



Teilrevision der Ortsplanung Rickenbach Sonderbauzone Busbetriebe, Niederwil

Gemeinde Rickenbach

Kanton LU / 23'811

**Planungsbericht für die
Gemeindeversammlung**



Sursee, 23. Mai 2024 / ReAn

Ein Unternehmen der Firmengruppe
KOST+PARTNER AG | SCHUBIGER AG | TRACHSEL AG

IMPRESSUM

Auftraggeberin

Gemeinde Rickenbach LU

Auftragnehmerin

Kost + Partner AG

Bearbeitung

Samuel Bühler, dipl. Geomatikingenieur ETH, pat. Ingenieur-Geometer

Ella Ernst, MSc in Geographie

Lukas Huber, dipl. Umwelt-Natw. ETH/SIA, Raumplaner FSU/REG A, MAS in nachhaltigem Bauen

Anna Reiter, MSc in Geographie

Romeo Venetz, dipl. Kultur-Ingenieur ETH, MAS ETH in Raumplanung

Stand

Kantonale Vorabklärung: Stellungnahme vom 14. April 2023

Kantonale Vorprüfung: 14. Februar 2024

Öffentliche Auflage: 2. April bis 1. Mai 2024

Beschluss Gemeindeversammlung: 26. Juni 2024

Genehmigung Regierungsrat:

Inhaltsverzeichnis

1	AUSGANGSLAGE	5
1.1	Stand der Ortsplanung Rickenbach	5
1.2	Absichten der SB Trans GmbH	5
1.3	Rahmenbedingungen im öffentlichen Verkehr	6
2	BISHERIGE SCHRITTE	7
2.1	Ausserhalb des Ortsplanungsverfahrens	7
2.2	Kantonale Vorabklärung	8
2.3	Kantonale Vorprüfung	9
2.4	Öffentliche Auflage	10
2.5	Gemeindeversammlung	10
3	ÄNDERUNGEN DES ZONENPLANS SOWIE DES BAU- UND ZONENREGLEMENTS	10
4	ALLGEMEINE BEURTEILUNGSKRITERIEN	11
4.1	Erfüllung der Ziele und Grundsätze der Raumplanung	11
4.2	Ergebnisse der Mitwirkung und deren Umsetzung	11
4.3	Übereinstimmung mit dem kantonalen und dem regionalen Richtplan	12
4.4	Vorhandene Nutzungsreserven im weitgehend überbauten Gebiet	12
4.4.1	Standorte der SB Trans GmbH und daran angrenzende Grundstücke in der Bauzone	12
4.4.2	Verfügbarkeit unüberbauter Areale in der Gemeinde Rickenbach	13
4.4.3	Fazit aufgrund der Prüfung bestehender Arbeitszonen	14
5	KERNPUNKTE FÜR DIE BEURTEILUNG DER ORTSPLANUNGSREVISION	14
5.1	Bisherige Entwicklung der Gemeinde	14
5.2	Bezug zum Siedlungsleitbild	14
5.3	Bauzonkapazitäten	14
5.4	Siedlungsentwicklung nach innen	14
5.5	Sondernutzungsplanungen	15
5.6	Begründung der Nutzungsplanänderung	15
5.7	Begründung des Einzonungsbedarfs, Verfügbarkeit	15
5.8	Kompensatorische Auszonungsmöglichkeiten	15
5.9	Rückzonungen	15
5.10	Mehrwertausgleich	15
5.11	Fruchtfolgeflächen	15

5.12	Übersicht über den Stand der Erschliessung / Erschliessungsrichtplan	16
5.13	Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, Parkierung	16
5.14	Weilerzonen	16
5.15	Reglements-Änderungen	16
6	WEITERE THEMEN	16
6.1	Umweltverträglichkeitsprüfung / Nachweis der Umweltverträglichkeit	16
6.2	Luftreinhaltung	17
6.3	Lärmemissionen und -immissionen, Lärmempfindlichkeitsstufen, Lärmschutz	17
6.4	Waldfeststellungsverfahren, statische Waldränder	17
6.5	Gewässerraum-Freihaltung	17
6.6	Grundwasserschutz	17
6.7	Naturgefahren und deren Umsetzung in die Nutzungsplanung	17
6.8	NIS-Verordnung (Mobilfunk u. dgl.)	17
6.9	Risikovorsorge	17
6.10	Vorhandene oder vermutete Altlasten	18
6.11	Landschafts- und Naturschutz sowie Geotopschutz, Siedlungsrandgestaltung	18
6.12	Denkmalschutzobjekte / Archäologie	18
6.13	Öffentliche Bauten und Anlagen bzw. entsprechende Zonen	18
6.14	Energieplanungen	18
6.15	Verkehrsintensive Einrichtungen	19
6.16	Auswirkungen auf landwirtschaftliche Betriebsstrukturen	19
6.17	Landumlegungen	19
6.18	Sonderzonen	19
6.19	Abbau- und Deponieprojekte	19
6.20	Weitere Informationen oder Abklärungen	19

Beilagen:

verbindlich

- Änderung Zonenplan
- Änderung Bau- und Zonenreglement

orientierend

- Vorprüfungsbericht vom 14. Februar 2024
- Vorprojekt (Situation 1:500, Fassaden 1:100, Grundriss 1:200 mit Kanalisation und Fluchtwegen, Situation / Sichtwinkel 1:500), Stand Januar 2024
- Foto-Dokumentation des bestehenden Gebäudes auf Parzelle Nr. 145, GB Rickenbach
- Dokumentation Bedarfsnachweis
- Pläne der Standorte Sempach Station und Baldegg

1 Ausgangslage

1.1 Stand der Ortsplanung Rickenbach

Mit Entscheid (RRE) Nr. 226 vom 15. Februar 2022 hat der Regierungsrat die Festlegung der Gewässerräume und die kommunalen Richtpläne «Weiler-Typen» und «Wanderwege» genehmigt. Die Rückzonungen hat der Regierungsrat mit RRE Nr. 828 vom 28. Juni 2022 genehmigt. Der Regierungsratsentscheid betreffend die Rückzonungen ist aufgrund von Beschwerden in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten an das Bundesgericht noch nicht rechtskräftig.

Die kantonale Vorprüfung der Gesamtrevision der Ortsplanung ist abgeschlossen. Die Gesamtrevision wurde vom 8. Januar bis 7. Februar 2024 öffentlich aufgelegt.

1.2 Absichten der SB Trans GmbH

Betreffend die nachfolgenden Ausführungen wird für detaillierte Informationen auf die beiliegende «Dokumentation Bedarfsnachweis» verwiesen.

