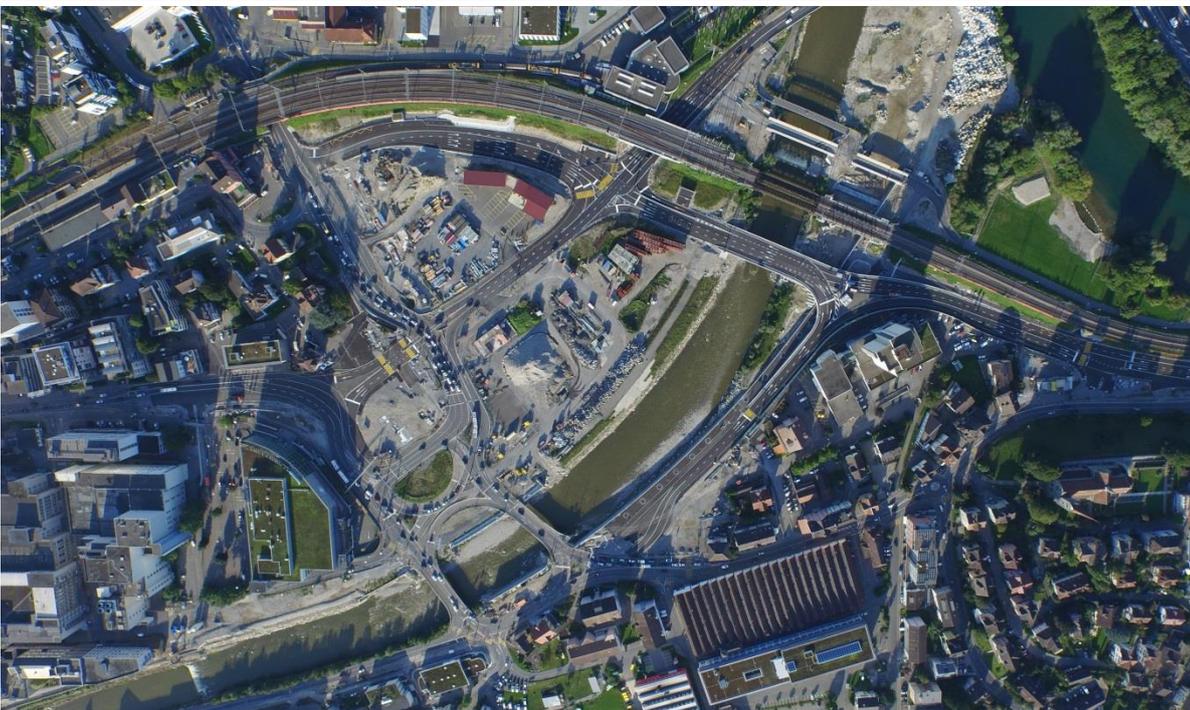




34/15 Ergänzungsbericht



betreffend

*Teiländerung des Bau- und Zonenreglements der Gemeinde Emmen sowie des Zonenplans als Grundlage für die Bebauungspläne am Seetalplatz
(2. Lesung)*

Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

1 Grundlagen zum Ergänzungsbericht

1.1 Übersicht

Das Geschäft 34/15 Bericht und Antrag betreffend Teiländerung des Bau- und Zonenreglements sowie des Zonenplans der Gemeinde Emmen als Grundlage für die Bebauungspläne am Seetalplatz wurde am 15. Dezember 2015 im Einwohnerrat in 1. Lesung behandelt. Danach folgte vom 1. Februar 2016 bis 1. März 2016 die öffentliche Auflage. Es gingen zwei Einsprachen und zwei Hinweise ein. Im April 2016 wurden die Einspracheverhandlungen durchgeführt. Eine Einsprache konnte gütlich erledigt werden, die zweite Einsprache konnte teilweise gütlich erledigt werden.

Im vorliegenden Ergänzungsbericht werden die Ergebnisse der Einspracheverhandlungen und die daraus folgenden Änderungen erläutert. Ausserdem hat die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur des Kantons Luzern im Nachgang zur öffentlichen Auflage eine Änderung am Teilzonenplan und den Bebauungsplänen A4/A5 und B1-B3 beantragt. Im Bau- und Zonenreglement sind keine Anpassungen erforderlich.

