

**GEMEINDERAT**  
**Bericht und Antrag**

Nr. 1440  
vom 9. Dezember 2010  
an Einwohnerrat von Horw  
betreffend Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof

---

Sehr geehrter Herr Einwohnerratspräsident  
Sehr geehrte Damen und Herren Einwohnerräte

## **1 Ausgangslage**

Mit dem Kantonalen Richtplan 1998 wurden Gebiete, an deren Förderung und Promotion der Kanton ein vorrangiges wirtschaftliches Interesse hat, als Entwicklungsschwerpunkte, sogenannte ESP, festgelegt. Dabei wurden im Raum Kriens/Horw die Gebiete Nidfeld/Schlund bis zum Bahnhof Horw als Entwicklungsschwerpunkt K5 ausgeschieden.

Im Jahr 2000 initiierte der Kanton die Ausarbeitung eines überkommunalen Richtplans über die Gebiete K5 und K4 (Grosshof/Eichhof) mit dem Ziel, baureife und konkurrenzfähige Arbeitszonen an attraktiven Standorten zu schaffen. An den Planungsarbeiten haben sich nebst den drei Gemeinden auch die wichtigsten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer im Planungsgebiet beteiligt. Der im Jahr 2003 von den beteiligten Behörden beschlossene Richtplan über den Entwicklungsschwerpunkt "Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw" setzt sich mit den Themen Nutzung, Verkehr und Umwelt sowie Städtebau auseinander.

Im Jahr 2005 lehnten die Stimmberechtigten der Gemeinde Kriens Bestimmungen zum Zweck der Begrenzung des Verkehrsaufkommens im Richtplangebiet ab. Die Entwicklung einzelner Areale wurde von den Interessierten an die Hand genommen. Bereits wurden zahlreiche Vorhaben realisiert. Gemeinsame weitere Anstrengungen der drei Gemeinden zur Entwicklung des Planungsgebiets wurden 2009 aufgegriffen. Sie sind im kürzlich beschlossenen Leitbild Luzern Süd dokumentiert und finden in einem ab nächstem Jahr eingesetzten Gebietsmanagement ihre Fortsetzung. Das Gebietsmanagement ist ein Projekt des regionalen Entwicklungsträgers LuzernPlus, der Wirtschaftsförderung Luzern und der drei Gemeinden.

## **2 Studienverfahren**

### **2.1 Allgemeines**

Im Jahr 2006 haben wir gleichzeitig mit der Totalrevision der Ortsplanung die Konkretisierung der Entwicklung der bahnhofnahen Gebiete in Angriff genommen. Das Planungsgebiet befindet sich seit Jahren in der Phase des Umbruchs bzw. der Stagnation. Es beinhaltet zum überwiegenden Teil brachliegende, ehemals industriell genutzte Areale oder stark unternutzte industrielle und gewerblich genutzte Areale sowie noch überhaupt nie baulich genutzte Flächen (Wiesland).

In einer ersten Phase wurde in zahlreichen Gesprächen mit sämtlichen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern darüber informiert, dass die Entwicklung des Planungsgebiets in einem Studienauftragsverfahren geklärt werden soll.

Das Wettbewerbsprogramm wurde zusammen mit den involvierten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern, der Zentralbahn und Fachstellen des Kantons vorbereitet. Da beim Kreisel Steinibach auch noch ein kleines Areal auf dem Gemeindegebiet von Kriens miteinbezogen wird, wurden die Arbeiten mit den Krienser Behörden abgestimmt und koordiniert. Zur Teilnahme am Studienwettbewerb wurden die folgenden fünf Architekturbüros, jeweils ergänzt durch Büros aus den Bereichen Landschaftsarchitektur sowie Verkehr und Umwelt, eingeladen.

- Christ & Gantenbein AG, Spitalstrasse 12, 4056 Basel
- ARGE Baumann Roserens, FKLA & Jerusalem, Limmatstrasse 285, 8005 Zürich
- Graber Steiger Architekten, Hirschengraben 40, 6003 Luzern
- Lengacher Emmenegger, Landenbergstrasse 36, 6005 Luzern
- Scheitlin - Syfrig + Partner Architekten AG, Brünigstrasse 25, 6005 Luzern

Das Beurteilungsgremium setzte sich wie folgt zusammen:

Vertreter Auftraggeber:

- Bernasconi Manuela, Gemeinderätin Baudepartement, 6048 Horw (Vorsitz)
- Helfenstein Gianmarco, Gemeinderat Finanzdepartement, 6048 Horw
- Hool Markus, Gemeindepräsident, 6048 Horw
- Hess Franz jun., Präsident Planungskommission, Kirchweg 16, 6048 Horw

Unabhängige Fachexperten

- Jüngling Dieter, c/o Jüngling + Hagmann, Rätusstrasse 7, 7000 Chur (technische Leitung der Expertenkommission)
- Geissbühler Dieter, Professor HTA, Spitalstrasse 29, 6004 Luzern
- Fontana Massimo, c/o Dipol Landschaftsarchitekten, Strassburgerallee 90, 4055 Basel
- Häfliger Ruedi, c/o Metron Verkehrsplanung AG, Stahlrain 2, 5200 Brugg
- Fuchs Felix, Stadtbaumeister, Rathaus Nord, 5000 Aarau
- Ruhstaller Bernhard, c/o acasa Immobilienmarketing, Stelzernstrasse 2, 8152 Glattbrugg

Vertreter der Grundeigentümerschaften

- Vertretung AGZ: Dr. Kaeslin Marc, Eichwaldstrasse 7, 6005 Luzern
- Vertretung AGZ: Walter Müller, dipl. Bauing. ETH/SIA, c/o Kost & Partner, Industriestrasse 14, 6210 Sursee
- Vertretung Bahnhofareal: Etienne Markus, c/o Etienne AG, Postfach 2742, 6002 Luzern / Refina Treuhand AG, Herr und Frau Studer, Bahnhofstrasse 4, 6048 Horw
- Vertretung Bahnhofweg: Z'Graggen Ursula, Sonnenhof in den Zweiern, 6343 Buonas Risch
- Vertretung Allmendstrasse: Stadelmann Bernhard, Postfach, 6048 Horw
- Vertreter Kanton: Mahlstein Urs, Kantonsbaumeister, Amt für Hochbauten und Immobilien, Postfach 4168, 6002 Luzern.

Wir haben im Februar 2007 gestützt auf die Anträge des Beurteilungsgremiums über den Studienauftrag beschlossen und gleichzeitig die Verfasser des Entwurfs Südbahnhof, Lengacher Emmenegger, Architekten ETH SIA BSA, Luzern, Landschaftsarchitekt Christoph Fahrni, Luzern, Verkehrsplaner Emch + Berger WSB AG, Emmenbrücke, und das Büro für Bauökonomie AG, Luzern, mit einer Weiterbearbeitung beauftragt. Im Herbst 2007 lag dann das weiterbearbeitete Projekt vor. Dieses wurde Ende 2007 zusammen mit den übrigen Studien in einer Ausstellung der Öffentlichkeit präsentiert.

## 2.2 Konzeption der Studie Südbahnhof

### 2.2.1 Herzstück Bahnhofplatz

Dem Planungsteam ist es mit dem Gesamtkonzept gelungen, der bestehenden Zentrumsüberbauung einen kräftigen Abschluss zu geben und wie selbstverständlich eine Überleitung zum neuen Bahnhofgebiet zu schaffen. Das Herzstück des Konzepts ist der Bahnhofplatz. Er liegt zwischen dichter Bebauung auf der Ostseite und Stadtpark auf der Westseite und hat mit dem markanten Perrondach verbindenden Charakter. Mit dem Zusammentreffen der zwei unterschiedlichen Bebauungsmuster wird hier ein unverwechselbarer neuer Ort geschaffen. Östlich der Bahnlinie erhält das Zentrum von Horw einen neuen Dichte-Schwerpunkt. Die dichte Bebauung an der Kantonsstrasse wird über die Marktgasse bis zum Kreisel Bahnhof weitergeführt.

### 2.2.2 Starkes Zentrum im Osten

Der Schwerpunkt des Zentrumsabschlusses auf der Ostseite bildet die Blockrandbebauung des Bahnhofareals, die zwischen zwei Querriegeln eingespannt grossräumig das Areal neu fasst. Geschickt werden zwei bestehende Bauten integriert. Im Gebiet Ost wurde die gewünschte Dichte an der Allmendstrasse in der Weiterbearbeitung mit höheren Gebäuden erreicht, die gleichzeitig starke städtebauliche Akzente setzen. Drei vierzehngeschossige Gebäude überragen die anderen Bauten mit fünf bis sieben Geschossen. In dieser Dichte zeichnet sich eine interessante Mischnutzung von Wohnen und Arbeiten ab. Das Konzept ermöglicht eine sehr flexible Nutzungsstruktur, die je nach Plänen der Grundeigentümer und Investoren zu definieren sind. Eine intensive Arbeitsplatznutzung hat aufgrund der Lage und der Erreichbarkeit sehr gute Chancen.

