



TEILREVISION DER ORTSPLANUNG TRIENGEN

▪ Ein- und Auszonung LANDI

Einwohnergemeinde Triengen

Kanton LU / 22193.05

Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV für die öffentliche Auflage



Sursee, 24. Juli 2025 / ErEl, MaAn

Ein Unternehmen der Firmengruppe

KOST+PARTNER AG | SCHUBIGER AG | TRACHSEL AG | PLANZER CONTROL AG | OEKOWATT AG

IMPRESSUM

Auftraggeber/in

Einwohnergemeinde Triengen

Auftragnehmerin

Kost + Partner AG

Bearbeitung

Anna Maeder, Msc in Geographie

Ella Ernst, Msc in Geographie

Stand

Vorprüfung: 30. September 2024 bis 18. März 2025

Öffentliche Auflage: 10. November bis 9. Dezember 2025

Beschluss Gemeindeversammlung:

Genehmigung Regierungsrat:

Inhaltsverzeichnis

1	AUSGANGSLAGE	5
1.1	Stand der Ortsplanung Triengen	5
1.2	Absichten LANDI Sursee	5
2	BISHERIGES VORGEHEN	6
2.1	Kantonale Vorprüfung	6
2.2	Öffentliche Auflage	6
3	ÄNDERUNGEN DES ZONENPLANS	7
3.1	Beschreibung	7
3.2	Begründung	8
3.2.1	Bedarfsnachweis und Standortbegründung	8
3.2.2	Anforderungen	9
3.2.3	Förderung E-Mobilität, Sharing-Angebote	10
3.2.4	Weitere Aspekte	12
3.3	Fazit	12
4	BEURTEILUNGSKRITERIEN	12
4.1	Erfüllung der Ziele und Grundsätze der Raumplanung	12
4.2	Ergebnisse der Mitwirkung und deren Umsetzung	12
4.3	Übereinstimmung mit dem kantonalen und dem regionalen Richtplan	12
4.4	Vorhandene Nutzungsreserven im weitgehend überbauten Gebiet	14
5	KERNPUNKTE FÜR DIE BEURTEILUNG DER ORTSPLANUNGSREVISION	14
5.1	Künftige Entwicklung, ortsplanerische Zielsetzungen, Zielkonflikte / -konformität	14
5.2	LUBAT – Bauzonenkapazität (Einwohner)	15
5.3	Siedlungsentwicklung nach innen, Verfügbarkeit des Baulands, Siedlungsqualität	15
5.4	Beanspruchte Fruchtfolgeflächen	15
5.5	Übersicht über den Stand der Erschliessung / Erschliessungsrichtplan	16
5.6	Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	16
6	WEITERE THEMEN	17
6.1	Lärmemissionen und -immissionen, Lärmempfindlichkeitsstufen	17
6.2	Mindestabstände zu Tierhaltungsanlagen (FAT-Abstände)	17
6.3	Grundwasserschutz	17

6.4	Naturgefahren und deren Umsetzung in die Nutzungsplanung	17
6.5	Landschafts- und Naturschutz sowie Geotopschutz	17
6.6	Energieplanungen	17
6.7	Mehrwertausgleich	18

Beilagen

Verbindlicher Inhalt

- Zonenplan Änderung, Ein- und Auszonung LANDI, Triengen

Orientierender Inhalt

- Vorprüfungsbericht BUWD vom 18. März 2025
- Antrag zur Einzonung vom 30. Januar 2024
- Situationsplan Machbarkeitsstudie Variante 1 Vorabzug vom 8. Juli 2025
- Bodenschutzkonzept vom 22. August 2024
- Vertrag Reservierung Fruchtfolgeflächen vom 9. September 2024

1 AUSGANGSLAGE

1.1 Stand der Ortsplanung Triengen

Die letzte Revision der Ortsplanung Triengen wurde am 17. Oktober 2016 von den Stimmberechtigten beschlossen und am 7. Juli 2017 vom Regierungsrat genehmigt. Aktuell sind in der Gemeinde Triengen u.a. Ortsplanungsrevisionen betreffend Gewässerraumfestlegung, Umsetzung der kantonalen Rückzonungsstrategie und die PBG-Umsetzung (Einführung der neuen Nutzungsmasse) im Gang. Die Gesamtrevision der Ortsplanung Triengen lag im Oktober 2023 öffentlich auf, die zweite öffentliche Auflage startete Mitte September 2024.

Die Zonenplanänderung für die Ein- und Auszonung LANDI Sursee am Standort Triengen baut auf den Planungsentwürfen der Gesamtrevision der Ortsplanung auf. In Zusammenhang mit anderen parallel laufenden Teilrevisionen in der Gemeinde Triengen sind diese je nach Verfahrensstand zu koordinieren.

1.2 Absichten LANDI Sursee

Die LANDI Sursee ist Eigentümerin des Grundstücks 1227 an der Kantonsstrasse 4 in Triengen und betreibt unter dem Namen LANDI Triengen einen Detailhandelsstandort bestehend aus LANDI-Laden, TopShop und Tankstelle. Im Jahr 2023 erfolgte eine umfassende Modernisierung, um das Ladenkonzept zeitgemässen Marktanforderungen anzupassen. Nun plant die LANDI weitere Investitionen in die Zukunft: Geplant sind der Bau von Schnellladestationen für Elektrofahrzeuge sowie einer modernen Portal- und Lanzenwaschanlage inklusive Staubsauger sowohl für Privatkunden als auch für das Gewerbe.

E-Auto Ladestationen/ Schnellladestationen

«Rund 20% der E-Auto-Ladungen finden im öffentlichen Raum statt. Die Ladeleistung (kW) ist abgestimmt auf die typische Verweildauer eines Elektroautos am Standort. Deshalb finden Sie im öffentlich zugänglichen Raum von 3,7 kW ("Langsamladen") bis zu 350kW ("Schnellladen") die ganze Bandbreite der möglichen Ladearten vor. Grundsätzlich gilt: je schneller es gehen muss, desto höher sind die Kosten. Schnellladestationen weisen eine Ladeleistung von 50 bis 350 kW auf. Je nach Ladekurve und -leistung des Fahrzeugs kann innert 20 bis 60 Minuten eine Reichweite von ca. 300/400 km nachgeladen werden. Das Schnellladennetz der Schweiz wächst und zurzeit kann auf rund 2'500 DC-Ladepunkte (DC=direct current, Wechselstrom wird aus der Steckdose innerhalb der Ladestation in Gleichstrom umgewandelt) zurückgegriffen werden.» (Quelle: www.tcs.ch).

Eine leistungsfähiges und flächendeckendes Schnellladenetz ist wichtig für die angestrebte Dekarbonisierung des Verkehrs. Der Betrieb einer Schnellladestation (SLS) ist jedoch nur wirtschaftlich, wenn von Synergien wie dem TopShop und LANDI-Laden profitiert werden kann. Das Projekt trägt dazu bei, den jetzigen Standort mit den geschätzten Angeboten langfristig wirtschaftlich zu erhalten und in der Region eine Schnellladestation zu realisieren.

2 BISHERIGES VORGEHEN

Die Erweiterungspläne der LANDI Sursee haben dazu geführt, dass diese im Januar 2024 mit der Gemeinde Triengen Kontakt aufgenommen und einen schriftlichen Antrag zur Einzonung gestellt hat. Dieser Antrag wurde von der Gemeinde Triengen positiv beurteilt.

2.1 Kantonale Vorprüfung

Am 30. September 2024 wurde die Teilrevision der Ortsplanung mit der Ein- und Auszonung bei der Dienststelle rawi zur kantonalen Vorprüfung eingereicht. Am 30. Januar 2025 hat die Gemeinde die Tabelle für die Bereinigungsbesprechung mit Anträgen und Hinweisen erhalten. Da kein Diskussionsbedarf bestand, wurde keine Bereinigungsbesprechung durchgeführt vgl. auch Ausführungen im kantonalen Vorprüfungsbericht.

Im Vorprüfungsbericht vom 18. März hält das BUWD fest, dass der Planungsbericht für die vorliegende Revision den gestellten Anforderungen gemäss Art. 47 Raumplanungsverordnung (RPV) genügt und die eingereichten Unterlagen vollständig und zweckmässig dargestellt worden sind. Die Unterlagen der Teilrevision der Ortsplanung werden positiv beurteilt: «Die im Entwurf vorliegende Revision der Ortsplanung kann insgesamt als gut und weitgehend vollständig erarbeitet sowie als grösstenteils recht- und zweckmässig beurteilt werden. Aufgrund der vorangehenden Ausführungen ergibt sich, dass sie unter Beachtung der zuvor angeführten Änderungsanträge mit den kantonal- und bundesrechtlichen Grundlagen und Vorgaben übereinstimmt.»

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

Antrag im Vorprüfungsbericht vom 18. März 2025	Erwägungen Gemeinde
Es ist eine Vermassung in den Zonenplan aufzunehmen, sodass die Abgrenzung eindeutig wird.	Die Vermassung im Zonenplan wird gemäss Antrag vorgenommen.
Durch die Einzonung dürfen keine neuen Parkplätze geschaffen werden. Es ist wie im Planungsbericht erläutert an der bestehenden Anzahl Parkplätze festzuhalten. Die Diskrepanz ist mit den Genehmigungsunterlagen zu bereinigen.	Die Anzahl der Parkplätze wurden gemäss Baubewilligung vom 25. Mai 2009 bewilligt und wird mit der Einzonung nicht verändert. Kap. 3.1 im Planungsbericht wird entsprechend präzisiert.
Im Zeitpunkt der Genehmigung der Einzonung hat eine rechtskräftige Baubewilligung für die Bodenverbesserung vorzuliegen.	In Bearbeitung

2.2 Öffentliche Auflage

Die Teilrevision der Ortsplanung wird vom 10. November bis 9. Dezember 2025 öffentlich aufgelegt.

Nach der kantonalen Vorprüfung wurde der Projektplan aktualisiert. Darin wurde die Ausfahrt in die Grundstrasse klar definiert. Aufgrund des neuen Projektplans und der klaren Definition der Ausfahrt wurde die Verkehrszone (131 m²) aus dem Zonenplan entfernt.

Zonenplan Stand Vorprüfung	Zonenplan Stand öffentliche Auflage
	

3 ÄNDERUNGEN DES ZONENPLANS

3.1 Beschreibung

Die Zonenplan-Änderung baut auf dem Zonenplan der Gesamtrevision für die öffentliche Auflage auf.

Die LANDI Sursee beabsichtigt den Standort in Triengen auszubauen mit Schnelladestationen für Elektrofahrzeuge, CarWash für Privatpersonen und Gewerbe sowie Carsharing-Angebot, vgl. Ausschnitt aus dem Projektentwurf. Das Grundstück liegt am Siedlungsrand der Gemeinde Triengen an der Kantonsstrasse in der Arbeitszone III.

Die Anzahl der Parkplätze wird nicht verändert mit dem Projekt, sondern anders angeordnet. Gemäss Baubewilligung vom 25. Mai 2009 wurden 63 zu erstellende Parkplätze bewilligt. Diese Anzahl bleibt unverändert.