Des Weiteren wurde durch den Einwohnerrat am 15. Dezember 2015 ein Auftrag an den Gemeinderat erteilt, einen Vertragsentwurf für die Finanzierung der öffentlichen Freiräume vorzulegen. Details hierzu werden in Kapitel 4 erläutert.

Die Einsprachen mit dem vollen Wortlaut der Anträge und der dazugehörenden Begründungen liegen zusammen mit sämtlichen weiteren Unterlagen zum Bebauungsplanverfahren beim Departement Planung und Hochbau auf und können von den Mitgliedern des Einwohnerrates während den ordentlichen Bürozeiten eingesehen werden. Die Einsprachen mit den jeweiligen Verhandlungsprotokollen werden aus Datenschutzgründen nicht digital zur Verfügung gestellt.

Der Bericht und Antrag an den Einwohnerrat 34/15 ist Grundlage für die nachfolgenden Erläuterungen.

1.2 1. Lesung im Einwohnerrat

Alle Fraktionen des Einwohnerrates unterstützten dieses Geschäft.

Im Bau- und Zonenreglement und im Teilzonenplan wurden keine Änderungen aufgrund der 1. Lesung im Einwohnerrat am 15. Dezember 2015 erforderlich.

1.3 Öffentliche Auflage

Die Änderung des Bau- und Zonenreglements und des Zonenplans und die vier Bebauungspläne lagen gemäss § 61 Abs. 3 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) vom 1. Februar 2016 bis 1. März 2016 öffentlich auf.

Es sind insgesamt zwei Einsprachen und zwei Hinweise eingegangen. Die Direktion Bau und Umwelt hat im Auftrag des Gemeinderates mit beiden Einsprechern am 19. und 21. April 2016 je eine Verhandlung im Sinne von § 62 PBG geführt. Die beiden Hinweise hatten keine Auswirkungen auf die Planungen.

2 Einsprachen

Die Einsprachen und die entsprechenden Verhandlungsergebnisse werden im vorliegenden 34/15 Ergänzungsbericht behandelt. Die daraus resultierenden Änderungen in den jeweiligen Bebauungsplänen werden in den entsprechenden Ergänzungsberichten der Bebauungspläne aufgezeigt.

Auflistung der Einsprachen

Nr.	Einsprecher	Grund
1	Immobilien-Anlagestiftung Turidomus c/o Pensimo Management AG, Zürich	Pattsituation zwischen Steildach- und Flachdachpflicht im Bebauungsplanperimeter A2/A3
2	VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Luzern, Luzern	Parkplatzbeschränkung MIV, Abstellplatzsicherung Cargovelos und Car-Sharing, Erschliessung für Langsamverkehr, Beschränkung Verkaufsflächen, Monitoring

2.1 Einsprache Immobilien-Anlagestiftung Turidomus

Die Einsprache der Immobilien-Anlagestiftung Turidomus c/o Pensimo Management AG, Zürich konnte gütlich erledigt werden.

Folgende Anpassungen der Sonderbauvorschriften im Bebauungsplan "Bahnhofplatz Nord A2/A3" werden dem Einwohnerrat im Ergänzungsbericht 36/15 beantragt:

Sonderbauvorschriften A2/A3

Art. 4 Abs. 3	Die Gemeinde kann im Härtefall Ausnahmen oder unwesentliche Abweichungen vom Bebauungsplan bewilligen, wenn damit mit der Abweichung keine Mehrausnutzung (bezüglich Verkehr, Städtebau etc.) verbunden ist, das Gesamtkonzept gemäss dem Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord dadurch nicht beeinträchtigt wird und die Abweichung gestalterisch zu einer gesamthaft besseren Lösung führt. ...
---------------	--

Begründung:

Ohne die Erwähnung des Härtefalls wäre eine Pattsituation zwischen dem bestehenden Grundbucheintrag von 1934 (ausschliesslich Steildächer im Baubereich A3 und Teilen des Baubereichs A2) möglich. In den Sonderbauvorschriften werden ausschliesslich Flachdächer zugelassen.

2.2 Einsprache VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Luzern

Die Einsprache des VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Luzern wurde teilweise zurückgezogen (Antrag 1), teilweise gütlich erledigt (Antrag 3 und teilweise Antrag 5) und wird teilweise vom Gemeinderat zur Ablehnung beantragt (Antrag 4, teilweise Antrag 5 und Antrag 6).

Folgende Anpassungen der Sonderbauvorschriften in allen vier Bebauungsplänen werden dem Einwohnerrat in den Ergänzungsberichten 35-38/15 beantragt:

Art. 16 bzw. 17	Erschliessung für den motorisierten Verkehr Abs. 4 neu: Die Zufahrten mit Velos/E-Bikes und die Führung der Fussgänger/-innen müssen kurz, direkt und sicher sein. Innerhalb des Bebauungsplanperimeters ist das Wegnetz für Velofahrende und Fussgänger/-innen attraktiv zu gestalten (breite Wege, gute Beleuchtung) und direkt an das übergeordnete Wegnetz anzubinden und entsprechend zu signalisieren.
Art. 17 bzw. 18	Abs. 9 ergänzen: An geeigneten Lagen sind genügend Abstellfelder für Velos und Motorräder herzurichten. Ein angemessener Anteil dieser Abstellmöglichkeiten muss witterungsgeschützt sein. Bei Veloparkieranlagen müssen auch Cargovelos, Velos mit Anhänger und Behindertenvelos (grosse Dreiräder) abgestellt werden können. Abs. 10 neu: In jedem Baufeld ist eine angemessene Anzahl von Car-Sharing-Parkplätzen nachzuweisen.

Begründung:

Art. 16 bzw. 17:

Die übergeordnete Erschliessung rund um den Seetalplatz ist auch auf eine Attraktivierung für Velos/E-Bikes und Fussgänger/-innen ausgelegt. Es ist daher sinnvoll, dies auch innerhalb der Bebauungsplanperimeter einzufordern.

Art. 17 bzw. 18:

Für Cargovelos (Lastenvelos) etc. muss von Anfang an mehr Platz eingeplant werden, daher ist es zielführender, dies bereits im Bebauungsplan festzuhalten.

Die Car-Sharing-Parkplätze gehören bereits zum Standard bei grösseren Überbauungen. Eine ausdrückliche Sicherung zeigt, dass die Gemeinde Emmen Car-Sharing für sinnvoll hält. Die Anzahl der Car-Sharing-Parkplätze bleibt offen.

Folgende Anträge werden zur Ablehnung beantragt

Antrag 4

Luzern Nord soll als autoarme Überbauung geplant werden. In diesem Sinne soll der Standorttyp aus der VSS-Norm SN 640 281 mind. B betragen. Dies muss in den jeweiligen Artikel 17.1 bzw. 18.1 der Sonderbauvorschriften erwähnt sein.

Auf Grund des § 36.20 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes wäre es für die Gemeinde auch möglich, die Parkplätze noch weiter zu reduzieren, um das autoarme/autofreie Wohnen zu ermöglichen.

Begründung der Einsprecherin

Für die Berechnung des reduzierten Bedarfs an Autoparkplätzen wird über den Standort-Typ die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr (LV, Velo- und Fussgängerverkehr) berücksichtigt. Entsprechend des Standorttyps sollen die Anzahl der Parkplätze berechnet werden. Auf Grund der sehr guten Erschliessung durch ÖV und LV wird die minimale Anzahl an Autoparkplätzen, welche die VSS Norm vorschlägt, genügen und die beste Lenkungsmassnahme sein.

Erwägungen des Gemeinderates

Die Gemeinde Emmen hat sich für die neue Strategie entschieden, die Fahrtanzahlen, also die Belastung des Verkehrssystems, zu beschränken. Die VSS-Norm SN 640 281 mit den Standorttypen A bis E beschränkt die Anzahl Parkplätze.