Die drei Hochhäuser sind nach städtebaulichen Kriterien und als Landmark platziert. Sie markieren wichtige Orte der neuen Zentrumserweiterung: Den Abschluss der Marktgasse am Kreisel Bahnhof, den Übergang zum Bahnhofplatz und das südliche Ende des Bahnhofplatzes im Übergang zum Busbahnhof. Es ist ein bewusster Entscheid, wir bauen im Sinne moderner, umweltgerechter, landschaftsschonender Raumplanung in die Höhe. Längst nicht so hoch wie auf der Allmend mit den doppelt so hohen Häusern und auch bei weitem nicht so hoch wie der Kirchturm Horw. Die drei Hochhäuser im Bebauungsplangebiet sind auf 44 m beschränkt. Zum Vergleich: Turmhöhe der röm-kath. Kirche: 56 m, Hochhäuser Schönbühl 38 m, Eichhof 44 m.

### 2.2.3 Neue Quartiere im Westen

Im Gebiet West, auf dem Gebiet der Ziegelei bis zur Hochschule Luzern - Technik & Architektur, prägt ein verbindendes Freiraumkonzept - ein Stadtpark mit Eichen - die Quartierstruktur, die sowohl eine differenzierte Wohnnutzung mit unterschiedlichen Wohntypen als auch eine gewerbliche Nutzung im Norden gegen die Ringstrasse erlaubt.

### 2.2.4 Drei unterschiedliche Quartiere

Es entstehen drei sichtbar unterschiedliche Quartiere. Im Quartier Nord setzen ein Gebäude mit zehn Geschossen und ein sechsgeschossiger Bau gegen die Unterführung zum Bahnhof hin den städtebaulichen Akzent. Die markanten Gebäude schliessen das Quartier gegen die Ringstrasse ab und sind von der Lage und direkter Erschliessung ideal für eine gewerbliche Nutzung, für Dienstleistungen und Büros.

Im Quartier Mitte steht das Wohnen im Stadtpark im Vordergrund. Achtgeschossige Punkthäuser prägen das dichte, urbane Wohnen in einem grosszügigen Freiraum und bieten flexible Wohnnutzungen. Eine gemischte Nutzung ist im Gebäude gegen den Bahnhof möglich, das problemlos in Wohn- und Dienstleistungsflächen unterteilbar ist.

Im Quartier Süd Richtung Campus / Hochschule haben die Architekten die Empfehlung der Jury vom 26. September 2007 umgesetzt und das Wohnen im Park von fünf auf drei grössere Bauten mit fünf Geschossen konzentriert.

## 2.2.5 Ausbau Hochschul-Campus

Parallel zum Studienauftrag hat der Kanton für die Hochschule Luzern - Technik & Architektur bei Lengacher + Emmenegger eine Nutzungsstudie in Auftrag gegeben. Die Architekten zeigen eine interessante Perspektive für die Erweiterung der HSLU auf. Zentrales Element ist die Erschliessung Langsamverkehr Richtung Bahnhof mit einer attraktiven Promenade.

## 2.2.6 Grosszügige Freiräume

Zwischen dichter Bebauung erstrecken sich grosszügige Freiflächen, welche mit den bestehenden Plätzen im Zentrum verbunden werden. Über die Marktgasse und den neuen Bahnhofplatz entsteht eine verkehrsfreie, öffentliche Wegverbindung bis zum Längspark westlich der Bahngelände bis zur HSLU.

Die Anordnung der Bäume folgt der Idee der unterschiedlichen Bebauungsmuster Ost und West. Im Stadtpark prägen locker gepflanzte Eichen das Bild zwischen den Wohnbauten. Zur Bahnlinie hin verdichtet sich der Eichenpark und geht in den öffentlichen Freiraum über mit Promenade zum Campus.

Der Steinibach wird verlegt und so zum attraktiven Bestandteil der Umgebungsgestaltung. Durch die Verlegung kann die Erschliessung von der Ringstrasse her durch eine gewonnene Fläche von 5'000 m<sup>2</sup> optimiert werden.

Die Kosten für die Durchführung des Studienauftrags, inkl. Vorbereitung Programmzusammenstellung, Modellbereitstellung, technische Prüfung der Studien, Honorierung der Fachexperten, Ausstellung sowie die Honorare für die teilnehmenden Teams (je Fr. 30'000.00) und die Weiterbearbeitung betragen rund Fr. 350'000 und wurden vollumfänglich von der Gemeinde bezahlt.

## 3 Bebauungsplan

### 3.1 Grundsätzliches

Die ursprüngliche Absicht, das beste Studienergebnis in einem kommunalen Richtplan festzuschreiben, musste verworfen werden. Nach der Weiterbearbeitung wies die Studie bereits eine derart hohe Qualität auf, dass bei der Umarbeitung in einen "nur" behördenverbindlichen Richtplan zu viel der wertvollen Vorarbeit wieder verloren gegangen wäre. Auch wäre es praktisch unmöglich gewesen, das komplexe Ergebnis grundeigentümergebunden genügend im Bau- und Zonenreglement festzuschreiben. So entschieden wir uns, die Studie Südbahnhof in einem Bebauungsplan festzuhalten.

Das Aufstellen eines Bebauungsplans ist aufgrund seiner Verbindlichkeit inhaltlich wie verfahrensmässig anspruchsvoller und mit mehr Aufwand verbunden. Dafür kann einem rechtskräftigen Bebauungsplan eine hohe Rechtssicherheit attestiert werden. Nebst der Festlegung der Bauvolumen werden mit dem Bebauungsplan auch bereits die Aspekte der Erschliessung, der Verkehrserzeugung, der öffentlichen und privaten Freiräume, konkret auch die Verlegung des Steinibachs, und der Umweltvorsorge verbindlich geregelt. Dadurch wird es möglich, dass investitionswillige Bauherrschaften direkt die Baugesuche zur Durchführung der Bewilligungsverfahren einreichen können.

Zusammenfassend weist ein Bebauungsplan im Vergleich zu einem Richtplan folgende Vorteile auf:

- hohe Rechtssicherheit
- investorenfreundlich
- Ausarbeitung der Bauprojekte ohne weitere Planungsinstrumente möglich
- Verbindliche Sicherung der Qualität
- kostengünstig
- längerfristig flexibler

Gemäss § 71 Planungs- und Baugesetz trägt die Gemeinde die mit der Ausarbeitung und dem Erlass eines Bebauungsplanes entstehenden Kosten. Soweit den Grundeigentümern erhebliche Vorteile erwachsen, kann sie ihnen bis zu 50 Prozent der Kosten überbinden.

Wir haben zu Beginn der Bebauungsplanarbeiten die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer informiert, dass wir beabsichtigen, von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen, ihnen die Hälfte der Kosten zu überbinden.

### **3.2 Ablauf Beschlussfassung und Genehmigung**

Der Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof Horw liegt auf Gemeindegebiet von Horw und Kriens. Der Bebauungsplan ist daher gemeinsam und dementsprechend koordiniert durch beide Gemeinden zu beschliessen. In beiden Gemeinden sind die Parlamente für die Beschlussfassung zuständig. Auf eine Aufteilung in separat zu beschliessende Bebauungsplaninhalte nach Gemeinden wurde verzichtet. Die gemeinsamen Interessen (Neuerschliessung ab Ringstrasse, Verlegung Steinibach) lassen sich wesentlich effizienter in einem Plan koordinieren, Doppelspurigkeiten wie auch Widersprüche lassen sich vermeiden, der Mitteleinsatz ist optimiert. Bei den nicht gütlich erledigten Einsprachen hingegen können sich die Parlamente auf die Beschlussfassung der ihre Gemeinde betreffenden Einsprachen beschränken, was insbesondere die Gemeinde Kriens entlastet.

Gemäss Art. 30 lit. g der Gemeindeordnung sind Sie abschliessend zuständig für den Erlass und die Änderung von Bebauungsplänen. Davon ausgenommen sind Bebauungspläne für Einkaufszentren mit einer Nettogröße über 6'000 m<sup>2</sup> und Fachmarktzentren mit einer Nettogröße über 10'000 m<sup>2</sup>, was auf den vorliegenden Bebauungsplan nicht zutrifft.

Gemäss Art. 66 Ihrer Geschäftsordnung handelt es sich bei einem Bebauungsplan um einen Beschluss, welcher in einfacher Lesung gefasst wird. Da derselbe Plan nun aber von den zwei Parlamenten je separat zu beschliessen ist, erscheint ausnahmsweise eine zweifache Lesung angezeigt. Dadurch wird es möglich, allfällige Differenzen zwischen den zwei Parlamenten zwischen der 1. und 2. Lesung nach Möglichkeit zu bereinigen. Gemäss Art. 78 Ihrer Geschäftsordnung können in ausserordentlichen Fällen die anwesenden Ratsmitglieder Ausnahmen von dem in diesem Reglement vorgeschriebenen Verfahren beschliessen. Für die Gültigkeit eines solchen Beschlusses ist die 2/3-Mehrheit erforderlich. Der Ratspräsident ist stimmberechtigt.

In Kriens bedürfen Bebauungspläne generell der zweifachen Lesung.

Nach der Beschlussfassung teilt die Gemeinde den Einsprechern den Entscheid über ihre Einsprachen und den betroffenen Grundeigentümern die beschlossenen Änderungen innert drei Arbeitstagen seit dem Tag der Beschlussfassung mit dem Rechtsmittelhinweis mit. Die Beschlüsse des Gemeindeparlaments können innert 20 Tagen seit der Beschlussfassung mit Verwaltungsbeschwerde beim Regierungsrat angefochten werden (§ 63 Planungs- und Baugesetz).

Der beschlossene Bebauungsplan ist dem Regierungsrat zur Genehmigung einzureichen.

### **3.3 Bebauungsplaninhalt**

Wir verweisen auf den beiliegenden Planungsbericht, den Bebauungsplan und die dazugehörigen Vorschriften.

Nicht Gegenstand dieses Berichts ist der in der alleinigen Beschlussfassungskompetenz des Kantons liegende Strassenplan (Neuerschliessung ab Ringstrasse, Vorprojekt Verlegung Steinibach). Die Erarbeitung dieser Projekte war aber notwendig, damit der Kanton überhaupt die Genehmigungsfähigkeit des Bebauungsplans beurteilen kann.

### **3.4 Vorprüfung Kanton**

Das kantonale Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement beurteilte mit dem Vorprüfungsbericht vom 28. Oktober 2009 den Bebauungsplan sowie den Strassenplan Einmünder Wegmatt. Es attestiert der vorliegenden Zentrumsplanung eine hohe Qualität. Ein Vorbehalt besteht betreffend des massgebenden Grenzwerts der zulässigen Lärmimmissionen für die Baufelder Mitte und Süd.

Der Kanton ist der Auffassung, dass diese Areale als unerschlossen zu betrachten seien und somit bezüglich der Lärmempfindlichkeit der Planungswert einzuhalten sei. Wir stellen dazu fest, dass die Baufelder Mitte und Süd bereits heute über die Strasse Sternenried und das vorhandene Wasser- und Abwasserleitungsnetz hinreichend erschlossen sind und daher der Immissionsgrenzwert den einzuhaltenden massgebenden Grenzwert nach Lärmschutzverordnung darstellt.

Im Übrigen stellte das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement fest, dass der Entwurf des Bebauungsplans und des Strassenplans mit den kantonalen und bundesrechtlichen Grundlagen und Vorgaben übereinstimmt.

Die im Vorprüfungsbericht durch das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement angeregte nochmalige Überprüfung und Überarbeitung der Bebauungsplanbestimmungen wurde durchgeführt. Die Dienststelle Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation stellt mit Schreiben vom 26. Februar 2010 fest, dass die wichtigen Vorbehalte im bereinigten Entwurf grundsätzlich berücksichtigt wurden. Die Vorlage könne weiterbearbeitet und für die Beschlussfassung vorbereitet werden

### **3.5 Öffentliche Auflage**

Der Bebauungsplan lag vom 12. April bis 1. Mai 2010 öffentlich auf. Gleichzeitig wurden auch der Strassenplan Einmünder Wegmatt, welcher formell aber in der Planungshoheit des Kantons liegt, sowie einige Zonenplananpassungen im Bereich des Bebauungsplans Zentrumszone Bahnhof Horw und eine Anpassung des Bebauungsplans Ortskern öffentlich aufgelegt. In separaten Berichten und Anträgen werden Sie darüber beschliessen.

Zum Bebauungsplan wurden 13 Einsprachen eingereicht. Davon konnten 2 Einsprachen vollständig und 4 weitere Einsprachen teilweise gütlich erledigt werden.

Sämtliche Einsprechenden wurden zu einer Verhandlung eingeladen. Die gütliche Erledigung einzelner Einsprachen oder Einsprachepunkte führte zu geringfügigen Anpassungen am Bebauungsplan (Plan und Vorschriften). Diese wurden den betroffenen Einsprechenden sowie allen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern im Bebauungsplangebiet zur Kenntnis gebracht. Die Einspracheverhandlungen wurden, soweit diese Gemeindegebiet von Kriens oder Interessen betrafen, gemeinsam mit einer Vertretung der Gemeinde Kriens geführt. Die nicht gütlich erledigten Einsprachen unterbreiten wir Ihnen gemäss den Bestimmungen von § 63 Planungs- und Baugesetz zur Beschlussfassung.

### **3.6 Antrag und Begründung zu den unerledigten Einsprachen**

#### **3.6.1 Einleitung**

Nachfolgend begründen wir Ihnen gemäss § 63 Planungs- und Baugesetz unsere Anträge, die nicht gütlich erledigten Einsprachen abzuweisen oder darauf nicht einzutreten. Die Einsprachen sind in der Reihenfolge ihrer Erfassung nummeriert. Die Nummerierung dient nur zur Ordnung und Ablage und keiner Hierarchisierung.

### 3.6.2 Einsprache 1:

**Energie, Wasser Luzern** (ewl), Industriestrasse 6, 6002 Luzern

#### Antrag

In die Genehmigung sei aufzunehmen, dass bei der Planung ewl energie wasser luzern, Herr Fredy Tresch, Telefon 0800 395 395, frühzeitig einzubeziehen sei. Bei der Detailplanung sei Rücksicht auf die Hochdruck-Erdgastransportleitung zu nehmen.

#### Erwägungen des Gemeinderates

Die Werkleitungsproblematik bildet Bestandteil des Baubewilligungsverfahrens. Werkleitungsinhaber werden im Baubewilligungsverfahren zur Vernehmlassung eingeladen. Die frühzeitige Kontaktaufnahme ist sicher zu empfehlen, Art. 32 Abs. 3 der Bebauungsplanvorschriften ist daher mit einer Aufzählung der im Bebauungsplangebiet vorkommenden Leitungen ergänzt worden und lautet wie folgt: "Wo bestehende Leitungen wie Wasser, Abwasser, Gas, Elektrizität, Telefon oder Fernsehen infolge von Neubauten verlegt werden müssen, ist rechtzeitig mit dem Leitungseigentümer Kontakt aufzunehmen, damit die erforderlichen Vorkehren zur Verlegung der Leitungen getroffen werden können". Da sich die beantragte konkrete Empfehlung auf das ganze Leitungsnetz bezieht, wird sie zweckmässigerweise mittels Dienstbarkeitsvereinbarung und Grundbuchanmerkung geregelt, soweit dazu überhaupt Bedarf besteht.

#### Antrag des Gemeinderates

Einsprache abweisen, soweit dem Begehren durch die Ergänzung von Art. 32 Bebauungsplanvorschriften nicht entsprochen wird.

### 3.6.3 Einsprachen 2, 3, 4 und 5:

**Wobmann Elisabeth und Ferdinand**, Allmendstrasse 13, 6048 Horw;

**Duss-Zimmermann Marie-Luise**, Haldenrain 7, 6006 Luzern;

**Zimmermann-Kaufmann Marie sel.**, Horw; **Zimmermann Alexander**, Kosthausstrasse 4, 6010 Kriens; **Zimmermann Paul**, 8520 – 74 Ave, Edmonton, AB, Kanada; **Zahnd-**

**Zimmermann Dora**, Töneli, 3154 Rüschegg-Heubach; **Zimmermann Anton**,

Dürstelenstrasse 80, 8335 Hittnau: alle vertreten durch Duss-Zimmermann Marie-Luise

#### Antrag-Punkt 1

Abgestufte Bauweise der Zentrumszone (Parzelle 1236) aufsteigend in Richtung Bahnhof, beginnend mit höchstens 4 Geschossen

#### Erwägungen des Gemeinderates

Die Einsprechenden sind Eigentümer der Grundstücke Nrn. 904 und 905. Der Bebauungsplan nimmt optimal Rücksicht auf die kleinteilige bestehende Überbauung der Einsprechenden. Eine nach Norden abgestaffelte Bauhöhe wäre für das Baufeld A wenig vorteilhaft und würde auch nicht der städtebaulichen Konzeption der Studie und der aus übergeordneten raumplanerischen Interessen anzustrebenden haushälterischen Nutzung des Bodens entsprechen. Es ist an dieser Stelle auch nochmals darauf hinzuweisen, dass die Studie Südbahnhof, welche dem Bebauungsplan zu Grunde liegt, in einem aufwändigen Wettbewerbsverfahren ermittelt wurde. Den Interessen der Einsprechenden wurde mit der grossen Freihaltefläche im Süden ihrer Grundstücke bereits grosszügig entsprochen. Baufeld A1 hätte auch als Winkelbau mit einem nach Südwesten öffnenden Innenbereich angeordnet werden können, was allein auf das Baufeld A bezogen die geeignetere Situierung wäre. Sie hätte aber für die Einsprechenden eine Längsfassade im Süden ihrer Grundstücke zur Folge. Auf eine solche Lösung wurde daher bereits im Entwurfstadium verzichtet. Die mit dem Bebauungsplan vorgegebene Situierung hat im Weiteren auch keinerlei relevante Beschattung der Grundstücke der Einsprechenden zur Folge. Im Vergleich zur heute gebauten Situation wird die Realisierung des Bebauungsplans die Umgebungsqualität der Einsprechenden sogar spürbar aufwerten, indem auf der Südseite ihrer Grundstücke anstelle eines geschotterten Parkplatzes eine verkehrsfreie Grünfläche angelegt

wird. Indem die Geschossfläche für gewerbliche Nutzungen auf 20 Prozent beschränkt wird, wird auch das Wohnumfeld der Einsprechenden mit Blick auf die heutige gewerbliche Dominanz massiv aufgewertet.

#### **Antrag des Gemeinderates zu Punkt 1**

Einsprache in diesem Punkt abweisen.

#### **Antrag-Punkt 2**

Alternativ sei das Quartier Allmendstrasse, insbesondere die Parzellen Nrn. 904 und 905 aufzuwerten und in den Zonenplan (W4 0.75 oder Zentrumszone) zu integrieren.

#### **Erwägungen des Gemeinderates**

Dieser Antrag betrifft nicht den Bebauungsplan. Er kann später im Rahmen einer Teilzonenplanänderung geprüft werden.

#### **Antrag des Gemeinderates zu Punkt 2**

Auf die Einsprache ist in diesem Punkt im Rahmen des Bebauungsplanerlassverfahrens nicht einzutreten.

#### **3.6.4 Einsprache 8:**

**Portmann Markus und Bernadette**, Allmendstrasse 17, 6048 Horw

#### **Antrag-Punkt 1**

Abgestufte Bauweise der Zentrumszone (Parzelle Nr. 1236) aufsteigend in Richtung Bahnhof, beginnend mit höchstens 4 Geschossen.

#### **Erwägungen des Gemeinderates**

Die Einsprechenden sind Eigentümer des Grundstücks Nr. 881. Zwischen ihrem Grundstück und dem Bebauungsplan liegen noch die überbauten Grundstücke Nrn. 904 und 905. Eine direkte Betroffenheit der Einsprechenden durch den Bebauungsplan ist zu verneinen, zumal auch dessen Verkehrserschliessung vollständig von Süden her ab der Ringstrasse erfolgen wird. Im Übrigen kann auf die Ausführungen zum Antrags-Punkt 1 der Einsprachen 2 bis 5 verwiesen werden.

#### **Antrag des Gemeinderates zu Punkt 1**

Analog zu den Einsprachen 2 bis 5: Einsprache in diesem Punkt abweisen.

#### **Antrag-Punkt 2**

Alternativ sei das Quartier Allmendstrasse, insbesondere die Parzellen Nrn. 904 und 905 aufzuwerten und in den Zonenplan (W4 0.75 oder Zentrumszone) zu integrieren.

#### **Erwägungen des Gemeinderates**

Es kann auf die Ausführungen zum Antrags-Punkt 2 der Einsprachen 2 bis 5 verwiesen werden.

#### **Antrag des Gemeinderates zu Punkt 2**

Analog zu den Einsprachen 2 bis 5: Auf die Einsprache ist in diesem Punkt im Rahmen des Bebauungsplanerlassverfahrens nicht einzutreten.

### 3.6.5 Einsprache 6:

**AG Ziegelwerke Horw-Gettnau**, Sternenried 14, 6048 Horw, vertreten durch Dr. iur. Marc Kaeslin, Rechtsanwalt, Eichwaldstrasse 7, 6005 Luzern

#### **Antrag-Punkt 1**

Der Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof Horw sei im Westbereich (Baufelder Nord, Mitte und Süd) abzulehnen.

#### **Erwägungen des Gemeinderates**

Die Einsprecherin ist Eigentümerin des Bebauungsplangebiets auf der Westseite des Bebauungsplangebiets. Wir haben in der Einleitung zu diesem Kapitel die Gründe für die Ausarbeitung des Bebauungsplans dargelegt. Mit der Beschlussfassung der Stimmberechtigten zur Ortsplanung vom 26. September 2010 wurde das Areal der Einsprecherin der Zentrumszone Bahnhof zugewiesen. Beschwerden dagegen sind keine erhoben worden. Gemäss Art. 7 Abs. 3 des neuen Bau- und Zonenreglements ist die gesamte Zentrumszone Bahnhof mit einer Bebauungsplanpflicht überlagert. "Baubewilligungen für Neu- und Ersatzbauten können nur gestützt auf einen Bebauungsplan erteilt werden." Die Beteiligung der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer am Planungsprozess war umfassend und ging wesentlich weiter als in einem Nutzungsplanungsverfahren dieser Art üblich. Natürlich konnten bei weitem nicht alle Grundeigentümergegenstände in die Planung integriert werden. Primär ist die Gemeinde als Planungsbehörde der Wahrung der öffentlichen Interessen verpflichtet, was im Rahmen einer Nutzungsplanung wie vorliegend mit hoher Baudichte auch einer gewissen Regelungstiefe bedarf. Wir sind der Auffassung, dass wir der Einsprecherin im Rahmen verschiedener Vernehmlassungsverfahren und Anhörungen während der Bebauungsplanausarbeitung zahlreiche Gelegenheiten zur Beteiligung und Einflussnahme geboten haben. Zudem war die Einsprecherin mit zwei Jurymitgliedern an der Jurierung beteiligt und hat mit der Unterzeichnung des Studienergebnisses diesem auch zugestimmt.

#### **Antrag des Gemeinderates zu Punkt 1**

Einsprache in diesem Punkt abweisen.

#### **Antrag-Punkt 2**

Die Bauvolumen in den Baufeldern Mitte und Süd seien zu vergrössern und die Freiräume seien zu verkleinern. Die Baufelder Mitte und Süd seien weniger "stadtparkartig" auszugestalten. Das Netz von Wegen, Plätzen und Parks in den Baufeldern Nord und Mitte sei zu redimensionieren.

#### **Erwägungen des Gemeinderates**

Diese Inhalte waren bereits Bestandteil des Studienauftragsergebnisses. Selbstverständlich könnten alle Planinhalte wieder hinterfragt werden. Dies ist aber mit Blick auf den zurückgelegten Weg nicht zielführend. Wir erachten die Festsetzungen als zweckmässig und der baulichen Dichte angepasst. Wir sind der Meinung, dass durch die Überarbeitung des Studienauftrags dem Begehren bereits entsprochen wurde und es keine weitere Verdichtung mehr verträgt. Die mit verschiedenen Investoren (s. Kap. 4) geführten Gespräche haben uns darin bestätigt, dass die verträgliche Dichte marktwirtschaftlich ausgeschöpft ist.

#### **Antrag des Gemeinderates zu Punkt 2**

Einsprache in diesem Punkt abweisen.

#### **Antrag-Punkt 3**

Die Bebauungsmuster und Bebauungsdichten in den Baufeldern Nord und Mitte seien zu flexibilisieren. Die Nutzungseinschränkungen in den Baufeldern Nord und Mitte seien zu verringern. Die Bestimmungen betreffend Dachgestaltung seien in den Baufeldern Nord, Mitte und Süd zu

streichen und es seien auch Satteldächer zuzulassen. Die Hauptfassaden seien im gesamten Planungssperimeter eventualiter in den Baufeldern Nord, Mitte und Süd, mit Sichtbacksteinen /Klinkermauerwerk vorzuschreiben. Es seien in den Baufeldern Mitte und Süd zusätzliche Attikageschosse mit freien Terrassen zuzulassen.

### **Erwägungen des Gemeinderates**

Der Bebauungsplan ist ein Planungsinstrument, das nach seiner Genehmigung den Grundeigentümern ermöglicht, mittels Baueingaben Gebäude zu erstellen. Areale dieser Grösse werden mit Gestaltungs- oder Bebauungsplänen entwickelt. Diese reduzieren die Flexibilität zu Gunsten einer Gesamtlösung. Bei einer weitergehenden Flexibilisierung würde die Gesamtkonzeption verloren gehen. Die bei der vorliegend geplanten dichten Überbauung wichtigen Aussen-/Freiräume könnten nicht mehr hinreichend gesichert werden.

Im Baufeld Nord kann im Erdgeschoss gegen die Ringstrasse aus lärmrechtlichen Gründen nicht gewohnt werden. Wohnnebennutzungen sind dort aber ohne Weiteres möglich, Verkaufsf Flächen auch. Gewerbliche Nutzungen sind nirgends zwingend vorgeschrieben. Eine gewerbliche Nutzung im Parterre nordseitig (Ringstrasse, Erschliessung der Gebäude) scheint aber sinnvoll und zweckmässig.

Die Dichte ist erreicht. Die maximale Höhe gemäss Gebäudeversicherung ist erreicht, ein Dachgeschoss wäre nicht möglich, da die Häuser sonst als Hochhäuser eingestuft würden. Natürlich wäre es im Prinzip möglich, aus dem 8. Geschoss ein Dachgeschoss oder Attikageschoss zu machen. Dies ist eine Frage der Gestaltung und bringt zusätzlich einen Verlust an Wohnfläche. Im Sinne einer einheitlichen Gestaltung sind Flachdächer vorgeschrieben. Weitere Gestaltungs- resp. Materialvorschriften gibt es keine. Wir sind nicht der Meinung, dass Materialvorschriften notwendig sind, zumal der Zeitraum der Erstellung nicht klar ist. Der Grundeigentümer kann diese Wahl selber treffen.

Grosse Dachterrassen im 8. Geschoss sind zugelassen. Die Baudichte wurde bei der Überarbeitung festgelegt. Ein weiteres Geschoss wäre nicht ökonomisch, da das Gebäude von der Gebäudeversicherung als Hochhaus eingestuft würde und kostspielige Zusatzinvestitionen notwendig würden.

### **Antrag des Gemeinderates zu Punkt 3**

Einsprache in diesem Punkt abweisen.

### **Antrag-Punkt 4**

Die Gebäudehöhen in den Baufeldern Mitte und Süd seien zu erhöhen.

### **Erwägungen des Gemeinderates**

Die Gebäudehöhe wurde mit der Überarbeitung des Studienauftrags festgelegt und von der Jury, in welcher die Einsprecherin mit zwei Mitgliedern vertreten war, in Verbindung mit der Dichte als hoch, aber angemessen beurteilt. In Baufeld Mitte wird mit den achtgeschossigen Bauten die Grenze zum Hochhaus erreicht. Im Baufeld Süd wird mit den fünfgeschossigen Bauten auf die angrenzende bestehende Überbauung Sternenried reagiert.

### **Antrag des Gemeinderates zu Punkt 4**

Einsprache in diesem Punkt abweisen.

### **Antrag-Punkt 5**

Die Ausgestaltung des verlegten Steinibachs im Baufeld Nord und Mitte sei zu vereinfachen.

### **Erwägungen des Gemeinderates**

Das Vorprojekt zur Verlegung des Steinbachs musste auf Anordnung des Kantons erarbeitet werden, ansonsten der Bebauungsplan nicht oder nur mit Vorbehalten genehmigt werden könnte. Gemäss Art. 33 Bebauungsplanvorschriften hat das Vorprojekt zur Verlegung des Steinbachs wegleitenden Charakter. Die verbindliche Festlegung der Ausgestaltung des Bachraums wird der Kanton mit dem zu gegebenem Zeitpunkt auszuarbeitenden Wasserbauprojekt vornehmen. Der Einsprecherin wird dann mit dem Planauflageverfahren wiederum das rechtliche Gehör eingeräumt werden.

### **Antrag des Gemeinderates zu Punkt 5**

Einsprache in diesem Punkt abweisen.

### **Antrag-Punkt 6**

Die öffentlichen Freiflächen in den Baufeldern Nord und Mitte seien wegzulassen. Eventualiter seien die öffentlichen Freiflächen in den Baufeldern Nord und Mitte zu redimensionieren. Die Anordnung von Bäumen in den öffentlichen Freiräumen der Baufelder Nord und Mitte sei fallenzulassen.

### **Erwägungen des Gemeinderates**

Die Beurteilung des Lärm- sowie des Immissionsgrenzwerts entlang dem Bahntrasse zeigt, das der Park ohne Einschränkung als Spiel- und Erholungsfläche nutzbar ist. Der Park als vis à vis zum Bahnhofplatz und als Eingang zur Wohnsiedlung im Westen ist ein elementares städtebauliches Teil der Studie Südbahnhof. Bäume sind wichtige Elemente zur Gestaltung von Landschaftsräumen und für den ökologischen Ausgleich in urbanen Räumen. Sie dienen als raumbildende Elemente, zeichnen wichtige Orte aus und sind Schattenspender.

### **Antrag des Gemeinderates zu Punkt 6**

Einsprache in diesem Punkt abweisen.

### **Antrag-Punkt 7**

Das Weg-Platzsystem mit freier Wegwahl im Baufeld Mitte sei zu redimensionieren. Die Hartflächen im Baufeld Mitte seien zu redimensionieren.

### **Erwägungen des Gemeinderates**

Die Zentrumszone Bahnhof ist die Stadterweiterung von Horw. Nur ein in allen Richtungen durchlässiges Stadtzentrum vermag den Ansprüchen der Öffentlichkeit an diesem Ort gerecht zu werden und rechtfertigt die angestrebte Überbauungsdichte.

### **Antrag des Gemeinderates zu Punkt 7**

Einsprache in diesem Punkt abweisen.

### **Antrag-Punkt 8**

Die Anzahl der Parkplätze im Baufeld Nord und Mitte sei auf 80% des Normbedarfs gemäss VSS-Norm zu erhöhen. Die öffentlichen Wege für Fussgänger und Radfahrer seien zu redimensionieren. Die Unterführung beim Bahnhof sei nicht auszubauen. Die Bestimmung betreffend DTV-Fahrten sei zu streichen. Eventualiter seien die DTV-Fahrten zur Hälfte auf die Baufelder Nord, Mitte und Süd anzurechnen. Die Bestimmung betreffend Parkplätze sei zu streichen. Eventualiter seien die Parkplätze in den Baufeldern Nord, Mitte und Süd ebenerdig zuzulassen.

### **Erwägungen des Gemeinderates**

Die Anzahl zu erstellender Parkplätze wird im Baubewilligungsverfahren festzulegen sein. Dabei ist gemäss Art. 28 der Bebauungsplanvorschriften einerseits auf das kommunale Parkplatzreglement - welchem auch die VSS-Norm zugrunde liegt - abzustellen und andererseits der

Nachweis zu erbringen, dass die pro Baufeld zulässige Fahrtenzahl nicht überschritten wird. Das Areal der Einsprecherin wird vollständig neu überbaut. Die Ausnützungsziffer beträgt im Gebiet Mitte ca. 1.4 und im Gebiet Nord ca. 2.0, was im Vergleich mit anderen Siedlungen und Zonen als hoch zu bezeichnen ist. Es ist sinnvoll, bei der Planung einer dichten Neuüberbauung ein genügend dimensioniertes Wegnetz festzulegen. Zum Zeitpunkt des Baubeschlusses der Unterführung beim Bahnhof wurde diese primär als Bahnzubringer dimensioniert. Mit dem Wegfall des Niveauübergangs hat die Unterführung eine zusätzliche neue Funktion und Bedeutung im Horwer Siedlungsgefüge übernommen. Ein Ausbau ist notwendig aus Gründen der gesteigerten Ansprüche der Benutzer bezüglich des subjektiven Sicherheitsempfindens und objektiv wegen der zu geringen Dimensionierung für die Mitbenutzung durch das Fahrrad. Die Qualität der Fuss- und Veloverkehrsverbindungen bzw. -netze werden nur an ihren Schwachstellen gemessen, sie gilt es auszumerzen.

Wohnen in städtischem Umfeld in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof birgt andere Wohnqualitäten als auf dem Land. Das Bedürfnis nach Einsichtsschutz und Privatheit wird berücksichtigt, indem das Wohnen nicht Parterre sondern Hochparterre angeordnet wird.

Die Anzahl Fahrten ist abhängig von der möglichen Nutzung. Wohnnutzung verursacht weniger Fahrten als gewerbliche Nutzung. Die DTV werden für jedes Baufeld nach den gleichen Kriterien (abhängig von der künftigen Nutzung) festgelegt. Eine flächenproportionale Zuteilung der DTV würde die gewerbliche Nutzung unzumutbar einschränken und die Wohngebiete mit einem Kontingent versehen, welches aufgrund der beschränkt zulässigen Anzahl der Abstellplätze gar nicht genutzt werden könnte.

In Wohnquartieren solcher Dichte ist es nicht möglich, Autos überirdisch zu parkieren, da die geforderte Wohnqualität nicht erreicht werden könnte. Dies kann in älteren Wohnquartieren ohne Tiefgaragen beobachtet werden. Die notwendigen Freiflächen können nicht erreicht werden und Autos zirkulieren überall. Im Übrigen ist der Baugrund im Tribschenquartier nicht besser und alle Autos sind in Tiefgaragen eingestellt.

#### **Antrag des Gemeinderates zu Punkt 8**

Einsprache in diesem Punkt abweisen.

#### **Antrag-Punkt 9**

Die Vorschrift des Minergie-P-Standards sei fallenzulassen.

#### **Erwägungen des Gemeinderates**

Art. 7, Zentrumzone Bahnhof, des neuen Bau- und Zonenreglements vom 26. September 2010 enthält folgende Vorgabe: "In Bezug auf die Energie soll ein sehr hoher technischer Qualitätsstandard umgesetzt werden." Mit dieser Forderung wird dem Umstand Rechnung getragen, dass im Bebauungsplangebiet in den nächsten Jahren bis Jahrzehnten ein komplett neues städtisches Quartier entstehen wird. Diese Ausgangslage rechtfertigt, im Sinne der Umweltvorsorge und der Nachhaltigkeit einen hohen Standard anzustreben. Die Lösungen liegen vor, wie neuere auch komplexere Bauten (Minergie-P: CKW-Verwaltungsgebäude, Rathausen; Minergie-P-Eco: Wohnüberbauung Wiberg, St. Erhard; Credit Suisse AG; Forschungsgebäude Vogelwarte Sempach; Schulhaus Hagendorn, Cham) beweisen. Die Anforderungen an die ökologische Nachhaltigkeit haben wir aufgrund dieser und weiterer Einsprachen bezüglich des gleichwertigen Standards präzisiert und weiter noch mit der Alternative, dass anstelle von Minergie-P auch Minergie-Eco Standard erstellt werden kann, versehen. Minergie-Eco stellt weniger hohe Anforderungen an die Energieeffizienz einer Baute, macht hingegen Vorgaben an die Baustoffe bezüglich Ökologie und Gesundheitsvorsorge.

#### **Antrag des Gemeinderates zu Punkt 9**

Einsprache in diesem Punkt abweisen, soweit sie mit dem geänderten Art. 33 nicht als gutgeheissen eingestuft werden kann.

#### **Antrag-Punkt 10**

Die Einsprecherin sei berechtigt zu erklären, einen unabhängigen Experten in die Fachkommission Zentrumszone zu delegieren.

#### **Erwägungen des Gemeinderates**

Dieser Einsprachepunkt ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Die Fachkommission wird von uns in einem separaten Verfahren gewählt.

#### **Antrag des Gemeinderates zu Punkt 10**

Einsprache in diesem Punkt abweisen, soweit darauf einzutreten ist.

#### **Antrag-Punkt 11**

Die Anträge in den Eingaben der Einsprecherin vom 14. August 2009 und 1. Oktober 2009 im Vernehmlassungsverfahren zum Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof Horw werden erneuert.

#### **Erwägungen des Gemeinderates**

Gegenstand der Auflage und möglicher Einsprachen sind die Auflageakten. Die genannten Eingaben beziehen sich nicht auf den Einsprachegegenstand.

#### **Antrag des Gemeinderates zu Punkt 11**

Auf die Einsprache ist in diesem Punkt nicht einzutreten.

3.6.6 **Einsprache 9: ACR Beratungs- und Handels GmbH**, Sonnhaldenstrasse 27, 6052 Hergiswil, vertreten durch Rechtsanwalt Bernhard Stadelmann, Schöneggstrasse 6, Postfach 336, 6048 Horw

#### **Antrag-Punkt 1**

Für Baufeld D sei eine Etappierung vorzusehen.

#### **Erwägungen des Gemeinderates**

Mit dem Bebauungsplan wird eine neue Urbanität mit hoher Dichte angestrebt. Die Zielsetzung steht im Einklang von öffentlichen und privaten Interessen. Stadtentwicklung ist bei kleinparzelliger Struktur nur mit Bauanordnungen über Parzellengrenzen hinweg möglich. Ansonsten sind Verdichtungen in den gut erschlossenen Zentren nicht denkbar. Über den Baubereich D resultiert mit dem Bebauungsplan eine Ausnützungsziffer von ca. 3.0, was in Einzelbauweise unmöglich ortsbildverträglich und nachbarrechtlich konform erreicht werden kann.

#### **Antrag des Gemeinderates zu Punkt 1**

Einsprache in diesem Punkt abweisen.

#### **Antrag-Punkt 2**

Bei Erstellung des Busbahnhofs sei für die dort angelegten Parkplätze ein adäquater Ersatz zu schaffen.

#### **Erwägungen des Gemeinderates**

Der Busbahnhof gehört zur Hälfte zum Baufeld D und zur anderen Hälfte zum Baufeld E. Die Bebaubarkeit innerhalb dieser Baufelder ist auf die Baubereiche konzentriert. Es ist kein Realersatz erforderlich, da die Nutzbarkeit zwar örtlich, aber nicht quantitativ eingeschränkt wird.

Durch die Überbauung gemäss Bebauungsplan fallen nicht nur Parkplätze, sondern grössere Werte, wie Gebäude, weg. Im Gegenzug ermöglicht der Bebauungsplan eine Neuüberbauung in hoher Dichte, welche den Wertverlust durch wegfallende Parkplätze mindestens kompensiert. Mit der Neuüberbauung des Baufelds D ist der Grossteil der erforderlichen Parkplätze in Einstellhallen anzuordnen, wobei der Bebauungsplan peripher auch einzelne oberirdische Parkplätze vorsieht. Würde der Busbahnhof vor der Überbauung auf Baufeld D als Provisorium realisiert, wären Ersatzlösungen für die paar wenigen wegfallenden Parkplätze im Rahmen der Landerwerbsverhandlungen zu klären.

#### **Antrag des Gemeinderates zu Punkt 2**

Einsprache in diesem Punkt abweisen.

**3.6.7 Einsprache 10: Steinibach-Immobilien AG**, Ebenaustrasse, 6048 Horw, und **Etienne AG**, Horwerstrasse 32, 6005 Luzern, und **Eumatel AG**, Rigistrasse 62, 6006 Luzern, vertreten durch Rechtsanwalt Bernhard Stadelmann, Schöneeggstrasse 6, Postfach 336, 6048 Horw

#### **Antrag-Punkt 1**

Baufeld E so festlegen, dass eine Überbauung dieses Baufeldes auch ohne Einbezug des Grundstücks Nr. 1522 im gleichen Ausmass möglich wird. Das heisst, zweigeschossige bis vierzehngeschossige Randbebauung entlang der Ebenaustrasse und dem Steinibach, im Innenhof bleibt dann weiterhin das heute bestehende Mehrfamilienhaus auf Grundstück Nr. 1522, dessen Eigentümer an einer Neuüberbauung nicht interessiert sind.

#### **Erwägungen des Gemeinderates**

Wir haben stets kommuniziert, dass es sich um eine Planung für die nächsten 20 bis 30 Jahre handelt. Bevor überhaupt etwas zur Realisierungschance einzelner Baufelder ausgesagt werden kann, muss zuerst einmal ein verbindlicher Plan mit den relevanten Bestimmungen vorhanden sein. Eine erste Bilanz über die Umsetzungschancen oder allfällige Planmängel kann einige Jahre nach Rechtskraftbeschreitung des Bebauungsplans gezogen werden. Da die Eigentümer des Grundstücks Nr. 1522 einer schneller Realisation im Wege stehen, wurde das Baufeld E bereits während der Bebauungsplanausarbeitung auf Antrag der Einsprecherin nach Süden über das Grundstück Nr. 501 erweitert, damit dort eine unabhängige Teilrealisation des Baufelds E möglich ist. Das vierzehngeschossige Gebäude kann nicht einfach verschoben werden. Es ist präzise gesetzt und bildet den Abschluss des zukünftigen Bahnhofplatzes.

#### **Antrag des Gemeinderates zu Punkt 1**

Einsprache in diesem Punkt abweisen.

#### **Antrag-Punkt 2**

Für Baufeld D sei eine Etappierung vorzusehen.

#### **Erwägungen des Gemeinderates**

Mit dem Bebauungsplan wird eine neue Urbanität mit hoher Dichte angestrebt. Die Zielsetzung steht im Einklang von öffentlichen und privaten Interessen. Stadtentwicklung ist bei kleinparzelliger Struktur nur mit Bauanordnungen über Parzellengrenzen hinweg möglich. Ansonsten sind Verdichtungen in den gut erschlossenen Zentren nicht denkbar. Über den Baubereich D resultiert mit dem Bebauungsplan eine Ausnützungsziffer von ca. 3.0, was in Einzelbauweise unmöglich ortsbildverträglich und nachbarrechtlich konform erreicht werden kann. Sofern es der Eigentümerin des Grundstücks Nr. 510 aber gelingt, eine zweckmässige bebauungsplankonforme Teilüberbauung ohne die Grundstücke im Westen aufzuzeigen, kann gestützt auf Art. 35 Abs. 2 der Bebauungsplanvorschriften eine Ausnahme für eine etappierte Überbauung beantragt werden.

### **Antrag des Gemeinderates zu Punkt 2**

Einsprache in diesem Punkt abweisen.

### **Antrag-Punkt 3**

Der Perimeter des Bebauungsplans sei zu erweitern und die Grundstücke Nrn. 1273 und 758, GB Horw, seien in den Perimeter miteinzubeziehen.

### **Erwägungen des Gemeinderates**

Die Erweiterung, wie beantragt, ist vorgesehen, die notwendige Umzonung der Grundstücke in die Zentrumszone Bahnhof lag gleichzeitig mit dem Bebauungsplan öffentlich auf, Einsprachen dagegen sind keine erhoben worden. Die Erweiterung des Bebauungsplanperimeters erfolgt in einem separaten Verfahren. Auch waren die beiden Grundstücke nicht Gegenstand der Auflage, weshalb der Antrag im laufenden Erlassverfahren abzuweisen ist, soweit überhaupt darauf einzutreten ist.

### **Antrag des Gemeinderates zu Punkt 3**

Die Einsprache ist in diesem Punkt, soweit im Rahmen des Bebauungsplanerlassverfahrens darauf einzutreten ist, abzuweisen.

### **3.6.8 Einsprachen 12 und 13**

**Miteigentümergeinschaft Pilatusmarkt Kriens**, c/o Franz Cavelti, Rütistrasse 10, 8134 Adliswil; **Einsprache Pensionskasse des Bundes PUBLICA**, Eigerstrasse 57, 3007 Bern 23; beide vertreten durch Dr. Robert Walder, Rechtsanwalt, Bärengasse 10, 4800 Zofingen

### **Antrag-Punkt 1**

Der Bebauungsplan "Zentrumszone Bahnhof Horw/Kriens" wie auch die Anpassung bzw. Aufhebung des Bebauungsplanes Ortskern im Bereich des Grundstücks Nr. 1044 und die verschiedenen Änderungen des Zonenplans im Bereich des Bebauungsplans "Zentrumszone Bahnhof Horw/Kriens" seien nicht zu genehmigen.

### **Erwägungen des Gemeinderates**

Gegenstand des vorliegenden Bericht und Antrags ist nur der Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof Horw. Soweit sich die Einsprachen gegen die Anpassung bzw. Aufhebung des Bebauungsplanes Ortskern und die verschiedenen Änderungen des Zonenplans richten, sind diese in den separaten Verfahren zur Beschlussfassung der bebauungsplanbedingten Umzonungen und zur Anpassung des Bebauungsplans Ortskern zu behandeln. Aus dem Eventualantrag 2 geht hervor, dass die Einsprecherin durch den im Bebauungsplangebiet generierten zusätzlichen Verkehr negative Auswirkungen auf ihr Grundstück befürchtet. Dass die Überbauung gemäss Bebauungsplan zu einer Verkehrszunahme führen wird, kann nicht bestritten werden. Allerdings ist nachgewiesen und durch das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement (BUWD) im Rahmen der Vorprüfung (s. Kap. 1.1 des Vorprüfungsberichts) auch bestätigt, dass sich der Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof Horw an die Vorgaben hält; Zitat BUWD: "Zusammenfassend stellen wir fest, dass der vorliegende Bebauungsplan mit dem ESP-Richtplan Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw übereinstimmt und dessen Vorgaben einhält." Dazu werden in Art. 29 "Sicherung der Mobilität" pro Baufeld die maximal zulässigen Fahrten pro Tag grundeigentümergebunden festgeschrieben. Soweit die Einsprecherin sich auf höhere Zahlen beruft, liegt dies darin begründet, dass das vom Richtplan erfasste Gebiet nicht mit dem Bebauungsplangebiet identisch ist.

### **Antrag des Gemeinderates zu Punkt 1**

Die Einsprache ist in diesem Punkt, soweit im Rahmen des Bebauungsplanerlassverfahrens darauf einzutreten ist, abzuweisen.

## **Antrag-Punkt 2**

Eventualiter seien die vom Bebauungsplan "Zentrumszone Horw und Kriens" betroffenen Grundstücke zu verpflichten, im Falle, dass die Kapazitätsbelastungen auf dem Zubringer Nord zum "Pilatusmarkt" und auf dem Kreisel Schlund dies erfordern, im Rahmen eines umfassenden Perimeterverfahrens an die Kosten für eine zusätzliche Verbindung in die Autobahneinfahrt Nord (Bypass) ihren finanziellen Beitrag zu leisten.

## **Erwägungen des Gemeinderates**

Bei der Ringstrasse handelt es sich um eine Kantonsstrasse. Deren Erstellung oder Änderung ist Aufgabe des Kantons und im Strassengesetz in den §§ 43 - 47 geregelt. Über eine Kostenbeteiligung für den Fall eines späteren Strassenausbaus muss nicht zum heutigen Zeitpunkt entschieden werden, da dies gesetzlich in § 47 Strassengesetz genügend geregelt ist. Grundsätzlich ist in diesem Einspruchepunkt die Legitimation der Einsprecherin in Frage zu stellen, da nicht ersichtlich ist, welcher besondere konkrete Nutzen der Einsprecherin aus einer Gutheissung ihres Antrags entstehen würde.

## **Antrag des Gemeinderates zu Punkt 2**

Die Einsprache ist in diesem Punkt, soweit überhaupt darauf einzutreten ist, abzuweisen.

## **4 Begleitmassnahmen**

### **4.1 Öffentlichkeitsarbeit**

Seit der Durchführung des Studienauftragverfahrens haben wir die Bevölkerung verschiedentlich (Ausstellung Studienauftrag, Präsentation an HOGA 2008, Mitwirkungsverfahren zur Ortsplanung 2008) über die Planungsinhalte informiert und zur Mitwirkung eingeladen. Den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern haben wir periodisch den Planungsfortschritt und die Zwischenergebnisse schriftlich, an Versammlungen oder in Einzelgesprächen kommuniziert.

### **4.2 Gebietsmarketing**

Die Medienpräsenz der Planung, verbunden mit der grundsätzlichen Attraktivität unserer Gemeinde, führte zu einer regen Nachfrage bei Immobilienentwicklern und Investoren. Wir haben uns im vergangenen Jahr daher auch mit Fragen des Marketings beschäftigt und uns diesbezüglich beraten lassen. In diesem Sommer haben wir dazu auch vier grössere Investoren und Entwickler (Anliker Generalunternehmung AG Emmenbrücke, Alfred Müller AG Baar, Allreal Zürich und CSS Luzern) zu unverbindlichen Gesprächen empfangen und mit ihnen die Marktchancen, die Nachfrage und die Umsetzbarkeit des Bebauungsplans diskutiert. Die Rückmeldungen waren insgesamt durchwegs positiv, in einzelnen Themen aber auch kontrovers. Ein eigentliches Gebietsmarketing erfolgt in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern erst, wenn der Bebauungsplan genehmigt ist.

### **4.3 Infrastrukturkostenplanung**

In einem parallel geführten Prozess haben wir uns mit den notwendigen Infrastrukturinvestitionen auseinandergesetzt. Wir haben den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern einen Vorschlag unterbreitet, wie die Investitionen im öffentlichen Raum von minimal rund Fr. 12 Mio. unter den interessierten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern, der Gemeinde und den Bestellern und Betreibern des öffentlichen Verkehrs aufgeteilt werden könnten. Nachdem Sie 2009 im Zusammenhang mit der Ortsplanungsrevision eine vertragliche Regelung der Mehrwertabschöpfung abgelehnt haben, haben wir auch die diesbezüglichen Bemühungen im Bebauungsplangebiet eingestellt. Die Beteiligung der interessierten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern wird nun fallweise zu prüfen und im Perimeterverfahren festzulegen sein.

#### **4.4 Planungsarbeiten im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes**

Der Bahnhof Horw entspricht nicht den Anforderungen an eine Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs, welche er aber ab Fahrplanwechsel Dezember 2013, mit der Einführung des durchgehenden 15-Minutentakts der Zentralbahn, wahrnehmen muss. Zur Herbeiführung des erwünschten Zustands sind wir bereits seit längerem in verschiedenen Bereichen aktiv.

Busbahnhof-, Bahnhofplatz- und Perron-Anpassungen: Mit dem Ausbau der Zentralbahn und der Angebotserweiterung 2013/2014 werden auch bauliche Massnahmen im Bereich des Bahnhofs Horw notwendig. Es sind Bushaltestellen vorgesehen, die ein direktes umsteigen der zukünftigen Nutzer attraktiv machen. Wenn der Busbahnhof nicht realisiert ist, müsste die Befahrbarkeit des Bahnhofplatzes mit Gelenkbussen gewährleistet werden. Auch während dem späteren Bau des Platzes müsste dies ermöglicht werden. Weiter ist sicherzustellen, dass mit geplanten Massnahmen ein späterer Ausbau des Bahnhofs nicht erschwert wird und dass getätigte Investitionen sinnvoll in die neue Haltestelle integriert werden können. Das Stellwerk, z.Z. im 1. Obergeschoss des Bahnhofgebäudes, muss auf den Zeitpunkt der Realisierung des Bahnhofplatzes verlegt werden. An den Kosten hat sich die Gemeinde im Umfang des Wertes der teilamortisierten Anlage (Restwert) zu beteiligen. Die definitive Umsetzung der Gestaltung des Bahnhofs mit Busbahnhof Veloabstellplätzen etc. erfolgt im Gleichschritt mit der Realisierung der angrenzenden Baufelder.

Ausbau der Fussgängerunterführung auch für Velofahrende: Politische Vorstösse in Ihrem Rat wie auch die Arbeitsgruppe "Sichere Schulwege" fordern seit langem die Öffnung der Unterführung für Velofahrende. Zudem sind die Anforderungen an das subjektive Sicherheitsbedürfnis der Benutzerinnen und Benutzer mit der Schliessung des Niveauübergangs gestiegen. Die Fussgängerunterführung genügt den heutigen, veränderten Anforderungen nicht mehr.

Beim Eichenplatz, der Promenade zur HSLU und beim Park auf der Westseite handelt es sich um neu zu erstellende Anlagen. Sie sind entsprechend dem Baufortschritt im Planungsgebiet zu erstellen.

Die vorgesehenen Infrastrukturanlagen rund um den Bahnhof leisten zur Qualität des Quartiers einen wichtigen Beitrag.

Infrastruktur Wasserversorgung und Siedlungsentwässerung: Das Bebauungsgebiet gilt als erschlossen, dennoch sind diverse Anpassungen und Umlegungen von Infrastrukturanlagen notwendig.

Mit der Zentralbahn sind wir zwecks Aufwertung der Bahnhofs (Abbruch Bahnhofgebäude, Verlegung des im abzubrechenden Bahnhofgebäude installierten Stellwerks, Ausbau der Unterführung, Reorganisation Bahnhof) und der Erstellung des neuen Bahnhofplatzes auf Land der Zentralbahn in Verhandlung. Mit dem Verkehrsverbund Luzern sind wir zwecks Koordination des zukünftigen Fahrplanangebots am Bahnhof Horw in Kontakt getreten. Es wird noch einige Anstrengungen brauchen, um alle Beteiligten vom Potenzial des neuen Bahnangebots für Horw ab 2013/14 zu überzeugen.

#### **4.5 Erweiterung des Bebauungsplanperimeters**

Wir haben auf Gesuch und Antrag der Grundeigentümerin hin entschieden, den Perimeter des Bebauungsplans an der Ebenastrasse gegenüber den Baufeldern D und E um die Grundstücke Nrn. 758 und 1273 zu erweitern. Dies ergibt die Möglichkeit, den Busbahnhof räumlich zu fassen und einen präzisen Übergang zu den Wohnquartieren zu planen. Die Perimetererweiterung wird Ihnen nach Durchführung der Planaufgabe und allfälligen Einspracheverhandlungen entweder als Zusatzbericht nachgereicht oder zu einem späteren Zeitpunkt mittels separatem Bericht und Antrag vorgelegt. Die Perimetererweiterung wird aufgrund ihrer Lage in die alleinige Beschlussfassungskompetenz von Horw fallen.

## **5 Bedeutung für Horw, die Region und den Kanton**

Das Entwicklungsgebiet Horw Zentrum – Bahnhof – Ziegelei – HSLU umfasst mit den Teilgebieten Allmendstrasse, Zentrum, Bahnhofweg, eine beachtliche Fläche mitten im Zentrum der Gemeinde Horw. Für das Ortsbild und das Image der Gemeinde stellt das Entwicklungsgebiet somit einen entscheidenden Faktor dar. Die heutige Situation präsentiert sich durchmisch mit schlecht oder gar nicht genutzten Flächen. Der Kanton hat im Rahmen des kantonalen Richtplans das Potenzial dieses Standortes erkannt und ihn als Entwicklungsschwerpunkt bezeichnet. Wann die Gemeinde die Entwicklung im jeweiligen ESP-Gebiet anstösst, liegt weitgehend in ihrer Initiative. Deshalb haben wir vor bald vier Jahren zielstrebig den aufwendigen Planungsprozess gestartet. Es entstand ein beeindruckender Bebauungsplan, der in seiner Dimension momentan im Kanton Luzern einzigartig ist. Es wurde eine ganzheitliche Konzeption erarbeitet mit einem geschätzten Investitionsvolumen von 600 Millionen Franken, 520 Wohnungen, 1700 Arbeitsplätzen. Es entsteht ein Jahrhundertprojekt, das eine grosse Entwicklungschance für Horw und die ganze Region ist. Wir sind überzeugt, dass der Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof die Gemeinde als Wohnort und als Wirtschaftsstandort stärken wird. Das Projekt Südbahnhof wird ein wesentlicher Entwicklungsimpuls für die ganze Agglomeration Luzern, vor allem Luzern Süd, und für den Kanton auslösen. Der Südbahnhof ist einer der grössten und momentan am weitesten fortgeschrittensten Standorte für die wirtschaftliche, gesellschaftliche, bildungsmässige und kulturelle Entwicklung der Region und des Kantons.

## **6 Würdigung**

Seit der neuen Erschliessung von Horw wird unser Bahnhof kaum noch wahrgenommen. Mit der Einstellung der Produktion der AG Ziegelwerke wirken die Gebäulichkeiten trostlos und die umliegenden Wiesen erscheinen als Brachland an bester Lage. Die Hochschule ist durch dieses unattraktive Umland erschlossen. Die Anbindung der westlichen Wohnlagen am Pilatushang, ohnehin schon durch die Geleise getrennt, ist unschön unterbrochen. Das Ortszentrum führt ins Leere. Das ist die heutige Ausgangslage in der Ortsmitte unserer Gemeinde.

Wie im Finanz- und Aufgabenplan angesprochen, brauchen wir eine Vorwärtsstrategie, um die anstehenden Sanierungen und Investitionen in die Infrastruktur unserer Gemeinde sowie die zunehmenden hohen Belastungen im Gesundheits- und Sozialwesen zu finanzieren. Im Planungsgebiet rund um den Bahnhof liegt das grosse Potenzial für zusätzlichen Wohn- und Arbeitsraum. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird dieses Gebiet zukünftig noch besser erschlossen und bietet somit die ideale Voraussetzung. Mit der Annahme der Ortsplanung und damit der Zentrumszone Bahnhof wurde der Grundstein für die Realisierung des Bebauungsplans gelegt. Er ist Ausgangslage für die Stärkung des Wohn- und Geschäftsstandortes Horw und die Stärkung des Zentrums. In den vergangenen Jahren wurden von uns grosse Anstrengungen unternommen, um das Entwicklungsgebiet mit der vorliegenden Planung vorwärtszubringen. Das Ziel eine qualitative Entwicklung in diesem vernachlässigten Gebiet zu erreichen und damit städtebaulich einen Schritt vorwärts zu machen, wird mit dem vorliegenden Bebauungsplan erreicht.

Mit der Genehmigung des Bebauungsplans ist ein erster wichtiger Meilenstein erreicht. Um dem Bebauungsplan den nötigen An Schub zu geben, wird ein weiteres grosses Engagement der Gemeinde unabdingbar sein. Es sind Vorinvestitionen zu tätigen, um die Umsetzung anzuschieben, damit die gewünschte Wirkung und die Ausstrahlung erreicht werden kann.

Wir sind überzeugt, dass mit der vorliegenden Planung dem Wohnungsmarkt in Horw ein neuer Schub gegeben wird und für Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe bestens erschlossene Flächen bereitgestellt werden. Wie in der Immobilienstrategie des Regierungsrates festgehalten, wird auf den angrenzenden Landreserven des Kantons mittelfristig die Hochschule für Kunst und Design angesiedelt und langfristig die pädagogische Hochschule. Wir haben die Voraussetzung für einen Campus Süd der Hochschule Luzern geschaffen. So wird dieser zukünftig durch ein attraktives städtisches Gebiet erschlossen. Mit dem vorliegenden Bebauungsplan legen wir Ihnen eine Planung vor, die zur massiven Stärkung und kulturellen Belebung unserer

Gemeinde führt, das Ortsbild und Image der Gemeinde aufwertet, willkommene wirtschaftliche Impulse setzt und zusätzliche Steuereinnahmen generiert.

## **7 Antrag**

Wir beantragen Ihnen,

- den Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof Horw in zwei Lesungen zu beraten.
- den Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof Horw zu beschliessen und die nicht gütlich erledigten Einsprachen abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

Markus Hool  
Gemeindepräsident

Daniel Hunn  
Gemeindegemeinschafter

- Bebauungsplan: Vorschriften und Plan (verkleinert, liegt im Originalmassstab beim Baudepartement und während der Beratung im Einwohnerrat zur Einsicht auf)
- Planungsbericht zum Bebauungsplan
- Vorprüfungsbericht BUWD, 28. Oktober 2009
- Stellungnahme Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation, 26. Februar 2010

## **EINWOHNERRAT**

### **Beschluss**

- nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag Nr. 1440 des Gemeinderates vom 9. Dezember 2010
  - gestützt auf den Antrag der Bau- und Verkehrskommission
  - in Anwendung von Art. 30 Bst. g der Gemeindeordnung vom 25. November 2007
- 

1. Der Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof Horw wird beschlossen.
2. Die nicht gütlich erledigten Einsprachen werden abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.

Horw,

Robert Odermatt  
Einwohnerratspräsident

Daniel Hunn  
Gemeindeschreiber

Publiziert: