

Befreiungsschlag beim Gestank-Knatsch

Bei der Umzonung von Weilern haben Landwirte das Nachsehen. Nun wurde das Problem dank einer Idee aus Schongau gelöst.

Reto Bieri

Im Kanton Luzern gibt es viele Weiler. Die meisten sind historisch gewachsen und umfassen laut Definition mindestens fünf bis zehn bewohnte Gebäude. In der Nutzungsplanung der Gemeinden waren sie bislang als Weilerzone verzeichnet, wo eine Mischnutzung von Landwirtschaft und Wohnen möglich ist. Doch das ist Vergangenheit. 2018 hat der Bund beschlossen, die Weilerzonen abzuschaffen. Der Entscheid zielt darauf ab, die Zersiedelung zu stoppen: Er soll verhindern, dass in Weilern neue Häuser und Wohnungen entstehen.

Landauf, landab werden seither Weiler umgezont, zumeist in die Landwirtschaftszone. Je nach Grösse und Situation ist auch eine Dorfzone möglich. Die Entscheidung ist heikel, wie der Fall des Weilers Niederschongau exemplarisch aufzeigt. Er gehört zur Gemeinde Schongau und soll neu in die Dorfzone eingeteilt werden, also in eine Bauzone. Weil Niederschongau stetig gewachsen ist, kann man den Weiler nämlich kaum mehr als solchen bezeichnen.

Für die Bauernbetriebe vor Ort hat die Umzonung aber einen Haken, wie der Schongauer Landwirt Markus Kretz erklärt: «In einer Dorfzone gelten bei den Geruchsemissionen strengere Grenzwerte und Abstände. Zudem steigt die Gefahr, dass Leute mit weniger Verständnis für die Landwirtschaft in das Gebiet ziehen. Durch die Umzonung werden Rinder-, Poulet- oder Schweineställe bei einer Klage sanierungspflichtig.» Es müssten Aussenausläu-



Im Vordergrund der Weiler Niederschongau.

Bild: zvg

fe geschlossen und die Ställe mit Abluftwaschanlagen ausgestattet werden. Eine solche kostet 100 000 Franken oder mehr.

Friede im Dorf steht auf wackligen Füßen

Kretz bildet mit seinem Cousin eine Betriebsgemeinschaft. Dessen Schweinebetrieb liegt in Niederschongau. Bislang gestaltet sich das Zusammenleben unkompliziert. «Gelegentliche Gerüche stören die Nachbarn nicht. Sie sind sich bewusst, dass sie auf dem Land leben», so Kretz, der zudem Präsident des

Luzerner Bäuerinnen- und Bauernverbands (LBV) ist.

Nach der Umzonung in die Dorfzone stünde der Friede im Dorf, beziehungsweise im Weiler, allerdings auf wackligen Füßen. Klagt nämlich ein Hausbesitzer wegen dem Gestank, muss der betreffende Bauernhof saniert werden. Kretz betont, die Nachbarn seien bereit gewesen, die bisher geltenden Grenzwerte zu akzeptieren. Eine privatrechtliche Vereinbarung hätte vor Gericht jedoch keinen Bestand. Markus Kretz hatte dann eine zündende

Idee: Die neue Dorfzone soll mit einer Zone für Geruch überlagert werden. Darin würden die bisherigen Grenzwerte und Mindestabstände gelten. Solche Überlagerungszonen gibt es etwa beim Lärm. Entlang von Autobahnen oder in der Nähe von Schiessständen gelten für Anwohner höhere Lärmgrenzwerte.

Unterstützung erhielt Kretz von Nationalrat Leo Müller (Mitte), ebenfalls Mitglied im LBV-Vorstand. Der Anwalt und Agronom aus Ruswil reichte Ende 2022 im Nationalrat eine ent-

sprechende Motion ein, um die Rechtsgrundlage für solche überlagernde Geruchszonen zu schaffen. Auf Wunsch von Müller legte der Thurgauer Ständerat Jakob Stark (SVP) den Vorstoss zeitgleich in der kleinen Kammer vor.

Das war nötig, denn der Nationalrat lehnte das Ansinnen zunächst ab; unter anderem aufgrund von Skepsis aus der Bundesverwaltung. Markus Kretz erhielt anschliessend die Möglichkeit, seine Idee beim Bundesamt für Raumentwicklung in Bern zu präsentieren. «Sie ha-

ben dann verstanden, um was es uns geht.»

Hohenrain zeigt den Zielkonflikt auf

Danach ging es schnell. Auf Vorschlag des Bundesrats sollte der neue Artikel in die damals laufende Revision des Raumplanungsgesetzes (RPG2) einfließen. Dem stimmte der Ständerat im Herbst zu. Das RPG2 ist mittlerweile abgesehen, Mitte Februar läuft die Referendumsfrist ab. Leo Müller geht davon aus, dass es Anfang 2025 in Kraft tritt.

Dass landwirtschaftliche Gerüche zunehmend zu Konflikten führen, zeigt sich etwa in der Gemeinde Hohenrain. Dort führt Schweinegestank seit Jahren zu Unmut in der Bevölkerung. Hohenrain zeige den Zielkonflikt gut auf, sagt Leo Müller. «Die Konsumenten verlangen hohe Standards bezüglich des Tierwohls mit Ausläufen ins Freie, aber stinken dürfen sie auch nicht. Das ist inkonsistent. Denn die Abluft reinigen ist nur in einem geschlossenen Stall möglich»

Markus Kretz bezeichnet den neuen Artikel zu den Geruchsbestimmungen als Befreiungsschlag für Landwirtschaft, Gemeinden aber auch Anwohner. «Mit der neuen Rechtslage wurde die Basis für ein friedliches Miteinander geschaffen.» Nun liege es an den Kantonen, ihn umzusetzen. In Luzern wurde man bereits aktiv. Im September reichte der Ruswiler Kantonsrat Hanspeter Bucheli (Mitte) ein entsprechendes, überparteilich getragenes Postulat ein. Der Kantonsrat hiess es in der Dezembersession einstimmig gut.

So will der Kanton die Verkehrsprobleme im Seetal angehen

Diverse Massnahmen sollen den Verkehrsfluss im Seetal verbessern. Die Gemeinde Hochdorf pocht auf einen zeitnahen ÖV-Ausbau.

Fabienne Mühlemann

Wie soll die Verkehrssituation im Seetal verbessert werden? Diese Frage beschäftigt die Gemeinden und den Kanton schon länger. Letzterer hat in den vergangenen Jahren verschiedene Varianten für Verkehrslösungen in den Gemeinden Hochdorf und Eschenbach oder für die Ortsdurchfahrt Ballwil vorgestellt. Sowohl in Eschenbach als auch in Hochdorf schnitten jeweils die Varianten Null+ / ÖV am besten ab, gefolgt von Umfahrungslösungen. Bei Ersteren würde die Situation auf dem bestehenden Strassennetz verbessert und der öffentliche Verkehr gestärkt.

In einer nun vorliegenden Planungssynthese wurden die verschiedenen Varianten zusammengefasst. Das Fazit lautet: Sie funktionieren auch im Zusammenspiel, daher soll eine dieser Lösungen umgesetzt werden. «Die Null+ / ÖV-Varianten zeigen gegenüber den Umfahrungen ein besseres Kos-

ten-Nutzen-Verhältnis. Dies nicht nur wegen tieferer Kosten, sondern auch weil weniger Kulturland nötig ist und die Eingriffe in Natur und Landschaft geringer sind», heisst es in einer Mitteilung des Kantons. Eine Entscheidung gibt es jedoch noch nicht: Im Programm Gesamtmobilität werden die Varianten nochmals beurteilt, und es wird dann entschieden, welche Projekte definitiv Aufnahme finden.

Einzelne Massnahmen kommen schon früher

Weil der Handlungsdruck bereits heute spürbar sei und noch zunehmen werde, treibt der Kanton kurz- und mittelfristige Massnahmen voran. In Ballwil soll die Ortsdurchfahrt mit dem Neubau des Kreisels Dorfstrasse gesichert werden. Der Knoten Oberhofen in Inwil soll hinsichtlich der Leistung aber auch für eine ÖV-Bevorzugung ausgebaut werden. Weiter ist geplant, den Verkehr auf dem heutigen Strassennetz besser zu steuern,

«Der Bahnhof Hochdorf muss zu einem funktionierenden Mobilitätshub ausgebaut werden.»

Gaby Oberson
Gemeinderätin Hochdorf

um den Fluss zu verbessern. Die Projekte sollen 2024 starten.

Im Bereich des ÖV sei zudem der Ausbau des Busangebots im Seetal denkbar, schreibt der Kanton. Auf Anfrage heisst es, dass etwa die Buslinien im Viertelstundentakt verkehren

und eine neue Buslinie Hitzkirch-Meisterschwanden-Wohlen eingeführt werden soll. Für die bessere Anbindung der Hügelmündungen an die Bahnstationen könnte zudem ein On-Demand-Angebot mit Kleinbussen entwickelt werden. «Die ersten Umsetzungsschritte werden im laufenden Jahr mit der Angebotsplanung konkretisiert», schreibt der Kanton.

Gleichzeitig soll eine Vertiefungsstudie die Grundlagen für einen Viertelstundentakt auf der Seetalbahn-Linie bereitstellen. Dafür sei jedoch die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern erforderlich, schreibt der Kanton. Kantonsingenieur Gregor Schwegler sagt: «Das kantonale Bahnangebot ist auch vom Ausbau der nationalen Bahninfrastruktur abhängig. Der Kanton setzt sich ein und wird abklären, ob es alternative Möglichkeiten für eine Verbesserung des ÖV im Seetal gibt, bevor der Durchgangsbahnhof in Betrieb genommen wird.» Kürzlich forderten diesbezüglich die Kan-

tonsrätinnen und Kantonsräte aus dem Wahlkreis Hochdorf mittels einer Petition, dass die Regierung beim Mobilitätsausbau im Seetal aktiver mitwirkt (wir berichteten).

Ergänzend zu all diesen Massnahmen wird nun Idee Seetal mithilfe der Gemeinden und des Kantons ein regionales Gesamtmobilitätskonzept erarbeiten. Dabei würden neben den Kantonsstrassen und der Bahnlinie auch die Gemeindestrassen und alle weiteren Mobilitätsarten einbezogen. Schwegler: «Hier werden die zusätzlichen Fragen geklärt, die das Seetal beschäftigen. Wir werden so Schritt für Schritt Massnahmen im Gesamtverkehrssystem auf kommunaler und kantonaler Ebene umsetzen.»

Hochdorf fordert einen zeitnahen ÖV-Ausbau

Gemäss der Mitteilung unterstützen die Gemeinden die nächsten Schritte. Doch sie haben klare Ansichten. So wird

etwa die Eschenbacher Gemeindepräsidentin, Nicole Lüthy-Widmer, folgendermassen zitiert: «Ziel muss sein, das Verkehrsaufkommen in Eschenbach massiv zu entschärfen. Ansonsten werden wir auch weiterhin an der Umfahrung Eschenbach festhalten.» Für die Gemeinde Hochdorf ist wichtig, dass der Ausbau des ÖV zeitnah erfolgt. Der Ausbau der Seetalbahn-Linie könne nicht bis zur Realisierung des Durchgangsbahnhofs warten.

Aus Sicht der Gemeinde Hochdorf müssten auch Zwischenlösungen geprüft werden: «Ein Viertelstundentakt und ein Regio-Express sind in einem ersten Schritt auch bis nach Emmenthal denkbar», wird Gemeinderätin Gaby Oberson zitiert. Ausserdem brauche es weiter gehende Massnahmen: «Der Bahnhof Hochdorf muss zu einem funktionierenden Mobilitätshub ausgebaut werden.» Attraktive ÖV-Verbindungen nach Sursee, Rotkreuz und Luzern seien zwingend.