

Gemeinde Ruswil

Revision der Ortsplanung, Nutzungsplanung

Mitwirkungsbericht – Teil 3

Der Mitwirkungsbericht ist in drei separate Teilberichte mit folgenden Themenschwerpunkten unterteilt:

- Teil 1: Bau, und Zonenreglement, Zonenplan
- Teil 2: Schutzzonen/-objekte, Zonenplan Gewässerraum
- Teil 3: Verkehrsrichtplan, Leitbild Dorfkern Ruswil

Vom Gemeinderat verabschiedet am 23. März 2022.

Impressum

Planungsbehörde:

Gemeinde Ruswil,
Schwerzistrasse 7
6017 Ruswil

Auftragnehmer:

ecoptima ag, Spitalgasse 34, 3001 Bern

Bearbeitung:

David Stettler, dipl. Geograf, Raumplaner
FSU

Thomas Achermann, MSc ETH in Raument-
wicklung und Infrastruktursysteme

AUSGANGSLAGE.....	4
STELLUNGNAHMEN	5
1. ALLGEMEINES	5
2. BAU- UND ZONENREGLEMENT	5
3. ZONENPLAN	5
4. ZONENPLAN (SCHUTZZONEN UND SCHUTZOBJEKTE)	5
5. ZONENPLAN GEWÄSSERRAUM	5
6. DIVERSES.....	5
7. VERORDNUNG ÜBER DEN MEHRWERTAUSGLEICH	5
8. VERKEHRSRICHTPLAN.....	5
9. LEITBILD DORFKERN RUSWIL	26
MITWIRKENDE.....	32

Ausgangslage

Die heute gültige Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Ruswil stammt aus dem Jahr 2010. Aufgrund der veränderten übergeordneten Gesetze und Planungen ist eine grundlegende Überarbeitung notwendig. Als Basis dafür wurde in der ersten Phase ein aus den zwei Teilen „Analyse“ und „Konzept“ bestehendes Siedlungsleitbild (SLB) erstellt. Darin werden die Rahmenbedingungen, die künftigen raum- und verkehrsplanerischen und thematischen Entwicklungsschwerpunkte definiert. Das SLB bildet die strategische Basis für die Anpassungen in der Nutzungsplanung. In einer zweiten Phase wurden die grundeigentümerverbindlichen Instrumente der Ortsplanung, der Zonenplan und das Bau- und Zonenreglement, überarbeitet.

Die revidierten Planungsinstrumente wurde von der Gemeinde Ruswil im Rahmen einer öffentlichen Mitwirkungsaufgabe zur Stellungnahme vorgelegt. Ein Flyer, welcher die wichtigsten Inhalte der Revision der Ortsplanung zusammenfasst, wurde in alle Haushalte verschickt. Die Mitwirkungsaufgabe dauerte vom 16. November 2020 bis am 28. Februar 2021. Am 28. und 30. November 2020 wurden in der Mehrzweckhalle Wolfsmatt öffentliche Informationsveranstaltungen durchgeführt.

Während der Auflagefrist konnten Anregungen und Einwendungen schriftlich angebracht werden. Dafür stellte die Gemeinde den Interessierten ein Mitwirkungsformular bereit. Die Eingaben waren an die Gemeinde Ruswil zu richten. Es bestand auch das Angebot, während Sprechstunden mit Vertretern der Ortsplanungskommission spezifische Themen und Anregungen zu besprechen. Insgesamt wurden 33 Sprechstunden vom Dezember 2020 bis Februar 2021 durchgeführt.

Parallel zur Mitwirkungsaufgabe wurde das Dossier dem Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement zur Vorprüfung eingereicht.

Der vorliegende Mitwirkungsbericht besteht aus der Auswertung der Mitwirkungsformulare sowie weiteren Eingaben. Diese werden hier teils gekürzt, zusammengefasst und thematisch sortiert (linke Spalte), soweit dadurch die Hauptanliegen weiterhin nachvollzogen werden können. Zu jeder Eingabe wird Stellung genommen (rechte Spalte). Die Beurteilung beruht auf den Original-Eingaben. Die Stellungnahme wurde durch den Ortsplaner bzw. die Ortsplanungskommission (OPK) vorbereitet und vom Gemeinderat verabschiedet.

Die Eingaben werden nach Absender in Kategorien unterteilt (PP=Privatpersonen, F=Firmen, P=Parteien, V=Vereine/Verbände) und nummeriert. An der Mitwirkung beteiligten sich 5 Parteien, 16 Firmen, 2 Vereine und Verbände sowie rund hundert Privatpersonen. Die Mitwirkenden werden in der Tabelle codiert aufgeführt. Gleiche Anliegen in ähnlichem Wortlaut sind zusammengefasst. Der Mitwirkungsbericht ist nach den betreffenden Planungsinstrumenten in mehrere Teilberichte unterteilt. In der Spalte «Stellungnahme» **«fett»** geschriebene Textstellen weisen auf eine Anpassung in den Planungsinstrumenten (Zonenpläne, Bau- und Zonenreglement u.a.) aufgrund der Mitwirkung hin. Antworten ohne spezielle Formatierung haben erklärenden Charakter.

Stellungnahmen

Nachfolgende Auswertung basiert auf den Mitwirkungseingaben.

Die Verweise (Art.-Nr.) auf Bestimmungen im Bau- und Zonenreglement beziehen sich auf den Entwurf für die Mitwirkung/Vorprüfung.

1. Allgemeines

Die Auswertung der Mitwirkungseingaben zu Allgemeinen Themen ist im separaten Teil-Bericht 1 verfasst.

2. Bau- und Zonenreglement

Die Auswertung der Mitwirkungseingaben zum Bau- und Zonenreglement ist im separaten Teil-Bericht 1 verfasst.

3. Zonenplan

Die Auswertung der Mitwirkungseingaben zum Zonenplan ist im separaten Teil-Bericht 1 verfasst.

4. Zonenplan (Schutzzonen und Schutzobjekte)

Die Auswertung der Mitwirkungseingaben zum Zonenplan (Schutzzonen und Schutzobjekte) ist im separaten Teil-Bericht 2 verfasst.

5. Zonenplan Gewässerraum

Die Auswertung der Mitwirkungseingaben zum Bau- und Zonenreglement ist im separaten Teil-Bericht 2 verfasst.

6. Diverses

Die Auswertung der Mitwirkungseingaben zu weiteren Themen ist im separaten Teil-Bericht 2 verfasst.

7. Verordnung über den Mehrwertausgleich

Keine Mitwirkungseingaben zum Thema

8. Verkehrsrichtplan

Nr.	Eingabe	Stellungnahme des Ortsplaners / OPK / Gemeinderats
PP-34	Abstimmung Siedlung und Verkehr Dazu gehören meines Erachtens zwingend die Bekämpfung des Verkehrslärmes und die Minimierung der Unfallgefahren und damit auch die Verbesserung der Wohnqualität im Dorf Ruswil/Rüediswil. Der Ausbau der	Die Einschätzung und die Vorschläge werden zur Kenntnis genommen. Der Verkehrsrichtplan berücksichtigt die drei genannten Vorschläge weitgehend mit den folgenden Massnahmen:

Nr.	Eingabe	Stellungnahme des Ortsplaners / OPK / Gemeinderats
	<p>Verbindungsstrasse von und nach Ruswil sowie die wachsende Einwohnerzahl Ruswils werden zu einer weiteren Zunahme des Strassenverkehrs führen. Ohne zusätzliche verkehrstechnische Massnahmen wird es nicht gelingen, die Dorfzentren von Ruswil und Rüediswil als Begegnungsorte zu verbessern und für die Ladengeschäfte und die Anwohner attraktiver zu machen. Zudem würde die Sicherheit der Schulkinder, der Betagten des Alterszentrums, der Radfahrer und Fussgänger wesentlich erhöht. Die Bedürfnisse der Dorfbewohner und insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmer sollten höher gewichtet werden als diejenigen des Autoverkehrs, welche den Lebensraum des Dorfes zwar mit beanspruchen dürfen, aber nur mit grösseren Einschränkungen als bis heute.</p> <p>Folgende Vorschläge würden diesen übergeordneten Zielen dienen: <i>1) Ausdehnung der Tempo 30er-Zone oder als Alternative allenfalls eine 40er Zone:</i> – Ortskern Ruswil [Details siehe Mitwirkungs-Eingabe] – Ortskern Rüediswil [Details siehe Mitwirkungs-Eingabe]</p> <p><i>2) Kreisel in Rüediswil</i> Der laufend zunehmende Verkehr auf der Rüediswilerstrasse und auf der Leinstrasse erschwert vor allem von Wolhusen her die Einfahrt in die Rüediswilerstrasse. Mit der Fertigstellung der sanierten Wolhuserstrasse wird dieser noch weiter anwachsen. Ein Kreisel würde ein sichereres Einbiegen ermöglichen und zusätzlich den Verkehr beruhigen. Unter Einbezug der Dorfbrunnenanlage ev. des angrenzenden Gebäudes könnte genügend Raum für einen Kreisel geschaffen werden.</p> <p><i>3) Umfahrungsstrasse</i> Eine Umfahrungsstrasse für das Dorf Ruswil und den Ortsteil Rüediswil sollte trotz den oben vorgeschlagenen Massnahmen in die Planung miteinbezogen werden und beim Kanton aktiv dafür gekämpft werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – M1: Der Knoten in Rüediswil soll angepasst werden. Die Planungshoheit liegt beim Kanton. Die Gemeinde ist in Kontakt mit der zuständigen Dienststelle und den Grundeigentümern. – M7: Die Gemeinde regt beim Kanton die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts an, welches eine siedlungsverträgliche Umgestaltung der Kantonsstrasse im Ortskern Ruswil aufzeigt. Verschiedene Temporegime sind vorab zu prüfen. Die Massnahme M7 wird als Verfahrensstand «Vororientierung» VO statt «Zwischenergebnis» ZE klassiert aufgrund der offenen Punkte. – Im Ortskern Rüediswil ist jedoch aus heutiger Sicht keine analoge Massnahme vorgesehen. Hier erachtet der Gemeinderat den Handlungsbedarf als deutlich tiefer. – M8/9: Die beiden Abschnitten der Umfahrung Süd werden lediglich als Korridore gesichert. Es ist bekannt, dass die Umfahrung beim Kanton einen schweren Stand hat und es nicht absehbar ist, dass die Planung in das nächste Bauprogramm aufgenommen wird. Vorerst hat die Massnahme M7 (Strassenraumgestaltung Dorfzentrum Ruswil) Priorität. Nach deren Realisierung ist die Situation neu zu beurteilen.
P-3	<p>Fussverkehr und Veloverkehr</p> <p>Die grundsätzliche Stossrichtung des Verkehrsrichtplanes wird begrüsst, da ein Schwerpunkt auf die Verbesserung des Fuss- und Velowegnetzes gelegt wird. Den geplanten baulichen Massnahmen im Bereich der Fuss- und Velowege (F1 – F18 und V1 – V6) wird zugestimmt, auch was die zeitliche Priorisierung anbelangt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Wird zur Kenntnis genommen

