



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Richtplan

Kanton Luzern

Anpassung Agglomerationsprogramm

Prüfungsbericht

Ittigen, 18. Dezember 2007

Inhalt

1	GESAMTBEURTEILUNG	3
2	GEGENSTAND UND ABLAUF DES GENEHMIGUNGSVERFAHRENS	4
2.1	Genehmigungsgesuch des Kantons	4
2.2	Prüfungsvoraussetzungen	4
2.3	Für die Prüfung massgebliche Bestimmungen	5
2.31	Zum Verhältnis Kantonaler Richtplan - Agglomerationsprogramm	5
2.32	Übereinstimmung mit dem Bundesrecht	5
2.4	Ablauf des Genehmigungsverfahrens	5
3	VERFAHREN, INHALT UND FORM	7
3.1	Verfahren der Richtplananpassung	7
3.11	Zusammenarbeit mit dem Bund	7
3.12	Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen	7
3.13	Innerkantonale Zusammenarbeit sowie Information und Mitwirkung der Bevölkerung	7
3.2	Grundlagen der Richtplananpassung	8
3.21	Agglomerationsprogramm Luzern	8
3.22	Weitere Grundlagen	8
3.3	Inhalt des Richtplans	8
3.31	Allgemeine Anforderungen	8
3.32	Siedlung	9
3.33	Natur und Landschaft	10
3.34	Verkehr	10
3.4	Form des Richtplans	14
3.41	Richtplantext, Richtplankarte und Erläuterungen	14
3.5	Umsetzung, Bewirtschaftung und Wirkungskontrolle des Richtplans	14
4	ANTRÄGE AN DIE GENEHMIGUNGSBEHÖRDE	15
	ANHANG: DETAILBEMERKUNGEN DER BUNDESSTELLEN	16

1 Gesamtbeurteilung

Die vorliegende Richtplananpassung soll den übergeordneten raumordnungspolitischen Rahmen des Kantons für das Agglomerationsprogramm Luzern schaffen. Die Ziele und Massnahmen zur Entwicklung der Agglomeration Luzern müssen in den Gesamtkontext der kantonalen Raumentwicklung eingebunden werden, damit Kohärenz zwischen beiden zentralen raumplanerischen Handlungsfeldern der kantonalen Raumordnungspolitik - Agglomerationsentwicklung Luzern und kantonale Raumentwicklung - sicher gestellt werden kann. Die relevanten Planungsinstrumente - Agglomerationsprogramm und kantonaler Richtplan - sind somit inhaltlich und in Bezug auf die Verfahren zweckmässig zu verknüpfen.

Die parallel laufende Vorprüfung der Richtplananpassung vom Juli 2005 und der Zwischenbeurteilung des Agglomerationsprogramms vom 11. Juli 2005 durch den Bund haben die Voraussetzung geschaffen, dass der Kanton und das ARE offene Fragen der raumplanerischen Verankerung des Agglomerationsprogramms im kantonalen Richtplan sowie der gegenseitigen Verknüpfung behandeln konnten.

Die nun vorliegende Richtplananpassung ist genehmigungsfähig. Bei jenen Verkehrsvorhaben, welche zentraler Gegenstand des bis Ende 2007 beim Bund zur Prüfung und Mitfinanzierung einzureichenden Agglomerationsprogramms Luzern sind, ist der Vorbehalt der Mitfinanzierung durch den Bund anzufügen. Mit der Genehmigung der Richtplananpassung auf der Basis des Agglomerationsprogramms bestätigt der Bund, dass der Stand der räumlichen Abstimmung der Richtplananpassungen den Anforderungen des Bundes an den kantonalen Richtplan genügt. Er geht damit aber keine Verpflichtung zur Mitfinanzierung der Massnahmen im Agglomerationsverkehr ein, weder bezüglich der Anzahl Massnahmen noch bezüglich der Höhe der Bundesbeiträge. Diese werden nach dem für die Prüfung der Agglomerationsprogramme festgelegten Grundanforderungen, Wirksamkeitskriterien und Verfahren bestimmt.

Mit einer Richtlinie will der Kanton die Abstimmung von Siedlung und Verkehr in der Agglomeration Luzern sicherstellen. Wie bereits im Vorprüfungsbericht des ARE vom 12.7.05 erwähnt, ist eine inhaltliche und zeitliche Abstimmung der kommunalen Nutzungsplanungen in der Agglomeration und deren Verknüpfung mit den Verkehrsvorhaben ein Kernanliegen der Agglomerationsprogramme. Wir gehen davon aus, dass diese Richtlinie des Kantons den zentralen Anforderungen, die agglomerationsweite Verkehrsplanung mit einer agglomerationsweiten Anpassung der Nutzungsplanungen zu verknüpfen, voll entspricht.

Das ARE empfiehlt, die bilaterale und multilaterale Zusammenarbeit zu den von den Nachbarkantonen Obwalden, Nidwalden und Schwyz angesprochenen Anliegen zu Verkehrsvorhaben von interkantonaler Bedeutung weiterzuführen und zu vertiefen.

2 Gegenstand und Ablauf des Genehmigungsverfahrens

2.1 Genehmigungsgesuch des Kantons

Mit Schreiben vom 9. Februar 2007 reichte der Regierungsrat des Kantons Luzern die Anpassung des kantonalen Richtplans aufgrund des Agglomerationsprogramms zur Genehmigung ein. Dem Genehmigungsantrag des Kantons Luzern lagen folgende Dokumente bei:

- Regierungsratsbeschluss Nr. 199 vom 9. Februar 2007
- Farbiger Flyer zum Agglomerationsprogramm
- Planungsbericht und Botschaft des Regierungsrates an den Grossen Rat B149 (A. Planungsbericht zum Agglomerationsprogramm Luzern; B. Botschaft zu Entwurf eines Grossratsbeschlusses über die Genehmigung einer Änderung des kantonalen Richtplans aufgrund des Agglomerationsprogrammes)
- Grossratsbeschluss über den Planungsbericht zum Agglomerationsprogramm Luzern vom 7. November 2006
- Grossratsbeschluss über die Genehmigung einer Änderung des kantonalen Richtplans aufgrund des Agglomerationsprogramms vom 7. November 2006
- Kurzprotokoll der Novembersession 2006 des Grossen Rates
- Mitwirkungsbericht zur öffentlichen Auflage vom 10. April 2006
- Dokumente zum Vorprüfungsverfahren durch das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), 2. November 2005
- Mitwirkungsbericht zum (Schluss-) Bericht Agglomerationsprogramm, 2. November 2005

2.2 Prüfungsvoraussetzungen

Die zur Genehmigung eingereichte Richtplananpassung wurde vom Grossen Rat des Kantons Luzern, nach Einsicht in die Botschaft des Regierungsrates vom 6. Juni 2006, am 7. November 2006 beschlossen.

Das Gesuch um Genehmigung wurde mit Schreiben vom 9. Februar 2007 vom Schultheiss des Kantons Luzern, Frau Yvonne Schärli, im Namen des Regierungsrates eingereicht.

Die gemäss Ziffer 2.1 eingereichten Unterlagen genügen den Mindestanforderungen, die erfüllt sein müssen, um auf das Gesuch einzutreten.

2.3 Für die Prüfung massgebliche Bestimmungen

2.31 Zum Verhältnis Kantonalen Richtplan - Agglomerationsprogramm

Der kantonale Richtplan ist ein zentrales Instrument zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms. Er stellt die Koordination der richtplanrelevanten Massnahmen des Agglomerationsprogramms mit den übrigen Massnahmen des Richtplans sicher und gewährleistet deren behördenverbindliche Verankerung.

Mit der Genehmigung der Richtplananpassungen auf der Basis eines Agglomerationsprogramms bestätigt der Bund, dass der Stand der räumlichen Abstimmung der Richtplananpassungen den Anforderungen des Bundes an einen kantonalen Richtplan genügt. Er geht damit aber keine Verpflichtung bezüglich Mitfinanzierung der Massnahmen im Agglomerationsverkehr ein, weder bezüglich der Anzahl Massnahmen noch bezüglich der Höhe der Bundesbeiträge. Diese werden nach dem für die Prüfung der Agglomerationsprogramme festgelegten Verfahren bestimmt.

2.32 Übereinstimmung mit dem Bundesrecht

Im Rahmen des Prüfungsverfahrens ist zu klären, ob der *Richtplan als solcher* mit dem Bundesrecht in Einklang steht. Für die Prüfung massgebend sind insbesondere die Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG, SR 700) und der Raumplanungsverordnung (RPV, SR 700.1).

Als Raster für die in diesem Bericht vorgenommene Prüfung dient der vom EJPD/BRP herausgegebene Ordner «DER KANTONALE RICHTPLAN - LEITFADEN FÜR DIE RICHTPLANUNG».

2.4 Ablauf des Genehmigungsverfahrens

Mit Schreiben vom 21. März 2007 wurden die Mitglieder der Raumordnungskonferenz des Bundes (ROK) über den Eingang des Genehmigungsgesuchs informiert und eingeladen, zu den Dokumenten des Kantons Stellung zu nehmen.

Mit Schreiben vom 23. April 2007 wurden die Kantone Bern, Schwyz, Obwalden, Nidwalden, Zug und Aargau ersucht, zum Richtplan des Kantons Luzern Stellung zu nehmen.

Mit Schreiben vom 6. Juli 2007 wurden die Mitglieder der ROK eingeladen, sich zum Entwurf des Prüfungsberichtes zu äussern. Die im Rahmen der Ämterkonsultation vom

26. Oktober 2007 bis 14. November 2007 eingegangenen Bemerkungen wurden berücksichtigt.

Der kantonalen Fachstelle für Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation wurde parallel zur genannten Ämterkonsultation per E-Mail vom 30. Oktober 2007 Gelegenheit geboten, zum Entwurf des Prüfungsberichtes Stellung zu nehmen. Mit E-Mail vom 14. November 2007 hat die Fachstelle dem ARE zu verschiedenen Aussagen im Prüfungsbericht Hinweise gemacht, die insgesamt berücksichtigt werden konnten.

