



LuzernPlus Zukunftsbild 2030

Agglomerationsprogramm
Luzern 2. Generation

Einleitung..... 4

Stossrichtungen 5

Bild 1 - Wir sind die Agglomeration Luzern im Kanton Luzern, in der
Zentralschweiz und im Metropolitanraum Zürich 6
Teilstrategie Verkehr bezüglich Erreichbarkeit der
Agglomeration insgesamt 8

Bild 2 - Die Zentren innerhalb der Agglomeration Luzern 10
Teilstrategie Verkehr bezüglich Erreichbarkeit der vier
Agglomerationszentren..... 12

Bild 3 - Siedlungsstruktur, Wohnen und Arbeiten..... 14
Teilstrategie Verkehr bezüglich der Verbindungen innerhalb der
Agglomeration..... 18

Bild 4 - Landschaft, Erholung und Tourismus 20
Teilstrategie Verkehr bezüglich Erholung/Tourismus/Freizeit 22

Anforderungen an die Siedlung und Landschaft..... 24

Detailansicht Bild 3 - Siedlungsstruktur, Wohnen und Arbeiten 26

**Zukunftsbild LuzernPlus 2030
(als Teil des Agglomerationsprogramms Luzern 2. Generation)**

Auftraggeber

Kanton Luzern, Dienststelle Raumentwicklung,
Wirtschaftsförderung und Geoinformation (rawi)
LuzernPlus

Politstrategische Führung

Robert Küng, Regierungsrat Kt. LU (Vorsitz)
Paul Federer, Regierungsrat Kt. OW
Gerhard Odermatt, Regierungsrat Kt. NW
Hans Wicki, Regierungsrat Kt. NW
Ursula Stämmer, Stadträtin Stadt Luzern
Ruedi Amrein, Verband Luzerner Gemeinden
Plus Zängerle, Gemeindeverband LuzernPlus
Hans-Peter Bossart, Verkehrsverbund Luzern
Ernst Eugster, SBB
Anna Barbara Remund, SBB

Projektleitung / Kerngruppe

Mike Siegrist, rawi (Vorsitz)
Sven-Erik Zeidler, rawi
Markus Mächler, rawi
Cüneyd Inan, rawi
Rolf Bättig, vif
Ernst Schmid, vif
Beat Marty, uwe
Thomas Buchmann, BUWD
Plus Zängerle, LuzernPlus
Daniel Meier, VVL
Daniel Walker, VVL
Martin Bürgi, Stadt Luzern
Marco Rupp, ecoptima
Francesca Foletti, ecoptima

Entwurf/Gestaltung Zukunftsbild

Roger Michelin, Planteam
Roger Brunner, Planteam
Martin Nevosad, Planteam

April 2012



Planteam S AG
Bahnhofstrasse 19a
6203 Sempach Station
Tel. 041 469 44 44
Fax 041 469 44 45
www.planteam.ch

Einleitung

Zukunftsbild ist die räumliche Strategie der Region Luzern

Das Zukunftsbild LuzernPlus 2030 stellt die räumlichen Entwicklungsabsichten der Region LuzernPlus für das Jahr 2030 dar. Dabei werden die raumbestimmenden Themenbereiche Siedlung, Wohnen, Arbeiten, Erholung und Freizeit, auf die dafür notwendige Verkehrsinfrastruktur im Sinne der räumlichen Entwicklungsstrategie der Region bzw. Agglomeration Luzern auf das Jahr 2030 ausgerichtet.

Motivation

Das Zukunftsbild LuzernPlus 2030 wurde im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm Luzern 2. Generation erarbeitet. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) setzt bei der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme 2. Generation voraus, dass zu Beginn des Planungsprozesses „grundsätzliche Zukunftsüberlegungen angestellt und die Leitplanken für die Agglomerationsentwicklung festgelegt werden“. Dieses räumliche Konzept („Zukunftsbild“) stellt die Grundlage für die Agglomerationsprogramme 2. Generation dar und zeigt die angestrebte Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsnetzstruktur auf. Zukunftsbilder mit Zeithorizont 2030 sollen gemäss ARE „ambitiös und proaktiv, zugleich aber auch realistisch und realisierbar sein“.

In textlicher und grafischer Form beantwortet das Zukunftsbild folgende Fragen:

- Aus welchen Elementen wird die Siedlungsentwicklung bestehen? Wo wird diese konzentriert?
- Welches sind die bedeutenden Natur- und Landschaftsräume? Wie sind sie vernetzt?
- Welches sind die wichtigsten Elemente des Verkehrssystems zur Unterstützung der angestrebten Siedlungs- und Landschaftsentwicklung?

Aufbau

Das Zukunftsbild besteht aus dem Zukunftsbild der Agglomeration Luzern 2030 und der Darstellung des in den Bereichen Siedlung/Landschaft angestrebten Entwicklungszustandes. Zusätzlich werden die Mobilitätsanforderungen ÖV, MIV und LV und die Strategien Siedlung/Landschaft und Mobilität erläutert.

Vier thematische Bilder beschreiben den angestrebten Entwicklungszustand, die verschiedenen Nutzungen und Entwicklungsprioritäten im Lebensraum der Region Luzern 2030.

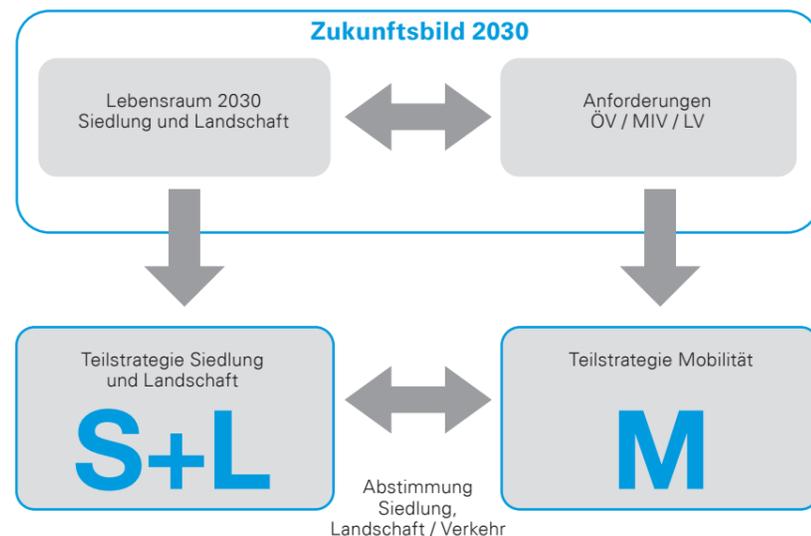
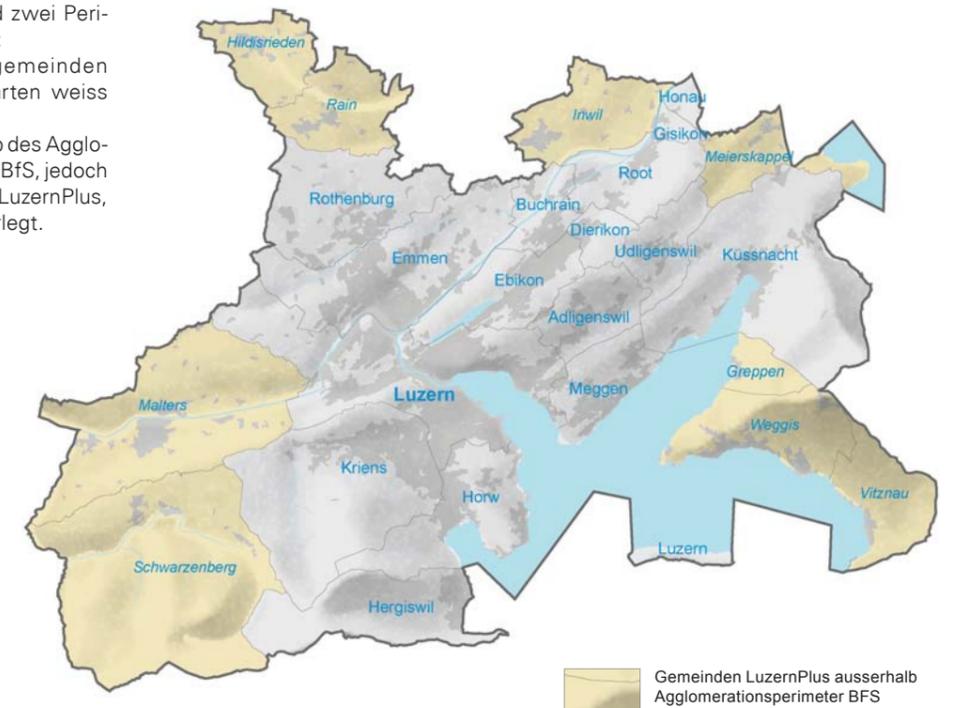
- Das Bild 1 setzt die Agglomeration Luzern in den nationalen Kontext. Dabei wird sie im Kanton Luzern, in der Zentralschweiz und im Metropolitanraum Zürich lokalisiert.
- Das Bild 2 zeigt die innere Gliederung der Agglomeration Luzern mit ihrem Agglomerationszentrum und dessen Vernetzung mit den drei Zentren Luzern Nord, Ost und Süd auf.
- Im Bild 3 werden die Themenbereiche Siedlungsstruktur, Wohnen und Arbeiten dargestellt.
- Im Bild 4 wird die für die Agglomeration Luzern wichtige Bedeutung von Landschaft, Erholung und Tourismus festgehalten.

Die Strategien Siedlung/Landschaft und Mobilität zeigen die aus dem Zukunftsbild abgeleiteten spezifischen Strategien und generellen Massnahmen in den Bereichen Siedlungs-/Landschafts- und Verkehrsentwicklung auf. Diese sind zur Umsetzung der angestrebten Ziele im Lebensraum der Agglomeration Luzern 2030 notwendig.

Perimeter

Das Zukunftsbild wird für den gesamten Perimeter von LuzernPlus erarbeitet. Die finanziellen Beiträge des Bundes beschränken sich aber im Rahmen der aus dem Agglomerationsprogramm abgeleiteten Massnahmen nur auf diejenigen Gemeinden, die gemäss Bundesamt für Statistik (BfS) Teil der Agglomeration Luzern sind. Aus diesem Grund werden im vorliegenden Zukunftsbild zwei Perimeter farblich unterschieden:

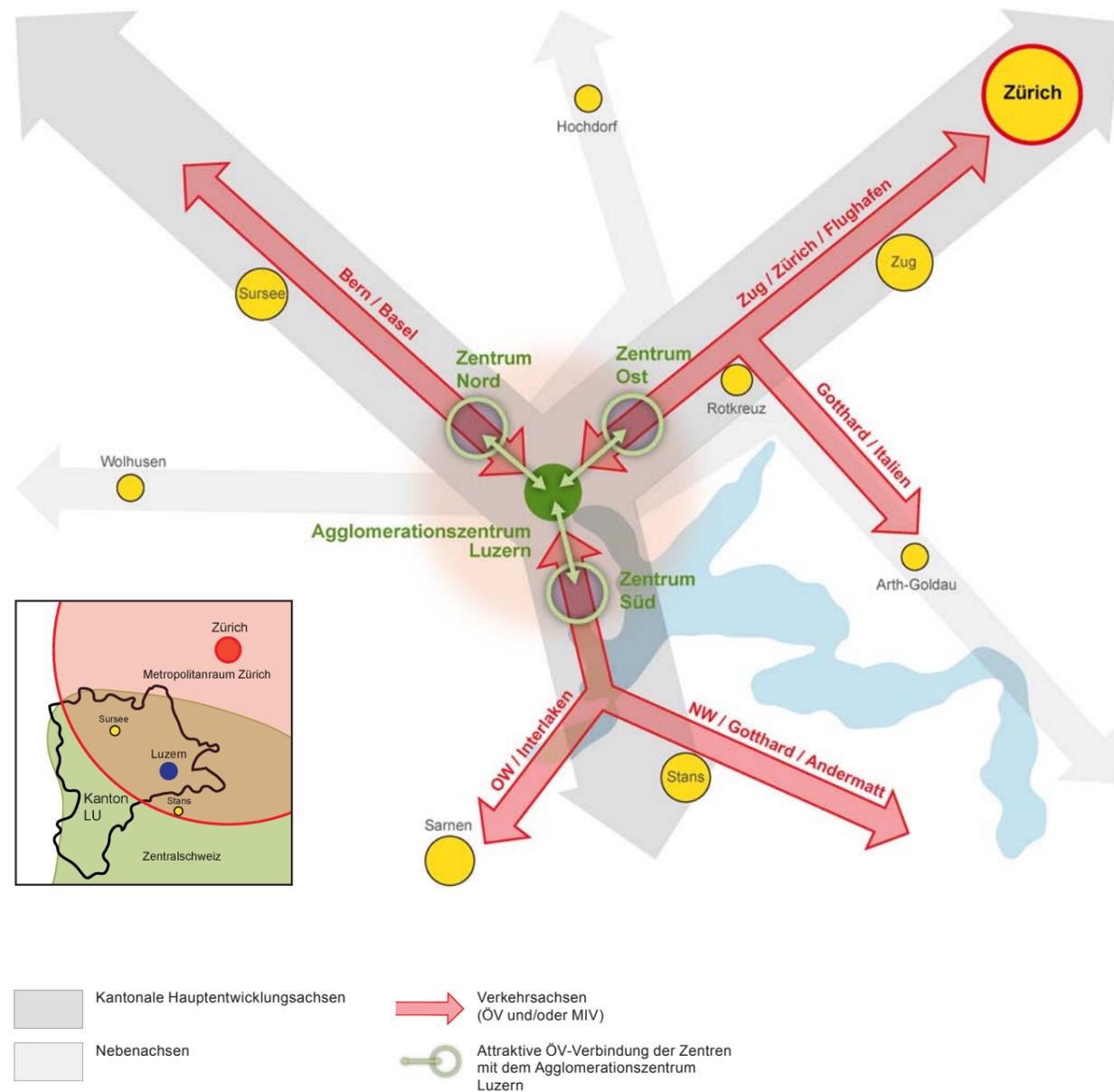
- Die Agglomerationsgemeinden gemäss BfS sind in den Karten weiss hinterlegt.
- Die Gemeinden ausserhalb des Agglomerationsperimeters gemäss BfS, jedoch innerhalb des Perimeters von LuzernPlus, sind in den Karten gelb hinterlegt.



