

GEMEINDERAT
Bericht und Antrag

Nr. 1440
vom 24. März 2011
an Einwohnerrat von Horw
betreffend Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof Horw – Zusatzbericht 1

Sehr geehrter Herr Einwohnerratspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren Einwohnerräte

1 Stand des Beschlussfassungsverfahrens

Sie haben an 20. Januar 2011 den Bericht und Antrag Nr. 1440 zum Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof Horw beraten und gemäss Antrag beschlossen, zu diesem zwei Lesungen zu halten. Damit wurde es möglich, allfällige Differenzen mit Kriens, dessen Einwohnerrat am 27. Januar 2011 über denselben Plan, soweit er Krienser Interessen berührt, beraten hat, zu koordinieren. Der Krienser Einwohnerrat hat in seiner ersten Lesung keine Änderungen zum vorgelegten Beschlussfassungsexemplar in Aussicht genommen.

Auch Sie haben in erster Lesung den vorgelegten Bebauungsplan als gut und zweckmässig eingestuft. Explizit wollen Sie aber in der zweiten Lesung drei Themenbereiche nochmals diskutieren und haben uns beauftragt, Ihnen dazu ergänzende Informationen oder Alternativen vorzulegen. Es sind dies:

- Anforderungen an die Energieeffizienz: Neuer Vorschlag.
- Fahrtenzahl: Prinzip der Festlegung der Höchstzahlen aufzeigen.
- Parkplatzzahl: Zusammenhang von Fahrten und Parkplatzzahl aufzeigen und darlegen, weshalb Reduktionen zum Normbedarf der Schweizer Norm notwendig sind.

2 Einleitung

Vorab danken wir Ihnen für die gute Aufnahme des Bericht und Antrags und für die angeregte und konstruktiv geführte Beratung der Planung. Es ist uns ein Anliegen, nochmals auf die grosse Bedeutung der Planung für Horw hinzuweisen. Mit dem Projekt Südbahnhof wird ein Jahrhundertprojekt initiiert. Horw entwickelt sich mit dem Südbahnhof, nachdem wir die Einwohnerzahl von 10'000 ja schon seit Jahrzehnten überschritten haben, nun auch ortsbaulich zur Stadt. Im Gebiet Südbahnhof werden Überbauungen mit sehr städtischer Dichte und Ausstrahlung entstehen. Es ist daher wichtig, dass auch die bauliche Regelungstiefe diesem dichten Gefüge mit der notwendigen zeitlichen Weitsicht Rechnung trägt.

3 Anforderungen an die Energieeffizienz

Sie haben Art. 33 Abs. 2 auf Antrag von Beat Imboden, FDP, gestrichen. Auf Antrag von Jörg Stalder, L2O, haben Sie uns beauftragt, einen neuen Vorschlag auszuarbeiten. Beat Imboden begründete den Abweisungsantrag damit, dass gesetzliche Werte festgelegt sind, die für den Energieverbrauch zugrunde liegen. Werden die Werte verändert, werde vor allem in die Investition eingegriffen. Den Labels Minergie-P oder Minergie-ECO seien Werte hinterlegt, welche zu beliebigen Zeitpunkten wieder verändert werden können. Sie gehörten daher nicht in Vorschrift-

ten. Es sei auch zu bezweifeln, ob eine solche Festsetzung überhaupt vor dem Gesetz standhält. Über die gesetzliche Mindestanforderung hinausreichende Anforderungen wie 60 % des Neubaugrenzwerts für den Heizwärmebedarf oder dass das Warmwasser mit mind. 50 % erneuerbarer Energie aufbereitet werden muss, wäre aber noch diskutabel.

