



Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch

Gemeinderat Emmen
Rüeggisingerstrasse 22
6021 Emmenbrücke

Luzern, 29. November 2019 IC/JAD
2019-340

**Gemeinde Emmen; Teiländerung Bebauungsplan Meierhof (bereinigte
Unterlagen 2019)**

Vorprüfungsbericht

gemäss § 19 des Planungs- und Baugesetzes (PBG)

Sehr geehrte Frau Gemeindepräsidentin
Sehr geehrte Ratsmitglieder

Mit Schreiben vom 13. Juni 2019 ersuchen Sie um die erneute Vorprüfung der Teiländerung des Bebauungsplans Meierhof in Emmen. Dazu äussern wir uns wie folgt:

A. EINLEITUNG

1. Planungsrechtliche Ausgangslage

Der Bebauungsplan Meierhof wurde vom Regierungsrat mit Entscheid Nr. 1237 vom 22. August 2000 genehmigt. Mit Vorprüfungsbericht vom 13. April 2016 haben wir zur Teiländerung des Bebauungsplans Stellung genommen. Die Planänderungen wurden danach bereinigt und öffentlich aufgelegt. Aufgrund von Einsprachen mussten die Planunterlagen jedoch angepasst werden. Die vorgenommenen Änderungen erfordern eine erneute kantonale Vorprüfung gemäss § 19 PBG.

2. Beurteilungsdokumente

Das folgende Planungsinstrument ist vorzuprüfen:

- Änderung der Sonderbauvorschriften, Entwurf vom 7. Juni 2019.

Als Grundlage für die Beurteilung dienen folgende Unterlagen:

- Raumplanungsbericht nach Art. 47 der Raumplanungsverordnung (RPV) vom 7. Juni 2019;
- Teiländerung Bebauungsplan Meierhof, Verkehrliche Beurteilung vom 6. Juni 2019;
- Teiländerung Bebauungsplan Meierhof, Aktualisierung Lärm-Gutachten Mehrverkehr vom 6. Juni 2019.

Der Raumplanungsbericht für die vorliegende Teilrevision des Bebauungsplans genügt den gestellten Anforderungen gemäss Art. 47 RPV. Die eingereichten Unterlagen sind vollständig und zweckmässig dargestellt.

3. Vernehmlassungsverfahren

Folgende, von der Dienststelle rawi (zuständiger Projektleiter: Cüneyd Inan, Tel. 041 228 51 86) zur Vernehmlassung eingeladenen Stellen haben sich schriftlich zur Revisionsvorlage geäußert:

- Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif), am 8. Juli 2019;
- Dienststelle Umwelt und Energie (uwe), am 18. Juli 2019.

Zu Ihrer Information erhalten Sie je eine Kopie dieser Stellungnahmen. Die darin enthaltenen Anträge sind im vorliegenden Bericht integriert. Ist ein Antrag aufgrund einer übergeordneten Interessenabwägung nicht unverändert übernommen worden, so wird die massgebliche Handlungsanweisung für die Gemeinde im vorliegenden Bericht festgehalten und begründet.

B. BEURTEILUNG

1. Bebauungsplan Meierhof

1.1. Einleitung

Der Bebauungsplan Meierhof wurde am 1. Februar 2000 vom Einwohnerrat Emmen beschlossen und vom Regierungsrat mit Entscheid Nr. 1237 vom 22. August 2000 mit Anordnungen beziehungsweise Korrekturen genehmigt. Die Realisierung der 2. Etappe wurde dabei von mehreren Faktoren abhängig gemacht, welche zum heutigen Zeitpunkt nicht mehr zweckmässig erscheinen.

Durch die Revision des Bebauungsplans wird sichergestellt, dass die Knoten zur Seetalstrasse hin auch in Zukunft – bei einem Vollausbau des Gebiets Meierhof – funktionieren und im Falle einer unerwünschten verkehrlichen Entwicklung Massnahmen umgesetzt werden können, welche die Funktionsfähigkeit des übergeordneten Verkehrsnetzes sicherstellen.

Der rechtskräftige Bebauungsplan beinhaltet als verkehrliche Vorgabe eine Beschränkung der Anzahl Parkplätze (erste und zweite Etappe). Zudem wird die maximal zulässige Parkplatzzahl von bisher 1'000 auf neu 737 reduziert. Diese künftig maximal mögliche Anzahl Parkplätze von 737 entspricht der heute zulässigen Anzahl Parkplätze für die erste Etappe. Diese Anzahl Parkplätze ist für das übergeordnete Verkehrsnetz tragbar, weshalb der bisherige Art. 23 Abs. 6 der Sonderbauvorschriften gemäss dem Vorhaben der Gemeinde gestrichen werden kann.

Die Gemeinde Emmen beabsichtigt, die Funktionsfähigkeit des Ein- und Ausfahrtsknotens Meierhof/Seetalstrasse neu mit einer Fahrtenbeschränkung sicherzustellen, als Ersatz für die bisherige Begrenzung der Anzahl Parkfelder. Die bisherige Verknüpfung, wonach die zweite Etappe des Bebauungsplans erst realisiert werden darf, wenn eine Umfahrungsstrasse umgesetzt ist, soll abgelöst werden. Neu soll die zweite Etappe erst realisiert werden dürfen, wenn die Ausfahrt auf die Seetalstrasse so gestaltet ist, dass die Verkehrssicherheit insbesondere für den Langsamverkehr gewährleistet ist.

1.2. Raumplanerische Beurteilung

Der Perimeter des Bebauungsplans Meierhof ist Teil des kantonalen Entwicklungsschwerpunktes ESP Luzern Nord (Koordinationsaufgabe S6-1 des Kantonalen Richtplans 2009, teilrevidiert 2015 [KRP]). Mit den Entwicklungsschwerpunkten werden grossflächige Arbeitsplatzgebiete an gut erschlossenen Standorten festgelegt, an deren hohen qualitativen Entwicklung ein grosses volkswirtschaftliches Interesse besteht. Die bisherige Erfahrung mit den ESP-Gebieten zeigt, dass insbesondere die Abstimmung von Siedlung und Verkehr in diesen Gebieten die grösste Herausforderung ist. Aus raumplanerischer Sicht ist es zweckmässig, dieses Areal weiter zu entwickeln und sich der Herausforderung der Abstimmung mit den beschränkten Verkehrskapazitäten zu stellen. Ein Ausweichen an verkehrlich weniger belastete Standorte und/oder an periphere Lagen stellt aus Sicht der Raumplanung keine zweckmässige Option dar, da dies der Eindämmung der Zersiedelung entgegenwirken würde.

Bei der Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen von Bauvorhaben muss jedoch festgehalten werden, dass aufgrund des Beobachtungshorizontes von 2030 oder 2030+ die künftige verkehrliche Entwicklung – aufgrund heute nicht bekannter wirtschaftlicher, technischer und gesellschaftlicher Veränderungen – erheblich anders verlaufen kann, als heute angenommen wird. Dies kann zu einer noch ausgeprägteren oder zu einer geringeren individuellen Mobilität führen. Bei der Weiterentwicklung des ESP Luzern Nord ist dieser Aspekt angemessen zu berücksichtigen.

Zusammenfassend erachten wir die bauliche Entwicklung im ESP Luzern Nord als raumplanerisch zweckmässig.

1.3. Plan im Massstab von 1: 500 vom 29. August 2000

Am Plan werden keine Änderungen vorgenommen.

1.4. Sonderbauvorschriften

Art. 6 Baulinien /Gebäudevolumen, Art. 8 Fassaden- und First-/Gesamthöhe

Absatz 1:

Der Begriff „Gesamthöhe“ kann erst nach Umsetzung der IVHB-konformen Bau- und Zonenordnung verwendet werden. Die Gemeinde Emmen hat ihre Bau- und Zonenordnung den geänderten kantonalen Vorschriften noch nicht angepasst, weshalb der Begriff nicht verwendet werden kann. Sinnvollerweise ist mit einer Höhenkote (in Metern über Meer) zu arbeiten, die den höchsten Punkt des Gebäudes definiert. Auch die Fassadenhöhe kann mit einer Kote beschrieben werden. Dies ist im Hinblick auf die erwähnte Anpassung der Sonderbauvorschriften an die geänderten kantonalen Vorschriften ohnehin notwendig. Wir empfehlen daher, Artikel 8 im Rahmen der vorliegenden Teilrevision der Sonderbauvorschriften integral anzupassen. Verzichten Sie nun auf diese Anpassung, ist der Bebauungsplan nach Anpassung der Grundnutzung erneut zu revidieren, was einen unnötigen Aufwand bedeuten würde.

Im Weiteren weisen wir darauf hin, dass aufgrund der Messweise nur bei Flachdachbauten die Firsthöhe der Gesamthöhe gemäss der IVHB entspricht. Bei Schrägdächern ist der Messpunkt von Firsthöhe und Gesamthöhe unterschiedlich.

Absatz 2

Auf den Passus „gemäss § 112a Abs. 2 lit. h PBG“ ist zu verzichten.

Art. 8

Wir verweisen auf unsere Ausführungen zu Artikel 6 und empfehlen, Art. 8 Abs. 1 dementsprechend anzupassen.

Zudem empfehlen wir, in Absatz 2 den Passus „zulässige First- / Gesamthöhe“ durch „zulässigen Höhenmasse“ zu ersetzen.

Art. 23 Bau- und Erschliessungsetappen

Absatz 4c ist dahingehend anzupassen, dass die Umgestaltung der Zufahrt in die Kantonsstrasse vor der Bewilligung des ersten Baugesuchs der zweiten Etappe des Bebauungsplans erfolgen muss.

Die Formulierung von Absatz 5 ist dahingehend zu ergänzen, dass auch aus Lärmschutzgründen Vorgaben zur Nutzungseinschränkung erfolgen können.

Art. 24 Parkplatzberechnung

Absatz 4 ist dahingehend zu ergänzen, dass auch aus Lärmschutzgründen eine Begrenzung der Anzahl Fahrten erfolgen kann. Zudem empfehlen wir die folgende Formulierungsänderung:

„Wird die Leistungsfähigkeit des übergeordneten Verkehrsnetzes nachweislich überschritten, so ist auf Verlangen der zuständigen kantonalen Dienststelle ~~auf Kosten der Grundeigentümer~~ die Anzahl Fahrten aus dem gesamten Bebauungsplanperimeter zu dosieren und/oder es sind Massnahmen zur Leistungssteigerung des Verkehrssystems umzusetzen. Die Kosten für diese Massnahmen gehen zu Lasten der Eigentümer der Grundstücke im Bebauungsplanperimeter. Die Eigentümer leisten Beiträge an diese Massnahmen nach Massgabe der wirtschaftlichen Sondervorteile.“

Die Formulierung entspricht damit jener in den Bebauungsplänen Seetalplatz.

Der Antrag der Dienststelle vif bezüglich der konkreten Benennung der zuständigen Ansprechstelle ist im Bebauungsplan nicht stufengerecht weshalb dieser nicht zu berücksichtigen ist. Aus der Bestimmung geht für die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer von Parzellen innerhalb des Bebauungsplan-Perimeters eindeutig hervor, dass die Dienststelle vif Massnahmen zu Lasten der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer beantragen kann. Die Zuständigkeit für die Umsetzung liegt bei der Gemeinde. Die konkreten Modalitäten können im Zeitpunkt der Anordnung festgelegt werden.

Art. 24a bis 24c

Wir begrüssen die Bestimmungen ausdrücklich. Allerdings ist in Art. 24c Abs. 1 der Begriff „relevant“ unklar und daher entweder zu präzisieren, zu streichen oder umzuformulieren.

Anhang zu Art. 24

Im rechtskräftigen Bebauungsplan sind in der ersten Etappe 737 Parkplätze zulässig, im Endausbau sind es 1'000 Parkplätze.

Mit der vorliegenden Änderung der Sonderbauvorschriften wird die zulässige maximal Anzahl Parkplätze auf gesamthaft 737 beschränkt. Die Reduktion erfolgt, weil bis jetzt erst 559 Parkplätze realisiert wurden und kein Bedarf mehr für ein Maximum von 1'000 Parkplätzen besteht. Gegenüber den heute realisierten Parkplätzen sollen in der zweiten Etappe zusätzliche 178 Parkplätze zugelassen werden. Für die weitere Beurteilung verweisen wir auf Ziffer B.2.

2. Verkehrserzeugung und Lärmschutz

In der Tabelle (Anhang zu Art. 24) wird die Anzahl Fahrten für die zweite Etappe pro Werktag (DWV) mit 587 Fahrten orientierend ausgewiesen. Dies entspricht etwa 463¹ Fahrten pro Tag (DTV). Der DWV wird im vorliegenden Fall mit 6 Werktagen berechnet. Die Sonderbauvorschriften sind an geeigneter Stelle mit einem entsprechenden Hinweis zu ergänzen.

Gemäss Verkehrsgutachten wurde im Jahre 2014 der DWV für das Bebauungsplan-Gebiet (1. Etappe) erhoben und mit 2'340 Fahrten beziffert. Im Endausbau werden demnach aus dem Bebauungsplan-Gebiet Meierhof (1. und 2. Etappe) ca. 2'930 DWV resp. 2'550 DTV erzeugt².

¹ Verkehrsgutachten Tabelle 1

² Das Verkehrsgutachten ermittelt unter Ziffer 4.2 den Wert von 2'500; im Lärmgutachten in Tabelle 1 wird der Wert von 2'550 verwendet.

Die Berechnung der Verkehrserzeugung basiert auf der vorhandenen und vorgesehenen Nutzung. Verändert sich die Nutzung, hat dies möglicherweise Auswirkung auf die Verkehrserzeugung und zwar in Bezug auf die Lärmbelastung in positiver oder negativer Hinsicht. Aus Sicht Lärmschutz kann der Änderung des Bebauungsplan Meierhof nur zugestimmt werden, wenn sichergestellt wird, dass der DWV von 2'930 (2'550 DTV) nicht überschritten wird.

Zusammenfassend stellen wir fest, dass mit der Reduktion der maximalen Anzahl Parkplätze von 1'000 auf 737 die Vorgaben bezüglich des DTV eingehalten sind. Im Weiteren wird mit der beantragten Anpassung von Art. 23 und 24 auch der Lärmschutz bei der Festlegung (Änderung) der Nutzung respektive der Ausfahrtsdosierung berücksichtigt. Die Vorbehalte der Dienststelle uwe können damit bereinigt werden.

3. Antrag um Erleichterung gemäss Art. 7 Abs. 2 Lärmschutz-Verordnung (LSV)

Bei einem Vollausbau wird mit einem DWV von 2'930 Fahrten gerechnet, was einem DTV von 2'550 Fahrten entspricht. Mit diesem Mehrverkehr werden entlang der Seetalstrasse an zehn Gebäuden die Anforderungen gemäss Art. 7 LSV bezüglich des Planungswerts nicht eingehalten. Die maximale Überschreitung beträgt 5 dB(A). Die Immissionsgrenzwerte werden jedoch bei allen Gebäuden knapp eingehalten. Für die zehn Gebäude, bei welchen der Planungswert überschritten wird, beantragt die Gemeinde Erleichterungen gemäss Art. 7 Abs. 2 der Lärmschutzverordnung gestellt. Der Nachweis des überwiegenden öffentlichen (raumplanerischen) Interesses ist seitens der Gemeinde mit der weiteren Verfolgung des vorliegenden Planungsprozesses erbracht.

Die zuständige Dienststelle uwe beurteilt die Berechnung als nachvollziehbar und plausibel. Bei der Beurteilung ist insbesondere auch zu berücksichtigen, dass das Areal Teil des Entwicklungsschwerpunkts Luzern ist und daher eine bauliche Entwicklung aus kantonaler Sicht gefordert wird. Mit der vorgesehenen Reduktion der Anzahl Parkplätze und dem noch erforderlichen Monitoring und Controlling der Umsetzung der Sonderbauvorschriften, sind die Voraussetzungen für eine Erleichterung gemäss Art. 7 Abs. 2 LSV gegeben. Die Gewährung der Erleichterung wird von der Dienststelle uwe in Aussicht gestellt. Die abschliessende Beurteilung erfolgt jedoch erst zum Zeitpunkt des Gesuches und den dann massgebenden Randbedingungen und Grundlagen.

4. Naturgefahren

Gemäss aktueller Gefahrenkarte besteht im Perimeter des Bebauungsplans zum Teil eine Restgefährdung bzw. eine schwache (gering, gelb) Gefährdung. In gering gefährdeten Gebieten (gelb) sind die Gesuchstellenden auf die vorhandene Gefährdung hinzuweisen. Die Hinweispflicht obliegt der Gemeinde. Die Bestimmungen des Bau- und Zonenreglements bezüglich der Naturgefahren sind im Rahmen der Baubewilligungsverfahren anzuwenden. Im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens bestehen diesbezüglich keine Pendenzen.

C. ERGEBNIS

Die im Entwurf vorliegende Teiländerung des Bebauungsplans Meierhof 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 Vorbehalte und Änderungsanträge mit den kantonal- und bundesrechtlichen Grundlagen und Vorgaben übereinstimmt. Namentlich sind Art. 6, 8, 23 und 24 zu bereinigen.

Die Vorlage kann weiterbearbeitet und für die Beschlussfassung durch den Einwohnerrat vorbereitet werden. Nach der Verabschiedung ist die Bebauungsplanänderung dem Regierungsrat zur Genehmigung einzureichen.

Freundliche Grüsse



Fabian Peter
Regierungsrat

Beilagen:

- Kopien aller Stellungnahmen

Kopie an (digital inkl. Beilagen):

- Dienststelle Verkehr und Infrastruktur
- Dienststelle Umwelt und Energie
- Dienststelle Raum und Wirtschaft, Abteilung Raumentwicklung
- Rechtsdienst Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement