

Stellungnahme Öffentliche Auflage Kantonaler Richtplan

Die Stellungnahme wurde noch nicht übermittelt.

Thematik:

Öffentliche Auflage Kantonaler Richtplan

Teilnehmerangaben:

Gemeindeverband LuzernPlus
Raumplanung
Hauptstrasse 40
6015 Luzern

Kontaktangaben:

Kanton Luzern
Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

E-Mail-Adresse: buwd@lu.ch
Telefon: 041 228 51 55

Teilnehmeridentifikation:

197511

Text-Rückmeldungen

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Anträge zum Richtplan	Mit Wachstum umgehen	Erfasst von: Kai Brun Die Aussagen des Richtplans zu den räumlichen Herausforderungen sind so zu ergänzen, dass die aktuellen Wachstumszahlen realitätsnah berücksichtigt werden und klar wird, wie Kanton, Regionen und Gemeinden operativ mit dem hohen Entwicklungsdruck umgehen sollen. Der Richtplan soll zudem Instrumente oder Verfahren benennen, welche die benötigten Nutzungsflächen schrittweise, koordiniert und effizient mobilisieren können.	Die derzeitigen Wachstumswerte im Kanton Luzern liegen deutlich über den früheren Annahmen, die dem Richtplan zugrunde liegen. Dies führt in zahlreichen Gemeinden zu unmittelbaren, operativen Engpässen bei Wohnflächen, Arbeitsgebieten und Infrastrukturen. Der Richtplan gibt bisher keine ausreichende Orientierung, wie kurzfristige und mittelfristige Entwicklungsschritte zu bewältigen sind und welche operativen Massnahmen von Kanton, Regionen und Gemeinden konkret angewendet werden sollen. Damit die räumliche Entwicklung unter den aktuellen Bedingungen gesteuert werden kann, braucht es klar benannte Instrumente zur etappierten Mobilisierung von Flächen – etwa Priorisierungsmechanismen, Auslösebedingungen, Monitoringprozesse oder koordinierte Entwicklungsabfolgen. Ohne solche operativen Vorgaben besteht die Gefahr, dass Gemeinden die notwendigen Flächen zu spät erschliessen, Entwicklungsschritte unkoordiniert erfolgen oder das Wachstum ungeordnet in konfliktanfällige Bereiche abwandert. Operative Aussagen im Richtplan erhöhen die Planungs- und Umsetzungssicherheit und unterstützen eine koordinierte, realitätsnahe Bewältigung des Wachstums.
Anträge zum Richtplan	III. Räumliche Entwicklung	Erfasst von: Kai Brun Die Karte „Raumentwicklungsstrategie Kanton Luzern“ (S. 19) wird von LuzernPlus grundsätzlich begrüsst, da sie eine wichtige Grundlage für die gesamträumliche Orientierung bietet. Zu prüfen ist jedoch, ob die funktionalen Handlungsräume und Kooperationsgebiete (insb. RET-Perimeter) im Kanton ergänzend oder erläuternd dargestellt werden können, um die Umsetzung der Raumimpulse und die interkommunale Zusammenarbeit besser nachvollziehbar zu machen.	Die Karte bildet die kantonale Raumstruktur überzeugend ab, zeigt aber bislang keine Unterscheidung zwischen funktionalen Entwicklungs- und Kooperationsräumen. Da die Umsetzung der Raumentwicklungsstrategie zunehmend über überkommunale Partnerschaften erfolgt, würde eine ergänzende Darstellung dieser Handlungsräume die Schnittstelle zwischen kantonaler und regionaler Ebene stärken und die Umsetzung der strategischen Raumimpulse klarer verorten.
Anträge zum Richtplan	3. Raumtypen stärken:	Erfasst von: Kai Brun Die Aussage «Die Erreichbarkeit für den MIV ist gewährleistet» ist für den urbanen Raum zu präzisieren. Es ist festzuhalten, dass die Abwicklung des MIV verträglich und siedlungsorientiert zu erfolgen hat.	Im dicht besiedelten, urban geprägten Raum (z. B. LuzernSüd, Luzern Nord) steht nicht die Gewährleistung einer uneingeschränkten MIV-Erreichbarkeit im Vordergrund, sondern deren verträgliche Abwicklung im Sinne einer siedlungs- und umweltgerechten Verkehrssteuerung. Der kantonale Richtplan soll klarstellen, dass die Erreichbarkeit für den MIV in urbanen Gebieten auf das notwendige Mass zu beschränken und in die Gesamtmobilitätsstrategie (4V-Ansatz: Vermeiden, Verlagern, Verträglich abwickeln, Verbessern) einzubetten ist. Diese Differenzierung stärkt die Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehr und unterstützt die übergeordneten Klimaziele des Kantons.
Anträge zum Richtplan	4. Zentren unterstützen und wirtschaftliche Entwicklung fördern:	Erfasst von: Kai Brun Der kantonale Richtplan soll die Rolle der Kooperationsplattform K5 (Luzern, Kriens, Horw, Emmen, Ebikon) als verbindliches Gremium zur Abstimmung von Zentrums- und Agglomerationsfragen ausdrücklich verankern. Bei allen Themen mit räumlich-funktionaler Bedeutung für den Kernraum Luzern, insbesondere in den Bereichen Siedlung, Mobilität, Freiraum und Standortentwicklung, sind die	Die Stadt Luzern kann ihre Zentrumsfunktion nur gemeinsam mit den angrenzenden Agglomerationsgemeinden wahrnehmen. Mit den K5-Gremien besteht ein etabliertes und bewährtes Gefäss, um die Entwicklung des urbanen Kernraums in den Bereichen Siedlung, Mobilität, Freiraum und Standortentwicklung abgestimmt zu steuern. Der Richtplan soll diese Zusammenarbeit institutionell stärken und als verbindliche Koordinationsstruktur festhalten.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
		K5-Gremien systematisch einzubeziehen und als bevorzugtes Gefäss der interkommunalen Koordination zu nutzen.	
Anträge zum Richtplan	4. Zentren unterstützen und wirtschaftliche Entwicklung fördern:	Erfasst von: Kai Brun Die Definition der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) ist zu erweitern. Neu soll ausdrücklich festgehalten werden, dass ESP nicht ausschliesslich als wirtschaftlich orientierte Standorte verstanden werden, sondern als vielseitige, funktional gemischte und städtebaulich hochwertige Lebensräume, die auch Wohn-, Bildungs-, Freizeit- und Freiraumnutzungen integrieren können.	Die heutigen ESP, insbesondere beim RET LuzernPlus, entwickeln sich zunehmend zu urbanen Lebens- und Arbeitsräumen. Eine rein wirtschaftsorientierte Definition wird ihrer tatsächlichen und angestrebten Funktion nicht mehr gerecht. Wie bereits im Vorgänger-Richtplan sollen ESP als volkswirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte verstanden werden, welche zur Standortqualität des gesamten Kantons beitragen, aber auch die Lebensqualität der ansässigen Bevölkerung fördern. Eine solche Präzisierung stärkt die planerische Kohärenz zwischen Siedlungsentwicklung, Mobilität und Standortpolitik.
Anträge zum Richtplan	6. Verkehrssystem entwickeln:	Erfasst von: Kai Brun Im Richtplaneintrag zu "Verkehrssystem entwickeln" ist zu ergänzen, dass die kantonalen Velostandards gemäss dem neuen kantonalen Velokonzept verbindlich einzuhalten sind.	Die Formulierung im Richtplan («durchgängiges, direktes und sicheres Velonetz») ist zu allgemein. Für eine einheitliche Qualitätssicherung und sichere, alltagstaugliche Veloinfrastruktur im ganzen Kantonsgebiet ist die Einhaltung der kantonalen Velostandards zentral. Diese werden derzeit im Rahmen des neuen kantonalen Velokonzepts erarbeitet und sollen künftig als massgebliche Grundlage für Planung, Projektierung und Realisierung von Veloanlagen gelten. Eine entsprechende Ergänzung im Richtplan schafft Verbindlichkeit und fördert die Umsetzung einer kohärenten, sicheren und attraktiven Veloinfrastruktur über Gemeinde- und Regionsgrenzen hinweg.
Anträge zum Richtplan	7. Handlungsräume unterstützen:	Erfasst von: Kai Brun Im Richtplaneintrag zum Handlungsraum LuzernPlus ist zu ergänzen, dass die Umsetzung der nationalen Infrastrukturprojekte (Durchgangsbahnhof Luzern, Gesamtsystem Bypass Luzern) nicht nur durch ergänzende, sondern auch durch flankierende Massnahmen zu begleiten ist. Dazu zählen insbesondere die durchgehenden Busspuren im Agglomerationsnetz, die konsequente Umsetzung des öV-Konzepts VVL 2040 sowie die Stärkung des Langsamverkehrs (Fuss- und Veloverkehr) als integraler Bestandteil einer siedlungsverträglichen Mobilitätsstrategie.	Die nationalen Infrastrukturprojekte entfalten ihren vollen Nutzen nur, wenn sie durch ein leistungsfähiges und feinmaschiges regionales Mobilitätssystem ergänzt werden. Neben den durchgehenden Busspuren und Knotenoptimierungen ist insbesondere der Langsamverkehr zentral für die Erschliessung der Bahnhöfe, die Förderung aktiver Mobilität und die Reduktion des MIV. Flankierende Massnahmen, die alle Verkehrsträger einbeziehen, sichern die verkehrliche und städtebauliche Wirkung der Projekte und unterstützen die 4V-Strategie (Vermeiden, Verlagern, Verträglich abwickeln, Verbessern).
Anträge zum Richtplan	121: Agglomerationsprogramme Luzern und Aareland	Erfasst von: Kai Brun Die Formulierung «zweckmässig in den Erarbeitungs- und Umsetzungsprozess miteinbezogen» ist zu präzisieren. Es ist festzuhalten, dass die Beurteilung der zweckmässigen Einbindung der Regionalen Entwicklungsträger (RET) und Gemeinden nicht allein durch das federführende Departement erfolgt, sondern in Abstimmung mit den jeweiligen Steuerungs- und Begleitgremien der Agglomerationsprogramme.	Das RAWI ist sowohl fachlich federführend wie auch Koordinationsstelle der Agglomerationsprogramme. Damit liegt eine Doppelrolle vor, die eine unabhängige Beurteilung des Einbezugs anderer Akteure erschwert. Für eine transparente und partizipative Planung ist klarzustellen, dass die Regionen (LuzernPlus, Sursee-Mittelland, Zofingenregion) bei der Festlegung des Mitwirkungsprozesses verbindlich mitwirken. Eine solche Präzisierung stärkt die Legitimation des Agglomerationsprogramms, verbessert die Koordination zwischen Kanton und Regionen und erhöht die Planungssicherheit für alle Beteiligten.
Anträge zum Richtplan	122: Kommunale Abstimmung von Siedlung und Verkehr	Erfasst von: Kai Brun Die Begrifflichkeit «Verkehrsnachweis» ist im Richtplan durch den fachlich korrekten und gängigen Begriff «Verkehrsgutachten» zu ersetzen. Wo es sinnvoll ist, kann ergänzend auf den enthaltenen Verkehrsnachweis verwiesen	Der Begriff «Verkehrsnachweis» wird im Richtplan als eigenständige Kategorie geführt, ist jedoch fachlich nicht gebräuchlich und wird üblicherweise als Bestandteil eines umfassenderen Verkehrsgutachtens verstanden. Auch die technische Arbeitshilfe ASV verwendet «Verkehrsgutachten» als Oberbegriff, der einen Verkehrsnachweis integrieren kann. Die derzeitige Terminologie im

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
		werden, jedoch soll das Verkehrsgutachten als übergeordneter Begriff verbindlich verwendet werden.	Richtplan kann zu Missverständnissen führen und erschwert die einheitliche Anwendung durch Gemeinden, Fachbüros und Bewilligungsbehörden. Die Verwendung des etablierten Begriffs «Verkehrsgutachten» schafft Klarheit, entspricht der praxisüblichen Fachsprache und erleichtert die Abstimmung mit technischen Vorgaben und bestehenden Vollzugshilfen.
Anträge zum Richtplan	124: Siedlungsverbindung über die Nationalstrasse A2 im ESP Luzern Süd	Erfasst von: Kai Brun LuzernPlus dankt dem Kanton ausdrücklich, dass die Siedlungsverbindung über die Nationalstrasse A2 im Entwicklungsschwerpunkt LuzernSüd im Richtplan aufgenommen wurde. Die Passage ist inhaltlich sehr zu begrüssen und soll um folgende Punkte präzisiert werden: 1. Die Umsetzung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit LuzernPlus, der Standortgemeinde und dem ASTRA, um die planerische und prozessuale Koordination sicherzustellen. 2. Die Massnahmen zur Verringerung der Trennwirkung sollen auch die Neuordnung der lokalen Mobilität und die Aufwertung der Freiräume im unmittelbaren Umfeld der A2 umfassen.	Die im Richtplan verankerten Ziele zur städtebaulichen Integration der Nationalstrasse, zur Förderung der Innenentwicklung und zum verbesserten Lärmschutz sind für LuzernSüd zentral. Für eine wirksame Umsetzung ist es jedoch entscheidend, dass die Projektierung und Realisierung der vorgesehenen Überdeckung «Arsenal» und der Verlängerung des Tunnels «Schlund» im Rahmen eines koordinierten Gesamtprozesses erfolgen. Die städtebauliche und verkehrliche Transformation LuzernSüds verlangt ein abgestimmtes Vorgehen zwischen den Projektpartnern Kanton, ASTRA, LuzernPlus und der Standortgemeinde, damit die Chancen der neuen Infrastrukturprojekte optimal für die Siedlungsentwicklung, den Freiraum und die nachhaltige Mobilität genutzt werden können.
Anträge zum Richtplan	125: Verkehrsintensive Einrichtungen	Erfasst von: Kai Brun Bei der Definition und Beurteilung von verkehrsintensiven Einrichtungen ist nicht nur die Gesamtzahl der Fahrten, sondern auch deren zeitliche Verteilung zu berücksichtigen. Der Richtplan soll festhalten, dass Einrichtungen, deren Verkehrsaufkommen überwiegend ausserhalb der Spitzenstunden anfällt, entsprechend differenziert zu bewerten sind.	Die Verkehrswirkung einer Anlage hängt wesentlich davon ab, wann die generierten Fahrten auftreten. Eine gleichmässige oder ausserhalb der Spitzenstunden liegende Verkehrsbelastung wirkt sich deutlich weniger auf die Netzkapazität, Lärm- und Emissionssituation aus als eine Konzentration in den Hauptverkehrszeiten. Für eine realistische Beurteilung des Nutzungspotenzials und zur Priorisierung geeigneter Standorte sollte der Richtplan diese zeitliche Differenzierung explizit erwähnen. Damit kann die Bewertung von verkehrsintensiven Einrichtungen sachgerechter erfolgen und der Handlungsspielraum der Gemeinden wird gestärkt.
Anträge zum Richtplan	131: Raumwirksame Tätigkeiten koordinieren	Erfasst von: Kai Brun Der Satz «Die Regionalen Entwicklungsträger prüfen zusammen mit den Gemeinden die Realisierung von Parkprojekten von nationaler Bedeutung» ist zu präzisieren. Die Regionalen Entwicklungsträger begleiten solche Vorhaben in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden, sofern sie überkommunale Relevanz aufweisen. Zudem ist zu prüfen, ob die Thematik «Parkprojekte von nationaler Bedeutung» an dieser Stelle des Richtplans sachlich richtig verortet ist.	Die Hauptaufgabe der Regionalen Entwicklungsträger liegt in der Koordination überkommunaler, raumwirksamer Tätigkeiten und in der Abstimmung mit der kantonalen Raumentwicklungsstrategie. Eine fachliche „Prüfung“ einzelner Projekte fällt nicht in diesen Aufgabenbereich. Die RET können sich im Rahmen ihrer Koordinationsfunktion an der Beurteilung beteiligen, sofern die Projekte überkommunale Auswirkungen haben. Inhaltlich wäre eine Zuordnung der „Parkprojekte“ zu den Themen Landschaft, Freizeit und Erholung zweckmässiger als zur Beschreibung der RET-Aufgaben.
Anträge zum Richtplan	131: Raumwirksame Tätigkeiten koordinieren	Erfasst von: Kai Brun Die im Richtplanentwurf formulierte Rolle der Regionalen Entwicklungsträger (RET) ist zu präzisieren und zu stärken. Neben der Koordination überkommunaler raumwirksamer Tätigkeiten soll festgehalten werden, dass die RET als strategische Partner des Kantons bei der Umsetzung der Raumimpulse und der kantonalen Raumentwicklungsstrategie agieren. Ihre Aufgaben sollen nicht nur deklarativ beschrieben, sondern im Richtplan als operative	Der Richtplanentwurf beschreibt die Rolle der RET derzeit nur allgemein («Koordination überkommunaler Tätigkeiten und Abstimmung mit der kantonalen Raumentwicklungsstrategie»), ohne deren konkrete Funktion in der Umsetzung der Raumimpulse zu definieren. Die RET verfügen über etablierte Gremienstrukturen, lokale Vernetzung und fachliche Kompetenzen, um die kantonalen Entwicklungsziele auf regionaler Ebene wirksam umzusetzen. Eine präzisierende Verankerung ihrer Rolle würde die Governance der Raumentwicklung stärken, die Koordination zwischen den Ebenen verbessern und sicherstellen, dass strategische Raumimpulse (etwa zu

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
		Schnittstelle zwischen Kanton und Gemeinden mit klarer Mitwirkungs- und Abstimmungsfunktion verankert werden.	Siedlung, Mobilität, Landschaft und Energie) kohärent auf regionaler Ebene weitergeführt werden.
Anträge zum Richtplan	132: Regionalentwicklung umsetzen	Erfasst von: Kai Brun Im Richtplan ist zu ergänzen, dass die Regionalen Entwicklungsträger (RET) bei der Umsetzung der Neuen Regionalpolitik (NRP) eine aktive Rolle wahrnehmen und dafür vom Kanton entsprechend beauftragt und finanziell unterstützt werden können.	Die RET verfügen über das notwendige Fachwissen und die regionalen Netzwerke, um NRP-Projekte effizient zu initiieren, zu begleiten und mit der kantonalen Raumentwicklungsstrategie abzustimmen. Während einige RET bereits über NRP-finanzierte Mandate verfügen, ist LuzernPlus derzeit nicht direkt in die Umsetzung der NRP eingebunden und erhält keine Abgeltung für entsprechende Leistungen. Eine klarere Verankerung der RET im Richtplan, mit der Möglichkeit, bei Bedarf wieder aktiv in die NRP-Umsetzung einzusteigen, würde die Wirksamkeit der Regionalpolitik erhöhen, die Koordination zwischen Wirtschaft, Raum und Innovation stärken und die regionale Umsetzungskompetenz gezielt nutzen.
Anträge zum Richtplan	143: Intensiv genutzte Tourismus-, Freizeit- und Sportanlagen sowie -gebiete	Erfasst von: Kai Brun LuzernPlus begrüsst die formulierten Grundsätze zu qualitativ hochwertiger, landschaftsverträglicher und verkehrlich abgestimmter Entwicklung von Tourismus-, Freizeit- und Sportanlagen. Zu präzisieren ist, dass die fachliche Prüfung und Kontrolle dieser Grundsätze im Rahmen der jeweiligen Planungs- und Bewilligungsverfahren durch die zuständigen kantonalen oder kommunalen Fachstellen (insbesondere UWE) erfolgt. Die Regionalen Entwicklungsträger übernehmen in diesem Themenfeld keine Federführung, können jedoch bei überkommunalen Fragestellungen koordinierend mitwirken.	Die Beurteilung von Umwelt-, Landschafts- und Verkehrsfragen bei grösseren Tourismus-, Freizeit- und Sportanlagen fällt in die Fach- und Bewilligungskompetenz des Kantons oder der Gemeinden. Die Rolle der Regionalen Entwicklungsträger liegt in der Abstimmung überkommunaler Interessen, nicht in der fachtechnischen Prüfung einzelner Projekte. Eine entsprechende Präzisierung erhöht die Klarheit der Zuständigkeiten und verhindert Überschneidungen in der Aufgabenwahrnehmung.
Anträge zum Richtplan	144: Regionales Freizeit- und Naherholungskonzept erarbeiten und weiterentwickeln	Erfasst von: Kai Brun Die Aufgaben der Regionalen Entwicklungsträger im Bereich Freizeit- und Naherholung sind zu präzisieren. Die RET übernehmen eine strategische und koordinierende Rolle bei der überkommunalen Abstimmung von Freizeit- und Erholungsräumen, nicht jedoch die operative Umsetzung einzelner Massnahmen. Die konkrete Planung, Lenkung und Bewirtschaftung der Erholungsnutzungen liegt in der Verantwortung der zuständigen kantonalen Fachstellen und Gemeinden.	Die Regionalen Entwicklungsträger leisten mit der Erarbeitung von Freizeit- und Naherholungskonzepten einen wichtigen Beitrag zur überkommunalen Koordination. Die operative Besucherlenkung, Signalisation, Pflege und Kontrolle bedürfen hingegen einer fachlichen und rechtlichen Grundlage, die ausserhalb des Aufgabenbereichs der RET liegt. Eine entsprechende Präzisierung im Richtplan schafft klare Zuständigkeitsgrenzen, stärkt die Umsetzungskompetenz der kantonalen Fachstellen und stellt sicher, dass die RET ihre Ressourcen gezielt für konzeptionelle und koordinierende Aufgaben einsetzen können.
Anträge zum Richtplan	152: Aktive Bodenpolitik betreiben	Erfasst von: Kai Brun Der Text zu dieser Koordinationsaufgabe ist zu ergänzen. Es soll ausdrücklich festgehalten werden, dass der Kanton Grundstücke, Bauten und Anlagen von strategischer Bedeutung nur nach frühzeitiger Rücksprache und in Abstimmung mit der Standortgemeinde erwirbt und dass entsprechende Erwerbsabsichten partizipativ und transparent vorzubereiten sind.	Die Aufgabe des Kantons, strategisch relevante Grundstücke zu sichern und zu entwickeln, ist nachvollziehbar und sinnvoll. Ohne eine frühzeitige und enge Abstimmung mit der betroffenen Standortgemeinde besteht jedoch ein erhebliches Risiko von Zielkonflikten zwischen kantonalen und kommunalen Interessen (etwa in Bezug auf Nutzungsplanung, Erschliessung, Infrastrukturbedarfe oder städtebauliche Leitvorstellungen). Eine klare Ergänzung im Richtplan stellt sicher, dass Erwerbsentscheide des Kantons nicht isoliert erfolgen, sondern im Rahmen einer abgestimmten räumlichen Entwicklungspolitik vorbereitet werden. Dies erhöht die Planungssicherheit für Gemeinden, verhindert widersprüchliche Entwicklungen und ermöglicht eine kohärente Weiterentwicklung strategisch wichtiger Areale.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Anträge zum Richtplan	226: Gewerbe stärken	Erfasst von: Kai Brun Die Formulierung zur „regionalen oder überkommunalen Abstimmung“ von Bauzonenerweiterungen in Arbeitsgebieten ist zu präzisieren. Die Regionalen Entwicklungsträger (RET) übernehmen dabei eine koordinierende und unterstützende Rolle bei der Abstimmung zwischen den betroffenen Gemeinden und bei der Dokumentation der regionalen Übereinstimmung, abgestimmt auf die Inhalte des regionalen Teilrichtplans «Siedlungslenkung 2030». Die fachliche Prüfung und Genehmigung verbleibt beim Kanton.	Die im Richtplan vorgesehene Bedingung, dass Erweiterungen von Arbeitsgebieten „regional oder überkommunal abgestimmt“ sein müssen, setzt eine nachvollziehbare Abstimmung zwischen den Gemeinden voraus. Diese Aufgabe kann durch die RET koordiniert und begleitet werden, liegt aber nicht in deren Entscheid- oder Bewilligungskompetenz. Eine klare Bezugnahme auf den regionalen Teilrichtplan Siedlungslenkung stellt sicher, dass die kantonalen und regionalen Vorgaben kohärent bleiben und die methodische Abstimmung im Rahmen der geplanten Revision gewährleistet ist.
Anträge zum Richtplan	22 - Tabelle: Bauzonennutzungswerte nach Gemeindekategorien	Erfasst von: Kai Brun Die Festlegung und Umsetzung der kantonalen Dichteziele ist in Abstimmung mit den regionalen Teilrichtplänen und Dichtekonzepten vorzunehmen. Die Regionalen Entwicklungsträger (RET) sind bei der Herunterbrechung, Konkretisierung und Überprüfung dieser Dichteziele auf Gemeindeebene einzubeziehen. Die Fortschreibung der Dichteziele ist mit der geplanten Revision des regionalen Teilrichtplans «Siedlungslenkung» seitens LuzernPlus zu koordinieren.	Die kantonalen Dichteziele bilden eine wichtige Grundlage für eine kompakte, qualitätsvolle Siedlungsentwicklung. Für eine kohärente Umsetzung ist jedoch sicherzustellen, dass diese Zielvorgaben räumlich differenziert und regional abgestimmt erfolgen. Die RET verfügen über die notwendigen Instrumente (Teilrichtpläne, Monitoring, Regelwerke), um die Dichteziele im regionalen Kontext verankern und deren Auswirkungen auf Siedlung, Mobilität und Freiraum beurteilen zu können. Eine enge Abstimmung mit der bevorstehenden Revision des Teilrichtplans Siedlungslenkung gewährleistet, dass kantonale und regionale Strategien konsistent bleiben und die Gemeinden über eine praxisgerechte Grundlage für Aufzonungen und Nachverdichtungen verfügen.
Anträge zum Richtplan	22 - Karte: Gemeindekategorien und Hauptsiedlungsgebiete	Erfasst von: Kai Brun Die Zuordnung der Gemeinde Gisikon in der Karte „Gemeindekategorien“ ist zu überprüfen. Aufgrund ihrer Lage im intermediären Entwicklungsband entlang der Achse Luzern–Zug–Zürich, der guten ÖV-Erschliessung und der funktionalen Verflechtung mit den Agglomerationsgemeinden im Raum LuzernOst erscheint eine Einstufung als ländliche Gemeinde nicht sachgerecht. Es ist zu prüfen, ob Gisikon einer höheren Gemeindekategorie (intermediär) zugeordnet werden sollte, um der tatsächlichen räumlichen Dynamik und der angestrebten Nutzungsdichte Rechnung zu tragen.	Die Gemeindekategorie ist Grundlage für künftige Dichte- und Entwicklungsziele. Für Gisikon besteht aufgrund seiner Lage und funktionalen Einbindung ein deutlich urbanerer Entwicklungsdruck als bei typischen ländlichen Gemeinden. Eine präziserte Einstufung würde die kohärente Umsetzung der kantonalen Dichtestrategie und der Siedlungsentwicklung nach innen sicherstellen.
Anträge zum Richtplan	23 Entwicklungsgebiete von kantonalen Bedeutung - Stossrichtungen	Erfasst von: Kai Brun Die Aufgabenbeschreibung zur Vorbereitung und Koordination der Entwicklungsschwerpunkte ist zu ergänzen. Neben Kanton und Standortgemeinden sind auch die Regionalen Entwicklungsträger (RET) ausdrücklich zu nennen. Die ESP werden durch Kanton, Standortgemeinden und die zuständigen RET eigentümerverbindlich vorbereitet und, abgestimmt auf die Standortpotenziale und den erforderlichen infrastrukturellen Ausbau, regional und gesamtkantonal koordiniert.	Die RET übernehmen bei der Vorbereitung und Entwicklung der ESP eine zentrale Rolle, beispielsweise durch die Erarbeitung von regionalen Teilrichtplänen, Regelwerken, regionalen Konzepten und koordinierten Verfahren zwischen Gemeinden, Kanton und Grundeigentümerschaft. Diese Rolle ist in der aktuellen Formulierung nicht ersichtlich, obwohl die RET in mehreren ESP operativ tätig sind. Eine explizite Nennung stellt sicher, dass die Zusammenarbeit institutionell verankert bleibt und die Entwicklungsschwerpunkte koordiniert, konsistent und überkommunal abgestimmt weiterentwickelt werden können.
Anträge zum Richtplan	231: Zentrumsgebiete schaffen	Erfasst von: Kai Brun Das im Richtplan vorgesehene Umsetzungsprogramm zur Realisierung von kantonalen Zentrumsgebieten ist so zu erweitern, dass neben Kanton und Standortgemeinden auch die Regionalen Entwicklungsträger (RET) in die	Viele kantonale Zentrumsgebiete decken sich räumlich oder funktional mit bestehenden Entwicklungsschwerpunkten (z. B. LuzernSüd, LuzernNord). Die RET koordinieren dort seit Jahren die überkommunale Abstimmung, entwickeln Regelwerke, Teilrichtpläne und Verfahren und verfügen über die nötigen Steuerungsstrukturen zur Umsetzung. Eine explizite Einbindung der RET im Umsetzungsprogramm würde die Koordination zwischen Kanton, Gemeinden

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
		Erarbeitung und Umsetzung einbezogen werden. Die RET sind insbesondere dort zu beteiligen, wo kantonale Zentrumsgebiete mit Entwicklungsschwerpunkten (ESP) übereinstimmen oder funktional verbunden sind, da sie wesentlich zur Schaffung von Wohn- und Arbeitsraum beitragen.	und Regionen stärken, Doppelspurigkeiten vermeiden und die Schaffung von qualitativ hochwertigem Wohn- und Arbeitsraum gezielt fördern.
Anträge zum Richtplan	233: Entwicklungsschwerpunkte vorbereiten	Erfasst von: Kai Brun Die Formulierung zu Bauzonenerweiterungen in Entwicklungsschwerpunkten (ESP) ist zu präzisieren. Erweiterungen, die über den kommunalen Bauzonbedarf hinausgehen, sind nur im Rahmen koordinierter ESP-Planungen in Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden und den zuständigen Regionalen Entwicklungsträgern vorzunehmen.	Die Möglichkeit, in ESPs über den kommunalen Bauzonbedarf hinauszugehen, ist ein wichtiges Instrument zur Umsetzung der kantonalen Raumentwicklungsstrategie. Für eine kohärente, raumverträgliche Entwicklung ist jedoch sicherzustellen, dass solche Erweiterungen regional abgestimmt und inhaltlich begründet erfolgen, insbesondere im Hinblick auf Mobilität, Nutzungsdichte und Freiraumgestaltung. Die RET verfügen über die geeigneten Gremien und Planungsinstrumente (z. B. Regelwerke, Teilrichtpläne), um diese Koordination sicherzustellen.
Anträge zum Richtplan	233: Entwicklungsschwerpunkte vorbereiten	Erfasst von: Kai Brun Im erläuternden Teil wird ausgeführt, dass die Entwicklungsschwerpunkte als vielseitige Arbeitsgebiete vorgesehen sind. Die Beschreibung der Entwicklungsschwerpunkte (ESP) ist zu ergänzen. Neben der Entwicklung zu vielseitigen Arbeitsgebieten soll ausdrücklich festgehalten werden, dass die ESP gleichermaßen der Sicherung von Flächen für Arbeits- und Wohnnutzungen dienen. Diese duale Funktion ist insbesondere in gut erschlossenen Agglomerationsgebieten zu gewährleisten.	Mehrere kantonale Entwicklungsschwerpunkte – insbesondere in der Agglomeration Luzern – weisen heute eine funktionale Mischung aus Wohnen, Arbeiten, Bildung, Dienstleistung und Freizeit auf. Eine ausschliessliche Fokussierung auf Arbeitsnutzungen entspricht weder der aktuellen Raumstruktur noch den kantonalen Zielsetzungen der Siedlungsentwicklung nach innen und der polyzentralen Raumentwicklung. Die ESP sollen daher als Flächenreservoirs für gemischte Nutzungen verstanden werden, wobei die Flächensicherung für Wohn- und Arbeitsnutzung integraler Bestandteil der ESP-Planungen ist. Eine solche Ergänzung erhöht die planerische Flexibilität, unterstützt die Standortqualität und stärkt die Verbindung zwischen Raum- und Wirtschaftspolitik.
Anträge zum Richtplan	233: Entwicklungsschwerpunkte vorbereiten	Erfasst von: Kai Brun Der im Richtplan formulierte Handlungsbedarf zu den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten (ESP) ist zu konkretisieren und differenziert nach Entwicklungsstand auszuführen. Für die ESP im Raum Luzern wird folgende Ergänzung vorgeschlagen: • ESP LuzernOst: Aktualisierung des Gesamtverkehrskonzepts (GVK); die im überarbeiteten Leitbild LuzernOst formulierten Ideen und Massnahmen sind in ortspezifische Entwicklungsschritte und eine weiterführende planungsrechtliche Umsetzung zu überführen. • ESP LuzernSüd: Die anstehenden kommunalen Planungen und die Teilüberdeckung A2 sind eng aufeinander abzustimmen. Das Regelwerk LuzernSüd ist zu aktualisieren (2025–2027). Das RAWI ist weiterhin inhaltlich und verfahrensmässig einzubinden (analog Vorgehen ESP-Programm), um die städtebauliche und verkehrliche Koordination sicherzustellen. • ESP Rothenburg Station: Das aktuell in Erarbeitung befindliche Regelwerk Rothenburg Station ist als laufender Prozess ausdrücklich zu erwähnen.	Die ESP im Raum Luzern befinden sich in unterschiedlichen Planungsphasen und weisen spezifische Aufgabenstellungen auf. Für LuzernOst, LuzernSüd und Rothenburg Station sind gezielte planerische und verfahrensmässige Schritte erforderlich, um die kantonale Raumentwicklungsstrategie wirksam umzusetzen. Die Ergänzung ermöglicht eine transparente Priorisierung der Arbeitsschritte, eine klare Zuweisung von Verantwortlichkeiten und stärkt die Koordination zwischen Kanton, Gemeinden und LuzernPlus.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Anträge zum Richtplan	233: Entwicklungsschwerpunkte vorbereiten	Erfasst von: Kai Brun Im Richtplan ist festzuhalten, dass die im Rahmen der ESP-Planung geschaffenen MIV-Kapazitäten prioritär für den Ziel- und Quellverkehr reserviert sind. Der Kanton hat die notwendigen verkehrssteuernden Massnahmen zu planen und umzusetzen, damit diese Kapazitäten nicht durch Durchgangsverkehr beansprucht werden.	Insbesondere die ESP-Planung Rothenburg-Station schafft wichtige Grundlagen für die weitere Standortentwicklung. Ohne gezielte Verkehrslenkung besteht jedoch das Risiko, dass die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur bereits vor Umsetzung der ESP-Projekte durch ortsfremden Verkehr absorbiert werden. Eine klare Festlegung im Richtplan stellt sicher, dass der Kanton die nötigen Massnahmen ergreift, um die Erschliessung langfristig zugunsten des ESP zu sichern.
Anträge zum Richtplan	23 - Tabelle 1: Entwicklungsschwerpunkte	Erfasst von: Kai Brun Die Koordinationsstände der Entwicklungsschwerpunkte (ESP) im Raum Luzern sind zu überprüfen, gemäss dem tatsächlichen Planungsstand zu korrigieren und mit dem ESP-Programm (19. Dezember 2024) abzugleichen: • LuzernSüd: Festsetzung (FS) anstatt Ausgangslage (AL), in der Erläuterung zu korrigieren (analog Tabelle 1 - Entwicklungsschwerpunkte) • Littauerboden: Vororientierung (VO) anstatt Zwischenergebnis (ZE)	Die im Richtplan ausgewiesenen Koordinationsstände entsprechen teilweise nicht dem aktuellen Entwicklungsstand der ESP. Gemäss Richtplandefinition sind Ausgangslagen (AL) ausschliesslich für vollständig koordinierte und beschlossene Inhalte vorgesehen. In LuzernSüd bestehen jedoch weiterhin wesentliche Klärungsbedarfe, insbesondere in Bezug auf Regelwerksanpassungen und Verkehr – auch unabhängig vom Projekt zur Teilüberdeckung A2. Für den Bereich Luzern Nord – Littauerboden liegen nach aktuellem Kenntnisstand zudem keine Aussagen zu den weiteren Koordinationschritten vor. Eine zeitliche oder inhaltliche Präzisierung ist derzeit nicht möglich; der Koordinationsstand "Zwischenergebnis" erscheint daher nicht plausibel. Eine Anpassung der Koordinationsstände würde den tatsächlichen Bearbeitungsstand realistischer abbilden und die laufenden Arbeiten von Kanton, Gemeinden und LuzernPlus sachgerecht widerspiegeln.
Anträge zum Richtplan	23 - Tabelle 2: Strategische Arbeitsgebiete	Erfasst von: Kai Brun Die Festlegung zur SAG Dierikon Burehof ist zu präzisieren. Der Richtplan soll klarstellen, welchen Stand die SAG hat, welche Arbeiten bisher erfolgt sind und welche Zielsetzungen, Rollen und Prozessschritte vorgesehen sind. Es ist eine transparente Darstellung des aktuellen Bearbeitungsstands aufzunehmen, damit Gemeinden und Region nachvollziehen können, woraus der Eintrag im Richtplan abgeleitet wird.	Zu Inhalt, Zweck und Bearbeitungsstand der SAG Dierikon Burehof liegen weder der Gemeinde noch der Region belastbare Informationen vor. Auch im Austausch mit dem RAWI ist unklar geblieben, was bisher in diesem Gebiet erarbeitet wurde oder welche Planungsabsichten Grundlage des Eintrags bilden. Damit Gemeinden und Region den Eintrag sachgerecht einordnen können, müssen Ziele, Gründe, räumliche Bezüge sowie der aktuelle Arbeitsstand erläutert werden. Ohne diese Klarstellungen entsteht Unsicherheit, wie das SAG im Richtplan einzuordnen ist und welche Erwartungen an die kommunale und regionale Mitwirkung bestehen. Eine transparente Darstellung schafft Planungssicherheit und ermöglicht eine abgestimmte Weiterbearbeitung zwischen Kanton, Gemeinde und Region.
Anträge zum Richtplan	242: Siedlungsbegrenzungslinie umsetzen	Erfasst von: Kai Brun Die neue Aufgabenbeschreibung zur Festlegung regionaler Freihalteräume ist zu präzisieren. Es ist klarzustellen, dass die Regionalen Entwicklungsträger (RET) diese Freihalteräume im Auftrag und in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und dem Kanton definieren, koordinieren und in bestehenden Instrumenten (z. B. Teilrichtplänen, Regelwerken) verankern können. Eine behördenverbindliche Festlegung setzt eine entsprechende rechtliche und organisatorische Grundlage sowie eine kantonale Mitfinanzierung voraus.	Die im Richtplan formulierte Aufgabe stellt für die RET einen neuen, bisher nicht geregelten Handlungsauftrag dar. Für eine wirksame Umsetzung braucht es eine klare Definition der Zuständigkeiten, der methodischen Anforderungen und der Finanzierung. Die Rolle der RET liegt in der Koordination und Abgrenzung, nicht in der rechtsverbindlichen Festlegung im Alleingang. Eine Präzisierung stellt sicher, dass die Aufgaben realistisch, koordiniert und im Einklang mit den kantonalen Landschafts- und Freiraumstrategien umgesetzt werden können.
Anträge zum Richtplan	24 - Tabelle 1: Kantonale Freihalteräume	Erfasst von: Kai Brun Der im Richtplan verwendete Begriff «Geoobjekte» ist zu präzisieren oder durch eine eindeutig definierte Begrifflichkeit zu ersetzen. Der Richtplan soll klar	Der Begriff «Geoobjekte» wird in den Richtplanunterlagen verwendet, ohne dass eine eindeutige Definition oder Abgrenzung vorgenommen wird. Für Gemeinden, Regionen und Fachplaner ist jedoch zentral zu wissen, welche Elemente in der Karte oder den digitalen Datenbeständen unter diesen Begriff

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
		darlegen, welche räumlichen Elemente, Datentypen oder Planinhalte unter diesem Begriff verstanden werden und welchen Verbindlichkeitsgrad diese besitzen.	fallen und wie sie im planerischen Vollzug zu interpretieren sind. Ohne eine klare Definition besteht das Risiko von Missverständnissen bei der Anwendung, der Übernahme in kommunale Nutzungsplanungen und bei der Abstimmung zwischen Planungsinstrumenten. Eine präzise Begriffsklärung erhöht die Transparenz und stellt sicher, dass alle Akteure die Richtplaninhalte konsistent anwenden.
Anträge zum Richtplan	251: Ortsbilder und Kulturdenkmäler berücksichtigen	Erfasst von: Kai Brun Der Richtplandtext zum kantonalen Bauinventar ist zu ergänzen, um den verhältnismässigen Umgang mit erhaltenswerten Bauten im Zusammenhang mit den bestehenden Schutzinventaren klarzustellen. Bei erhaltenswerten Objekten ist auf einen verhältnismässigen Umgang zu achten, der den Schutzgedanken wahrt, gleichzeitig aber eine zeitgemässe Nutzung und Weiterentwicklung der Bauten ermöglicht.	Die Ergänzung verdeutlicht, dass die in den verschiedenen Schutzinventaren erfassten Objekte zwar zu berücksichtigen sind, bei erhaltenswerten (nicht schützenswerten) Bauten jedoch eine interessenabwägende Anwendung angezeigt ist. Dies entspricht dem Verhältnismässigkeitsprinzip und der gängigen Vollzugspraxis der kantonalen Denkmalpflege. Der Hinweis stärkt die Rechtssicherheit, unterstützt die Gemeinden in der täglichen Vollzugspraxis und ermöglicht eine angemessene Weiterentwicklung historischer Bausubstanz in verdichteten Ortslagen.
Anträge zum Richtplan	31 Gesamtverkehr - Ziele	Erfasst von: Kai Brun Die Ziele zum Gesamtverkehr sind zu ergänzen, indem der Richtplan explizit auf den Einsatz und die Bedeutung neuer Mobilitäts- und Verkehrstechnologien eingeht. Der Richtplan soll klar festhalten, welche technologischen Entwicklungen berücksichtigt werden sollen und wie diese die künftige Verkehrsplanung beeinflussen können.	Die im Richtplan formulierten Ziele zum Gesamtverkehr greifen wichtige Grundsätze auf, bleiben jedoch in Bezug auf neue Technologien zurückhaltend. Angesichts der dynamischen Entwicklungen in Bereichen wie automatisierter Verkehr, digitale Verkehrssteuerung, intelligente Logistiksysteme, Sharing-Modelle, On-Demand-Angebote, Sensorik oder Vernetzung der Verkehrsträger ist es notwendig, diesen Aspekt stärker zu betonen. Neue Technologien werden das Mobilitätsverhalten, die Kapazitätssteuerung, die Angebotsplanung sowie die Infrastrukturbedürfnisse wesentlich verändern. Ohne eine explizite Verankerung besteht das Risiko, dass zukünftige Handlungsspielräume nicht genutzt oder erst verspätet erschlossen werden. Eine klare Aussage stärkt die strategische Ausrichtung des Richtplans und schafft Planungssicherheit für Gemeinden, Verkehrsverbünde und regionale Entwicklungsträger.
Anträge zum Richtplan	312: Regionale Gesamtmobilitätskonzepte erarbeiten	Erfasst von: Kai Brun Das neue Instrument der „regionalen Gesamtmobilitätskonzepte“ (rGMK) ist inhaltlich und prozessual zu präzisieren. Es ist zu definieren, in welchem Verhältnis diese Konzepte zu bestehenden Gesamtverkehrskonzepten (GVK), zum Agglomerationsprogramm und kantonalen Fachplanungen stehen. Zudem ist zu klären, wie die Erstellung und Begleitung dieser Konzepte mandatiert, koordiniert und finanziert wird.	Das Instrument ist neu und derzeit ohne klare Abgrenzung zu bestehenden Planungsinstrumenten formuliert. Regionale Gesamtmobilitätskonzepte können einen Mehrwert bieten, wenn sie die strategische Abstimmung zwischen Siedlungs-, Verkehrs- und Klimapolitik auf RET-Ebene fördern. Ohne präzise Definition besteht jedoch die Gefahr von Doppelspurigkeiten zu bestehenden GVKs und überkommunalen Mobilitätskonzepten. Eine klare Verankerung der Rollen (Kanton – RET – Gemeinden) und der Finanzierung ist Voraussetzung, damit die rGMK ein effektives Koordinationsinstrument werden können.
Anträge zum Richtplan	313: Verkehrsdrehscheiben entwickeln	Erfasst von: Kai Brun Für die im Richtplan ausgewiesenen Verkehrsdrehscheiben bestehen bislang keine klaren kantonalen Vorgaben zu Funktion, Ausstattung, Finanzierung oder betrieblichen Zuständigkeiten. Insbesondere fehlen einheitliche Kriterien zu Parkierungsangeboten, multimodalen Schnittstellen, Erschliessungsqualität sowie Fragen der Abgeltung und Mitfinanzierung. Dies führt zu erheblichen Unsicherheiten bei Gemeinden und regionalen Planungsträgern und erschwert eine überkommunal abgestimmte Entwicklung. Zudem liegen aus der Konzeptstudie Verkehrsdrehscheiben bisher keine verbindlichen Schlussfolgerungen vor, welche Prioritäten, Standortentscheide oder Mindeststandards für die weitere Planung durch die Gemeinden ableiten. Ohne	Die kantonalen Vorgaben zu Verkehrsdrehscheiben sind zu konkretisieren und zu standardisieren. Insbesondere sind verbindliche Kriterien zu Funktion, Infrastrukturstandard, Parkierung, Finanzierung sowie zu betrieblichen Zuständigkeiten festzulegen. Darüber hinaus sind aus der Konzeptstudie Verkehrsdrehscheiben klare Priorisierungen und Umsetzungsrichtlinien zu entwickeln und den Gemeinden zur Verfügung zu stellen, um regionale und überkommunale Planungssicherheiten zu schaffen.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
		diese Konkretisierung ist die praktische Umsetzbarkeit von Verkehrsdrehscheiben nicht gewährleistet.	
Anträge zum Richtplan	322: Kantonale Strategie «Mountainbike-Lenkung» erarbeiten und umsetzen	Erfasst von: Kai Brun Anstelle einzelner funktional getrennter Teilrichtpläne (z. B. Mountainbike, Wandern, Tourismus) ist die Erarbeitung eines integralen regionalen Teilrichtplans «Freizeit und Naherholung» vorzusehen. Dieser Teilrichtplan soll sämtliche für die Freizeit- und Erholungsnutzung relevanten Themen, darunter Mountainbike, Wandern, Gewässerräume, Natur- und Landschaftsschutz sowie touristische Infrastrukturen, gemeinsam behandeln. Die Regionalen Entwicklungsträger (RET) übernehmen dabei die Koordination und Abgrenzung, nicht jedoch die operative Umsetzung einzelner Infrastrukturen. Zudem ist klarzustellen, wie die Finanzierung der Erarbeitung solcher Teilrichtpläne erfolgt und wie sich Kanton und Region die Aufgaben und Kosten teilen.	Ein funktional fragmentiertes Vorgehen (separate Teilrichtpläne für einzelne Freizeitnutzungen) führt zu Doppelspurigkeiten und schwächt die übergeordnete Raum- und Landschaftssteuerung. Ein integrierter Teilrichtplan Freizeit und Naherholung erlaubt eine abgestimmte Betrachtung der unterschiedlichen Nutzungsinteressen, vereinfacht die Abstimmung mit kantonalen Fachstellen und erhöht die Kohärenz zur kantonalen Landschafts- und Tourismusstrategie. Zugleich bleibt die Umsetzbarkeit realistisch, da die RET in dieser Rolle bereits über etablierte Prozesse und Netzwerke verfügen.
Anträge zum Richtplan	32 - Karte: Velovorzugsrouten und Hauptverbindungen des Alltagsnetzes	Erfasst von: Kai Brun Die im Richtplan dargestellten Velovorzugsrouten und Hauptverbindungen des Alltagsnetzes sind überkantonale abzustimmen und in Zusammenarbeit mit den angrenzenden Kantonen zu koordinieren. Diese überkantonale Abstimmung ist als verbindliche Koordinationsaufgabe im Richtplan festzuhalten und in enger Zusammenarbeit mit den Regionalen Entwicklungsträgern (RET) umzusetzen.	Trotz mehrfacher Rückmeldungen im Rahmen der kantonalen Workshops ist die Koordination der kantonsübergreifenden Velorouten bislang nicht erfolgt. Gerade die Verbindungen an den Kantonsgrenzen – etwa entlang der Achsen Luzern–Schwyz via Küssnacht weisen weiterhin Lücken oder Inkonsistenzen auf. Für ein funktionierendes Alltagsvelonet ist eine netzübergreifende Planung zwingend.
Anträge zum Richtplan	33 Öffentlicher Verkehr (ÖV) - Ziele	Erfasst von: Kai Brun Die Ziele zur Entwicklung des öffentlichen Verkehrs sind zu präzisieren und zu stärken. Im Einklang mit den Zielen des Projekts ZuMoLu – Zukunft Mobilität Luzern und dem kantonalen Richtplanziel Netto-Null Treibhausgasemissionen bis 2050 soll der Richtplan festhalten, dass: • der Anteil des öV am Modalsplit signifikant zu erhöhen ist, • die Reisezeiten und Zuverlässigkeit insbesondere im Agglomerationsraum systematisch zu verbessern sind, • und die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum öV und zum Langsamverkehr als zentrale Voraussetzung für das Erreichen der Klimaziele gilt.	Die aktuell formulierten Ziele «kurz, zuverlässig und konkurrenzfähig» und «der Anteil des öV am Gesamtverkehr (Modalsplit) hat sich erhöht.» sind zu allgemein und tragen den kantonalen Klima- und Energiezielen nicht ausreichend Rechnung. Eine ambitioniertere Zielformulierung ist notwendig, um die im Projekt ZuMoLu definierten strategischen Stossrichtungen, insbesondere die Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsträger und die massive Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen, verbindlich im Richtplan zu verankern. Nur so kann der Verkehrssektor einen substanziellen Beitrag zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten und der Ausbau des öV konsequent priorisiert werden.
Anträge zum Richtplan	333: Betriebliche und bauliche Massnahmen zur Stärkung des Busnetzes	Erfasst von: Kai Brun Der Richtplantext ist dahingehend zu ergänzen, dass die Gemeinden nicht nur ergänzende, sondern auch flankierende Massnahmen auf dem Gemeindestrassennetz ergreifen sollen. Insbesondere im Agglomerationsraum Luzern reicht eine Betrachtung auf das kantonale Strassennetz allein nicht aus, da die Leistungsfähigkeit des Bussystems wesentlich von den kommunalen Netzabschnitten, Knotenpunkten und Querungen abhängt. Die flankierenden	Die Wirksamkeit der im Buskonzept 2040 und im Programm Gesamtmobilität (PGM) vorgesehenen Massnahmen hängt entscheidend von der kontinuierlichen Funktionalität des gesamten Buskorridors ab. Gerade in den Agglomerationsräumen, wo sich kantonale und kommunale Strassen überlagern, sind durchgehende Busspuren, Knotenpriorisierungen und verkehrsorganisatorische Anpassungen auf beiden Ebenen erforderlich. Eine explizite Erwähnung der flankierenden Massnahmen auf dem Gemeindestrassennetz stellt sicher, dass die kommunale Infrastrukturplanung als integraler Bestandteil der kantonalen Busstrategie verstanden wird.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
		Massnahmen sind in enger Abstimmung zwischen Kanton, Gemeinden und den Regionalen Entwicklungsträgern (RET) zu planen und umzusetzen.	
Anträge zum Richtplan	334: Busdepots räumlich sichern	Erfasst von: Kai Brun Die Rolle der Regionalen Entwicklungsträger (RET) ist in dieser Koordinationsaufgabe explizit zu ergänzen. Bei der Ermittlung und Sicherung von künftigen oder zu erweiternden Busdepotstandorten unterstützen die RET den Kanton und die betroffenen Gemeinden in der regionalen Abstimmung und Standortkoordination, insbesondere im Raum Luzern.	Im Agglomerationsraum Luzern besteht ein akuter Handlungsbedarf zur räumlichen Sicherung von Busdepotstandorten. LuzernPlus steht bereits mit dem RAWI im Austausch, um eine standortübergreifende Lösung im Sinne der kantonalen Mobilitätsstrategie zu ermöglichen. Die RET können dabei eine wichtige Koordinations- und Vermittlungsrolle zwischen den Akteuren übernehmen und tragen dazu bei, dass die Standortfestlegung fachlich abgestützt, regionalpolitisch abgestimmt und zügig umgesetzt werden kann. Eine entsprechende Ergänzung im Richtplantext würde die laufenden Arbeiten institutionell absichern und die Rolle der RET bei dieser dringlichen Aufgabe klarstellen.
Anträge zum Richtplan	33 - Tabelle: Bahninfrastrukturvorhaben von nationalem und kantonalem Interesse	Erfasst von: Kai Brun Der im Richtplanentwurf 2025 ausgewiesene Koordinationsstand „FS“ (Festsetzung) für das Bahninfrastrukturvorhaben Abstellanlage Dierikon (Nr. 7) ist zu überprüfen und zu korrigieren. Da sich das Projekt nach aktuellem Kenntnisstand weiterhin in der Standortevaluation befindet, ist der Eintrag als „ZE“ (Zwischenergebnis) oder gegebenenfalls als „VO“ (Vororientierung) zu führen. Zudem ist im Richtplan festzuhalten, dass bei der weiteren Bearbeitung eine städtebaulich und landschaftlich verträgliche Lösung zwingend zu prüfen und nachzuweisen ist.	Gemäss SBB befindet sich die Standortsuche und Variantenprüfung für die Abstellanlage im Raum Dierikon weiterhin in Bearbeitung. Eine Festsetzung (FS) im Richtplan ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht gerechtfertigt, da weder die Standortwahl noch die zeitliche Realisierung verbindlich festgelegt sind. Darüber hinaus ist aufgrund der Lage in einem siedlungsnahen Gebiet mit Verdichtungspotential eine umfassende Prüfung der städtebaulichen und landschaftlichen Verträglichkeit notwendig, um die Integration in den Raum sicherzustellen. Das RAWI wird ersucht, den aktuellen Arbeitsstand mit der SBB Infrastruktur und dem DBL-Projektteam abzustimmen und die Richtplanfestlegung entsprechend anzupassen.
Anträge zum Richtplan	33 - Tabelle: Bahninfrastrukturvorhaben von nationalem und kantonalem Interesse	Erfasst von: Kai Brun Die S-Bahnstation Horw See ist in die Tabelle der Bahninfrastrukturvorhaben von nationale und kantonalem Interesse aufzunehmen. Das Projekt ist im Agglomerationsprogramm Luzern, 5. Generation sowie im Regelwerk und Teilrichtplan LuzernSüd verankert und soll im kantonalen Richtplan entsprechend als kantonal relevantes Vorhaben (Koordinationsstand VO) aufgeführt werden.	Die neue S-Bahnstation Horw See ist ein zentrales Element zur Anbindung des Campus Horw und des Projekts Horw See an das Bahnnetz. Sie trägt wesentlich zur Erschliessung und Entwicklung des Handlungsraums LuzernSüd bei und unterstützt die Verlagerungsziele des kantonalen Mobilitäts- und Klimaprogramms. Das Vorhaben ist im Agglomerationsprogramm Luzern 5G und im Regelwerk LuzernSüd ausgewiesen; die Aufnahme in den Richtplan schafft die notwendige Planungs- und Finanzierungssicherheit.
Anträge zum Richtplan	343: Kantonsstrassennetz optimieren, Ortsdurchfahrten siedlungsorientiert gestalten	Erfasst von: Kai Brun Im Richtplan ist festzuhalten, dass die Einführung und Koordination von Tempo-30-Zonen als zentrale flankierende Massnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Reduktion der Lärmbelastung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität zu verstehen ist. Der Kanton unterstützt die Gemeinden bei der Abstimmung und Priorisierung von Tempo-30-Massnahmen insbesondere entlang kantionaler Hauptachsen in Siedlungsgebieten und im Agglomerationsraum.	Tempo-30-Regelungen sind ein wirkungsvolles Instrument, um mehrere Richtplanziele gleichzeitig zu erreichen: • Lärminderung gemäss Lärmschutzverordnung, • Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, • Förderung des Langsamverkehrs und der Aufenthaltsqualität, • Beitrag zur CO₂- und Feinstaubreduktion durch gleichmässigeren Verkehrsfluss. Der Richtplan sollte diese Massnahmen ausdrücklich erwähnen und als Teil der kommunalen und regionalen Mobilitätsstrategien verankern. Dies stärkt die Kohärenz zu den Zielen des Programms Gesamtmobilität (PGM), des Buskonzepts 2040 sowie des kantonalen Klimaprogramms Netto-Null 2050.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Anträge zum Richtplan	34 - Tabelle: Strassenbauvorhaben im Kanton Luzern	Erfasst von: Kai Brun In der Tabelle «Strassenbauvorhaben im Kanton Luzern» ist das Vorhaben Nr. 4 – Anschluss Luzern–Lochhof mit Brücke über die Reuss zu überprüfen und der Koordinationsstand von „ZE“ (Zwischenergebnis) auf „VO“ (Vororientierung) zu ändern. Das Projekt ist hinsichtlich seiner verkehrlichen Wirkung, Funktionalität und städtebaulichen Verträglichkeit neu zu beurteilen, da die zugrunde liegenden Annahmen nicht mehr dem aktuellen Planungsstand entsprechen.	Das Vorhaben „Brücke über die Reuss (Anschluss Luzern–Lochhof)“ stammt aus älteren verkehrlichen Überlegungen im Zusammenhang mit dem Gesamtsystem Bypass Luzern. Seit der Überarbeitung der kantonalen Mobilitätsstrategie, der Priorisierung des öffentlichen Verkehrs und der Weiterentwicklung des Stadtteils Reussbühl–Ibach ist die Relevanz und Zweckmässigkeit des Projekts fraglich. Die Reussportbrücke gilt als nicht mehr zeitgemäss, ihre Wirkung und Funktionalität werden sowohl aus verkehrlicher als auch aus städtebaulicher Sicht bezweifelt. Eine Einstufung als Vororientierung (VO) entspricht dem tatsächlichen Bearbeitungsstand und schafft die Grundlage für eine erneute Beurteilung im Rahmen der Abstimmung mit dem Gesamtsystem Bypass Luzern und der städtebaulichen Entwicklung im Raum Reussport.
Anträge zum Richtplan	34 - Tabelle: Strassenbauvorhaben im Kanton Luzern	Erfasst von: Kai Brun Das Projekt «Optimierung K65» ist im kantonalen Richtplan aufzuführen. Sollte eine Aufnahme nicht vorgesehen sein, ist nachvollziehbar zu begründen, weshalb dieses für die Region wichtige Projekt im Richtplan nicht erscheint.	«Optimierung K65» ist im Programm Gesamtmobilität als relevante Massnahme enthalten und hat für die Region eine hohe Bedeutung: Es verbessert die durchgängigen Radwegverbindungen zwischen Rontal und Seetal, optimiert die Umsteigebeziehungen beim Knoten Reussbrücke und wirkt sich positiv auf die Verkehrsbelastung aus. Die fehlende Erwähnung im Richtplan führt zu Unklarheiten und erschwert die Abstimmung zwischen PGM, Richtplan und den kommunalen Mobilitätsplanungen. Eine Aufnahme im Richtplan oder eine klare Begründung für das Fehlen ist notwendig, um Planungssicherheit und Kohärenz der kantonalen Grundlagen sicherzustellen.
Anträge zum Richtplan	353: Standorte für Logistiktutzungen grundeigentümergeverbindlich sichern	Erfasst von: Kai Brun Die Standortfestlegung für Logistiktutzungen ist im Richtplan präziser zu regeln und zwingend regional sowie überkommunal abzustimmen. Logistiktflächen sollen nur auf Grundlage einer regional koordinierten Planung bestimmt werden, die sowohl die verkehrlichen Auswirkungen auf das übergeordnete Strassennetz berücksichtigt wie auch die Abstimmung mit bestehenden und geplanten Gewerbe- und Arbeitsgebieten sicherstellt.	Die bisherigen Aussagen im Richtplan bieten den Gemeinden keine ausreichende Orientierung, wie Logistiktutzungen – mit ihren hohen Flächenansprüchen, intensiven Betriebsprozessen und erheblichen Fahrtenaufkommen – geeignet zu lokalisieren sind. Zunehmender Flächen- und Innenentwicklungsdruck in den Agglomerationsgemeinden verschärft die Konkurrenz zwischen Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Logistik weiter. Ohne klare kantonale Leitplanken besteht die Gefahr, dass Logistiktvorhaben in konfliktträchtige Lagen geraten, wertvolle Innenentwicklungspotenziale blockieren oder das übergeordnete Verkehrsnetz überproportional belasten. Eine regional abgestimmte Standortplanung stellt sicher, dass Logistiktflächen an funktional tragfähigen Standorten vorgesehen werden, wo sowohl die verkehrliche Abwicklung als auch die räumliche Einbettung und die Versorgung regionaler Wirtschaftsstrukturen gewährleistet sind.
Anträge zum Richtplan	356: Voraussetzungen eines unterirdischen Gütertransportsystems schaffen	Erfasst von: Kai Brun Die Aussagen zur möglichen Realisierung eines unterirdischen Gütertransportsystems sind im Richtplan zu konkretisieren. Der Richtplan soll klären, welche Grundsätze für den Kanton gelten, welche räumlichen Voraussetzungen einzuhalten sind und wie Standorte für Anbindungen, Hubs oder Zugangspunkte definiert werden. Solange auf nationaler Ebene keine Entscheide vorliegen, ist im Richtplan mindestens festzuhalten, dass die Gemeinden und Regionen nur auf Grundlage kantonalen Vorgaben und in Abstimmung mit dem Gesamtnetz Planungsarbeiten aufnehmen sollen.	Der unterirdische Gütertransport, insbesondere das Projekt Cargo sous terrain, befindet sich weiterhin in einem offenen politischen Entscheidungsprozess. Aufgrund der hohen Investitionskosten, des grossen Flächenbedarfs für Hubs und der weitreichenden Eingriffe in den Siedlungs- und Verkehrsraum müssen mögliche Standorte oder Korridore zwingend sorgfältig auf kantonalen Ebene geprüft und mit allen Regionen abgestimmt werden. Ohne verbindliche kantonale Leitlinien zu Standortwahl, Erschliessungsanforderungen, Auswirkungen auf das Logistiknetz und Schnittstellen zu bestehenden Güterverkehrsstrukturen besteht das Risiko widersprüchlicher kommunaler Vorstösse und einer fragmentierten Planung. Der Richtplan muss deshalb klar regeln, unter welchen Voraussetzungen Gemeinden und Regionen in die Planung einsteigen dürfen/müssen und welche räumlichen Kriterien gelten sollen, um überkommunale Planungssicherheit zu gewährleisten.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Anträge zum Richtplan	35 - Tabelle: Anlagen für den Schienengüterverkehr inklusive Schiffsverlad; «Cargo sous terrain»	Erfasst von: Kai Brun Die Festlegungen 1 und 2 in Tabelle 117 sind zu streichen, da das Zielbild Schienengüterverkehr nicht mit der laufenden ESP-Planung Rothenburg-Station übereinstimmt. Sollte der Kanton an einer räumlichen Festlegung festhalten, ist klarzustellen, dass zusätzliche Fahrten aus einer Umschlaganlage die bestehenden Kapazitäten nicht beeinträchtigen dürfen und nur ausserhalb der Spitzenstunden anfallen dürfen.	Die ESP-Planung Rothenburg-Station basiert auf einem sorgfältig abgestimmten Siedlungs- und Verkehrskonzept. Die bestehenden Nationalstrassenanschlüsse sowie die Kantons- und Gemeindestrassen sind bereits stark ausgelastet; verbleibende Kapazitäten werden für die Entwicklung des ESP benötigt. Fahrten aus einer allfälligen Umschlaganlage dürfen diese Kapazitäten nicht konkurrenzieren. Die Verkehrswirkung einer solchen Anlage hängt massgeblich vom Zeitpunkt der Fahrten ab. Belastungen ausserhalb der Spitzenzeiten wirken deutlich weniger auf Kapazität, Lärm und Emissionen als Verkehr in den Hauptverkehrszeiten. Der Richtplan muss diese zeitliche Differenzierung explizit erwähnen, damit die Bewertung verkehrsintensiver Nutzungen sachgerecht erfolgt und die Gemeinden über einen klaren Handlungsspielraum bei der Standortbeurteilung verfügen.
Anträge zum Richtplan	41 - Tabelle: Landschaften von nationaler Bedeutung	Erfasst von: Kai Brun Für die BLN-Landschaften Pilatus und Vierwaldstättersee – Kernwald – Rigi ist im Richtplan zu präzisieren, wie die Koordination zwischen den betroffenen Regionalen Entwicklungsträgern (RET), dem Kanton Luzern und den angrenzenden Kantonen zu erfolgen hat. Da beide Gebiete kantons- und RET-übergreifend sind, ist eine formalisierte interkantonale Abstimmung vorzusehen. Zudem sind der Umfang, die Mitwirkungsrolle und die Abgeltung der RET klar festzulegen.	Die Landschaftsgebiete Pilatus und Vierwaldstättersee–Rigi erstrecken sich über mehrere Kantone und Regionalverbände. Die geplante Festlegung als Landschaftsfördergebiete bedingt deshalb eine enge interkantonale Koordination sowie eine klar geregelte Zusammenarbeit zwischen den betroffenen Kantonen und RET. Ohne ein solches Verfahren besteht das Risiko widersprüchlicher Zielsetzungen, unterschiedlicher Fördermechanismen und hoher Abstimmungsaufwände. Der Richtplan sollte festhalten, dass der Kanton Luzern die Führungsverantwortung trägt, die überkantonale Abstimmung organisiert und die Mitwirkung der RET methodisch und finanziell absichert.
Anträge zum Richtplan	43 Gewässer - Stossrichtungen	Erfasst von: Kai Brun Beim Erläuterungstext zur Planung und Realisierung von Sanierungsmassnahmen ist die «Zusammenarbeit mit den Gemeinden und Gemeindeverbänden» zu präzisieren. Die Formulierung, wonach die Gemeindeverbände die Anlagen zur Seebelüftung betreiben, ist auf den spezifischen Gemeindeverband Baldegger- und Hallwilersee zu beziehen. Andere Gemeindeverbände – insbesondere die Regionalen Entwicklungsträger (RET) – nehmen keine operativen Aufgaben im Anlagenbetrieb wahr, sondern erfüllen koordinierende oder strategische Funktionen.	Der Begriff «Gemeindeverbände» wird im Text derzeit pauschal verwendet und kann missverständlich sein. Nur die Gemeindeverbände Baldegger- und Hallwilersee / Sempachersee wurde explizit zum Betrieb der Seebelüftungsanlagen gegründet; diese Aufgabe fällt nicht den RET zu. Zur Vermeidung von Fehlinterpretationen und unzutreffenden Zuständigkeitsannahmen ist die Passage so zu formulieren, dass klar zwischen technisch-operativen Zweckverbänden und strategisch-planerischen Gemeindeverbänden (RET) unterschieden wird. Dies trägt zu einer klaren Aufgabenteilung zwischen Kanton, Gemeinden und Verbänden bei.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Anträge zum Richtplan	43 - Tabelle: Gewässerabschnitte für prioritäre Gewässerrevitalisierungen; alle mit Koordinationsstand Festsetzung (FS)	Erfasst von: Kai Brun Zu Nr. 32: Die Festlegung zur Reuss ist zu präzisieren. Es ist klarzustellen, welcher Abschnitt der Reuss als prioritäres Revitalisierungsgewässer gemeint ist und ob dies den Perimeter des Landschaftsparks Reuss umfasst. Der entsprechende Perimeter ist eindeutig in der Richtplankarte darzustellen. Zudem ist festzuhalten, dass dieser Bereich als Naherholungsraum aufzuwerten und langfristig zu sichern ist.	Die Festlegung bleibt bei der Reuss unklar, da nicht ersichtlich ist, ob sich der Auftrag auf die gesamte Reuss bezieht oder ob der Bereich des Landschaftsparks Reuss gemeint ist. Die aktuell verwendeten Perimeter sind in der Karte nicht eindeutig erkennbar und können in der praktischen Anwendung zu unterschiedlichen Interpretationen führen. Für Gemeinden und regionale Planungsträger ist es zentral, dass klar definiert wird, welcher Abschnitt der Reuss für Revitalisierungsmassnahmen priorisiert ist und wie dieser räumlich abzugrenzen ist. Ebenso muss deutlich gemacht werden, dass dieser Abschnitt zugleich ein bedeutender Naherholungsraum ist, der qualitativ aufzuwerten und langfristig zu sichern ist. Eine präzise kartografische Darstellung und textliche Klarstellung schaffen Planungs- und Vollzugssicherheit und unterstützen die koordiniert abgestimmte Entwicklung des Landschaftsparks Reuss.
Anträge zum Richtplan	522: Regionale Wasserversorgungsplanung erstellen	Erfasst von: Kai Brun Die Koordinationsaufgabe zur Wasserversorgung ist so zu ergänzen, dass ausdrücklich festgehalten wird, dass die Sicherstellung der Wasserversorgung nicht allein innerhalb einzelner Regionen erfolgen kann. Der Richtplan soll klar umschreiben, dass eine überregionale, RET-übergreifende und bei Bedarf kantonsübergreifende Koordination zwingend notwendig ist, um Versorgungssicherheit und Redundanz zu gewährleisten.	Die Wasserversorgung steht aufgrund des starken Bevölkerungswachstums, steigender Spitzenbedarfe und klimatischer Veränderungen zunehmend unter Druck. Viele Versorgungssysteme sind bereits heute regional vernetzt; künftig werden funktionale Abhängigkeiten weiter zunehmen. Eine rein regionale Betrachtung greift deshalb zu kurz und führt zu Lücken in der Versorgungssicherheit, insbesondere an den Schnittstellen zwischen Regionen oder zu Nachbarkantonen. Für eine robuste, resiliente Wasserversorgung braucht es eine klare Vorgabe, dass Planungen, Redundanzen, Notverbünde und Infrastrukturentwicklungen überregional abgestimmt werden müssen. Eine entsprechende Ergänzung der Koordinationsaufgabe schafft die notwendige Grundlage, um die operative Zusammenarbeit zwischen Gemeinden, Regionen und Kantonen verbindlich sicherzustellen.
Anträge zum Richtplan	55 Energieverteilung und - speicherung - Stossrichtungen	Erfasst von: Kai Brun Die Stossrichtungen zur Energieverteilung und -speicherung sind zu erweitern und verbindlicher auszugestalten. Der Richtplan soll klar festhalten, dass künftig sowohl zentrale als auch dezentrale grosse Speicherkapazitäten benötigt werden und dass deren räumliche Sicherung verbindlich zu erfolgen hat. Zudem ist eindeutig zu definieren, welche Akteure (Gemeinden, Regionen, Energieversorger wie CKW oder private Werke) die Koordinationsaufgabe übernehmen und wie die räumlichen Verbindlichkeiten festgelegt werden. Weiter sind Aussagen zu finanziellen Rahmenbedingungen, zu Rückspeisungen, zur Rolle der Dezentralisierung sowie zur operativen Sicherstellung der Versorgungssicherheit bei steigender Energienachfrage aufzunehmen.	Der Energiebedarf im Kanton Luzern nimmt absehbar zu, gleichzeitig steigt die Abhängigkeit von flexiblem Lastmanagement und ausreichend grossen Speicherkapazitäten. Der Richtplan erkennt diese Entwicklung grundsätzlich, formuliert jedoch keine verbindlichen Aussagen dazu, wo Speichereinrichtungen räumlich zu ermöglichen sind, wie ihr Aufbau koordiniert werden soll und wer für Planung, Priorisierung und Finanzierung verantwortlich ist. Insbesondere fehlende Klärungen zu zentralen und dezentralen Grossspeichern, zur Rückspeisefähigkeit, zur Aufgabenteilung zwischen Gemeinden und Energieversorgern sowie zur finanziellen Tragweite. Diese führen in der aktuellen Praxis zu erheblichen Unsicherheiten. Die Dezentralisierung kommt mangels klarer Vorgaben kaum voran, und es fehlen Mechanismen, um räumlich geeignete Standorte frühzeitig zu sichern. Vor dem Hintergrund einer steigenden Energienachfrage und zunehmender Anforderungen an Stabilität und Resilienz des Gesamtsystems ist es zwingend notwendig, dass der Richtplan hier operative und verbindliche Vorgaben macht. Ohne diese Vorgaben besteht das Risiko eines unkoordinierten Ausbaus, fehlender Speicherkapazitäten, unklarer Verantwortlichkeiten und letztlich einer Gefährdung der langfristigen Versorgungssicherheit.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Anträge zum Richtplan	551: Kommunale Energieplanung und Grundlagen in Nutzungsplanung erstellen	Erfasst von: Kai Brun Eine Koordinationsaufgabe zur Fernwärme ist zu ergänzen. Der Richtplan soll klar festhalten, inwiefern das bestehende Fernwärmenetz gesichert, ausgebaut und weiterentwickelt werden soll und welche Grundsätze für die räumliche Sicherung und zukünftige Erweiterung gelten. Zudem ist zu definieren, welche Rolle der Kanton in der Koordination und Priorisierung übernehmen kann und wie er Gemeinden und Energieversorger in die Umsetzung einbindet.	Der Richtplan erkennt die Herausforderungen und Anforderungen im Bereich Fernwärme derzeit nicht. Weder wird deutlich, in welchen Gebieten eine Versorgung über Fernwärme langfristig strategisch vorgesehen ist, noch wie bestehende Leitungen und potenzielle Erweiterungsgebiete gesichert werden sollen. Gleichzeitig steigt der Bedarf an erneuerbarer Wärmeversorgung stark an, und zahlreiche Gemeinden sind auf verbindliche kantonale Vorgaben angewiesen, um ihre Energie- und Nutzungsplanung darauf auszurichten. Ohne klare Aussagen zur Sicherung des heutigen Netzes, zur Koordination der Ausbauvorhaben, zur räumlichen Priorisierung und zu den Zuständigkeiten zwischen Kanton, Gemeinden und Energieversorgern fehlt eine tragfähige Grundlage für die operative Planung. Dies erschwert Investitionsentscheide, führt zu Unsicherheiten in der Bauzonenentwicklung und behindert den gezielten Ausbau der Fernwärme als zentralem Baustein der zukünftigen Energieversorgung. Eine verbindliche Ausgestaltung im Richtplan ist notwendig, um Versorgungssicherheit, Klimaziele und die regionale Koordination sicherzustellen.
Anträge zur Richtplankarte	Karte / Pläne	Erfasst von: Kai Brun Die ESP-Perimeter in der Richtplankarte sind zu korrigieren und an die bestehenden, behördenverbindlichen regionalen Planungsgrundlagen anzupassen. Dies betrifft insbesondere die Entwicklungsräume LuzernSüd, LuzernOst und Rothenburg-Station, für welche bereits klar definierte Perimeter und abgestimmte räumliche Abgrenzungen bestehen.	In mehreren Entwicklungsgebieten decken sich die im kantonalen Richtplan dargestellten ESP-Perimeter nicht mit den vorhandenen regionalen Festlegungen. Dies betrifft beispielsweise auch den Bereich Horw-See bzw. Horw Seefeld, der im Rahmen des ESP LuzernSüd eine zentrale funktionale Rolle einnimmt und dessen Perimeter im regionalen Richtplan klar definiert ist. Die kantonale Darstellung weicht davon jedoch ab, wodurch die räumlichen Entwicklungsabsichten im ESP LuzernSüd nicht korrekt wiedergegeben werden. Die abweichenden Darstellungen in der kantonalen Richtplankarte führen insgesamt zu Unklarheiten zwischen Richtplan, regionalen Richtplänen und kommunalen Nutzungsplanungen. Dadurch entsteht ein Risiko widersprüchlicher Vorgaben, was die konsistente Beurteilung von Baugesuchen, Gestaltungsplänen und Erschliessungsvorhaben erschwert – insbesondere in komplexen, mehrschichtigen Entwicklungsräumen wie LuzernSüd. Zur Sicherstellung der interkommunalen Abstimmung, zur Wahrung der Planungssicherheit und zur Vermeidung von Normenkonflikten sind die ESP-Perimeter gemäss den bestehenden regionalen Planungsinstrumenten verbindlich zu übernehmen und in der Richtplankarte entsprechend zu bereinigen.
Anträge zur Richtplankarte	Karte / Pläne	Erfasst von: Kai Brun Die in der Richtplankarte dargestellte Festsetzung einer Abstellanlage ist zu überarbeiten. Solange der Standort der Abstellanlage nicht festgelegt ist und sich nachweislich weiterhin in Abklärung befindet, ist auf eine räumliche Festsetzung zu verzichten oder diese zumindest als «offen / in Prüfung» zu kennzeichnen.	Die Abstellanlage für den Bahnbetrieb (DBL/öV) befindet sich gemäss aktuellem Planungsstand weiterhin auf Standortsuche, und es liegt kein abgestimmter, regional oder kantonal beschlossener Standortentscheid vor. Die kartografische Fixierung in der Richtplankarte suggeriert eine räumliche Festlegung, die fachlich noch nicht entschieden und politisch nicht abgestützt ist.
Anträge zur Richtplankarte	Karte / Pläne	Erfasst von: Kai Brun	Eine Nicht-Darstellung erzeugt planerische Unschärfen und erschwert die Abstimmung zwischen kantonalen, regionalen und kommunalen Planungsinstrumenten. Insbesondere bei Planungen in LuzernSüd oder entlang der Achse Kriens–Horw ist eine korrekte Darstellung des übergeordneten

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
		Der Anschluss der Nationalstrasse N27 (Luzern–Kriens) ist in der Richtplankarte nachzutragen und konsistent zum bestehenden Nationalstrassennetz darzustellen. Die aktuelle Darstellung weist an dieser Stelle eine Lücke auf, obwohl der Anschluss funktional, räumlich und betrieblich ein integraler Bestandteil des kantonalen und nationalen Verkehrsnetzes ist.	Strassennetzes zwingende Voraussetzung für belastbare Mobilitäts- und Verkehrskonzepte.
Anträge zur Richtplankarte	Karte / Pläne	Erfasst von: Kai Brun In der Richtplankarte sind bisher ausschliesslich Golfanlagen als intensiv genutzte Tourismus- und Freizeitgebiete im Raum LuzernPlus ausgewiesen. Gemäss Richtplantext bestehen jedoch weitere bedeutende touristische Entwicklungsräume, die in der Karte nicht abgebildet sind (u. a. Pilatus, Rigi). Diese Diskrepanz erschwert die konsistente Anwendung des Richtplans und führt zu einer unvollständigen räumlichen Grundlage.	Die intensiv genutzten Tourismus- und Freizeitgebiete sind in der Richtplankarte zu ergänzen. Insbesondere jene Gebiete, die im Richtplantext als touristische Entwicklungsräume oder Schwerpunkte benannt werden, sollen als Perimeter dargestellt werden. Ist eine abschliessende räumliche Abgrenzung derzeit nicht möglich, sind entsprechende Vororientierungen aufzunehmen oder die textlichen Erläuterungen zu präzisieren.
Anträge zur Richtplankarte	Karte / Pläne	Erfasst von: Kai Brun Allgemeiner Antrag: Der Zeitpunkt der öffentlichen Auflage ist künftig so zu wählen, dass parallele Vernehmlassungen zu inhaltlich eng verknüpften Instrumenten vermieden werden und Gemeinden sowie regionale Akteure genügend Ressourcen für eine fundierte Mitwirkung zur Verfügung haben.	Die öffentliche Auflage des Richtplans fällt zeitgleich mit der Vernehmlassung zum Programm Gesamtmobilität (PGM), das inhaltlich stark mit dem Richtplan verbunden ist und erhebliche fachliche und organisatorische Abklärungen auf kommunaler und regionaler Ebene auslöst. Die gleichzeitige Bearbeitung beider Instrumente führt zu einer erheblichen Mehrbelastung und erschwert eine sorgfältige, konsistente und koordinierte Stellungnahme. Zusätzlich sind viele Gemeinden gegen Jahresende aufgrund von Budgetprozessen, Jahresabschlüssen und weiteren Verpflichtungen stark ausgelastet, wodurch die Prüfung umfangreicher Planungsunterlagen nur eingeschränkt möglich ist. Ein geeigneter gewählter Zeitpunkt der Auflage erhöht die Qualität der Mitwirkung und verbessert die fachliche Abstimmung zwischen Richtplan und PGM.
Anträge zur Richtplankarte	Karte / Pläne	Erfasst von: Kai Brun In der Richtplankarte ist grafisch darauf hinzuweisen, dass angrenzende Gemeinden ausserhalb des Kantonsgebiets, insbesondere Küssnacht (Kanton Schwyz), für bestimmte Themen wie Mobilität und Landschaft für die überkantonale Koordination relevant sind. Die Karte soll entsprechende Hinweise oder Randdarstellungen enthalten, damit wichtige räumliche Verflechtungen sichtbar bleiben.	Die Richtplankarte endet aktuell an der Kantonsgrenze, wodurch zentrale überkantonale Zusammenhänge, insbesondere im Bereich Mobilität, Landschaft und Freiraum, nicht ersichtlich sind. Die Gemeinde Küssnacht ist in mehreren Themenfeldern eng mit dem Kanton Luzern verflochten (Pendlerverkehr, ÖV-Korridore, Freiraumbezüge, Erholungsräume). Ohne eine grafische Kennzeichnung entstehen Lücken in der räumlichen Interpretation und es wird erschwert, interkantonale Abhängigkeiten frühzeitig mitzudenken. Eine einfache kartografische Ergänzung verbessert die Lesbarkeit der Karte, erhöht die Planungssicherheit und unterstützt die partnerschaftliche Abstimmung über die Kantonsgrenzen hinweg.
Anträge zur Richtplankarte	Karte / Pläne	Erfasst von: Kai Brun Allgemeine Rückmeldung: Die Basiskarte, welche die Grundlage der Richtplankarte bildet, ist zu aktualisieren und inhaltlich zu bereinigen. Veraltete oder überlagerte Darstellungen sind zu entfernen bzw. korrekt auszuweisen. Dabei ist sicherzustellen, dass kartografische Elemente ohne Bezug zum Richtplantext nicht übernommen werden.	In der aktuellen Richtplankarte finden sich verschiedene fehlerhafte oder veraltete Elemente aus der Basiskarte. So wurde die Grube Grisigen renaturiert, dennoch erscheinen in der Karte weiterhin überlagerte Schraffuren («Naturschutz» und «Deponie»), die den heutigen Zustand nicht korrekt abbilden. Ein weiteres Beispiel betrifft den Campingplatz in Horw, der absehbar geöffnet bzw. aufgehoben wird, in der Basiskarte jedoch weiterhin im Hintergrund eingetragen ist. Solche Abweichungen zwischen Basiskarte, Richtplantext und tatsächlicher Situation führen zu Unklarheiten bei der Anwendung der Richtplankarte und können Gemeinden in ihrer Nutzungsplanung irritieren. Eine aktualisierte und

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
			bereinigte Basiskarte ist notwendig, um eine fachlich korrekte und stufengerechte Auswertung des Richtplans sicherzustellen.