Diese Verbesserung des Ortsbildes am Ortseingang durch die Begründung der Zonengrenze wird auch durch die Gemeinde begrüsst. Die

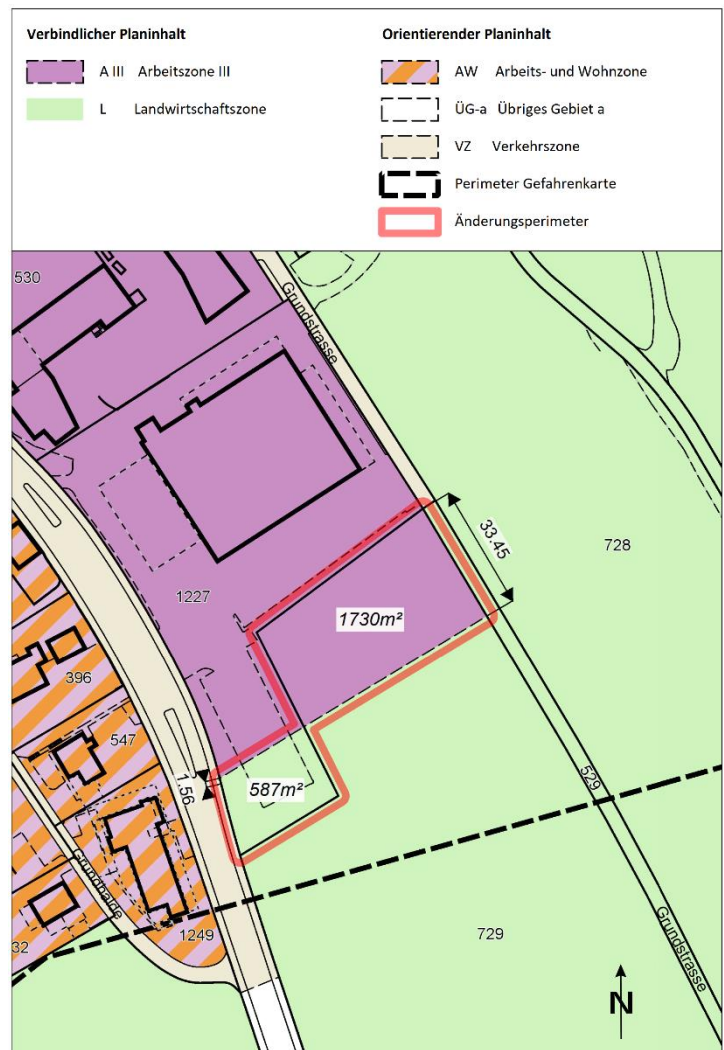


neue Anordnung und Begradigung der Bauzonengrenze bedingt eine Ein- und Auszonung. Aus Rücksicht auf die Wohnzonen wird die Waschanlage im hinteren Teil des Areals realisiert.

Für das Vorhaben der LANDI Sursee ist eine Aus- und eine Einzonung vorgesehen. Zwischen der Hauptstrasse und der Grundstrasse wird die Arbeitszone III um rund 1'730 m² erweitert. Rund 587 m² des Grundstücks Nr. 1227, GB Triengen werden von der Arbeitszone III in die Landwirtschaftszone ausgezont.

Entlang des neuen Siedlungsrandes sollen Hochstamm-Obstbäume gepflanzt werden. Diese soll den Siedlungsrand ökologisch aufwerten und die Grenze zwischen Bau- und Nichtbaugebiet qualitativ abschliessen. Aufgrund des geltenden Bauabstandes für Naturobjekte sind diese in mind. 6.0 m Abstand zu Hoch- und Tiefbauten sowie Terrainveränderungen zu pflanzen. Es ist beabsichtigt die Bäume in einem Abstand von ca. 12 m zu pflanzen.

Die LANDI Sursee wird dies im Rahmen des Baugesuchs aufzeigen und die Gemeinde Triengen wird die Pflanzung der Bäume als Auflage in der Baubewilligung formulieren. Bei einer späteren Teilrevision können die Bäume als Naturobjekte ins BZR und den Zonenplan aufgenommen werden.



3.2 Begründung

3.2.1 Bedarfsnachweis und Standortbegründung

Die Aus- und Einzonung ist notwendig, da die LANDI Sursee am Standort Triengen die bereits vorhandene Infrastruktur ausbauen und die Flächen optimal für die diversen Angebote nutzen will. Das vorrangige Ziel des Unternehmens ist es, das bereits bestehende Angebot von LANDI-Laden, TopShop und Tankstelle, um weitere Angebote zu erweitern mit CarWash für Privatpersonen und Gewerbe sowie einer Schnellladestation für Elektrofahrzeuge. Gemäss Herr Kaufmann vom CKW Netzgebiet Nord kann die Schnellladestation mit dem bestehenden Anschluss realisiert werden. Zusätzlich plant die LANDI Sursee eine Erweiterung der PV-Anlage mit Microgrid Speicher. Zudem soll ein Angebot von Carsharing geprüft werden. Die LANDI Sursee betreibt bereits mit E-Drive Car Sharing ein erfolgreiches Carsharingkonzept. Dabei können bei einer

Erweiterung am bestehenden Ort Synergien zwischen den verschiedenen Nutzungen und Angeboten genutzt werden. Der Bau einer vergleichbaren, hochmodernen Car-Wash-Anlage auf einer unbebauten Gewerbezelle wäre mit einer grösseren Beanspruchung von Landfläche verbunden. Auch die Schnelladestation für Elektrofahrzeuge ist aus wirtschaftlichen Gründen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen mit bereits vorhandenen Nutzungen wie einem Laden, oder ähnlichem zu kombinieren. Die bestehende Parkierung wird nicht vergrössert, sondern haushälterisch mit den neuen Nutzungen neu angeordnet. Die vorliegende Variante wurde bereits aufgrund Absprache mit der Gemeinde bzgl. Anordnungen in Bezug auf die Wohnnutzungen der gegenüberliegenden Strassenseite optimiert.

Mit der Begradigung des Siedlungsrandes und der vorgesehenen Bepflanzung kann dieser aufgewertet werden und das Projekt leistet somit einen Beitrag zur Aufwertung des Ortseingangs.

3.2.2 Anforderungen

Die Einzonung betrifft eine Bauzone (Arbeitszone III) ohne Einwohnerkapazität. Gemäss kantonalem Richtplan können Vergrösserung einer bestehenden Arbeitszone ausserhalb von kantonalen Entwicklungsschwerpunkten oder regionalen Arbeitsplatzgebieten nur im Zusammenhang mit der Erweiterung eines bestehenden Betriebes erfolgen. Dies ist im vorliegenden Anliegen der Fall.