Nr.	Eingabe	Stellungnahme des Ortsplaners / OPK / Gemeinderats
PP-13	<p>F10 / M3 / ö3 Grindel Bushaltestelle möglichst nahe an Dorf resp. Abzweigung Richtung Buholz. Verkehrsfluss nicht unnötig behindern. Wenn kein Fussweg / Zugang zu Gewerbegebiet, ist eine Bushaltestelle auch nicht Zielführend. Alternativ soll eine Erschliessung des Gebiets Grindel nur via Buholzerstrasse geprüft werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Die Lage der Bushaltestelle ist unter Berücksichtigung des Knotens zur Erschliessung des Gebiets im Detail zu prüfen. – Es werden keine Vorteile einer alternativen Erschliessung nur via Buholzerstrasse gegenüber der heutigen Lösung gesehen.
PP-13	<p>Verkehrsregulierung Es sollte geprüft werden, ob die Zufahrtsstrassen zu Siedlungsgebieten ausserhalb (Sigigen, Buholz, Etzenerlen, Holz) den Sicherheits- und Verkehrsansprüchen genügen. Ein solcher Abschnitt könnte ebenfalls aufgenommen werden - um bei solchen Anliegen auch Unterstützung vom Kanton nicht auszuschliessen. (Siehe fehlender Richtplan für Deponie Aussermoos Verkehrszunahme)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Die Erschliessung der genannten Siedlungsgebiete erfolgt über Gemeinde- oder Güterstrassen. Die Gemeinde überprüft den Zustand dieser Strassen regelmässig und bei konkretem Bedarf. – Der Kanton unterstützt die Gemeinden bei der Finanzierung dieser Strassenkategorien nicht.
P-5, PP-33	<p>F6: Sicherung öffentl. Fusswegnetz Wo immer möglich, sind die Fusswege rollstuhltauglich zu gestalten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Die Zielsetzung von rollstuhltauglichen Fusswegen wird unterstützt. – Die öffentlichen Fusswege werden soweit möglich behindertengerecht ausgestaltet. Dies ist jedoch nicht in jedem Fall möglich – Die Massnahme F6 (neu F5) bezieht sich auf die Sicherung der Fusswege im Allgemeinen. Eine Anpassung der Massnahme wird nicht als erforderlich erachtet.
PP-25	<p>F7 / F12 / F13: Fussweg entlang Bielbach und Deckenhonigbach Antrag: Die Realisierung eines durchgehenden Fussweges entlang dem Bielbach und Deckenhonigbach in den Abschnitten F7, F12 und F13 ist jetzt voranzutreiben, unabhängig allfälliger langfristiger Bauvorhaben. Mit den Landeigentümern sind gangbare Lösungen zu entwickeln, z. B. mit Hinweisen wie „Hunde an der Leine führen“, ohne sinnlose richterliche Verbote und Strafandrohungen. An geeigneten Stellen sind Ruhebänke aufzustellen. Warum nicht auch auf der Südseite des Baches? Die Lücken im Fusswegnetz sind so zu schliessen, dass auch die Bushaltestelle Freieck direkt erreichbar ist, mit einem Steg über den Bielbach. Begründung: Das von der Bevölkerung seit langem geforderte Anliegen wurde schon im Absichtsprogramm 2012-2016 und im Absichtsprogramm 2016-2020 festgehalten: „Gehweg entlang Deckenhonig- und Bielbach realisieren“.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Die Zielsetzung wird unterstützt. – Eine frühzeitige Umsetzung bedingt das Einverständnis der Grundeigentümer. Die Gemeinde hat mit einzelnen Grundeigentümern Gespräche geführt. Eine Einigung konnte leider nicht erzielt werden. – Langfristig ist eine Umsetzung mit den angrenzenden Arealentwicklungen, wie in den Massnahmen dargestellt, erfolgsversprechend. Im Fall von F7 (neu F6) ist dies auch mit der Einzonung gesichert.

Nr.	Eingabe	Stellungnahme des Ortsplaners / OPK / Gemeinderats
	<p>Im Siedlungsleitbild, vom Gemeinderat am 3. April 2019 genehmigt, findet man völlig unverbindliche Formulierungen (8.10): „Der Bielbach, Stampfbach und Dorfbach sowie ihre Ufer übernehmen eine wichtige Funktion als Grünachse, insbesondere innerhalb des Siedlungsgebietes. Nach Möglichkeit werden sie für die Naherholung zugänglich gemacht.“ Dazu mögliche Massnahmen, u. a. „Für die Naherholung werden entlang der Bäche Lücken im Fusswegnetz geschlossen (z.B. entlang Bielbach)“.</p> <p>Der Verkehrsrichtplan 2020 enthält das Anliegen ebenfalls: „Für die Naherholung werden entlang der Bäche Lücken im Fusswegnetz geschlossen (z.B. entlang Bielbach)“. Die Abschnitte F7, F12 und F13 (siehe Ausschnitt aus dem Verkehrsrichtplan oben) werden dabei als langfristige Ziele definiert, d. h. es dauert länger als 10 Jahre, bis vielleicht etwas passiert.</p> <p>Warum solange warten? Die Erstellung eines Kiesweges innerhalb des Gewässerraumes ist keineswegs abhängig von zukünftigen Bauvorhaben ausserhalb dieser Zone, z. B. vom Bebauungskonzept Windbühl.</p> <p>Es braucht den guten Willen von allen Seiten! Einzelne Eigentümer können für Ertragsminderungen entschädigt werden. Die neuen gesetzlichen Vorgaben erlauben im Gewässerraum sowieso nur eine natürliche Bewirtschaftung. Ein begrenzender Gehweg könnte ja auch helfen, den Gewässerraum vor Dünger und Pflanzenschutzmitteln zu schützen.</p> <p>Attraktives Naherholungsgebiet für alle, natürlich barrierefrei.</p>	
<p>P-5, PP-33</p>	<p>F10: Fusswegverbindung Grindel</p> <p>Antrag: Unabhängig von der Verlegung der Bushaltestelle und der Einzonung der zusätzlichen Fläche entlang der Buholzstrasse ist möglichst bald eine Fusswegverbindung von der Kapelle Rüediswil in das Gewerbegebiet Grindel zu realisieren (ev. In Kombination mit der Massnahme F16)</p> <p>Begründung: Die Gewerbebetriebe im unteren Teil des Gebietes (insbesondere der Entsorgungshof Frey) müssen auch für Fussgänger erreichbar sein.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Der Antrag wird unterstützt. Auch die Erschliessung für Velofahrende ist zu verbessern. Bessere Fuss- und Velowegverbindungen sind unabhängig von weiteren Projekten im Grindel anzustreben. Die Massnahme F10 (neu FV1) wird entsprechend umformuliert. – Es wird eine zusätzliche Massnahme (FV 4) ergänzt. Damit soll die Verbindung von Rüediswil zum Grindel für den Fuss- und Veloverkehr gestärkt werden.
<p>P-2</p>	<p>F10: Erschliessung Grindel inkl. Bushaltestelle</p> <p>Antrag: In Kombination mit der geplanten Bushaltestelle im Grindel muss ein Fussgängerstreifen für die Überquerung der Hauptstrasse eingeführt werden. Zudem soll das Gewerbegebiet für den Fussverkehr erschlossen werden (auch Fussweg von der Bushaltestelle ins Gewerbegebiet). Zudem einen Fussweg über die Buholzstrasse ins Gewerbegebiet.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Vgl. Stellungnahme unten bezügl. Massnahme ö3 (zu PP-85).

Nr.	Eingabe	Stellungnahme des Ortsplaners / OPK / Gemeinderats
PP-33	<p>F15: Fussweg Aeschland Rüediswil Statt auf die in absehbarer Zeit nicht realisierbare Gebietserschliessung Äschland zu warten, ist die Verbindung vom Gebiet Heimat zur Winkelstrasse in das Fusswegnetz aufzunehmen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Eine erste Fusswegverbindung vom Gebiet Heimat zur Winkelstrasse ist im Gestaltungsplan und Verkehrsrichtplan vorgesehen und mittlerweile realisiert. – Eine weitere Verbindung ist mit der allfälligen Bebauung des Äschlandes vorzusehen.
PP-86	<p>Fussweg zur Under Schwerzi Antrag: Eine Fusswegverbindung von der Rosebergstrasse nordwärts bis zur Schwerzistrasse entlang der Ostseite der Überbauung soll realisiert werden und nicht über die Erschliessungsstrasse des Gebiets [wie im Verkehrsrichtplan dargestellt].</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Die vorgeschlagene Fusswegverbindung ist nicht Bestandteil des Gestaltungsplans «Under Schwerzi». Die Verbindung über die Erschliessungsstrasse wird als ausreichend und zweckmässig erachtet. – Mit der Massnahme F17 (neu F15) ist eine alternative Verbindung über das Gst. Nr. 2423 via Studerain im Verkehrsrichtplan bereits enthalten.
P-2	<p>M1: Einmündung Leinstrasse und Etzenerle Antrag: Die Verkehrssituation in Rüediswil ist nicht mehr zufriedenstellend und wird sich in Zukunft noch stark verändern durch die Entwicklung der Unterschwerzi und Heimat. Es wird verlangt, dass die Einmündung von der Leinstrasse in die Kantonsstrasse überprüft wird. Zudem sollte die Einmündung von der Kantonsstrasse Richtung Etzenerle ebenfalls betrachtet werden. Allenfalls wäre es sogar möglich mit einer kombinierten Massnahme die Einmündungen in die Kantonstrassen zu verbessern.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Der Antrag wird gutgeheissen. Die Massnahme M1 wird um die Aufgabe ergänzt, ebenfalls die Einmündung der Etzenerlestrasse und Moosgutstrasse zu betrachten. Im Verkehrsrichtplan ist der Perimeter entsprechend auszudehnen (analog wie im Beschrieb der Massnahme M1). – Die Massnahme M1 wird als Verfahrensstand «Vororientierung» VO statt «Zwischenergebnis» ZE klassiert da der Kanton zuständig ist und die Priorisierung seinerseits unbekannt ist.
P-5	<p>M5: Knoten Spyrweg / Hellbühlerstrasse / K12 Antrag: Im Zusammenhang mit dem behindertengerechten Umbau der Bushaltestelle macht die Erstellung dieses Kreisels Sinn und ist deshalb zu unterstützen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Wird zur Kenntnis genommen
F-11	<p>M5: Knoten Spyrweg / Hellbühlerstrasse / K12 Grundsätzlich begrüessen wir es sehr, wenn es bei der Kreuzung Spyrweg — Hellbühlstrasse einen Kreisel geben könnte. Es ist davon auszugehen, dass die Ein- und Ausfahrten zum Parkhaus, welches für den Betrieb des AWZ zentral ist, dadurch wesentlich vereinfacht wird und zu weniger Wartezeiten führt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Wird zur Kenntnis genommen
F-11	<p>M5: Knoten Spyrweg / Hellbühlerstrasse / K12 Das AWZ sieht 4 problematische Bereiche, welche auf einem Kartenausschnitt entsprechend nummeriert wurden: Anträge / Begründung:</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Die Hinweise zu den vier problematischen Bereichen werden zur Kenntnis genommen bzw. bei der weiteren Planung berücksichtigt. – Zu gegebener Zeit wird die Planung mit den Anwohnern und Grundeigentümern besprochen.

Nr.	Eingabe	Stellungnahme des Ortsplaners / OPK / Gemeinderats
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bei der Einfahrt für Küchen-Lieferanten, Kurz-Besucher und Mitarbeiter-Parkplätze fahren heute täglich mehrere Autos ein, um in das Parkhaus zu fahren, was ja nicht möglich ist. Unabhängig von diesem Projekt muss diese Beschilderung so rasch wie möglich verbessert werden. Das Wenden und Drehen von den fälschlicherweise bei uns eingefahrenen Fahrzeugen sehr gefährlich. Auf dem Kartenausschnitt ist zu wenig ersichtlich, wie die Einfahrt aussieht, wenn die Bushaltestelle verlängert und verbreitert wird. Da sich viele betagte Menschen mit Gehilfen und Rollstühlen in diesem Bereich befinden, ist in diesem Bereich darauf speziell zu achten. Wir erwarten hier ein Mitspracherecht bei der Detailplanung. 2. Beim Bereich 2 ist ersichtlich, dass unser aktuelles Vordach im Strassenbereich zu liegen käme. Auch hier ist es für uns ein grosses Anliegen, dass eine Detailplanung mit uns zusammen abgesprochen wird. Den Eingang zur Bibliothek und der Fussgängerweg unter unserem Vordach ist allenfalls entsprechend anzupassen. 3. Im dritten markierten Bereich machen wir darauf aufmerksam, dass unsere Grünflächen vor dem AWZ und um das AWZ schon heute sehr gering sind. Grundsätzlich sind wir nicht gewillt, weitere Grünflächen abzutreten. Wenn Strasse und Bushaltstellen mehr Platz erfordern, müsste zumindest eine Opfersymmetrie mit der gegenüberliegenden Seite eingeplant werden. Wir erwarten auch hier detailliertere Pläne und ein Mitspracherecht. 4. Im Bereich 4 sehen wir allenfalls ein Projektkiller des Kreisels in diesem geplanten Umfang. Die Einfahrt zu unserer Entsorgung und der technischen und Pflegematerial-Lieferanten befindet sich auf der Höhe des geplanten Fussgängerstreifens und der Fussgänger-Insel. Wir können uns nicht vorstellen, wie zukünftig Lastwagen so einparkieren sollen. Die Platzverhältnisse für unsere Entsorgung sind heute schon sehr knapp, so dass wir hier nicht Platz verlieren können. Auch hier erwarten wir Lösungen, welche auch bei einem Kreisell sinnvolle und effiziente Betriebsabläufe ermöglichen. 	
PP-18	<p>M5: Knoten Spyrweg / Hellbühlerstrasse / K 12</p> <p>Ich meine, dass der Kreisell Sinn macht. Ich stelle aber die Frage, warum alle Verkehrsströme auf diesen Kreisell konzentriert werden sollen? Wenn schon von einer allgemeinen Überlastung dieses Verkehrsknotenpunktes ausgegangen wird, frage ich, warum die Gebiete Goldschrüti, Meierhöfli und</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Mit der Massnahme M11 wird der Ausbau der Meierhöflistrasse zu einer Sammelstrasse aufgenommen. Dadurch kann das Dorfzentrum etwas vom Quell- und Zielverkehr der genannten Gebiete entlastet werden. – Im Falle der Freihofstrasse kann durch eine Verlagerung via Windbüelfeld keine Entlastung des Dorfzentrums erreicht werden.

Nr.	Eingabe	Stellungnahme des Ortsplaners / OPK / Gemeinderats
	<p>Freihofstrasse zur Entlastung des Kreisels nicht anders gefühlt werden können. Goldschrüti und Meierhöfli zum Beispiel über Meierhöflistrasse und Rüt mattstrasse zur Rottalauto AG, und die Freihofstrasse via Windbühlpark bis zu Rottalauto AG. Diese müssten dann allerdings den Status von Verbindungsstrassen erhalten.</p>	<p>Daher ist eine möglichst direkte Anbindung an die Kantonsstrasse via Spyrweg weiterhin anzustreben.</p>
P-2	<p>M7 Tempo 30 auf Kantonsstrasse Antrag: Die Verkehrssituation wird sich durch eine Reduzierung des Tempos nicht verbessern. Zudem ist die Hauptstrasse durch Ruswil eine wichtige Verkehrsachse für Ruswil aber auch für die umliegenden Gemeinden. Die Entwicklung des Dorfkerns sollte nicht an ein Temporegime gebunden werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Die Befürchtungen werden nicht geteilt. – Vgl. Stellungnahme unten bezügl. Leitbild Dorfkern, Teilräume und dessen Entwicklung (zu P-2). – Durch eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit kann die Verkehrssicherheit gesteigert, die Aufenthaltsqualität erhöht und die Lärmbelastung reduziert werden. – Die Gemeinde regt beim Kanton die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) an, welches eine siedlungsverträgliche Umgestaltung der Kantonsstrasse im Ortskern Ruswil aufzeigt. Einzelne Massnahmen (T30, Flüsterbelag o.a.) sind in diesem Rahmen zu prüfen. – Eine Temporeduktion wird die Fahrzeiten durch Ruswil nicht merkbar verlängern. Dadurch werden kaum Verkehrsströme umgelagert. Die Verkehrsachse wird kaum an Bedeutung verlieren. – Die Umsetzung liegt letztlich beim Kanton.
PP-68	<p>M7 Strassenraumgestaltung Dorfkern Ruswil / Tempo 30 auf Kantonsstrasse Antrag: Im Dorfkern Ruswil soll Tempo 30 / Begegnungszone umgesetzt werden. Begründung: Mit einer 30er-Zone im Bereich des Dorfkerns können einiger der aktuellen Probleme entschärft / die Situation verbessert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der allgemeinen Verkehrssicherheit durch die niedrigere Geschwindigkeit – Verbesserte Ausfahrtmöglichkeiten von Wolhuserstrasse und Neuenkirchstrasse – Verbesserter / gleichmässiger Verkehrsfluss – Geringere Lärmbelastung – Massive Steigerung der Aufenthaltsqualität – Beibehaltung des Durchgangsverkehrs => Laufkundschaft für die anliegenden Geschäfte 	<ul style="list-style-type: none"> – Die grundsätzliche Zustimmung zur Massnahme M7 wird zur Kenntnis genommen. – Inwieweit die aufgezeigten Vorteile effektiv eintreffen, kann im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts aufgezeigt werden. – Die Umsetzung liegt letztlich beim Kanton. – Die Schaffung einer Begegnungszone auf der Kantonsstrasse ist ausgeschlossen. In den angrenzenden Bereichen bietet sich dies nicht an.

Nr.	Eingabe	Stellungnahme des Ortsplaners / OPK / Gemeinderats
	<p>Ein weiterer grosser Vorteil ist, dass mit einer solchen Ausgestaltung kein zusätzlicher Durchgangsverkehr angezogen wird. Somit bietet diese Umsetzung sogar Vorteile gegenüber den vorgeschlagenen Umfahrungsvarianten.</p>	
<p>P-5</p>	<p>M8/9 bzw. Ziele Antrag: Aufgrund der Bedeutung für eine nachhaltige Verkehrsentslastung des Dorfkerns von Ruswil ist die Freihaltung der Umfahrungskorridore (Massnahmen M8 und M9) und deren Aufnahme in den kantonalen Verkehrsrichtplan unter den Zielen für den motorisierten Individualverkehr auf S. 17 explizit aufzuführen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Vgl. Stellungnahme unten bezügl. Massnahme M8/9 (zu PP-33) – In M8/9 sowie bei den Zielen wird ergänzt, dass die Gemeinde die Aufnahme der Massnahme im kantonalen Richtplan anstrebt. – Die Zielsetzung ist so auch im Siedlungsleitbild (S. 32) enthalten.
<p>PP-33</p>	<p>M8/9: Süd-Umfahrung der Ortsteile Ruswil und Rüediswil Antrag: Diese Massnahmen sind durch die Gemeinde Ruswil unbedingt weiterzuvorforschen und deren Aufnahme in den Verkehrsrichtplan des Kantons Luzern mit Nachdruck zu fordern. Begründung: Eine echte Entlastung des Dorfkerns kann nur eine Umfahrung Süd gemäss Massnahmen M8 (in 1. Priorität) und M9 bringen. Bei geschickter Linienführung (Führung entlang des Talbodens, ev. teilweise Überdeckung) wäre eine solche Umfahrung ohne grosse Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes realisierbar. Mit dieser Umfahrung könnte zusätzlich die Erschliessung des Gewerbegebiets Rosswösch (Firmen Haupt AG und Wandeler) in idealer Weise gelöst werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Die Massnahmen M8/9 sind als langfristige Optionen zu verstehen, um den Ortskern von zusätzlichem Verkehr frei zu halten. – Der Gemeinderat ist bestrebt, die Zweckmässigkeit der Massnahmen M8/9 in Kombination mit den Massnahmen M7 (Strassenraumgestaltung Dorfzentrum Ruswil) und M10 (Entlastungsstrasse Spyweg) zusammen mit den kantonalen Dienststellen zu prüfen. – Es ist erstrebenswert, dass in einer ersten Phase eine möglichst breite Auswahl an Varianten geprüft wird. In diesem Sinne wird vorerst an der Massnahme M8/9 festgehalten. – Im Rahmen der weiteren Beurteilung der verschiedenen Varianten sind die Rückmeldungen der Anrainer, Grundeigentümer und Bewirtschafter sowie anderer Interessenvertreter zu berücksichtigen.
<p>V-2</p>	<p>M8/9: Süd-Umfahrung der Ortsteile Ruswil und Rüediswil Antrag: Die Planung dieser Umfahrungsstrasse sei nochmals sehr gründlich zu überdenken bzw. zu stoppen. Begründung: Im Siedlungsleitbild und im Planungsbericht ist eine neue Strasse, eine Süd-Umfahrung der Ortsteile Ruswil-Rüediswil vorgesehen. Wir stehen dieser Idee sehr skeptisch gegenüber. Der motorisierte Individualverkehr ist ein Auslaufmodell und wird mittelfristig durch andere Mobilitätsformen ersetzt werden müssen. Zudem wird eine solche neue Strasse viel Kulturland beanspruchen, Vernetzungsachsen für Tiere und den nördlichen Waldrand des Sigigenwaldes beeinträchtigen, Naturobjekte zerstören usw.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Vgl. Stellungnahme oben bezügl. Massnahme M8/9 (zu PP-33)

Nr.	Eingabe	Stellungnahme des Ortsplaners / OPK / Gemeinderats
PP-18, PP-36, PP-56, PP-64, PP-87- 94, F-14	<p>M8/9: Süd-Umfahrung der Ortsteile Ruswil und Rüediswil</p> <p>Antrag: Aufhebung der geplanten Freihalte Zonen für die Umfahrung des Dorfs Ruswil.</p> <p>Begründung: Mit dem Freihaltekorridor M8 und M9 der geplanten Umfahrung für das Dorf Ruswil ist ein Projekt definiert, dass in ferner Zukunft einmal Realität werden kann.</p> <p>Dieser Korridor ist M8 und M9 ist zu streichen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Man zerstört grosse Flächen landwirtschaftliche Nutzfläche, BFF Flächen. 2. Wenn dieses umgesetzt würde zerstört man Bewirtschaftungseinheiten die neu überprüft und eingeteilt werden müssen. 3. Man zerstört das gesamte Naherholungsgebiet der Gemeinde Ruswil. 4. Geplante Wildfreihaltungskorridore werden unterbrochen. 5. Die Lärmbelastung für das Dorf Ruswil würde stark ansteigen (Schall Lärm) 6. Man müsste diverse Bachüberquerungen realisieren. 7. Ein Grossteil des Verkehrsaufkommens kommt vom Dorf selber und würde nicht die gewünschte Entlastung bringen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Vgl. Stellungnahme oben bezügl. Massnahme M8/9 (zu PP-33)
P-3	<p>M5: Knoten Spyrweg / Hellbühlerstrasse / K12 sowie</p> <p>M10: Umfahrung Spyrweg / Parz. Nr. 451</p> <p>Der Umfahrung steht man nicht grundsätzlich ablehnend gegenüber. Wird diese Umfahrung nicht gemacht, so bleibt die aktuelle Verkehrsführung im Ortskern bestehen und dies bei weiter zunehmendem Verkehr. Allerdings bringt die Umfahrung Spyrweg neuen Verkehr an einem neuen Ort. Und es entstünden neue Probleme.</p> <p>Es liegt auf der Hand: Der „Gewinn“ einer Umfahrung Spyrweg für den Ortskern und den Verkehrsfluss muss mit der neuen Belastung und den Negativfolgen für den Spyrweg und seine Bewohner abgewogen werden. Die ganze Planung dieses grossen Vorhabens ist enorm. Es sind viele Player mit im Spiel. Vor allem muss an die unmittelbar am Spyrweg Wohnenden gedacht werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen - Vgl. Stellungnahme unten bezügl. Massnahme M10 (bei PP-33 u.a.)
PP-13	<p>M5: Knoten Spyrweg / Hellbühlerstrasse / K12 sowie</p> <p>M10: Umfahrung Spyrweg / Parz. Nr. 451</p> <p>Eine sehr zielführende Idee, welche verfolgt (unbedingt inkl. M10) werden soll. Der Knoten bei der oberen Gerbi wird gewinnbringend aufgewertet und belebt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen - Vgl. Stellungnahme unten bezügl. Massnahme M10 (bei PP-33 u.a.)

Nr.	Eingabe	Stellungnahme des Ortsplaners / OPK / Gemeinderats
	Attraktivitätssteigerung, Verkehrsfluss.	
F-7	<p>M5: Knoten Spyrweg / Hellbühlerstrasse / K12, M7: Strassenraumgestaltung Dorfzentrum Ruswil sowie M10: Umfahrung Spyrweg</p> <p>Antrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Gemeinde prüft den Ausbau der Bushaltestellen auf den bestehenden Grundstücken ohne einen Kreisel am Einmünder Zückenstrasse. Allenfalls erwirbt sie angrenzende Parzellen oder Teile davon. - Die Gemeinde stellt den Antrag für eine 30-er Zone ab Einmünder Zücke bis Gasthof Rössli und prüft welche positiven Einflüsse damit einhergehen würden. - Die Gemeinde lässt prüfen, ob mit dem Einbau von Flüsterbelägen eine Lärmreduktion im Zentrum erreicht werden kann. Die Resultate sind öffentlich zu publizieren. - Die Gemeinde lässt als Entscheidungsgrundlage folgende Daten berechnen: Anzahl Fahrzeuge pro Tag/Std und Lärmwerte für die Situation heute, Variante 30-er Zone und Variante Ausbau Spyrweg. Dabei wird das Total der betroffenen Wohnungen der involvierten Strassenzüge in die Bewertung einbezogen. Zukünftige Verkehrszunahmen sind einzurechnen. Die Resultate sind öffentlich zu publizieren. <p>Begründung:</p> <p>Das Projekt [Umfahrung Spyrweg] führt zu einer unnötigen Verteilung des Strassenverkehrs und damit des Lärms. Viele Liegenschaften werden abgewertet, ohne im Gegenzug eine eindeutige und nachhaltige Verbesserung am Dorfzentrum zu erzeugen. Auch im Falle einer kurzfristigen Verbesserung werden die neuen Strassen mehr Verkehr anziehen und die Situation langfristig in einem noch grösseren Bereich verschlechtern. Notabene auch am Spyrweg, wo es heute für Wohnzwecke weitgehend akzeptabel und ruhig ist.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Vgl. Stellungnahme unten bezügl. Massnahme M10 (bei PP-33 u.a.) - In einer nächsten Phase ist eine Aktualisierung der Verkehrsstudie zur Ermittlung eines geeigneten Verkehrsregimes angesagt. In diesem Zusammenhang sind die Ausgangslage und mögliche anzustrebende Varianten zu ermitteln. - Der Beschrieb der Massnahme M7 wird angepasst: Die Verkehrsstudie ist zur Ermittlung eines geeigneten Verkehrsregimes zu aktualisieren. In diesem Zusammenhang sind die Ausgangslage und mögliche anzustrebende Varianten zu ermitteln. Die Gemeinde regt beim Kanton die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) an, welches eine siedlungsverträgliche Umgestaltung der Kantonsstrasse im Ortskern Ruswil aufzeigt. Einzelne Massnahmen (T30, Flüsterbelag o.a.) sind in diesem Rahmen zu prüfen. - Die Umsetzung liegt letztlich beim Kanton. Inwieweit Entscheidungsgrundlagen veröffentlicht werden, liegt nicht im Ermessensspielraum der Gemeinde.
F-5	<p>M5: Knoten Spyrweg / Hellbühlerstrasse / K12 sowie M10: Umfahrung Spyrweg / Hellbühlerstr. 10 / Parz. Nr. 443</p> <p>Antrag: Der geplante Kreisel inkl. Mutation des Spyrweg zur Kantonsstrasse beansprucht Land von unserem Grundstück GB 443. Wie wird die vorgesehene Landbeanspruchung finanziell abgegolten?</p> <p>Begründung: Wenn Parkplatzverlust, wird eine adäquate Entschädigung auf Basis Wert Parkplatz beansprucht.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Das beanspruchte Land wird vom Kanton bzw. der Gemeinde erworben. Die Details werden bei genauerem Projektverlauf geklärt. - Vgl. Stellungnahme unten bezügl. Massnahme M10 (bei PP-33 u.a.)

Nr.	Eingabe	Stellungnahme des Ortsplaners / OPK / Gemeinderats
PP-21	<p>M10: Umfahrung Spyrweg / Spyrweg 2 / Parz. Nr. 1410 Fragen: Wie können wir Einfluss nehmen - Mitsprache - Mitentscheidung? Wie sieht der Zeitplan aus? Wie werden Entschädigungen gehandhabt? Wie ist es mit Entschädigung für - Lärmschutz-Aufwand für Anwohner? Die Liegenschaft / Eigentumswohnungen werden durch einen solchen „Strassenausbau“ stark abgewertet! Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrssicherheit ist nicht gegeben besonders für: <ul style="list-style-type: none"> - die vielen Schulkinder die täglich (zu Stosszeiten) hier die Strasse queren müssen - Radfahrer (vor allem auch SchülerInnen) - ältere und behinderte Personen - Arztpraxen an beiden Enden des Spyrweges - Fehlende Fussgängerstreifen - Trottoirs sind nicht durchgehend - dies gibt eine neue „Transitstrecke“ - Schwerverkehr und Durchgangsverkehr wird mit diesem Ausbau angezogen (A2 Anschluss Rothenburg) - 30er Zone müsste dringend gegeben sein - Ein- und Ausfahrt Spyrweg 2 und 4 keine Übersicht mehr 	<ul style="list-style-type: none"> - Vgl. Stellungnahme unten bezügl. Massnahme M10 (bei PP-33 u.a.)
P-5	<p>M10: Umfahrung Spyrweg Im Zusammenhang mit der Verkehrsführung im Dorfkern ist die Erstellung einer Studie zum Verkehrskonzept «Umfahrung Spyrweg» zu verdanken. Allerdings lässt die Studie noch viele Fragen bezüglich der Realisierbarkeit und Funktionsfähigkeit offen. Mit der angedachten «kleinen» Umfahrung Spyrweg wird die mit dem Ausbau der Strasse nach Wolhusen wahrscheinlich stark ansteigende Verkehrsbelastung im Dorf nur verlagert. Statt dass nur eine Achse, die Hellbühlerstrasse, vom zunehmenden Verkehr betroffen ist, werden zusätzlich die Wohngebäude entlang des Spyrwegs einer erhöhten Verkehrsbelastung ausgesetzt. Falls zwischen dem Rössli und dem unteren Dorfplatz ein Einbahnregime eingeführt wird, wird der Verkehr aus den über die Neuenkirchstrasse erschlossenen Wohngebieten von und nach Wolhusen zumindest in einer Richtung zusätzlich über den Knoten bei der Post und den Spyrweg geleitet und damit auch auf der Hellbühlerstrasse zu einer Erhöhung der Verkehrs-</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Vgl. Stellungnahme unten bezügl. Massnahme M10 (bei PP-33 u.a.) - Die Aussagen im Leitbild Dorfkern bezüglich der Umfahrung Spyrweg werden überprüft und soweit nötig angepasst.

Nr.	Eingabe	Stellungnahme des Ortsplaners / OPK / Gemeinderats
	<p>belastung führen. Mit der angedachten Umfahrung über den Spyrweg würden die Liegenschaften zwischen Hellbühlerstrasse und Spyrweg regelrecht vom Verkehr eingekesselt.</p> <p>Statt einer Reduktion würde per Saldo eine Mehrbelastung resultieren. Völlig realitätsfern ist in diesem Zusammenhang die Aussage auf S. 36 [Leitbild Dorfkern], der Spyrweg erhalte durch die Änderung des Verkehrsregimes eine grössere Bedeutung und es könne dieser Strassenraum aktiviert werden. Bis auf eine Ausnahme sind alle bestehenden Bauten, die in absehbarer Zeit nicht erneuert werden.</p>	
<p>PP-33, PP-83, PP-95</p>	<p>M10: Umfahrung Spyrweg</p> <p>Antrag: Verzicht auf die Umfahrung Spyrweg (M10)</p> <p>Begründung (zusammengefasst):</p> <ul style="list-style-type: none"> – Mit der angedachten «kleinen» Umfahrung Spyrweg wird die mit dem Ausbau der Strasse nach Wolhusen wahrscheinlich stark ansteigende Verkehrsbelastung im Dorf nur verlagert. Statt, dass nur eine Achse, die Hellbühlerstrasse vom zunehmenden Verkehr betroffen ist, werden zusätzlich die Wohngebäude entlang des Spyrwegs einer erhöhten Verkehrsbelastung ausgesetzt. – Falls zwischen dem Rössli und dem unteren Dorfplatz ein Einbahnregime eingeführt wird, wird der Verkehr aus den über die Neuenkirchstrasse erschlossenen Wohngebiete zumindest in einer Richtung zusätzlich über den Knoten bei der Post und den Spyrweg geleitet und auch auf der Hellbühlerstrasse zu einer Erhöhung der Verkehrsbelastung führen. – Mit der angedachten Umfahrung über den Spyrweg würden die Liegenschaften zwischen Hellbühlerstrasse und Spyrweg regelrecht vom Verkehr eingekesselt. – Diverse Sicherheitserfordernisse lassen eine kleine Umfahrung nicht zu. – Die Attraktivität des Dorfkerns wird gemindert. – Die Lärmimmissionen nehmen zu. – Die Strasse wurde nie als Umfahrung konzipiert und geplant. 	<ul style="list-style-type: none"> – Der Gemeinderat nimmt zur Kenntnis, dass von den Anwohnern und Parteien eine kritische und klar ablehnende Haltung der Massnahme M10 gegenüber besteht. – Die Massnahme M10 ist als langfristige Option zu verstehen, um den Ortskern von zusätzlichem Verkehr zu entlasten. Gemäss der Rückmeldung des Regierungsrats ist die Umfahrung Spyrweg prüfenswert. Er weist darauf hin, dass Vorhaben dieser Grösse und Komplexität eine Aufnahme in ein kantonales Bauprogramm voraussetzen. – Von prioritärer Bedeutung sind für den Gemeinderat die Realisierung des Kreisels (Massnahme M5) und die behindertengerechte Gestaltung der Bushaltestelle Rottalcenter. Diese Massnahmen sollen im kantonalen Bauprogramm integriert werden. Dafür setzt sich der Gemeinderat in erster Linie ein. – Die Neugestaltung des Verkehrsknotens beim Unteren Dorfplatz wird neu als eigenständige Massnahme (M16, Knoten unterer Dorfplatz) aufgenommen, mit Verfahrenstand «Vororientierung». Den ortsbaulichen Aspekten kann damit besser gedient werden. – Die Massnahme M10 wird angepasst: Die Einführung von Tempo 30 auf dem Spyrweg wird neu beurteilt (Verfahrensstand Zwischenergebnis) im Sinne einer flankierenden Massnahme zum Ausbau der Kantonsstrasse K34. – Spätestens bei einer Temporeduktion auf der Hauptstrasse im Dorfzentrum (T30/40) würde gleichzeitig eine Reduktion auf dem Spyrweg vorgenommen. – Die Massnahme M10 wird umbenannt in «Entlastungsstrasse Spyrweg»; Die Ausgangslage und der Beschrieb der Massnahme werden angepasst. Langfristig ist die Option einer Entlastung der Kantonsstrassen über den Spyrweg offen zu halten. Bereits heute

Nr.	Eingabe	Stellungnahme des Ortsplaners / OPK / Gemeinderats
		<p>wird der Spyrweg bei Festaktivitäten im Dorfkern zur Entlastung genutzt.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Grundsätzlich ist von einer Verbreiterung des Strassenraums des Spyrwegs abzusehen. – Von einem Einbahn-Regime zwischen Hauptplatz und Unterem Dorfplatz ist abzusehen, da dies längere Wege über den Spyrweg auslöst. – Der Gemeinderat ist bestrebt, die Zweckmässigkeit der Massnahme M10 in Kombination mit den Massnahmen M7 (Strassenraumgestaltung Dorfzentrum Ruswil), M5 (Knoten Hellbühlerstrasse (K12); Spyrweg / Zückenstrasse), und M16 (Knoten unterer Dorfplatz) zusammen mit den kantonalen Dienststellen zu prüfen. – Es ist erstrebenswert, dass in einer ersten Phase eine möglichst breite Auswahl an Varianten geprüft wird. In diesem Sinne wird vorerst an der Massnahme M10 festgehalten. – Die Aussage zur Massnahme M10 im Verkehrsrichtplan ist zu präzisieren: Es ist zu ergänzen, dass die Varianten bezüglich der Zweckmässigkeit zu prüfen sind. – In einer nächsten Phase ist eine Aktualisierung der Verkehrsstudie zur Ermittlung eines geeigneten Verkehrsregimes angesagt. – Falls die Prüfung der verschiedenen Varianten ergibt, dass eine Entlastungsstrasse über dem Spyrweg einen ausreichend hohen Gesamtnutzen hat, werden die spezifischen Rückmeldungen der Anwohner und Grundeigentümer bei der weiteren Planung berücksichtigt und geprüft.
PP-2	<p>M10: Umfahrung Spyrweg Antrag: Verzicht auf die Umfahrung Spyrweg (M10). Einführung Tempo 30 auf dem Spyrweg. Begründung:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Man kesselt mit dem Verkehr viele Liegenschaften völlig ein. 2. Man schneidet diverse Detaillisten völlig vom Verkehr ab. 3. Alle Schüler ob Primar oder Oberstufe müssen nun 2 Hauptstrassen überqueren. 4. Es wurde nicht mit den Grundeigentümern gesprochen, ob sie überhaupt diesem Vorhaben zustimmen würden. 	<ul style="list-style-type: none"> – Vgl. Stellungnahme oben bezügl. Massnahme M10 (bei PP-33 u.a.)
PP-67,	<p>M10: Umfahrung Spyrweg</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Vgl. Stellungnahme oben bezügl. Massnahme M10 (bei PP-33 u.a.)