Grundsätzlich können wir bestätigen, dass die abgelehnte Vorschrift bezüglich der Energieanforderungen genehmigungsfähig wäre. Der Bebauungsplan wurde durch das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement des Kantons ohne diesbezügliche Einwände vorgeprüft. Zudem ist es nicht so, dass das Minergie-Label für den Kanton ein gesetzgeberisches Tabu darstellt. So hat der Regierungsrat per 1. Januar 2009 Art. 10 der Planungs- und Bauverordnung mit folgendem Absatz 2 ergänzt:

Ist ein Gebäude Minergie-zertifiziert oder werden mindestens 75 Prozent des Wärmebedarfs für Heizungen und Warmwasser mit erneuerbaren Energien gedeckt, werden 5 Prozent der anrechenbaren Geschossflächen nicht angerechnet.

Minergie stellt in der Schweiz das mit Abstand am weitesten verbreitete Label dar. Zahlreiche Bankinstitute stellen sich hinter dieses Label, indem Sie für entsprechend zertifizierte Bauten über eine gewisse Zeitdauer einen reduzierten Hypothekenzinssatz gewähren.

Das von Ihnen beschlossene Bau- und Zonenreglement verpflichtet uns, im Bebauungsplan die erhöhten Anforderungen umzusetzen (Art. 7, Zentrumszone Bahnhof, Abs. 2: In Bezug auf die Energie soll ein sehr hoher technischer Qualitätsstandard umgesetzt werden). Sie könnten also nur diesen Artikel in die Bebauungsplanvorschriften übernehmen und den Rest dem Gemeinderat als Vollzugsbehörde überlassen. Nur diese Festsetzung alleine hätte aber zur Folge, dass bei jeder Baubewilligung von neuem Diskussionen über die Mindestanforderungen entstünden und die Entwickler und Investoren im Ungewissen sind. Aus den geführten Investorengesprächen geht hervor, dass gewünscht wird, dass möglichst klare Anforderungen und Bedingungen in den Vorschriften stehen, damit die Ausgangslage von Beginn weg klar ist und für alle Grundeigentümer derselbe Massstab gilt. Mit der offenen Formulierung aus dem BZR würden wir diesem Anspruch nicht entsprechen. Es würde in der Kompetenz des Gemeinderates liegen die Kriterien für den hohen technischen Qualitätsstandard zu bestimmen.

Der Immobilienhandel nutzt das Minergie-Label insbesondere im Wohneigentumsverkauf als Gütesiegel, wie sich unschwer aus den Inseraten entnehmen lässt. Einen erhöhten Energiestandard vorzuschreiben, ohne das mit Abstand am weitesten verbreitete Label mit einzubeziehen, ginge nach unserer Auffassung am Markt vorbei und wäre somit auch keine ökonomische Bündelung.

Es ist aber tatsächlich so, dass die Steigerung der Energieeffizienz und das diesbezüglich Regelwerk (Normen, Standards, Merkblätter) in Bewegung sind. Und es ist auch zutreffend, dass die Minergie-Labels ein relativ starres Regelwerk sind. Wir legen Ihnen daher einen alternativen Ansatz vor, welcher bezüglich der Erreichung der hohen Anforderungen an die Energieeffizienz in der Umsetzung mehr Flexibilität zulässt. Sie enthält die zu erreichenden Eckwerte. Wie diese erreicht werden, ist durch die Bauherrschaft darzulegen. So wird z.B. in den Vorschriften auf die ausdrückliche Forderung einer kontrollierten Lüftung verzichtet, der Energieplaner wird aber eine solche aus bauphysikalischen und Komfortgründen empfehlen. Die Bauherrschaft kann somit selber entscheiden, welches für sie die wirtschaftlichste Lösung zur Erreichung der verlangten Energieeffizienz der Baute ist. Die Regelung funktioniert wie folgt:

- Voran kommt der Grundsatz gemäss Bau- und Zonenreglement.
- Anschliessend wird festgehalten, wie zurzeit dieser sehr hohe Standard bezogen auf die SIA Norm 380/1 umzusetzen ist. Der Gemeinderat ist zu beauftragen, bei Änderungen der Normen die Anforderungen anzupassen (lockerere, strengere oder anderweitige Regelung). Damit wird der Dynamik in der Entwicklung Rechnung getragen. Gesetzestechisch ist die Anpassung mittels Fussnote in der Bebauungsplanvorschrift aufzuzeigen.

- Die SIA Norm 380/1 ist auf die Betriebsphase eines Gebäudes ausgerichtet. Im Sinne der umfassenden Energieeffizienz werden anstelle der reinen Fokussierung auf den Heizwärmebedarf alternativ auch Lösungen zugelassen, welche den vorgelagerten Energiebedarf (graue Energie) und die Umweltbelastung der verwendeten Energie stärker berücksichtigen. Richtlinien und Hinweise dazu liefert der Effizienzpfad Energie der SIA.
- Anstelle der Nachweise nach der SIA Norm 380/1 und dem Effizienzpfad Energie der SIA kann auf eine Zertifizierung nach einem anerkannten Label ähnlichen Standards, zz. Minergie-P, Minergie ECO oder aktuell das am 10. März 2011 lancierte Minergie-A ausgewichen werden. Der Gemeinderat kann weitere Labels, welche der grundsätzlichen Anforderung an die Energieeffizienz gemäss BZR entsprechen, anerkennen.
- Der Vollzug soll gestaffelt geschehen. Mit dem Baugesuch ist erst ein Energiekonzept vorzulegen. Ein solches ist zur Erreichung der Energieeffizienz unabdingbar. Der Nachweis ist dann bis Baubeginn zu erbringen, was eine standardmässige Bedingung in der Baubewilligung darstellt.

Vorschlag neuer Art. 33 Abs.2 bis 6 (alter Absatz 3 wir 4 usw.):

2 In Bezug auf die Energie soll ein sehr hoher technischer Qualitätsstandard umgesetzt werden.

3 Diesem Standard entsprechen Bauten, deren Heizwärmebedarf Qh mindestens 40 % tiefer als der Neubaugrenzwert gemäss Norm SIA 380/1 ist. Bei einer Änderung der Norm hat der Gemeinderat diese Anforderung zu überprüfen und bei Bedarf zu lockern oder zu verschärfen. Der Höchstanteil zur Deckung des zulässigen Wärmebedarfs für Warmwasser mit nicht erneuerbaren Energien darf maximal 50 % betragen, wobei für gewerbliche Nutzungen begründete Abweichungen bewilligt werden können.

4 Können die Anforderungen gemäss Abs. 3 nicht eingehalten werden, ist eine entsprechende Kompensation mit bauökologischen Massnahmen, mit der Reduktion des Einsatzes von „Grauer Energie“ bei der Realisierung des Bauvorhabens und/oder einem erhöhten Anteil an erneuerbarer Energie in der Betriebsphase erforderlich.

5 Für Bauten, welche Minergie-A, Minergie-P oder Minergie-ECO zertifiziert werden, kann auf den Nachweis gemäss Abs. 3 und 4 verzichtet werden. Der Gemeinderat kann weitere Labels anerkennen.

6 Mit dem Baugesuch ist ein Energiekonzept und der Nachweis für allfällige Kompensationsmassnahmen nach Abs. 4 einzureichen.

Mit Verweis auf das aktuelle Weltgeschehen erscheint uns das Bestreben nach einem sparsamen und nachhaltigen Umgang mit der Energie ein Gebot der Zeit. Der nun vorliegende Vorschlag berücksichtigt nebst diesen Anliegen nun auch die Forderung nach einem grösseren Freiheitsgrad, wie die Energieeffizienz der Bauten erreicht werden kann.