Stossrichtungen

- Wir weisen eine hohe Nutzungsvielfalt auf und konzentrieren unsere Nutzungen am richtigen Ort.
- Wir verdichten die bestehenden Siedlungen und entwickeln die Siedlungen dort, wo sie durch den öffentlichen Verkehr gut erschlossen sind.
- Wir sind nach innen und aussen durch alle Verkehrsarten attraktiv vernetzt.
- Wir verfügen über eine attraktive Landschaft mit nationaler Ausstrahlung für den Wohn-, Wirtschafts- und Tourismusstandort Luzern.

Bild 1 - Wir sind die Agglomeration Luzern im Kanton Luzern, in der Zentralschweiz und im Metropolitanraum Zürich



1. Die Agglomeration Luzern positioniert sich als attraktiver Lebensraum mit Zentrums- und Entlastungsfunktionen.

- a| Die Agglomeration repräsentiert in den Bereichen Wohnen, Arbeiten, Bildung, Infrastruktur und Freizeit einen attraktiven Lebensraum.
- b| Im nationalen Standortwettbewerb weist die Agglomeration Luzern eine starke Position in den Bereichen Tourismus und Kultur sowie Cluster (z.B. bzgl. Versicherungen) auf.
- c| Die Agglomeration Luzern übernimmt für den Kanton Luzern und Teile der Zentralschweiz wichtige Zentrumsfunktionen.
- d| Als wichtiger Partner des Metropolitanraumes Zürich übernimmt die Agglomeration Luzern wichtige Entlastungsfunktionen (als Entlastungsstandort mit attraktiven Pendlerbeziehungen).

2. Die Agglomeration Luzern ist Brennpunkt der überregionalen Wirtschaftsentwicklung.

- a| Die Agglomeration Luzern positioniert sich als urbanes und wirtschaftliches Zentrum des Kantons Luzern und von Teilen der Zentralschweiz.
- b| Die für die angestrebte Entwicklung notwendigen Räume sind sichergestellt.
- c| Die Agglomeration Luzern positioniert sich weiterhin als Top-Lebensraum und –Tourismusdestination sowie als Gesundheitscluster.

3. Die Agglomeration Luzern ist optimal erreichbar.

- a| Als Teil des Kantons Luzern und der Zentralschweiz ist das Agglomerationszentrum Luzern als wichtiger nationaler und internationaler Bahnknoten gestärkt.
- b| Die Agglomeration Luzern ist mit öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln optimal mit dem Metropolitanraum Zürich und den weiteren wichtigen Entwicklungsräumen der Schweiz vernetzt.
- c| Die drei Entwicklungsräume mit ihren Zentren Nord (Emmen, Luzern Littau/Reussbühl), Ost (Ebikon, Rontal) und Süd (Horw, Kriens, Luzern) sind mit attraktiven ÖV-Verbindungen an den nationalen und internationalen Fernverkehr angebunden.
- d| Das Nationalstrassensystem behält

seine Funktionsfähigkeit sowohl für den Durchgangsverkehr wie auch als Rückgrat für den Ziel- und Quellverkehr.

- e| Die Verbindungen im Agglomerationsraum Luzern sind möglichst siedlungsverträglich.

4. Die Agglomeration Luzern entwickelt sich strukturiert und wird aktiv gelenkt.

- a| Die Agglomeration Luzern ist räumlich so strukturiert, dass die angestrebte räumliche Entwicklung mit den vorhandenen und künftig realisierbaren Verkehrs- und Infrastruktureinrichtungen optimal bewältigt werden kann.
- b| Die Gemeinden und der Kanton arbeiten aktiv zusammen. Der regionale Entwicklungsträger LuzernPlus motiviert und koordiniert aktiv.
- c| Projekte mit Nutzen für die gesamte Agglomeration Luzern werden von Gemeinden und Kanton gemeinsam realisiert und von LuzernPlus begleitet
- d| Die Raumentwicklung der Agglomeration Luzern ist auf eine nachhaltige Entwicklung ausgerichtet.
- e| Die Siedlungsentwicklung wird innerhalb und ausserhalb des Perimeters von LuzernPlus mit Vorgaben des Kantons Luzern gelenkt.

5. Die Agglomeration Luzern ist eine aktive Partnerin mit Identität.

- a| Die Agglomeration Luzern ist Teil des Kantons Luzern, der Zentralschweiz und des Metropolitanraumes Zürich. Als selbstbewusste und aktive Partnerin mit eigenen Strukturen und Stärken stellt sie einen Mehrwert für die drei Bezugsräume dar.
- b| Sie wirkt bei der anzustrebenden Aufgabenteilung für die drei Bezugsräume Kanton Luzern, Zentralschweiz und Metropolitanraum Zürich mit und richtet ihre Entwicklung darauf aus.
- c| Die Agglomeration Luzern hat ihre Identität durch Angebote und Einrichtungen von nationaler Ausstrahlung laufend weiter verstärkt.

Bild 1 - Teilstrategie Verkehr bezüglich Erreichbarkeit der Agglomeration insgesamt

Anforderungen an den öffentlichen Verkehr

ÖV01 Das Agglomerationszentrum Luzern wird als wichtiger Knoten im nationalen und internationalen Bahnverkehr gestärkt.

ÖV2 Kantone, Regionen und Gemeinden setzen sich für eine optimale schienegebundene Vernetzung mit dem Metropolitanraum Zürich und den weiteren wichtigen Entwicklungsräumen der Schweiz ein.

ÖV3 Kantone, Regionen und Gemeinden setzen sich im Raum der Zentralschweiz für die Realisierung der national bedeutenden Bahninfrastrukturprojekte ein. Die Kapazitätserhöhung im Bahnknoten Luzern mittels Tiefbahnhof Luzern mit Durchmesserlinie hat höchste Priorität.

ÖV4 Alle grösseren Städte der Schweiz und im Ausland sind als Fernverkehr vom Zentrum Luzern aus mit der Bahn rasch, direkt und mit hohem Takt erreichbar: Luzern ist mittels 15'-Takt direkt mit Zürich, und mittels 30'-Takt direkt mit Basel und Bern verbunden. Zudem sind die Zentren Sarnen und Stans mittels 30'-Takt angebunden.

ÖV5 Die Bahn ist das Rückgrat des ÖV in der Agglomeration bzw. im Regionalverkehr: der 15'-Takt gilt auf den Verbindungen Luzern–Sursee, Luzern–Rental–Rotkreuz, Luzern–Hergiswil sowie Luzern–Seetal; der 30'-Takt gilt auf den Verbindungen Luzern–Sarnen, Luzern–Stans, Luzern–Meggen–Küssnacht sowie Luzern–Wolhusen.

ÖV6 Wo sinnvoll und nötig wird das Haltestellennetz der S-Bahn verdichtet (zur Gewährleistung der Verlagerung von Bus und MIV auf die Bahn).

Anforderungen an den motorisierten Individualverkehr

MIV1 Das Nationalstrassensystem behält und steigert seine Leistungsfähigkeit für den Durchgangsverkehr und für den grossräumigen regionalen Ziel-Quellverkehr. Die Kantone der Zentralschweiz setzen sich mit höchster Priorität für die Infrastrukturgängung Bypass ein, um diese Leistungsfähigkeit zu gewährleisten.

MIV2 Optimierte Anschlüsse an das Nationalstrassen-System in der Agglomeration Luzern tragen zur Leistungssteigerung des Gesamtverkehrssystems bei.

MIV3 Siedlungs- und landschaftsverträgliche Hauptverkehrsstrassen binden den westlichen Kantonsteil am Anschluss Luzern Nord und das Seetal am Anschluss Buchrain sowie allgemein die Gemeinden mit Siedlungsschwerpunkt Wohnen an das Nationalstrassennetz an.

Anforderungen an den Langsamverkehr

LV1 Die nationalen und regionalen Velorouten von Schweizmobil ergeben zusammen mit den lokalen Radwegen ein dichtes Radwegnetz. Die nationalen und regionalen Radrouten sind gut unterhalten, sicher und attraktiv befahrbar.

LV2 Der Zugang mit dem Velo oder zu Fuss zum Bahnhof Luzern ist sicher, direkt und hindernisfrei gewährleistet. Es stehen stets genügend gedeckte Veloabstellplätze zur Verfügung (Bike+Ride).

LV3 Gestützt auf das kantonale Bike+Ride-Konzept werden an den weiteren Bahnhaltstellen ebenfalls genügend Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt.

