomerationsgeprägten Raum mit Stützpunktfunktion bestehen sichere Veloverbindungen.
- Das Netz für den Fussverkehr ist in den Ortskernen dicht und sicher.

3.3.5 Landschaftsraum

Ausserhalb des bebauten Siedlungsgebiets charakterisieren folgende Landschaftselemente die Region Luzern:

- **Tourismus- und Freizeiträume** von nationaler und internationaler Bedeutung: Rigi, Pilatus und Bürgenstock sind Tourismusorte mit internationaler Ausstrahlung. Zugleich sind sie Landschaften von nationaler Bedeutung und mit hoher Biodiversität. Schutz- und Nutzungsansprüche sind in den Planungen abgestimmt. Räume, Transportanlagen und Drehscheiben mit intensiver Tourismus- und Freizeitnutzung sind räumlich konzentriert und mit dem ÖV gut erschlossen.