KANTON LUZERN

Regierungsrat

Luzern, 30. Juni 2020

ANTWORT AUF ANFRAGE A 192

Nummer: A 192
Protokoll-Nr.: 811
Eröffnet: 27.01.2020 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Hunkeler Yvonne und Mit. über die Stärkung der Gemeinden im Rottal

Zu Frage 1: Warum ist die Gemeinde Ruswil mit über 7000 Einwohnerinnen und Einwohnern im geltenden Richtplan keine Stützpunktgemeinde (L1) oder keine Nebenachsgemeinde (L2), sondern eine ländliche Gemeinde (L3)?

Die Raumentwicklungsstrategie des Kantons Luzern baut auf der kantonalen Raum-, Achsen- und Zentrenstruktur des kantonalen Richtplans (KRP) auf und differenziert gestützt darauf insgesamt acht Gemeindekategorien. Die Gemeinde Ruswil gehört gemäss KRP zur Kategorie L3 (Ländliche Gemeinde) mit den räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten und Handlungsschwerpunkten wie die Ortskerne stärken, die ländliche Siedlungsqualität erhalten, die Qualitäten traditioneller ländlicher Siedlungsstrukturen aufnehmen und mit angemessener Dichte punktuell weiterentwickeln sowie die Konzentration auf kommunale Arbeitsplatznachfrage richten (Koordinationsaufgabe [KA] R1-5). Die Gemeinde liegt gemäss kantonaler Raumentwicklungsstrategie auf keiner Nebenachse und nimmt nicht den Stellenwert einer Stützpunktgemeinde für umliegende Gemeinden ein.

Zu Frage 2: Welches sind die Gründe, weshalb die Rottaler Gemeinden Ettiswil, Buttisholz und Grosswangen im geltenden Richtplan als ländliche Gemeinden (L3) und nicht als Nebenachsgemeinden (L2) eingestuft sind?

Die kantonale Raumentwicklungsstrategie baut auf der Unterscheidung der Agglomeration Luzern und des Raums Luzern Landschaft auf. Das Rottal mit den Gemeinden Ettiswil, Buttisholz und Grosswangen liegt zwischen der Nebenachse Willisau – Wolhusen – Luzern und der Hauptentwicklungsachse Sursee – Luzern. Entsprechend sind die ländlich geprägten Rottaler Gemeinden gemäss KRP der Gemeindekategorie L3 (ländliche Gemeinde) zugeordnet.

Zu Frage 3: Wie beabsichtigt der Regierungsrat in der Richtplanrevision dem Umstand Rechnung zu tragen, dass im Rottal in den vergangenen Jahren eine überdurchschnittlich hohe Nachfrage nach Gewerbeland vorhanden war und so eine erfreuliche Anzahl an Arbeitsplätzen geschaffen werden konnte?

Die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen ist natürlich als sehr positiv zu würdigen. Gemäss der KA S1-6 Ziffer (15) des KRP ist die Vergrösserung von bestehenden Arbeitszonen in den Rottaler Gemeinden für die Erweiterung eines bestehenden Betriebes zulässig, wenn der

Bedarf dafür ausgewiesen ist. Dies gilt auch für in der Gemeinde ansässige Betriebe, die sich am bisherigen Standort nicht mehr weiterentwickeln können und die deshalb gestützt auf eine Vergrösserung der kommunalen Arbeitszone innerhalb der Gemeinde an diesen neu eingezonten Standort umziehen können.

Eine wichtige Grundlage für die Richtplanrevision ist die aktuelle Bauzonenstatistik (u.a. Grösse der Bauzonen, vorhandene Nutzungsdichte und Anteil unüberbauter Flächen). Für die Arbeitszonen ist insbesondere auch der Stand des Arbeitszonenmanagements auf regionaler Ebene im Sinne von KA S6-4 des KRP sowie die Verfügbarkeit von unüberbauten Arbeitszonenflächen interessant.

Wie bei der Einwohnerentwicklung geht es auch bei der Beschäftigten- und Arbeitsplatzentwicklung künftig im ganzen Kanton insbesondere darum, diese mit einem haushälterischen Umgang mit dem Boden zu verknüpfen und dadurch mehr Beschäftigte pro Arbeitszonenfläche zu erreiche. Wie sich aufbauend auf diesen Grundlagen die konkrete Situation der Arbeitszonen im Rottal insgesamt präsentiert, ist zurzeit noch offen.

Zu Frage 4: Gemäss geltendem Richtplan S6-2 können regionale Arbeitsplatzgebiete geschaffen werden. Wie beurteilt die Regierung die Chance eines solchen Vorhabens? Welche nächsten Schritte müssten eingeleitet werden?

Der Kanton Luzern setzt gemäss KRP die Entwicklungsmöglichkeiten, aber auch -grenzen der Gemeinden im Rahmen einer überkommunalen Abstimmung fest. Danach können die regionalen Entwicklungsträger gemäss der KA S6-2 regionale Arbeitsplatzgebiete bestimmen. In L3-Gemeinden ist dies nur ausnahmsweise möglich, sofern die bestehende Arbeitszone direkt an der Gemeindegrenze und angrenzend an ein grösseres bestehendes Arbeitsgebiet einer Gemeinde aus einer anderen Gemeindekategorie liegt.

Die Gemeinden Buttisholz, Ettiswil, Grosswangen und Ruswil haben im Herbst 2019 dem Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement eine Absichtserklärung zur gemeinsamen Stärkung des Luzerner Rottals eingereicht mit dem Ziel, ein überkommunales Arbeitszonenmanagement zu schaffen. Im Rahmen der anstehenden Gesamtrevision des Kantonalen Richtplans wird dieses Anliegen einfliessen. Denkbar ist beispielsweise eine Präzisierung der KA S6-2, wodurch künftig ein regionales Arbeitsplatzgebiet im Rottal ermöglicht würde.

Zu Frage 5: Die einseitige Schaffung von Arbeitsplätzen in den Zentren des Kantons Luzern verursacht zunehmend Arbeitsverkehr. Gleichzeitig kommt es im Morgen- und Abendverkehr entlang der Entwicklungsachsen regelmässig zu Verkehrsstaus. Wie gedenkt die Regierung diesem Umstand im nächsten Richtplan Rechnung zu tragen?

Die Kapazitätsgrenzen des Strassennetzes sind während der Hauptverkehrszeiten vor allem im Raum Agglomeration Luzern zunehmend erreicht. Ein Hauptziel der Raumplanung und natürlich auch des KRP ist die bestmögliche Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Es geht künftig vor allem darum, die bestehende Verkehrsinfrastruktur möglichst effizient zu nutzen und das Mobilitätsverhalten zu optimieren. Der Kanton Luzern will eine möglichst effiziente, ressourcenschonende Verkehrsabwicklung. Beispielsweise sollen mit einem erfolgreichen Mobilitätsmanagement auch in Unternehmungen Reisezeiten reduziert und bessere Erreichbarkeiten möglich werden. Dies ist ein wichtiger Standortfaktor sowohl für die Bewohnerinnen und Bewohner als auch für Unternehmen. Letztlich trägt ein auf die Siedlung abgestimmtes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement auch zur Verminderung von Umweltbelastungen bei. In der anstehenden Gesamtrevision des KRP wird diesem Umstand weiter Rechnung zu tragen. Eine wichtige Grundlage für den Richtplanprozess wird das Projekt «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» sein, das seit Beginn des Jahres 2020 erarbeitet

wird. Die Erarbeitung erfolgt in zwei Phasen: In Phase 1 (Mobilitätsstrategie) wird die Diskussion der grundlegenden langfristigen strategischen Stossrichtungen zur zukünftigen Mobilität innerhalb des Kantons Luzern geführt. Die in der Phase 1 erarbeiteten strategischen Aussagen dienen als Ausgangslage für die Phase 2 und als Input für den Richtplan (Kapitel Z und M). Ein zentraler Bestandteil der Phase 1 ist auch die Ausgestaltung und Verankerung der neu zu schaffenden oder geänderten Planungsinstrumente zur Umsetzung der künftigen Mobilität im Kanton Luzern. Mit dem Projekt sollen bisherige Planungsinstrumente überprüft werden, eine Reduktion oder Zusammenlegung einzelner Instrumente ist nicht ausgeschlossen. Damit verspricht sich der Kanton, dass er in Zukunft schneller auf Veränderungen reagieren kann. Die Herausforderungen der Zukunft in Sachen Mobilität sollen damit gezielt angegangen werden.

Zu Frage 6: Die Gemeinden an den Entwicklungsachsen (z. B. Sursee) können und/oder wollen sich nicht im gleichen Tempo weiterentwickeln wie bis anhin. Ihre Verkehrslast ist enorm gewachsen und stösst an ihre Grenzen. Könnte die Schaffung von dezentralen Arbeitsplatzgebieten diese Gemeinden entlasten?

Die Raumentwicklungsstrategie des Kantons Luzern mit der kantonalen Raum-, Achsen- und Zentrenstruktur wird in der anstehenden Gesamtrevision des KRP überprüft werden. Eine Abkehr von dieser Strategie, die in den letzten Jahrzehnten Grundlage der Raumentwicklung im Kanton Luzern war, ist gut zu bedenken. Wir gehen den Richtplanprozess aber offen und in enger Abstimmung mit der RUEK und interessierten Verbänden an. Die bis anhin verfolgte Strategie ist natürlich auch Grundlage für das Gesamtsystem Bypass und den Durchgangsbahnhof Luzern. Wichtig ist, dass weiterhin eine gut koordinierte und gezielte Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu einer Verkehrsverminderung, -verlagerung und/oder einer verträglichen Verkehrsabwicklung beiträgt. In diesem Zusammenhang sollen überkommunal bedeutende Arbeitsplatzgebiete inklusive ihrem Einfluss auf die Verkehrskapazitäten im Rahmen der Richtplanrevision geprüft werden.