Die Festlegung des Standorttyps B widerspricht dem Vorgehen gemäss der VSS-Norm SN 640 281, welches die Ermittlung des Standorttyps nach Erschliessungsgüte und nach Nutzung vorgibt. Aufgrund der guten Erschliessung der Einzugsgebiete ist davon auszugehen, dass der Standorttyp ohnehin im Bereich B, maximal C liegen wird.

Antrag 5

Veloverleihsystem und Car-Sharing Angebot: Um den MIV zu vermindern und ein Umsteigen zu fördern, müssen die zukünftigen Bauherrschaften Raum für ein Veloverleihsystem (inkl. E-Bike Lastenvelos) und ein Car-Sharing Angebot zur Verfügung stellen.

Begründung der Einsprecherin

Es müssen an attraktiver und gut erreichbarer Lage Standorte für Veloverleihsysteme ausgeschieden werden. Das Veloverleihsystem kann über einen anerkannten Anbieter angeboten werden. Man weiss, dass über 50% der Autofahrten kürzer als 5 km sind. Für diese Fahrten ist das der ideale Verkehrsträger. Da am Seetalplatz viele neue Arbeitsplätze entstehen, und Leute mit dem öV zur Arbeit kommen sollen, muss neben einem Car-Sharing Angebot auch ein Veloverleihsystem für diese Kurzdistanzen angeboten werden.

Um den Beschäftigten und den Kunden beste Bedingungen zur Car-Sharing-Nutzung zu bieten, müssen auf den Arealen Car-Sharing-Standorte eingerichtet werden. Die Zugänglichkeit der Car-Sharing Parkplätze muss attraktiv und gut sichtbar- vorzugsshalber im Aussenraum und nicht in der Einstellhalle - sein. Die Sichtbarkeit führt zu einer erhöhten Wahrnehmung des Angebots, auch zu Geschäftsterminen mit dem Mobility Auto zu fahren.

Erwägungen des Gemeinderates

Veloverleihsysteme können je nach tatsächlichem Bedarf nachgerüstet werden. Eine Verpflichtung müsste für alle Bebauungspläne gleichermassen vorgenommen werden, was zu einem Überangebot führen kann.

Die weiteren Punkte werden gutgeheissen (siehe Anpassungen in den Sonderbauvorschriften Art. 17 bzw. 18 Abs. 9 und 10).

Antrag 6

Wirkungskontrolle Mobilität im 2000 Watt Areal und zu erarbeitende Massnahmen

Mit einer Wirkungskontrolle soll der Modalsplit eruiert werden. In den ersten fünf Jahren muss deshalb jährlich eine solche Wirkungskontrolle durchgeführt werden, damit schnell auf mögliche Fehlentwicklungen reagiert werden kann. Mit klar definierten Massnahmen und einem angepassten Mobilitätskonzept (gute Erreichbarkeit durch ÖV, Subventionierung des ÖV durch Arealeigentümer, Priorisierung des Langsam-Verkehrs, gute Einbindung ins Velonetz, genügend Veloabstellplätze, Reduktion Anzahl Fahrten MIV, Förderung alternativer Mobilitätsangebote (Velo-, Car-Sharing), Reduktion der PP/Verringerung des Raumbedarfes für den MIV) soll so das Verlagern und Umsteigen auf ökologischere, energieeffiziente und platzsparende Verkehrsträger gefördert werden. Zu diesen Massnahmen hat sich übrigens auch der Gemeinderat Emmen verpflichtet als er am 7. Juli 2010 die Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität des Schweizerischen Städteverbandes ratifiziert hat: In dicht besiedelten Stadträumen übernehmen nachhaltige Verkehrsformen, wie der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr, einen grossen Teil des Verkehrs. Diese Verkehrsformen werden prioritär behandelt.

Erwägungen des Gemeinderates

Das Areal ist, gemäss Entscheid des Einwohnerrats vom 15. Dezember 2015, nicht mehr als Areal in Anlehnung an die 2000-Watt-Gesellschaft vorgesehen. Daher wird eine Modalsplit Kontrolle, die sich auf das 2000-Watt-Areal bezieht, hinfällig.

Darüber hinaus wird unter dem jeweiligen Artikel "Parkierung" eine Liste mit Massnahmen zur Kontrolle und bei Überlastung des Verkehrsnetzes aufgeführt. Ein Mobilitätsmanagement von Seiten Arbeitgebern ist vorgesehen und bei Betrieben mit über 50 Angestellten ist ein Mobilitätskonzept verpflichtend zu erstellen. Der Forderung einer Wirkungskontrolle mit entsprechenden Massnahmen wird damit Genüge getan.

2.3 Hinweise

Im Rahmen der öffentlichen Auflage sind zwei Hinweise eingegangen, die ohne Auswirkungen auf die Planung sind.

Hinweis 1:

Die Parzellen der SBB sind in keiner Zone (in Bahnzone zu belassen) zuzuweisen sowie in keiner Sondernutzungszone bzw. Sondernutzungsregelung zuzuweisen.

Antwort:

Die von der Zonenplanänderung betroffene Parzelle 224 der SBB wird in einem kleinen Teilstück von der 6-geschossigen Kernzone (K6) in die Spezielle Kernzone (K-S) umgezont, in der sich bereits der Rest der Parzelle 224 befindet. Es wird demnach keine grundsätzliche Änderung der Zone vorgenommen.

Die Parzelle 224 der SBB ist nicht Bestandteil der Bebauungsplanperimeter.

Hinweis 2:

Gemäss den Sonderbauvorschriften in den Bebauungsplänen soll die Qualitätssicherung für die Planungen und Bauprojekte durch das städtebauliche Begleitgremium Luzern Nord erfolgen.

Das finden wir grundsätzlich gut und richtig.

Wenn jedoch Ende 2018 das Gebietsmanagement ausläuft, stellt sich die Frage, ob das städtebauliche Begleitgremium Luzern Nord noch weitergeführt wird.

Falls das städtebauliche Begleitgremium nicht weitergeführt wird, müssten die Bestimmungen in den Bebauungsplänen angepasst werden.

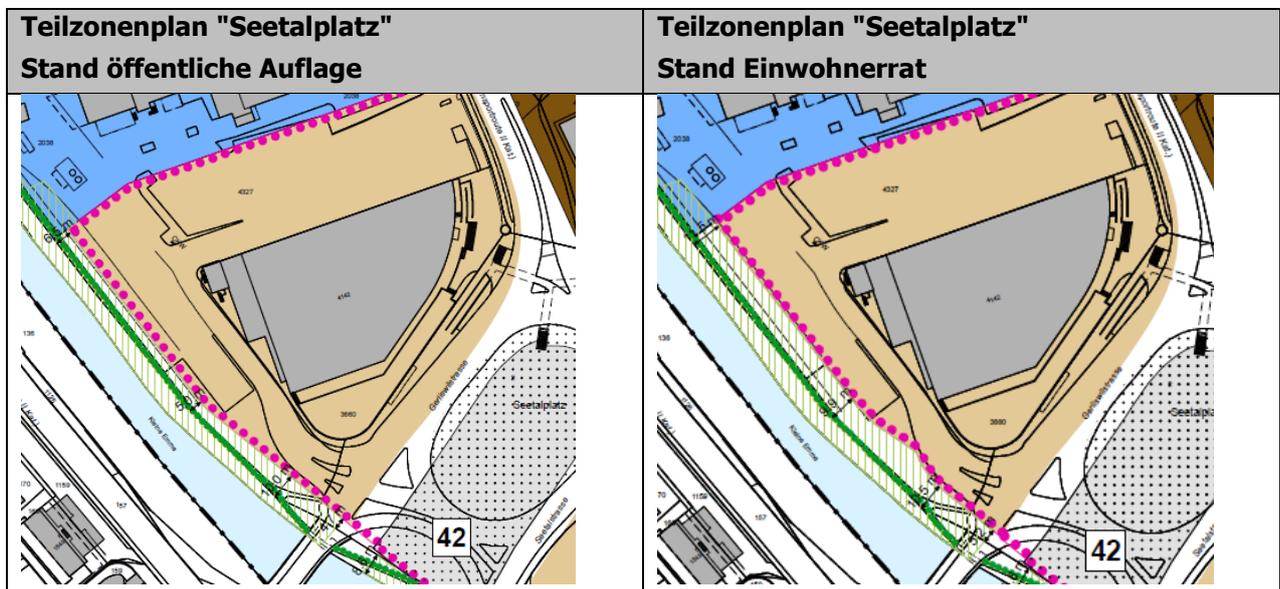
Antwort:

Zwischen dem städtebaulichen Begleitgremium und dem Gebietsmanagement gibt es keine inhaltlichen und zeitlichen Verknüpfungen.

3 Weitere Anpassungen

3.1 Antrag Dienststelle Verkehr und Infrastruktur des Kantons Luzern

Die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur des Kantons Luzern hat beantragt, dass die Zonengrenze der speziellen Kernzone und der Kreativzone im Bereich des Baubereichs A5 an das bestehende Hochwasserschutzprojekt angepasst wird.



Begründung:

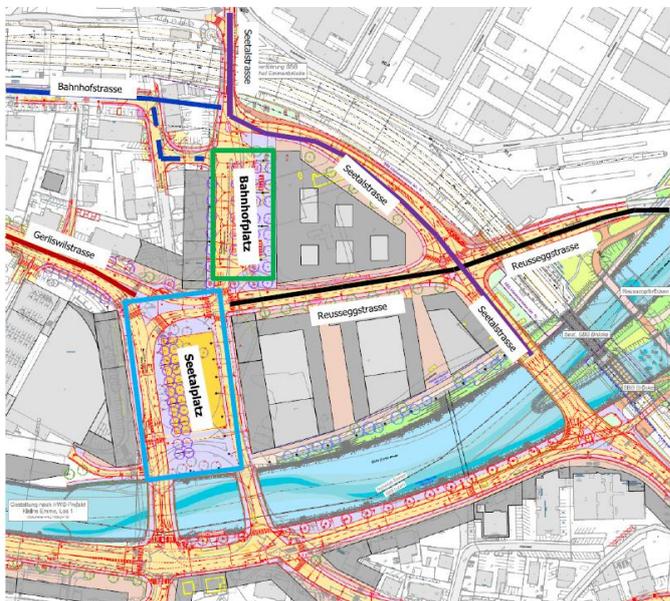
Das Hochwasserschutzprojekt ist bereits beschlossen und wird ausgeführt. Dafür wurde auch Land erworben, unter anderem im Bereich des Baufelds A5 direkt an der kleinen Emme. Der Teilzonenplan, wie auch der entsprechende Bebauungsplan werden an die neuen Grenzen (Eigentum und Hochwasserschutz) angepasst.

3.2 Anpassung Strassennamen an Beschluss Gemeinderat Emmen vom 27. April 2016

Der Gemeinderat hat am 27. April 2016 die neuen Strassennamen rund um den Seetalplatz beschlossen. Daraus haben sich Änderungen gegenüber der bisherigen Benennung ergeben.

Bisherige Benennung in den Bebauungsplänen	Neue Benennung gemäss Gemeinderatsbeschluss
Reussbühlstrasse	Seetalstrasse
Seetalstrasse/Bahnhofplatz	Bahnhofplatz
Gerliswilstrasse/Seetalplatz	Seetalplatz

Diese Änderungen wurden in den Bebauungsplänen entsprechend vorgenommen.



4 Finanzierung Freiraumerstellung

4.1 Ausgangslage

In jedem der vier Bebauungsplanperimeter gibt es Freiräume, die den jeweiligen Baubereichen zugeteilt sind (siehe jeweiliger Bebauungsplan und zugehörige Sonderbauvorschriften Art. 12 bzw. 13 Abs. 1).

Bisher haben die Sonderbauvorschriften folgende Regelung beinhaltet: "Die Grundeigentümer leisten Beiträge an die Kosten der Erstellung des Freiraums nach Massgabe der wirtschaftlichen Sondervorteile. ..." Daraus geht nicht hervor, wer die Erstellung der Freiräume übernimmt und wie hoch der Anteil der Grundeigentümer sein wird.

Zudem hat der Einwohnerrat in seiner Sitzung zur Kenntnisnahme des städtebaulichen Leitbilds (05/14) am 25. März 2014 folgende Bemerkung aufgenommen: "Die Grundeigentümer sollen den neuen Seetalplatz finanzieren." Der Seetalplatz ist allerdings kein Bestandteil der Bebauungsplanperimeter.

4.2 Grundsatz

Der Gemeinderat vertritt den Standpunkt, dass die Finanzierung und die Erstellung der Freiräume auf privatem Grund innerhalb der Bebauungsplanperimeter Sache der jeweiligen Grundeigentümer ist. Bei mehreren Grundeigentümern ist die Verteilung der Aufgaben und Kosten privat zu regeln.

Der Seetalplatz nutzt als "übergeordneter" öffentlicher Freiraum allen Grundeigentümern der vier Bebauungspläne, aber auch der gesamten Bevölkerung und damit der Gemeinde. Eine Kostenbeteiligung an der Erstellung des Seetalplatzes erachtet der Gemeinderat daher als sinn- und zweckmässig. Er schlägt vor, dass sich die Gemeinde an den Erstellungskosten des Seetalplatzes beteiligt, dafür aber die Kosten für die Freiräume in den Bebauungsplanperimetern vollständig den jeweiligen Grundeigentümern überlässt.

Diese Zuteilung entspricht auch den Festlegungen im städtebaulichen Leitbild von 2014 bzw. dem darin enthaltenen Freiraumkonzept (Kapitel 4, Finanzierung öffentliche Freiräume, S. 41).

4.3 Anpassung Sonderbauvorschriften

Um Klarheit bezüglich der Freiraumerstellung und der zugehörigen Kosten zu schaffen, beantragt der Gemeinderat daher die Anpassung des Artikels 12 bzw. 13 Absatz 4 wie folgt:

Art. 12 bzw. 13 Abs. 4	Die Grundeigentümer tragen die Kosten für die leisten Beiträge an die Kosten der Erstellung des Freiraums gemäss Absatz 1. Für die Erstellung des übergeordneten Freiraums Seetalplatz (Perimeter siehe Zonenplan, Zone für öffentliche Zwecke mit Ordnungsnummer 42) tragen die Grundeigentümer die Kosten nach Massgabe der wirtschaftlichen Sondervorteile. Die Details sind in einem öffentlichrechtlichen Vertrag zwischen der Gemeinde Emmen und den Grundeigentümern im Geltungsbereich festzulegen.
---------------------------	--

4.4 Vertragsentwurf "Kostenbeteiligung Seetalplatz"

Der Einwohnerrat hat dem Gemeinderat im Rahmen der 1. Lesung vom 15. Dezember 2015 den Auftrag gegeben, es solle "bis zur Beschlussfassung ein Vertragsentwurf zur Mitfinanzierung / Kostenbeteiligung der öffentlichen Freiräume gemacht werden und den Grundeigentümern zugestellt sein."

Die Formulierung des Artikels 12 bzw. 13 in den Sonderbauvorschriften, auf den sich dieser Auftrag bezieht, gibt nicht den Grundsatz der bisherigen Verhandlungen und Überlegungen wieder und er ist missverständlich. Das führt auch dazu, dass der Auftrag an den Gemeinderat nicht eindeutig ausgelegt werden kann: die Finanzierung welchen Freiraums ist gemeint? Ist der Seetalplatz gemeint oder die Freiräume auf privatem Grund?

Mit der Anpassung der Sonderbauvorschriften gemäss Kapitel 4.3 vorstehend wird der Artikel eindeutig.

Darauf basierend legt der Gemeinderat den Vertragsentwurf für die Finanzierung der Erstellung des Seetalplatzes vor. Dieser nimmt den Stand der Verhandlungen von 2014 auf und bildet den Kostenteiler im Vertragsentwurf ab. Grundsatz ist, dass die Erstellung des Seetalplatzes zu 2/3 durch die Grundeigentümer gezahlt werden und 1/3 durch die Gemeinde Emmen sowie den Kanton Luzern.

Ausserdem werden zwei Varianten betreffend das Grundeigentum des Seetalplatzes aufgezeigt. Entweder der Seetalplatz geht in das Grundeigentum der Gemeinde über oder der Platz wird im Baurecht abgetreten. Die Frage des Unterhalts wird ebenfalls Thema des Vertrags sein.

Um die Planungssicherheit für die Gemeinde und die Grundeigentümer zu wahren, wird der Vertragsentwurf zur Finanzierung des Seetalplatzes erst nach dem Erlass der vorliegenden Planungen verhandelt und wurde dementsprechend nicht versendet. Der Vertrag soll vor der Genehmigung durch den Regierungsrat unterschrieben sein.

5 Antrag an den Einwohnerrat

Gestützt auf den vorliegenden Bericht unterbreitet der Gemeinderat dem Einwohnerrat folgenden überarbeiteten Antrag:

1. Genehmigung der *Teiländerung des Bau- und Zonenreglements* gemäss Bericht und Antrag und dem Dokument "Bau- und Zonenreglement (BZR) Teiländerung "Seetalplatz"" vom 20.5.2016
2. Genehmigung der *Teiländerung des Zonenplans* gemäss Bericht und Antrag und dem "Zonenplan Siedlung Teiländerung "Seetalplatz"" Massstab 1:2'500 vom 20.5.2016
3. Zustimmende Kenntnisnahme des Vertragsentwurfs "Kostenbeteiligung an Erstellung Seetalplatz"
4. Kenntnisnahme des erläuternden Planungsberichts gemäss § 47 Raumplanungsverordnung vom 20.5.2016 und des Berichts zur Umweltsituation vom 5.9.2015/ ergänzt 9.2.2015
5. Zustimmung zur geplanten Kostenüberbindung gemäss Kapitel 7 im 34/15 Bericht und Antrag.
6. Die Genehmigung durch den Regierungsrat des Kantons Luzern bleibt vorbehalten.
7. Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum.
8. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug des Beschlusses beauftragt.

Emmenbrücke, 8. Juni 2016

Für den Gemeinderat:

Rolf Born
Gemeindepräsident

Patrick Vogel
Gemeindeschreiber

Beilagen:

- 1) Bau- und Zonenreglement, Teiländerung Seetalplatz vom 20. Mai 2016
- 2) Zonenplan Siedlung, Teiländerung Seetalplatz, 1:2'500 vom 20. Mai 2016
- 3) Vertragsentwurf Finanzierung öffentlicher Freiraum Seetalplatz vom 6. Juni 2016

Folgende Dokumente stehen zur weitergehenden Information online unter www.emmen.ch -> Einwohnerrat -> Geschäfte zum Download zur Verfügung und liegen während der Büroöffnungszeiten beim Department Bau und Umwelt, Yvonne Tresch zur Einsicht auf:

- a) Planungsbericht gemäss § 47 RPV vom 20. Mai 2016
- b) Mitwirkungsbericht vom 15. Januar 2016 (ergänzt um Beschlüsse Einwohnerrat)
- c) Bericht zur Umweltsituation vom 5. September 2014/ 9. Februar 2015
- d) Vorprüfungsbericht des Kantons vom 30. März 2015
- e) Auswertung Vorprüfungsbericht vom 30. März 2015, Stand 09. September 2015
- f) Risikobericht für Abschnitte der Kantonsstrassen K10, K13 und K16 basierend auf der Screening-Methodik, 03. Februar 2015

Folgende Dokumente liegen ausschliesslich während der Büroöffnungszeiten beim Department Bau und Umwelt, Yvonne Tresch zur Einsicht auf:

- Einsprache Immobilien-Anlagestiftung Turidomus c/o Pensimo Management AG, Zürich inkl. Protokoll der Einspracheverhandlung vom 19. April 2016 sowie weitere relevante Korrespondenz
- Einsprache VCS-Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Luzern inkl. Protokoll der Einspracheverhandlung vom 21. April 2016 sowie weitere relevante Korrespondenz