

Angaben zur Stellungnahme

Thematik:

Gesamtrevision Kantonaler Richtplan

Teilnehmerangaben:

Stadt Luzern
Hirschengraben 17
6002 Luzern

Kontaktangaben:

Kanton Luzern
Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern

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

Teilnehmeridentifikation:

112049

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Richtplankarte	Richtplankarte	Aufgrund der Darstellung ist nicht ersichtlich, dass der Bürgenstock auch im BLN-Gebiet liegt.	
Richtplankarte	Richtplankarte	Das Areal ist in der übergeordneten Planungen als potenzielles Bauland (Siedlungserweiterung) enthalten. Vgl. auch den Siedlungsentwicklungsplan LuzernPlus. Daher befindet sich die Stadt Luzern mit anderen Grundeigentümerschaften und der Gemeinde Adligenswil seit Längerem in der Entwicklungsplanung. Für die Stadt Luzern ist es deshalb wichtig, dass das Schädriüriareal korrekt eingeordnet und dargestellt wird.	
Allgemeine Bemerkungen	Haben Sie allgemeine Bemerkungen zur Richtplankarte?	Die Fuss- und Velowege des Freizeit- und Alltagsverkehrs sind in der Karte mit einem Planungshorizont von 10-15 Jahren auszuweisen. Es kann nicht die nächste Richtplanrevision abgewartet werden, um das zukünftig angestrebte Fuss- und Velowegnetz behördenverbindlich festzulegen. Der kantonale Richtplan stellt eine strategische Planungsgrundlage für den Fuss- und Veloverkehr dar, welche die wichtigsten zukünftigen Wegverbindungen und Stossrichtungen definiert. Dazu gehören auch die SchweizMobil-Routen auf nationaler Ebene, die ausgewiesen werden müssen.	
Richtplankarte	Z1-1.H7	Der dritte Satz ist wie folgt zu ergänzen: " ... im Konflikt mit Zielen des Landschafts-, Ortsbild-, Natur- oder lufthygienischen Immissionsschutzes stehen."	Die Nutzung von Biomasse als Energieträger insbesondere in Holzfeuerungen verursacht signifikant höhere Luftschadstoffemissionen (Stickoxide, Feinstaub) und Geruchsimmissionen als die Nutzung anderer Energieträger.
Richtplankarte	Z1-3.Z3	Folgender Passus soll im Abschnitt zum «urbanen Raum» neu aufgenommen werden: "In einem urbanen Umfeld ist der Strassenraum als multifunktionaler Lebensraum weiterzuentwickeln. Um das erwünschte Stadtleben zu fördern, orientiert sich die Gestaltung des Strassenraums primär an den Aktivitäten, die an einem Ort stattfinden sollen, und an den Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer."	vgl. die städtischen Strategien Raumentwicklungskonzept, Stadtraumstrategie und Mobilitätsstrategie: Planungsgrundsatz: "Die Stadt gestaltet den Strassenraum als Lebensraum." --> Ist gerade im Kontext von Quartieren, die mit Freiraum unterversorgt sind, ein sehr wichtiges Thema.
Richtplankarte	Z1-3.Z8	Zu ergänzen: Die Verkehrsdrehscheiben sind optimal in einen städtebaulichen Kontext einzupassen.	Attraktive Verkehrsdrehscheiben zeichnen sich nicht nur durch optimale Umsteigepunkte aus, sondern diese sind insbesondere auch wichtige Treiber für die städtebauliche Entwicklung. Die Synergien sind hier für attraktive Wohn- und Arbeitsgebiete mit einer hervorragenden ÖV-Erschliessung zu nutzen.
Richtplankarte	Z1-3.S4	Konsequente Ergreifung von Massnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung durch den Strassenverkehr.	Gerade im urbanen Raum ist die Lärmbelastung durch den Strassenverkehr hoch (vgl. kantonaler Strassenlärmkataster: https://map.geo.lu.ch/laerm/strassenlaerm/). Im Hinblick darauf, dass das Verkehrsaufkommen sich in Zukunft nicht reduzieren wird, sind Massnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung wichtig für die Gesundheit der Anwohnenden sowie für die Lebensqualität in urbanen Räumen.
Richtplankarte	Z2-1.Z1	Z2-1.Z1 ist wie folgt zu ergänzen: "Die Belastungsgrenzen der natürlichen Umwelt sind dabei in jedem Fall einzuhalten, um eine irreversible Schädigung der Lebensgrundlagen zu verhindern."	Der langfristige Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen ist nicht verhandelbar und eine Grundlage für gesellschaftliches und wirtschaftliches Wohlergehen.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Richtplantext	Z2-1.Z1	Z2-1.S 1) ist wie folgt zu ergänzen: "Die Belastungsgrenzen der natürlichen Umwelt sind dabei in jedem Fall einzuhalten, um eine irreversible Schädigung der Lebensgrundlagen zu verhindern."	Der langfristige Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen ist nicht verhandelbar und eine Grundlage für gesellschaftliches und wirtschaftliches Wohlergehen.
Richtplantext	Z2-1.Z1	Z2-1.S 2): Der letzte Satz ist wie folgt zu ergänzen: "Weitere umweltrelevante Emissionen sind so weit wie möglich zu reduzieren, mindestens aber so weit, dass die Immissionsgrenzwerte der Umweltgesetzgebung eingehalten werden."	Im Kanton Luzern werden nach wie vor Immissionsgrenzwerte z. B. im Bereich Luftqualität und Lärm überschritten.
Richtplantext	Z2-2.Z2	Zu ergänzen: "(...) sind für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv sowie zeitnah zu erreichen."	Anlehnung an ÖV-Güteklasse ARE. Hierfür ist eine Verbesserung hinzubekommen in diesen Gebieten, die zurzeit eine schlechte Erreichbarkeit aufweisen.
Richtplantext	Z2-2.Z3	Ergänzen: "(...) Wohnorte, Arbeitsplätze, vielseitige Freiräume und Versorgungsangebote (...)"	Die Freiraumversorgung ist im Hinblick auf die Innenentwicklung und auf den Klimawandel zentral für eine hohe Lebensqualität. --> vgl. Raumentwicklungskonzept Stadt Luzern: Ziel ist es, eine ausreichende Freiraumversorgung von hoher Qualität für alle Bewohnerinnen und Besucher der Stadt für Freizeit und Erholung sicherzustellen.
Richtplantext	Z2-2.Z4	Auf Formulierung "so weit als möglich" verzichten. Sondern: "Der motorisierte Individualverkehr (MIV) ist konsequent auf den dafür ausgelegten Hauptachsen (Nationalstrassen, Kantonsstrassen, Gemeindestrassen I. Klasse) gebündelt, und diese sind siedlungsverträglich gestaltet."	Für die Lebensqualität ist eine siedlungsverträgliche Strassenraumgestaltung massgebend, gerade in Bezug auf stark befahrene Hauptachsen. Eine siedlungsverträgliche Strassengestaltung schliesst per se nicht die Leistungsfähigkeit der Strassenkapazität aus. Dementsprechend ist auf die Formulierung "so weit als möglich" zu verzichten. --> vgl. Raumentwicklungskonzept und Mobilitätsstrategie: Die Stadt gestaltet den Strassenraum als Lebensraum.
Richtplantext	Z2.2.S	Z2.2.S4) Ergänzung: "(...) insbesondere Ortskernen und Quartierzentren, mit gezielten Massnahmen verbessert." Sowie Ergänzung "(...) qualitätsvolle Entwicklung der Ortskerne und Quartierzentren unterstützt."	Die Aufenthaltsqualität sowie die Quermöglichkeiten sind in urbanen Räumen sehr wichtige Themen, dementsprechend nicht nur auf Ortskerne beschränken. Weiter wurden mit dem Raumentwicklungskonzept der Stadt Luzern Quartierzentren definiert, die es für eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung zu stärken gilt. Die Aufenthaltsqualität ist an diesen Orten besonderes wichtig.
Richtplantext	Z2.4.S	Z2.4.S5) Das Tourismusmarketing soll sich bei den internationalen Gästen insbesondere auf den europäischen Raum fokussieren.	Die Erschliessung aussereuropäischer Märkte ist aufgrund der hohen Treibhausgasemissionen von Flugreisen mit den Erfordernissen der Klima- und Energiepolitik kaum vereinbar.
Richtplantext	Z2.4.S	In Z2.4.S sollte auf die Vision Tourismus Luzern 2030 verwiesen werden.	Die Vision Tourismus Luzern 2030 formuliert die Mission, die zentralen Werte, Alleinstellungsmerkmale und die Vision für den Tourismus in der Stadt Luzern. Die einzelnen Strategieelemente wurden in einem iterativen Erarbeitungsprozess entwickelt. Da diese Vision prägend für die gesamte Region ist, sollte sie hier erwähnt werden.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Richtplantext	Z2-5.S	Z2-5.S4) Klammerbemerkung ergänzen: "(...) wie eine hochwertige Innenentwicklung (Wohnraum und Freiraum), die Ansiedlung von (...)".	Innenentwicklung ist zu spezifizieren, bzw. es sind nicht nur die Gründe Arbeitsnutzungen und Umweltinfrastrukturen als Gründe für eine aktive Bodenpolitik aufzuführen. Weiter ist es wichtig, für die Erreichung des Ziels Z3-2.Z3: "Für sozial schwächere Bevölkerungsgruppen oder solche mit besonderen Bedürfnissen bestehen in allen Gemeinden geeignete Wohngebiete und Standorte" Baurechte für Genossenschaften vorzusehen.
Richtplantext	Z3-1.S	Wachstumswert von +0.2 wird von der Stadt Luzern nicht angestrebt.	Das Raumentwicklungskonzept sieht bis 2035 keine Baulandeinzonungen vor, da das Wachstum auf den bestehenden Flächen abgedeckt werden kann.
Richtplantext	Z3-3.S	Z3-3.S4) Anpassung/Ergänzung: "Alle Arbeitszonen sind künftig ausreichend dicht (adäquate Bauhöhen mit gut integrierten Sammelparkierungsanlagen und guter ÖV-Erschliessung) genutzt sowie ansprechend gestaltet (Bau- und Aufenthaltsqualität)."	Die Parkierungsanlagen sind flächeneffizient in den Arbeitszonen zu planen und zu nutzen, sodass mit dem Boden haushälterisch umgegangen werden kann. Ebenso sind die Arbeitszonen mit dem ÖV gut zu erschliessen, damit ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement für die Betriebe selbst und für die Umgebung sichergestellt werden kann.