Mit Brief vom 28. November 2007 an den Regierungsrat wurde dem Kanton Luzern Gelegenheit gegeben, sich zum Prüfungsbericht zu äussern. Der Vorsteher des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartements des Kantons erklärte sich mit Schreiben vom 12. Dezember 2007 mit dem Genehmigungsantrag einverstanden. Hinweise zum Prüfungsbericht wurden berücksichtigt.

3 Verfahren, Inhalt und Form

3.1 Verfahren der Richtplananpassung

3.11 Zusammenarbeit mit dem Bund

Die Zusammenarbeit mit dem Bund - dem ARE und den betroffenen Bundesstellen - erfolgte laufend. Einen wichtigen Meilenstein bildete der Vorprüfungsbericht des ARE vom 12. Juli 2005 zu den Richtplananpassungen aus dem Agglomerationsprogramm sowie die Zwischenbeurteilung des Entwurfs des Agglomerationsprogramms vom 12. Juli 2005.

Die Anforderungen an die Zusammenarbeit mit dem Bund sind erfüllt.

3.12 Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen

Die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen erfolgte im Rahmen der öffentlichen Auflage der Richtplananpassung und des Agglomerationsprogramms. Die Ergebnisse sind im Mitwirkungsbericht vom 10. April 2006 dargestellt. Auf Grund der vom ARE eingeholten Stellungnahmen der Nachbarkantone sind die formellen Ansprüche an die Zusammenarbeit erfüllt. Auf inhaltliche Anliegen wird unter Ziff. 3.3 ff eingegangen.

Die Anforderungen an die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen sind erfüllt.

3.13 Innerkantonale Zusammenarbeit sowie Information und Mitwirkung der Bevölkerung

Die Anpassungen des Richtplans wurden zusammen mit dem überarbeiteten Bericht zum Agglomerationsprogramm vom 28. November 2005 bis 26. Januar 2006 öffentlich aufgelegt. Die Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung mit den Angaben über die Folgerungen für die weitere Bearbeitung sind im Mitwirkungsbericht des Kantons vom 10. April 2006 dargestellt.

Die Anforderungen an die Information und Mitwirkung der Bevölkerung sind erfüllt.

3.2 Grundlagen der Richtplananpassung

3.21 Agglomerationsprogramm Luzern

Der kantonale Richtplan hat die übergeordnete Koordination der Agglomerationsentwicklung mit den umliegenden Gebieten und den Nachbarkantonen sicher zu stellen. Er soll die Massnahmen des Agglomerationsprogramms in die Ziele der angestrebten räumlichen Entwicklung einbetten und damit zur gegenseitigen Verknüpfung der darauf abgestützten Massnahmen sorgen.

Das Agglomerationsprogramm Luzern und der kantonale Richtplan sind zwei separate, inhaltlich aber eng verknüpfte Instrumente der kantonalen Raumordnungspolitik. Die Anpassung des kantonalen Richtplans übernimmt den für die Raumentwicklung des Kantons relevanten Teil des Agglomerationsprogramms. Das Agglomerationsprogramm seinerseits konkretisiert für den Perimeter der Agglomeration die Ziele und Massnahmen der Agglomerationsentwicklung. Der Kanton erfüllt damit eine der zentralen Vorgaben des Bundes in Bezug auf eine enge formelle und inhaltliche Verknüpfung von Agglomerationsprogramm und kantonalem Richtplan.

3.22 Weitere Grundlagen

Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms und die Richtplananpassung wurde vom Kanton eine Reihe von spezifischen Grundlagen erarbeitet. Sie sind im Rahmen der Vorprüfung durch das ARE (siehe Vorprüfungsbericht vom 12. Juli 2005), soweit sie die vorliegende Richtplananpassung betreffen, als insgesamt ausreichend bezeichnet worden. Wo zu spezifischen Fragestellungen im Rahmen der Richtplanung noch weitere Richtplangrundlagen erforderlich sein werden, wird dies unter Ziff. 3.3 ff ausgeführt.

Die Anforderungen an die Grundlagen sind erfüllt.

3.3 Inhalt des Richtplans

3.31 Allgemeine Anforderungen

Entsprechend seiner Rolle als raumordnungspolitisches Führungsinstrument für die kantonale Raumentwicklung und gemäss Konzept des Kantons sollen die vorliegenden Richtplananpassungen die aus der Sicht der gesamtkantonalen Raumentwicklung wesentlichen Aussagen zur Entwicklung der Agglomeration Luzern und der erforderlichen Planungsschritte des Kantons festhalten. Das Agglomerationsprogramm Luzern seinerseits ist jedoch nicht Gegenstand dieser Prüfung.

3.32 Siedlung

Im Bereich der Siedlungsentwicklung steht, gemäss der massgeblichen Stossrichtung der Agglomerationsprogramme, die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung als richtungsweisende Festlegung im Vordergrund. Der Kanton hält fest, dass die Gemeinden bei Bedarf ihre Richt- und Nutzungsplanung innert fünf Jahren seit Genehmigung der Richtplananpassung an die Vorgaben des Agglomerationsprogramms anpassen sollen (W1-19). In der Richtplanfestlegung S1-25 werden die Koordinationsaufgaben der Agglomerationsgemeinden und des Kantons weiter umschrieben. Der Kanton wird innert 2 Jahren seit Genehmigung der vorliegenden Richtplananpassung eine Richtlinie erarbeiten. Wie bereits im Vorprüfungsbericht des ARE vom 12.7.05 erwähnt, ist eine **inhaltliche und zeitliche Abstimmung der kommunalen Nutzungsplanungen in der Agglomeration und deren Verknüpfung mit den Verkehrsvorhaben ein Kernanliegen der Agglomerationsprogramme. Wir gehen davon aus, dass die vorgesehene Richtlinie des Kantons den zentralen Anforderungen, die agglomerationsweite Verkehrsplanung mit einer agglomerationsweiten Anpassung der Nutzungsplanungen zu verknüpfen, voll entspricht.**

Mit richtungsweisenden Festlegungen hält der Kanton fest, dass neue **verkehrsintensive Einrichtungen** entsprechend den Einzugsgebieten den jeweiligen Zentren gemäss angestrebter Siedlungsstruktur und in Abstimmung mit dem Massnahmenplan Luftreinhaltung zuzuordnen sind. In der Richtplanfestlegung S1-41 ist die Zuordnung gemäss Zentrenstruktur präzisiert. In Umsetzung von zwei parlamentarischen Motionen (Büttiker; 98.3589 und UREK-N; 99.3574) haben das Bundesamt für Umwelt (BAFU) und das ARE im Mai 2006 gemeinsam eine Empfehlung zur Standortplanung für verkehrsintensive Einrichtungen (VE) im kantonalen Richtplan herausgegeben.¹ Da die Abstimmung der Anforderungen von Raumplanung und Umweltschutz an die Standorte für verkehrsintensive Nutzungen frühzeitig, und nicht erst auf der Stufe der Projektentwicklung oder der Baubewilligungsverfahren erfolgen soll, kommt die genannte Empfehlung zum Schluss, dass eine kantonale Standortplanung für VE im Rahmen der kantonalen Richtplanung erfolgen soll. Die Empfehlung präzisiert die aus der Sicht der Bundesgesetzgebung dazu massgeblichen raumplanerischen Standortkriterien.

Die konkrete Zuordnung von VE erst im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für den jeweils erforderlichen kommunalen Nutzungsplan vorzusehen ist somit nicht zielführend und widerspricht einer raumplanerisch vorausschauenden und stufengerechten Behandlung der VE. **Wir empfehlen dem Kanton, bei der anstehenden Umsetzung der genannten Planungshilfe des BAFU/ARE eine Verknüpfung mit den**

¹ Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) im kantonalen Richtplan. Umwelt-Vollzug Nr. 0605. Bundesamt für Umwelt / Bundesamt für Raumentwicklung, Bern 2006. 24 S.

Festlegungen des Richtplans zu den Entwicklungsschwerpunkten von kantona- ler Bedeutung (S3-12) vorzunehmen.

Eine erfolgreiche Umsetzung des Agglomerationsprogramms und die gezielten Verbesserungen der Standortqualität und -attraktivität der Agglomeration Luzern hängen wesentlich ab von flankierenden Massnahmen ausserhalb des Agglomerationsperimeters. Der Kanton Luzern unterstreicht in seiner Stellungnahme vom 12.12.07 zum Prüfungsbericht, dass der Richtplanbeschluss S1-25 auch Wirkung auf die **Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Gemeinden ausserhalb des Perimeters der Agglomeration** hat. Im Rahmen der seit Mai 2007 laufenden gesamthaften Überarbeitung des kantonalen Richtplans werde zudem geprüft, wie namentlich in den Bereichen der Bauzonendimensionierung, der Vorgaben für die allfällige Schaffung neuer Bauzonen und der Standortpolitik für verkehrsintensive Einrichtungen entsprechende Ergänzungen erfolgen können.

Die zeitlich und inhaltlich interkommunal abgestimmte Ausrichtung der Nutzungsplanungen der Agglomerationsgemeinden auf das Agglomerationsprogramm bzw. dessen Verkehrsvorhaben ist eine zentrale Anforderung an die vom Kanton vorgesehene Richtlinie. Im Rahmen der weiteren Richtplanung werden konkretere Vorstellungen des Kantons über Massnahmen zur Abstimmung der Nutzungsplanungen in den vom Agglomerationsprogramm betroffenen Gemeinden ausserhalb des Perimeters der Agglomeration Luzern erforderlich. Für die Festlegung von Standorten für verkehrsintensive Einrichtungen verweisen wir auf die diesbezügliche Planungshilfe des BAFU/ARE.

3.33 Natur und Landschaft

Mit der Umfahrung Emmen (**V3-12**) sind erhebliche Teile der Landwirtschaftszone betroffen. Ob hier auch FFF beansprucht werden, geht aus den Unterlagen nicht hervor. Gemäss Sachplan Fruchtfolgeflächen (SP FFF) hat der Kanton den Mindestumfang von 27'500 ha zu sichern. Der Kanton verfügt gemäss eigenen Angaben über 28'000 ha (Stand Ende 2002). **Angesichts der knappen Marge muss dem Schutz der FFF bzw. der Sicherung des vom Bund vorgegebenen Mindestumfangs ein sehr hohes Gewicht beigemessen werden (siehe dazu auch Prüfungsbericht des ARE vom 22.7.99, Ziff. 2.33).**

3.34 Verkehr

Bei den **"Infrastrukturausbauten Schienenverkehr"** (V4-13) ist darauf hinzuweisen, dass Projekte, die in den Erweiterungsoptionen von ZEB aufgeführt sind (Doppelspur Rotsee), aber auch die (nicht in ZEB enthaltene) neue Doppelspur-Zufahrt zum Bahnhof Luzern, aus Bundessicht gegenwärtig **nicht finanziert** sind. Ob eine Finanzierung aus dem Infrastrukturfonds möglich ist, kann erst im Rahmen der Programmbotschaft

über die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen (voraussichtlich 2010) entschieden werden. Die Einstufung dieser beiden Projekte als "Zwischenergebnis" ist deshalb mit dem **Vorbehalt der Finanzierung durch den Bund** zu ergänzen.

Beim Erläuterungstext zu den **Problemschwerpunkten der kantonalen Verkehrspolitik** gehen wir davon aus, dass die Gründe für die Belastung der A2 und der vermehrten Staus nicht im NEAT-Variantenentscheid, sondern vielmehr in der Komplexität des Bauvorhabens bzw. der späteren Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels liegen. Bis zur Inbetriebnahme der Eisenbahn-Gotthardachse (NEAT) kann es zu einer noch stärkeren Belastung der A2 und zu vermehrten Staus in der Agglomeration Luzern kommen.

Das BAV hat geprüft, inwiefern der Richtplan bei den Vorhaben der Schieneninfrastruktur mit dem Stand der Plangenehmigungsverfahren übereinstimmt. Der **Koordinationsstand der einzelnen Projekte** ist bis auf eine Ausnahme korrekt angegeben: Bei der neuen **Haltestelle „Hochdorf Schönau“ (V4-15)** wurde die Plangenehmigung am 12.7.2006 bereits erteilt, die Station ist in Betrieb und **somit zur Ausgangslage fortzuschreiben**.

Die SBB-Linie "Zofingen-Rothenburg" gehört zum **risikorelevanten Eisenbahnnetz**, da auf dieser auch Gefahrgüter in einer Menge transportiert werden, welche für die betroffene Bevölkerung und die Umwelt eine potentielle Gefahr darstellen. Mit raumplanerischen Massnahmen kann hier ein präventiver Beitrag geleistet werden. Wir erinnern deshalb daran, in den betroffenen Gebieten bei der Anordnung von baulichen Massnahmen die Störfallexperten des Kantons beizuziehen, um die räumliche Koordination sicherzustellen. Die Thematik der **Störfallvorsorge** ist im Rahmen der Richtplanung zu berücksichtigen. Als vorläufige Orientierungshilfe dient der Entwurf der Planungshilfe "Raumplanung und Störfallvorsorge entlang von risikorelevanten Bahnlinien", zu welcher der Bundesämter ARE/BAFU/BAV im Juli 2006 die Kantone konsultiert haben. Auf Grund der vertieften Abklärungen zu noch offenen Fragen sind die Arbeiten zu einer definitiven Fassung zur Zeit noch im Gange.

In der Richtplanfestlegung **V4-15, Bahnhöfe und Bahnhaltstellen** wird eine neue Haltestelle „Luzern Verkehrshaus“ genannt. In der Richtplanfestlegung V4-18, S-Bahn Luzern sagt der Richtplan-Text, dass die 2. Etappe bis Ende 2008 mit weiteren Angebotsverbesserungen folgt. Aus Sicht des BAV wird bei diesen Kapitelabschnitten der Eindruck erweckt, der Kanton Luzern stütze sich einzig auf den Ausbau der S-Bahn, da der verkehrstechnisch mit betroffene „**Voralpenexpress**“ nicht erwähnt wird. Eine ergänzende **Erläuterung, inwiefern der Voralpenexpress Teil des S-Bahn-Konzeptes Luzern ist, wird im Rahmen einer Fortschreibung erfolgen können**.

Der fünfte Punkt der Aufzählung im Erläuterungstext zu **V1 Gesamtverkehrspolitik** "es fehlen leistungsfähige Umsteigebeziehungen zwischen dem MIV und dem ÖV vor allem im Bereich der Autobahnanschlüsse" ist unklar bezüglich der Hauptaussage. Offen bleibt, ob damit P+R in den ländlichen/periurbanen Gebieten oder Parkhäuser am Stadt-/Agglomerationsrand gemeint sind. **Wir empfehlen, diesen Problem-schwerpunkt im Rahmen der Fortschreibung zu präzisieren.**

Mit dem Projekt WEN (Weiterentwicklung Nationalstrassennetz) ermöglicht das AST-RA eine Gesamtsicht über die vorhandenen Entwicklungsprojekte, insbesondere im Hinblick auf eine Ergänzung des Netzbeschlusses Nationalstrassen und die Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz im Rahmen des Infrastrukturfondsgesetzes. Dabei muss sich das Projekt "**Bypass kurz**" (V2-14) auf gesamtschweizerischer Ebene mit anderen Massnahmen messen und in eine Prioritätenfolge einpassen. Die Koordinationsaufgabe ist deshalb bezüglich Verbindlichkeit des Bundes zu relativieren. Der als Zwischenergebnis bezeichnete Koordinationsstand für das Richtplangeschäft V2-14 ist angesichts der Langfristigkeit des Vorhabens und der Tatsache, dass die Botschaft über die Engpassbeseitigung im Rahmen des Infrastrukturfonds erst 2010 erarbeitet wird, **mit dem Vorbehalt der Finanzierung durch den Bund** zu ergänzen. Die Kennzeichnung des Richtplanbeschlusses "B" bedeutet, "...die Aufgabe im Zeitraum 0 - 5 Jahre beginnen oder erledigen, allenfalls sofort die notwendigen Handlungsspielräume sichern". Angesichts des erwähnten Finanzierungsvorbehaltes des Bundes gehen wir davon aus, dass bei der Weiterentwicklung des Systems Bypass Luzern Überlegungen und Abklärungen alternativer bzw. weiterer Handlungsoptionen nicht völlig ausgeschlossen werden sollten, damit bei einer allfälligen Nicht- oder Späterrealisierung der Agglomerationsprogramm-Hauptmassnahme dennoch spürbare Verbesserungen, insbesondere in der Kernstadt, erzielt werden können.

Die Vorhaben unter **V3-12 Planungsschwerpunkte "Spange Nord" und "Spange Süd"** sind zur Realisierung auf die Umsetzung des "Bypass kurz" angewiesen. Da die Umsetzung des "Bypass kurz" zur Zeit noch nicht als sicher betrachtet werden kann, ist der Koordinationsstand als "Zwischenergebnis" korrekt umschrieben, da die Abstimmung noch nicht abgeschlossen und die Analysen zu den Auswirkungen noch ausstehen. Es ist hier zusätzlich der **Vorbehalt der Finanzierung durch den Bund** anzufügen.

Die **Nachbarkantone Obwalden und Nidwalden** haben bereits im Rahmen ihrer Stellungnahmen vom Januar 2006 zu Händen des Kantons Luzern u. a. zwei Ergänzungen beantragt. Zum **Richtplanbeschluss V4-13 Infrastrukturausbauten Schienenverkehr** beantragten die beiden Kantone die Aufnahme des Doppelspurausbau Luzern - Hergiswil als "Vororientierung" mit folgender Begründung: "Es ist wichtig, dass die Tieferlegung der Zentralbahn in den Richtplan aufgenommen wurde. Dieses Projekt kann aber den integralen Doppelspurausbau Luzern - Hergiswil nicht ersetzen, weil nur der vollständige Ausbau die nötigen Leistungssteigerungen ermöglicht. Unseres

Erachtens sollte der integrale Doppelspurausbau Luzern - Hergiswil im Richtplan verbleiben." Der Kanton Luzern hat im Schreiben vom 18. Juni 2007 an das ARE dazu u. a. festgehalten, dass der Doppelspurausbau und die Tieflegung der Zentralbahn in der Liste der dringenden und baureifen Projekte des Agglomerationsverkehrs enthalten sei. Die vier beteiligten Partner Stadt Luzern, Kanton Nidwalden, Kanton Obwalden und Kanton Luzern hätten sich anfang 2007 auf einen Kostenteiler geeinigt und seien zur Zeit an der Projektbearbeitung. Was den im oberwähnten Auflageprojekt nicht enthaltenen Ausbau der Doppelspurausbau im Abschnitt Hergiswil Matt bis Hergiswil (als Tunnel) betreffe, stellt der Kanton Luzern dem Kanton Nidwalden in Aussicht, ein neues Projekt im Agglomerationsprogramm zu beantragen, sofern der Kanton Nidwalden ein entsprechendes Gesuch stelle. Gemäss Schreiben der Kantone Obwalden und Nidwalden vom 19. Oktober 2007 an das ARE hat zwischen den Beteiligten am 6. September 2007 eine Aussprache stattgefunden. Die Kantone Obwalden und Nidwalden halten im genannten Schreiben fest, dass sie ihre Forderungen als berücksichtigt betrachten.

Zum **Richtplanbeschluss V4-15 Umsetzung Park-and-ride-/Bike-and-ride-Konzept** beantragten die beiden Kantone folgende Ergänzung als "Festsetzung": "Für den Freizeitverkehr in die Voralpenregion (Engelberg, Klewenalp, Melchsee-Frutt, Langis) werden auf dem Gebiet des Kantons Luzern ebenfalls Park-and-ride-Angebote geschaffen." Die beiden Kantone begründen den Antrag wie folgt: "Neben dem Pendlerverkehr entwickelt sich auch ein stark wachsender Freizeitverkehr in die Voralpenregion. Diese Verkehrsströme Richtung Engelberg und Sarneraatal sind nicht erwünscht und müssen durch Verkehrslenkungsmassnahmen im Einzugsgebiet der grössten Verursacher der Verkehrsströme beeinflusst werden." In der gemeinsamen Stellungnahme der Kantone Obwalden und Nidwalden vom 31. Mai 2007 zuhanden des ARE weisen die beiden Kantone darauf hin, dass sie im Anhörungsverfahren im Sinne von Art 11 RPG eine **Einigungsverhandlung** gemäss Art. 12 RPG beantragen. Der Kanton Luzern hat im genannten Schreiben an das ARE vom 18. Juni 2007 dazu festgehalten, dass das P+R-Konzept des Kantons von einem dezentralen Ansatz ausgehe und im ganzen Kantonsgebiet verschiedene P+R-Standorte bezeichnet seien. In der Agglomeration Luzern und speziell im Raum Luzern Süd stünde der Raum dazu nicht zur Verfügung und die Forderung der beiden Kantone würde die Verkehrssituation unnötig verschärfen. Die beiden Kantone halten im genannten Schreiben an das ARE vom 19. Oktober 2007 fest, dass sie auf Grund der interkantonalen Gespräche **auf eine Einigungsverhandlung gemäss Art. 12 RPG verzichten**.

Gemäss **Richtplanbeschluss A5-15 Controlling Agglomerationsprogramm** soll eine Abstimmung des Agglomerationsprogramms mit den Nachbarkantonen erfolgen. Der **Nachbarkanton Schwyz** hält dazu fest: "Zur Gewährleistung einer mittelfristig günstigen Erreichbarkeit der Luzerner Seegemeinden Vitznau, Weggis, Greppen und Meggen sind unserer Erachtens entsprechende Ausbaumassnahmen beim öV-Angebot wie bei der Verkehrsinfrastruktur zwingend erforderlich. dadurch würde es

sich für den Kanton Schwyz und insbesondere für den Bezirk Küssnacht rechtfertigen, an entsprechenden finanziellen Mitteln aus dem Agglomerationsprogramm partizipieren zu können."

Bei mehreren Vorhaben sind in Bezug auf die Mitfinanzierung durch den Bund Vorbehalte anzubringen (V4-13, V2-14, V3-12). In der Publikation der vom Bundesrat genehmigten Richtplananpassung sollen diese Vorbehalte aufgeführt werden. Im weiteren empfiehlt das ARE, bei der weiteren Konkretisierung der Verkehrsvorhaben von interkantonalen Bedeutung die Zusammenarbeit im Bereich der von den Nachbarkantonen Schwyz, Obwalden und Nidwalden angesprochenen Anliegen zu vertiefen.

3.4 Form des Richtplans

3.41 Richtplantext, Richtplankarte und Erläuterungen

Die Form der vorliegenden Richtplananpassung lehnt sich in bezug auf Richtplantext, Richtplankarte sowie die Erläuterungen an den Richtplan 1998.

Die Anforderungen sind erfüllt

3.5 Umsetzung, Bewirtschaftung und Wirkungskontrolle des Richtplans

Mit der Koordinationsaufgabe „A5-15 Controlling Agglomerationsprogramm“ ist die Einsetzung eines Steuerungsgremiums festgesetzt. Dieses überprüft, ob die Umsetzung entsprechend der Planung abläuft und ob die tatsächliche mit der erwarteten Wirkung übereinstimmt. Sind grössere Abweichungen zu verzeichnen muss das Agglomerationsprogramm - allenfalls auch der kantonale Richtplan angepasst werden. Da sich Wirkungen über die Agglomerationsgrenzen hinaus manifestieren können, sind als Beteiligte am Controlling zweckmässigerweise ebenfalls die Nachbarkantone aufgeführt.

Die Anforderungen sind erfüllt

4 Anträge an die Genehmigungsbehörde

Im Sinne der erfolgten Prüfung wird dem UVEK zuhanden des Bundesrates folgender Genehmigungsentscheid beantragt:

1. Gestützt auf den Prüfungsbericht des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) vom 18. Dezember 2007 wird die Anpassung des Richtplans des Kantons Luzern genehmigt.
2. In den Richtplanbeschlüssen V2-14, V3-12 und V4-13 ist der Vorbehalt der Mitfinanzierung durch den Bund anzubringen.
3. Der Kanton Luzern arbeitet bei der weiteren Konkretisierung der Verkehrsvorhaben von interkantonalen Bedeutung mit den Nachbarkantonen Schwyz, Obwalden und Nidwalden zusammen.
4. Der Kanton publiziert die Richtplananpassung in der vom Bundesrat genehmigten Fassung, stellt sie dem ARE (in 50 Exemplaren), den Nachbarkantonen sowie jenen Gemeinwesen zu, welche über ein Exemplar des Richtplans verfügen.
5. Mitteilung an den Regierungsrat des Kantons Luzern und an die Regierungen der Kantone Bern, Schwyz, Obwalden, Nidwalden, Zug und Aargau durch die Bundeskanzlei (BK).

Bern, 18. Dezember 2007

Bundesamt für Raumentwicklung
Der Direktor

Prof. Pierre-Alain Rumley

Anhang: Detailbemerkungen der Bundesstellen

Bundesamt für Umwelt (BAFU)

Koordinationsaufgabe S3-12

Im Richtplan-Text werden Entwicklungsschwerpunkte von kantonaler Bedeutung ausgeschieden, welche 2005 von den Unwetterereignissen stark betroffen waren. Es sind dies:

- Littau, Littauerboden
- Emmen, Emmenweid/Giesserei
- Littau, Reussbühl/Rothen
- Emmen/Littau, Raum Seetalplatz

Es ist zur Zeit noch nicht klar, wie diese Gebiete vor allem im Überlastfall (Abfluss -> Ausbauwassermenge) ausreichend vor Hochwasser geschützt werden können.

Aufgrund der Unterlagen ist zu vermuten, dass sich einige Planungsschwerpunkte (wie sie z. B. unter V3-12 aufgeführt sind) in der Nähe von Elementen des planerischen Gewässerschutzes befinden. Richtplantext und Karte sind jedoch zu wenig konkret, als dass die Verträglichkeit abschliessend beurteilt werden könnte. Zu beachten ist insbesondere das grundsätzliche Bauverbot in der Grundwasserschutzzone S2 wie auch in den Grundwasserschutzarealen.

Im Bereich Luftreinhaltung ist uns der Stand der lufthygienischen Prognosen nicht bekannt. Dieser wird gemäss Handbuch des ARE zu den Agglomerationsprogrammen darzulegen sein.

Schweizerische Bundesbahnen (SBB) (Infrastruktur, Entwicklung Netz und Migration-Netzentwicklung)

V4 öffentlicher Verkehr, V4-15 Bahnhöfe und Bahnhaltestellen: Die Haltestellen Meggen Zentrum, Hochdorf Schönau sind bereits realisiert. Die Haltestelle Luzern Verkehrshaus soll Ende 2007 in Betrieb gehen. Diese Haltestellen sind zu streichen. Die verbleibenden Haltestellen mit dem Koordinationsstand Zwischenergebnis sind im Rahmen der 3. Etappe der S-Bahn Luzern vorgesehen.

Bundesamt für Verkehr (BAV)

Beim Kapitel „V4 Öffentlicher Verkehr“ auf Seite 28 werden in der Richtungsweisen-Festlegung „Park & Ride - Anlagen“ erwähnt (Ziff. 3). Das BAV empfiehlt in diesem Zusammenhang auch hier (in Übereinstimmung mit Kapitel V4-17) das Angebot des „Bike & Ride“ zu nennen.

Bundesamt für Strassen (ASTRA)

V1 Gesamtverkehrspolitik: Im sechsten Punkt der Aufzählung im Erläuterungstext handelt es sich um die A14 und nicht um die A4.

V1-17 Verkehrssystem-Management (VSM): Die neue Aufgabe trägt bei, das vorhandene Strassenverkehrsangebot besser zu nutzen. Leider bleibt dabei die Funktion der unterschiedlichen Strassenkategorien und deren verschiedenen Betreibern (Bund: Nationalstrasse; Kanton: Haupt- und Kantonsstrassen; Gemeinden: Gemeindestrassen) offen. Wir regen eine Fokussierung des VSM auf kantonale und regionale Strassennetzteile und eine Einbindung des VSM des Kantons Luzern in das Verkehrsmanagement Schweiz des Bundes auf den Nationalstrassen (VM-CH) an.

Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)

Zur künftigen zivilaviatischen Mitbenützung des Flughafens Emmen haben die zuständigen Behörden im Mai 2006 ein Koordinationsgespräch geführt. In der Folge hat der Kanton Luzern beschlossen, auf eine erweiterte zivilaviatische Mitbenützung (über den im SIL festgelegten Limiten) vorerst zu verzichten, langfristig die Option dazu aber offen zu halten. Wir beabsichtigen, diese Option im SIL festzuschreiben. Unseres Erachtens sollte eine entsprechende Aussage zu gegebener Zeit in den Richtplan aufgenommen werden.