Da es sich um die Erweiterung der Arbeitszone (nicht relevant für Einwohnerkapazitäten) handelt, sind nicht alle Anforderungen gemäss der Koordinationsaufgabe S1-6 relevant (namentlich die Anforderungen Nr. 2, 4 und 13). Inwieweit die relevanten Anforderungen zum jetzigen Zeitpunkt erfüllt werden, wird nachfolgend zusammengefasst.

Kriterien für Einzonung gemäss Koordinationsaufgabe S1-6, KRP (2015)		Grundstück Nr. 729, GB Triengen
1	Einzonungen sind nur noch innerhalb des Siedlungsgebietes möglich und dürfen 8 Prozent (Z-Gemeinden), 6 Prozent (A-Gemeinden) oder 4 Prozent (L-Gemeinden) der Bauzonenfläche per Ende 2014 nicht übersteigen	Triengen ist eine Rückzonungsgemeinde. Nach der Rechtskraft der Teilrevision Rückzonungen wird die Gemeinde den Status einer Kompensationsgemeinde erhalten. Die Einzonung betrifft jedoch die Arbeitszone, welche nicht Gegenstand der kantonalen Rückzonungsstrategie ist.
3	Die Nutzungsreserven der Bauzonen sind weitgehend ausgeschöpft; das heisst, innerhalb der Bauzonen sind keine für das Vorhaben geeigneten Reserven in Form von unüberbauten Flächen oder in Form von Umnutzungs- oder Verdichtungsmöglichkeiten vorhanden.	Das Projekt ist standortgebunden, auf dem bestehenden Areal in der Bauzone sind keine Reserven vorhanden, vgl. Kap. 5.3
5	Der Bauzonenflächenbedarf pro Einwohner bleibt mindestens konstant oder wird verringert	Ist gegeben, da die Arbeitszone nicht einwohnerkapazitätsrelevant ist.
6	Die Bauzonenerweiterung ist überkommunal abgestimmt (Wohn-, Misch- und weitere Gebiete durch Kanton; Arbeitsplatzgebiete durch regionale Entwicklungsträger).	Ist gegeben, vgl. Kap. 4.3

7	Nach Massgabe des (jeweils geltenden) öV-Berichts soll die Angebotsstufe 3 (Gemeindekategorien Z1 bis Z3) beziehungsweise die Angebotsstufe 2 (weitere Gemeindekategorien) erreicht werden, wobei kein Anspruch auf einen öV-Angebotsausbau besteht.	ÖV-Angebotsstufe 2
8	Die Bauzonenerweiterung entspricht dem kommunalen Siedlungsleitbild und dem Erschliessungsrichtplan.	Ist gegeben, vgl. Kap. 5.1 und 5.5
9	Die Erschliessbarkeit ist rechtlich, technisch und finanziell nachgewiesen	Das Grundstück Nr. 729, GB Triengen ist über das Grundstück Nr. 1227, GB Triengen erschlossen.
10	Es muss Gewähr bestehen, dass das neu eingezonte Land innerhalb einer bestimmten Frist der Überbauung zugeführt wird.	Ein Plan des Projektentwurfs liegt vor. Die LANDI Sursee beabsichtigt das Projekt zeitnah zu realisieren.
11	Ab einer Einzonungsfläche von 1 ha liegt ein Bebauungskonzept vor	Nicht relevant Einzonungsfläche beträgt rund 1'730 m ²
12	Beanspruchte Fruchtfolgeflächen werden unter Erfüllung der Anforderungen von Artikel 30 Absatz bis RPV und § 3 PBV kompensiert, wobei die Kompensation mit dem Einverständnis der betroffenen Gemeinden auch überkommunal erfolgen kann.	Ist gegeben, vgl. Kapitel 5.4
14	Die Vergrösserung einer bestehenden Arbeitszone ausserhalb von kantonalen Entwicklungsschwerpunkten oder regionalen Arbeitsplatzgebieten kann nur im Zusammenhang mit der Erweiterung eines bestehenden Betriebes erfolgen.	Standortgebundenes Vorhaben eines bestehenden Betriebs

3.2.3 Förderung E-Mobilität, Sharing-Angebote

Mobilität und Verkehr haben eine grosse Bedeutung im Kanton Luzern. Die Luzernerinnen und Luzerner sind im Durchschnitt pro Tag knapp 40 Kilometer beziehungsweise 86 Minuten unterwegs zur Arbeit, zum nächsten Freizeitangebot oder zum Einkaufen. Etwas mehr als zwei Drittel der Distanz legen die Luzernerinnen und Luzerner gemäss LUSTAT im motorisierten Individualverkehr (MIV) zurück. Im Vergleich dazu wird nur ein Viertel mit dem öffentlichen Verkehr (öV) und weniger als 10 Prozent der Distanz zu Fuss und per Velo zurückgelegt. Der Verkehr hat eine grosse Bedeutung als Quelle von knapp einem Drittel der kantonalen Treibhausgasemissionen (Territorialperspektive). Die Treibhausgasemissionen des Verkehrs stammen grösstenteils aus dem Strassenverkehr. Von den rund 675'000 Tonnen CO₂/Jahr ist der Personenverkehr für drei Viertel der CO₂-Emissionen verantwortlich, der Güterverkehr (Last- und Lieferwagen) für einen Viertel. Vom Personenverkehr sind dabei 97 Prozent auf die Personenwagen und lediglich 3 Prozent auf den öffentlichen Verkehr zurückzuführen (vgl. dazu Planungsbericht Klima und Energie 2021 des Kantons Luzern).

Gemäss der Klima- und Energiepolitik 2021 des Kanton Luzerns ist die Dekarbonisierung des Verkehrs wichtig zur Erreichung der Klimaziele. Ein wichtiger Baustein ist der batterie-elektrische Antrieb, welcher heute verfügbar ist und ein wichtiges Hilfsmittel ist, um die Ziele zu erreichen.

Die Dekarbonisierung erfolgt bei Personenwagen, Motorräder, Lieferwagen wie folgt:

- Wechsel vom Verbrennungs- zum Elektromotor
- Energiespeicherung hauptsächlich in Batterien, ausnahmsweise in Wasserstoff

Die Reduktion der Treibhausgasemissionen im Bereich Mobilität und Verkehr soll mit der folgenden Stossrichtung «Defossilisierung motorisierter Individualverkehr» erreicht werden. Die entsprechende Klimaschutzmassnahme aus der Massnahmen- und Umsetzungsplanung Klima und Energie 2022-2026 des Kanton Luzerns (KS- M1.1) lautet: *«Förderung Ladeinfrastruktur für Elektromobilität (als neue Fördermassnahme im Energiebereich in Abstimmung mit dem Bund), um deren Ausbau voranzutreiben. Allenfalls Förderung der wasserstoffbasierten Ladeinfrastruktur über projektspezifische Investitionsbeiträge.»*

Gemäss gültigem Kantonalen Richtplan 2015, Zielsetzung (Z3-2) werden folgende Ziele und Grundsätze festgehalten:

- *«Der Kanton fördert eine nachhaltige, d.h. wirtschaftlich tragbare, allen Bevölkerungsgruppen zugängliche und umweltverträgliche Mobilität.»*
- *«Innovative marktwirtschaftliche Ansätze für eine nachhaltige Mobilitätsabwicklung werden gefördert.»*

Im Kantonalen Richtplan (Stand Mitwirkung 2023) wird unter Z4 (Z 4-1 Gesamtverkehr sowie Z 4-4) erläutert, welche Ziele erreicht und mit welchen Strategien diese erreicht werden sollen, darin geht hervor, dass Sharing zu stärken ist und Voraussetzungen für umweltfreundliche Mobilität zu schaffen sind:

- *«Das Teilen und gemeinsame Nutzen von Verkehrsmitteln fördern. Bestrebungen zur Entwicklung eines möglichst massgeschneiderten und auf den Bedarf der Kundschaft abgestimmten Angebots verschiedener Mobilitätsdienste und deren optimale Kombination (Mobility-as-a-Service MaaS) unterstützen.»*
- *«Voraussetzungen für umweltfreundliche Mobilität schaffen: Emissionsfreie umweltfreundliche Antriebe fördern (z.B. Ladestationen)»*

Das Strategiebild Mobilität Raum Sursee 2025 lautet (vgl. Leitfaden Mobilität RET Sursee Mittelland 2021): *«Im Raum Sursee soll bis 2025 in der dichter werdenden Siedlung eine steigende Mobilität über die jeweils passenden und sinnvollsten Verkehrsmittel ermöglicht werden. Mit konkreten Massnahmen wird der Verkehr so reguliert, dass das Verkehrssystem jederzeit funktioniert.»*

Auch das Energie- und Klimaleitbild der Gemeinden von RET Sursee Mittelland fordert, dass die Gemeinden der Region alternative Antriebsformen fördern und ermöglichen (Elektromobilität, Wasserstoff etc.) einerseits durch raumplanerische Vorgaben und andererseits durch die Bereitstellung von Infrastruktur und Sharing-Angeboten.

Von den 5 verschiedene Strategische Stossrichtungen, mit welchen das Strategiebild erreicht werden sollen, lautet Stossrichtung 4 *«Passendes Angebot für motorisierten Individualverkehr bereitstellen und aktiv steuern.»* und die Stossrichtung 5: *«Sharing-Angebote vor Ort zur Verfügung stellen und damit Ressourcen schonen».*

Zudem soll innovatives Gewerbe gefördert werden. Die Gemeinden sind offen für neue Technologien und initiieren mit ihrem lokalen Gewerbe, der Landwirtschaft und der Industrie innovative Projekte (vgl. Kap. 2.7 Energie- und Klimaleitbild RET Sursee Mittelland)

Mit dem vorliegenden Anliegen wird den übergeordneten Strategien entsprochen. Im Surental gibt es Stand heute nur wenige öffentlichen Ladestationen für Elektroautos.

3.2.4 Weitere Aspekte

Verfügbarkeit

Für die Umsetzung des Projekts beabsichtigt die LANDI Sursee die Veränderung der aktuellen Parzellengrenzen zum Nachbargrundstück 729, GB Triengen sowie den Erwerb von 1'730 m² Flächen. Mit dem Eigentümer des Grundstücks Nr. 729, GB Triengen wurde bereits eine entsprechende Absichtserklärung formuliert und unterzeichnet. Somit ist die beanspruchte Fläche verfügbar.

3.3 Fazit

In dem vorhergehenden Kapiteln werden die verschiedenen Interessen bzgl. Erweiterung der Arbeitszone aufgeführt: Die Fläche ist verfügbar. Die bereits bestehende Nutzung wird diversifiziert, intensiviert und ist standortgebunden. Das öffentliche Interesse der Dekarbonisierung des Verkehrs und der Förderung von E-Mobilität und Carsharing-Angeboten sowie der Förderung eines umweltverträglichen Mobilitätsangebot für alle Bevölkerungsgruppen entspricht der kantonalen Mobilitätsstrategie. Mit der Erweiterung der Arbeitszone der LANDI Sursee am Standort Triengen wird mit wenig Landbeanspruchung an zentraler Lage gelegen dieses Angebot erweitert. Die Fläche wird auf das Notwendige begrenzt und vielfältig genutzt. Die bereits bestehenden Synergien der Angebote im Bereich Mobilität werden genutzt.

4 BEURTEILUNGSKRITERIEN

4.1 Erfüllung der Ziele und Grundsätze der Raumplanung

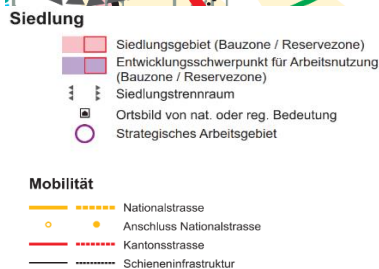
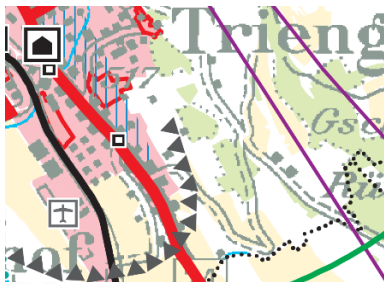
Insgesamt wird den Zielen und Grundsätzen der Raumplanung gemäss Art. 1 und 3 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) hinreichend Rechnung getragen. Der haushälterische Umgang mit dem Boden ist ein Ziel des Vorhabens. Die verschiedenen Nutzungen sollen optimal aufeinander abgestimmt werden.

4.2 Ergebnisse der Mitwirkung und deren Umsetzung

Im Rahmen der öffentlichen Auflage werden die Betroffenen nötigenfalls von ihrem Einspracherecht Gebrauch machen können.

4.3 Übereinstimmung mit dem kantonalen und dem regionalen Richtplan

Der geltende wie auch der neue kantonale Richtplan weisen neben dem Siedlungstrennraum gegen Büron keine Elemente auf, welche von der Erweiterung der Arbeitszone betroffen wären. Betreffend Mobilität vgl. Kap. 3.2.3.



Links: Ausschnitt KRP 2015

Rechts: Ausschnitt Revision KRP (Stand Mitwirkung 2023)

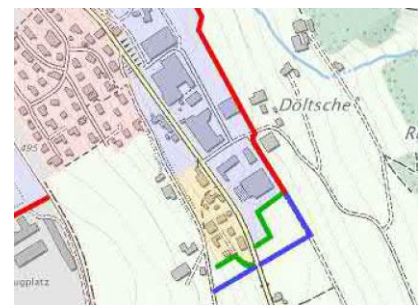
Dem Siedlungstrennraum wird jedoch mit der Erweiterung der Arbeitszone auf östlicher Seite der Kantonsstrasse nicht widersprochen. Im Gegenteil wird der Siedlungsrand gestaltet und bildet neu den Auftakt in die Gemeinde. Im Teilrichtplan Siedlungsbegrenzung RET Sursee Mittelland von 2022 sind bei der Ortseinfahrt in Triengen drei verschiedene Siedlungsbegrenzungslinien festgelegt: Typ A, Typ B, Typ C

Gemäss Richtplanteil werden den unterschiedlichen Typen folgende Bedeutungen zugemessen.

Typ A: Die Siedlungsbegrenzungslinie Typ A begrenzt die Bauzonen. Ausnahmen sind gemäss Art. 4 möglich. Für geringfügige Anpassungen um wenige Meter, z.B. zur optimalen Ausnutzung der bestehenden Bauzonen, ist keine Anpassung des Richtplans notwendig.

Typ B: Im Bereich der Siedlungsbegrenzungslinie Typ B kann die Bauzone erweitert werden:

- sofern der Bedarf aus kommunaler und übergeordneter Sicht gegeben ist
- bei Arealen mit einer Fläche von mehr als 1 ha die angestrebte Überbauung im Rahmen eines qualifizierten Verfahrens vor der Einzonung mit hoher orts- und städtebaulicher Qualität geplant und mit der Einzonung gesichert wird
- ortsgerechte und haushälterische Bebauungsdichten sichergestellt werden
- und eine orts- und landschaftsverträgliche Überbauung gesichert wird.



Richtplanteil

- Siedlungsbegrenzungslinie Typ A (gem. Ziffer 1.3 a) Richtplanteil)
- Siedlungsbegrenzungslinie Typ B (gem. Ziffer 1.3 b) Richtplanteil)
- Siedlungsbegrenzungslinie Typ C (gem. Ziffer 1.3 c) Richtplanteil)

orientierender Planinhalt

Ausgangslage Zonenplan

- Wohnzonen
- Mischzonen
- Arbeitszonen
- Übrige Bauzonen und Reservezonen

Typ C: Künftige Bauzonenerweiterungen sind bis zur Siedlungsbegrenzungslinie Typ C zulässig, wobei die Entwicklung von innen nach aussen zu erfolgen hat. Abweichungen im Umfang einer Bautiefe erfordern keine Anpassung des Richtplans.

Bei der Erweiterung der Arbeitszone ist die Siedlungsbegrenzungslinie des Typs B betroffen. Der Bedarf ist wie bereits beschrieben gegeben. Mit der Ein- und Auszonung wird die Ortseinfahrt neugestaltet. Zudem bildet die geplanten Hochstammbäume einen landschaftsverträglichen Abschluss der Siedlung. Die Erweiterung der Arbeitszone ist somit mit dem regionalen Teilrichtplan übereinstimmend.

4.4 Vorhandene Nutzungsreserven im weitgehend überbauten Gebiet

In der unmittelbaren Umgebung der LANDI Sursee am Standort Triengen bestehen keine unüberbauten Arbeitszonen (vgl. unten abgebildeter Plan, Ausschnitt aus dem Geoportal). Generell gibt es in der Gemeinde Triengen grosse Flächen in den Arbeitszonen, welche nicht überbaut sind. Die unüberbauten Flächen, welche der Trisa AG gehören, dienen der Firma als strategische Reserven für weitere Ausbauprojekte und stehen nicht zum Verkauf. Andere kleinere Flächen sind für andere ortsansässige Betriebe reserviert.

Die Erweiterung des Angebots ist standortgebunden.



5 KERNPUNKTE FÜR DIE BEURTEILUNG DER ORTSPLANUNGSREVISION

Auf Themen, welche in den nachfolgenden Kapiteln nicht eingegangen wird, werden nicht tangiert (z.B. Kulturdenkmäler, Altlasten, Wald, etc.).

5.1 Künftige Entwicklung, ortsplanerische Zielsetzungen, Zielkonflikte / -konformität

Gemäss dem Kapitel 3.4 Arbeiten (Arbeiten, Landwirtschaft, Tourismus)» des Räumlichen Entwicklungskonzepts REK (Stand 24. Juni 2021) ist der Gemeinde Triengen der Erhalt und die Weiterentwicklung der bestehenden Unternehmen wichtig (L4.1).

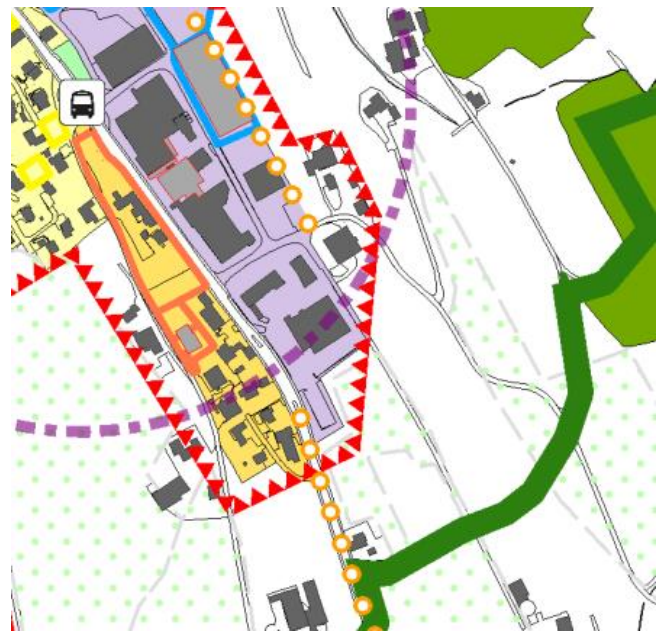
Die Gemeinde Triengen verfolgt gemäss Räumliches Entwicklungskonzept 2021 folgende Strategien betreffend Verkehr und MIV:

- L7.1: Die Gemeinde strebt eine Mobilitätstrategie an, welche eine möglichst geringe Umweltbelastung aufweist. Sie nimmt im Rahmen ihrer Möglichkeiten Einfluss auf die Förderung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs.

- L 7.8: Die Gemeinde fördert im Rahmen ihrer Zuständigkeit eine ausreichende Versorgungsinfrastruktur für CO₂-freie Mobilitätsformen, wie z. B. Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

In diesem Sinne entspricht das Vorhaben LANDI Sursee am Standort Triengen der Strategie des Gemeinderats.

Im Gebiet Grund verläuft die Siedlungsbegrenzung gemäss REK diagonal durch die einzuzonende Fläche. Mit der Aus- und Einzonung wird jedoch eine Begradigung des Siedlungsabschlusses bewirkt, womit die Siedlungsbegrenzung konkretisiert wird.



▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲ Siedlungsbegrenzung

5.2 LUBAT – Bauzonenkapazität (Einwohner)

Dieser Aspekt ist für die vorliegende, projektbezogene Erweiterung der Arbeitszone nicht relevant.

5.3 Siedlungsentwicklung nach innen, Verfügbarkeit des Baulands, Siedlungsqualität

Das bauliche Vorhaben entspricht dem üblichen Erscheinungsbild in industriell geprägten Arbeitszonen. Trotzdem ist mit einer geeigneten Umgebungsgestaltung unter Gewährleistung der betrieblichen Anforderungen eine möglichst hohe Siedlungsqualität zu gewährleisten.

5.4 Beanspruchte Fruchtfolgeflächen

Die Einzonung auf dem Grundstück Nr. 729 umfasst eine Fläche von 1'730 m². Das Gebiet wurde noch nicht neukartiert. Ein Bodengutachten wurde erstellt, vgl. Beilage. Darin wird festgestellt, dass die Einzonungsfläche Fruchtfolgequalität aufweist. Die beanspruchten Flächen von 1'730 m² überschreitet die Bagatellgrenze von 1'500 m² und ist somit zu kompensieren.

Zur Kompensation der beanspruchten FFF wurde ein Kompensationsprojekt auf dem Grundstück Nr. 690 erarbeitet, vgl. Bodenschutzkonzept in der Beilage. Diese Flächen werden bereits in den kantonalen Karten mit Eignungsgebieten für grossflächige Bodenverbesserungen ausgewiesen. Mässiges Konfliktpotential besteht, da es um Gebiete mit archäologischem Potential handelt. Weiter soll auch die Auszonungsfläche des heutigen Parkplatzes rückgebaut und wieder rekultiviert werden.

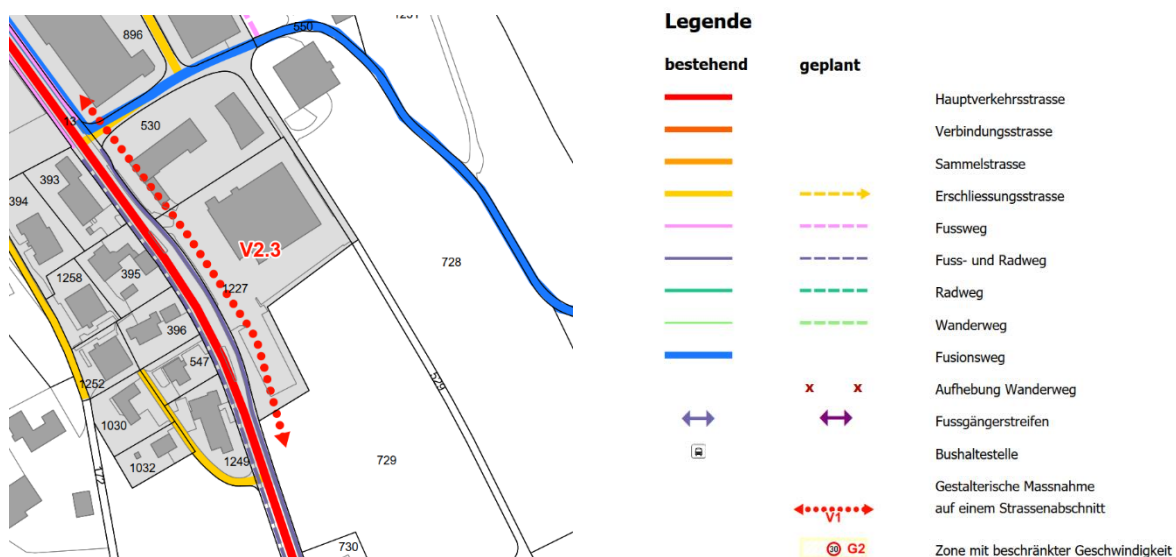
Im Folgenden wird die Einhaltung von §§ 39a Abs. 3 und 39c PBG betreffend Erhaltung des Kulturlandes und Fruchtfolgeflächen erläutert.

- Mit den vorgesehenen Anpassungen werden die Vorgaben des Bundesrechts und des kantonalen Richtplans eingehalten. Die Fläche grenzt an das Siedlungsgebiet. Der Bedarf für eine Erweiterung der Arbeitszone ist vorhanden. Der Ausbau von Elektroladestationen sowie Carsharing-Angeboten steht im öffentlichen Interesse.

- Die neu beanspruchte Fläche wird auf das Notwendige beschränkt und mit dem Vorhaben optimal ausgenutzt.
- Mit der Einzonung werden keine Landwirtschaftsflächen zerschnitten; die Einzonung grenzt an die Bauzone. Die Ein- und Auszonung der Flächen schliesst den Siedlungsrand im Süden der Gemeinde Triengen optimal ab.
- Die Gemeinde hat ein Interesse daran, dass sich die LANDI Sursee am bestehenden Standort in Triengen weiterentwickeln kann aufgrund der zentralen Lage an der Kantonsstrasse und der guten Erschliessung. Die Gemeinde Triengen besitzt kein Carsharing-Angebot und unterstützt deshalb den Ausbau des Angebots bei der LANDI Sursee. Mit dem Boden soll haushälterisch umgegangen werden. Die Synergien von den angestrebten Nutzungsformen sollen optimal genutzt werden.
- Die Einzonung ist standortgebunden, da es sich um die Erweiterung einer bestehenden Einrichtung handelt, welche nicht umgesiedelt werden kann. Eine alternative Fläche in der bestehenden Bauzone steht nicht zur Verfügung.

5.5 Übersicht über den Stand der Erschliessung / Erschliessungsrichtplan

Die Erschliessung der beiden Grundstücke Nr. 1227 und 729 erfolgt über die Kantonsstrasse. Die Massnahme V2.3 «Zusätzliche Beruhigung und Verlangsamung Verkehr und Sicherung Querung Grossfeld durch Torbildung» sowie die Massnahme «Verbreiterung Radstreifen beidseits entlang K14 nach Büron» sind mit der Einzonung nicht gefährdet.



5.6 Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Die Erweiterung der Arbeitszone befindet sich direkt an der Kantonsstrasse an der Ortseinfahrt der Gemeinde Triengen. Durch die Realisation der diversen Angebote (Waschanlage, Landi-Shop, Carsharing, usw.) am selben Standort führt dazu, dass die Verkehrswege der Nutzenden verkleinert werden können. Mit dem Sharing-Angebot und der Schnelladestation wird ein Beitrag zur Reduktion der Mobilität geleistet.

6 WEITERE THEMEN

Auf Themen, welche in den nachfolgenden Kapiteln nicht eingegangen wird, werden nicht tangiert (z.B. Kulturdenkmäler, Altlasten, Wald, etc.).

6.1 Lärmemissionen und -immissionen, Lärmempfindlichkeitsstufen

In der Arbeitszone III gilt die Lärmempfindlichkeitsstufe III.

6.2 Mindestabstände zu Tierhaltungsanlagen (FAT-Abstände)

Bei der Einzonung in die Arbeitszone III handelt es sich um eine Bauzone ohne Wohnnutzung, weshalb die Prüfung von Mindestabständen von Tierhaltungsanlagen (FAT-Abstände) nicht relevant ist.

6.3 Grundwasserschutz

Die beiden Grundstücke Nr. 1227 und 729, GB Triengen befinden sich im Gewässerschutzbereich Au.

6.4 Naturgefahren und deren Umsetzung in die Nutzungsplanung

Die beiden Grundstücke Nr. 1227 und 729, GB Triengen sind von einer mittleren Gefährdung durch Wasserprozesse betroffen. Bestimmungen gemäss Art. 51 Naturgefahren BZR (Gesamtrevision, Stand öffentliche Auflage) sind einzuhalten. Entsprechende Auflagen zum Schutz der interessierten Bauten und Anlagen sind Gegenstand des Baubewilligungsverfahrens.

6.5 Landschafts- und Naturschutz sowie Geotopschutz

Mit der Gesamtrevision der Ortsplanung wird die rechtsgültige Landschaftsschutzzone aufgehoben. Deshalb sind keine Landschafts- Naturschutz- sowie Geotopschutzzonen betroffen. Mit dem neuen BZR-Artikel der Gesamtrevision der Ortsplanung zur Gestaltung der Umgebung und des Siedlungsrandes sollen Übergängen vom Siedlungs- zum Nichtsiedlungsgebiet ist der Aussenraum besonders sorgfältig zu gestaltet werden und die Übergänge insbesondere hinsichtlich Gestaltung und Bepflanzung auf die angrenzende Landschaft abzustimmen. Es sind in der Regel einheimische, standortgerechte Pflanzen zu verwenden. Die Pflanzung von Hochstamm-Obstbäumen, welche typisch für die Region sind werden diesem Ziel gerecht.

6.6 Energieplanungen

Mit den Schnelladestation für Elektrofahrzeuge und den Car-Sharing Angeboten leistet die LANDI Sursee einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Ziele der Klima- und Energiestrategie von Bund, Kanton und Gemeinde.

6.7 Mehrwertausgleich

Seit 1. Januar 2018 ist ein Mehrwertausgleich durchzuführen, wenn die Planänderung zu einem Mehrwert von mehr als 50'000 bei Einzonungen bzw. mehr als 100'000 Franken bei Um- und Aufzonungen in Gebieten mit Bebauungs- und Gestaltungsplanpflicht führt (§ 105ff PBG).

Die Fälligkeit der Mehrwertabgabe wurde mit dem Gesuchsteller der Einzonung thematisiert. Die Höhe einer allfälligen Mehrwertabgabe wird im Hinblick auf die Genehmigung von einem für Schätzungen spezialisierten Büro ermittelt und verbindlich in den Vereinbarungen mit den betroffenen Grundeigentümern festgehalten.