

Gemeinde Emmen



Revision Bebauungsplan Meierhof, Mitwirkungsbericht

Vom Gemeinderat am 12. Februar 2020 verabschiedet.



12. Februar 2020

Gemäss § 6 des Planungs- und Baugesetzes des Kantons Luzern fand vom 27. Juni 2019 bis 26. Juli 2019 die Mitwirkung zur Revision des Bebauungsplan Meierhof statt. Aufgelegen sind die Unterlagen, welche am 12. Juni 2019 vom Gemeinderat zur Mitwirkung und kantonaler Vorprüfung verabschiedet wurden.

Im Rahmen der Mitwirkung sind vier Stellungnahmen eingereicht worden. In der nachfolgenden Tabelle sind die Eingaben je Absender (anonymisiert) aufgeführt. Zu jeder Eingabe nimmt der Gemeinderat Stellung, zudem wird aufgeführt, ob und wie die Dokumente zum Bebauungsplan geändert werden.

Nr.	Eingabe	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
1.	<p>Es wird vorausgesetzt, dass die vorgeschlagenen Massnahmen der Firma TEAMverkehr.zug zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Velo- und Fussgängern bei der Ausfahrt geprüft und die heute unbefriedigende Situation und die bestehenden Sicherheitsdefizite zeitnah behoben werden.</p>	<p>In Art. 23 Abs. 4 der Sonderbauvorschriften wird verbindlich festgehalten, dass die Ausfahrt auf die Seetalstrasse vor der Realisierung der zweiten Etappe so umzugestaltet ist, dass die Verkehrssicherheit für den Fuss-und Veloverkehr gewährleistet ist.</p> <p>Eine Möglichkeit zur Umgestaltung sind die Massnahmen, welche TEAMverkehr.zug vorschlägt.</p> <p>Der Absatz wird jedoch noch präzisiert, dass die Massnahmen vor der Bewilligung des ersten Baugesuches umgestaltet werden müssen.</p>	<p>Art. 23 Abs. 4 lit. c der Sonderbauvorschriften:</p> <p>Die Ausfahrt auf die Seetalstrasse ist vor der Bewilligung des ersten Baugesuchs so umzugestalten, dass die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr gewährleistet ist.</p>
2.	<p>Die Anzahl der Parkfelder für Baufeld D1 (4'534 m²) sind unverändert bei 20 zu belassen.</p> <p>Im aktuell gültigen Bebauungsplan sind für das Baufeld D1 insgesamt 20 Parkfelder vorgesehen. Die Eigentümerschaft hat im Jahr 2011 das Grundstück Nr. 4402 (2'453 m²) gekauft und im August 2013 die Baueingabe für den Neubau einer Gewerbehalle mit 12 Parkfelder eingereicht.</p> <p>Das Grundstück Nr. 4403 (2'081 m²) hat die Eigentümerschaft hingegen erst im Dezember 2013 erworben; also nach Baueingabe auf Grundstück Nr. 4402.</p> <p>Die 12 bewilligten Parkfelder sind darum ausschliesslich dem Grundstück Nr. 4402 zuzuordnen und die übrigen acht der insgesamt 20 Parkfelder sind für das im Dezember 2013 erworbene Grundstück Nr. 4403 bestimmt.</p>	<p>Die Anzahl der Parkplätze gemäss Anhang zu Art. 24 der Sonderbauvorschriften wird nicht Parzellenweise festgelegt, sondern pro Baubereich.</p> <p>Für den Baubereich B3 sind zum heutigen Zeitpunkt 12 Parkplätze rechtskräftig bewilligt. Wie die Aufteilung der Parkplätze auf die Parzellen innerhalb eines Baubereichs ist, ist Sache der jeweiligen Eigentümer.</p> <p>Im Weiteren ist gemäss Art. 24 Abs. 2 der Sonderbauvorschriften ein Abtausch unter den Baubereichen möglich, sofern die Gesamtzahl an Parkplätzen von 737 eingehalten wird.</p>	keine

Nr.	Eingabe	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
	<p>Eine Reduktion von 20 auf 12 Parkfelder würde faktisch bedeuten, dass der Eigentümer des Grundstück Nr. 4403 kein einziges Parkfeld realisieren könnte. Die geplante Reduktion verstösst gegen Treu und Glauben, da niemand ein Grundstück von über 2'000 m² kaufen würde, ohne darauf einen einzigen Parkplatz realisieren zu können.</p>		
3.	<p>Anpassung Art. 9 Abs. 3 SBV: Lärmintensive Arbeiten, wozu auch das Beladen und Entladen von Last- und Lieferwagen zählt, sind nur an Werktagen zulässig und zwar zwischen 07.00 Uhr und 12.00 Uhr sowie 13.30 Uhr und 18.30 Uhr, am Samstag zwischen 08.00 Uhr und 12.00 Uhr sowie 13.30 Uhr und 17.00 Uhr. Erfolgen Anlieferungsfahrten ausserhalb der Geschäftszeiten, sind den Chauffeuren jederzeit zugängliche Räumlichkeiten (WC/Dusche, Aufenthalts- und Schlafräum) bereit zu stellen.</p>	<p>Die übergeordneten gesetzlichen Vorschriften müssen in jedem Fall eingehalten werden. Jedoch hat ein Bauplan nicht den Zweck, übergeordnete Vorschriften, die in jedem Fall eingehalten werden, grundeigentümerverschrieben noch einmal festzuhalten.</p> <p>Werden die übergeordneten gesetzlichen Vorschriften nicht eingehalten, muss zivilrechtlich vorgegangen werden.</p>	keine
	<p>Neuer Art. 19a SBV: Die Erschliessung des Bauplanperimeters erfolgt ausschliesslich über die im Bauplan vorgesehene Ein- und Ausfahrt (graue Einzeichnung). Der Meierhofweg ist für jeglichen Durchgangsverkehr gesperrt. Die Eigentümer der Grundstücke im Bauplanperimeter sind verpflichtet, die Einhaltung dieses Verkehrsregimes zu kontrollieren und geeignete Massnahmen zur Einhaltung zu treffen.</p>	<p>Der Meierhofweg ist eine Privatstrasse, welche im Eigentum der jeweiligen Anstösser liegt. Fuss- und Fahrwegrechte sind privatrechtliche Angelegenheiten. Solange die Strasse nicht mit einem gerichtlichen Fahrverbot oder einem Fahrverbot gemäss Strassenverkehrsgesetz / Signalisationsverordnung / Strassenverkehrsverordnung versehen ist, gilt die Strasse als öffentlich.</p>	keine

Nr.	Eingabe	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
		<p>Die Gemeinde wird bezüglich dem Meierhofweg kein Fahrverbot gemäss Strassenverkehrsgesetz / Signalisationsverordnung / Strassenverkehrsverordnung erlassen.</p> <p>Von den Eigentümern könnte ein gerichtliches Fahrverbot eingerichtet werden, die Kontrolle liegt dann bei den Eigentümern und nicht bei der Polizei.</p>	
	<p>Mit der Realisierung der zweiten Etappe darf erst begonnen werden, wenn die notwendigen baulichen und betrieblichen Massnahmen zur Bewältigung des damit anfallenden Verkehrsaufkommens, insbesondere die Umfahrungsstrasse Emmen Dorf, rechtlich und finanziell gesichert und zeitlich bestimmt sind.</p>	<p>In Art. 23 Abs. 6 der rechtskräftigen Sonderbauvorschriften ist festgehalten, dass mit der Realisierung erst begonnen werden darf, wenn die notwendigen baulichen und betrieblichen Massnahmen zur Bewältigung des anfallenden Verkehrsaufkommens rechtlich und finanziell gesichert und zeitlich bestimmt sind.</p> <p>Dieser Absatz ist nicht mehr notwendig, weil die Parkplatzanzahl gemäss Anhang zu Art. 24 der Sonderbauvorschriften beschränkt wird. So sind dürfen neu für die erste und zweite Etappe insgesamt nur noch 737 Parkplätze anstatt 1000 Parkplätze erstellt werden. 737 Parkplätze sind gleich viele wie gemäss heutigem rechtsgültigen Bebauungsplan in der ersten Etappe erstellt werden dürfen.</p> <p>Diese Beschränkung hat zur Folge, dass mit der Realisierung der zweiten Etappe nicht mehr Verkehr erzeugt wird als gemäss rechtsgültigem Bebauungsplan alleine mit der ersten Etappe möglich wäre. Im rechtsgültigen</p>	keine

Nr.	Eingabe	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
		<p>Bebauungsplan sind für die erste Etappe ebenfalls keine baulichen und betrieblichen Massnahmen vorgeschrieben.</p> <p>Die baulichen und betrieblichen Massnahmen betreffend der zweiten Etappe sind demzufolge nicht mehr notwendig.</p>	
	<p>Die im Bebauungsplan Meierhof vom 1. Februar 2000 eingezeichneten Güterumschlags- und Anlieferungsseite (blaue Schraffur) und der Güterumschlags- und Anlieferungsbereich (dunkelrote Vollfarbe) seien jedenfalls beim Baubereich C3 auf die gegenüberliegende Nordwestseite des Baubereichs zu verschieben.</p>	<p>Gemäss rechtsgültigem Situationsplan ist der Güterumschlags- und Anlieferungsbereich für die Baubereiche C1 – C4 konzentriert an einer Strassenachse. Die Strasse kann so in diesem Bereich entsprechend den Bedürfnissen der Anlieferung ausgebaut werden. Mit dieser Lösung wird auch sichergestellt, dass ein Grossteil des Schwerverkehrs nicht durch das ganze Bebauungsplangebiet fahren muss, sondern frühzeitig abgefangen wird.</p>	keine
	<p>Die Umteilung der im Bebauungsplangebiet Meierhof gelegenen Flächen der Grundstücke Nrn. 442, 443, 2487, 3299, 3303 und 4512, alle GB Emmen, von der 2. in die 1. Bauetappe der Arbeitszone (Ar) sei nur im Falle der Änderung des Bebauungsplanes und der Sonderbauvorschriften gemäss vorherigen Ausführungen zu bewilligen.</p>	<p>Die Umteilung von der zweiten in die erste Etappe wird erfolgen, sobald der Bebauungsplan vom Einwohnerrat beschlossen wurde. Die Umteilung wird in einem separaten Verfahren durchgeführt.</p>	keine
4.	<p>Die verpflichtende Einführung von Mobilitätskonzepten für Betriebe ab 50 Mitarbeitern wird begrüsst.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>	keine
	<p>Die Reduktion der Gesamtzahl an Parkplätzen wird begrüsst.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>	keine

Nr.	Eingabe	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
	<p>Trotz Mobilitätskonzepten und einer tieferen Parkplatzzahl wird der Verkehr auf der Seetalstrasse durch die Entwicklung der 2. Etappe Meierhof zunehmen. Gemäss Lärmgutachten können damit die Planungswerte bei 10 Gebäuden nicht eingehalten werden, bei vielen anderen wird der Planungswert nur knapp erreicht. Wird zur Beurteilung der Lärmsituation der neue Strassenlärmkataster des Kantons Luzern beigezogen, zeigt sich, dass die Liegenschaften entlang der Seetalstrasse bereits heute eine Lärmbelastung über dem Immissionsgrenzwert aufweisen, teilweise über dem Alarmwert. Jede weitere Zunahme der Lärmbelastung, ist deshalb zu verhindern (Vorsorgeprinzip).</p> <p>Der Kataster weist für die betroffene Strecke Meierhof einen Lärmemissionswert von 79,4 dB(A) (tags) und 73,2 dB(A) (nachts) aus, was auf ein grosses Lärmreduktions-Potenzial an der Quelle rückschliessen lässt.</p> <p>Im Lärmgutachten sind keine Strassenlärm reduzierende Massnahmen vorgesehen, vielmehr beantragt die Gemeinde Emmen für die Gebäude, bei denen die gesetzlich geforderten Planungswerte nicht eingehalten werden, Erleichterungen nach LSV Art. 7. Wir weisen Sie darauf hin, dass das Erteilen von Erleichterungen laut Bundesgericht nur «in Sonderfällen» zulässig ist, und dass dies «restriktiv gehandhabt»</p>	<p>Mit der Reduktion der Anzahl Parkplätze von 1000 auf 737 über das ganze Bebauungsplangebiet wird die Verkehrserzeugung und der daraus resultierende Lärm massgebend reduziert. Gemäss rechtsgültigem Bebauungsplan wären alleine in der ersten Etappe 737 Parkplätze möglich.</p> <p>Eine weitere Reduktion der Anzahl Parkplätze wird als unverhältnismässig erachtet.</p> <p>Im Rahmen des Strassenverkehrsprojekts K16 soll im Bereich von Emmen-Dorf gesamtheitlich über mögliche Massnahmen wie Tempo 30, Flüsterbelag etc. diskutiert werden sollen.</p> <p>Diese zum Teil kostenintensiven Massnahmen an die zweite Etappe des Bebauungsplans Meierhof zu knüpfen ist unverhältnismässig, zudem bereits im rechtsgültigen Bebauungsplan mit ebenfalls 737 möglichen Parkplätzen keine Massnahmen vorgesehen sind.</p>	

Nr.	Eingabe	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
	<p>werden muss (BGE iC_589/2014), zudem erst nach einer umfassenden Interessenabwägung.</p> <p>Es sind deshalb zwingend Massnahmen an der Quelle zu prüfen - etwa die Einführung einer Tempo-30-Strecke (nicht Zone) gemäss Art. 108, SSV - um die gesetzlichen Grenzwerte im Lärmschutz zum Schutz der Anwohner einzuhalten. Einer Gewährung von Erleichterungen können wir nicht zustimmen. Vor dem Hintergrund, dass die Durchfahrt der Seetalstrasse durch Emmen Dorf auch ein Schulweg ist, wäre Tempo 30 nicht nur aus Lärmschutz- sondern auch aus Sicherheitsgründen sinnvoll.</p>		
	<p>Die Streichung des Art. 23, Absatz 6, der Sonderbauvorschriften ist rückgängig zu machen («Mit der Realisierung der zweiten Etappe darf erst begonnen werden, wenn die notwendigen baulichen und betrieblichen Massnahmen zur Bewältigung des damit anfallenden Verkehrsaufkommens rechtlich und finanziell gesichert und zeitlich bestimmt sind. »); auch mit insgesamt weniger Parkplätzen ist Mehrverkehr vorprogrammiert, dessen Bewältigung bauliche und betriebliche Massnahmen zur Voraussetzung hat.</p>	<p>Dieser Absatz ist nicht mehr notwendig, weil die Parkplatzzahl gemäss Anhang zu Art. 24 der Sonderbauvorschriften beschränkt wird. So sind dürfen neu für die erste und zweite Etappe insgesamt nur noch 737 Parkplätze anstatt 1000 Parkplätze erstellt werden. 737 Parkplätze sind gleich viele wie gemäss heutigem rechtsgültigen Bebauungsplan in der ersten Etappe erstellt werden dürfen.</p> <p>Diese Beschränkung hat zur Folge, dass mit der Realisierung der zweiten Etappe nicht mehr Verkehr erzeugt wird als gemäss rechtsgültigem Bebauungsplan alleine mit der ersten Etappe möglich wäre. Im rechtsgültigen Bebauungsplan sind für die erste Etappe ebenfalls keine baulichen und betrieblichen Massnahmen vorgeschrieben.</p>	

Nr.	Eingabe	Erwägung des Gemeinderats	vorgenommene Änderung
		Die baulichen und betrieblichen Massnahmen betreffend der zweiten Etappe sind demzufolge nicht mehr notwendig.	
	Es ist - wie in der ersten öffentlichen Auflage vorgesehen - eine verbindliche Fahrtenplafonierung festzulegen. Ohne verbindliche Fahrtenplafonierung fehlt ein Instrument, um bei allfälligem Mehrverkehr gegenüber den heutigen Planungswerten wirkungsvolle Massnahmen ergreifen zu können. Damit würden etwa auch die Grundlagen, auf denen etwa die zusätzliche Lärmbelastung berechnet worden ist, hinfällig. Zudem ist auch die Verkehrszählung ohne Fahrtenplafonierung wenig zielführend.	Eine Fahrtenbeschränkung für die erste Etappe ist rechtlich gesehen umstritten, zudem lassen sich aufgrund der heutigen Parkplatzanordnungen die Fahrtenzahlen nur mit kostenintensiven Massnahmen dokumentieren respektive pro Baubereich zuzuweisen. In Art. 24 Abs. 3 wird festgehalten, dass der Betrieb aller neuen Parkplätze so einzurichten ist, dass die Anzahl Fahrten dokumentiert werden kann. Zudem sind die Parkplätze so einzurichten, dass im Fall der Überlastung des übergeordneten Strassennetzes der ausfahrende Verkehr dosiert werden kann. Für die Baubereiche der zweiten Etappen wurden zudem im Anhang zu Art. 24 der Sonderbauvorschriften die Anzahl Fahrten als orientierender Bestandteil aufgeführt.	