Die SB Trans GmbH (ehemals Hüsler Busbetriebe) betreibt in der Region Sempachersee – Michelsamt – Seetal sowie in angrenzenden Gebieten diverse Postautolinien und Schulbuslinien sowie Badefahrten für mehrere Gemeinden. Ausserdem werden Carreisen angeboten. Die notwendigen Bus-Depots für die rund 25 Postautos, Reiseautos und Kleinbusse befinden sich in Sempach Station (Gemeinde Neuenkirch), Niederwil (Rickenbach) und Baldegg (Hochdorf). Die Wartung sämtlicher Fahrzeuge wird in der Werkstatt am Standort Niederwil vorgenommen.

Die Fahrzeit zwischen den Standorten Sempach Station, Niederwil und Baldegg beträgt jeweils ca. 20 Minuten, zum Bahnhof Sursee 15 Minuten. Das ist wichtig im Zusammenhang mit Aufgebots für Bahnersatzfahrten, für die eine Reaktionszeit von 20 Minuten gefordert ist. Auch der Bahnhof Sursee muss in dieser Zeit erreichbar sein.

Die bald 100-jährige Firma beschäftigt heute ca. 85 Personen. Das Angebot wird laufend und nachhaltig weiterentwickelt. So gehören seit neuestem 3 Vollelektrobusse zum Fahrzeugpark – ganz im Sinn der neuen Energiepolitik von Bund und Kanton Luzern. In den nächsten Jahren werden alte Fahrzeuge sukzessive durch Elektrobusse ersetzt.

Für die neuen Fahrzeuge werden in den nächsten Jahren zusätzliche Buseinstellplätze und eine neue Werkstatt für die Elektrobusse benötigt. Aus betrieblicher Sicht eignet sich dafür das Grundstück Nr. 145, GB Rickenbach am besten, da es direkt an das bestehende Areal in Niederwil grenzt. Mit einem Anbau können betriebliche Synergien genutzt werden, die an keinem anderen Standort zur Verfügung stehen. Dass dies zweckmässig ist, hat die Postauto AG gegenüber dem VVL mit E-Mail vom 19. April 2023 bestätigt.

Sollte das Vorhaben auf der Parzelle Nr. 145, GB Rickenbach nicht realisierbar sein, müsste eine Umsiedlung des ganzen Betriebs an einen anderen Standort in Betracht gezogen werden. Dies wird allerdings mit Blick auf die in den letzten Jahren am Standort Niederwil getätigten Investitionen (Einstellhalle angrenzend an die

Parzelle Nr. 145 und die Aufstockung des Gebäudes Nr. 117b auf der Parzelle Nr. 554 mit Büro- und Aufenthaltsräumen) als unverhältnismässig beurteilt. Zudem stellt sich die Frage, wie und durch welche Firma die bestehenden Bauten und Anlagen im Fall einer Umsiedlung der SB Trans GmbH genutzt werden könnten.

Die Anzahl Fahrzeuge wird nun stabil bleiben, da der regionale Bedarf gedeckt ist. Vielmehr geht es in den nächsten Jahren darum, ältere Dieselbusse 1:1 durch Elektrobusse zu ersetzen. Mit dem Neubau auf der Parzelle Nr. 145, GB Rickenbach kann der nötige Platz für die nächsten 25 Jahre geschaffen werden. Da sich die neue Bus-Garage direkt neben der Werkstatt befindet, entstehen betriebliche Synergien.

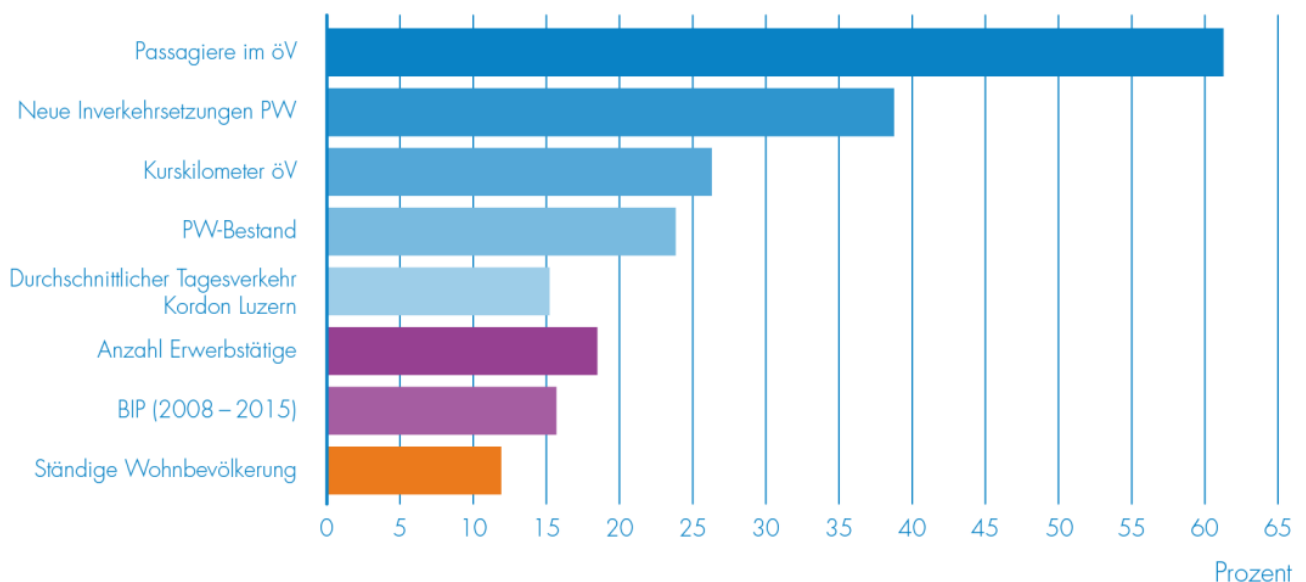
1.3 Rahmenbedingungen im öffentlichen Verkehr

Die nachfolgenden Ausführungen belegen, dass an der Realisierung des Vorhabens der SB Trans GmbH auch ein übergeordnetes öffentliches Interesse besteht, das im Einklang mit den privaten Interessen der SB Trans GmbH steht.

Um die Zukunftsfähigkeit eines Leistungserbringers des öffentlichen Verkehrs (ÖV) zu beurteilen, ist ein Blick auf die kantonalen Statistiken und die ÖV-Planung hilfreich.

Interessant ist beispielsweise, dass das Verkehrswachstum zwischen 2005 und 2015 bedeutend stärker war als das Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum. Mit Abstand am stärksten ist das Wachstum bei den ÖV-Passagieren.

