

Sursee, 1. April 2016

**Regionales Konzept „Räumliche Entwicklungsstrategie Sursee-Mittelland“
Auswertung Öffentliche Vernehmlassung**

Sehr geehrter Herr Galliker
Sehr geehrte Damen und Herren

Der RET Sursee-Mittelland hat in den letzten vier Jahren zusammen mit den Verbandsgemeinden in einem breit abgestützten Prozess eine räumliche Entwicklungsstrategie für die Region erarbeitet. Diese beinhaltet eine Vorstellung über die zukünftige grossräumige Positionierung des Lebens- und Wirtschaftsraumes Sursee-Mittelland, ein Zukunftsbild über die Entwicklung der Landschaft, der Siedlung und der Mobilität sowie entsprechende Massnahmen.

Im Rahmen dieser Räumlichen Entwicklungsstrategie führte der RET im Jahr 2013 bereits eine Mitwirkung sowie eine breite öffentliche Vernehmlassung zum Zukunftsbild durch. Nach der Konsolidierung des Zukunftsbildes wurden die Umsetzungsmassnahmen erarbeitet und dazu im Sommer 2015 eine Mitwirkungsveranstaltung mit gegen 70 Teilnehmern durchgeführt. Aus dieser Mitwirkung sowie aus der Stellungnahme der kantonalen Dienststellen wurden sodann rund 50 Inputs ins Konzept eingearbeitet. Im Anschluss führte der RET eine öffentliche Vernehmlassung zu den Umsetzungsmassnahmen und zum Grad der Verbindlichkeit durch. Innerhalb der Vernehmlassungsfrist haben Sie uns Ihre Anregungen mitgeteilt, wofür wir Ihnen bestens danken. Die nachstehende Tabelle gibt Ihnen eine Übersicht, wie wir Ihre Inputs verarbeitet haben.

Entwicklungsträger
Sursee-Mittelland

Centralstrasse 9
6210 Sursee
T 041 925 88 60
info@sursee-mittelland.ch
www.sursee-mittelland.ch

Thema	Anliegen	Berücksichtigung
L.1_27	<p>Die Führung des öffentlichen Verkehrs muss so entwickelt werden, dass beim KKL B eine Haltestelle des ÖV realisiert werden kann.</p> <p>Der Landessender Beromünster steht in einer einzigartigen Landschaft, die so wie sich heute besteht, erhalten werden muss (keine zusätzlichen Bauten). Ein wichtiger Beitrag dazu stellt das KKL B dar, das sich u.a. auch der Dokumentation der Gesamtanlage des ehemaligen Landessenders verschrieben hat. Im Weiteren stellt das KKL B seit einiger Zeit ein wichtiges kulturelles Zentrum dar, das aber mit dem öffentlichen Verkehr nicht bzw. ganz schlecht erschlossen ist.</p>	<p>teilweise Bereits teilweise berücksichtigt, vgl. Zukunftsbild und Massnahme M.1_12</p> <p>Ergänzender Punkt bei Massnahme M.1_12; Zusätzliche Informationen: ÖV-Haltestelle KKL B</p>
S.2_12	<p>In Zusammenhang mit der Auflage der beiden Projekte West und Ost der Entlastungsstrasse muss die Frage des Ortsbildschutzes aufgegriffen, diskutiert und neu bewertet werden.</p> <p>Das historische Ortsbild wird durch die geplante Entlastungsstrasse massiv gefährdet und beeinträchtigt. Gemäss der vom Kanton genehmigten Linienführung soll ein Viadukt unmittelbar vor der Pfarrkirche und dem Pfarrhaus das Kernstück der Ostumfahrung bilden. Dies beeinträchtigt bzw. zerstört das bisherige Ortsbild für alle die sich auf der Haupteinfallstrasse Luzernerstrasse dem Flecken nähern. Die Westumfahrung führt quer durch das bisher weitgehend unberührte Gebiet der Schanz und wird das Ortsbild von diesem wunderschönen Aussichtspunkt aus ebenfalls beeinträchtigen und deutlich abwerten.</p>	<p>nein Planerisch und finanziell schon weit gediehene Umfahrungsprojekte werden im Rahmen dieses regionalen Konzepts nicht mehr in Frage gestellt. Der Umgang mit dem historischen Ortsbild ist durch Standortgemeinde und kantonale Dienststellen zu definieren.</p>
M.1_12	<p>Die Busverbindung Beromünster - Sursee muss grundsätzlich überdacht werden. Diese muss so gestaltet werden, dass ein Anschluss an die Schnellzüge nach allen Richtungen ohne lange Wartezeiten möglich ist. Einzuplanen wäre künftig auch eine Haltestelle beim KKL B (siehe auch oben L.1_27 Landessender Beromünster bewahren). Im Weiteren ist auch der Ortsteil Bäch an das öffentliche Verkehrsnetz anzuschliessen. Die Anbindung der Busverbindungen von Beromünster nach Sursee an die Schnellzüge von und nach Bern ist nicht gewährleistet. Wartezeiten in Sursee von fast einer Stunde führen dazu, dass der Reisende/Pendler auf den ÖV verzichtet und mit dem Privatfahrzeug nach Sursee fährt, was wiederum die dortige Verkehrs- und Parkinfrastruktur belastet.</p>	<p>teilweise Bereits berücksichtigt; vgl. Massnahme M.1_12. Unter dem Titel "Zusätzliche Informationen" werden entsprechende Erläuterungen ergänzt.</p>
M.2_13	<p>Erstellung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes für den Flecken (Fleckenplanung).</p> <p>Die Aufwertung der Ortsdurchfahrt von Beromünster mittels verschiedener Massnahmen stellt im Sinne der vorliegenden Strategie RET eine Alternative zur geplanten teuren Entlastungsstrasse dar. Die sich bietenden Möglichkeiten sind noch keineswegs ausgeschöpft.</p>	<p>nein Planerisch und finanziell schon weit gediehene Umfahrungsprojekte werden im Rahmen dieses regionalen Konzepts nicht mehr in Frage gestellt.</p> <p>Aufwertung Ortsdurchfahrt ist hier explizit als flankierende Massnahme zu verstehen.</p>

Thema	Anliegen	Berücksichtigung
M.2_14	<p>Projektstudie unter Einbezug der Auswirkungen auf den Regionalverkehr und auf die umliegenden Gemeinden zu einer Süd/Nordumfahrung von Beromünster in Auftrag geben.</p> <p>Die geplante Entlastungsstrasse wird zu eng am Flecken durchgeführt. Das Siedlungsgebiet wird damit nicht ent- sondern belastet. Eine Entlastungsstrasse müsste so angelegt werden, dass sie möglichst wenig Siedlungsgebiet berührt, was beispielsweise mit einer Süd/Nord- Umfahrung besser realisiert werden könnte als mit der geplanten Ost-/Westumfahrung.</p> <p>Velowege Richtung Gunzwil, Richtung Sursee (Moos!!) planen und realisieren. Das Netz von Velowegen in und um Beromünster bedarf der Ergänzung und Optimierung. Namentlich hat ein Ausbau in Richtung Gunzwil und Richtung Sursee Priorität, dies vor allem auch aus Gründen der Schulwegsicherheit.</p> <p>Fusswegkonzept in Zusammenhang mit der Fleckenplanung thematisieren.</p>	<p>nein Planerisch und finanziell schon weit gediehene Umfahrungsprojekte werden im Rahmen dieses regionalen Konzepts nicht mehr in Frage gestellt.</p> <p>Aufwertung Ortsdurchfahrt ist hier explizit als flankierende Massnahme zu verstehen.</p> <p>Vgl. Massnahme M.3_11 mit Federführung Gemeinde, d.h. konkrete Anliegen sind direkt an die Gemeinde Beromünster zu adressieren.</p>
M.2_21	<p>Grossräumige Strategie mit einem entsprechenden Massnahmenpaket ausarbeiten, wie der Transitverkehr (Schwerverkehr) von den Regionalstrassen genommen werden kann. Einbezug der betroffenen Gemeinden im Kanton Aargau und Luzern.</p> <p>Die LSPA (Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) führt dazu, dass mittels GPS der kürzeste Weg zwischen der Autobahn A1 und A2 gesucht wird. Da bietet sich die Aus- und Auffahrten in Lenzburg, Aarau Ost im Kanton Aargau via Beromünster zu den Luzerner Autobahnen in Sempach und Sursee geradezu an. Mit der Beseitigung von „natürlichen Hindernissen“, Ochseinfahrt Beromünster, werden noch mehr Nutzfahrzeuge angezogen. Die Problematik wird sich auf die Nachbargemeinden und speziell auf die Autobahnzufahrten in Sursee, Sempach und allenfalls auch in Rotenburg bemerkbar machen. Wie gewährleistet man, dass der Transitverkehr nicht auf das regionale Strassennetz ausweicht? Dies ist unter anderem eine der Hauptbegründungen für die Realisierung der Entlastungsstrasse in Beromünster. Wenn andere Möglichkeiten zur Steuerung des Schwerverkehrs entwickelt würden, könnte sich die Entlastungsstrasse in Beromünster erübrigen.</p>	<p>nein Mit dem Konzept unternimmt der RET das in seiner Macht stehende, um Schwerverkehr erzeugende Nutzungen an den geeigneten Standorten in der Region zu konzentrieren (ESP-Strategie).</p> <p>Hausgemachten Verkehr durch Betriebe abseits der Autobahnanschlüsse kann er jedoch nicht verhindern. Auf die Problematik LSPA & Navi hat er noch weniger Einfluss, sind doch Kantonsstrassen prinzipiell für den Schwerverkehr offen.</p>
Allgemein	<p>All die aufgeführten Überlegungen müssen auch aus Sicht der knappen Kantonsfinanzen betrachtet werden. Eine Prioritätenliste aller möglichen Massnahmen kann nur dann zielführend sein, wenn die Auswirkungen auf die umliegenden Gemeinden und die Regionen mit allen Konsequenzen aufgezeigt werden.</p>	<p>teilweise Knappe Mittel und Auslastung bestehender Infrastrukturen, bzw. Abwägen von Nutzen und Kosten stellen bereits die Basis für die vorliegenden Überlegungen dar.</p> <p>Auf die Ausgangslage wird jedoch zusätzlich noch konkret hingewiesen.</p>
Massnahmenplan	<p>Lebensraum und Lebensqualität soll höher gewichtet werden als das Verbauen von Kulturland und das Realisieren von teuren Umfahrungen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Zusammenfassung der Auswertung

Nachdem letzten Sommer bereits eine breite Mitwirkung durchgeführt wurde, war die Beteiligung nun an der öffentlichen Vernehmlassung eher gering. Zu den Umsetzungsmassnahmen und zum Grad der Verbindlichkeit meldeten sich gesamthaft sieben Interessenverbände, Parteien und Privatpersonen. Zudem ergriffen nochmals vier Gemeinden die Gelegenheit, ihre Anmerkungen anzubringen. Zusammenfassend kann folgendes festgehalten werden:

- Von den total 11 Eingaben taten vier mit gleichen Worten oder ähnlichen Argumenten ihre grundlegende Ablehnung kund; das in den vergangenen vier Jahren gemeinsam erarbeitete regionale Konzept verbaue angeblich den ländlichen Gemeinden jegliche Entwicklungschancen.
- Bei der Frage, ob das Konzept eher eine weiche (wegleitende Grundlage) oder festere Verbindlichkeit (verbindliche Vorgabe) erhalten solle, ergeben die nur acht Antworten kein eindeutig interpretierbares oder gar aussagekräftiges Bild.
- Zum Massnahmenbündel A. „grossräumige Positionierung“ gingen sieben Anregungen ein, welche grösstenteils die spätere Massnahmen-Umsetzung betreffen. Bei den betroffenen Gemeinden gab insbesondere die Massnahme A.1_11 „Gewicht Rottal stärken“ Anlass zu Diskussionen. Die Massnahme wurde sodann stärker prozessorientiert ausformuliert anstelle der ausschliesslich zielorientierten Formulierung.
- Zum Massnahmenbündel L. „Strategie Landschaft“ gingen neun Anregungen ein, wovon vier bei genauerer Betrachtung schon berücksichtigt sind. Die weiteren fünf Anregungen befassten sich mit Massnahme L.2_11 „Siedlungsråder definieren und gestalten“. Sie reichten von einem Verschärfungswunsch bis zur totalen Ablehnung. Der RET erfüllt mit dieser Massnahme und deren Ausgestaltung einen verbindlichen Auftrag aus dem Kantonalen Richtplan (Aufgabe S1-3).
- Zum Massnahmenbündel S. „Strategie Siedlung“ gingen 12 Anregungen ein, welche zu geringfügigen Anpassungen führen. Namentlich ist hier eine Anregung zur Massnahme S.1_11 „ESP Sempach Station aktiv entwickeln“ zu erwähnen, welche für Sempach nochmals den engen Zusammenhang mit der Zwillings-Massnahme M.2_11 „Verkehrskonzept Sempach-Neuenkirch“ hervorhebt. Fünf Anregungen forderten die nochmalige Überprüfung des Verkehrskonzepts respektive der Zielgrössen bezüglich zukünftiger Einwohner und Arbeitsplätze einzelner ESPs. Dies führte zu geringfügigen Anpassungen. Vier weitere Anregungen votierten gegen jegliche Konzentration des Wachstums auf zentralere Lagen und hinterfragten damit das bereits breit vernehmte Zukunftsbild und die Zielsetzung zum Schutz der Landschaftsräume. Zwei Rückmeldungen äusserten sich zu Fragen ausserhalb des RET-Einflussbereichs.
- Zum Massnahmenbündel M. „Strategie Mobilität“ gingen 15 Anregungen ein, wobei die Hälfte davon die bereits berücksichtigte verkehrliche Sondersituation des Rottals oder lokale Details der weit gediehene Flecken-Umfahrung Beromünster thematisierten. Zur Stossrichtung M.1 „ÖV“ wurden vier Forderungen erhoben, welche das Konzept bereits erfüllt oder dann der kantonalen ÖV-Strategie widersprechen. Die zur Stossrichtung M.2 „MIV“ gemachten zehn Anregungen betreffen ausschliesslich die Aufwertung von Ortsdurchfahrten und die Trasseesicherung späterer Umfahrungen. Soweit es sich hierbei nicht um Missverständnisse oder bereits erfüllte Anliegen handelt, dreht es sich um Anliegen, welche an kommunale, kantonale oder gar eidgenössische Ebenen zu adressieren wären. Zur Stossrichtung M.3 „LV“ ist nur eine Anregung zu einem erst später zu klärenden Detail zu verzeichnen.

Die aus der öffentlichen Vernehmlassung eingegangenen Inputs werden nun, soweit möglich, in die Massnahmenblätter eingearbeitet. Die Beschlussfassung über die Räumliche Entwicklungsstrategie erfolgt dann an der Delegiertenversammlung vom 14. Juni 2016.

Wir danken Ihnen für Ihr Interesse an der regionalen Entwicklung.

Freundliche Grüsse



Charly Freitag
Präsident RET Sursee-Mittelland



Prof. Andreas Schneider
Projektleiter