Richtplantext	Z4-1.S	Das 4V-Prinzip ist in der Strategie zum Gesamtverkehr an erster Stelle aufzuführen.	Kongruenz mit dem ZuMoLu herstellen; das 4V-Prinzip stellt die zentrale Strategie für den Gesamtverkehr dar und ist zu verankern.
Richtplantext	Z4-3.S	Z4-3.S5) ist wie folgt zu ergänzen: "Gelingen Strassenabschnitte des Kantonsstrassennetzes an Kapazitätsgrenzen oder verkehrt der öffentliche Verkehr infolge Stau nicht zuverlässig, sorgt der Kanton für eine Bevorzugung des öffentlichen und flächeneffizienten Verkehrs, wenn dadurch die Gesamtkapazität (Personen pro Zeiteinheit) der Achse erhöht werden kann. In zentralen Bereichen werden Busspuren eingerichtet."	Es braucht zu bestimmten Zeiten eine Priorisierung des öffentlichen und flächeneffizienten Verkehrs.
Richtplantext	Z4-4.S	Z4-4.S4) streichen oder mehr differenzieren nach Raumtypen.	Reisezeiten des ÖV sind im urbanen Gebiet gegenüber Reisezeiten mit dem MIV zu priorisieren, damit eine flächeneffiziente Mobilitätsabwicklung gewährleistet werden kann.
Richtplantext	Z4-4.S	Z4-4.S5) sollte konkretisiert werden.	Der Grundsatz Wirtschaftsverkehr vor Pendlerverkehr vor Freizeitverkehr sollte noch klarer zum Ausdruck kommen. Was ist genau Wirtschafts- und was Pendlerverkehr? Pendler/innen gehen zur Arbeit; das ist doch auch Wirtschaftsverkehr. Die Erreichbarkeit des Arbeitsortes ist ein wichtiges Kriterium für einen attraktiven Arbeitsort.
Richtplantext	Z4-5.Z1	Ergänzung, sodass eindeutig wird, dass der Güterverkehr nicht nur der Versorgung, sondern auch der Entsorgung dient.	Abgleich mit dem Güterverkehrs- und Logistikkonzept. Ganzheitlich geht es um die Ver- und Entsorgung.
Richtplantext	Z4-5.Z1	Weshalb werden "nur" die Aspekte "Umwelt" und "Verkehrssicherheit" aufgeführt?	Im GVLK ist die Zielformulierung deutlich umfassender. Ein Abgleich wäre wünschbar.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Richtplantext	Z5-1.S	Z5-1.S4) In Bezug auf die Realisierung von Naherholungsgebieten ist der wichtige Aspekt der Förderung von Naturerlebnissen zu ergänzen. "...auch in Bezug auf das Stadtklima zu verbessern, Naturerlebnisse zu fördern sowie..."	Die Förderung von Naturerlebnissen ist wichtig.
Richtplantext	Z5-1.S	Z5-1.S8) Ergänzung: "... Erholungsnutzungen - der biodiversitätsfreundlichen Ausgestaltung von Gebäuden, wird ein wichtiger Beitrag..."	Im Hinblick auf die Förderung der Biodiversität im Siedlungsraum sind nicht nur die Grün- und Freiräume, sondern auch die biodiversitätsfreundliche Ausgestaltung der Gebäude selber von wichtiger Bedeutung (z.B. ökologisch wertvolle Dach- und Fassadenbegrünung, Förderung von gebäudebewohnenden Wildtierarten, Vermeidung von Vogelschlagrisiken).
Richtplantext	Z6-1.S	Z6-1.S1) Ergänzung: "Bei der Planung von Bauwerken ist die Weiter- und Wiederverwendbarkeit der eingesetzten Baumaterialien zu beachten."	Teil einer nachhaltigen Nutzung von Ressourcen ist klar die Kreislaufwirtschaft. Es ist erfreulich, dass diese Eingang in den kantonalen Richtplan findet. Ein erster Schritt in Richtung Kreislaufwirtschaft ist die lange Nutzung von Objekten und Gütern.
Richtplantext	Z6-1.S	Z6-1.S2) Die Thematik Zwischenlagerung für Sekundärrohstoffe sollte explizit aufgenommen werden.	Der Umbau zu einer kreislauffähigen Bauwirtschaft erfordert viel Platz zur Zwischenlagerung von Materialien. Es wird aus dem bestehenden Text nicht klar, ob dieser Platzbedarf mit einbezogen wurde.
Richtplantext	Z6-1.S	Z6-1.S7) Ergänzung: "Die Möglichkeiten zur CO2-Abscheidung sind zu prüfen und wo wirtschaftlich tragfähig umzusetzen."	Um die klimapolitischen Ziele zu erreichen, werden Anlagen, die an der Quelle Treibhausgase abscheiden, Teil der Lösung sein müssen.
Richtplantext	Z6-3.Z	Auch das Ziel einer 2000-Watt-Gesellschaft ist bis im Jahr 2050 zu erreichen.	Das Netto-Null-Ziel im Klimaschutz kann nur erreicht werden, wenn es gelingt, den Energieverbrauch deutlich zu senken. 2000 Watt ist eine Voraussetzung für Netto Null Treibhausgasemissionen.
Richtplantext	Z6-3.Z1	Der Kanton Luzern soll die Gemeinden dabei unterstützen, auch ehrgeizigere kommunale Ziele im Bereich der Klima- und Energiepolitik zu erreichen. Er gibt ihnen die dafür notwendigen Kompetenzen und vermeidet entsprechende Hindernisse.	Die von der Stimmbevölkerung der Stadt Luzern beschlossene Klima- und Energiestrategie formuliert ehrgeizigere klima- und energiepolitische Ziele als der Kanton Luzern. So sollen die Primärenergie-bedingten (Scope 2) Treibhausgasemissionen bereits im Jahr 2040 null Tonnen erreichen. Das 2000-Watt-Ziel strebt die Stadt Luzern für das Jahr 2050 an.
Richtplantext	Z6-3.Z2	Der Kanton Luzern soll die Gemeinden dabei unterstützen, auch ehrgeizigere kommunale Ziele im Bereich der Klima- und Energiepolitik zu erreichen. Er gibt ihnen die dafür notwendigen Kompetenzen und vermeidet entsprechende Hindernisse.	Die von der Stimmbevölkerung der Stadt Luzern beschlossene Klima- und Energiestrategie formuliert ehrgeizigere klima- und energiepolitische Ziele als der Kanton Luzern. So sollen die Primärenergie-bedingten (Scope 2) Treibhausgasemissionen bereits im Jahr 2040 null Tonnen erreichen. Das heisst unter anderem auch, dass bis im Jahr 2040 100 Prozent des Energieverbrauchs auf Stadtgebiet aus erneuerbaren Quellen stammen muss.
Richtplantext	Z6-3.S	Z6-3.S8) Ergänzung: "Unter Einbezug von Energieversorgungsunternehmen und Gemeinden wird eine kantonale Gasversorgungsstrategie...."	ewl energie wasser luzern hat in Zusammenarbeit mit der Stadt Luzern bereits eine Zielnetzplanung Gas erarbeitet. Die kantonale Gasversorgungsstrategie im Gebiet der Stadt Luzern ist darauf abzustimmen.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Richtplantext	R1-1	Der zweite Satz ist wie folgt zu ergänzen: "Die Belastungsgrenzen der natürlichen Umwelt sind dabei in jedem Fall einzuhalten, um eine irreversible Schädigung der Lebensgrundlagen zu verhindern."	Der langfristige Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen ist nicht verhandelbar und eine Grundlage für gesellschaftliches und wirtschaftliches Wohlergehen.
Richtplantext	R1-2.T1	Auflistung der Kapitel überprüfen.	In der Auflistung der Kapitel fehlt bei Klimaanpassung das Kapitel Z2.1.
Richtplantext	R2-2.T1	Anzahl PP beim Verkehrshaus ist zu überprüfen	In welchem Perimeter befinden sich diese 900 PP genau? Stadt geht zurzeit von 450 PP aus. Die städtische Strategie sieht ebenfalls vor, diese zu reduzieren (--> vgl. B+A Entwicklungskonzept Würzenbach).
Richtplantext	R6-4.E3	Thema Verkehrserzeugung bzw. Modalsplit im Sinne einer nachhaltigen Mobilität ergänzen	Auch das Thema Mobilität spielt bei der Erreichung der Klimaziele eine wichtige Rolle, und im Rahmen der Planung, Erstellung und Bewirtschaftung der eigenen Bauten und Anlagen kann der Kanton hier grossen Einfluss nehmen.
Richtplantext	R6-4.E4	Aktive Bodenpolitik ist auch für Wohn- und Freiraum vorzusehen. Es kann eine Abgabe im Baurecht für gemeinnützige Wohnbaugenossenschaften vorgesehen werden. Beim Erwerb vom Land kann ein gemeinsames Vorgehen mit den Standortgemeinden vorgesehen werden, wofür es zwingend eine Absprache braucht.	Es ist wichtig, dass die kantonale Bodenpolitik zur Erreichung des Ziels S.4-4. E4 beiträgt. Mit den aktuellen Marktgegebenheiten ist es für die Gemeinde zunehmend schwieriger, strategisch wichtige Grundstücke zu erwerben. Zusammen mit dem Kanton ist hier die Finanzkraft eher gegeben. Wohnbaugenossenschaften können zudem für die Erreichung des Ziels S.4-4. E4 eine wichtige Rolle einnehmen, um bedürfnisgerechten Wohnraum zu schaffen. Diese Möglichkeit ist im Richtplan vorzusehen.
Richtplantext	S1-2	Trennlinien Siedlung-Landschaft sind zu schärfen und nur dort festzusetzen, wo es wirklich nötig ist.	Was wurde mit dem Regionalen Richtplan Siedlungsbegrenzung erreicht, was ohne nicht möglich gewesen wäre? Braucht es diesen wirklich? Deshalb nur die wichtigsten Trennlinien einzeichnen, damit nicht wieder mit mehreren Stellen über Ausnahmen zu diskutieren ist.
Richtplantext	S2-5	Überarbeitung und/oder Ergänzung zur Wegleitung zum Mehrwertausgleich.	Erste Erfahrungen mit der Mehrwertermittlung im Rahmen von Bebauungsplänen haben gezeigt, dass die Formel "Landwert nach Planungsmassnahme" minus "Landwert vor Planungsmassnahme" insbesondere in bereits überbauten Gebieten nicht immer anwendbar ist. Der Zustand vor Planungsmassnahme ist in bereits überbauten Gebieten nicht immer ganz einfach zu bestimmen, da Parzellen teilweise übernutzt sind und somit teilweise eine hohe Mehrwertabgabe zahlen müssen, obwohl sie gar nicht mehr viel bauen können.
Richtplantext	S6-2.T1	Zu D1, Littauerboden: Das Nutzungsprofil Logistik soll nur eine untergeordnete Bedeutung haben. Eine entsprechende Kennzeichnung ist erwünscht (analog wie bei DL / DL* und P/P*).	Die Fahrten sind pro Areal im ESP Luzern Nord geregelt und nicht auf verkehrsintensive Logistikbetriebe ausgelegt. Daher soll das Nutzungsprofil Logistik nur eine untergeordnete Bedeutung haben, sofern es verkehrstechnisch mit dem Fahrtenmodell vereinbar ist.
Richtplantext	S6-3.K2	In ESP, welche nicht überkommunal sind, kann auch die entsprechende Standortgemeinde eine Absichtserklärung anstossen und die Ausarbeitung geeigneter Instrumente vorschlagen.	Für den ESP Bahnhof Luzern ist bereits eine Absichtserklärung zur gemeinsamen Entwicklung eines Masterplans in Erarbeitung.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Richtplantext	S6-3.K3	Ergänzung: "(...) kann diese eine Gebietsmanagerin oder entsprechende Stelle/n, welche für die bestimmten Aufgaben gemäss Gebietsmanagement zuständig ist/sind, bezeichnen."	Bei rein kommunalen Gebieten ist es sinnvoll, auf bestehende Strukturen zurückzugreifen. Zurzeit prüft die Stadt die Etablierung eines Wirtschaftsflächenmanagements, das potentielle Standorte für Wirtschaftsflächen auf Stadtgebiet prüft, sich konsequent für die Entwicklung von Wirtschaftsflächen und Arbeitsgebieten in Kooperation mit Dritten (Privaten, öffentliche Hand) einsetzt und geeignete Areale sowie Bestandesbauten bis zur Bau- und Realisierungsreife begleitet und unterstützt. Für den ESP Bahnhof hat die Stadt zudem eine Ausschreibung für eine Prozessbegleitung und den Masterplan Bahnhof gestartet.
Richtplantext	S6-3.K5	Es soll nicht der gesamte ESP, sondern nur ausgewählte und zweckmässige Inhalte im Zonenplan umgesetzt werden.	Nicht alle Themen lassen sich parzellenscharf und grundeigentümergebunden regeln.
Richtplantext	S6-3.K6	Zweckmässige Nutzungsbestimmung differenzieren	Es ist unklar, was unter "zweckmässiger Nutzungsbestimmung" genau verstanden wird. Es wäre wünschbar, wenn dies ausformuliert würde.
Richtplantext	S6-3.K6	Bei der strategischen Erweiterung der Arbeitsgebiete sind unterschiedliche Ausrichtungen und Schwerpunkte zu legen.	Es ist nicht sinnvoll, wenn die Gemeinden untereinander mit den gleichen Ausrichtungen der Arbeitsgebiete konkurrenzieren. Zudem können so mit den betroffenen Gemeinden die spezifischen Gewerbe zielführender angesiedelt werden.
Richtplantext	S6-3.K6	Strategische Massnahmen hinsichtlich einer aktiven Bodenpolitik sind mit den entsprechenden Gemeinden eng abzusprechen.	Es ist wichtig, dass Gemeinde und Kanton gemeinsam vorgehen zur Sicherung von strategischen Landreserven.
Richtplantext	S6-3.K6	Es ist zu prüfen, wie und ob ein Gremium / ständiger Austausch bzgl. strategischer Erweiterung der ESP geschaffen werden kann	Eine Abstimmung der strategischen Ausrichtung zwischen Kanton, Gemeinden, RET ist zentral.
Richtplantext	S6-4.E1	Für die Nutzungsausrichtung UM (urbane Mischnutzung) sind auch Daten zu Bevölkerungsstruktur und Freiräumen zu erheben.	Bei den ESP UM sind auch weitere Daten wie Wohnbevölkerung und verfügbare Freiräume wichtig.
Richtplantext	S6-4.E2	Masterplan als mögliches Koordinationsinstrument aufnehmen.	In Luzern Nord wurde bereits erfolgreich ein Masterplan erarbeitet. Auch für den Bahnhof Luzern ist ein solcher angedacht.
Richtplantext	M1-1	Die Erkenntnisse und Ergebnisse aus ZuMoLu sollen noch stärker und konkreter im Richtplan wiedergegeben werden. Dazu gehört insbesondere auch, dass das Strassennetz im Agglomerationskern Luzern angebotsorientiert weiterentwickelt wird.	ZuMoLu ist vom Kantonsrat beschlossen und soll entsprechend als strategische Grundlage gut im Richtplan verarbeitet werden.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Richtplantext	M1-1	Die Verkehrsplanung und die Gestaltung des Strassenraums berücksichtigt insbesondere auch die ortsplanerischen und städtebaulichen Aspekte.	<p>Bei Strassen kann grundsätzlich zwischen verkehrsplanerischen und städtebaulichen Aufgaben unterschieden werden.</p> <p>Verkehrsplanerische Aufgaben resultieren aus der Betrachtung der Strasse als Verkehrsraum. Bei der verkehrlichen Nutzungsart der Strassen besteht die Aufgabe (Funktion) darin, die einzelnen Grundstücke zu erschliessen und Verbindungen zwischen den einzelnen Siedlungsgebieten und Ortsteilen zu gewährleisten.</p> <p>Im besiedelten Raum sind im Strassenbau zudem ortsplanerische und städtebauliche Aspekte zu berücksichtigen. Je nach Lage, Topografie, Nutzungs-, Bebauungs- und Freiraumstruktur ist der öffentliche Raum differenziert auszugestalten. Im Siedlungsgefüge soll eine gute Orientierung, eine starke Identifikation und eine logische Hierarchie der öffentlichen Räume angestrebt werden. Möglichkeiten zum Sich begegnen, zum Repräsentieren, zum Verweilen, zum Arbeiten oder zum Spielen gehören dazu. Die Gestaltung des Strassenraums umfasst die Fahrbahn und die Seitenräume und berücksichtigt die verschiedenen funktionalen Anforderungen.</p>
Richtplantext	M1-2	Das "für den Betrieb des Bahnhofs Luzern erforderliche Mobilitätsgebiet" soll nicht in der Richtplankarte ausgewiesen werden.	Es ist darauf zu verzichten, ein solches Gebiet auszuweisen, da dessen Bedeutung unklar ist und keine Aufgabe damit verbunden ist.
Richtplantext	M1-3.K3	Das Thema Entlastung des Siedlungsgebiets / "Überlaufschutz" ist in geeigneter Form in diesem Absatz zu ergänzen.	Eine geordnete, verträgliche Abwicklung des MIV gerade in dichten und stark belasteten Räumen ist ein wichtiges Ziel des Verkehrsmanagements.
Richtplantext	M1-3.K4	Klarer erläutern, was diese RGVK bringen sollen, und deren Stellung zum AP LU klären.	Es ist unklar, welche Konzepte genau gemeint sind. Für das Zentrumsgebiet besteht mit dem AP LU bereits ein Konzept, und es dürfte keinen Sinn ergeben, ein weiteres Instrument mit gleichem Inhalt zu erarbeiten.
Richtplantext	M1-3.K6	Lärmarme Beläge sollten wo immer sinnvoll Priorität haben, damit die Bevölkerung vom Strassenlärm entlastet werden kann.	Die Dienststelle vif hat im Merkblatt 731.007 Lärmarme Asphaltbeläge den SDA4-Belag im Innerortsbereich als Standardbelag definiert. Im Sinne des Vorsorgeprinzips (Art. 8 Abs. 1 LSV) soll auch in Abschnitten ohne Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte (IGW) der Einbau eines lärmarmen Belages geprüft werden.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Richtplantext	M1-3.K8	Die Koordinationsaufgabe M1-3.K8 sollte wie folgt umformuliert werden: "Mit dem DBL wird auch der Stadt- und Verkehrsraum Bahnhof Luzern grosse Anpassungen erfahren. Im Sinne der konzeptionellen Vorgaben von ZuMoLu ist die Erschliessung des Bahnhofs mit allen Verkehrsmitteln zu optimieren."	<p>Die bisherige Formulierung schafft es, gleichzeitig unklar zu sein und trotzdem Vorgaben zu suggerieren, die zu weit gehen. Es erschliesst sich aus den Festlegungen und Erläuterungen nicht, was mit dem Begriff Mobilitätsgebiet gemeint ist, wie es sich von einer Verkehrsdrehscheibe unterscheidet und warum dieses gesichert werden muss, und zwar einzig beim Bahnhof Luzern. Was sind erforderliche Verkehrsmittel und was erforderliche Mobilitätsbedürfnisse? Zudem ist der Bahnhof immer in Betrieb, auch während der Bauzeit DBL, daher ergibt der Satz "und dem anschliessenden Betrieb des ganzen Bahnhofs" nur bedingt Sinn.</p> <p>Die zukünftige Entwicklung des Stadtraums Bahnhof soll im Rahmen eines Masterplans projektiert werden. Der Masterplan wird konkrete Massnahmen und Schritte auf dem Weg zum Zielzustand aufzeigen und Grundlage für die weitere Entwicklung des Bahnhofareals und der Verkehrsinfrastrukturen sein. Es ist eine Absichtserklärung aller involvierter Stellen für die Erstellung dieses Masterplans in Erarbeitung. Daher muss eine gewisse Flexibilität bestehen bleiben, um interdisziplinär eine optimale Lösung für alle Beteiligten finden zu können.</p> <p>Aus diesen Gründen beantragen wir eine Umformulierung auf eine generellere Ebene.</p>
Richtplantext	M1-4.E1	Das 4V-Prinzip ist mit konkreten Handlungsfeldern analog M1-4.E2 Mobilitätsmanagement zu konkretisieren.	Die 4V sind analog den strategischen Grundsätzen zum Mobilitätsmanagement (Kapitel M1-4.E2) mit Handlungsschwerpunkten und Umsetzungskonzepten zu konkretisieren.
Richtplantext	M1-4.E1	Unter Punkt 3) sind Verkehrsdrehscheiben zu erwähnen.	Verkehrsdrehscheiben tragen zur Vernetzung des Verkehrs bei. Deshalb sind Verkehrsdrehscheiben unter Punkt 3) aufzunehmen und zu erwähnen.
Richtplantext	M1-4.E1	Unter Punkt 2) die Fuss- und Veloverbindungen sollen neben zusammenhängend und sicher auch "attraktiv" sein.	Mit "attraktiv" ist neben grosszügigen Breiten auch die Ausrichtung der Veloinfrastruktur für ungeübte/interessierte Velofahrende gemeint. Für den gewünschten "Quantensprung" vom Modalsplit-Anteil zugunsten des Veloverkehrs, muss die Infrastruktur konsequent auf diese Anspruchsgruppe ausgerichtet werden (60 bis 70 % der Bevölkerung!).
Richtplantext	M1-4.E1	Unter Punkt 4) sind die Themen attraktive Strassenraumgestaltung und Temporeduktionen zu erwähnen.	Beides trägt in hohem Masse zu einer verträglicheren Abwicklung des Verkehrs bei.
Richtplantext	M1-4.E2	Unter Punkt 4) ist das Wort "kann" zu streichen.	Der Kanton soll Forschungsprojekte und Pilotversuche von neuen, Erfolg versprechenden Mobilitätsangeboten aktiv fördern und vorantreiben.
Richtplantext	M1-4.E4	Es ist genauer zu beschreiben, was mit RGVK erreicht werden soll und was deren Inhalt sein soll.	Dies wird zu wenig klar. Zudem ist uns nicht bekannt, dass für die Stadt ein solches RGVK vorliegt. Ist das AP LU gemeint? Oder das GVK (welches sich aber allein auf ein Verkehrsmanagement beschränkt)?

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Richtplantext	M1-4.E8	In Koordination mit M1-3K8 Streichung prüfen.	Diese Erläuterung ist besser formuliert als das zugehörige K8 und kann grundsätzlich so bestehen bleiben, wenn nicht entschieden wird, M1-3K8 zu streichen.
Richtplantext	M2-1	Grundsatz ergänzen, dass VDS die bestehenden Ansprüche an P+R nicht aufheben. Insbesondere ist auch bei VDS zu beachten, dass P+R möglichst quellennah umzusetzen ist.	VDS sollen zum Umsteigen vom MIV in den ÖV oder zu anderen Mobilitätsformen anregen und nicht Autoverkehr in Zentren oder zentrumsnahe Gebiete ziehen.
Richtplantext	M2-2.T1	Standort 30 ist ersatzlos zu streichen.	Das Parkhaus LUKS ist der Nutzung Spitalbetrieb zugewiesen und für dessen Funktion notwendig. Es soll keine weitere Funktion als VDS einnehmen.
Richtplantext	M2-2.T1	Es ist zu überlegen, ob die Typenvielfalt reduziert werden kann.	Zu viele VDS-Typen stiften Verwirrung.
Richtplantext	M2-2.A1	Fast alle Bahnhöfe sind als VDS ausgewiesen. Der Information halber bitte in der Karte auch die "normalen Bahnhöfe" darstellen.	Es ist relevant zu sehen, wie viele und welche Bahnhöfe keine VDS sind.
Richtplantext	M2-3.K3	Bei Federführung auch rawi aufnehmen.	Verkehrsdrehscheiben sind immer auch siedlungsverträglich und mit einem städtebaulichen Mehrwert einzubetten. Rawi hat dabei eine zentrale Koordinationsrolle und hat sicherzustellen, dass die verschiedenen Interessen der unterschiedlichen Akteure (vif, VVL, Standortgemeinde) in die Planung und Umsetzung der Verkehrsdrehscheiben miteinfließen.
Richtplantext	M2-3.K5	Park-and-Ride und Bike-and-Ride sind bei allen Verkehrsdrehscheiben mitzudenken und mitzuplanen.	Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen sind nicht nur an weiteren Umsteigepunkten zu realisieren, sondern diese sind bei allen Verkehrsdrehscheiben ein wichtiges Ergänzungsangebot. Die Möglichkeit zur Realisierung solcher Anlagen sind bei allen Verkehrsdrehscheiben zu prüfen.
Richtplantext	M2-3.K5	Es sind alle RET als Beteiligte aufzuführen.	Es ist nicht nur der RET Luzern Plus betroffen, sondern alle Regionen, in denen VDS und normale Bahnhöfe liegen.
Richtplantext	M2-3.K5	Der Kanton soll eine Mitfinanzierung von Veloabstellanlagen von kantonalen Bedeutung an den grösseren VDS schaffen.	Die Verantwortung des Kantons hört nicht bei den kantonalen Radrouten auf, sondern sie sollte auch die grossen Abstellanlagen umfassen und eine Mitfinanzierung von grossen Veloabstellanlagen an Bahnhöfen umfassen.
Richtplantext	M2-4.E1	Bei den weiteren Angeboten bei den Verkehrsdrehscheiben sind Veloabstellanlagen, Sharingangebote und Park-and-Ride zu ergänzen	Bei Verkehrsdrehscheiben sind weitere Angebote wie genügend Veloabstellanlagen, Sharingangebote wie u.a. Mobility und Park-and-Ride-Anlagen zu prüfen und sicherzustellen. Diese Angebote sind zu ergänzen.
Richtplantext	M2-4.E2	Bei den weiteren Mobilitätsangeboten bei MIV-ÖV-VDS sind Sharingangebote wie u.a. Carsharing zu ergänzen.	Sharingangebote sind bei MIV-ÖV-VDS wichtige weitere Mobilitätsangebote, die geprüft und realisiert werden sollen. Sharingangebote sind entsprechend zu ergänzen.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Richtplantext	M2-4.E2	Die Typenanzahl von Verkehrsdrehscheiben sind zu minimieren und konkreter zu definieren.	Die verschiedenen Typen von Verkehrsdrehscheiben sind konkreter zu definieren, um diese besser voneinander unterscheiden zu können. Zudem ist die Anzahl an Typen zu gross und sollte minimiert werden.
Richtplantext	M2-4.E2	Zielnahe MIV-ÖV-VDS sind zu streichen.	Zielnahe MIV-ÖV-VDS widersprechen dem Grundsatz möglichst früh und quellennah vom MIV auf den ÖV umzusteigen.
Richtplantext	M2-4.E3	In der Zusammenarbeit ist auch die Infrastruktur der VDS selbst wichtig (bspw. Zufahrten, Bushaltestellen und Bushubs, Velostationen). Diese sind zu ergänzen, und es ist auch die Rolle des Kantons für diese Infrastrukturen zu klären. Was trägt vif bei? Wie engagiert sich der Kanton finanziell bei ausgewiesenem regionalem/kantonaalem Interesse?	Ein wichtiges Element der Zusammenarbeit fehlt ohne die genannte Ergänzung.
Richtplantext	M3-2	Die interkantonal und kantonal bedeutsamen Fuss- und Wanderwege sowie Velorouten müssen in der Richtplankarte behördenverbindlich ausgewiesen werden.	Es kann nicht abgewartet werden, bis die nächste Richtplanrevision stattfindet und die aktuelle kantonale Fuss- und Velonetzplanung abgeschlossen ist, um die kantonalen Fuss- und Velowege im kantonalen Richtplan behördenverbindlich festzulegen. Der Richtplan erfasst einen Planungshorizont von 10-15 Jahren, weshalb es zentral ist, die bedeutsamen und zu realisierenden Fuss- und Velowege (Alltags- und Freizeitverkehr) zu verankern. Dazu gehören auch die SchweizMobil-Routen, die verankert werden müssen.
Richtplantext	M3-2	Gemäss Art. 19 Abs. 1a Veloweggesetz hat der Kanton bis Ende 2027 Zeit, bestehende und vorgesehene Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit in Plänen festzuhalten (Art. 5 Abs. 1a). Es muss mit der Überarbeitung des Richtplans zugewartet oder bis Ende 2027 bereits die erste Richtplanrevision vom Bundesrat genehmigt werden. D.h., mit den entsprechenden Fristen muss mit der Revision bereits 2025 gestartet werden.	Der Kanton kommt hier dem Bundesgesetz noch nicht nach. Die Velowegnetze für den Alltag und die Freizeit sind wichtige Richtplaninhalte, welche eine gewisse Planungssicherheit/Behördenverbindlichkeit benötigen und dann auch zur gewünschten Verlagerung vom Modalsplit beitragen könnten.
Richtplantext	M3-3.K1	SchweizMobil ist bei den Beteiligten zu ergänzen.	Die Zuständigkeit von nationalen Velorouten liegt bei SchweizMobil, weshalb SchweizMobil als Beteiligte aufzuführen ist.
Richtplantext	M3-3.K1	Die verschiedenen Transportunternehmen sind unter Beteiligte zu streichen.	Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Transportunternehmen (SBB, BLS, ZB, SOB) unter Beteiligte aufgeführt sind, und welche Rolle sie bei der kantonalen Velonetzplanung spielen.
Richtplantext	M3-4.E1	Die Anwendung und Umsetzung des Veloweggesetzes auf der Ebene des Kantons muss im Richtplan behördenverbindlich ausgewiesen und verankert werden.	Das neue Veloweggesetz ist die neue gesetzliche Grundlage für die Velonetzplanung des Kantons. Die Inhalte und im Spezifischen die konkrete Anwendung sowie Umsetzung des Veloweggesetzes bei der kantonalen Veloplanung müssen im Richtplan behördenverbindlich verankert werden. Ebenfalls müssen die rechtlichen Anpassungen aufgrund der neuen Gesetzgebung im Richtplan ausgeführt werden.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Richtplantext	M3-4.E1	Die Umsetzung von Velowegen unabhängig von einem Sanierungsbedarf bei Kantonsstrassen wird begrüsst.	Die rechtliche Entkoppelung der kantonalen Velowege von Kantonsstrassen ist umzusetzen und entsprechend im Richtplan behördenverbindlich zu verankern. Um den Veloverkehrsanteil am Modalsplit zu erhöhen, braucht es neue Veloinfrastrukturen, die zeitnah umgesetzt werden können und nicht abhängig sind von einer Kantonsstrassensanierung.
Richtplantext	M4-2.T1	Nr. 6 Ebikon ist zu überarbeiten. Dieser Bahnhof soll vorgängig zum DBL rasch ausgebaut werden, und eine Einteilung als Festsetzung ist zu prüfen.	Es stehen sowieso notwendige Ausbauten am Bahnhof Ebikon an, welche mit einem kleinen Mehraufwand direkt so ausgeführt werden können, dass der Bahnhof Ebikon auch fit für einen Zustand mit DBL würde.
Richtplantext	M4-2.T1	Nr. 16 S-Bahnhof Steghof ist im aktuellen Richtplan als Zwischenergebnis eingestuft. Es soll keine Rückstufung stattfinden. Zudem soll dieser neue Bahnhof vorgängig oder spätestens mit dem DBL in Betrieb gehen (Finanzierung im nächsten Ausbauschnitt).	Die hohe Bedeutung des S-Bahnhofs Steghof und ein hohes Potenzial sowie die bauliche Realisierbarkeit sind bereits in einer Studie nachgewiesen.
Richtplantext	M4-2.T1	Nr. 21 Luzern – Verkehrshaus sollte Bestandteil der 1. Etappe DBL werden und somit sowohl als Festsetzung klassiert werden als auch einen anderen Koordinationshinweis bekommen.	Die Einbindung des Asts Küssnacht in den DBL hat eine sehr wichtige Bedeutung für eine S-Bahn Luzern und kann zudem den Engpass Gütsch entlasten.
Richtplantext	M4-3.K1	Unter Satz 2 fehlen Hinweise auf die lateinische Schweiz: Die Verbindungen in die Romandie und ins Tessin (IR nach Genf und IC/IR-Verbindungen nach Lugano und Locarno sind hier ebenfalls namentlich aufzuführen).	Diese Verbindungen sind wichtig, und die Auflistung ist sonst unvollständig.
Richtplantext	M4-4.E1	Es ist auch in den Text aufzunehmen, dass zu wenig lange Perrons (400 m) für Fernverkehrszüge bestehen.	Dies stellt neben der Einspurstrecke Rotsee und der Bahnhofseinfahrt das dritte bedeutende Nadelöhr dar, das einen Ausbau der Bahn in Luzern behindert.
Richtplantext	M4-4.E1	Aussage auf Richtigkeit prüfen: Nach Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs wird der Betrieb des Bahnknotens Luzern mehrheitlich unterirdisch erfolgen.	Der oberirdische Betrieb des Bahnknotens Luzern verschwindet durch den DBL nicht mehrheitlich.
Richtplantext	M5-2.T1 und T2	Bei den Buslinien sind Ergänzungen vorzunehmen. Linie 4 ist als Hauptlinie aufzunehmen und die neue Linie 16 ebenfalls.	Der Richtplan soll besser auf die Angebotsplanung Bus 2040 ausgerichtet werden. Linie 4 ist bereits heute und auch zukünftig eine Hauptlinie. Die neue Tangentiallinie 16 soll ab ca. 2028 als ein erster Schritt von Bus 2040 eingeführt werden.
Richtplantext	M5-3.K1	Das muss mutiger formuliert werden: Statt «...entwickelt es nachfrage- und potenzialgerecht weiter.» sollte es heissen «baut es nachfrage- und potenzialgerecht aus mit dem Ziel, eine Verlagerung vom MIV auf den ÖV zu erreichen.»	Mit ZuMoLu und dem ÖV-Bericht sind klare Verlagerungsziele im Modalsplit vom MIV auf den ÖV postuliert worden. Diese können nur mit einem entsprechenden Angebotsausbau erreicht werden.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Richtplantext	M5-3.K3	M5-3.K3) ist wie folgt zu ergänzen: "Gelingen Strassenabschnitte des Kantonsstrassennetzes an Kapazitätsgrenzen oder verkehrt der öffentliche Verkehr infolge Stau nicht zuverlässig, sorgt der Kanton für eine Bevorzugung des öffentlichen und flächeneffizienten Verkehrs, wenn dadurch die Gesamtkapazität (Personen pro Zeiteinheit) der Achse erhöht werden kann. In zentralen Bereichen werden Busspuren eingerichtet."	Es braucht zu bestimmten Zeiten eine Priorisierung des öffentlichen und flächeneffizienten Verkehrs.
Richtplantext	M5-3.K4	Grundsätzlich eine Überarbeitung dieses Absatzes prüfen.	Terminus «Fernbusterminal» vermeiden und stattdessen «Fernbushalt» verwenden. Zudem erscheint eine «Fernbus-Parkmöglichkeit» fragwürdig. Braucht es eine solche? Weiter gibt es einen «nationalen Fernbusverkehr» derzeit nicht. Auf diesen Hinweis ist zu verzichten, bzw. es muss mind. sichergestellt werden, dass die Infrastruktur des «grenzüberschreitenden Fernbushalts» auch für den nationalen Fernbusverkehr genutzt werden kann und keine zusätzlichen Infrastrukturen notwendig sind. Auch die Erläuterungen in M5-4.E3 Fernbus sind entsprechend anzupassen.
Richtplantext	M6-1	Der Begriff "verträglich gestaltetes Strassennetz" soll besser beschrieben werden.	Ausserorts steht eine gut in die Landschaft eingebettete, umweltschonende Trassierung im Fokus. Innerorts sind die städtebauliche Integration (Siedlungsverträglichkeit) und die gesamtverkehrliche Abstimmung auf Ebene Strassenraum (alle Verkehrsmittel MIV, ÖV, FVV) die wichtigen Stichworte.
Richtplantext	M6-2.T1	Tabelle: Zu Nr. 4: Vorhaben Reussportbrücke streichen	Wie schon in den Stellungnahmen zur Initiative «Spange Nord stoppen» und zum Bevölkerungsantrag zur Reussportbrücke kommt der Stadtrat zum Schluss, dass die Reussportbrücke nicht stadtvträglich ist und den Anforderungen an eine moderne und nachhaltige Mobilität nicht genügt.
Richtplantext	M6-2.T1	Ein Eintrag der in M6-3.K2 genannten «flankierenden Massnahmen zum Bypass» ist in geeigneter Form in Tabelle und Karte zu ergänzen und die Verantwortung des Kantons sowie die Rolle der vif genauer definieren.	Es handelt sich um wichtige Massnahmen, die einen Eintrag in den Richtplan rechtfertigen (Richtplanrelevanz), und es muss klar sein, welche Rolle der Kanton bei der Umsetzung hat.
Richtplantext	M6-3.K3	Satz nicht farblich hinterlegen	Die Bedeutung der Einfärbung ist nicht nachvollziehbar.
Richtplantext	M6-3.K4	Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) oder Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepte (VBGK) als Begriff einfügen.	Diese sind heute das Standardplanungsinstrument, mit dem die Gestaltung von Ortsdurchfahrten geplant wird.
Richtplantext	M6-3.K4	Dabei sind insbesondere auch ortsplannerische und städtebauliche Aspekte zu berücksichtigen. Je nach Lage, Topografie, Nutzungs-, Bebauungs- und Freiraumstruktur ist der öffentliche Raum differenziert auszugestalten. Im Siedlungsgefüge soll eine gute Orientierung, eine starke Identifikation und eine logische Hierarchie der öffentlichen Räume angestrebt werden. Möglichkeiten zum Sich begegnen, zum Repräsentieren, zum Verweilen, zum Arbeiten oder zum Spielen gehören dazu. Die Gestaltung des Strassenraums umfasst die Fahrbahn und die Seitenräume und berücksichtigt die verschiedenen funktionalen Anforderungen. Insbesondere ist auch eine Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit zu prüfen.	Bei Ortsdurchfahrten kann grundsätzlich zwischen verkehrsplanerischen und städtebaulichen Aufgaben unterschieden werden. Verkehrsplanerische Aufgaben resultieren aus der Betrachtung der Strasse als Verkehrsraum. Es geht aber nicht primär nur um die verkehrliche Nutzungsart der Strassen, sondern auch um die Gestaltung der Strassen als Lebensraum.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Richtplantext	M6-3.K5	Es gilt zu präzisieren, dass der Kanton für die Signalisation und somit auch für einen Teil des Betriebs auf den Gemeindestrassen 1. Klasse zuständig ist.	Die Verantwortlichkeiten sind klar darzustellen.
Richtplantext	M6-3.K6	«ländliche Räume» ist im Richtplankontext kein guter Begriff. Lieber von «Landwirtschaftszone» sprechen.	Missverständnisse vermeiden.
Richtplantext	M6-4.E4	Formulierung auf inhaltliche Korrektheit überprüfen.	Ist es tatsächlich so, dass Güterstrassen nur von Privaten oder Strassengenossenschaften realisiert werden und zwingend ausserhalb der Bauzonen sind? In M6-3.K6 ist die Verantwortung bei den Gemeinden verortet.
Richtplantext	M7-1	"Versorgung" mit "Ver- und Entsorgung" ersetzen (zwei Mal)	Ganzheitlich geht es um die Ver- und Entsorgung. Siehe auch GVLK.
Richtplantext	M7-2.T1	Zu Nr. 9 (Formationsbahnhof): Hier stellt sich die Frage, wo genau der Formationsbahnhof zukünftig sein wird und wie dies operativ/organisatorisch abgewickelt wird. Wichtig ist die Aufwärtskompatibilität mit dem Durchgangsbahnhof.	Erfreulich ist, dass am Standort Luzern festgehalten wird.
Richtplantext	M7-2.T2	Die Stadt Luzern stützt den heutigen Standort der SEEKAG.	Stadt Luzern ist interessiert daran, die Betonversorgung direkt vor Ort zu haben, mindestens bis und mit Bau Durchgangsbahnhof.
Richtplantext	M7-3.K1	Koordination mit der Planung DBL notwendig.	Die Stadt Luzern stützt den heutigen Standort der SEEKAG.
Richtplantext	M7-3.K2	Es stellt sich die Frage, inwiefern sich der Littauerboden als ESP mit Nutzungsprofil Logistik eignet.	Die Verkehrskapazität auf der Thorenbergstrasse ist limitiert, daher sind die Möglichkeiten der Ansiedlung von neuen Logistikunternehmen beschränkt.
Richtplantext	M7-3.K3	Einverstanden, kein Änderungsbedarf.	Bisher war/ist keine Mindestdichte in der Nutzungsplanung vorgesehen, dies kann evtl. in nächster BZO-Revision aufgenommen werden.
Richtplantext	M7-3.K4	Einverstanden, kein Änderungsbedarf	Kommt in der Stadt Luzern v.a. im Littauerboden zum Tragen.
Richtplantext	M9	Bitte Titel anpassen.	«Weitere Mobilitätsangebote» wird heutzutage eher für Leihsysteme wie Carsharing, Velo- und Trottiverleihsysteme etc. verwendet. Vielleicht ist es besser, dieses Kapitel einfach «Schiffahrt und Seilbahnen» zu nennen.
Richtplantext	L1-3.K4	Die Gemeinden sollten bei räumlichen Planungen nicht nur die nationalen und kantonalen Inventare, sondern auch die kommunalen Inventare berücksichtigen. "... stellen Geotope von kantonaler und kommunaler Bedeutung als ..."	Für die Gemeinden sind die kommunalen Inventare wichtig.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Richtplantext	L2-3	Zu ergänzen: Im Hinblick auf die erforderliche Ergänzung und qualitative Verbesserung der ökologischen Infrastruktur ist es von entscheidender Bedeutung, auf kantonalen Ebene die erforderlichen konzeptionellen Überlegungen anzustellen und die notwendigen personellen Ressourcen aufzubauen. Die Problemstellung ist entweder bei einer bereits bestehenden Koordinationsaufgabe aufzugreifen oder als ergänzende Koordinationsaufgabe zu ergänzen.	Bereits im Hinblick auf bestehende Schutzgebiete als wichtige Bestandteile der ökologischen Infrastruktur gibt es - auch bei Vorhandensein entsprechender Schutz- und Lenkungsconzepte - heute erhebliche Defizite bei der Durchsetzung wichtiger Regeln (z.B. Leinenzwang für Hunde), insbesondere da auf kantonaler Ebene keine entsprechenden personellen Ressourcen (z.B. Luzerner Polizei, Wildhüter, keine Rangerdienste mit entsprechenden Vollzugsbefugnissen) vorhanden sind.
Richtplantext	L2-3.K6	Hinsichtlich der Schaffung von ökologischen Ausgleichsflächen ist zu ergänzen, dass diese auch in geeigneter Form zu sichern und zu unterhalten sind. "... für ökologische Ausgleichsflächen, sichern diese bei Bedarf und gewährleisten den notwendigen Unterhalt. Sie ..."	Die Sicherung ökologischer Ausgleichsflächen und die Gewährleistung des Unterhaltes sind wichtig.
Richtplantext	L3-3.K1	Die Gemeinden sind als wichtige Akteure bei den Beteiligten zu ergänzen.	Die Gemeinden sind als wichtige Akteure bei den Beteiligten zu ergänzen.
Richtplantext	L4-3.K2	Das Gefahrenhinweismodell sollte hier auch erwähnt werden.	In der Wegleitung Naturgefahren im Kanton Luzern, Umsetzung der Gefahrenkarte in der Nutzungsplanung vom März 2009, ist Folgendes ausgeführt: "Es gibt grundsätzlich zwei verschiedene Modelle zur Umsetzung der Gefahrenzonenmodell scheidet die Gemeinden im Zonenplan rechtsverbindlich Gefahrenzonen mit detaillierten Bau- und Nutzungsvorschriften aus. Beim Gefahrenhinweismodell werden die Gefahrengebiete im Zonenplan nur orientierend als Hinweis eingetragen und im Bau- und Zonenreglement werden allgemeine Vorschriften erlassen (keine Bauvorschriften)." Das Hinweismodell ist teilweise zielführender, da Anpassungen in der Hinweiskarte schneller vorgenommen werden können als im Zonenplan.
Richtplantext	L4-4.E3	Auch hier ist im letzten Absatz das Gefahrenhinweismodell zu erwähnen.	Siehe Rückmeldung zu L4-3.K3.
Richtplantext	L8-3.K2	Ergänzen: Vor der Aufhebung von statischen Waldgrenzen durch den Kanton sind die betroffenen Gemeinden anzuhören.	Trotz laufender BZO-Revision in der Stadt Luzern wurden vom Kanton bestehende statische Waldgrenzen aufgehoben, weil sie an eine Nichtbauzone grenzen. Im Rahmen der BZO-Revision wurden jedoch einige dieser Bereiche in eine Bauzone oder Verkehrszone eingezont, und statische Waldgrenzen müssen an diesen Orten noch bestehen bleiben. Es ergibt keinen Sinn, diese aufzuheben und mit der BZO-Revision einen Waldfeststellungsplan mit der gleichen Waldgrenze öffentlich aufzulegen.
Richtplantext	L8-3.K3	Formulierung anpassen: Neueinzonungen halten einen Abstand von 20 m zur Waldgrenze ein, um einen ökologisch wertvollen Übergang zwischen Wald und Siedlungsgebiet zu sichern.	Die Formulierung ist in der Vernehmlassungsfassung schwer verständlich. Wenn zwischen dem Wald und der eingezonten Parzelle 20 m Abstand einzuhalten ist, ist der Bereich automatisch nicht bebaubar.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Richtplantext	L8-4.E3	Das "... oder Landwirtschaftsszone." ist zu streichen.	Die Sicherung des 20 m breiten Geländestreifens als Landwirtschaftszone wird im Hinblick auf die Zielsetzungen (ökologisch wertvoller Übergangsbereich) nicht als zweckmässig und sinnvoll erachtet, vielmehr sollte die Ausscheidung in Form einer Grün- oder Freihaltezone mit den entsprechenden Zweckbestimmungen erfolgen.
Richtplantext	E1	Das Thema Zwischenlagerung ist sowohl in die Karte wie auch in den Bericht aufzunehmen.	Die Transformation zur Kreislaufwirtschaft hat auch einen räumlichen Aspekt. Anstatt der Endlagerung von Materialien in Deponien wird die Zwischenlagerung von Sekundär- und Recyclingbaustoffen eine grosse Rolle spielen. Die entsprechenden Räume müssen allenfalls in der Nutzungsplanung mitberücksichtigt werden. Im Gegensatz zur Deponie bestehen für Plätze zur Zwischenlagerung andere Bedürfnisse. Berücksichtigt werden müssten folgende Aspekte: Hin- UND Rücktransport von Materialien, Bewirtschaftung von Materialien, zeitlich stark unterschiedliche Mengen von Materialien, schnelle Erreichbarkeit, unterschiedliche Arten von Materialien mit verschiedenen Anforderungen, detaillierte Aufnahme der Materialeigenschaften mit Verknüpfung zu anderen Zwischenlagern.
Richtplantext	E1	Es ist zu prüfen, ob der Materialbedarf an primären Rohstoffen nach unten korrigiert werden kann.	Zur Berechnung aller notwendigen Rohstoffe wurden Zahlen der letzten 10 Jahre verwendet. Es ist nicht ersichtlich, ob mitberücksichtigt wurde, dass Materialien zukünftig massiv mehr weiter- und wiederverwendet werden.
Richtplantext	E1-2.T3	Falls der Stadtrat sich im Frühling 2024 für eine weitere Deponie auf dem Littauerberg ausspricht, sollte die Deponie Hueb-Oberrötelbach, Stadt Luzern, in die Liste aufgenommen werden.	Info: Anfang 2024 wird der Stadtrat von Luzern den Grundsatzentscheid fällen, ob mit der Deponie Hueb-Oberrötelbach auf dem Littauerberg eine weitere Deponie entstehen soll. Rawi hat mit Schreiben vom 24. November 2023 zur technischen Vorabklärung Stellung genommen.
Richtplantext	E1-4	Ergänzung: "Anstelle nicht erneuerbarer sollen nachwachsende langlebige, weiter- und wiederverwertbare Stoffe eingesetzt werden."	Im Zentrum der Kreislaufwirtschaft steht nicht der Recycling-Baustoff, sondern die lange Nutzung und Pflege des Bestandes.
Richtplantext	E4-1	Auch das Ziel einer 2000-Watt-Gesellschaft ist bis im Jahr 2050 zu erreichen.	Ohne gleichzeitige markante Reduktion des Gesamtenergiebedarfs wird es nicht möglich sein, diesen bis 2050 zu 100 Prozent mit erneuerbaren Energieträgern zu decken.
Richtplantext	E4-3.K3	Die Anliegen der Luftreinhaltung sind bei der Planung und Realisierung von Anlagen zur Nutzung von Energieholz gebührend zu berücksichtigen. Energieholz ist für Anwendungen mit hohen Temperaturanforderungen zu reservieren. Aus beiden Gründen sind grosse Anlagen mit effizienter Technik vorzuziehen.	Energieholz ist eine stark begrenzte Ressource und aus energiepolitischen Gründen für Anwendungen mit hohen Temperaturanforderungen zu reservieren. Die Nutzung von Energieholz darf nicht zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen für die Bevölkerung führen.
Richtplantext	E4-3.K5	Vor dem letzten Satz ist folgender Satz einzufügen: "Bei der Bewilligung von Erdwärmesonden berücksichtigt er das langfristig verfügbare Wärmepotenzial am Standort und verlangt bei Bedarf eine aktive Regeneration der Sonden."	Bei der zunehmenden Nutzung von Erdsonden zur Wärmeentnahme aus dem Boden muss insbesondere in Gebieten mit hoher Nutzungsdichte sichergestellt werden, dass die Sonden langfristig nicht auskühlen und Schaden nehmen.

Bereich	Kapitel	Antrag / Bemerkung	Begründung
Richtplantext	E4-3.K5	Führen einer Karte mit Erdwärmesonden.	Da Erdwärmesonden sehr tief in den Boden reichen, wäre es für die Planungen im Untergrund wie Verkehrstunnel oder Ähnliches wertvoll zu wissen, wo Erdwärmesonden vorhanden sind.
Richtplantext	E4-3.K9	Die terminlichen und inhaltlichen Zielvorgaben sind als Minimalziele zu definieren. Die Gemeinden sollen terminlich und inhaltlich ambitioniertere Ziele definieren können.	Bereits heute haben die Stadt Luzern und weitere Gemeinden ambitioniertere Zielsetzungen formuliert als der Kanton Luzern. Dies muss auch zukünftig möglich sein. Der Kanton profitiert von diesen kommunalen Anstrengungen inhaltlich (Emissionsreduktion) und politisch (Versuchslabor).
Richtplantext	E4-4.E4	Grosse Freiflächenanlagen (> 20 m ²) sollen grundsätzlich auch ausserhalb der genannten Infrastrukturen und ausserhalb von landwirtschaftlichen Nutzflächen zulässig sein.	Wir sind der Ansicht, dass grosse Freiflächenanlagen zwar sorgfältig geprüft, aber nicht grundsätzlich abgelehnt werden sollen. Es gibt möglicherweise auch im Kanton Luzern Freiflächen, welche sich für grosse PV-Anlagen eignen. Wir vermuten ausserdem, dass das generelle Verbot mit dem Mantelerlass des Bundes nicht vereinbar ist.
Allgemeine Bemerkungen		Keine Antwort	Keine Antwort
Allgemeine Bemerkungen		Keine Antwort	Keine Antwort

Leitfragen zum Kapitel Z – Ziele und strategische Stossrichtungen

Thematik	Aussage	Zustimmung
1) Positionierung des Kantons Luzern (Kapitel Z1-2)	Stimmen Sie der Positionierung des Kantons Luzerns zu?	Stimme zu
2) Kantonale Raumentwicklungsstrategie (Kapitel Z1-3)	Stimmen Sie der Raumentwicklungsstrategie für den Kanton Luzern zu?	Stimme zu
3) Gemeindekategorienkarte für die Lenkung der Bauzonenfläche (Kapitel Z3-1)	Ist für Sie die vereinfachte Gemeindekategorisierung (3 Kategorien) sowie der präzisierte Lenkungsmechanismus für Neueinzonungen (stärkere Gewichtung von qualitativen Kriterien) nachvollziehbar?	Stimme eher zu
4) Mobilität (Kapitel Z4)	Sind für Sie die Ziele und Strategien gemäss Zukunft Mobilität Luzern (Zumolu) im Richtplan nachvollziehbar übersetzt?	Stimme eher zu
5) Landschaft (Kapitel Z5)	Stimmen Sie den Zielen und strategischen Aussagen zu Landschaft zu?	Stimme zu
6) Ver- und Entsorgung (Kapitel Z6)	Stimmen Sie den Zielen und strategischen Aussagen zur Ver- und Entsorgung zu?	Stimme zu

Leitfragen zum Kapitel R – Raumimpulse

Thematik	Aussage	Zustimmung
1) Allgemeine Befürwortung Kapitel R - Raumimpulse	Stimmen Sie den inhaltlichen Stossrichtungen des Kapitels R zu?	Stimme eher zu
2) Nachhaltigkeit, Klimaschutz und Klimaadaptation (Kapitel R1)	Stimmen Sie den Zielen und Strategien der Querschnittsthemen «Nachhaltigkeit, Klimaschutz und Klimaadaptation» zu? Sind für sie die Ziele und Strategien und die damit verbundenen Koordinationsaufgaben zum Querschnittsthema «Nachhaltigkeit, Klimaschutz und Klimaadaptation» verständlich und nachvollziehbar?	Stimme eher zu
3) Raumplanung im Untergrund (Kapitel R8)	Stimmen Sie der neuen inhaltlichen Verankerung des Themas «Raumplanung im Untergrund» im Richtplan und den damit verbundenen Grundsätzen und Aufgaben zu?	Stimme zu

Leitfragen zum Kapitel S – Siedlung

Thematik	Aussage	Zustimmung
1) Allgemeine Befürwortung Kapitel S - Siedlung	Stimmen Sie den inhaltlichen Stossrichtungen des Kapitels S zu?	Stimme eher zu
2) Bauzonendimensionierung (Kapitel S2)	Sind für Sie die Wachstums- und Dichtewerte der drei Gemeindekategorien nachvollziehbar?	Stimme eher zu
3) Kantonale Entwicklungsschwerpunkte und weitere Arbeitsplatzgebiete (Kapitel S6)	Stimmen Sie den Grundsätzen und Aufgaben zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte und strategischen Arbeitsplatzgebiete zu?	Stimme eher zu

Leitfragen zum Kapitel M – Mobilität

Thematik	Aussage	Zustimmung
1) Allgemeine Befürwortung Kapitel M - Mobilität	Stimmen Sie den inhaltlichen Stossrichtungen des Kapitels M zu? 2) Verkehrsdrehscheiben (Kapitel M2) Stimmen Sie den festgelegten Verkehrsdrehscheiben von kantonaler und nationaler Bedeutung zu und erachten Sie die damit verbundenen Koordinationsaufgaben als zweckmässig? 3) Strassengebundener öffentlicher Verkehr (Kapitel M5) Stimmen Sie der Korridorsicherung für Bushauptachsen im Kanton Luzern zu und erachten Sie die damit verbundenen Koordinationsaufgaben als zweckmässig?	Stimme eher zu
2) Verkehrsdrehscheiben (Kapitel M2)	Stimmen Sie den festgelegten Verkehrsdrehscheiben von kantonaler und nationaler Bedeutung zu und erachten Sie die damit verbundenen Koordinationsaufgaben als zweckmässig?	Stimme zu
3) Strassengebundener öffentlicher Verkehr (Kapitel M5)	Stimmen Sie der Korridorsicherung für Bushauptachsen im Kanton Luzern zu und erachten Sie die damit verbundenen Koordinationsaufgaben als zweckmässig?	Stimme zu

Leitfragen zum Kapitel L – Landschaft

Thematik	Aussage	Zustimmung
1) Allgemeine Befürwortung Kapitel L – Landschaft	Stimmen Sie den inhaltlichen Stossrichtungen des Kapitels L zu?	Stimme zu
2) Biodiversität (Kapitel L2)	Stimmen Sie der Sicherung der ökologischen Infrastruktur und den damit verbundenen Koordinationsaufgaben zu?	Stimme eher zu
3) Landwirtschaft (Kapitel L6)	Stimmen Sie der inhaltlichen Stossrichtung des Kapitels L6 zu?	Stimme eher zu

Leitfragen zum Kapitel E – Ver- und Entsorgung

Thematik	Aussage	Zustimmung
1) Allgemeine Befürwortung Kapitel E – Ver- und Entsorgung	Stimmen Sie den inhaltlichen Stossrichtungen des Kapitels E zu?	Stimme zu
2) Rohstoffe und Kreislaufwirtschaft (Kapitel E1)	Sind Sie mit der räumlichen Festlegung von Materialabbaugebieten und Deponien einverstanden und erachten Sie die damit verbundenen Koordinationsaufgaben als zweckmässig?	Stimme eher zu
3) Wasserversorgung und Grundwasserschutz (Kapitel E2)	Stimmen Sie den Bestrebungen einer regionalen Koordination der Wasserversorgung und den damit verbundenen Koordinationsaufgaben zu?	Stimme zu
4) Produktion von und Versorgung mit erneuerbaren Energien (Kapitel E4)	Stimmen Sie den inhaltlichen Stossrichtungen des Kapitels E4 zu und erachten Sie die damit verbundenen Koordinationsaufgaben als zweckmässig?	Stimme eher zu