Wachstumsraten verschiedener Bereiche 2005/2006 – 2015 Kanton Luzern



Entwicklung verschiedener Bereiche im Kanton Luzern zwischen 2005 und 2015

Quelle: Zukunft Mobilität im Kanton Luzern, Berichtsentwurf für die Vernehmlassung vom November 2021, Anhang 2, S. 51

Gemäss ÖV-Bericht 2023 bis 2026 vom 20. September 2022 ist denn auch bei einigen S-Bahn- und Buslinien mit zunehmenden Kapazitätsengpässen, Verlustzeiten und Anschlussbrüchen zu rechnen. Konsequenterweise wird eine bessere Zuverlässigkeit des ÖV als zentrale Zielsetzung genannt. Und es wird festgehalten, dass Bus-Kapazitäten flexibler erweitert werden können als Bahnangebote.

Im Kapitel 3.1 «Zielzustand bis 2050» findet sich folgende Zielsetzung: *«Ein auf das Bahnangebot ausgerichtetes und zuverlässiges regionales Busnetz erschliesst den ganzen Kanton und ermöglicht regelmässige Verbindungen zwischen den Ortschaften und den einzelnen Regionalzentren. Die Feinerschliessung und die Verbindungen innerhalb des ländlichen Raums erfolgen nachfragegerecht im Sinne des Service public.»*

Längerfristig kommt dem strassengebundenen ÖV auch im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) eine grosse Bedeutung zu. Gemäss Kapitel 5.1.2 «Bus 2040» werden *«während der Bauphase des DBL punktuell mit Einschränkungen im Bahnangebot erwartet, welche gegebenenfalls Bahnersatzleistungen bedingen.»* Trotzdem werde die Nachfrageentwicklung weitergehen, weshalb ein *«robustes Konzept für das Busangebot»* gefunden werden müsse, welches mit den beschriebenen Herausforderungen umgehen könne. Nach der Inbetriebnahme des DBL soll das Potenzial für die bessere Vernetzung von Bus und Bahn genutzt werden, und die Kapazitäten für die erwartete Nachfrageentwicklung sollen sichergestellt werden.

Daraus lässt sich ableiten, dass der strassengebundene ÖV in den nächsten Jahrzehnten im Mobilitätsangebot des Kantons Luzern eine wesentliche Rolle spielen wird. Die Konkretisierung erfolgt in den nächsten Jahren im Rahmen des Projekts «Zukunft Mobilität im Kanton Luzern» (ZuMoLu) sowie mittels Festlegungen im kantonalen Richtplan. Gemäss ÖV-Bericht ist es dabei wünschenswert, dass zunehmend effiziente, emissionsarme und mit erneuerbaren Energien betriebene Busse eingesetzt werden.

2 Bisherige Schritte

2.1 Ausserhalb des Ortsplanungsverfahrens

Die SB Trans GmbH hat im Februar 2021 bei der Gemeinde Rickenbach ein Baugesuch für eine neue Halle mit Werkstatt und Einstellplätzen auf der Parzelle Nr. 145, GB Rickenbach eingereicht – angrenzend an die bestehende Werkstatt auf der Parzelle Nr. 554, GB Rickenbach. Die Gemeinde Rickenbach hat die Unterlagen bei der Dienststelle (DS) rawi, Abteilung Baubewilligungen ABZ, zur Vorabklärung eingereicht.

In den Stellungnahmen 2021-4492 vom 16. Februar 2022 und 2022-2913 vom 29. Juni 2022 konnte eine Baubewilligung nicht in Aussicht gestellt werden. Begründet wurde dies insbesondere damit, dass die Weilerzone seit dem 1. Januar 2018 als Nichtbauzone gilt. Der Ersatz eines Wohngebäudes durch eine Werkstatt/Einstellhalle gelte nicht als massvolle Vergrösserung eines Gewerbebetriebes im Sinn von Art. 19 BZR Rickenbach und könne auch nicht als massvolle Weiterentwicklung des Weilers beurteilt werden. Auch die Bedingungen für eine Ausnahmbewilligung gemäss RPG seien nicht erfüllt.

Mit E-Mail vom 26. August 2022 schlug Sven Zeidler, Dienststellenleiter rawi, die Schaffung einer Sonderbauzone vor und formulierte folgende grundlegende Voraussetzung: *«Eine solche Kleinbauzone kann für wirtschaftlich gut aufgestellte Betriebe in Erwägung gezogen werden, wenn der Bedarf nachgewiesen ist und eine Umsiedlung in eine nahe gelegene Bauzone als unverhältnismässig erscheint.»*

Flurin Kern, Projektleiter rawi, konkretisierte in seinen E-Mails vom 18. Oktober 2022 und 26. Oktober 2022 die Aspekte, die in der notwendigen Interessenabwägung für die Sonderbauzone zu berücksichtigen sind:

- Beabsichtigte Bebauung und Nutzung der einzuzonenden Fläche (mit langfristiger Sicht ca. 15 Jahre)
- Raumplanerische Eignung des Standorts (Prüfung alternativer Standorte, Erschliessung, landschaftliche Eingliederung, Nähe zum Siedlungsgebiet, haushälterischer Umgang mit dem Boden etc.)
- Bedarfsnachweis und Zukunftsfähigkeit des Betriebs
- Förderung der Elektrobusse, welche der kantonalen Klima- und Energiepolitik entspricht

Ausserdem wies Flurin Kern darauf hin, dass für die Ausscheidung von Sonderbauzonen im Allgemeinen die Anforderungen gemäss der Wegleitung zur Anwendung von Spezialzonen vom April 2011 gelten.

An der Startsituation vom 29. November 2022 – anwesend waren Adolf Hüsler (SB Trans GmbH), Flurin Kern (rawi), Romeo Venetz (Kost + Partner AG), Thomas Zettel und Peter Fischer (Gemeinde Rickenbach) – wurde beschlossen, die Möglichkeit zur Schaffung einer Sonderbauzone im Rahmen einer Vorabklärung zu prüfen.

2.2 Kantonale Vorabklärung

Mit Stellungnahme vom 14. April 2023 nimmt die DS rawi grundsätzlich positiv Stellung zum Vorhaben der SB Trans GmbH und würdigt insbesondere die Umstellung auf Elektrobusse und die damit verbundene Defossilisierung der Fahrzeugflotte. Allerdings wird irrtümlicherweise davon ausgegangen, dass der Fahrzeugpark zukünftig zusätzlich erweitert werden müsste und entsprechend weitere Buseinstellplätze erforderlich würden. Aus heutiger Sicht der SB Trans GmbH stimmt das nicht: Für die nächsten 25 Jahre dürfte der regionale Bedarf gedeckt und weitere Erweiterungen somit nicht notwendig sein.

In der Stellungnahme finden sich diverse Anregungen, welche im Rahmen einer «umfassenden Interessenabwägung» und «*in geeigneter Form und inhaltlicher Tiefe*» in die Planung einzuarbeiten sind:

- Vertiefte Prüfung von Alternativstandorten (unter Berücksichtigung der betrieblichen Bedeutung und der Betriebsabläufe) – zu prüfen sind alle Standorte der SB Trans GmbH sowie nahegelegene Arbeitszonen des Standorts Niederwil in Rickenbach inkl. potenzielle Erweiterungen
- Zonengrösse bemessen am effektiven Raumbedarf
- Gestaltungsplanpflicht bzw. konkretes, bewilligungsfähiges Bauprojekt
- Auf das Vorhaben zugeschnittene Zonenbestimmungen
- Zeitliche Beschränkung – im Fall einer Betriebsaufgabe müssten die neuen Bauten und Anlagen (sofern sie nicht für landwirtschaftliche Zwecke benötigt würden) zurückgebaut und die Fläche als Landwirtschaftsland wiederhergerichtet werden

Im Rahmen der Standort-Evaluation sind gemäss Stellungnahme auch folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Anschluss ans Stromnetz im Zusammenhang mit den erforderlichen Ladeinfrastrukturen
- Verkehrliche Erschliessung und allenfalls zu erwartender Mehrverkehr

Ausserdem ist nachzuweisen, dass der Erhalt des im kantonalen Bauinventar als erhaltenswert bezeichneten ehemaligen Bauernhauses auf der Parzelle Nr. 145, GB Rickenbach unverhältnismässig wäre, ob und wie eine Umnutzung und ein Umbau möglich wäre, oder ob ein Teilersatz unter Erhaltung des besonders prägenden Wohnteils möglich und zielführend wäre.

In den Kapiteln 4 bis 6 dieses Berichts werden diese Aspekte sowie die weiteren in der kantonalen Wegleitung «Ortsplanungsverfahren» (Ausgabe 2022) im Anhang 1 vorgegebenen Themen behandelt.

2.3 Kantonale Vorprüfung

Am 14. Februar 2024 erhielt die Gemeinde den Vorprüfungsbericht des BUWD. Darin wird festgehalten, dass «die im Entwurf vorliegende Teilrevision der Ortsplanung im Gebiet Niederwil insgesamt als gut und weitgehend vollständig erarbeitet sowie als grösstenteils recht- und zweckmässig beurteilt werden kann». Unter Beachtung der aufgeführten Änderungsanträge stimme die Vorlage mit den kantonal- und bundesrechtlichen Grundlagen und Vorgaben überein. Die Gemeinde lege eine insgesamt sorgfältige und planerisch korrekt ausgearbeitete Vorlage vor.

In der folgenden Tabelle wird der Umgang mit den Anträgen aus dem Vorprüfungsbericht zusammengefasst:

Betreff	Antrag	Erwägungen
Abgrenzung Sonderbauzone	Bei Sonderbauzonen hat sich die Zonengrösse am effektiven Raumbedarf des Vorhabens zu orientieren. Auf die Einzonung einer Teilfläche der Parzelle Nr. 147 ist zu verzichten. Die Sonderbauzone Busbetriebe hat sich auf die Parzellen Nrn. 145 und 554 zu beschränken.	Die Zonenabgrenzung wird entsprechend angepasst. Gemäss Vorprüfungsbericht kann die bestehende Abstellfläche auf der Parzelle Nr. 147 auch in der Weilerzone genutzt werden. Eine Einzonung dieser Fläche ist daher nicht notwendig und gemäss Vorprüfungsbericht nicht zweckmässig.
Bewilligungsfähiges Bauprojekt	Spätestens zum Zeitpunkt der Genehmigung muss eine positive Vorabklärung durch die Dienststelle rawi, Abteilung Baubewilligungen, zum Bauprojekt vorliegen.	Dies ist eine Pendenz, welche parallel zur öffentlichen Auflage seitens Gesuchsteller umgesetzt wird. Dieser Antrag hat keine Auswirkungen auf den Zonenplan oder das BZR.
BZR: Lärm	Die Einhaltung der lärmrechtlichen Anforderungen aus Art. 7 und 8 der Lärmschutzverordnung (LSV) ist mit der Baueingabe für ein Projekt in einem Lärmgutachten nachzuweisen. Art. 10a Abs. 4 ist wie folgt zu ergänzen: «Die massgebenden Grenzwerte sind einzuhalten.».	Der Antrag wird umgesetzt und die Ergänzung im BZR vorgenommen.
BZR ökolog. Ausgleich	Die Einzonung in die Sonderbauzone kommt einer Intensivierung der Nutzung gleich. Folgedessen sind in der Sonderbauzone Busbetrieb ökologische Ausgleichsflächen vorzusehen. Diese sind extensiv zu pflegen und langfristig zu erhalten. Deren konkrete Ausgestaltung ist im Baugesuch aufzuzeigen.	Der Antrag wird umgesetzt und die Ergänzung im BZR vorgenommen.
Denkmalschutz	Um die Qualität des nördlichen Siedlungsrandes des Weilers Niederwil zu erhalten, empfehlen wir der Gemeinde, eine solche im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens konsequent einzufordern. Dabei sollte insbesondere auch auf eine angemessene Begrünung geachtet werden. Zudem ist bei der Wahl möglicher PV-Module darauf zu achten, dass sich diese in die Umgebung eingliedern und möglichst dunkel in Erscheinung treten.	Die Empfehlung wird umgesetzt und die Ergänzung im BZR vorgenommen.

2.4 Öffentliche Auflage

Vom 2. April bis 1. Mai 2024 wurde die Teilrevision öffentlich aufgelegt. Während der Auflagefrist ging eine Einsprache ein. Mit dem Einsprecher wurde eine Einspracheverhandlung geführt. Die Einsprache wurde anschliessend zurückgezogen.

2.5 Gemeindeversammlung

Die Gemeindeversammlung findet am 26. Juni 2024 statt.

3 Änderungen des Zonenplans sowie des Bau- und Zonenreglements

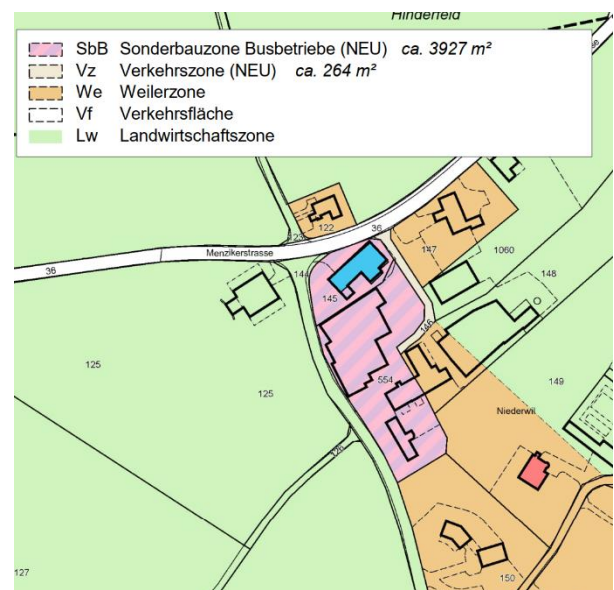
Die Parzellen Nr. 145 und 554 (Fläche von ca. 3'930 m²) werden von der Weilerzone in die neue Sonderbauzone Busbetriebe (SbB) eingezont, die Strassenparzelle Nr. 146, GB Rickenbach (rund 260 m²) wird der Verkehrszone zugewiesen. Der bestehende Parkplatz auf der Parzelle Nr. 147, GB Rickenbach, muss nicht der Sonderbauzone Busbetriebe zugewiesen werden, da diese Nutzung gemäss Vorprüfungsbericht auch in der Weilerzone Bestand hat.

Auf eine Gestaltungsplanpflicht kann im vorliegenden Fall verzichtet werden, da das Bauvorhaben bereits sehr konkret ist (vgl. beiliegende Pläne).

Für die SbB werden mit dem neuen BZR-Artikel 10a massgeschneiderte Zonenbestimmungen vorgeschlagen, die den Anforderungen SB Trans GmbH entsprechen. Gemäss Abs. 1 sind dies der Erhalt des bestehenden Bus-Depots und der bestehenden Einstellhalle, der Erhalt der Büro- und Aufenthaltsräumlichkeiten sowie der Erhalt und die Weiterentwicklung der Werkstatt mit einem Neubau. Dazu kommt der Erhalt der bestehenden Wohnungen im Gebäude Nr. 117.



Zonenplan der Gesamtrevision
(Stand öffentliche Auflage)



Änderung Zonenplan, Sonderbauzone Busbetriebe, Niederwil
(Stand öffentliche Auflage)

Das im kantonalen Bauinventar als erhaltenswert bezeichnete Gebäude GVL-Nr. 114 darf gemäss Abs. 3 abgebrochen und durch einen Ersatzneubau ersetzt werden, sofern ein bewilligungsfähiges Baugesuch vorliegt. Sowohl dieses Bauprojekt wie auch zukünftige Bauvorhaben (vgl. Abs. 2) müssen sich bestmöglich in das Orts- und Landschaftsbild eingliedern.

Gemäss Abs. 4 sind die Lärmimmissionen so weit zu begrenzen, als die technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich ist. Dabei ist die Einhaltung der lärmrechtlichen Anforderungen aus Art. 7 und 8 der Lärmschutzverordnung (LSV) ist mit der Baueingabe für ein Projekt in einem Lärmgutachten nachzuweisen.

In Abs. 5 wird festgelegt, dass im Fall einer Betriebsaufgabe die Bauten und Anlagen durch eine Nachfolgefirma mit vergleichbaren Tätigkeiten zulässig ist. Nicht mehr zonenkonform genutzte Flächen müssten hingegen wieder der Weilerzone oder der Landwirtschaftszone zugewiesen werden, und nicht landwirtschaftlich nutzbare Bauten und Anlagen müssten abgebrochen und das natürliche Terrain wiederhergestellt werden.

4 Allgemeine Beurteilungskriterien

4.1 Erfüllung der Ziele und Grundsätze der Raumplanung

Gemäss Art. 1 Abs. 1 RPG ist der Boden haushälterisch zu nutzen und das Baugebiet vom Nichtbaugebiet zu trennen. Auch wenn mit der Sonderbauzone eine neue Kleinbauzone entsteht, ist festzuhalten, dass es sich um bereits überbaute Flächen handelt, weshalb der haushälterische Umgang mit dem Boden gegeben ist. Zudem gehören die Parzellen Nr. 554 und 145, GB Rickenbach zum Weiler Niederwil – in der Nachbarschaft finden sich denn auch weitere Bauten und Anlagen. Die Schaffung einer Sonderbauzone ist diesbezüglich vertretbar.

Gemäss Abs. 2b^{bis} RPG sind "die räumlichen Voraussetzungen für die Wirtschaft zu schaffen und zu erhalten". Die Sonderbauzone dient eindeutig wirtschaftlichen Bedürfnissen.

Gemäss Art. 3 Abs 2 RPG ist die Landschaft zu schonen. Dieser Grundsatz ist erfüllt, da kein Kulturland betroffen ist (im Gegensatz zu einer allfälligen Einzonung an einem anderen Standort). Mit der zurückhaltenden Materialisierung des Neubaus wird eine gute Integration in die Landschaft gewährleistet.

Mit der Sonderbauzone werden die raumplanerischen Voraussetzungen für die Weiterentwicklung der SB Trans GmbH geschaffen, was für die zukünftige ÖV-Abdeckung im Sinn von Abs. 3d relevant ist. Die Sonderbauzone entspricht somit auch einem regionalen Bedürfnis im Sinn von Abs. 4a.

Die anderen in Art. 1 Abs. 2 und Art. 3 Abs. 2 – 4 genannten Ziele und Grundsätze werden zumindest nicht wesentlich tangiert. Insgesamt werden die Ziele und Grundsätze der Raumplanung hinreichend beachtet.

4.2 Ergebnisse der Mitwirkung und deren Umsetzung

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung wird die interessierte Bevölkerung informiert und erhält Gelegenheit, ihre Anliegen einzubringen. Während der öffentlichen Auflage können von der Planung betroffene Personen nötigenfalls auch von ihrem Einspracherecht Gebrauch machen.

4.3 Übereinstimmung mit dem kantonalen und dem regionalen Richtplan

Sowohl auf kantonaler wie auch regionaler Ebene gibt es keine Festlegungen, die explizit gegen die Festlegung der Sonderbauzone Niederwil sprechen.

4.4 Vorhandene Nutzungsreserven im weitgehend überbauten Gebiet

Wenn wie unten aufgezeigt das Projekt auf dem bestehenden Areal der SB Trans GmbH nicht realisierbar ist, sind wie im Kapitel 2.1 erwähnt Realisierungsmöglichkeiten an Alternativstandorten zu prüfen. Dabei kommen als Alternativstandorte aus raumplanerischer Sicht unüberbaute Flächen in Arbeitszonen in Frage, die an die bestehenden Standorte der SB Trans GmbH in Sempach Station (Gemeinde Neuenkirch) oder Baldegg (Gemeinde Hochdorf) grenzen.

Sollte eine Erweiterung direkt angrenzend an eines der bestehenden Areale nicht möglich und/oder nicht zweckmässig sein, könnte aus raumplanerischer Sicht eine Umsiedlung des Standorts Niederwil in eine bestehende Arbeitszone der Gemeinde Rickenbach geprüft werden, obwohl dies zu wesentlichen Mehrkosten führen würde und deshalb aus betriebswirtschaftlicher Sicht kaum in Frage kommen dürfte.

Nachfolgend wird aufgezeigt, dass weder auf dem bestehenden Areal der SB Trans GmbH am Standort Niederwil noch in den Arbeitszonen an den Standorten in Sempach Station und Baldegg brauchbare Alternativstandorte verfügbar sind. Auch in den bestehenden Arbeitszonen der Gemeinde Rickenbach sind keine geeigneten Flächen verfügbar, eine Umsiedlung des Standorts Niederwil ist deshalb nicht möglich.



Areal der SB Trans GmbH in Niederwil, Orthofoto
Quelle: <https://www.geo.lu.ch/map/bage/>, Zugriff am 2.10.2023

4.4.1 Standorte der SB Trans GmbH und daran angrenzende Grundstücke in der Bauzone

Niederwil (Gemeinde Rickenbach)

Das Grundstück Nr. 554, GB Rickenbach wird mit dem bestehenden Bus-Depot und der zugehörigen Werkstatt (GVL Nr. 117a), mit Büro und Garagen (GVL Nr. 117b), dem Wohngebäude (GVL Nr. 117) sowie Abstellflächen für Busse und Autos bereits sehr gut ausgenutzt. Bereits seit einigen Jahren nutzt die SB Trans GmbH zusätzlich eine Teilfläche des angrenzenden Grundstücks Nr. 147, GB Rickenbach als Abstellfläche für einige Kleinbusse. Es ist somit offensichtlich, dass der aktuelle Erweiterungsbedarf nicht auf dem bestehenden Betriebsareal gedeckt werden kann.

Sempach Station (Gemeinde Neuenkirch)

Das Grundstück Nr. 870, GB Neuenkirch ist mit der bestehenden Halle bereits sehr gut ausgenützt. Das Areal der SB Trans GmbH grenzt an die Kantonsstrasse und die Bahngleise, weshalb die baulichen Möglichkeiten beschränkt sind. In dieser Region wird in nächster Zeit eine starke Weiterentwicklung im ÖV erwartet. Anders als in Niederwil, wo die bestehende Werkstatt für die Wartung von Dieselbussen mit einer neuen Werkstatt für die Elektrobusse ergänzt werden soll, wären für eine funktionierende Werkstatt für die Wartung von Diesel- und Elektrobusen im Minimum 1000 m² notwendig.

Die Arbeitszonen im Ortsteil Sempach Station in der Gemeinde Neuenkirch wurden im Rahmen der laufenden Gesamtrevision der Ortsplanung überprüft: Mit den Grundeigentümern der unbebauten Grundstücke hat die Gemeinde Neuenkirch Gespräche geführt, bei den Flächen besteht Eigenbedarf der Grundeigentümer oder der bestehenden Betriebe. Auch gibt es diverse weitere bestehende Betriebe in der Gemeinde Neuenkirch, welche auch Bedarf für Gewerbeflächen haben. Die unbebauten Flächen im Ortsteil Sempach Station stehen somit nicht zur Verfügung für eine Erweiterung der SB Trans GmbH.

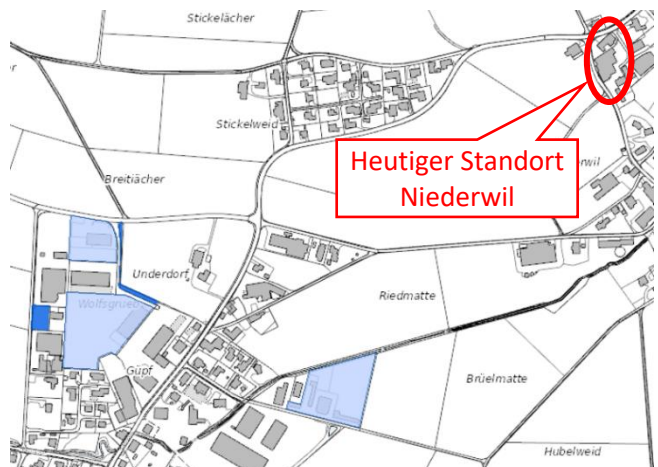
Baldegg (Gemeinde Hochdorf)

Das Grundstück Nr. 1017, GB Hochdorf im Eigentum der Gemeinde Emmen, wo die SB Trans GmbH eine Teilfläche nutzt, ist mit diversen Bauten und Anlagen gut ausgenützt. Gegen den Standort spricht aber ohnehin die insgesamt periphere Lage im Einzugsgebiet – insbesondere der Bahnhof Sursee ist von hier aus nicht innert der geforderten 20 Minuten Fahrzeit erreichbar. Somit erübrigt sich eine weitere Prüfung dieses Standorts.



Areal der SB Trans GmbH in Baldegg, Orthofoto
Quelle: <https://www.geo.lu.ch/map/bage/>, Zugriff am 2.10.2023

Areal der SB Trans GmbH in Sempach Station, Orthofoto
Quelle: <https://www.geo.lu.ch/map/bage/>, Zugriff am 2.10.2023



Unüberbaute Areale in Arbeitszonen im Dorf Rickenbach

Quelle: <https://www.geo.lu.ch/app/bage/>; Zugriff am 2.10.2023

4.4.2 Verfügbarkeit unüberbauter Areale in der Gemeinde Rickenbach

Die gemäss dem kantonalen Geoportal (teilweise) unüberbauten Areale in den Arbeitszone Wolfsgrueb und Güpfmüli im Dorf Rickenbach sind nicht verfügbar:

- Die Parzelle Nr. 869, GB Rickenbach ist zu klein und wird durch die Kronenberg Transport AG als Parkplatz genutzt.
- Die unüberbaute Fläche der Parzelle Nr. 1231, GB Rickenbach wird durch die Servicecenter Kottmann GmbH als Parkplatz genutzt. Ausserdem ist die unüberbaute Fläche zu klein.
- Die Parzelle Nr. 1247, GB Rickenbach ist für die langfristige Entwicklung der KHG AG reserviert.

- Die unüberbaute Fläche der Parzelle Nr. 191, GB Rickenbach ist für die langfristige Entwicklung der Green Motors GmbH reserviert.

Die unüberbauten Arbeitszonen im Gebiet Bohler werden durch die Firmen der Müller-Steinag Gruppe genutzt, und die unüberbauten Parzellen Nr. 10, 13 und 14, GB Pfeffikon sind zu weit von den Standorten Sem-pach Station und Baldegg entfernt (Fahrzeit ca. 25 Minuten).

4.4.3 Fazit aufgrund der Prüfung bestehender Arbeitszonen

Die obigen Analysen zeigen, dass das Vorhaben an Standorten innerhalb der bestehenden Arbeitszonen nicht realisiert werden kann. Eine Einzonung ist deshalb unumgänglich (vgl. Kapitel 5.7 dieses Berichts).

5 Kernpunkte für die Beurteilung der Ortsplanungsrevision

5.1 Bisherige Entwicklung der Gemeinde

Für die vorliegende Teilrevision der Ortsplanung ist die bisherige Entwicklung der Gemeinde nicht relevant.

5.2 Bezug zum Siedlungsleitbild

Der Gemeinderat hat das aktuelle Siedlungsleitbild am 6. Juli 2021 genehmigt und in Kraft gesetzt.

Gemäss dem Leitsatz A1 unterstützt die Gemeinde die Industrie- und Gewerbebetriebe und fördert nach Möglichkeit deren Entwicklung. In diesem Sinn setzt sich der Gemeinderat auch für die Anliegen der SB Trans GmbH ein.

Gemäss dem Leitsatz M1 ist die Anbindung an den öffentlichen Verkehr im Ortsteil Rickenbach zu erhalten. Dem Gemeinderat ist es deshalb ein grosses Anliegen, dass die SB Trans GmbH die geplante Erweiterung am Standort Niederwil realisieren kann. So bleibt die optimale Einbindung des Dorfs Rickenbach in das regionale ÖV-Netz gewährleistet.

Im Sinn des Leitsatzes U4 begrüsst der Gemeinderat das Vorhaben der SB Trans GmbH, die Busflotte auf Elektroantrieb umzustellen und dafür den Strom der Fotovoltaik-Anlage vom Dach der neuen Werkstatt zu nutzen. Damit trägt die SB Trans GmbH wesentlich zu einer nachhaltigen Mobilität in der Gemeinde Rickenbach und im Kanton Luzern bei.

5.3 Bauzonenkapazitäten

Die Bauzonen- bzw. Einwohnerkapazitäten gemäss den Berechnungen mit dem Luzerner Bauzonen Analyse-tool (LUBAT) sind für die vorliegende Teilrevision der Ortsplanung nicht relevant.

5.4 Siedlungsentwicklung nach innen

Die geplante Sonderbauzone betrifft eine bereits überbaute Fläche im Weiler Niederwil. Das Potenzial wird bestmöglich genutzt. Die Anforderungen an die Siedlungsentwicklung nach innen sind somit erfüllt.

5.5 Sondernutzungsplanungen

Vorliegend handelt es sich um eine projektbezogene Teilrevision der Ortsplanung. Das Bauprojekt ist bereits weit fortgeschritten, weshalb in Absprache mit der Dienststelle rawi auf einen Sondernutzungsplan (Bebauungs- oder Gestaltungsplan) verzichtet wird.

5.6 Begründung der Nutzungsplanänderung

In den Kapiteln 1.2 und 1.3 des vorliegenden Berichts sowie in den beiliegenden Dokumenten wird der Bedarf für die Schaffung der Sonderbauzone umfassend aufgezeigt. Insgesamt erweist sich die Festlegung der Sonderbauzone unter Beachtung der vorgenannten Ausführungen als raumplanerisch zweckmässig.

5.7 Begründung des Einzonungsbedarfs, Verfügbarkeit

Wie in Kapitel 4.4 aufgezeigt sind keine geeigneten Flächen in bestehenden Arbeitszonen verfügbar. Somit ist der Einzonungsbedarf nachgewiesen. Die Parzelle Nr. 145, GB Rickenbach entspricht am Standort Niederwil dem optimalen Flächenbedarf.

Adolf Hüsler, Eigentümer der SB Trans GmbH und der Parzelle Nr. 554, GB Rickenbach, hat die Parzelle Nr. 145 erworben. Die Einzonungsfläche ist somit verfügbar.

5.8 Kompensatorische Auszonungsmöglichkeiten

Da keine geeigneten Flächen in bestehenden Arbeitszonen der Gemeinde Rickenbach verfügbar sind, ist offensichtlich, dass auch keine kompensatorische Auszonung möglich ist.

5.9 Rückzonungen

Keine Bemerkung

5.10 Mehrwertausgleich

Die Einzonung unterliegt der Mehrwertabgabepflicht gemäss § 105 PBG. Der Schwellenwert von CHF 50'000 wird mit grosser Wahrscheinlichkeit überschritten.

Die Höhe der Mehrwertabgabe ist nach der kantonalen Vorprüfung von einem für Schätzungen spezialisiertes Büro zu ermitteln und verbindlich in einer Vereinbarung mit der SB Trans GmbH festzuhalten.

5.11 Fruchtfolgeflächen

Die geplante Sonderbauzone betrifft eine bereits überbaute Fläche. Somit sind keine Fruchtfolgeflächen betroffen.

5.12 Übersicht über den Stand der Erschliessung / Erschliessungsrichtplan

Der Standort Niederwil ist auf der Strasse gut erreichbar. Da die Angestellten der SB Trans GmbH ihren Arbeitsweg häufig zu Randzeiten zurücklegen müssen, sind sie ohnehin auf das Auto angewiesen. Eine Lage im Einzugsgebiet einer ÖV-Haltestelle würde vorliegend keinen wesentlichen Nutzen bringen.

Zusätzliche Infrastrukturen (Wasserver- und Entsorgung, Energie etc.) sind nicht notwendig, die Einzonungsfläche ist vollständig erschlossen.

5.13 Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, Parkierung

Der Standort Niederwil liegt weder im Kanton Luzern noch im Siedlungsgebiet der Gemeinde Rickenbach zentral. Aus betrieblicher Sicht der SB Trans GmbH handelt es sich jedoch um eine optimale Lage:

- 20 Minuten Fahrzeit von den Standorten Sempach Station und Baldegg entfernt
- 15 Minuten Fahrzeit vom Bahnhof Sursee entfernt.

Dazu kommt, dass die Nachtbusse in der Regel vom Zentrum Luzern in die Peripherie führen. So gesehen ist der Standort Niederwil ebenfalls ideal gelegen.

Wie in Kapitel 1.2 aufgezeigt werden keine zusätzlichen Busse angeschafft, die vorhandenen Dieselsebusse werden durch Elektrobusse ersetzt. Diese sind deutlich wartungsarmer, weshalb insgesamt weniger Fahrten nach Rickenbach vorgenommen werden müssen, auch wenn in Sempach Station oder Baldegg weitere Elektrobusse angeschafft werden. Somit entsteht insgesamt kein Mehrverkehr, so dass die Wohnqualität in nahe gelegenen Siedlungsgebieten (insbesondere im Dorf Rickenbach) nicht beeinträchtigt wird.

Erwähnenswert ist zu guter Letzt, dass mit der Festlegung der Sonderbauzone und dem anschliessenden Neubau die Verkehrssicherheit auf der Menzikerstrasse verbessert wird, da damit die Einhaltung des gesetzmässigen Strassenabstands gewährleistet werden kann.

5.14 Weilerzonen

Die der Sonderbauzone zuzuweisenden Parzellen Nr. 145 und 554, GB Rickenbach liegen im Perimeter der bestehenden Weilerzone Niederwil. Die Weilerzone wird somit entsprechend verkleinert.

5.15 Reglements-Änderungen

Vgl. Kapitel 3 dieses Berichts

6 Weitere Themen

6.1 Umweltverträglichkeitsprüfung / Nachweis der Umweltverträglichkeit

Für das Vorhaben der SB Trans GmbH ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

6.2 Luftreinhaltung

Das Vorhaben der SB Trans GmbH löst weder relevanten Mehrverkehr noch andere Schadstoffemissionen aus und ist somit aus Sicht der Luftreinhaltung unproblematisch.

6.3 Lärmemissionen und -immissionen, Lärmempfindlichkeitsstufen, Lärmschutz

Das Bauvorhaben der SB Trans GmbH bzw. der Betrieb verursacht im Vergleich zu heute nicht viel mehr Lärm – da zukünftig immer mehr Vollelektrobusse zum Einsatz kommen, ist sogar eine Reduktion des Verkehrslärms denkbar.

6.4 Waldfeststellungsverfahren, statische Waldränder

Keine Bemerkung

6.5 Gewässerraum-Freihaltung

Keine Bemerkung

6.6 Grundwasserschutz

Die geplante Sonderbauzone liegt in der Gewässerschutzzone Au und am Rand eines Grundwasservorkommens. Im Baubewilligungsverfahren ist entsprechend mit gewissen Auflagen zu rechnen.

6.7 Naturgefahren und deren Umsetzung in die Nutzungsplanung

Die geplante Sonderbauzone ist gemäss der aktuellen Gefahrenkarte von keinen Naturgefahren betroffen. Bei Starkregen-Ereignissen ist allerdings mit Oberflächenabfluss zu rechnen (vgl. <https://www.geo.lu.ch/map/oberflaechenabfluss>, Zugriff am 2.10.2023). Bei der weiteren Projektierung des Bauvorhabens sind deshalb geeignete Massnahmen zu empfehlen.

6.8 NIS-Verordnung (Mobilfunk u. dgl.)

Keine Bemerkung

6.9 Risikovorsorge

Keine Bemerkung

6.10 Vorhandene oder vermutete Altlasten

In der Online-Karte «Kataster der belasteten Standorte» werden 2 kleine Flächen als belastete Standorte ausgewiesen, die jedoch weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig sind. Solange kein Bauvorhaben diese Flächen tangiert, besteht somit kein Handlungsbedarf.

6.11 Landschafts- und Naturschutz sowie Geotopschutz, Siedlungsrandgestaltung

Gemäss den vorgeschlagenen Zonenbestimmungen für die neue Sonderbauzone müssen sich Bauvorhaben in die bauliche und landschaftliche Umgebung eingliedern. Das vorliegende Bauprojekt trägt mit seiner zurückhaltenden Materialisierung dieser Vorgabe Rechnung. Wo möglich sind ökologische Ausgleichflächen zu schaffen, welche extensiv gepflegt und langfristig zu erhalten sind.

6.12 Denkmalschutzobjekte / Archäologie

Das bestehende Bauernhaus auf der Parzelle Nr. 145, GB Rickenbach ist im kantonalen Bauinventar als erhaltenswert eingetragen. Es befindet sich allerdings in einem schlechten Zustand (vgl. Foto-Dokumentation in der Beilage). Das Wohnhaus wurde im Inneren in den Obergeschossen nicht ausgebaut, d.h. es besteht lediglich eine Küche, WC, Schlafraum und eine Stube.

Ausserdem beträgt der Abstand zur Menzikerstrasse bei der nördlichen Gebäudeecke nur 1 m, was sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirkt. Das Interesse am Erhalt des Gebäudes unterliegt insgesamt dem Interesse an der Realisierung des Bauprojekts des SB Trans GmbH und dem damit verbundenen Interesse an einem guten und nachhaltigen ÖV-Angebot sowie dem Interesse an einer hohen Verkehrssicherheit.

Eine Umnutzung für die Nutzung als Werkstatt / Garage ist nicht möglich, da das bestehende Gebäude für eine gewerbliche Nutzung ungeeignet ist.

6.13 Öffentliche Bauten und Anlagen bzw. entsprechende Zonen

Keine Bemerkung

6.14 Energieplanungen

In Zusammenhang mit der Umstellung auf E-Busse sind entsprechende Ladeinfrastrukturen erforderlich. Die CKW haben bestätigt, dass sie in der Lage sind, am Standort den dafür benötigten Strom zu liefern (vgl. Ausführungen in der Dokumentation der SB Trans GmbH). Das Bauvorhaben ermöglicht ausserdem die Installation einer eigenen Fotovoltaik-Anlage mit einer optimal besonnten Fläche von insgesamt ca. 1'200 m², so dass ein erheblicher Anteil des Stroms für die Elektrobusse selber produziert werden kann.



Online-Karte «Kataster der belasteten Standorte», Zugriff am 2.10.2023; Quelle: <https://www.geo.lu.ch/map/bage/>, Zugriff am 2.10.2023

6.15 Verkehrsintensive Einrichtungen

Keine Bemerkung

6.16 Auswirkungen auf landwirtschaftliche Betriebsstrukturen

Auch wenn auf dem Grundstück Nr. 145, GB Rickenbach ein ehemaliges Bauernhaus von der Planung betroffen ist, hat die geplante Sonderbauzone keine Auswirkungen auf landwirtschaftliche Betriebsstrukturen, da kein aktiver Landwirtschaftsbetrieb betroffen ist.

6.17 Landumlegungen

Keine Bemerkung

6.18 Sonderzonen

Vorliegend ist die Schaffung einer Sonderbauzone vorgesehen, da die Festlegung einer normalen Arbeitszone aus raumplanerischen Gründen nicht in Frage kommt.

6.19 Abbau- und Deponieprojekte

Keine Bemerkung

6.20 Weitere Informationen oder Abklärungen

Keine Bemerkung