Nr.	Eingabe	Stellungnahme des Ortsplaners / OPK / Gemeinderats
PP-68, PP-71, PP- 98	<p>Antrag: Verzicht auf die Umfahrung Spyrweg (M10). Einführung Tempo 30 auf dem Spyrweg</p> <p>Begründung (zusammengefasst):</p> <ul style="list-style-type: none"> – Eine kleinräumige Umfahrung bedeutet gesamtheitlich gesehen keine Verbesserung, sondern nur eine Verlagerung des Problems. – Für die Gebäude zwischen Spyrweg und Hellbühlerstrasse, würde es sogar eine massive Verschlechterung bedeuten, da diese beidseitig von Hauptstrassen mit den entsprechenden Belastungen ausgesetzt wären, – Eine Umlegung einer Hauptstrasse in ein Wohnquartier ist ja im Grundsatz schon sehr fragwürdig, und widerspricht auch vielen Aussagen betreffend einer Gemeinde mit hoher Lebensqualität. – Ebenfalls lässt sich, mit der bestehenden Situation/Gebäuden und den daraus resultierenden Platzverhältnissen, keine sichere Fussgängerführung verwirklichen (Wohngebäude beidseitig vom Spyrweg => benötigt beidseitiges Trottoir, was aber aus Platzgründen nicht möglich ist). – Der Spyrweg ist eine Privatstrasse. Es bestehen keine öffentlichen, durchgängigen Weg- oder Fahrrechte. Wir fordern einerseits die Respektierung der Eigentumsverhältnisse; gegen eine Umsetzung dieser Umfahrung würden wir uns sicherlich mit allen möglichen rechtlichen Mitteln zur Wehr setzen. – Die Verkehrsbelastung hat in den letzten Jahren schon massiv zugenommen, obwohl keine rechtliche Grundlage für diesen Durchgangsverkehr besteht. – Andererseits möchten wir aber auch eine sichere Verkehrssituation => Tempo 30 auf dem Spyrweg, wie auf den meisten anderen entsprechenden Strassen in Wohngebieten. – Auch in Anbetracht der unmittelbaren Nähe zur Schulzone und Tempo 30 Zone in Rosswöschstrasse, wäre es sicher für alle verständlich und für die allgemeine Verkehrssicherheit verbessernd, auch im Spyrweg Tempo 30 anzuordnen. 	
F-12, PP-51, PP-52	<p>M10: Umfahrung Spyrweg</p> <p>Antrag: Verzicht auf die Umfahrung Spyrweg (M10). Einführung Tempo 30 auf dem Spyrweg. Die Umfahrung Süd (M8/9) soll hingegen forciert werden.</p> <p>Begründung [zusammengefasst]:</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Vgl. Stellungnahme oben bezügl. Massnahme M10 (bei PP-33 u.a.) – Vgl. Stellungnahme oben bezügl. Massnahme M8/9 (zu PP-33)

Nr.	Eingabe	Stellungnahme des Ortsplaners / OPK / Gemeinderats
	<ul style="list-style-type: none"> – Die Umfahrung Spyrweg ist ein grosser Eingriff ins Wohngebiet Unterer Dorfkern und widerspricht in diversen Aspekten (z.B. Sicherheit, Lebensqualität) den Zielen gemäss Leitbild Dorfkern und Siedlungsleitbild. – Der Dorfkern wird durch die Massnahme M10 nicht aufgewertet. – Der Untere Dorfkern wird durch die Massnahme M10 abgewertet. – Der Durchgangsverkehr wird lediglich verlagert. – Der Ausbau Spyrweg wäre ein grosser Rückschritt bezüglich Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer (insbesondere für Schüler des Bärenmattschulhauses) – Es entstehen massiv mehr Immissionen (Lärm, Abgas) – Die technische Machbarkeit wird in Frage gestellt (Strassenbreiten, Einmündungen, Parkierung, Fehlende Fussgängerstreifen, Abfall-Entsorgung, Kurvenradien, Pflästerungen). – Die Reduktion der privaten Parkplätze und die Ausfahrt sind unzumutbar. – Sollte nicht auch für den Spyrweg Tempo 30 gelten, wäre eine weitere Verkehrsverlagerung auf den Spyrweg zu befürchten. – Tempo 30 für den Spyrweg wäre eine Voraussetzung für die geplante Nutzung des Spyrwegs. – Sollte die «kleine Umfahrung Spyrweg» ausgeführt werden, wird es für die nächsten Jahre oder gar Jahrzehnte aussichtslos sein, für die Umfahrung Süd (Massnahme M8/9) vom Kanton Gelter zu erhalten. – Der Transitverkehr wird noch zunehmen und weiter mitten durch das Dorfzentrum fliessen. <p>Detaillierte Erläuterungen siehe Mitwirkungs-Eingabe</p>	
<p>PP-42, PP-72</p>	<p>M10: Umfahrung Spyrweg / Parz. Nr. 451 Antrag: Verzicht auf die Umfahrung Spyrweg (M10). Die Umfahrung Süd (M8/9) soll hingegen forciert werden.</p> <p>Begründung [zusammengefasst]:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Eine Umfahrung durch ein Wohngebiet ist keine Entlastung, sondern nur eine Verlagerung des Problems. – Die Verkehrssituation Spyrweg stösst schon jetzt an ihre Grenzen, da schon viele Verkehrsteilnehmer von Wolhusen her den Spyrweg als Alternative Richtung Luzern nutzen. Durch die geplante Umfahrung würde dann der gesamte Verkehr, inkl. Schwerverkehr durch den Spyrweg führen. 	<ul style="list-style-type: none"> – Vgl. Stellungnahme oben bezügl. Massnahme M10 (bei PP-33 u.a.) – Vgl. Stellungnahme oben bezügl. Massnahme M8/9 (zu PP-33)

Nr.	Eingabe	Stellungnahme des Ortsplaners / OPK / Gemeinderats
	<ul style="list-style-type: none"> – Mit dem geplanten Bauvorhaben Um- und Neubau Rottal Zentrum wird die Strasse zusätzlich belastet. – Der Spyrweg ist eine Privatstrasse. Es bestehen keine öffentlichen Fahrrechte. Zudem besteht ein Fahrverbot für Lastwagen. – Die Eigentumsverhältnisse sind zu respektieren. Der Beanspruchung eines Teils der eigenen Parzelle würde unter keinen Umständen zugestimmt. – Div. Sicherheitserfordernisse lassen eine kleine Umfahrung nicht zu. – Die Attraktivität des Dorfkerns und die Wohnqualität am Spyrweg wird vermindert; – Die Lärmimmissionen sind bereits jetzt grenzwertig, mit einem höheren Verkehrsaufkommen aber nicht mehr akzeptabel. – Es würden Schäden an Gebäuden aufgrund der engen Strassenverhältnisse erwartet. – Die Strasse wurde nie als Umfahrung konzipiert und geplant. <p>Der Vorschlag bringt keine gesamtheitliche Verbesserung der Verkehrssituation.</p> <p>Es ist Zeit etwas Gross zu denken und die Umfahrung Ruswil vom Grindel via Freiegg – Neumühle zu realisieren.</p>	
PP-51, PP-18, PP-54	<p>M10: Umfahrung Spyrweg</p> <p>Antrag: Einführung Tempo 30 auf dem Spyrweg</p> <p>Begründung: Die Gründe für eine Tempo-30-Strecke auf dem Spyrweg wurden bereits mehrmals im Detail vorgebracht. Es wird auf die früheren Eingaben und die beiden Petitionen verwiesen.</p> <p>Im Kern geht es um die Erhöhung der Sicherheit der Fussgänger und Velofahrer, um weniger Lärm und mehr Lebensqualität für die Anwohner - und damit um die Attraktivierung des Ortskerns.</p> <p>Mit der Einführung von Tempo 30 auf dem Spyrweg soll nicht weiter zugewartet werden aus folgenden Gründen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Lärmschutz und die Erhöhung der Sicherheit am Spyrweg ist dringlich. – Gesundheit der Anwohner und die Sicherheit der (schwachen) Verkehrsteilnehmer ist ein hohes Gut, das geschützt werden muss. – Die im Verkehrsrichtplan vorgesehene «Umfahrung Spyrweg» ist ein Langfristprojekt und muss noch viele Hürden nehmen. – Die Einführung von Tempo 30 kann rasch an die Hand genommen werden und ist kostengünstig umsetzbar. Eine Tempo-30-Zone wäre als 	<ul style="list-style-type: none"> – Vgl. Stellungnahme oben bezügl. Massnahme M10 (bei PP-33 u.a.)

Nr.	Eingabe	Stellungnahme des Ortsplaners / OPK / Gemeinderats
	<p>Übergangslösung bis zur definitiven Umgestaltung des Spyrweges als all-fällige «Umfahrung Spyrweg» sinnvoll und zweckmässig.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Tempo 30 auf dem Spyrweg kommt der Planung einer Umfahrung nicht in die Quere. Im Gegenteil: Es ist davon auszugehen, dass – sollte der Verkehr der Kantonsstrasse dereinst via Spyrweg geführt werden – Tempo 30 Voraussetzung für die Realisation der Umfahrung ist. Und zwar aus Lärmschutzgründen. – Das lange vertretene Konzept 30/50 (Tempo 30 für Wohnquartiere, Tempo 50 für verkehrsorientierte Strassen) ist nicht mehr zeitgemäss, gerade in Ortskernen. Auch der Kanton Luzern will in Zentren künftig Tempo 30 auf Kantonsstrassen ermöglichen und so zur Attraktivierung der Zentren beitragen. Die Gemeinde Ruswil kann das auf Gemeindestrassen erst recht. – Auch das Bundesamt für Unfall bfu plädiert in der jüngsten Stellungnahme zur Vernehmlassung zur Revision des Strassenverkehrsrechts für einen «Paradigmenwechsel» — und das ist wichtig für die mögliche Realisierung der «Umfahrung Spyrweg»: Künftig soll auf Hauptverkehrsstrassen in Zentren nicht grundsätzlich 50 und in Ausnahmefällen 30 gelten sondern umgekehrt. Der Grund: zwei Drittel der schweren Verkehrsunfälle schweizweit entfallen auf Tempo-50-Innerortsstrecken. – Als Energiestadt räumt Ruswil dem Langsamverkehr innerhalb des Siedlungsgebietes zusätzliche Priorität ein (sh. Faktenblatt erstellt am 17.06.2013). Mit Tempo 30 entlang des Spyrweges kann dieses Vorhaben eingelöst werden. <p>Gerne zitieren wir zum Thema aus der Luzerner Zeitung vom Februar 2019, «Ruswil will Verkehr Entschleunigung: auf 40 Strassen soll Tempo 30 gelten»: «Wir wollen Lösungen, die am besten sind für unsere schwächsten Verkehrsteilnehmer», resümierte Gemeindepräsident Franzsepp Erni. «Langsamen» könne es in Ruswil auf 40 Strassen künftig vorwärtsgehen die weiteren Schritte dazu aber sollen laut Gemeinderat Marti «im Schnelldurchlauf» passieren. Gleiches soll auch für den Spyrweg gelten.</p>	
PP-52	<p>M5: Knoten Spyrweg / Hellbühlerstrasse / K12 sowie M10: Umfahrung Spyrweg Antrag: Im Verkehrsrichtplan sind die geplanten Massnahmen (kleine Umfahrung Spyrweg und Knoten Hellbühlerstrasse — Spyrweg) aufzugeben. Die Notwendigkeit dieser Pläne sollte auf jeden Fall nochmals überdacht werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Vgl. Stellungnahme oben bezügl. Massnahme M10 (bei PP-33 u.a.) – Die Realisierung des Kreisels (Massnahme M5) und die behindertengerechte Gestaltung der Bushaltestelle Rottalcenter ist für den Gemeinderat von grosser Bedeutung. Diese Massnahmen sollen im kantonalen Bauprogramm integriert werden. Dafür setzt sich der Gemeinderat in erster Linie ein.

Nr.	Eingabe	Stellungnahme des Ortsplaners / OPK / Gemeinderats
	<p>Begründung: Die neue Variante Umfahrung Spyrweg der Gemeinde beinhaltet nun folgendes: ein Kreiselknoten für die Umfahrung, eine südlich verbreiterte Strasse, ein zusätzliches Trottoir südlich, ein Velostreifen und zwei Verkehrsinseln. Anstatt der Verkehrsinseln könnte man einfach Fussgängerstreifen erstellen. Der eine neben dem Haus Spyrweg 2. Der andere dürfte vor der Arztpraxis wohl am meisten Sinn machen, damit die Fussgänger vom Rottal-Center her wie bisher direkt ins untere Spyr-Quartier und ins Freihof-Quartier gelangen können. Gemäss Situationsplan müssten diese aber über das Grundstück Spyrweg 8 zur Arztpraxis und von dort ins Quartier gelangen, was keinen Sinn ergibt. Denn zwischen den Grundstücken Spyrweg 6 und 8 wird es keinen Durchgang geben. All diese geplanten Massnahmen gehen zu Lasten der südlichen Grundstücke und deren Eigentümer und Anwohner. Der momentane Status des Spyrwegs ist eine Gemeindestrasse 2. Klasse mit einem LKW-Fahrverbot (mit Ausnahme vom Zubringerdienst). Das Ziel ist somit eine verkehrsorientierte Haupt-/Kantonsstrasse mit überregionalem Mehrverkehr. Es sollte auch unbedingt beachtet werden, dass die Einmündung von der Hellbühlerstrasse und gleich anschliessend in den Spyrweg (fast 90° Winkel!) eng und begrenzt ist. Es besteht auch eine Neigung in der Kurve (Rutschgefahr im Winter). Vor allem LKW mit Anhänger dürften da Probleme bekommen, die Kurve zu kriegen. Für dieses Manöver müssten wohl die meisten Fahrer die ganze Strassenbreite benützen. Dies gefährdet die Verkehrssicherheit aller Beteiligten und dürfte dann von der Wolhuserstrasse her immer wieder zu stockendem Verkehr führen, was sicher nicht erwünscht ist. Fazit: Es handelt sich hier in der Tat nicht um eine kleine Umfahrung, sondern gewollt um eine grössere Verlagerung des Hauptverkehrs innerhalb vom Dorfzentrum, wo der Spyrweg zur Dorfzone B gehört. Das Verkehrsproblem ist damit nicht gelöst, sondern wird einfach in unser Wohnquartier verschoben. Ausserdem werden auch die öffentlichen Parkplätze bei der Gerbi und der Post verloren gehen sowie mit dem Neubau Fiducasa AG auch alle ehemaligen Coop-Parkplätze, was das Parkproblem im Dorfzentrum zusehends verschärfen wird. Auch ob es wirklich Sinn macht, beim unteren Dorfbrunnen eine derart grosse Fläche mit Pflastersteinen zuzupflästern (inkl. unterer Teil der Buebegass), ist eine andere Frage. Der geplante Ausbau zu einer Hauptstrasse mit Tempo 50 führt allgemein zu massivem Mehrverkehr inkl. neu zusätzlich mit Schwerverkehr (bestätigt die</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Die Planung des Knotens wird mit den Anwohnern und Grundeigentümern zu gegebener Zeit besprochen. – Auf die spezifischen Auswirkungen auf die Grundstücke von PP-52 wird in diesem Rahmen nicht weiter eingegangen.

Nr.	Eingabe	Stellungnahme des Ortsplaners / OPK / Gemeinderats
	<p>Gemeinde selber), die Lärmbelastung steigt an, die Lebensqualität im Gebiet Spyr sinkt dadurch und die betroffenen Grundstücke verlieren effektiv (infolge Verkleinerung) und real (wegen Immissionen) an Wert. Dies ist definitiv nicht im Sinne der Spyr-Anwohner und Eigentümer.</p> <p>Will die Gemeinde das Gebiet Spyr inkl. unterer Dorfplatz qualitativ aufwerten, sehe ich als optimale Möglichkeit die Einführung von Tempo 30 mit entsprechender Verkehrsberuhigung, so wie es bei allen Quartierstrassen im unteren Dorfteil der Fall ist, und das ohne Strassenverbreiterung (Ist-Zustand). Da es sich um eine Gemeindestrasse handelt, kann die Gemeinde das entsprechend rasch und in eigener Kompetenz umsetzen.</p> <p>Somit sind wie bisher weiterhin Umfahrungen möglich, wenn die Hellbühlerstrasse oder der Dorfplatz bei bestimmten Anlässen benützt wird.</p> <p>Völlig inakzeptabel ist auch der Vorschlag, auf der Kantonsstrasse durchs Dorfzentrum Tempo 30 einzuführen («Leitbild Dorfkern»), währenddessen auf dem Spyrweg weiterhin Tempo 50 gelten würde. Das wäre für uns Anwohner nicht hinnehmbar und eine klare Ungleichbehandlung. Zudem wird der Spyrweg schon seit langem als Abkürzung und Umfahrung «missbraucht», was tagsüber zu immer mehr Verkehr führt (z.B. auch von zahlreichen LKW, die gar nicht durchfahren dürften).</p>	
PP-18	<p>M10: Umfahrung Spyrweg</p> <p>Antrag: Die nun vorliegende angesprochene Variante könnten wir so nicht akzeptieren und sollte überdacht werden. Die in der Vororientierung VO gezeichneten Strassenlinien sollten korrigiert werden. Eine Verschiebung nach Norden zu dem bestehenden PP bei der Post ist zu prüfen.</p> <p>Begründung: Es besteht seit 1992 eine Arzt-Praxis mit fünf ÄrztInnen mit regem Auto- und Fussgänger-Verkehr (Praxis Unimedica). Auf den jetzt zugestellten vororientierenden Plänen werden die praxisrelevanten eigenen Parkplätze am Spyrweg und das bestehende Trottoir auf Parzelle 1913 ignoriert. Diese werden unabdinglich zum Ein- und Aussteigen für die Kundenschaft benötigt (Senioren, Behinderte mit Stöcken, Rollatoren, Rollstühlen, Begleitpersonen). Ca. drei oder mehrmals wöchentlich steht eine Ambulanz vor der Praxis für ca. 1/2 Stunde oder mehr und würde die neue Durchgangsstrasse und Trottoir blockieren. Wir würden mit allen Mitteln versuchen, einen Verlust dieser Parkplätze zu verhindern!!</p> <p>Die Zunahme des Verkehrs wäre sicher. Das heisst auch, der Lärmpegel wird in diesem Quartier neu zum Problem, Schallschutzfenster an allen Gebäuden entlang Spyrweg sind die nächste Konsequenz.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Vgl. Stellungnahme oben bezügl. Massnahme M10 (bei PP-33 u.a.) – Vgl. Stellungnahme oben bezügl. Massnahme M7 (bei P-2)

Nr.	Eingabe	Stellungnahme des Ortsplaners / OPK / Gemeinderats
	<p>Eine Grundvoraussetzung für die Nutzung des Spyrweg für eine «kleine Umfahrung» wäre unbedingt ein 30 km/h-Regime. Ebenso würde sich dann auch eine Verkehrsinsel beim FGS Zebra vor dem Spyrweg 6 erübrigen, den es bei 30 km/h wohl nicht benötigt. Gleichzeitig wäre nicht nur der Verkehrsfluss gebremst, sondern auch der Lärmpegel gesenkt.</p> <p>Durch die Einführung von 30 km/h im ganzen Dorfzentrum (siehe S 38/50 M7) wird die Route von Wolhusen via Ruswil nach Hellbühl weniger attraktiv, die Motivation über Wolhusen auf die K 10 zu fahren wäre für den Schwerverkehr sinnvoller. Warum kann nicht der Verkehr durch eine Beschränkung auf 30 km/h beruhigt und reduziert und damit ein Grossteil des angeblichen Problems gelöst werden? Die Verkehrsfrequenzen würden bestimmt mit einem 30 km/h- Regime von selber abnehmen.</p>	
PP-86	<p>M10: Umfahrung Spyrweg Antrag: Einführung eines Einbahnregimes über die Hellbühlerstrasse nach Westen zum Hauptplatz Wolhuserstrasse - Rosswöschstrasse - Spyrweg - Freihofstrasse im Kreisverkehr im Gegenuhrzeigersinn [als Alternative zur Umfahrung Spyrweg]. Begründung: Das Hauptproblem für den stockenden Verkehrsfluss im Dorfzentrum sind die Linksabbieger, welche sich regelmässig sogar gegenseitig die Durchfahrt verhindern. Zusätzliche Massnahmen / Vor- und Nachteile siehe im Detail in der Mitwirkungsangabe.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Vgl. Stellungnahme oben bezügl. Massnahme M10 (bei PP-33 u.a.) - Von einem Einbahn-Regime zwischen Hauptplatz und Unterem Dorfplatz ist abzusehen, da dies längere Wege über den Spyrweg auslöst.
P-5	<p>M11: Ausbau Meierhöflistrasse zu Sammelstrasse Antrag: In erster Priorität ist die Verkehrssicherheit bei der Einmündung in die Neuenkirchstrasse zu verbessern.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Der Antrag wird gutgeheissen. Die Einmündung wird prioritär im Rahmen der Sanierung der Neuenkirchstrasse beurteilt.
P-5, PP-33	<p>ö1: zukünftiges ÖV-Angebot Die bisherige sehr gute öV-Anbindung von Ruswil an die Knoten Luzern, Sursee und Wolhusen ist unbedingt aufrechtzuerhalten. Besonderes Augenmerk ist dabei auf die Gewährleistung der Anschlüsse an die Schnellzüge zu legen. Insbesondere ist beim VVL mit Nachdruck auf die Aufrechterhaltung der direkten Verkehrsverbindungen zum Bahnhof Luzern mindestens im Halbstundentakt zu pochen. Bezüglich der Verbindung nach Sursee ist eine weitere Verlängerung der Reisezeit unbedingt zu verhindern. Ob Werthenstein mit einem Ausbau der Busverbindung von Wolhusen nach Malters</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Der Gemeinderat setzt sich im Rahmen seiner Möglichkeiten für eine gute öV-Anbindung aller Ortsteile an die verschiedenen Zentren (Luzern, Sursee, Wolhusen und Willisau) ein. - Die Busverbindung von Wolhusen via Werthenstein nach Schachen wurde mittlerweile eingeführt. - Die Massnahme ö1 wird präzisiert: Die Aufrechterhaltung der Direktverbindungen an den Bahnhof Luzern und Sursee sind explizit zu nennen.

Nr.	Eingabe	Stellungnahme des Ortsplaners / OPK / Gemeinderats
	langfristig nicht besser gedient wäre, als mit einem stündlichen S-Bahn-Halt, wäre zu prüfen.	
PP-13	<p>ö1: öV-Angebot Anschlüsse zwischen den Linien von Sursee und Wolhusen und anschliessend Richtung Luzern sind nicht gut. Kann diese Lücke geschlossen werden? Erreichbarkeit der Zentren Luzern (Zürich) und Sursee (Bern, Basel) von allen Dorfteilen sollte gegeben sein.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Die Gemeinde nimmt jeweils in der Vernehmlassung zu den neuen Fahrplänen Stellung. Sie setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten für möglichst attraktive öV-Verbindungen ein.
P-5	<p>ö3: Bushaltestelle Grindel Antrag: Die Verlegung der Haltestelle Soppestieg zur Gewerbezone Grindel ist zu unterstützen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen
PP-85	<p>ö3: Bushaltestelle Grindel Antrag: Bei ö3 ist 80er Zone, Überquerung der Strasse nicht möglich, Fussgängerstreifen fehlt. Allenfalls auf der Bachseite ebenfalls ein Trottoir erstellen, um von der Einfahrt bei Sigris zur Einfahrt Elektro Stirnimann zu kommen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Im Zusammenhang mit der Verlegung der Haltestellen sind sicherlich weitere Massnahmen wie die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit, Trottoir und sichere Querungsmöglichkeiten für Fussgänger zu prüfen. Letzteres ist in der Massnahme ö3 bereits enthalten. - Die Überprüfung der Höchstgeschwindigkeit wird in der Massnahme ö3 ergänzt.
P-5, PP-33	<p>ö4: P+R Rüt matt Antrag: Vor der Erstellung einer P+R Anlage in der Rüt matt sind die Erfahrungen mit dem P+R auf der neuerstellten Parkieranlage auf dem Marktplatz auszuwerten. Begründung: Beim Umstieg vom öV auf das eigene Fahrzeug in der Nähe von Einkaufsmöglichkeiten besteht eher die Chance, dass letztere genutzt werden, als wenn ausserhalb des Dorfes parkiert wird.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Dem Antrag wird zugestimmt. - Mit dem PP-Angebot am Marktplatz besteht aktuell ein ausreichendes P+R Angebot. Der Standort Rüt matt hat daher für die Gemeinde eine tiefe Priorität.
PP-13	<p>ö4: P+R Rüt matt Antrag: Die Massnahme soll unbedingt angegangen werden. Dabei sollten die Buslinien nach Wolhusen und vor allem nach Sursee in diesem Hub starten und enden. (Verbindungen nach Bern, Basel, Zürich und Luzern) Damit kann auch abgedeckt werden, dass Aussengebiete wie Sigigen schlecht erschlossen sind. Durch die Einführung der Parkplatz Gebührenpflicht wurden diese mehr abgehängt vom ÖV Netz aber auch vom Dorfleben.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - vgl. Stellungnahme oben bezügl. P+R Rüt matt (zu P-5 u.a.) - Eine P+R Anlage auf der Rüt matt wäre ebenfalls gebührenpflichtig.
P-2	<p>ö4: P+R Rüt matt</p>	<ul style="list-style-type: none"> - vgl. Stellungnahme oben bezügl. P+R Rüt matt (zu P-5 u.a.)

Nr.	Eingabe	Stellungnahme des Ortsplaners / OPK / Gemeinderats
	<p>Antrag: Das P+R Rüt matt wird als gut befunden. Wichtig ist jedoch, dass ebenfalls ein effizienter Anschluss Richtung Sursee vorhanden ist. Sursee wird immer wichtiger als Zentrum und für den überregionalen Verkehr. Daher sollte das P+R mit einer Busverbindung Richtung Sursee angeboten werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - vgl. Stellungnahme oben bezügl. P+R Rüt matt (zu PP-13)

9. Leitbild Dorfkern Ruswil

Nr.	Eingabe	Stellungnahme des Ortsplaners / OPK / Gemeinderats
P-1	<p>Leitbild Dorfkern</p> <p>Antrag: Für die beiden Kernzonen von Rüediswil wie auch Werthenstein soll auch ein Leitbild Dorfkern erstellt werden.</p> <p>Begründung: Um eine gleichwertige Behandlung aller Dorfzonen zu erreichen, sind auch entsprechende Gedanken zur aktuellen Situation und zu den Rahmenbedingungen potentieller zukünftiger Entwicklungen in diesen Kernen anzustellen und zu dokumentieren.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Der Dorfkern Ruswil hat gegenüber den beiden Dorfkernen Werthenstein und Rüediswil eine höhere Schutzwürdigkeit. Der Dorfkern weist eine Vielzahl von inventarisierten Bauten aus. Das Ortsbild hat gemäss dem ISOS das höchste Schutzziel. - Wie der Dorfkern Ruswil weisen auch die beiden anderen Dorfkern verschiedene Gebiete / Parzellen aus, wo eine Umstrukturierung oder zumindest Erneuerung angebracht ist. Eine konzeptionelle Planung über diese Perimeter ist aber aktuell nicht angedacht. Der Gemeinderat ist der Meinung, dass mit der Begleitung der Bauherren durch die Fachinstanz eine ortsbauliche Qualität ausreichend gewährleistet werden kann. - Aus heutiger Sicht wird die Erarbeitung eines Leitbildes nicht als erforderlich erachtet. Die aktuellen Planungen in Rüediswil und Werthenstein erfordern keine Dorfkern-umfassende Betrachtung bzw. können arealbezogen unter Berücksichtigung der Umgebung geplant werden.
P-5	<p>Leitbild Dorfkern Ruswil /</p> <p>M8/9: Süd-Umfahrung der Ortsteile Ruswil und Rüediswil u.a.</p> <p>Die CVP dankt für die umfassende Analyse der für die künftige Entwicklung des Dorfkerns geltenden Parameter und unterstützt die dargelegte ortsbauliche Leitidee.</p> <p>Sie teilt die Aussage auf S. 11, dass eine Befreiung des Ortskerns vom Durchgangsverkehr nur mit einer Umfahrungsstrasse möglich wäre. (s. Bericht der CVP-Arbeitsgruppe Umfahrung Ruswil vom 15. Mai 2004) Bei geschickter Linienführung (Führung entlang des Talbodens, ev. teilweise Überdeckung)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen - Vgl. Stellungnahme oben bezügl. Massnahme M10 (bei PP-33 u.a.) - Vgl. Stellungnahme oben bezügl. Tempo 30 auf der Kantonsstrasse (bei F-7)

Nr.	Eingabe	Stellungnahme des Ortsplaners / OPK / Gemeinderats
	<p>wäre eine solche Umfahrung ohne grosse Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes realisierbar. Allerdings wäre ein Verlust von Fruchtflächen unvermeidbar.</p> <p>Es ist aber zu akzeptieren, dass eine Realisierung dieser Umfahrungsstrasse in absehbarer Zeit nicht möglich ist, weshalb die Aussage unbedingt zu unterstützen ist, dass der Verkehr zu akzeptieren und der Fokus auf eine siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung zu richten ist. Dazu gehört auch Tempo 30 auf der Hauptstrasse und auf dem Spyrweg. Zudem ist die Sicherheit der Schulwege im ganzen Gebiet des Dorfkernes zu garantieren.</p>	
F-15	<p>Leitbild Dorfkern Ruswil / M8: Süd-Umfahrung des Ortsteils Ruswil Antrag: Die Vorzüge und das Potential der Variante M8 ist im Leitbild aufzuzeigen. Begründung: Die einzig sinnvolle und wirksame Variante, um Ruswil langfristig weiterzuentwickeln und als Wohn- und Arbeitsort aufzuwerten ist gemäss Verkehrsrichtplan die Umfahrung M8.</p> <p>Es ist bedauerlich und nicht nachvollziehbar, warum die Vorzüge und das Potential der Variante M8 im Leitbild von Ruswil nicht genauso beurteilt werden wie die „kleine Umfahrung“. Den Bürgern wird hier eine sinnvolle Alternative mit wesentlich grösserem Potential vorenthalten und stattdessen ein unbefriedigendes „Providurium“ nahegelegt, welches keine echte Problemlösung bietet.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Vgl. Stellungnahme oben bezügl. Massnahme M8/9 (zu PP-33) – Die Massnahme M8 liegt ausserhalb des Betrachtungsraums des Leitbilds Dorfkern Ruswil. Daher wurde nicht stärker Bezug darauf genommen.
F-15	<p>Nutzungsanalyse / Buebegass 5 / Parz. Nrn. 440 und 441 Antrag: Die Nutzungsanalyse für die Objekte Buebegass 5 ist falsch [und daher zu korrigieren]. Begründung:</p> <p>Es handelt sich nicht um eine öffentliche Einrichtung, der Polizeiposten, der zurzeit in einer Wohnung untergebracht ist, wird auf absehbare Zeit verlegt. Die Buebegass 5 ist ein reines Wohngebäude.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Der Hinweis wird aufgenommen und bei einer weiteren Überarbeitung berücksichtigt.

Nr.	Eingabe	Stellungnahme des Ortsplaners / OPK / Gemeinderats
	<p>Die Ausrichtungen der Hauptfassaden sind falsch! Die Hauptfassaden mit Wohnrichtung sind nach Süden, Richtung Spyrweg ausgerichtet (Balkone, Wohnzimmer, Schlafzimmer, Aussicht.).</p>	
F-15	<p>Unterer Dorfplatz Antrag: Die Aufenthaltsqualität des Unteren Dorfplatzes soll gestärkt werden. Dazu ist Tempo 30 [auf dem Spyrweg] einzuführen. Begründung (gekürzt): Mit der Verlagerung des Durchgangs- und Schwerverkehrs in den Spyrweg wird dieses Ziel nicht erreicht, im Gegenteil die Aufenthaltsqualität wird schlechter. Eine zusammenhaltende, gesamtheitliche Gestaltung des unteren Dorfkerns ist nicht möglich.</p>	<p>– Vgl. Stellungnahme oben bezügl. Massnahme M10 (bei PP-33 u.a.)</p>
F-15	<p>Konzeptidee Leitbild Dorfkenr Ruswil/ M10: Umfahrung Spyrweg Antrag: Verzicht auf «kleine Umfahrung» Spyrweg Begründung (gekürzt): Dies führt zu einer Mehrbelastung des Unteren Dorfkerns. Durch die geplante „kleine Umfahrung“ wird der untere Dorfkern mit seinen erhaltens- und schützenswerten Objekten direkt betroffen, insbesondere das schützenswerte Objekt Rosswöschstrasse 2 muss abgebrochen werden. Die nachhaltige Entwicklung des unteren Dorfkerns wird durch die Umfahrung verhindert. Die Aufwertung dieser Dorfzone zu einem lebhaften, lebenswerten Aufenthaltsraum durch das Zerschneiden diese Dorfteil mit der „kleinen Umfahrung“ verhindert. Durch die geplante kleine Umfahrung wird das Problem mit dem Durchgangsverkehr lediglich von einer bestehenden Hauptstrasse auf eine kleine Quartierstrasse verlegt. Der Verkehr führt nach wie vor mitten durchs Dorf und beeinträchtigt die Aufenthaltsqualität im Dorfzentrum weiterhin. Das Konzept sieht auch Abbrüche im Bereich Buebegass 5, Trafohäuschen vor, sowie Enteignungen und Beeinträchtigungen weiterer Parzellen entlang des Spyrwegs. Die damit erforderlichen Massnahmen sind nicht thematisiert und bewertet.</p>	<p>– Vgl. Stellungnahme unten bezügl. Massnahme M10 (bei PP-33 u.a.)</p>

Nr.	Eingabe	Stellungnahme des Ortsplaners / OPK / Gemeinderats
	<p>Für die Anrainer und Eigentümer Spyrweg hat dies negative Auswirkungen bezüglich:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Platzverhältnisse & Verkehrsführung – Eingriffe ins Eigentum – zusätzliche Emmissionsbelastungen – Wertverlust – Minderung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität <p>Durch die „Kleine Umfahrung“ wird ein Präzedenzfall geschaffen, der sich für die Entwicklung von Ruswil mittel und langfristig nachteilig auswirkt. Nur eine richtige Umfahrung im Sinne von M8, wird Ruswil eine echte Entwicklungsmöglichkeit bieten und das volle Aufwertungspotential auszuschöpfen.</p>	
P-5	<p>Leitbild Dorfkern Ruswil</p> <p>Es ist interessant, wie sich ortsplannerische Idealvorstellungen immer wiederholen. So wurde bereits bei der Planung des AWZ die Forderung nach Ausrichtung auf den Strassenraum gefordert und im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens die Architekten verpflichtet, die Cafeteria vom geplanten Standort im 1. OG (wo sie sich jetzt wieder befindet) zur Bushaltestelle im UG zu verlegen. Die vorhandenen Strukturen sind deshalb wohl oder übel zu respektieren. Statt Wunschvorstellungen nachzugehen, sind realisierbare «Second-best»-Lösungen anzustreben</p> <p>Bezüglich der auf S. 39f. skizzierten Interessenabwägung ist darauf zu achten, dass die Interessen der Grundeigentümer angemessen berücksichtigt werden. Es nützt nichts, Bauten nach denkmalpflegerischen und umwelttechnischen Idealvorstellungen zu bauen, wenn sie sich nicht wirtschaftlich nutzen lassen.</p>	<p>– Wird zur Kenntnis genommen</p>
P-2	<p>Schützenswerte Objekte</p> <p>Die Idee hinter dem Leitbild wird gut befunden, die Herangehensweise sollte jedoch im Auge behalten werden. Da viele schützenswerte Objekte betroffen sind, laufen wir in Gefahr, dass die Kosten explodieren. Die vorgeschlagene Entwicklung ist stimmig.</p>	<p>– Wird zur Kenntnis genommen</p>
P-2	<p>Teilräume und dessen Entwicklung</p> <p>Antrag: Die Unterteilung in Teilräume ist eine gute Idee, um eine Entwicklung des Dorfes zu fördern.</p>	<p>– Vgl. Stellungnahme oben bezügl. Tempo 30 auf der Kantonsstrasse (bei F-7)</p> <p>– Die Bedeutung der Ortskerne als Geschäfts- und Begegnungsraum sollen insgesamt gestärkt werden. Aufwertungen erfolgen</p>

Nr.	Eingabe	Stellungnahme des Ortsplaners / OPK / Gemeinderats
	<p>Beim Teilraum Ortskern wird der Verkehr als grösste Herausforderung gesehen, hier wird eine gewisse Missinterpretation bezüglich Einflusses des Verkehrs auf den Dorfkern gesehen. Für die Geschäftstätigkeit im Dorfkern braucht es einen gewissen Durchgangsverkehr. Zudem kann die Überquerung der Hauptstrasse einfach über Signalisation oder Fussgängerstreifen umgesetzt werden. Eine Reduktion des Tempos auf 30 km/h keine Lösung welche eine breite Zustimmung findet. Der Dorfkern dient heute als Geschäftszone und Begegnungsraum.</p> <p>Anlässe wie Fasnacht, Einzüge, Rossmärt und Monatsmärt sollten nicht mehr im Dorfkern umgesetzt werden. In Ruswil sollte ein Konzept für diese Anlässe im Unteren Dorfkern und Kirche und Schule / Dorfkern Ost umgesetzt werden.</p> <p>Die Schwerzistrasse mit dem Dorfkern Ost bietet hervorragende Voraussetzungen für Anlässen. Verkehrstechnisch sehr gut umsetzbar und es besteht keinen Bedarf die Hauptstrasse zu sperren. Monatsmärt oder Dorffeste könnten so ohne grossen Aufwand umgesetzt werden. Trotzdem ist es sehr zentral und in unmittelbarer Nähe zum Dorfkern. Es wäre wohl attraktiver, wenn der Raum zwischen Chrämerhus und Löwen frei wäre und als Grünzone definiert würde. So könnte eine wunderbare Begegnungszone entstehen, die wirklich nachhaltig ist.</p> <p>Ebenfalls im Unteren Dorfkern sollte ein Konzept für Anlässe erstellt werden. Die Achse vom Dorfkern Richtung Schulhaus Bärenmatt mit Spyrweg kann sehr gut für Anlässe genutzt werden. Ebenfalls hier in unmittelbarer Nähe zum Dorfkern und es braucht keine Sperrung der Hauptstrasse.</p> <p>Kirche und Schule mit Dorfkern Ost und Unterer Dorfkern sollten als parallele Zone zum Dorfkern angesehen werden. Die beiden aussen Zonen des Dorfkerns sollten als zukünftige Zone für Anlässe aber auch als Begegnungszone betrachtet werden.</p> <p>In diesen beiden Bereichen sollte auch die Lebensqualität von Reduzierung von Verkehr bis Gestaltung des Raums verbessert werden. Somit wäre es auch nicht mehr nötig den Durchgangsverkehr über Temporegime oder Sperrung bei Anlässen zu stören. Das hätte natürlich auch zur Folge, dass die Umfahrung Spyrweg so nicht mehr nötig wäre.</p>	<p>längerfristig und werden im Zusammenhang mit den jeweiligen Arealentwicklungen angestrebt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Innerhalb des Ortskerns Ruswil wurde als Basis in der Leitplanung die Bedeutung und Rolle der dreistufigen Siedlungsanlage mit den Plätzen und Brunnen (Hauptplatz, Unterer Dorfplatz und Oberer Dorfplatz beim Marienbrunnen) angezeigt. - Der Märtplatz steht für Festanlässe aufgrund der zentralen Lage und der Grösse im Vordergrund. - Die Nutzung der Dorfplätze für Anlässe ist durchaus denkbar, ist jedoch abhängig von Grösse und Konzept. Dies ist situativ zu beurteilen.
P-1	<p>Die Erstellung des „Leitbilds Dorfkern“ wird als sehr positiv beurteilt. Diese enthält eine fundierte Analyse, eine aktuelle Lagebeurteilung und zeigt klare Leitideen für die 4 Teilräume des ISOS-Perimeters.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen

Nr.	Eingabe	Stellungnahme des Ortsplaners / OPK / Gemeinderats
P-1	<p>Leitideen</p> <p>Antrag: Die Hauptkriterien zur Beurteilung eines Bauvorhabens sollen benannt werden sowie für jeden der 4 Teilräume die Priorisierung der Kriterien benannt werden.</p> <p>Begründung: Damit können diese Leitideen in der Praxis einheitlich über die betroffenen Parzellen und transparent für deren Eigentümer angewandt werden. Die Anwendung des „Leitbild Dorfkern“ kann mit klar definierten Kriterien und Priorisierungen für die Behörden einfacher, für die Grundeigentümer transparenter und somit verständlicher werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Bei der Beurteilung einer guten Gesamtwirkung werden die Aspekte gemäss Art. 47 Abs. 2 BZR beurteilt. – Eine weitere Präzisierung der Kriterien würde eine detailliertere Betrachtung des Ist- und Zielzustandes voraussetzen. Nebst ortsbaulichen und architektonischen Aspekten können auch verkehrstechnische, sozialräumliche u.a. relevant sein. Mit dem Leitbild Dorfkern wurde diese Detailtiefe nicht angestrebt. – Die Anforderungen und damit die Beurteilungskriterien werden bei der Begleitung von Planungen vorab definiert.
PP-26	<p>Rüediswilerstrasse 7 / Konzeptidee / Parz. Nr. 402</p> <p>Antrag: Die Qualifikation „erhaltenswerte Substanz“ soll geändert werden in „Abbruch zur Diskussion“</p> <p>Begründung: Das Gebäude Rüediswilerstrasse 7 ist von der Substanz her in einem schlechten Zustand. Eine frühere fachliche Abklärung hat ergeben, dass eine Renovation unverhältnismässig wäre und keinen Sinn machen würde. Der schlechte Zustand ist im Übrigen bei einer Betrachtung augenfällig. Die Denkmalpflege hat den Bau am 21. März 2013, ohne nähere Abklärungen als „erhaltenswert“ eingestuft. Aus diesem Grund ist die Qualifikation „erhaltenswerte Substanz“ wohl in die Konzeptidee eingeflossen.</p> <p>Am 21. Januar 2021 haben sowohl die Denkmalpflege wie auch die Bauverwaltung Ruswil das Gebäude begutachtet. Ein schriftlicher Entscheid liegt noch nicht vor. Die mündlichen Stellungnahmen gehen jedoch auch von einem Abbruchobjekt aus.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Die Klassierung des Gebäudes basieren auf dem Bauinventar und sind in den Plänen und Berichten der OP-Revision orientierend dargestellt. – Es liegt nicht in der Kompetenz der Gemeinde Ruswil, diese Klassierung anzupassen.
PP-33	<p>Verkehrsführung Dorfkern</p> <p>Die Aussage auf S. 11, dass eine Befreiung des Ortskerns vom Durchgangsverkehr nur mit einer Umfahrungsstrasse möglich wäre, trifft zu. Bei geschickter Linienführung (Führung entlang des Talbodens, ev. teilweise Überdeckung) wäre eine solche Umfahrung ohne grosse Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes realisierbar. Allerdings wäre ein Verlust von Fruchtfootflächen unvermeidbar. Zudem könnte das Gewerbegebiet Rosswösch optimal erschlossen werden. Es ist aber zu akzeptieren, dass eine Realisierung dieser Umfahrungsstrasse in absehbarer Zeit nicht möglich ist, weshalb die Aussage unbedingt zu unterstützen ist, dass der Verkehr zu akzeptieren und der Fokus auf eine siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung zu richten ist. Dazu gehört auch Tempo 30 auf der Hauptstrasse und</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Die zustimmende Haltung wird zur Kenntnis genommen. – Vgl. Stellungnahme oben bezügl. Tempo 30 auf der Kantonsstrasse (bei F-7)

Nr.	Eingabe	Stellungnahme des Ortsplaners / OPK / Gemeinderats
	auf dem Spyrweg. Zudem ist die Sicherheit der Schulwege im ganzen Gebiet des Dorfkernes zu garantieren.	
PP-34	<p>Leitbild Ostkern</p> <p>Was den Ortskern von Ruswil anbetrifft müsste man wohl eher von einem „Leidbild“ sprechen. Man findet nicht so schnell ein anderes Dorf dieser Grössenordnung, welches von seinen Bauten her einen so tristen Eindruck macht wie Ruswil (man schaue sich z.B. Willisau, Sursee, Sempach, Rothenburg oder Beromünster an). Viele Häuser im historischen Ortskern sind ungepflegt oder sogar halbwegs am Zerfallen. Es wäre also an den Behörden mit den Liegenschaftseigentümern gemeinsam und intensiv nach Lösungen zu suchen sowie entsprechende Unterstützung anzubieten. Mit dem Bau des neuen Gemeindehauses im historischen Dorfkern wäre ein erster Schritt dazu möglich. Ebenso sollte bei der architektonischen Gestaltung allfälliger Neubauten mehr als bisher auf das historische Erscheinungsbild geachtet werden. Zusammen mit der Einführung der Tempo 30-Zone im gesamten Ortszentrum könnte so wieder ein attraktiver Begegnungsort entstehen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Die Behörde ist in regem Austausch mit Liegenschaftseigentümern und bemüht sich im Rahmen ihrer Macht, den Ortskern positiv zu entwickeln. – Nachdem der Kredit für den Neubau des Gemeindehauses zusammen mit der Sanierung des Chrämerhus von der Stimmbevölkerung 2017 abgelehnt wurde, hat man neue Standorte geprüft. Die Abstimmung hat auch gezeigt, dass die Stimmbevölkerung nicht bereit ist, private Bauten mit öffentlichen Geldern zu sanieren. – Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass mit Baubegleitung durch die Fachinstanz und der Durchführung von qualitätssichernden Verfahren bisher wie künftig die richtigen Instrumente bestehen, um eine angemessene architektonische Gestaltung von Neubauten zu gewährleisten.
PP-85	<p>Konzeptidee Leitbild Dorfkern Ruswil</p> <p>Fragen: Wird es in näherer Zukunft eine mögliche, wünschenswerte Visualisierung geben? Wäre vielleicht ein „runder Tisch“ mit den betroffenen Eigentümern eine Möglichkeit?</p> <p>Wie geht man im Baumanagement mit solchen Problematiken um? Wer übernimmt den Lead, damit gemeinsam zum Guten entwickelt wird?</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Die Konzeptidee wird nicht detaillierter visualisiert (z.B. mögliche Volumen über ganzen Dorfkern). Eine Visualisierung über die mögliche Entwicklung wird jeweils im Zusammenhang mit den einzelnen Arealentwicklungen bzw. Bauprojekten gemacht. – Der Anstoss kommt i.d.R. vom Grundeigentümer / Investor. Die Gemeinde ist bestrebt, ihre Anliegen frühzeitig in den Planungsprozess einbringen zu können. Sie trifft letztendlich den Entscheid über das Baugesuch. – Die Eigentümer/-innen sind gebeten, ihre Entwicklungsvorstellungen frühzeitig mit dem Gemeinderat bzw. der zuständigen Stelle abzusprechen. So können die Rahmenbedingungen geklärt werden und weitere Betroffene (Nachbarn, Denkmalpflege u.a.) beigezogen werden.

Mitwirkende

Die Liste der Mitwirkenden wird nicht öffentlich publiziert.