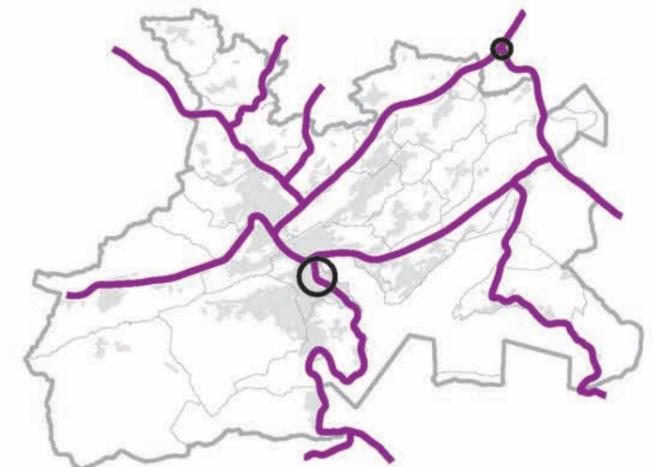
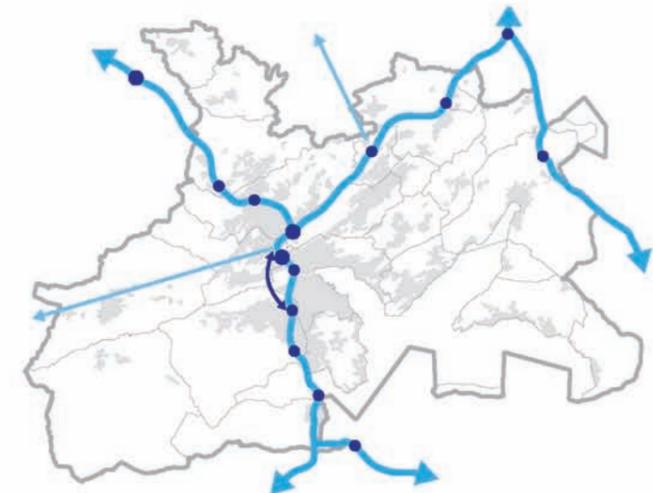
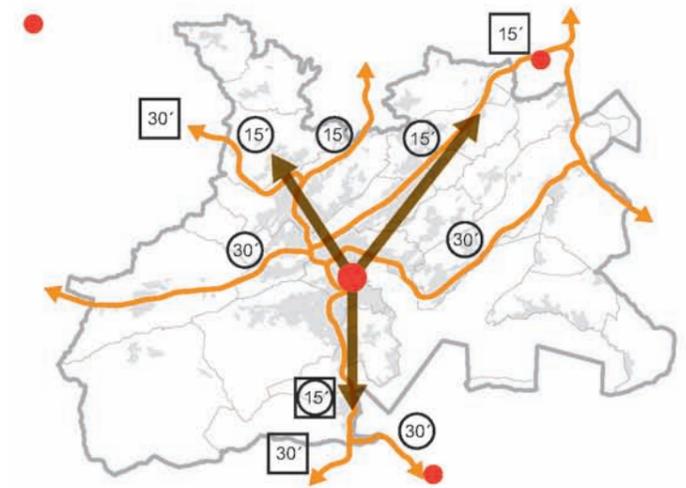
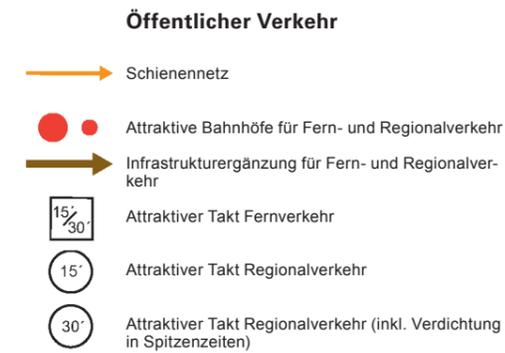
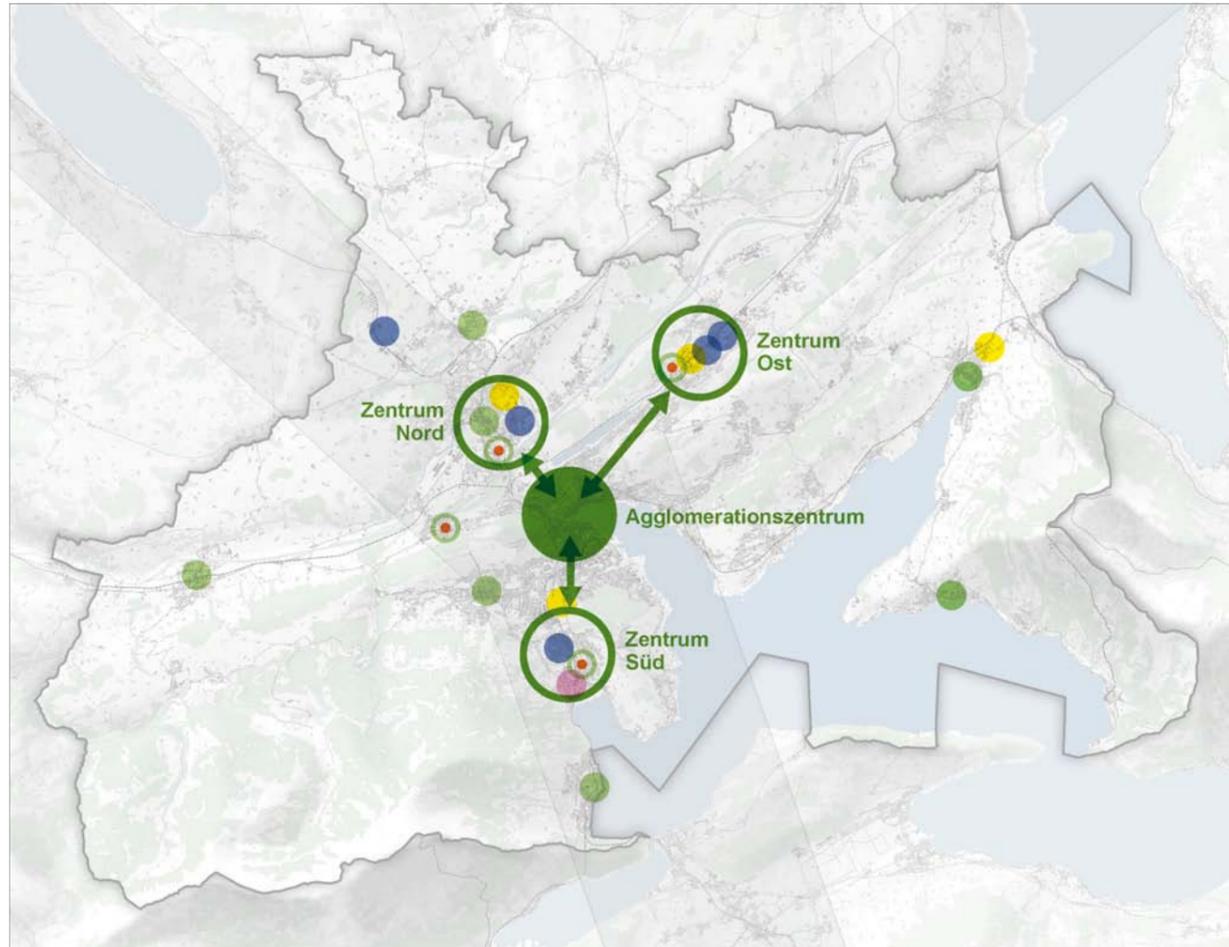


Bild 2 - Die Zentren innerhalb der Agglomeration Luzern



6. Identifikationszentren sind Brennpunkte des öffentlichen Lebens.

a| Identifikationszentren verbinden traditionell verschiedenste Zentrumsnutzungen, insbesondere die Bereiche öffentliche und private Dienstleistungen, Versorgung der Bevölkerung, Gastronomie, Kultur und Bildung sowie teilweise auch Tourismus, an einem Ort. Sie schaffen Identität.

b| Die Identifikationszentren weisen eine grosse Nutzungsvielfalt und dank geeigneter Gestaltung des öffentlichen Raumes eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Zentrumsbildende Nutzungen (Dienstleistungen, Verkauf, Büros, Kleingewerbe) sind in den Identifikationszentren konzentriert.

c| Die Siedlungsentwicklung in den Identifikationszentren erfolgt unter Berücksichtigung des Ortsbildschutzes.

d| Die im Stadtteil Littau, im Raum Seetalplatz/Bahnhof Emmenbrücke, in Ebikon und Horw ursprünglich vorhandenen grossen Defizite werden im Hinblick auf eine laufende Aufwertung dieser Identifikationszentren mit geeigneten Planungsverfahren angegangen und sukzessive behoben. Insbesondere die Abstimmung der angestrebten Nutzungen mit der Verkehrserschliessung und der Aussenraumgestaltung wurde und wird prioritär koordiniert und umgesetzt.

7. Zentren mit spezifischen Nutzungen am richtigen Ort.

a| Die Region Luzern ist Standort verschiedener Zentren von regionaler und nationaler Ausstrahlung mit spezifischen Nutzungen wie Versorgung, Sport/Freizeit sowie Kultur. Der Ausbau bestehender Nutzungen und die Ansiedlung neuer Nutzungen werden jeweils gemeinsam (Kanton, Region, Gemeinden) koordiniert. Der Gesamtnutzen für die Region steht dabei über dem lokalen Nutzen.

b| Der regionale Teilrichtplan Detailhandel und die Entwicklungsschwerpunkts-Planungen befinden sich dank der Kooperation von Kanton, Region und Gemeinden in kontinuierlicher Umsetzung.

c| Im Kernraum (siehe Zukunftsbild 3a) wurden Standorte für tertiäre Bildungs-

einrichtungen mit regionaler und nationaler Ausstrahlung geprüft und realisiert. Die Bildungseinrichtungen sind untereinander mit attraktivem ÖV und LV vernetzt.

d| Neue Sport- und Freizeiteinrichtungen mit regionaler und nationaler Ausstrahlung wurden in den Entwicklungsschwerpunktsgebieten angesiedelt: Emmen Gersag/Mooshüsli, Ebikon Halten und Luzern Allmend. Ausserhalb des Kernraums werden sie mit Priorität in den Stützpunktgemeinden angesiedelt.

8. Zentren der Entwicklungsräume Luzern Nord, Ost und Süd mit Nutzungsvielfalt.

a| In den Entwicklungsräumen Luzern Nord, Ost und Süd haben sich deren Zentren zu solchen mit vielfältigen Nutzungen weiterentwickelt, welche das Agglomerationszentrum entlasten.

b| Sie sind direkt mit dem Agglomerationszentrum Luzern und untereinander mittels Tangentiallinien mit dem ÖV und dem LV attraktiv erschlossen. Die Erschliessung mit dem MIV wird durch die nahen Anschlüsse an das Nationalstrassennetz gewährleistet.

c| Die einzelnen Zentren und Wohngebiete der Entwicklungsräume Luzern Nord, Ost und Süd sind durch S-Bahn-/Bushaltestellen bzw. Langsamverkehrsnetze attraktiv erschlossen. Sie weisen gut gestaltete Aussenräume mit hoher Aufenthaltsqualität auf. Neue zentrumsbildende Nutzungen wurden und werden möglichst nahe von bestehenden Zentrumsnutzungen angesiedelt.

Bild 2 - Teilstrategie Verkehr bezüglich Erreichbarkeit der vier Agglomerationszentren

Anforderungen an den öffentlichen Verkehr

ÖV7 Das Agglomerationszentrum Luzern sowie die Zentren Nord, Ost und Süd beinhalten ÖV-Knoten mit attraktiven Umsteigemöglichkeiten. Sie sind untereinander und insbesondere mit dem Agglomerationszentrum Luzern mittels der S-Bahn und Bus (inkl. Haltestellen) attraktiv sowie mit einem dichten Takt vernetzt.

ÖV8 Diese vier Zentren sind in ihrem Einzugsgebiet mit einem attraktiven Busnetz und Busangebot mit den Wohn- und Arbeitsgebieten verbunden.

ÖV9 Die Sützpunktgemeinden Malers und Küssnacht mit wichtigen teilregionalen ÖV-Knoten und mit guten Umsteigemöglichkeiten Bahn-Bus und Bus-Bus sind mit einem 30'-Takt an das Agglomerationszentrum Luzern angebunden.

Anforderungen an den motorisierten Individualverkehr

MIV4 Das Agglomerationszentrum Luzern, die Zentren Nord, Ost und Süd sowie die Sützpunktgemeinden sind möglichst direkt, siedlungsverträglich und mit einem leistungsfähigen Strassennetz an das Nationalstrassennetz angebunden und somit auch untereinander vernetzt. Eine attraktive MIV-Anbindung der Einzugsgebiete an deren Zentren ist gewährleistet.

MIV5 Die Zentren legen grossen Wert auf eine städtebaulich gute Strassenraumgestaltung.

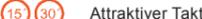
MIV6 Im engeren Zentrumsbereich wird eine sichere Mobilität für alle Verkehrsteilnehmenden mit geeigneten Massnahmen sichergestellt (z.B. Tempo-30, Tempo-20 unter der Voraussetzung von funktionsfähigen Umfahrungsmöglichkeiten).

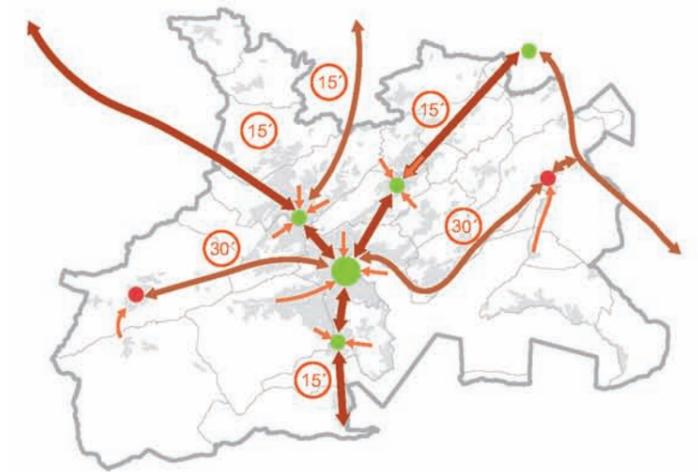
Anforderungen an den Langsamverkehr

LV4 Das Agglomerationszentrum Luzern sowie die Zentren Nord, Ost und Süd weisen ein dichtes, gut gestaltetes LV-Netz auf, welches auch die Zugänglichkeit zu Wohn- und Arbeitsgebieten sicherstellt.

LV5 Die vier Zentren sind untereinander attraktiv und mit möglichst sicheren und direkten Radverkehrsanlagen verbunden.

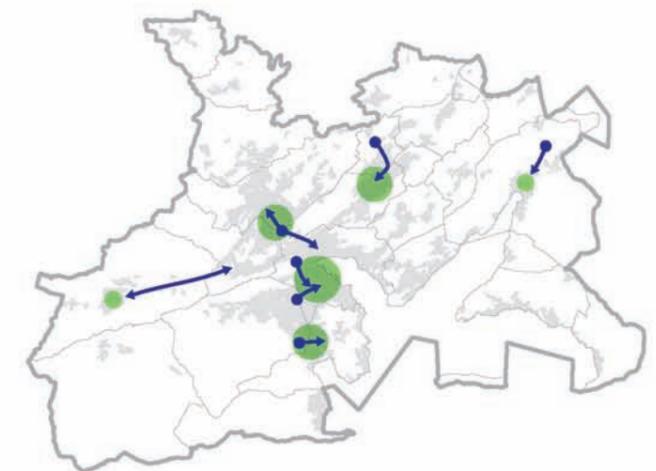
Öffentlicher Verkehr

-  ÖV Knoten mit attraktiven Umsteigemöglichkeiten
-  ÖV-Knoten mit Verbindung (in Sützpunktgemeinden)
-  S-Bahn
-  Feinverteilung
-  Attraktiver Takt



Motorisierter Individualverkehr

-  Zentren der Entwicklungsräume mit qualitativer Strassenraum- / Zentrumsgestaltung
-  Siedlungsverträgliche Anbindung an das Nationalstrassennetz



Langsamverkehr

-  Dichtes LV-Netz mit qualitativ gut gestaltetem Aussenraum
-  Attraktive Verbindung

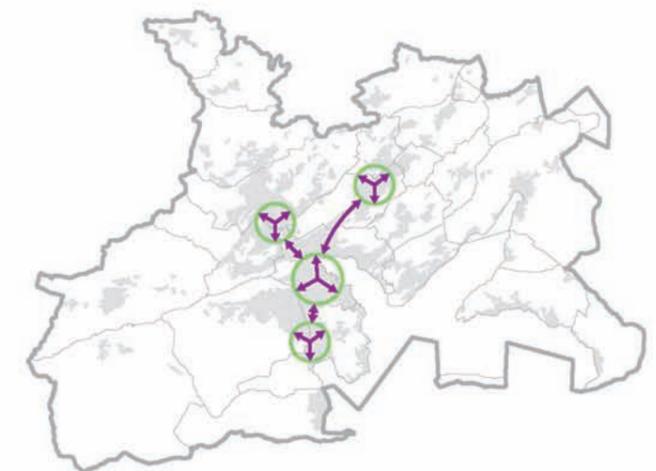
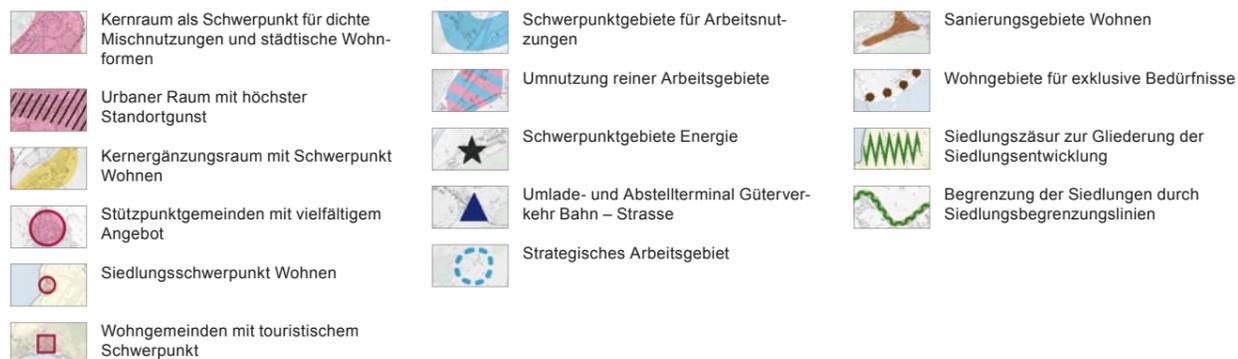
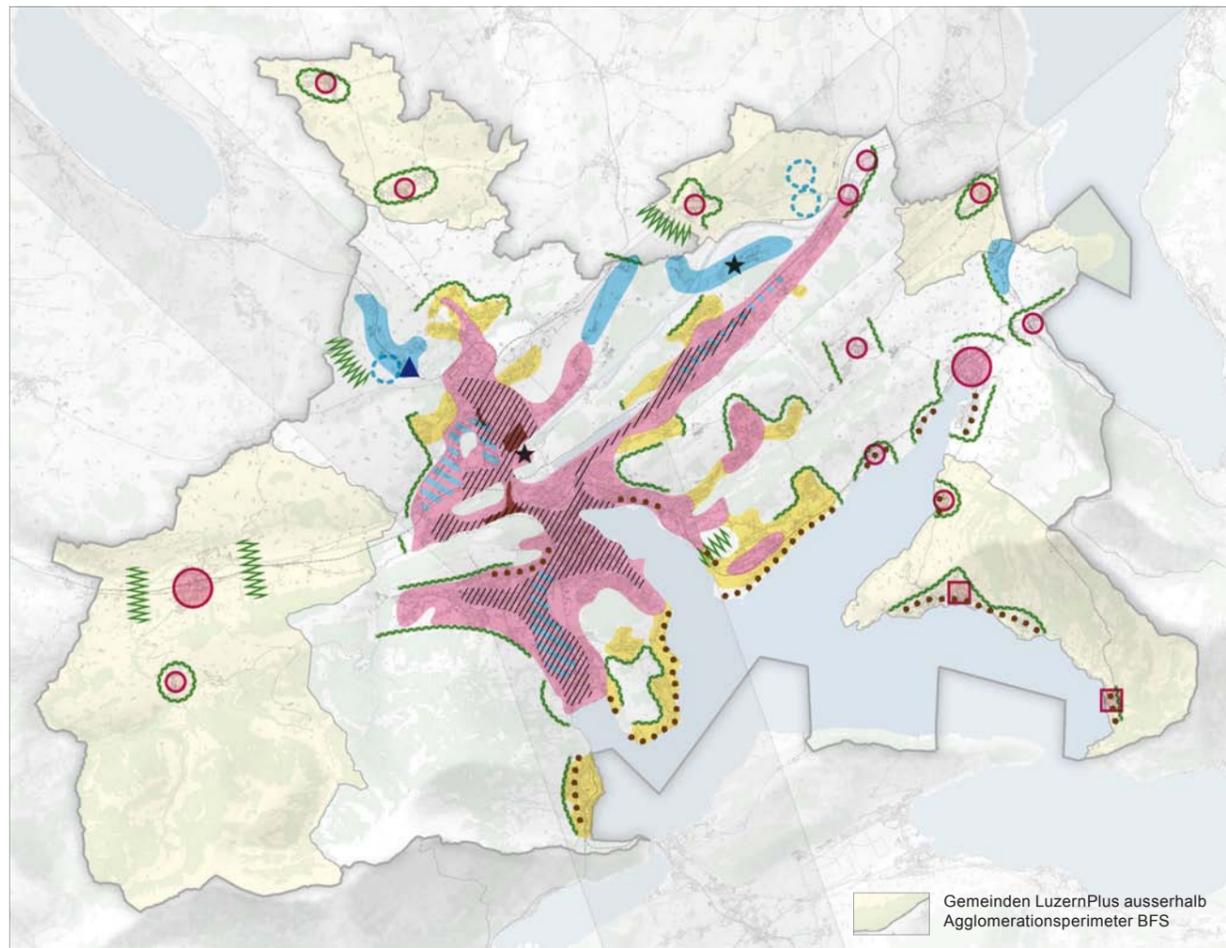


Bild 3 - Siedlungsstruktur, Wohnen und Arbeiten



Struktur

9. Agglomerationsraum und Agglomerationsumland mit differenzierter Raumentwicklung.

- a) Der Agglomerationsraum (weiss hinterlegt) und das Agglomerationsumland (gelb hinterlegt) bilden die Region Luzern-Plus. Der Kanton Luzern und der regionale Entwicklungsträger LuzernPlus koordinieren die hier angestrebte Gesamtentwicklung laufend mit den angrenzenden Kantonen, regionalen Entwicklungsträgern sowie mit den Agglomerationsprogrammen Nidwalden und Zug.
- b) Innerhalb des Agglomerationsraumes gibt es unterschiedliche Teilräume. Deren Entwicklungsprioritäten sind gestützt auf ihre Erschliessungsqualität und Standortgunst differenziert festgelegt. Die Aufgabenteilung und die Prioritäten des Mitteleinsatzes für die notwendigen Infrastrukturen orientieren sich an den Entwicklungsprioritäten.
- c) Im Agglomerationsumland wird die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung so auf die Standortgunst des Agglomerationsraumes abgestimmt und gelenkt, dass sie mit dessen Verkehrskapazitäten räumlich und finanziell verträglich ist.
- d) Im Agglomerationsumland wird die Siedlungsentwicklung so gelenkt, dass sie mit den Verkehrskapazitäten des Agglomerationsraumes räumlich und finanziell verträglich ist.
- e) Insbesondere in den Zentrums-, Neubau- und Sanierungsgebieten hat die Qualität der Siedlungsentwicklung zugenommen.

10. Prioritäten der Siedlungsentwicklung.

- a) Die Region LuzernPlus hat ihre langfristige Planung auf eine nachhaltige Entwicklung ausgerichtet, welche den sozio-demographischen, wirtschaftlichen und ökologischen Gegebenheiten Rechnung trägt.
- b) Die Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum und im Agglomerationsumland wird weitestgehend auf das Siedlungsgebiet 2010 begrenzt und ruht auf folgenden Pfeilern:
 - innere Reserven mobilisieren insbesondere durch Schliessen von Baulücken;
 - bauliche Verdichtungen durch Auf- und allenfalls Umzonungen erfolgen unter Wahrung des lokal verträglichen

- Masses, der Quartiercharaktere und der Durchgrünung vor allem im Kernraum der Agglomeration;
- Umzonungen von Zonen, welche für den ursprünglichen Zweck nicht mehr benötigt werden;
- Neueinzonungen innerhalb des Siedlungsgebietes nur bei ausgewiesenem Bedarf.
- Das Siedlungsgebiet wächst nicht über die Siedlungsbegrenzungen hinaus.

11. Siedlungszásur zur Gliederung der Siedlungsentwicklung und Siedlungsbegrenzungslinien.

- a) Die Siedlungszásuren von regionaler Bedeutung konkretisieren die kantonal festgelegten Siedlungstrennräume und dienen dem Erhalt der gewachsenen Siedlungs- und Raumstrukturen. Im Bereich der Siedlungszásuren darf das Siedlungsgebiet auch langfristig nicht zusammenwachsen. Grössere Siedlungsentwicklungen in Richtung der Siedlungszásuren sind nicht erwünscht.
- b) Die Siedlungszásuren werden massgeblich ergänzt durch die Siedlungsbegrenzungslinien, welche die einzuhaltende Siedlungsstruktur aufzeigen. Sie begrenzen das Siedlungsgebiet.

12. Neueinzonungen.

- a) Neueinzonungen im Siedlungsgebiet 2010 erfolgen auf der Grundlage von städtebaulichen Konzepten von hoher Qualität, welche insbesondere die Erschliessung, in Hanglage die entsprechenden Aussichten, die Verfügbarkeit des Landes, die Gestaltung der Übergänge zum Nichtbaugelände sowie die sinnvolle Etappierung aufzeigen.
- b) Neueinzonungen erfolgen nur bei ausgewiesenem Bedarf und mit nutzungsgerechter Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr.

13. Urbaner Raum mit höchster Standortgunst.

- a) Der urbane Raum der Agglomeration Luzern bildet als Teil des Kernraumes und dank seiner attraktiven ÖV-Erschliessung den Schwerpunkt für Nutzungen mit regionaler Ausstrahlung. Insbesondere personen- und publikumsintensive Nutzungen werden hier mit Priorität angesiedelt.
- b) Im Einklang mit dem jeweiligen Ort-

- scharakter werden städtebauliche Akzente gesetzt. Standorte für Hochhäuser werden regional abgestimmt (exklusive Altstadt Luzern). Bei Bedarf wird die städtebauliche Qualität mit Konkurrenzverfahren gefördert (z.B. mit Wettbewerbsverfahren, Studienaufträgen etc.).
- c) Die Siedlungsentwicklung im urbanen Raum erfolgt unter Berücksichtigung des Ortsbildschutzes.
- d) Der urbane Raum hat Entwicklungspriorität 1a.

14. Kernraum als Schwerpunkt für dichte Mischnutzungen und städtische Wohnformen.

- a) Im Kernraum der Agglomeration sind die Voraussetzungen für dichte Mischnutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur geschaffen; diese sind mit attraktiven ÖV- und LV-Netzen untereinander sowie mit dem nationalen und internationalen Verkehr verbunden.
- b) In Teilgebieten mit geringer Nutzungsintensität oder mit Nutzungen, die nicht auf eine hohe Verkehrsgunst seitens ÖV angewiesen sind, werden Massnahmen zur Nachverdichtung oder Umnutzung geprüft und umgesetzt. Vorhandene Baulücken werden gefüllt.
- c) Der Kernraum hat Entwicklungspriorität 1b.

15. Kernergänzungsraum mit Schwerpunkt Wohnen.

- a) Im Kernergänzungsraum der Agglomeration Luzern liegt der Schwerpunkt bei der Wohnentwicklung für vielfältige Wohnbedürfnisse. Ausserhalb der speziellen Lagen für exklusives Wohnen achten die Gemeinden auf angemessene Dichten mit Schwergewicht beim qualitätsvollen Geschosswohnungsbau.
- b) Die Siedlungen werden in ihrer Ausdehnung begrenzt. Siedlungserweiterungen erfolgen weitgehend nur innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes.
- c) Der Kernergänzungsraum hat Entwicklungspriorität 1c.

16. Stützpunktgemeinden mit vielfältigem Angebot.

- a) Die Stützpunktgemeinden übernehmen für die umliegenden Ortschaften Zentrumsfunktionen, insbesondere bezüglich Versorgung, Dienstleistungen, Arbeiten und Bildung. Sie richten ihre

Entwicklung unter Berücksichtigung des Einzugsgebietes auf die Erfüllung dieser Aufgaben aus. Ziel ist ein umfassendes und vielfältiges Nutzungsangebot.

b| In ihren Zentrumsgebieten werden dichte Mischnutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen und Infrastruktur gefördert.

c| Die Stützpunktgemeinden achten auf eine möglichst geschlossene Siedlungsstruktur mit einer Siedlungsentwicklung von innen nach aussen.

d| Die Stützpunktgemeinden sind mit schnellen Bahnverbindungen inklusive attraktivem Fahrplanangebot mit dem Kernraum der Agglomeration verbunden.

e| Die Stützpunktgemeinden haben Entwicklungspriorität 2.

17. Siedlungsschwerpunkt Wohnen

a| Die Siedlungsschwerpunkte Wohnen liegen agglomerationsnah mit intensiven Pendlerbeziehungen zur Agglomeration. Sie verfügen weitgehend noch über traditionelle Dorfstrukturen.

b| Die Gemeinden mit Siedlungsschwerpunkt Wohnen erhalten und fördern im Rahmen ihrer Möglichkeiten die dörfliche Infrastruktur.

c| In ihren Dorfszentren findet eine Förderung von dichten Mischnutzungen Wohnen, Arbeiten und Dienstleistungen statt. Die Ausdehnung in den Landschaftsraum wird zugunsten einer geschlossenen Siedlungsstruktur mit einer Entwicklung von innen nach aussen verhindert.

d| Der Schwerpunkt der Wohnentwicklung liegt beim Geschosswohnungsbau, womit der Generationenwechsel in den Quartieren ermöglicht wird.

e| Die Schwerpunktgemeinden Wohnen haben Entwicklungspriorität 3.

18. Wohngemeinden mit touristischem Schwerpunkt

a| Die Wohngemeinden mit touristischem Schwerpunkt Weggis und Vitznau sind für das touristische Angebot in der Region LuzernPlus von grosser Bedeutung.

b| Für die nicht touristische Wohnentwicklung gelten die Strategien zu den Siedlungsschwerpunkten Wohnen (siehe Siedlungsschwerpunkt Wohnen).

c| Weggis und Vitznau konzentrieren ihre Wohnentwicklung im Dorfszentrum. Neue Geländekammern werden vor weiterer Bebauung geschützt.

d| Der Schwerpunkt der touristischen

Wohnentwicklung liegt beim Hotel; die Parahotellerie hat eine untergeordnete Bedeutung. Neue reine Zweitwohnungsbauten werden mit geeigneten Instrumenten verhindert.

e| Die Wohngemeinden mit touristischem Schwerpunkt haben Entwicklungspriorität 3.

19. Schwerpunktgebiete für Arbeitsnutzungen

a| In den Schwerpunktgebieten für Arbeitsnutzungen Rothenburg, Emmen/Waldibrücke, Perlen/Schachen und Küssnacht/Fänn ist die ausschliessliche Nutzung als Arbeitsgebiete gesichert.

b| Die Schwerpunktgebiete Arbeiten haben für die Ansiedlung von reinen Arbeitsnutzungen mit regionaler Ausstrahlung Entwicklungspriorität 1.

Wohnen

20. Vielfältiges Wohnen in der Region Luzern.

a| Die Gemeinden der Region LuzernPlus achten auf ein vielfältiges Wohnangebot. Monostrukturen mit Schwergewicht auf nur einer Wohnform werden vermieden.

b| Die Grösse und Art der Wohnentwicklung richtet sich nach den Entwicklungsvorgaben und -prioritäten gemäss Zukunftsbild 3a „Siedlungsstruktur“.

c| Im Kernraum und in den zentralen, gut ÖV-erschlossenen Stützpunktgemeinden sind attraktive Geschosswohnungen realisiert, welche auf die Altersgruppe 50+ ausgerichtet sind. Damit wird der Generationenwechsel gefördert.

21. Qualitätsvolles Wohnen im Urbanen sowie im Kern- und Kernergänzungsraum.

a| Im Urbanen sowie im Kern- und Kernergänzungsraum wird verdichtet und urban gewohnt. Der ausgezeichnete ÖV-Anschluss, der rasche Zugang zu innerstädtischen Freiräumen und zur inneren Landschaft sowie die unmittelbare Nähe zu Dienstleistungen und Versorgungseinrichtungen stellen eine hohe urbane Lebensqualität sicher.

b| Im Rahmen der Verkehrsstrategien und -planungen kommt dem Erhalt der Wohnqualität und des grösstmöglichen Immissionschutzes eine hohe Bedeutung zu.

22. Umnutzung reiner Arbeitsgebiete.

a| Im Kernraum wird die Öffnung von grossflächigen, traditionell reinen Arbeitsgebieten hin zu Wohnnutzungen oder zu Mischnutzungen Wohnen, Arbeiten und Dienstleistungen aktiv geprüft und soweit zweckmässig umgesetzt. Diese Öffnung für andere Nutzungen muss mit bestimmten Arbeitsnutzungen verträglich sein.

b| Formale Voraussetzung für die Umnutzungen sind Masterpläne oder Leitbilder, welche die angestrebte Nutzung für den gesamten Standort koordinieren. Die einzelnen Umnutzungen erfolgen im öffentlichen Interesse und/oder im Auftrag der Grundeigentümerschaft. Sie basieren auf konzeptionellen Planungen.

23. Sanierungsgebiete Wohnen.

a| In den Sanierungsgebieten Wohnen bestimmen und steuern die zuständigen Gemeinden die angestrebte Wohn- und Bevölkerungsstruktur. Sie achten dabei darauf, dass insgesamt genügend günstiger Wohnraum erhalten bleibt und allfällige Verdrängungseffekte nicht zu Problemen andernorts führen.

b| Sanierungsmassnahmen werden nur gestützt auf Gesamtkonzepte angegangen, die auf interdisziplinärer Ebene insbesondere Fragen der sozialen Entwicklung, des Städtebaus, der Verkehrserschliessung und der Aussenraumgestaltung koordinieren.

c| Der Handlungsbedarf in den Räumen Basel-/Bernstrasse (BaBeL) und Fluhmühle-Lindenstrasse in Luzern sowie Gerliswilstrasse und Meierhöfli in Emmen wird sukzessive angegangen und umgesetzt.

24. Wohngebiete für exklusive Bedürfnisse.

a| An speziell dafür geeigneten Lagen sichern die Gemeinden den Erhalt und die massvolle Entwicklung von Wohngebieten für exklusive Bedürfnisse.

b| Im Rahmen der Ortsplanungen werden die zulässigen Bauweisen auf den angestrebten Quartiercharakter abgestimmt.

c| Die Wohngebiete für exklusive Bedürfnisse werden landschaftsverträglich in die Umgebung eingebettet.

Arbeiten

25. Vielfältige Arbeitsplatzentwicklung im Umland und im Kernraum der Agglomeration.

a| Der urbane Raum und der Kernraum wird als Arbeitsschwerpunkt für Dienstleistungen und Kleingewerbe weiter gefördert. Arbeitsplatz-, publikums- und verkehrsintensive Betriebe und Dienstleistungen, die mit dem Wohnen (und dem Verkehrssystem) verträglich sind, werden prioritär im Kernraum angesiedelt.

b| Die Gemeinden schaffen bzw. sichern dazu Gebiete für Mischnutzungen Arbeiten und Wohnen an dafür geeigneten Lagen. Die Arbeitsplatzentwicklung erfolgt im Einklang mit der Wohnentwicklung. Die Nutzungen werden so aufeinander abgestimmt, dass sie miteinander verträglich sind.

26. Umnutzung reiner Arbeitsgebiete.

a| In den grossflächigen, traditionell reinen Arbeitsgebieten und auch in den übrigen reinen Arbeitsgebieten im Kernraum der Agglomeration werden bei Bedarf Umnutzungen in Mischzonen Arbeiten und Wohnen oder spezifische Dienstleistungszonen ohne Wohnanteil geprüft und soweit zweckmässig umgesetzt. Damit kann auch dem wirtschaftlichen Strukturwandel Rechnung getragen und können entsprechende Chancen der Veränderung der Arbeitswelt genutzt werden.

b| Formale Voraussetzung für die Umnutzungen sind konzeptionelle Planungen, welche die Entwicklungsstrategie für den gesamten Standort festlegen. Die Planungen erfolgen im öffentlichen Interesse und/oder auf Antrag der Grundeigentümerschaft. Bei Bedarf werden die ESP-Planungen Luzern Nord (Seetalplatz), Luzern Süd (Kriens, Horw, Luzern) und Luzern Ost (Rental) entsprechend angepasst.

27. Schwerpunktgebiete für Arbeitsnutzungen langfristig sichern.

a| Die Schwerpunktgebiete für Arbeitsnutzungen Rothenburg, Emmen Dorf/Waldibrücke, Perlen/Schachen und Küssnacht/Fänn sind langfristig für die Nutzung als reine Arbeitsgebiete gesichert.

b| Die Schwerpunktgebiete für Arbeitsnutzungen sind hinsichtlich der Art der Nutzung und der erwünschten Betriebe differenziert. Insbesondere zentrumbildende Nutzungen sowie der grossflächige Verkauf von Waren des täglichen und häufigen periodischen Bedarfs sind ausgeschlossen.

c| Die angestrebten Arbeitsnutzungen sind auf die Erschliessungsgunst des ÖV und des MIV abgestimmt.

28. Weitere Arbeitsgebiete bzw. -nutzungen.

a| Die Stützpunktgemeinden richten ihre Arbeitsplatzentwicklung auf ihr Einzugsgebiet mit den Nachbargemeinden aus. Neben ihrem lokalen Gewerbe fördern sie insbesondere auch Arbeitsplätze im Dienstleistungsbereich in den Ortszentren und an den durch die Bahn gut erschlossenen Standorten.

b| In den Gemeinden mit Siedlungsschwerpunkten Wohnen und Wohngemeinden mit touristischem Schwerpunkt (nicht dargestellt) richtet sich die Arbeitsplatzentwicklung auf den lokalen Bedarf aus.

c| In der ganzen Region LuzernPlus werden neue Arbeitsgebiete generell nur unter der Voraussetzung einer geeigneten Lage im heutigen Siedlungsgebiet und einer genügend attraktiven Erschliessung mit dem ÖV geschaffen (Erschliessung abseits von Wohnquartieren, vertretbare Immissionen zu angrenzenden Gebieten).

29. Strategische Arbeitsgebiete

a| Strategische Arbeitsgebiete sind Arbeitsgebiete, welche planerisch frühzeitig vorbereitet werden. Sie sind nur für die Ansiedlung von Grossbetrieben mit hohem volkswirtschaftlichem Nutzen bestimmt, welche in den bisherigen Bauzonen keinen Platz haben.

b| Die Erschliessungsqualität mit dem ÖV, MIV und LV richtet sich nach der spezifischen Nutzung.

30. Schwerpunktgebiete Energie

a| Im Einzugsgebiet der KVA Perlen ist die Nutzung der Abwärme durch geeignete Massnahmen sichergestellt (Anschluss, Ansiedlung/Nutzen mit hohem Energiebedarf, Wärmeverbundnetz mit Anschlusspflicht).

b| Für grosse industrielle Energieerzeuger wird die Abgabe von Energie im Einzelfall unter Berücksichtigung der betrieblichen Bedürfnisse und der Wirtschaftlichkeit geprüft und soweit möglich umgesetzt.

31. Umlade- und Abstellterminal Güterverkehr Bahn – Strasse

a| Zur Entlastung des Bahnhofs Luzern wird das Umlade- und Abstellterminal Rothenburg Station in Betrieb genommen.

b| Anhänger können zum optimalen Gütertransport/Anlieferung und Feinverteilung kurzfristig abgestellt werden.

Bild 3 - Teilstrategie Verkehr bezüglich der Verbindungen innerhalb der Agglomeration

Anforderungen an den öffentlichen Verkehr

ÖV10 Der zentrale Agglomerationsraum (Kern- und Kernergänzungsraum) ist in sich mit attraktiven Busverbindungen (Radial-, Durchmesser- und Tangentialverbindungen) mindestens im 15'-Takt oder dichter erschlossen.

ÖV11 Das Netz ist auf die vier Agglomerationszentren Luzern, Nord, Ost und Süd mit deren bedeutenden ÖV-Knoten Luzern, Emmenbrücke, Ebikon und Horw ausgerichtet, welche attraktive Umsteigemöglichkeiten seitens Bahn und Bus gewährleisten (unter der Voraussetzung eines dichten S-Bahn-Taktes zwischen den einzelnen Umsteigeknoten). Weitere wesentliche ÖV-Knoten in Küssnacht, Malters, Hergiswil und Rothenburg stellen ebenfalls das Umsteigen auf Bahn oder Bus sicher.

ÖV12 Durch ein gutes Haltestellennetz übernimmt die S-Bahn auch die Feinverteilungsfunktion, wobei die Konkurrenzierung des Busnetzes vermieden wird.

ÖV13 Die Entwicklungsschwerpunkte bzw. reinen Arbeitsgebiete werden entsprechend ihrer Nutzungseignung an den ÖV angeschlossen.

Anforderungen an den motorisierten Individualverkehr

MIV7 Innerhalb des zentralen Agglomerationsraums (Kern- und Kernergänzungsraum) wird die Basiserschliessung durch den MIV sichergestellt.

MIV8 Optimierte Anschlüsse an das Nationalstrassennetz tragen im Kernraum der Agglomeration zur Leistungssteigerung des Gesamtverkehrssystems bei.

MIV9 Zur Entlastung des Agglomerationszentrums wird der MIV auf neue Zentrumsumfahrungen konzentriert. Analoges gilt für die Stützpunktgemeinde Küssnacht.

MIV10 Mit einem umfassenden Verkehrsmanagement werden die vorhandenen Strassenräume im zentralen Agglomerationsraum und in Küssnacht optimal genutzt (Steuerung und Koordination von Lichtsignalen).

MIV11 Im übrigen Agglomerationsraum und im Agglomerationsumland werden die Ortsdurchfahrten durch entsprechende Strassenraumgestaltung sicher und siedlungsverträglich.

MIV12 Die Entwicklungsschwerpunkte bzw. reinen Arbeitsgebiete werden mit möglichst wenig Beeinträchtigung der Siedlungsqualität an das Nationalstrassennetz angebunden.

Anforderungen an den Langsamverkehr

LV6 Der Agglomerationsraum weist im Kern- und Kernergänzungsraum ein attraktives und dichtes Netz an (kantonalen und lokalen) Fuss- und Radverkehrsrouten auf.

LV7 Das Agglomerationsumland ist mit regionalen Radroutenverbindungen an den Kern- und Kernergänzungsraum angebunden.

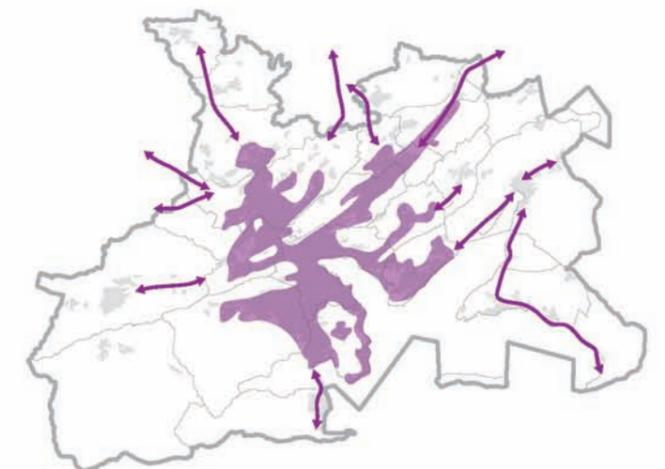
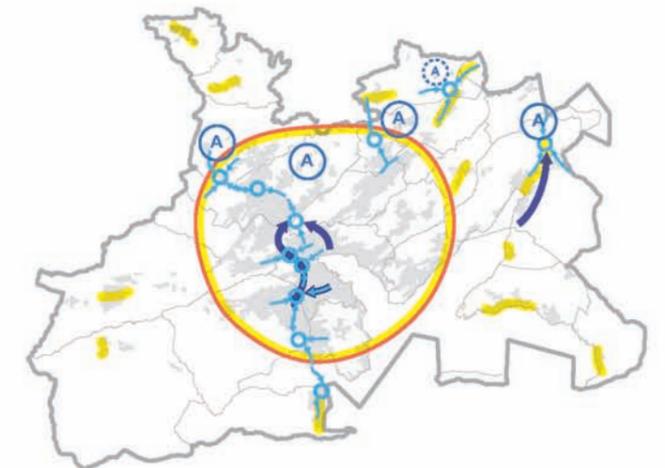
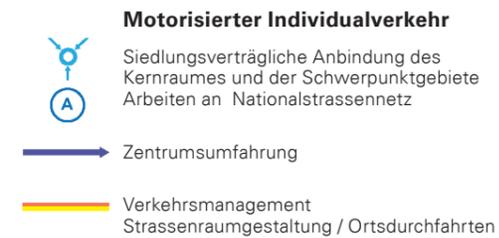
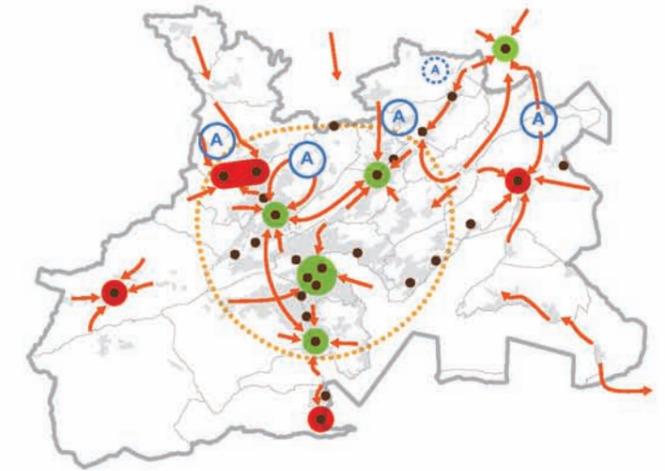
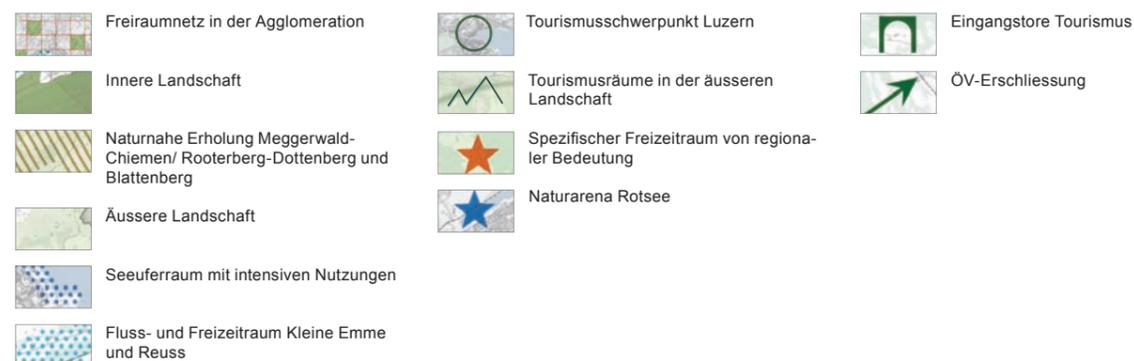
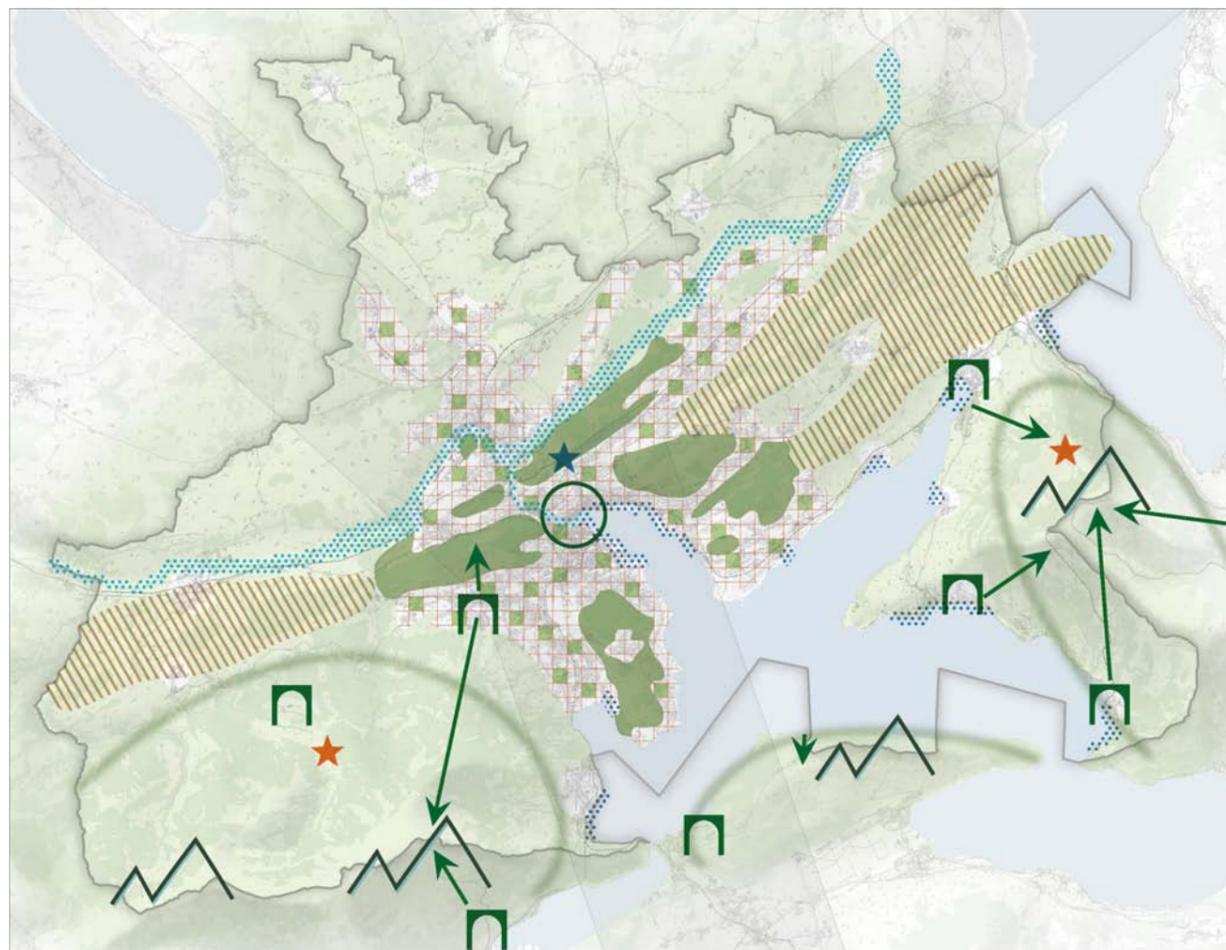


Bild 4 - Landschaft, Erholung und Tourismus



32. Freiraumnetz in der Agglomeration.

- a| Das Siedlungsgebiet im Kern- und Kernergänzungsraum der Agglomeration wird durch ein dichtes Netz an Grün- und Freiräumen durchdrungen. Es gliedert das Siedlungsgebiet, ist wichtiger Aussenraum in den Quartieren und dient der Naherholung.
- b| Die einzelnen Elemente des Freiraumnetzes sind untereinander und mit der inneren und äusseren Landschaft durch attraktive Wege des LV verbunden.
- c| Es werden überkommunal koordinierte Freiraumkonzepte erarbeitet und umgesetzt.
- d| Die Freiraumnetze haben die wichtige Funktion der ökologischen Vernetzung im Siedlungsraum und tragen zur Siedlungs- und Wohnqualität bei.

33. Innere Landschaft.

- a| Die innere Landschaft umfasst den Landschaftsraum im Bereich des Kern- und Kernergänzungsraumes. Sie umfasst siedlungsnah Freiräume und Landschaftskammern von hoher Bedeutung für die Naherholung.
- b| In der Abwägung der Landschaftsfunktionen wird hier die Funktion der Erholung und Landschaftspflege hoch gewichtet. Die Pflege der ökologisch strukturierten Landschaft erfolgt durch die Land- und Forstwirtschaft.
- c| Die angestrebte Nutzung der inneren Landschaften wird im Rahmen von Landschaftsentwicklungskonzepten (LEK) für den jeweiligen Gesamttraum geklärt. Neue Nutzungen mit Bedarf an baulicher Infrastruktur werden nur ausnahmsweise und bei hohem öffentlichen Interesse zugelassen.
- d| Der Zugang zu diesen Räumen erfolgt prioritär mit dem LV und dem ÖV. Die Erschliessung durch den MIV wird so gelenkt, dass für die Naherholung möglichst geringe Beeinträchtigungen entstehen.

34. Äussere Landschaft.

- a| Die äussere Landschaft umschliesst die innere Landschaft. Sie dient in ihrer Gesamtheit der Land- und Forstwirtschaft, umfasst die Schutzgebiete Natur/Landschaft und ist auf eine extensive Naherholung ausgelegt, die ohne grosse Infrastrukturmassnahmen auskommt.

b| In der Abwägung der Landschaftsfunktionen werden hier Landwirtschaft und Natur/Landschaft hoch gewichtet.

c| Allfällige Nutzungskonflikte sind im Rahmen von Landschaftsentwicklungskonzepten (LEK) für grössere, zusammenhängende Landschaftsräume koordiniert bzw. gelöst. Die LEK beinhalten auch die ökologische Vernetzung.

d| Die Siedlungsentwicklung in der äusseren Landschaft erfolgt im Einklang mit den Landschaftswerten. Sie erfolgt konzentriert im Bereich der ursprünglichen Siedlungen. Neue, unabhängige Siedlungsansätze werden vermieden.

35. Naturnahe Erholung Meggerwald-Chiemen/Rooterberg-Dottenberg und Blattenberg.

a| Diese Erholungsräume dienen der extensiven Erholungsnutzung unter Schonung der Wildtiere. Grossräumige intensive Erholungsnutzungen werden ausgeschlossen.

b| Ein dichtes Netz an attraktiven Wanderwegen verbindet sie mit den angrenzenden Siedlungsgebieten und benachbarten Erholungsräumen.

c| Der MIV-Zugang wird gelenkt. An geeigneten Standorten werden Sammel-parkierungen angeboten.

36. Seeuferraum mit intensiven Nutzungen.

a| Die ausgewiesenen, speziellen Seeuferbereiche weisen intensive Nutzungen auf. Sie werden mit dem ÖV gut erschlossen. Auch wird eine gute städtebauliche Gestaltung sichergestellt. Die Seezugänglichkeit und Freizeitnutzung haben hohe Priorität. Die dichten Freizeitnutzungen werden konzentriert.

b| In den übrigen Seeuferbereichen haben die Entwicklung des Landschaftsbildes und dessen Schutz hohe Priorität.

37. Fluss- und Freizeitraum Kleine Emme und Reuss.

a| Die Kleine Emme und die Reuss sind prägende Landschaftselemente. Im agglomerationsnahen Bereich kommt ihnen hohe Bedeutung für die Naherholung zu. Beidseitig werden LV-Routen geführt, die ins nationale Netz eingebunden sind. Die Zugänglichkeit aus den

angrenzenden Siedlungsräumen wird für den LV sichergestellt.

b| Der Flussraum der Kleinen Emme bleibt der extensiven Freizeitnutzung vorbehalten. Zwischen Thorenberg Littau und Reusszopf Reussbühl wird er in die Aussenraumnutzung der Arbeitsplatz- und Zentrumsentwicklungen Seetalplatz/Emmenweid mit einbezogen.

c| Der Flussraum der Reuss zwischen Spreuerbrücke/Luzern und dem Reusszopf wird verstärkt ökologisch aufgewertet; die Zugänglichkeit ist optimal gewährleistet.

d| Der Reussraum zwischen Reusszopf und Kantonsgrenze Aargau wird zum Erlebnisraum Reuss entwickelt. Unter Berücksichtigung der Naturwerte und des Hochwasserschutzes wird ein Konzept für die Freizeitnutzungen erarbeitet und umgesetzt. Dieses bezeichnet die Räume für intensive und extensive Freizeitnutzungen und koordiniert die Verkehrserschliessung dazu.

38. Tourismusschwerpunkt Stadt Luzern.

a| Die Sehenswürdigkeiten der Tourismusstadt Luzern werden erhalten und aufgewertet.

b| Als überregionale, nationale und internationale Tourismusstadt fördert und führt Luzern Veranstaltungen mit Ausstrahlungskraft durch.

39. Tourismusräume in der Äusseren Landschaft inkl. Eingangstore und ÖV-Erschliessung.

a| Die Tourismusräume Pilatus, Bürgenstock und Rigi bieten wichtige touristische Angebote mit nationaler und internationaler Ausstrahlung an. Neben dem Tagestourismus haben sie auch eine grosse Bedeutung für den Fremdenverkehr.

b| Der Verkehrserschliessung durch den ÖV (Bahn, Bus, Schiff) mit Anschluss an den Bahnhof Luzern kommt eine grosse Bedeutung zu.

c| In den Ortschaften, welche als Tor zu diesen Räumen dienen, sind die Haltestellen des ÖV durch attraktive Fusswege mit den touristischen Transportanlagen verbunden. Die MIV-Zufahrt wird so gelenkt, dass die Wohnquartiere möglichst wenig beeinträchtigt werden.

d| Neue touristische Entwicklungen kön-

nen mit dem zur Verfügung stehenden Verkehrsnetz bewältigt werden.

e| Bauliche Massnahmen müssen hohen gestalterischen Anforderungen genügen. Sie passen sich gut ins Landschaftsbild ein.

f| Die Einführung eines Parklabels nach Bundesvorgabe stellt eine Entwicklungsoption dar. Im Vordergrund stehen ein Naturerlebnispark oder allenfalls spezifisch für die Agglomeration geschaffene Labels.

40. Spezifische Freizeiträume von regionaler Bedeutung.

a| Das Eigenthal und die Seebodenalp sind wichtige Naherholungsräume der Agglomeration Luzern.

b| Sie sind als Räume mit hoher landschaftlicher Qualität zu wahren und die intensiven Nutzungen (Restauration, Parkierung) sind an geeigneten Orten zu konzentrieren.

c| Es wird mittels Bus oder Luftseilbahn ein attraktiver ÖV saison- und nutzungsabhängig gewährleistet.

41. Naturarena Rotsee.

a| Die Naturarena Rotsee ist eine wichtige Sportstätte für (inter)nationale Ruderwettkämpfe.

b| Die ökologische Vielfalt der Landschaft Rotsee wird erhalten.

Bild 4 - Teilstrategie Verkehr bezüglich Erholung/Tourismus/Freizeit

Anforderungen an den öffentlichen Verkehr

ÖV14 Das Freiraumnetz des Agglomerationsraums, die inneren Landschaften sowie die Flussufer und die Seeuferbereiche mit intensiven Nutzungen sind mit attraktiven ÖV-Verbindungen erschlossen.

ÖV15 Die touristischen Eingangstore zu den Tourismus- und Freizeiträumen in der äusseren Landschaft wie Pilatus inkl. Eigenthal, Rigi inkl. Seebodenalp und Bürgenstock sind mit Bahn-, Bus- und/oder Schifffverbindungen attraktiv erschlossen (mit Anschluss an den Bahnhof Luzern).

Anforderungen an den motorisierten Individualverkehr

MIV13 Die MIV-Erschliessung des Freiraumnetzes und der inneren Landschaften wird an geeigneten Standorten bedarfsgerecht mittels Zufahrtsteuerung, Sammelparkierungen und Parkleitsystem gelenkt.

MIV14 Die Basiserschliessung der äusseren Landschaft wird mit dem MIV sichergestellt.

MIV15 Der MIV-Zugang zu den Flussräumen der Kleinen Emme und Reuss wird an wenigen, aber geeigneten Orten sichergestellt.

MIV16 Die Basiserschliessung (Zufahrt und Parkierung) der touristischen Eingangstore ist in Abhängigkeit der ÖV-Erschliessung sichergestellt.

Anforderungen an den Langsamverkehr

LV8 Das Freiraumnetz, die inneren Landschaften, die Seeuferbereiche und die naturnahen Erholungsräume sind mit einem dichten und attraktivem LV-Netz erschlossen.

LV9 Die Radrouten Schweiz mobil sind das Rückgrat der LV-Verbindung: Wo nötig werden sie mit regionalen und lokalen Verbindungen ergänzt.

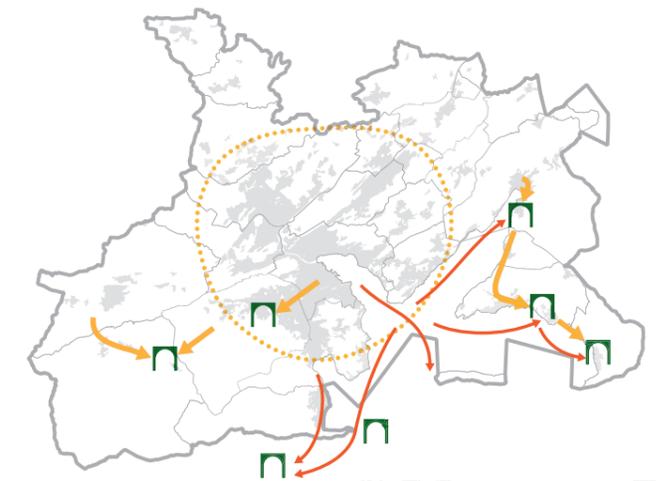
LV10 Die Fluss- und Freizeiträume Kleine Emme und Reuss werden beidseitig mit LV-Routen erschlossen. Deren Zugänglichkeit aus den angrenzenden Siedlungsräumen wird mit einer hohen Netzdichte sichergestellt.

LV11 Die touristischen Eingangstore sind mit gut gestalteten und möglichst direkten Fusswegverbindungen an den ÖV angeschlossen (in Kriens mit Bus, in Weggis und Küsnacht mit Bus und Schiff).

LV12 Der gesamte Landschaftsraum wird entsprechend der touristischen Bedeutung mit einem dichten und gut unterhaltenen Wanderwegnetz erschlossen.

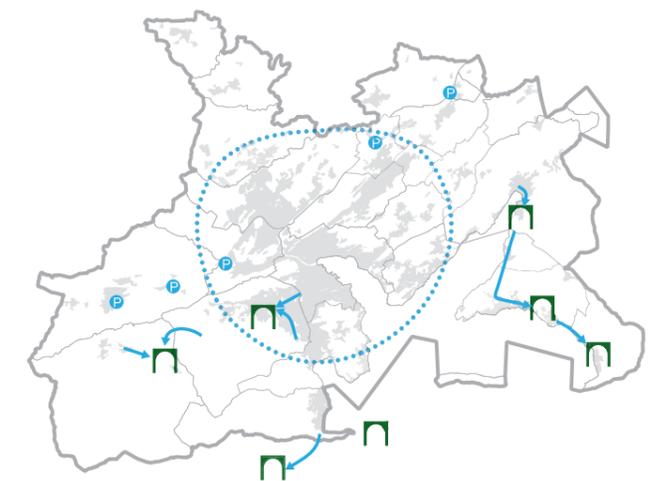
Öffentlicher Verkehr

-  Freiraumnetz und Innere Landschaften primär mit ÖV-Netz erschlossen
-  ÖV-Anbindung mit Bus
-  ÖV-Anbindung mit Schiff
-  ÖV-Anbindung zum touristischen Eingangstor



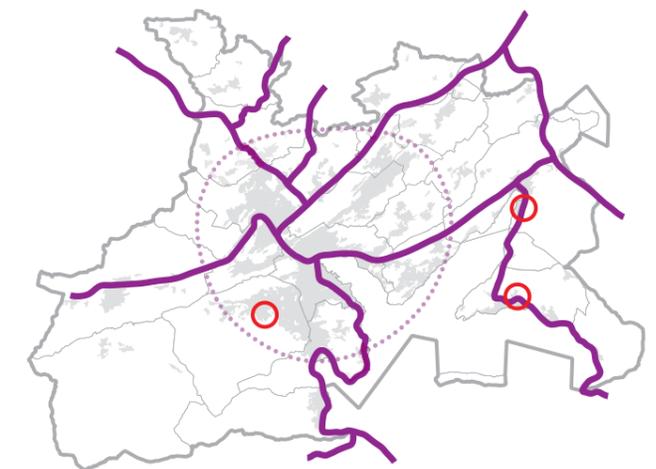
Motorisierter Individualverkehr

-  Freiraumnetz und innere Landschaften ergänzend mit MIV erschlossen (Zufahrtslenkung, Konzentration der Parkierung)
-  Konzentration / Lenkung Sammelparkierung an Flusslandschaft
-  MIV-Anbindung touristische Eingangstore



Langsamverkehr

-  Freiraumnetz und innere Landschaft mit LV-Netz erschlossen
-  Radrouten Schweiz mobil (Erschliessung Flussräume / See)
-  Fusswegverbindungen zu touristischen Eingangstoren mit gut gestalteten Aussenräumen



Anforderungen an die Siedlung und Landschaft

SL1 Die künftige Siedlungs- und Landschaftsentwicklung wird im Raum Luzern-Plus gemäss Kantonaalem Richtplan 2009 sowie gemäss REP21 und Zukunftsbild 2030 gelenkt. Die nachfolgenden SL2 bis SL7 sind somit massgebend sowohl für den Agglomerationsraum wie auch für das Agglomerationsumland Luzern.

SL2 Innerhalb des Agglomerationsraums Luzern inkl. dessen Agglomerationsumland erfolgt die Siedlungsentwicklung gemäss den räumlichen Entwicklungsprioritäten im Zukunftsbild 2030. Das Bevölkerungswachstum in der Agglomeration Luzern soll primär an den verkehrlich gut erschlossenen Lagen und mit angemessener Dichte stattfinden. Je grösser die räumliche Entwicklungspriorität ist, desto höher soll das prozentuale Bevölkerungswachstum sein: Der Hauptanteil des künftigen Bevölkerungswachstums bzw. der Siedlungsentwicklung soll im Kernraum der Agglomeration erfolgen. Die Agglomeration Luzern weist räumlich differenzierte Entwicklungsmöglichkeiten auf (gemäss Zukunftsbild 3):

- Entwicklungspriorität 1a: Der urbane Raum der Agglomeration Luzern hat die höchste Standortgunst und ist geprägt durch Nutzungen mit regionaler Ausstrahlung, städtebaulichen Akzenten (z.B. Hochhäuser) und attraktiver ÖV-Erschliessung.
- Entwicklungspriorität 1b: Im Kernraum werden dichte Mischnutzungen und städtische Wohnformen gefördert. Mit Nachverdichtung und Umnutzungen sowie Schliessen von Baulücken wird zusätzlicher Wohnraum für Zuziehende bzw. werden weitere Arbeitsflächen geschaffen.
- Entwicklungspriorität 1c: Der Kernergänzungsraum bezieht sich auf die Wohnentwicklung für vielfältige Wohnbedürfnisse innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes.
- Entwicklungspriorität 2: In den Stützpunktgemeinden werden Zentrumsnutzungen sowie dichte Mischnutzungen in den Zentrumsgebieten gefördert.
- Entwicklungspriorität 3: In den Siedlungsschwerpunkten Wohnen soll die dörfliche Infrastruktur erhalten bleiben und die Siedlungsausdehnung in den Landschaftsraum verhindert werden.

SL3 Die künftige Siedlungsentwicklung in der Agglomeration erfolgt weitestgehend nach innen, nach hohen qualitativen Standards und ausreichenden Dichten sowie gestützt auf qualitative Verfahren wie Bebauungskonzepte und Konkurrenzverfahren bei wichtigen Arealen:

- Bisherige reine Arbeitsgebiete im Kernraum werden teilweise zu gemischten Zonen oder sogar Wohnzonen mit angemessener Dichte umgenutzt.
- Die bisherigen unternutzten oder sanierungsbedürftigen Siedlungsgebiete werden nachverdichtet bzw. massvoll aufgezonzt.
- Die rechtskräftigen Bauzonenreserven werden angemessen dicht überbaut.
- Die Realisierung von Überbauungen wird gefördert (Verfügbarkeit, Reduzierung der Baulandhortung).
- Für die bestehenden Arbeitszonen- und weitere Reserven wird die Koordination und Promotion intensiviert, es wird ein aktives Standortmarketing betrieben.

SL4 Die Siedlungsentwicklung nach aussen wird begrenzt:

- Es werden gestützt auf die Siedlungszäsuren und -begrenzungen gemäss Zukunftsbild 3 engere kommunale Siedlungsbegrenzungen festgelegt.
- Neueinzonungen erfolgen nur an ausreichend gut ÖV-erschlossenen Lagen und bei ausgewiesenem Bedarf sowie mit angemessener Dichte und hoher Qualität (wenn möglich gestützt auf Bebauungskonzepte und Konkurrenzverfahren); Fruchtfolgeflächen werden nach Möglichkeit geschont.
- Auszonungen an schlecht ÖV-erschlossenen Lagen werden geprüft und gegebenenfalls umgesetzt.
- Die bisherigen übrigen Gebiete werden überprüft und bei schlechter ÖV-Erschliessung oder bei Fruchtfolgequalität des Bodens in die Landwirtschaftszone umgezont.
- Da mittelfristig genügend Arbeitsplatzzonenreserven vorhanden sind, werden keine neuen grösseren reinen Arbeitszonen mehr festgelegt, ausser es handelt sich um bedarfsgerechte projektbezogene Einzonungen an Orten mit hervorragender Erschliessung.

SL5 Die angestrebten Nutzungen werden mit den heute vorhandenen und künftig absehbaren Infrastrukturen (insbesondere Verkehr, aber auch Energie, Ver-/Entsorgung) abgestimmt und dementsprechend räumlich differenziert angeordnet:

- Im Kernraum der Agglomeration werden Mischnutzungen Wohnen, Arbeiten, Dienstleistung gefördert. Im Kernergänzungsraum liegt der Schwerpunkt auf dem qualitätsvollen Geschosswohnungsbau.
- Arbeitsplatzintensive Nutzungen erfolgen in Zentren und/oder an gut ÖV-erschlossenen Lagen, güterintensive Nutzungen werden an gut MIV-erschlossenen Lagen verortet (mit Zugang an das Nationalstrassensystem ohne Beeinträchtigung von Wohngebieten).
- Detailhandel (für täglichen und häufigen periodischen Bedarf), Infrastrukturen (z.B. Bildung) und publikumsintensive Dienstleistungen (z.B. Verwaltung) werden im Kernraum der Agglomeration oder in den Zentren der Stützpunktgemeinden oder in den Ortskernen der Gemeinden mit Entwicklungspriorität 3 verortet.
- Neue Verkehrsintensive Einrichtungen werden künftig wenn immer möglich im Kernraum der Agglomeration bzw. in den Identifikationszentren angesiedelt (gemäss Kantonaalem Richtplan S8, REP21 und ESP-Planungen Luzern Nord, Süd und Ost).
- Die Entwicklung von Siedlung und Verkehr in Arbeitsgebieten bzw. die zulässigen Nutzungen und deren Verkehrsaufkommen/-kapazitäten werden mit entsprechenden Planungsinstrumenten koordiniert und abgestimmt (z.B. Fahrtenregelung 15 Fahrten DTV pro 100 m² Nutzfläche).

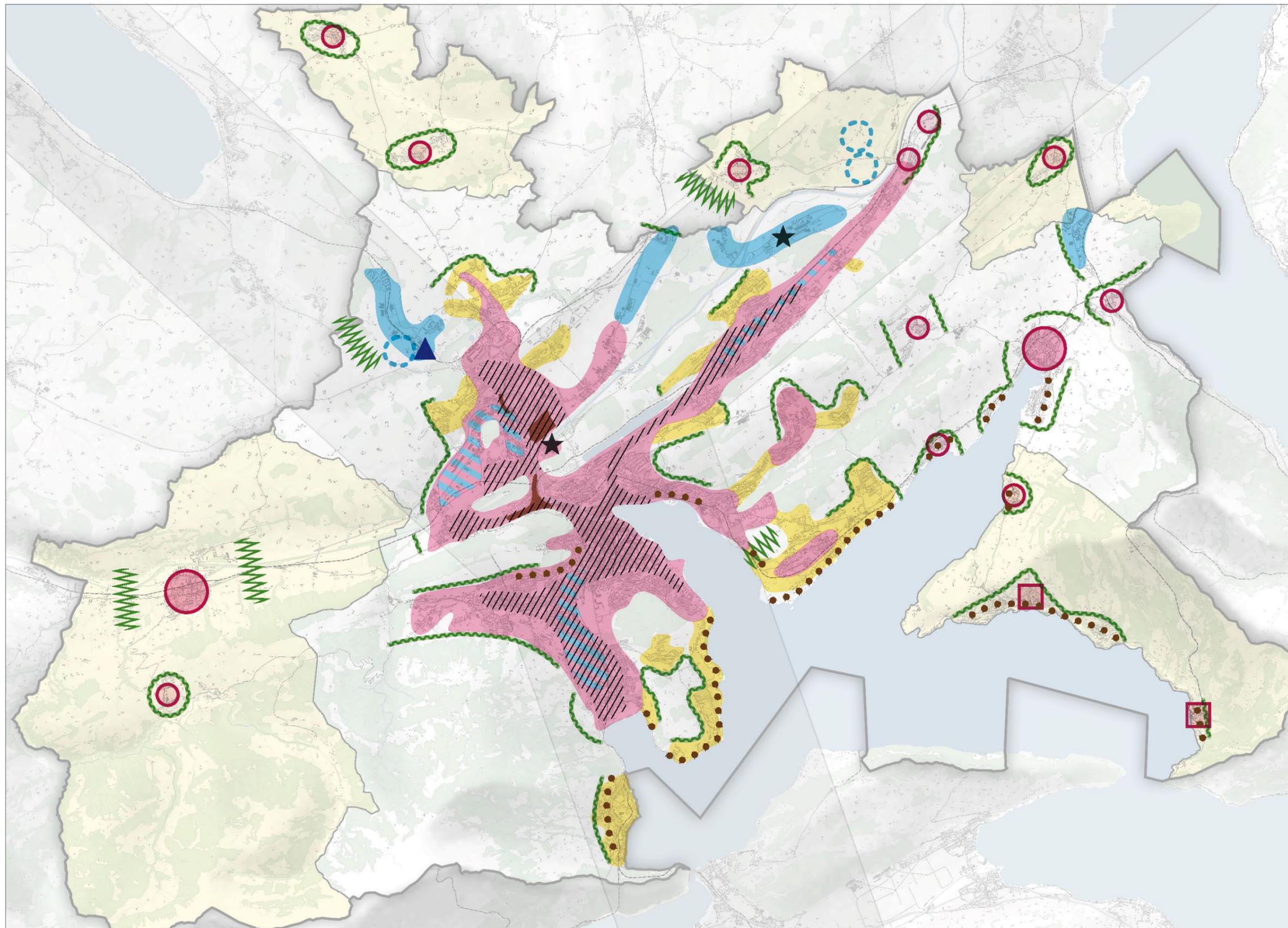
SL6 Spezifische Siedlungsentwicklungen mit besonders hohem Koordinations- und Abstimmungsbedarf:

- Neue Verkehrsintensive Einrichtungen (vgl. SL5); diese bedingen stufengerechte Verfahren und Instrumente auf verschiedenen Ebenen.
- In zentralen und gut ÖV-erschlossenen Gebieten werden Schlüsselarealplanungen initiiert und mit geeigneten Verfahren und Instrumenten durchgeführt.
- Städtebaulich bedeutende Projekte wie z.B. Hochhäuser werden bei Bedarf regional koordiniert.
- Die bestehenden Wohnquartiere für exklusive Bedürfnisse gewährleisten ein umfassendes Wohnangebot. Allfällig neue solche Gebiete bedingen ein hohes kantonales oder regionales Interesse.
- Für Nutzungen mit hohem volkswirtschaftlichem Nutzen werden geeignete strategische Arbeitsgebiete weiterentwickelt und längerfristig gesichert. Die Einzonung erfolgt – wenn möglich projektbezogen – zu gegebener Zeit.

SL7 Die Freiraum- und Landschaftsentwicklung nimmt einen hohen Stellenwert für die Wohnqualität, die (Nah)Erholung und den Tourismus ein, sie wird mit verschiedenen Strategien gefördert:

- Die Frei- und Aussenraumgestaltung erfolgt ganzheitlich jeweils unter Berücksichtigung der verschiedenen Teilräume (öffentliche und private Aussenräume, Verkehrsräume, Plätze usw.).
- Der intensive Tourismus wird insbesondere in Bezug auf den Verkehr gelenkt und an den touristischen Eingangstoren sowie an den heutigen Standorten konzentriert. Neue touristische Räume werden nicht erschlossen.
- Für die inneren und äusseren (siedlungsnahen bzw. -fernen) Landschaftsräume werden die Nutzungsansprüche koordiniert und in den jeweiligen Prioritätsräumen gesichert, wobei sich die Prioritäten unterscheiden können.
- Die Seeufer sowie die Flussräume der Kleinen Emme und Reuss sind landschaftsprägende Elemente und benötigen die sorgfältige Abstimmung der Nutzungsansprüche, wobei innerhalb der Siedlungsgebiete oder in Siedlungsnähe der Erholung ein grosses Gewicht zugemessen wird.

Detailansicht Bild 3 - Siedlungsstruktur, Wohnen und Arbeiten



- Gemeinden LuzernPlus ausserhalb Agglomerationsperimeter BFS
- Kernraum als Schwerpunkt für dichte Mischnutzungen und städtische Wohnformen
- Urbaner Raum mit höchster Standortgunst
- Kernergänzungsraum mit Schwerpunkt Wohnen
- Stützpunktgemeinden mit vielfältigem Angebot
- Siedlungsschwerpunkt Wohnen
- Wohngemeinden mit touristischem Schwerpunkt
- Schwerpunktgebiete für Arbeitsnutzungen
- Umnutzung reiner Arbeitsgebiete
- Schwerpunktgebiete Energie
- Umlade- und Abstellterminal Güterverkehr Bahn – Strasse
- Strategisches Arbeitsgebiet
- Sanierungsgebiete Wohnen
- Wohngebiete für exklusive Bedürfnisse
- Siedlungszäsur zur Gliederung der Siedlungsentwicklung
- Begrenzung der Siedlungen durch Siedlungsbegrenzungslinien