Der SIA hat sich in den vergangenen Jahren über die neue SIA-Norm 380/1 hinaus mit der Energieeffizienz beschäftigt und den SIA Effizienzpfad Energie erarbeitet. Er enthält Zielwerte und Massnahmen, wie das Ziel der 2000-Watt-Gesellschaft im Gebäudebereich (inklusive der durch die Nutzung eines Gebäudes induzierte Mobilität) erreicht werden kann. Die Zielwerte setzen sich zusammen aus dem Energieverbrauch der fünf Themen Baumaterial, Raumklima, Warmwasser, Licht + Apparate und Mobilität der Gebäudenutzer. Auch wenn die Festsetzung der maximal zulässigen Zahl an Personenwagenfahrten im Planungsgebiet durch die Mobilitätsvorsorge begründet ist, darf also festgestellt werden, dass eine weitsichtige Mobilität auch ein Teil der Energieeffizienz und somit der expliziten Zielsetzung der Zentrumszone Bahnhof ist.

4 Fahrtenzahl

Siedlung und Verkehr sind aufeinander abzustimmen. Mit der hohen Dichte im Bebauungsplan entsteht ein erheblicher Mehrverkehr, der vom bestehenden Strassennetz aufgenommen werden muss. Da die Nutzung der einzelnen Baufelder zum heutigen Zeitpunkt im Detail noch nicht bekannt ist und die Nutzungsvorschriften Spielräume offen lassen, bedarf es einer quantitativen Beschränkung der zulässigen Verkehrserzeugung um sicherzustellen, dass der Verkehr vom Strassennetz bewältigt werden kann. Die Grundlagen und das Vorgehen sind im Kap. 5.4.3, Seite 9 des Planungsberichts beschrieben.

Um die Koordination zwischen Siedlung und Verkehr zu erreichen, wird mit dem Bebauungsplan für die einzelnen Baufelder eine maximal zulässige Fahrtenzahl festgelegt. Dabei belasten

sowohl die Zufahrt wie auch die Wegfahrt mit je einer Fahrt. Insgesamt darf der Bebauungsplan 6100 Fahrten DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) erzeugen. Auf die zulässige anrechenbare Geschossfläche (aGF) von 152'530 m² sind dies durchschnittlich 4.0 Fahrten pro 100 m² aGF. (Die angegebenen aGF sind Schätzungen und dienen lediglich der Abschätzung der Anzahl Fahrten). Nicht beanspruchte Fahrten können unter den Baufeldern gehandelt werden.

Im Vorprüfungsbericht hat das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement festgestellt, dass der Bebauungsplan auf die Festsetzungen des Richtplans über den Entwicklungsschwerpunkt Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw vom 26. Juni 2003 abstellt. Die im Bebauungsplan vorgesehene Festlegung der Fahrtenzahl ist damit auf das übergeordnete Verkehrsnetz und dessen Leistungsfähigkeit abgestimmt. Abweichungen davon würden die Mobilitätsgewährleistung des gesamten Raums Luzern Süd infrage stellen. So hat erst vor wenigen Monaten auch das Verwaltungsgericht festgestellt, dass es richtig und zulässig sei, die Fahrtenzahl für die in einen Gestaltungsplan zulässigen Nutzungen zu beschränken und hat die Klage der Grundeigentümerin mit der Forderung gegen den Entscheid des Gemeinderates Kriens, die Fahrtenzahl sei mindestens zu verdoppeln, abgewiesen.

5 Parkplatzzahl

Grundsätzlich werden im Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof Horw nur die maximal zulässigen Fahrten festgelegt. Diese Fahrtenzahl ist erst im Rahmen des Baugesuchs anhand der Nutzungen und deren mutmasslichem Verkehrsaufkommen pro Parkplatz auf die Parkplatzzahl herunterzubrechen. An gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen wie dem Bahnhof Horw ist es möglich und sinnvoll, die Parkplatzzahl gegenüber dem Normbedarf zu reduzieren. Gemäss Musterreglement des Kantons wird

diejenige Anzahl Abstellplätze als Normbedarf bezeichnet, die notwendig ist, wenn bei einer Baute oder Anlage die Verkehrsbedürfnisse vorwiegend mit privaten Verkehrsmitteln befriedigt werden müssen.

Das in Erarbeitung stehende kommunale Reglement wird daher in Abhängigkeit von der Güte der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr unterschiedliche Zonen mit gegenüber der Norm reduziertem Parkplatzbedarf beinhalten. Die Reduktion der zulässigen Parkplatzzahl ist bereits auch im heute rechtsgültigen Parkplatzreglement vom 28. April 1988 enthalten. Art. 5 regelt dies wie folgt:

Herabsetzung und Verbot der Erstellung von Abstellflächen: Der Gemeinderat hat die Anzahl der Abstellflächen herabzusetzen, sie auf mehrere Grundstücke aufzuteilen oder deren Erstellung ganz zu untersagen, wenn verkehrstechnische, feuerpolizeiliche, wohnhygienische oder andere raumplanerische Gesichtspunkte, insbesondere der Schutz der Wohnumgebung und des Ortsbildes, dies erfordern oder wenn für das Ortsbild wichtige Grün- und Freiflächen zweckentfremdet werden.

Wir verweisen auf die Erläuterungen zuhanden der Beratung im Einwohnerrat der Emch+Berger WSB AG vom 08.02.2011 und legen Ihnen anhand des Baufelds E den Zusammenhang von Fahrten- und Parkplatzzahl in Abhängigkeit der jeweiligen Nutzungen dar.

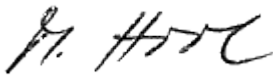
Nutzung	%	Geschossfläche	Parkplatz Normbedarf	Parkplatz mit 40 % reduziert	Fahrten pro Tag/Parkplatz	Fahrten pro Tag
Wohnen	50	6700 m ²	67 für Bewohnende 7 für Besuchende	40 4	2.5 4	101 16
Gewerbe	5	670 m ²	7 für Personal 1 für Besuchende	4 1	3.3 4	13 3
Dienstleistung	30	4020 m ²	80 für Personal 20 für Besuchende	48 12	3.3 6	159 72
Kundenintensive Dienstleistung	15	2010 m ²	40 für Personal 20 für Besuchende	24 12	3.3 10	80 121
Total	100	13'400 m ²	242	146		565

Die Zahlen sind der Tabelle 1, Berechnung Anzahl Parkplätze, und Tabelle 2, Berechnung Fahrtenaufkommen, entnommen. Sie enthalten teilweise rundungsbedingte Abweichungen.

Vergleicht man die Parkplatzzahlen im Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof mit Gebieten der Stadt Luzern kann festgestellt werden, dass diese in der Neustadt gegenüber dem Normbedarf zwischen 0 und 50 % und im Gebiet Langensand-Tribschen zwischen 10 und 70 % zulässt. Die in Horw angedachten Reduktionen fallen im Vergleich moderat aus.

6 Förderung des preisgünstigen Wohnungsbaus

Während der 1. Lesung des Bebauungsplans haben Sie über die Möglichkeit von Schaffung günstigen Wohnraums im Baufeld G debattiert. Der Antrag wurde mit 10:14 Stimmen abgelehnt. Der preisgünstige Wohnungsbau soll auf den Grundstücken der Gemeinde an der Allmendstrasse und südlich Horwerhalle und Oberstufenschulhaus im Bebauungsplan Ortskern gefördert werden. Ob dies auch im Baufeld G sinnvoll sein wird, soll im Rahmen der Baurechtsverträge mit den Interessierten verhandelt werden. Der Gemeinderat ist grundsätzlich offen für diese Diskussion. Wir raten davon ab, diese Bedingung in den Bebauungsplanvorschriften zu formulieren, weil dadurch die Handlungsmöglichkeit eingeschränkt wird. Sie werden im Rahmen der Baurechtsverträge im Rat beraten, zu welchen Bedingungen Sie die Verträge abschliessen. Die Entscheidungskompetenz liegt bei Ihnen.



Markus Hool
Gemeindepräsident



Daniel Hunn
Gemeindeschreiber

- Parkplätze und Fahrtenaufkommen, Erläuterung Emch + Berger WSB AG
- Berechnung Fahrtenaufkommen und Berechnung Anzahl Parkplätze gemäss SN 640 281