



38/21 Bericht und Antrag an den Einwohnerrat



betreffend

Teilrevision Bebauungsplan Meierhof, Änderungen der Sonderbauvorschriften

Inhalt

1.	Einleitung.....	3
1.1	Ausgangslage und Anlass	3
1.2	Perimeter	4
2.	Verfahren	4
2.1	Bisheriger Planungsprozess.....	4
2.2	Erste Öffentliche Auflage	4
2.3	Kantonale Vorprüfung	5
2.4	Mitwirkung der Bevölkerung	5
2.5	Weitere Anpassungen.....	5
2.6	Zweite Öffentliche Auflage	5
2.7	Anstehender Planungsprozess.....	5
3.	Rahmenbedingungen.....	6
3.1	Kantonaler Richtplan	6
3.2	Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation.....	6
3.3	Siedungsleitbild Emmen.....	6
3.4	Städtebauliches Gesamtkonzept.....	6
3.5	Zonenplan	7
3.6	Umweltverträglichkeitsbericht vom 6. September 1999.....	7
3.7	Verkehr und Erschliessung.....	7
3.8	Lärm	7
3.9	Boden	7
3.10	Weitere Aspekte.....	7
4.	Änderungen Sonderbauvorschriften	7
4.1	Absichten	7
4.2	Verkehrliche Beurteilung.....	8
4.3	Lärmbeurteilung.....	8
4.4	Wesentliche Änderungen gegenüber ersten öffentlicher Auflage	8
5.	Erläuterungen der Sonderbauvorschriften	9
6.	Einsprachen	11
6.1	Einsprache Herr Philipp Gisler und Frau Anna Schmidle	11
6.2	Einsprache Frau Marlis Huber.....	14
6.3	Einsprache WOGENO Luzern.....	15
6.4	Einsprache Wohnbaugenossenschaft WWL	17
6.5	Einsprache VCS Luzern	19
6.6	Einsprache Herr Christoph Seiler	25
6.7	Einsprache Herr Josef Hofstetter	26
6.8	Einsprache Peter Risi Immobilien AG	33
6.9	Einsprache Dresohn Innerschweiz AG.....	42
6.10	Einsprache DT&RT Immobilien AG	43
7.	Antrag an den Einwohnerrat	45

Frau Präsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage und Anlass

Der Bebauungsplan Meierhof wurde am 1. Februar 2000 vom Einwohnerrat Emmen beschlossen und vom Regierungsrat mit Entscheid Nr. 1237 vom 22. August 2000 mit Anordnungen und/oder Korrekturen genehmigt.

Die Realisierung der 2. Etappe wurde dabei von mehreren Faktoren abhängig gemacht, welche zum heutigen Zeitpunkt nicht mehr zweckmässig sind. Dies gilt insbesondere für die vorgeschriebene Anzahl Parkplätze, die Erschliessung und die zu realisierende Güteklasse des ÖV-Angebots.

Ziel der Revision des Bebauungsplans ist es, die Rahmenbedingungen zu schaffen, damit das nordöstliche Teilgebiet, gegenwärtig im Zonenplan der Gemeinde Emmen der Bauzone 2. Etappe zugeteilt, in die Bauzone 1. Etappe umgeteilt wird und daraufhin entwickelt werden kann.

Mit der Revision des Bebauungsplans wird die verkehrliche Situation neu beurteilt und die Sonderbauvorschriften des Bebauungsplans angepasst. Somit wird sichergestellt, dass die Knoten zur Seetalstrasse hin bei einer vollständigen Realisierung des Bebauungsplangebietes verkehrlich funktionieren und die Vorgaben betreffend der Lärmschutzverordnung eingehalten werden können. Zudem werden die baurechtlichen Begriffe so geändert, dass sie dem revidierten Planungs- und Baugesetz entsprechen und somit der Bebauungsplan auch nach der Revision der Bau- und Zonenordnung Gültigkeit hat. Im Weiteren werden Bestimmungen bezüglich Qualität und Qualitätssicherung in die Sonderbauvorschriften aufgenommen.

Die nachfolgende Grafik zeigt den Perimeter des Bebauungsplans Meierhof. Von der Revision ist der gesamte Perimeter betroffen.



2.1 Bisheriger Planungsprozess

Vom 26. September 2016 bis 25. Oktober 2016 fand die erste öffentliche Auflage der Teilrevision des Bebauungsplans statt. Aufgrund der Einsprachen, welche insbesondere die Fahrtenplafonierung für die erste Etappe betrafen, sah sich der Gemeinderat gezwungen, Anpassungen an den Sonderbauvorschriften vorzunehmen. Mit den entsprechenden Dienststellen des Kantons Luzern konnte eine Lösung erarbeitet werden, welche im Kapitel 4.4 beschrieben wird.

2.3 Kantonale Vorprüfung

Am 29. November 2019 übermittelte das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement (BUWD) des Kantons Luzern der Gemeinde Emmen den Vorprüfungsbericht. Das BUWD hält fest, dass die im Entwurf vorliegende Teiländerung des Bebauungsplans Meierhof insgesamt als gut und weitgehend vollständig erarbeitet sowie als grösstenteils recht- und zweckmässig beurteilt werden können. Unter der Betrachtung der im Bericht aufgeführten Vorbehalte und Änderungsanträge stimmen die eingereichten Unterlagen mit den kantonalen- und bundesrechtlichen Grundlagen und Vorgaben überein. Die Vorbehalte und Änderungsanträge des BUWD sowie die diesbezügliche Stellungnahme des Gemeinderates Emmen resp. die Berücksichtigung der Anträge im Bebauungsplan sind im Planungsbericht unter Kapitel 6 aufgeführt.

2.4 Mitwirkung der Bevölkerung

Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens vom 27. Juni 2019 bis 26. Juli 2019 sind bei der Gemeinde vier Stellungnahmen eingegangen. Die Eingaben sowie die Erwägungen des Gemeinderates sind im Mitwirkungsbericht vom 12. Februar 2020 einsehbar.

2.5 Weitere Anpassungen

Seit der kantonalen Vorprüfung und der öffentlichen Mitwirkung wurden weitere geringfügige Anpassungen und Präzisierungen vorgenommen. Diese sind im Detail dem Planungsbericht im Kapitel 8 zu entnehmen.

2.6 Zweite Öffentliche Auflage

Im Rahmen der zweiten öffentlichen Auflage vom 9. März 2020 bis 7. April 2020 sind acht Einsprachen eingegangen. Weitere zwei Einsprachen der ersten Auflage aus dem Jahr 2016 wurden nicht zurückgezogen und behalten somit ihre Gültigkeit, sofern die Einsprachepunkte oder Teile davon aufgrund der Anpassungen nicht hinfällig wurden. In der Folge wurden mit den Einsprechern Einspracheverhandlungen geführt.

Im Kapitel 6 des vorliegenden Bericht und Antrags werden die Einsprachen mit Begründung und Entscheidvorschlag des Gemeinderates abgehandelt.

2.7 Anstehender Planungsprozess

Der weitere Planungsprozess sieht wie folgt aus

- | | |
|-------------------------------|-------------------------------|
| • Bau- und Verkehrskommission | 9. November 2021 |
| • Beschluss Einwohnerrat | 16. November 2021 |
| • Referendumsfrist (60 Tage) | November 2021 bis Januar 2022 |
| • Genehmigung Regierungsrat | Februar bis April 2022 |

3. Rahmenbedingungen

3.1 Kantonaler Richtplan

Im kantonalen Richtplan ist das Gebiet als Entwicklungsschwerpunkt für Arbeitsnutzung eingetragen. Die Umfahrung Emmen Dorf ist als Koordinationsaufgabe Kantonsstrasse dargestellt. Die Möglichkeiten für die Umfahrung wurden in einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) geprüft. Mit Abschluss der ZMB im Oktober 2021 zeigte sich, dass die Variante Umfahrung nicht weiterverfolgt wird. Daher kann die bestehende Verkehrsführung als Planungsgrundlage herangezogen werden.

3.2 Agglomerationsprogramm Luzern 4. Generation

Das Zukunftsbild Luzern 2040 des Agglomerationsprogramms 4. Generation definiert das Gebiet Emmen Dorf als Kernergänzungsraum der Agglomeration sowie als Entwicklungsgebiet Arbeiten. Das Gebiet Meierhof ist ein wichtiges Arbeitsplatzgebiet in der Gemeinde Emmen und somit Teil des im Zukunftsbild definierten Entwicklungsgebiets Arbeiten. Eine Entwicklung der noch unbebauten Grundstücke ist somit anzustreben und aus Sicht der kommunalen Wirtschaftsförderung gezielt voranzutreiben.

3.3 Siedlungsleitbild Emmen

Das Siedlungsleitbild der Gemeinde Emmen sieht vor, dass die noch unbebauten, eingezonten Grundstücke entwickelt werden sollen. Erst durch diese Revision des Bebauungsplans wird es möglich, die Baubereiche der 2. Etappe zu entwickeln.

Das Gebiet Meierhof ist als Schlüsselareal definiert:

	Name	Nutzungsvorstellungen	Beschreibung	Koordinationsbedarf
5	Meierhof	Gewerbe / Industrie	Der Bebauungsplan soll angepasst werden, um eine den heutigen Bedürfnissen entsprechende Entwicklung zu ermöglichen.	Bebauungsplan (Grund-eigentümer, Quartier-verein, Politik)

Das Gebiet Meierhof ist im Siedlungsleitbild der Entwicklungsstrategie „Neuentwickeln“ zugeteilt. Somit verfolgt die Gemeinde Emmen das Ziel, die noch unbebauten Grundstücke der vorhandenen Zone entsprechenden Nutzungsmöglichkeiten nach zu entwickeln.

3.4 Städtebauliches Gesamtkonzept

Das Städtebauliche Gesamtkonzept der Gemeinde Emmen sieht für das Gebiet Meierhof ein Arbeitsplatzquartier mit moderater bzw. hoher Dichte vor. Die Revision des Bebauungsplans entspricht somit dem Städtebaulichen Gesamtkonzept.

3.5 Zonenplan

Das Gebiet Meierhof ist im rechtsgültigen Zonenplan der Gemeinde Emmen der Arbeitszone (Ar), ES III/IV mit der Ordnungsnummer 11 zugeteilt. Das nordöstliche Teilgebiet ist der 2. Etappe zugeteilt und soll nach dem Beschluss der Revision des Bebauungsplans Meierhof durch den Einwohnerrat vom Gemeinderat in die 1. Etappe umgeteilt werden.

3.6 Umweltverträglichkeitsbericht vom 6. September 1999

Bei der Revision des Bebauungsplanes Meierhof handelt es sich um eine Verschärfung gegenüber den bestehenden Vorschriften bezüglich Verkehrserzeugung und Parkierung. Auf eine Anpassung des Umweltverträglichkeitsberichts wird deshalb verzichtet.

3.7 Verkehr und Erschliessung

Die Erschliessung des Gebiets erfolgt über die Seetalstrasse, mit einem Einfahrtsknoten und einem Ausfahrtsknoten gemäss nachfolgender Abbildung. Das Verkehrsgutachten von TEAMverkehr.zug zeigt auf, dass mit den Massnahmen des revidierten Bebauungsplans die Funktionalität der Knoten sichergestellt ist und die Seetalstrasse nicht tangieren.

3.8 Lärm

Im Lärm-Gutachten Mehrverkehr von SINUS wird aufgezeigt, welche Auswirkungen der Mehrverkehr bezüglich Lärm auf die Seetalstrasse hat.

3.9 Boden

Die 2. Etappe des Bebauungsplans Meierhof umfasst rund 3 Hektar natürlich gewachsenen Boden. Für den Umgang und die Wiederverwendung mit diesem Boden ist die Verordnung über Belastungen des Bodens anzuwenden.

3.10 Weitere Aspekte

Weitere raum- und umweltrelevante Aspekte werden mit dieser Teiländerung des Bebauungsplans Meierhof nicht tangiert.

4. Änderungen Sonderbauvorschriften

4.1 Absichten

In den rechtskräftigen Sonderbauvorschriften sind als verkehrliche Vorgaben eine Beschränkung der Anzahl Parkplätze (erste und zweite Etappe) und eine Abhängigkeit mit der finanziellen Sicherung der baulichen und betrieblichen Massnahmen zur Bewältigung des anfallenden Verkehrsaufkommens bei einer Realisierung der zweiten Etappe festgesetzt.

Die Gemeinde Emmen beabsichtigt, die Anforderungen für die Realisierung der zweiten Etappe über die Sonderbauvorschriften des Bebauungsplans rechtlich zu sichern. So wird die Anzahl der Parkplätze über die 1. und 2. Etappe auf 737 beschränkt, soviel wie alleine im rechtsgültigen Bebauungsplan in der 1. Etappe möglich wären. Dabei werden die Parkplätze der ersten Etappe auf die bereits 559 bewilligten Parkplätze beschränkt. Die restlichen Parkplätze werden auf die Baubereiche der 2. Etappe aufgeteilt. Nur mit dieser Beschränkung können die verkehrs- und lärmtechnischen Rahmenbedingungen eingehalten werden. Zudem werden die baurechtlichen Begriffe so angepasst, dass sie dem revidierten Planungs- und Baugesetz entsprechen und somit der Bebauungsplan auch nach der Revision der Bau- und Zonenordnung Gültigkeit hat. Im Weiteren werden Bestimmungen bezüglich Qualität und Qualitätssicherung in die Sonderbauvorschriften aufgenommen. Die detaillierten Änderungen der Sonderbauvorschriften sind in der Beilage 1 zu finden.

4.2 Verkehrliche Beurteilung

Die verkehrliche Situation wird im Verkehrsgutachten von TEAMverkehr.zug vom 6. Mai 2019 erläutert. Der Endausbau des Bebauungsplangebiets mit einer Beschränkung der Anzahl Parkplätze auf insgesamt 737 ist aufgrund der ausreichenden Leistungsfähigkeit der Anschlussknoten auch zukünftig verträglich, sofern keine weiteren stark verkehrsintensiven Nutzungen angesiedelt werden. Um die Verkehrssicherheit des Fuss- und Veloverkehrs im Bereich der Ausfahrt zu gewährleisten, muss mit der Realisierung der 2. Etappe die Ausfahrt umgestaltet werden.

Damit der zusätzliche Verkehr verträglich abgewickelt werden kann, muss bei jedem zukünftigen Bauge such pro Baubereich ab 50 Beschäftigten ein Mobilitätskonzept erstellt werden. Zudem ist der Betrieb aller neuen Parkplätze so einzurichten, dass die Anzahl Fahrten dokumentiert werden kann. Die Parkplätze sind weiter so einzurichten, dass im Fall der Überlastung des übergeordneten Strassennetzes der ausfahrende Verkehr dosiert werden kann.

4.3 Lärmbeurteilung

Bei einem Vollausbau wird mit einem durchschnittlichen Werktagsverkehr (Montag bis Samstag) von 2930 Fahrten gerechnet, was einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 2550 Fahrten entspricht. Mit diesem Mehrverkehr werden entlang der Seetalstrasse an zehn Gebäuden die Anforderungen gemäss Art. 7 der Lärmschutzverordnung bezüglich des Planungswerts nicht eingehalten. Die maximale Überschreitung beträgt 5 db(A). Die Immissionsgrenzwerte werden jedoch bei allen Gebäuden eingehalten. Für die zehn Gebäude, bei welchen der Planungswert überschritten wird, wird ein Antrag um Erleichterung gemäss Art. 7 Abs. 2 der Lärmschutzverordnung gestellt. Im Lärm-Gutachten Mehrverkehr von SINUS vom 6. Juni 2019 werden die Lärmberechnungen detailliert erläutert.

4.4 Wesentliche Änderungen gegenüber ersten öffentlicher Auflage

Gegenüber der ersten öffentlichen Auflage vom 26. September 2016 bis 25. Oktober 2016 wird auf eine verbindliche Fahrtenplafonierung sowohl für die erste Etappe wie auch für die zweite Etappe verzichtet. Dieser Verzicht ist nach Absprache mit den entsprechenden kantonalen Dienststellen möglich, weil die Parkplatzzahl über das ganze Bebauungsplangebiet von 742 auf 737 herabgesetzt wird. Im heute rechtskräftigen Bebauungsplan wären alleine für die erste Etappe 737 Parkplätze möglich, und dies ebenfalls ohne Auflagen bezüglich Fahrtenplafonierung. Alle neuen Parkplätze sind jedoch so einzurichten, dass die

Anzahl Fahrten dokumentiert und bei einer Überlastung des übergeordneten Strassennetzes der Verkehr dosiert werden kann. Für die Baubereiche der zweiten Etappe sind die Anzahl Fahrten gemäss Anhang der Sonderbauvorschriften lediglich orientierend.

Weiter wird auf die Verpflichtung zur Erstellung einer Lichtsignalanlage (LSA) bei der Ausfahrt auf den Bebauungsplan verzichtet. Die LSA hätte die Funktion gehabt, den Verkehr vom gesamten Bebauungsplangebiet zu dokumentieren, bei Bedarf zu dosieren und die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr zu gewährleisten. Eine Dokumentation der Fahrten ist aufgrund des Verzichts der Fahrtenplanföhrung für die erste Etappe hinfällig, die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr kann auch mit anderen Massnahmen (siehe Art. 23 Abs. 4) gewährleistet werden. Bezüglich der Dosierung wird neu in den Sonderbauvorschriften festgehalten, dass auf Verlangen der zuständigen kantonalen Dienststelle auf Kosten der Grundeigentümer die Anzahl Fahrten aus dem gesamten Bebauungsplanperimeter zu dosieren und / oder Massnahmen zur Leistungssteigerung des Verkehrssystems umzusetzen sind, sofern die Leistungsfähigkeit des übergeordneten Verkehrsnetzes nachweislich überschritten ist.

Zudem werden die Sonderbauvorschriften gegenüber der ersten öffentlichen Auflage so angepasst, dass die baurechtlichen Begriffe dem revidierten Planungs- und Baugesetz entsprechen. Hierfür werden auch die Höhenmasse in Meter durch Höhenkoten in Meter über Meer ersetzt. So wird gewährleistet, dass auch nach der Revision der Bau- und Zonenordnung der Bebauungsplan seine Gültigkeit behält und Baugesuche bewilligt werden können.

Damit der Bebauungsplan Meierhof bezüglich der Qualität und Qualitätssicherung die heutigen Ansprüche erfüllt, werden die Sonderbauvorschriften (Art. 7, 8 und 24c) dahingehend ergänzt.

5. Erläuterungen der Sonderbauvorschriften

Art. 5 Abs. 2 Lärmschutz

Es wird klar festgehalten, dass nur Wohnungen für Betriebsinhaber und für betrieblich an den Standort gebundenes Personal erstellt werden dürfen. Ausnahmen gemäss § 46 Abs. 3 PBG werden nicht zugelassen.

Art. 6 Baulinien / Gebäudevolumen

Durch Art. 6 wird das zulässige Gebäudevolumen definiert.

Art. 7 Eingliederung

Mit dieser Bestimmung wird für Neubauten eine entsprechende Qualität bezüglich der Eingliederung verlangt. Die Beurteilung, ob dieser Bestimmung Rechnung getragen wird, erfolgt im Rahmen der Qualitätssicherung (Art. 24c) durch die Stadtbildkommission.

Art. 8 Fassadenhöhe und höchster Punkt des Gebäudes

Mit der Aufnahme des Begriffes "höchster Punkt des Gebäudes" anstelle der Firsthöhe wird der Bebauungsplan dem revidierten Planungs- und Baugesetz gerecht. Hierfür werden anstelle von Höhenmassen (z.B. 12.50 m Fassadenhöhe oder 15.00 m Firsthöhe) die Fassadenhöhe und der höchste Punkt des Gebäudes in Höhenkoten in Meter über Meer angegeben. Baubewilligungen können demzufolge auch nach der Revision der Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Emmen erteilt werden.

Durch Abs. 2 soll sichergestellt werden, dass sich technisch bedingte Dachaufbauten gut in die Gebäudegestaltung integrieren. Die Beurteilung erfolgt im Rahmen der Qualitätssicherung (Art. 24c) durch die Stadtbildkommission.

Art. 9 Attraktiv gestaltete Besucherseite

Mit der vorgenommenen Präzisierung ist klar, dass die Anlieferung von LKWs und deren Güterumschlag untersagt ist. Eine Anlieferung mittels eines kleinen Lieferwagens, welcher auf einem normalen Parkplatz abgestellt werden kann, ist zulässig.

Art. 22a Boden

Es wird darauf hingewiesen, wie mit den rund 3 ha fruchtbarem Boden umzugehen ist.

Art. 23 Bau- und Erschliessungsetappen

Abs. 4: Mit den Linien 40 und 44 ist das ÖV-Angebot ausreichend für die Entwicklung der 2. Etappe. So besteht ein 15'-Takt in Richtung Seetalplatz / Bahnhof Emmenbrücke sowie ein 30'-Takt in Richtung S-Bahn Haltestelle Gersag.

Neu muss vor der Bewilligung des ersten Baugesuchs der zweiten Etappe die Ausfahrt auf die Seetalstrasse so umgestaltet werden, dass die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr gewährleistet ist. Konkret geht es darum, dass nicht mehr zwei Autos bei der Einmündung nebeneinander warten können und sich so gegenseitig das jeweilige Sichtfeld auf die querenden Fussgänger und Velofahrer verdecken. Eine Möglichkeit wäre, dass die Ausfahrt mittels einer neuer Markierung und physischen Elementen so umgestaltet wird, dass sich vor dem Queren des Fuss- und Veloweges nur ein Fahrzeug aufstellen kann.

Abs. 5: Mit der Auflage, dass nur wenig verkehrsintensive Nutzungen in der zweiten Etappe zugelassen werden, wird verhindert, dass von einem Parkplatz übermässig viel Verkehr generiert wird. Die Auflage im rechtsgültigen Bebauungsplan, dass keine personenintensiven Nutzungen möglich sind, wird gestrichen. Sofern ein Betrieb mit vielen Mitarbeitenden ein Mobilitätskonzept vorlegt, welches mit den zugewiesenen Parkplätzen gemäss Anhang funktioniert, soll dessen Ansiedlung möglich sein. Aus Lärmschutzgründen können Vorgaben zur Nutzungseinschränkung erfolgen.

Abs. 6: Der Absatz kann gestrichen werden, weil aufgrund der Parkplatzreduktion gemäss Art. 24 Abs. 1 keine zusätzlichen Massnahmen zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens notwendig sind.

Art. 24 Parkplatzberechnung

Abs. 1: Die Anzahl der Parkplätze in der ersten Etappe wird auf die rechtskräftig bewilligten Parkplätze (559) begrenzt. Für den Endausbau wird die Anzahl auf 737 begrenzt. Somit können über den ganzen Bebauungsplanperimeter gleichviele Parkplätze realisiert werden wie in der ersten Etappe gemäss rechtskräftigem Bebauungsplan möglich sind.

Abs. 2: Ein Abtausch zwischen den einzelnen Baubereichen ist möglich. Die Parkplatzverteilung auf die einzelnen Parzellen gemäss Anhang ist lediglich orientierend.

Abs. 3: Mit dieser Bestimmung wird sichergestellt, dass bei allen neuen Parkplätzen die Fahrten dokumentiert und im Fall der Überlastung des übergeordneten Strassennetzes dosiert werden können.

Abs. 4: Sollte die Dosierung gemäss Abs. 3 nicht ausreichen, müssen Massnahmen ergriffen werden, um die Fahrten aus dem ganzen Bebauungsplangebiet zu dosieren, um so die Leistungsfähigkeit des übergeordneten Verkehrsnetzes sowie Rahmenbedingungen des Lärmschutzes zu gewährleisten. Eine mögliche Massnahme wäre eine Schranke im Bereich der Ausfahrtsstrasse. Die anfallenden Kosten sind von allen Grundeigentümern im Bebauungsplanperimeter nach Massgabe der wirtschaftlichen Sondervorteile zu tragen.

Art. 24a Zweiradabstellplätze

Mit dieser Bestimmung soll der Veloverkehr attraktiver und gefördert werden.

Art. 24b Mobilitätskonzept

Abs. 1: Das Mobilitätskonzept muss bei 50 Beschäftigten erstellt werden, unabhängig davon, zu wie vielen Stellenprozente die jeweiligen Beschäftigten angestellt sind.

Abs. 2: Es muss ein ausführliches Mobilitätskonzept erstellt werden, in welchem Massnahmen zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs aufgeführt sind.

Art. 24c Qualitätssicherung

Abs. 1: Der Vorsitz der Stadtbildkommission Emmen entscheidet, ob ein Bauprojekt vor dem Baubewilligungsverfahren von der Stadtbildkommission beurteilt werden muss. Bei dieser Entscheidung dienen die Kriterien gemäss der Verordnung für die Stadtbildkommission als Grundlage.

Abs. 4: Reicht die Qualität eines Projektes nicht aus, kann die Stadtbildkommission dem Gemeinderat beantragen, dass ein qualifiziertes Konkurrenzverfahren mit mindestens vier Teams durchgeführt wird. Ein qualifiziertes Konkurrenzverfahren liegt vor, wenn die Fachpreisrichter die Sachpreisrichter überstimmen können.

6. Einsprachen

6.1 Einsprache Herr Philipp Gisler und Frau Anna Schmidle

Einsprache vom 6. April 2020 durch Herr Philipp Gisler und Frau Anna Schmidle, Rathausenstrasse 5, 6032 Emmen, Stockwerkeigentümer Grundstück Nr. 3277.

Anträge

Die Einsprecher stellen sinngemäss folgende Anträge:

- 1. Die Vorgaben der Lärmschutzverordnung, die Planungswerte, sind einzuhalten. Die Bemerkung im Lärmgutachten, wonach Erleichterungen erteilt werden könnten, weil nirgends die Immissionsgrenzwerte erreicht seien, ist als Begründung untauglich; der Gesetzgeber hat diese Abstufung bewusst eingeführt, um den Schutz der Anwohner vor Lärm bei Neuanlagen zu verbessern. Gemäss Art. 11 Abs. 2 USG bzw. Art. 7 Abs. 1 LSV ist bei einer neuen Anlage unabhängig von der bestehen-*

den Umweltbelastung grundsätzlich so lange Handlungsbedarf für emissionsbegrenzende Massnahmen, als solche technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar sind.

2. *Bevor der BP Meierhof genehmigt wird, müssen technische und betriebliche Massnahmen umgesetzt bzw. geregelt werden wie Parkplatzbewirtschaftung im gesamten Areal, die Pflicht für Mobilitätskonzepte auch für bestehende Unternehmen, eine verbindliche Fahrtenplafonierung und der Ausbau des ÖV-Angebots. Weiter müssen auf der Seetalstrasse Temporeduktionen (Tempo 30) signalisiert und/oder lärmarme Beläge installiert sein. Alle diese Massnahmen müssen die Lärmbelastung auf der Seetalstrasse so weit reduzieren, dass diese den gesetzlichen Vorgaben entsprechen und auf Erleichterungen verzichtet werden könnte.*

Begründung

Die Einsprache wird im Wesentlichen wie folgt begründet:

Die Weiterentwicklung des Areals Meierhof führt zu Mehrverkehr mit all seinen negativen Auswirkungen auf Umwelt und Anwohner. Dem berechtigten Interesse an der Entwicklung des Areals stehen die ebenso berechtigten Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner (Lärmschutz LSV) und der Umwelt (Klimaschutz — «netto null 2050» bei Bund und Kanton) gegenüber. Zudem hat das Agglomerationsprogramm 3. Generation auch zum Ziel, den MIV-Anteil bis 2030 um 5 bis 10 Prozent zu reduzieren (gemessen am Stand 2010, gefahrene Tageskilometer).

Aus dem Lärmgutachten von Sinus ist ersichtlich, dass der Lärm auf der Seetalstrasse zunimmt. Bei 10 Gebäuden an der Seetalstrasse werden die geforderten Planungswerte nicht eingehalten. Es sollen deshalb Erleichterungen erteilt werden.

Bei unserer Liegenschaft wird der Planungswert zwar nicht überschritten, doch müssen wir mehr Lärm ertragen. Dies legitimiert uns zu einer Einsprache. Schon in den frühen 1990er-Jahren hat das Bundesgericht bezüglich Lärm von Schiessanlagen die Legitimation von Nachbarn bejaht, die nicht von IGW-Überschreitungen betroffen waren: die gleiche Überlegung gilt ohne Weiteres auch für die ebenfalls klar übermässig lärmbelastete Liegenschaft Rathausenstrasse 5.

Dies wird auch hier bestätigt: «Kann der Grundeigentümer, für dessen Land diese Werte [die IGW, Anm. der Unterzeichnenden] eingehalten werden, deren Nichteinhaltung in Bezug auf andere Parzellen rügen? Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist ihm dies zuzubilligen, und das Rechtsschutzinteresse ist somit ausreichend, soweit er bei Obsiegen Vorteile für die eigene Position erwarten kann.» (HEINZ AEMI-SEGGGER, Aktuelle Fragen des Lärmschutzrechts in der Rechtsprechung des Bundesgerichts, URP 1994, S. 452, mit Hinweisen auf mehrere BGE sowie FRITZ GYG1, Bundesverwaltungsrechtspflege, 2. Aufl., Bern 1983, S. 153).

Wir weisen die Erteilung von Erleichterungen für den Lärmschutz beim BP Meierhof zurück und fordern Massnahmen, welche die Lärmbelastung mindestens auf das vom Gesetzgeber geforderte Mass (hier: Planungswerte) senken.

Im Übrigen wird auf die Einsprache vom 6. April 2020 verwiesen.

Einspracheverhandlung

Am 29. Juni 2020 wurde zwischen den Einsprechern und der Gemeinde Emmen eine Einspracheverhandlung geführt. Das Einspracheprotokoll ist in den beiliegenden Unterlagen zu finden.

Entscheidungsvorschlag

Die Anträge werden zur Abweisung beantragt.

- Antrag 1

Erwägung des Gemeinderates:

Gegenüber dem heutigen IST-Zustand nimmt die Anzahl Parkplätze um 178 von 559 auf 737 zu. Auf den DTV betrachtet ist dies eine Zunahme von rund 550 Fahrten von 2000 auf 2550 Fahrten. Im heute rechtskräftigen Bebauungsplan könnten alleine für die erste Etappe 737 Parkplätze erstellt werden, was ebenfalls mindestens 2550 Fahrten entsprechen würde. Insgesamt wären für die 1. und 2. Etappe 1000 Parkplätze möglich.

Das Gebiet Meierhof ist Teil des Entwicklungsschwerpunkts gemäss dem kantonalen Richtplan. Aus raumplanerischer Sicht wird somit im Gebiet Meierhof eine bauliche Entwicklung gefordert. Eine weitere Reduktion der Parkplätze wäre unverhältnismässig, da ein Gewerbebetrieb eine minimale Anzahl an Parkplätzen benötigt.

Der Planungswert könnte bei allen Gebäuden eingehalten werden, wenn der DTV auf 1224 Fahrten reduziert würde. Verglichen mit dem IST-Zustand von 2000 Fahrten im DTV ist dies bereits heute nicht möglich. Gemäss Art. 7 Abs. 2 der Lärmschutzverordnung gewährt die Vollzugsbehörde Erleichterungen, soweit die Einhaltung der Planungswerte zu einer unverhältnismässigen Belastung für die Anlage führen würde und ein überwiegendes öffentliches, namentlich auch raumplanerisches Interesse, an der Anlage besteht. Die Immissionsgrenzwerte dürfen jedoch nicht überschritten werden. Im Rahmen der kantonalen Vorprüfung stellt die Dienststelle uwe des Kantons die Gewährung der Erleichterung in Aussicht.

- Antrag 2

Erwägung des Gemeinderates:

Parkplatzbewirtschaftung: Eine Parkplatzbewirtschaftung ist nicht angedacht und müsste übergeordnet angegangen werden. Gemäss Art. 23 Abs. 5 der Sonderbauvorschriften sind in der zweiten Etappe die zulässigen Nutzungen auf wenig verkehrsintensive Nutzungen beschränkt. Der Gemeinderat kann andere Nutzungen zulassen, wenn der Erschliessungsnachweis und verwirklichte flankierende Massnahmen zur Bewältigung des Verkehrs dies erlauben.

Mobilitätskonzepte: Die bestehenden Gebäude mit entsprechenden Nutzungen haben eine Bestandesgarantie. Sobald jedoch ein Baugesuch eingereicht wird, welche die Nutzung betrifft, kommt Art. 24b der Sonderbauvorschriften zum Tragen.

Verbindliche Fahrtenplafonierung: Eine Fahrtenplafonierung für die bestehenden Baubereiche ist praktisch nicht möglich. Um den Verursacher der zu vielen Fahrten zu finden, müssten pro Baubereich die Fahrten gezählt werden. Dies ist jedoch nur mit grossem finanziellem Aufwand möglich, da die meisten bestehenden Parkplätze so angeordnet sind, dass sie direkt auf das Strassennetz fahren können und somit keine eigentliche Ein- und Ausfahrt pro Baubereich besteht.

Gemäss Art. 24 Abs. 3 der SBV müssen jedoch alle neuen Parkplätze so eingerichtet werden, dass die Fahrten dokumentiert und der ausfahrende Verkehr dosiert werden kann.

Ausbau ÖV-Angebot: Mit den Linien 40 und 44 ist das ÖV-Angebot ausreichend für die Entwicklung der 2. Etappe. So besteht ein 15'-Takt in Richtung Seetalplatz / Bahnhof Emmenbrücke sowie ein 30'-Takt in Richtung S-Bahn Haltestelle Gersag. In Richtung Waldibrücke soll es auf der Linie 40 zu einer Taktverdichtung kommen. Bisher fahren die Busse der Linie 40 ab der Haltestelle Flugzeugwerke in einem 30'-Takt nach Waldibrücke. In Zukunft sollen von Montag bis Freitag die Busse bis 20 Uhr im 15'-Takt nach Waldibrücke fahren.

Tempo 30 / lärmarme Beläge: Über die Seetalstrasse im Abschnitt Emmen-Dorf wird der Kanton ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeiten. Der Gemeinderat wird sich einsetzen, dass auch das Temporegime geprüft wird und mehrere Varianten aufgezeigt werden. Je nach Variante und Temporegime können auch lärmarme Beläge eine mögliche Massnahme sein. Die Entwicklung des Bebauungsplans Meierhof zu blockieren, bis das neue Verkehrsregime in Emmen-Dorf bekannt ist und die Massnahmen umgesetzt sind, ist nicht verhältnismässig und raumplanerisch nicht zielführend.

6.2 Einsprache Frau Marlis Huber

Einsprache vom 6. April 2020 durch Frau Marlis Huber, Rathausenstrasse 5, 6032 Emmen, Stockwerkeigentümerin Grundstück Nr. 3277.

Anträge

Die Einsprecherin stellt sinngemäss folgende Anträge:

- 1. Die Vorgaben der Lärmschutzverordnung, die Planungswerte, sind einzuhalten. Die Bemerkung im Lärmgutachten, wonach Erleichterungen erteilt werden könnten, weil nirgends die Immissionsgrenzwerte erreicht seien, ist als Begründung untauglich; der Gesetzgeber hat diese Abstufung bewusst eingeführt, um den Schutz der Anwohner vor Lärm bei Neuanlagen zu verbessern. Gemäss Art. 11 Abs. 2 USG bzw. Art. 7 Abs. 1 LSV ist bei einer neuen Anlage unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung grundsätzlich so lange Handlungsbedarf für emissionsbegrenzende Massnahmen, als solche technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar sind.*
- 2. Bevor der BP Meierhof genehmigt wird, müssen technische und betriebliche Massnahmen umgesetzt bzw. geregelt werden wie Parkplatzbewirtschaftung im gesamten Areal, die Pflicht für Mobilitätskonzepte auch für bestehende Unternehmen, eine verbindliche Fahrtenplafonierung und der Ausbau des ÖV-Angebots. Weiter müssen auf der Seetalstrasse Temporeduktionen (Tempo 30) signalisiert und/oder lärmarme Beläge installiert sein. Alle diese Massnahmen müssen die Lärmbelastung auf der Seetalstrasse so weit reduzieren, dass diese den gesetzlichen Vorgaben entsprechen und auf Erleichterungen verzichtet werden könnte.*

Begründung

Die Einsprache wird im Wesentlichen wie folgt begründet:

Die Weiterentwicklung des Areals Meierhof führt zu Mehrverkehr mit all seinen negativen Auswirkungen auf Umwelt und Anwohner. Dem berechtigten Interesse an der Entwicklung des Areals stehen die ebenso berechtigten Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner (Lärmschutz LSV) und der Umwelt (Klimaschutz — «netto null 2050» bei Bund und Kanton) gegenüber. Zudem hat das Agglomerationsprogramm 3. Generation auch zum Ziel, den MIV-Anteil bis 2030 um 5 bis 10 Prozent zu reduzieren (gemessen am Stand 2010, gefahrene Tageskilometer).

Aus dem Lärmgutachten von Sinus ist ersichtlich, dass der Lärm auf der Seetalstrasse zunimmt. Bei 10 Gebäuden an der Seetalstrasse werden die geforderten Planungswerte nicht eingehalten. Es sollen deshalb Erleichterungen erteilt werden.

Bei unserer Liegenschaft wird der Planungswert zwar nicht überschritten, doch muss ich als Stockwerkeigentümerin mehr Lärm ertragen. Dies legitimiert mich zu einer Einsprache. Schon in den frühen 1990er-Jahren hat das Bundesgericht bezüglich Lärm von Schiessanlagen die Legitimation von Nachbarn bejaht, die nicht von IGW-Überschreitungen betroffen waren: die gleiche Überlegung gilt ohne Weiteres auch für die ebenfalls klar übermässig lärmbelastete Liegenschaft Rathausenstrasse 5.

Dies wird auch hier bestätigt: «Kann der Grundeigentümer, für dessen Land diese Werte [die IGW, Anm. der Unterzeichnenden] eingehalten werden, deren Nichteinhaltung in Bezug auf andere Parzellen rügen? Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist ihm dies zuzubilligen, und das Rechtsschutzinteresse ist somit ausreichend, soweit er bei Obsiegen Vorteile für die eigene Position erwarten kann.» (HEINZ AEMI-SEGG, Aktuelle Fragen des Lärmschutzrechts in der Rechtsprechung des Bundesgerichts, URP 1994, S. 452, mit Hinweisen auf mehrere BGE sowie FRITZ GYG1, Bundesverwaltungsrechtspflege, 2. Aufl., Bern 1983, S. 153).

Ich weise die Erteilung von Erleichterungen für den Lärmschutz beim BP Meierhof zurück und fordern Massnahmen, welche die Lärmbelastung mindestens auf das vom Gesetzgeber geforderte Mass (hier: Planungswerte) senken.

Im Übrigen wird auf die Einsprache vom 6. April 2020 verwiesen.

Einspracheverhandlung

Am 18. Juni 2020 wurde zwischen der Einsprecherin und der Gemeinde Emmen eine Einspracheverhandlung geführt. Das Einspracheprotokoll ist in den beiliegenden Unterlagen zu finden.

Entscheidungsvorschlag

Die Anträge werden zur Abweisung beantragt.

- Antrag 1

Erwägung des Gemeinderates:

Es wird auf die Erwägung des Gemeinderats zu Antrag 1 der Einsprache von Herr Philipp Gisler und Frau Anna Schmidle in Kapitel 6.1 auf Seite 16 verwiesen.

- Antrag 2

Erwägung des Gemeinderates:

Es wird auf die Erwägung des Gemeinderats zu Antrag 2 der Einsprache von Herr Philipp Gisler und Frau Anna Schmidle in Kapitel 6.1 auf Seite 16 verwiesen.

6.3 Einsprache WOGENO Luzern

Einsprache vom 7. April 2020 durch die WOGENO Luzern, Margrethenhof 6, 6275 Ballwil, Eigentümerin Grundstück Nr. 3278

Anträge

Die Einsprecherin stellt sinngemäss folgende Anträge:

1. *Die Vorgaben der Lärmschutzverordnung, die Planungswerte, sind einzuhalten. Die Bemerkung im Lärmgutachten, wonach Erleichterungen erteilt werden könnten, weil nirgends die Immissionsgrenzwerte erreicht seien, ist als Begründung untauglich; der Gesetzgeber hat diese Abstufung bewusst eingeführt, um den Schutz der Anwohner vor Lärm bei Neuanlagen zu verbessern. Gemäss Art. 11 Abs. 2 USG bzw. Art. 7 Abs. 1 LSV ist bei einer neuen Anlage unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung grundsätzlich so lange Handlungsbedarf für emissionsbegrenzende Massnahmen, als solche technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar sind.*
2. *Bevor der BP Meierhof genehmigt wird, müssen technische und betriebliche Massnahmen umgesetzt bzw. geregelt werden wie Parkplatzbewirtschaftung im gesamten Areal, die Pflicht für Mobilitätskonzepte auch für bestehende Unternehmen, eine verbindliche Fahrtenplafonierung und der Ausbau des ÖV-Angebots. Weiter müssen auf der Seetalstrasse Temporeduktionen (Tempo 30) signalisiert und/oder lärmarme Beläge installiert sein. Alle diese Massnahmen müssen die Lärmbelastung auf der Seetalstrasse so weit reduzieren, dass diese den gesetzlichen Vorgaben entsprechen und auf Erleichterungen verzichtet werden könnte.*

Begründung

Die Einsprache wird im Wesentlichen wie folgt begründet:

Die Weiterentwicklung des Areals Meierhof führt zu Mehrverkehr mit all seinen negativen Auswirkungen auf Umwelt und Anwohner. Dem berechtigten Interesse an der Entwicklung des Areals stehen die ebenso berechtigten Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner (Lärmschutz LSV) und der Umwelt (Klimaschutz — «netto null 2050» bei Bund und Kanton) gegenüber. Zudem hat das Agglomerationsprogramm 3. Generation auch zum Ziel, den MIV-Anteil bis 2030 um 5 bis 10 Prozent zu reduzieren (gemessen am Stand 2010, gefahrene Tageskilometer).

Aus dem Lärmgutachten von Sinus ist ersichtlich, dass der Lärm auf der Seetalstrasse zunimmt. Bei 10 Gebäuden an der Seetalstrasse werden die geforderten Planungswerte nicht eingehalten. Es sollen deshalb Erleichterungen erteilt werden.

Bei unserer Liegenschaft wird der Planungswert zwar nicht überschritten, doch müssen unsere Mieterinnen und Mieter mehr Lärm ertragen. Dies legitimiert uns zu einer Einsprache. Schon in den frühen 1990er-Jahren hat das Bundesgericht bezüglich Lärm von Schiessanlagen die Legitimation von Nachbarn bejaht, die nicht von IGW-Überschreitungen betroffen waren: die gleiche Überlegung gilt ohne Weiteres auch für die ebenfalls klar übermässig lärmbelastete Liegenschaft Rathausenstrasse 3.

Dies wird auch hier bestätigt: «Kann der Grundeigentümer, für dessen Land diese Werte [die IGW, Anm. der Unterzeichnenden] eingehalten werden, deren Nichteinhaltung in Bezug auf andere Parzellen rügen? Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist ihm dies zuzubilligen, und das Rechtsschutzinteresse ist somit ausreichend, soweit er bei Obsiegen Vorteile für die eigene Position erwarten kann.» (HEINZ AEMI-SEGGGER, Aktuelle Fragen des Lärmschutzrechts in der Rechtsprechung des Bundesgerichts, URP 1994, S. 452, mit Hinweisen auf mehrere BGE sowie FRITZ GYG1, Bundesverwaltungsrechtspflege, 2. Aufl., Bern 1983, S. 153).

Wir weisen die Erteilung von Erleichterungen für den Lärmschutz beim BP Meierhof zurück und fordern Massnahmen, weiche die Lärmbelastung mindestens auf das vom Gesetzgeber geforderte Mass (hier: Planungswerte) senken.

Im Übrigen wird auf die Einsprache vom 7. April 2020 verwiesen.

Einspracheverhandlung

Am 22. Juni 2020 wurde zwischen der Einsprecherin und der Gemeinde Emmen eine Einspracheverhandlung geführt. Das Einspracheprotokoll ist in den beiliegenden Unterlagen zu finden.

Entscheidungsvorschlag

Die Anträge werden zur Abweisung beantragt.

- Antrag 1

Erwägung des Gemeinderates:

Es wird auf die Erwägung des Gemeinderats zu Antrag 1 der Einsprache von Herr Philipp Gisler und Frau Anna Schmidle in Kapitel 6.1 auf Seite 16 verwiesen.

- Antrag 2

Erwägung des Gemeinderates:

Es wird auf die Erwägung des Gemeinderats zu Antrag 2 der Einsprache von Herr Philipp Gisler und Frau Anna Schmidle in Kapitel 6.1 auf Seite 16 verwiesen.

6.4 Einsprache Wohnbaugenossenschaft WWL

Einsprache vom 6. April 2020 durch die Wohnbaugenossenschaft WWL, Unter-Grundhof 12, 6032 Emmen, Eigentümerin Grundstück Nr. 3448

Anträge

Die Einsprecherin stellt sinngemäss folgende Anträge:

- 1. Die Vorgaben der Lärmschutzverordnung, die Planungswerte, sind einzuhalten. Die Bemerkung im Lärmgutachten, wonach Erleichterungen erteilt werden könnten, weil nirgends die Immissionsgrenzwerte erreicht seien, ist als Begründung untauglich; der Gesetzgeber hat diese Abstufung bewusst eingeführt, um den Schutz der Anwohner vor Lärm bei Neuanlagen zu verbessern. Gemäss Art. 11 Abs. 2 USG bzw. Art. 7 Abs. 1 LSV ist bei einer neuen Anlage unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung grundsätzlich so lange Handlungsbedarf für emissionsbegrenzende Massnahmen, als solche technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar sind.*
- 2. Bevor der BP Meierhof genehmigt wird, müssen technische und betriebliche Massnahmen umgesetzt bzw. geregelt werden wie Parkplatzbewirtschaftung im gesamten Areal, die Pflicht für Mobilitätskonzepte auch für bestehende Unternehmen, eine verbindliche Fahrtenplafonierung und der Ausbau des ÖV-Angebots. Weiter müssen auf der Seetalstrasse Temporeduktionen (Tempo 30) signalisiert und/oder lärmarme Beläge installiert sein. Alle diese Massnahmen müssen die Lärmbelastung auf der Seetalstrasse so weit reduzieren, dass diese den gesetzlichen Vorgaben entsprechen und auf Erleichterungen verzichtet werden könnte.*

Begründung

Die Einsprache wird im Wesentlichen wie folgt begründet:

Die Weiterentwicklung des Areals Meierhof führt zu Mehrverkehr mit all seinen negativen Auswirkungen auf Umwelt und Anwohner. Dem berechtigten Interesse an der Entwicklung des Areals stehen die ebenso berechtigten Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner (Lärmschutz LSV) und der Umwelt (Klimaschutz — «netto null 2050» bei Bund und Kanton) gegenüber. Zudem hat das Agglomerationsprogramm 3. Generation auch zum Ziel, den MIV-Anteil bis 2030 um 5 bis 10 Prozent zu reduzieren (gemessen am Stand 2010, gefahrene Tageskilometer).

Aus dem Lärmgutachten von Sinus ist ersichtlich, dass der Lärm auf der Seetalstrasse zunimmt. Bei 10 Gebäuden an der Seetalstrasse werden die geforderten Planungswerte nicht eingehalten. Es sollen deshalb Erleichterungen erteilt werden.

Bei unserer Liegenschaft wird der Planungswert zwar nicht überschritten, doch müssen unsere Mieterinnen und Mieter mehr Lärm ertragen. Dies legitimiert uns zu einer Einsprache. Schon in den frühen 1990er-Jahren hat das Bundesgericht bezüglich Lärm von Schiessanlagen die Legitimation von Nachbarn bejaht, die nicht von IGW-Überschreitungen betroffen waren: die gleiche Überlegung gilt ohne Weiteres auch für die ebenfalls klar übermässig lärmbelastete Liegenschaft Rathausenstrasse 1.

Dies wird auch hier bestätigt: «Kann der Grundeigentümer, für dessen Land diese Werte [die IGW, Anm. der Unterzeichnenden] eingehalten werden, deren Nichteinhaltung in Bezug auf andere Parzellen rügen? Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist ihm dies zuzubilligen, und das Rechtsschutzinteresse ist somit ausreichend, soweit er bei Obsiegen Vorteile für die eigene Position erwarten kann.» (HEINZ AEMI-SEGGGER, Aktuelle Fragen des Lärmschutzrechts in der Rechtsprechung des Bundesgerichts, URP 1994, S. 452, mit Hinweisen auf mehrere BGE sowie FRITZ GYG1, Bundesverwaltungsrechtspflege, 2. Aufl., Bern 1983, S. 153).

Wir weisen die Erteilung von Erleichterungen für den Lärmschutz beim BP Meierhof zurück und fordern Massnahmen, welche die Lärmbelastung mindestens auf das vom Gesetzgeber geforderte Mass (hier: Planungswerte) senken.

Im Übrigen wird auf die Einsprache vom 6. April 2020 verwiesen.

Einspracheverhandlung

Am 15. Juni 2020 wurde zwischen der Einsprecherin und der Gemeinde Emmen eine Einspracheverhandlung geführt. Das Einspracheprotokoll ist in den beiliegenden Unterlagen zu finden.

Entscheidungsvorschlag

Die Anträge werden zur Abweisung beantragt.

- Antrag 1

Erwägung des Gemeinderates:

Es wird auf die Erwägung des Gemeinderats zu Antrag 1 der Einsprache von Herr Philipp Gisler und Frau Anna Schmidle in Kapitel 6.1 auf Seite 16 verwiesen.

- Antrag 2

Erwägung des Gemeinderates:

Es wird auf die Erwägung des Gemeinderats zu Antrag 2 der Einsprache von Herr Philipp Gisler und Frau Anna Schmidle in Kapitel 6.1 auf Seite 16 verwiesen.

6.5 Einsprache VCS Luzern

Einsprachen vom 25. Oktober 2016 und 30. März 2020 durch den VCS Luzern, Sektion Luzern, 6002 Luzern.

Anträge

Die Einsprecherin stellt sinngemäss folgende Anträge:

Einsprache vom 30. März 2020

1. *Es ist für sämtliche Parkplätze (auch der 1. Etappe) eine Parkplatzbewirtschaftung vorzuschreiben.*
2. *Die Mobilitätskonzept-Pflicht ist auch für bestehende Betriebe verbindlich einzuführen.*
3. *Es ist eine Fahrtenplafonierung vorzusehen.*
4. *Die Klimaziele (Abkommen Paris, «netto null 2050» von Bund und Kanton Luzern) sind in der Interessenabwägung zur Beurteilung für weitere Verkehrslenkungs- und Lärmschutzmassnahmen angemessen mit einzubeziehen.*

Einsprache vom 25. Oktober 2016

1. *Für die zweite Etappe muss das Angebot des Busses ausgebaut werden, damit es der öV-Gütekategorie B entspricht.*
2. *Die Fahrtenzahl muss so festgelegt werden, dass weder die Immissionsgrenzwerte noch die Planungswerte der Lärmimmissionen für die betroffenen Anwohnerinnen entlang der Seetalstrasse überschritten werden. Einer Gewährung von Erleichterungen lehnen wir ab.*
3. *Damit die Sicherheit des Rad-/Gehwegs entlang der Seetalstrasse bei Querungen gewährleistet werden kann, müssen die Einfahrt bzw. Ausfahrt aus dem Gebiet des BP Meierhof als Trottoirüberfahrten gestaltet und markiert werden.*
4. *Die Fahrtenzahlen müssen auf die einzelnen Baufelder bzw. Eigentümer verteilt werden. Aus diesem Grund müssen Schranken an den entscheidenden Ein- und Ausgängen die genaue Anzahl messen.*
5. *Das Möbelhaus Lipo und andere Betriebe mit viel Kundenverkehr müssen eine Parkplatzbewirtschaftung einrichten. Auch weitere Betriebe mit mind. 50 Parkplätzen müssen eine Parkplatzbewirtschaftung auch für die Angestelltenparkplätze einführen. Das eingenommene Geld soll für Massnahmen zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs genutzt werden.*

Begründung

Die Einsprache vom 30. März 2020 wird im Wesentlichen wie folgt begründet:

Aus dem Lärmgutachten Verkehr wird klar, dass durch die Entwicklung der weiteren Baufelder der Verkehr nochmals massiv zunimmt von aktuell ca. 2000 auf 3000 Fahrten pro Tag (DTV). Dies führt dazu, dass viele Anwohnende der Seetalstrasse übermässigem Lärm (Planungs- und Immissionsgrenzwerte werden überschritten) ausgesetzt waren. In Bezug auf Lärmschutz werden wir gegen Erleichterungen, d.h. nur Einbau von Schallschutzfenstern, opponieren. Der Lärm muss an der Ursache bekämpft werden:

1. *Einschränkung der Verkehrsmenge,*
2. *Tempo-30 als Lärmschutzmassnahme,*
3. *Einbau eines Flüster-*

belages. Die Anforderungen von Umweltschutzgesetz und Lärmschutz-Verordnung sind uneingeschränkt zu erfüllen.

In der Auflage sind nur die Gebäude markiert, bei denen eine Überschreitung des Planungs- und Immissionsgrenzwertes vorliegt. Mittels der Lärmberechnung mit CadnaA wurde ermittelt, dass natürlich alle Gebäude entlang der Seetalstrasse (zwischen der Autobahnauffahrt im Südwesten und der Einmündung der Rathausenstrasse im Nordosten) mehr Lärm ausgesetzt sind. Es werden zum Teil nur sehr knapp die Grenzwerte unterschritten.

Aus dem Lärmgutachten von Sinus ist ersichtlich, dass bei 10 Gebäuden an der Seetalstrasse die geforderten Planungswerte nicht eingehalten werden. Es sollen deshalb Erleichterungen erteilt werden.

Dies ist abzulehnen; die Vorgaben der Lärmschutzverordnung, die Planungswerte, sind einzuhalten. Die Bemerkung im Lärmgutachten, wonach Erleichterungen erteilt werden könnten, weil nirgends die Immissionsgrenzwerte erreicht seien, ist als Begründung untauglich; der Gesetzgeber hat diese Abstufung bewusst eingeführt, um den Schutz der Anwohner vor Lärm bei Neuanlagen zu verbessern.

Im Bereich des Lärmschutzes gelten die Voraussetzungen der Einhaltung der Planungswerte und der vorsorglichen Emissionsbegrenzung kumulativ. Die Einhaltung der Planungswerte an sich (und erst recht die Nicht-Einhaltung) belegt nicht ohne weiteres, dass alle erforderlichen vorsorglichen Emissionsbegrenzungen gemäss Art. 11 Abs. 2 USG getroffen worden sind. Vielmehr ist im Einzelfall zu prüfen, ob die Vorsorge weitergehende Beschränkungen erfordere. Dabei ist namentlich sicherzustellen, dass auch bloss unnötige Emissionen vermieden werden (Urteil des Bundesgerichts vom 9.2.0.199 6 in URP/DEP 1997 S. 35 E. 3b mit Hinweisen).

Demnach besteht nach Art. 11 Abs. 2 USG bzw. Art. 7 Abs. 1 LSV bei einer neuen Anlage unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung grundsätzlich so lange Handlungsbedarf für emissionsbegrenzende Massnahmen, als solche technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar sind.

Im vorliegenden Fall ist unbestritten, dass es technisch und betrieblich möglich wäre, mit Massnahmen wie Temporeduktionen oder lärmarme Beläge, die Lärmbelastung auf der Seetalstrasse so weit zu reduzieren, als diese den gesetzlichen Vorgaben entspricht und auf Erleichterungen verzichtet werden könnte. Es steht einzig zur Diskussion, ob entsprechende Massnahmen wirtschaftlich tragbar wären. Bei öffentlichen Anlagen, die nicht nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten betrieben werden können, ist die Frage der wirtschaftlichen Tragbarkeit nach den Kriterien des Verhältnismässigkeitsprinzips zu beantworten (BGE 124 II 517 S. 523 - SCHRADER/LORETAN, a.a.O. N. 35a zu Art. 11), das heisst, es braucht eine seriöse Interessenabwägung. Eine solche wurde für den Bebauungsplan Meierhof aber nicht vorgenommen.

Gemäss Umweltschutzgesetz (Art. 11) sind Luftverunreinigungen, Lärm, Erschütterungen und Strahlen durch Massnahmen bei der Quelle zu begrenzen, und zwar vorsorglich. Dem Vorsorgeprinzip liegt der Gedanke der Prävention zugrunde. Es bezweckt unter anderem, unüberschaubare Risiken mit nachteiligen Folgen für die Umwelt zu vermeiden (vgl. HERIBERT RAUSCH, Kommentar USG, N. 18 zu Art. 1) - genau das wäre beim Bebauungsplan Meierhof notwendig.

Erleichterungen dürfen gemäss LSV bei neuen Anlagen nur gewährt werden, «soweit die Einhaltung der Planungswerte zu einer unverhältnismässigen Belastung für die Anlage führen würde und ein überwiegendes öffentliches, namentlich auch raumplanerisches Interesse an der Anlage besteht.» Aus Sicht des VCS ist eine stärkere Reduktion der Fahrten (Mobilitätsmanagement, Parkplatzbewirtschaftung, siehe Begründung zu Anträgen 1, 2 und 3 oben) mit gleichzeitigem ÖV-Ausbau eine verhältnismässige Belastung und damit zumutbar. Ebenso belasten flankierende Lärmschutzmassnahmen an der Seetalstrasse zur Einhaltung der gesetzlich geforderten Planungswerte die Entwicklung des Areals Meierhof in keiner Art und Weise unverhältnismässig.

Aus Sicht des VCS Luzern darf die weitere Bebauung des Areals Meierhof nicht zu Lasten der bereits heute stark belasteten Anwohner der Seetalstrasse realisiert werden.

Wir weisen Sie in diesem Zusammenhang darauf hin, dass für die Festlegung der Lärmgrenzwerte (Planungswert, Immissionsgrenzwert, Alarmwert) nicht politische oder wirtschaftliche Gesichtspunkte massgeblich sind, sondern allein wissenschaftliche (d.h. medizinische) Erkenntnisse. Nach dem Verständnis des historischen Gesetzgebers soll mit der Einhaltung der Grenzwerte gewährleistet werden, dass Anwohnende keinem schädlichen oder lästigen Lärm ausgesetzt sind (vgl. Art 13 Abs. 1 USG).

Weiter ist darauf hinzuweisen, dass die Grenzwerte der LSV auf veralteten Erkenntnissen aus den frühen 1980er-Jahren beruhen; aus medizinischer Sicht sind sie längst überholt (Hinweise in BGE 137 II 58 E. 5.3). Die geltenden Grenzwerte genügen auch den Anforderungen von Art. 13 und 15 USG nicht, weil das Wohlbefinden der Bevölkerung nachweislich auch unterhalb dieser Grenzwerte erheblich gestört wird.

Dies bestätigt die Lärmforschung, zuletzt die Ergebnisse der grossangelegten SiRENE-Studie (Short and Long Term Effects of Traffic Noise Exposure, vgl. <http://www.sirene-studie.ch/>), deren Erkenntnisse seit 2017 laufend publiziert werden. Im Rahmen dieser Studie wurden die Auswirkungen von Strassenverkehrs-, Schienen- und Fluglärm auf gesundheitliche Risiken (v. a. kardiovaskuläre Erkrankungen, aber auch Diabetes und Depression), die Lärmbelastung und den Schlaf der Schweizer Bevölkerung untersucht. Das Studiensample des epidemiologischen Teils dieser Studie bildeten über 4 Mio. Bewohnerinnen und Bewohner der Schweiz. Als wesentliches Ergebnis weist SiRENE nach, dass sich lärmspezifische Erkrankungs- und Mortalitätsrisiken pro 10 dB Lärmzunahme bereits ab der sehr tiefen Schwelle von 30 dB(A) Leq verdoppeln (Héritier / Vienneau et al., Transportation noise exposure and cardiovascular mortality: a nationwide cohort study from Switzerland, Environmental Epidemiology 2017, S. 307 ff.). Zusammenfassend hatten die Experten fest:

«SiRENE bestätigt einen generellen Trend in der Lärmforschung, dass mit verbesserter Lärmmodellierung Gesundheitseffekte schon bei geringerer Lärmbelastung nachgewiesen werden können als dies früher der Fall war. (...) Eine allfällige untere Schwelle, bei der Lärm nicht gesundheitsschädlich ist oder nicht zur Belästigung führt, kann in SiRENE, wie auch in vielen anderen neueren Studien, nicht mehr nachgewiesen werden. Damit scheint ein lineares Expositions-Wirkungs-Modell ohne Schwellenwert für Lärm gegeben zu sein, wie dies beispielsweise auch für Luftschadstoffe und ionisierende Strahlen postuliert wird. Das impliziert einerseits, dass die aktuell geltenden Lärmgrenzwerte keinen umfassenden Gesundheitsschutz bieten (...). Andererseits bedeutet dies, dass jede Massnahme, die zu einer Reduktion der Lärmbelastung beiträgt, und sei sie noch so gering oder scheinbar unbedeutend, potenziell auch den Gesundheitszustand der Bevölkerung verbessern kann» (Röösli / Wunderli et al., Verkehrslärm, kardiovaskuläre Sterblichkeit,

Diabetes, Schlafstörung und Belästigung — Die SiRENE-Studie (Übersichtsartikel), Schweizerisches Medizinforum 2019, S. 77 ff., S. 82).

Vor diesem Hintergrund sind Erleichterungen beim Areal Meierhof erst recht zurückzuweisen und Massnahmen zur Senkung der Lärmbelastung mindestens auf das vom Gesetzgeber geforderte Mass (hier: Planungswerte) zu ergreifen.

Die Einsprache vom 25. Oktober 2016 wird im Wesentlichen wie folgt begründet:

Es geht nicht nur um die Erschliessung des Gebietes, sondern darum, dass damit kein Mehrverkehr erzielt wird. Somit muss ein signifikanter Umstieg der Arbeitnehmenden vom MIV auf den öV erzielt werden. Die zweite Etappe soll nur realisiert werden können, wenn die jetzt in der ersten Etappe generierte Fahrtenzahl massiv gesenkt werden kann und den Mehrverkehr der 2. Etappe somit kompensiert. Und das ist nur möglich mit einem Mobilitätsmanagement der Betriebe, welche platz- und umweltschonende Mobilitätsformen wie öV, Velo- und Fussverkehr auch finanziell bevorteilen. Und dies kann nur gelingen, wenn auch ein stark verbessertes öV Angebot das Gebiet Meierhof erschliesst.

Aus dem Lärmgutachten Verkehr wird klar, dass durch die Entwicklung der weiteren Baufelder der Verkehr nochmals massiv zunimmt von aktuell ca. 2000 auf 3000 Fahrten pro Tag (DTV). Dies führt dazu, dass viele Anwohnende der Seetalstrasse übermassigem Lärm (Planungs- und Immissionsgrenzwerte werden überschritten) ausgesetzt waren. In Bezug auf Lärmschutz werden wir gegen Erleichterungen, d.h. nur Einbau von Schallschutzfenstern, opponieren. Der Lärm muss an der Ursache bekämpft werden: 1. Einschränkung der Verkehrsmenge, 2. Tempo-30 als Lärmschutzmassnahme, 3. Einbau eines Flüsterbelages. Die Anforderungen von Umweltschutzgesetz und Lärmschutz-Verordnung sind uneingeschränkt zu erfüllen.

In der Auflage sind nur die Gebäude markiert, bei denen eine Überschreitung des Planungs- und Immissionsgrenzwertes vorliegt. Mittels der Lärmberechnung mit CadnaA wurde ermittelt, dass natürlich alle Gebäude entlang der Seetalstrasse (zwischen der Autobahnauffahrt im Südwesten und der Einmündung der Rathausenstrasse im Nordosten) mehr Lärm ausgesetzt sind. Es werden zum Teil nur sehr knapp die Grenzwerte unterschritten.

Das alte Trasse der Seetalbahn ist eine Hauptverkehrsachse für Velofahrende und ein sicherer Schulweg und Fussgängerverbindung. Der Vortritt für diesen Rad-/Gehweg darf nicht aufgehoben werden. Eine Lichtsignalanlage, welche dann noch auf den Verkehr aus dem Bebauungsplangebiet reagiert, benachteiligt die schwächsten Verkehrsteilnehmenden. Aus diesem Grund muss der Rad- und Fussverkehr absolute Priorität und immer Vortritt haben. Dies kann mit einer Trottoirüberfahrt erreicht werden.

Der Streit zwischen den einzelnen Baufeldern bzw. deren Eigentümer ist vorprogrammiert, wenn hier keine klaren Regelungen aufgestellt werden. Eine Zuteilung der Fahrten bzw. verursachergerechte Kostenverteilung der Massnahmen erst bei Überschreitung des Jahresfahrtenlimits zu definieren (wie im Verkehrsgutachten vorgeschlagen) ist unbrauchbar.

Nur mit einer Bewirtschaftung der Parkplätze kann das Umsteigen auf öV, Fuss- und Veloverkehr gefördert und ein signifikanter Umsteigeeffekt auf energieeffiziente und platzsparende Mobilitätsträger erzielt werden.

Im Übrigen wird auf die Einsprachen vom 25. Oktober 2016 und 30. März 2020 verwiesen.

Einspracheverhandlung

Am 16. Juni 2020 wurde zwischen der Einsprecherin und der Gemeinde Emmen eine Einspracheverhandlung geführt. Das Einspracheprotokoll ist in den beiliegenden Unterlagen zu finden.

Entscheidungsvorschlag

Die Anträge 3 und 4 vom 25. Oktober 2016 wurden mit E-Mail vom 23. Juni 2020 zurückgezogen. Der Antrag 4 vom 30. März 2020 wird zudem mit dem BP Meierhof bereits erfüllt. Diese Anträge sind somit im Sinne von § 109 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes (VRG) als erledigt zu erklären.

Die weiteren Anträge werden zur Abweisung beantragt.

- Antrag 1 vom 30. März 2020

Erwägung des Gemeinderates:

Eine Parkplatzbewirtschaftung ist nicht angedacht und müsste übergeordnet angegangen werden. Gemäss Art. 23 Abs. 5 der Sonderbauvorschriften sind in der zweiten Etappe die zulässigen Nutzungen auf wenig verkehrsintensive Nutzungen beschränkt. Der Gemeinderat kann andere Nutzungen zulassen, wenn der Erschliessungsnachweis und verwirklichte flankierende Massnahmen zur Bewältigung des Verkehrs dies erlauben.

- Antrag 2 vom 30. März 2020

Erwägung des Gemeinderates:

Die bestehenden Gebäude mit entsprechenden Nutzungen haben eine Bestandesgarantie. Sobald jedoch ein Baugesuch eingereicht wird, welche die Nutzung betrifft, kommt Art. 24b der Sonderbauvorschriften zum Tragen.

- Antrag 3 vom 30. März 2020

Erwägung des Gemeinderates:

Eine Fahrtenplafonierung für die bestehenden Baubereiche ist praktisch nicht möglich. Um den Verursacher der zu vielen Fahrten zu finden, müssten pro Baubereich die Fahrten gezählt werden. Dies ist jedoch nur mit grossem finanziellem Aufwand möglich, da die meisten bestehenden Parkplätze so angeordnet sind, dass sie direkt auf das Strassennetz fahren können und somit keine eigentliche Ein- und Ausfahrt pro Baubereich besteht. Gemäss Art. 24 Abs. 3 der SBV müssen jedoch alle neuen Parkplätze so eingerichtet werden, dass die Fahrten dokumentiert und der ausfahrende Verkehr doziert werden kann.

- Antrag 4 vom 30. März 2020

Erwägung des Gemeinderates:

Die Klimaziele werden vom Gemeinderat ebenfalls unterstützt. Mit der Reduktion von 1000 auf 737 Parkplätzen wird ein Schritt zugunsten der Erreichung der Klimaziele eingeleitet. Das Gebiet Meierhof ist Teil des Entwicklungsschwerpunkts gemäss dem kantonalen Richtplan. Aus raumplanerischer Sicht wird somit im Gebiet Meierhof eine bauliche Entwicklung gefordert. Eine weitere Reduktion der

Parkplätze wäre unverhältnismässig, da ein Gewerbebetrieb eine minimale Anzahl an Parkplätzen benötigt.

Gemäss Art. 24b der SBV muss bei jedem Baugesuch pro Baubereich ab 50 Beschäftigten ein Mobilitätskonzept erstellt werden.

Weiter sind gemäss Art. 24a der SBV genügend Abstellplätze für Velos und Motorräder zu erstellen, mindestens zwei Drittel dieser Abstellplätze muss witterungsgeschützt sein.

Mit den Linien 40 und 44 ist das ÖV-Angebot ausreichend für die Entwicklung der 2. Etappe. So besteht ein 15'-Takt in Richtung Seetalplatz / Bahnhof Emmenbrücke sowie ein 30'-Takt in Richtung S-Bahn Haltestelle Gersag. In Richtung Waldibrücke soll es auf der Linie 40 zu einer Taktverdichtung kommen. Bisher fuhren die Busse der Linie 40 ab der Haltestelle Flugzeugwerke in einem 30'-Takt nach Waldibrücke. In Zukunft sollen von Montag bis Freitag die Busse bis 20 Uhr im 15'-Takt nach Waldibrücke fahren.

Alle diese Massnahmen tragen dazu bei, die Klimaziele zu erreichen.

- **Antrag 1 vom 25. Oktober 2016**

Erwägung des Gemeinderates:

Mit den Linien 40 und 44 ist das ÖV-Angebot ausreichend für die Entwicklung der 2. Etappe. So besteht ein 15'-Takt in Richtung Seetalplatz / Bahnhof Emmenbrücke sowie ein 30'-Takt in Richtung S-Bahn Haltestelle Gersag. In Richtung Waldibrücke soll es auf der Linie 40 zu einer Taktverdichtung kommen. Bisher fuhren die Busse der Linie 40 ab der Haltestelle Flugzeugwerke in einem 30'-Takt nach Waldibrücke. In Zukunft sollen von Montag bis Freitag die Busse bis 20 Uhr im 15'-Takt nach Waldibrücke fahren.

- **Antrag 2 vom 25. Oktober 2016**

Erwägung des Gemeinderates:

Gegenüber dem heutigen IST-Zustand nimmt die Anzahl Parkplätze um 178 von 559 auf 737 zu. Auf den DTV betrachtet ist dies eine Zunahme von rund 550 Fahrten von 2000 auf 2550 Fahrten. Im heute rechtskräftigen Bebauungsplan könnten alleine für die erste Etappe 737 Parkplätze erstellt werden, was ebenfalls mindestens 2550 Fahrten entsprechen würde. Insgesamt wären für die 1. und 2. Etappe 1000 Parkplätze möglich.

Das Gebiet Meierhof ist Teil des Entwicklungsschwerpunkts gemäss dem kantonalen Richtplan. Aus raumplanerischer Sicht wird somit im Gebiet Meierhof eine bauliche Entwicklung gefordert. Eine weitere Reduktion der Parkplätze wäre unverhältnismässig, da ein Gewerbebetrieb eine minimale Anzahl an Parkplätzen benötigt.

Der Planungswert könnte bei allen Gebäuden eingehalten werden, wenn der DTV auf 1224 Fahrten reduziert würde. Verglichen mit dem IST-Zustand von 2000 Fahrten im DTV ist dies bereits heute nicht möglich.

Gemäss Art. 7 Abs. 2 der Lärmschutzverordnung gewährt die Vollzugsbehörde Erleichterungen, soweit die Einhaltung der Planungswerte zu einer unverhältnismässigen Belastung für die Anlage führen würde und ein überwiegendes öffentliches, namentlich auch raumplanerisches Interesse an der Anlage besteht. Die Immissionsgrenzwerte dürfen jedoch nicht überschritten werden.

Im Rahmen der kantonalen Vorprüfung stellt die Dienststelle uwe des Kantons die Gewährung der Erleichterung in Aussicht.

Über die Seetalstrasse im Abschnitt Emmen-Dorf wird der Kanton ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeiten. Der Gemeinderat wird sich einsetzen, dass auch das Temporegime geprüft wird und mehrere Varianten aufgezeigt werden. Je nach Variante und Temporegime können auch lärmarme Beläge eine mögliche Massnahme sein. Die Entwicklung des Bebauungsplans Meierhof zu blockieren, bis das neue Verkehrsregime in Emmen-Dorf bekannt ist und die Massnahmen umgesetzt sind, ist nicht verhältnismässig und raumplanerisch nicht zielführend.

- **Antrag 5 vom 25. Oktober 2016**

Erwägung des Gemeinderates:

Eine Parkplatzbewirtschaftung ist nicht angedacht und müsste übergeordnet angegangen werden. Gemäss Art. 23 Abs. 5 der Sonderbauvorschriften sind in der zweiten Etappe die zulässigen Nutzungen auf wenig verkehrsintensive Nutzungen beschränkt. Der Gemeinderat kann andere Nutzungen zulassen, wenn der Erschliessungsnachweis und verwirklichte flankierende Massnahmen zur Bewältigung des Verkehrs dies erlauben.

6.6 Einsprache Herr Christoph Seiler

Einsprache vom 7. April 2020 durch Herrn Christoph Seiler, Seetalstrasse 145, 6032 Emmen, Eigentümer Grundstücke Nrn. 443, 3727 und 3728.

Anträge

Der Einsprecher stellt sinngemäss folgender Antrag:

Der Bebauungsplan Meierhof ist nur zu bewilligen, sofern wir eine Lösung finden, die Verkehrsfläche Zeitgemäss anzupassen und neu zu definieren.

Begründung

Die Einsprache wird im Wesentlichen wie folgt begründet:

Als direkt betroffener Eigentümer des Grundstück Nr. 443, bei der die Verkehrsfläche Optional (nicht für die interne Erschliessung benötigt) eingezeichnet ist, ist diese breite Strasse & Geleise- Freihalte-fläche nicht mehr Zeitgemäss. Dies aus folgenden Gründen:

- 1. Auf dem Erschliessungsplan vom 5. Januar 2014 der Gemeinde (im Anhang) ist diese Fläche bereits weggestrichen.*
- 2. Bei der Infokundgebung vom 15. Januar 2020 wurde diese Fläche für die Umfahrungsvariante Emmen Dorf auch weggestrichen.*
- 3. Diese Erschliessung wird durch das Wegfallen der Umfahrung überflüssig. Alle Parzellen sind ohne diese Strasse vorschriftsgemäss erschlossen. Eine mögliche Gleisführung ist ohne direkten Anschluss der Seetalbahn nicht mehr aktuell.*
- 4. Da das Grundstück 444 zurzeit nicht eingezont ist. Wenn dies in einigen Jahren der Fall sein wird (Meierhof trotz Einzonung über 20 Jahre nicht bebaut), ist die Erschliessung der Seetalstrasse möglicherweise anders gelöst und eine Abführung des Verkehrs über das Meierhofgebiet nicht mehr sinnvoll.*

Mir wurde bei persönlichen Gesprächen, unter anderem auch bei einem Treffen mit Gemeindepräsident Herrn Rolf Born und Gemeindeschreiber Herrn Patrick Vogel erklärt dass, wenn diese Umfahrung nicht komme, diese Sperrfläche gelöscht würde.

Im Übrigen wird auf die Einsprache vom 7. April 2020 verwiesen.

Einspracheverhandlung

Am 2. Juli 2020 wurde zwischen dem Einsprecher und der Gemeinde Emmen eine Einspracheverhandlung geführt. Das Einspracheprotokoll ist in den aufliegenden Unterlagen zu finden.

Entscheidungsvorschlag

Mit Schreiben vom 20. Juli 2020 wurde die Einsprache zurückgezogen. Die Einsprache ist somit im Sinne von § 109 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes (VRG) als erledigt zu erklären.

6.7 Einsprache Herr Josef Hofstetter

Einsprachen vom 17. Oktober 2016 durch Herrn Josef Hofstetter, Meierhofweg 3, 6032 Emmen, Eigentümer Grundstück Nr. 3730 vertreten durch Kanzlei Luzernerstrasse Kriens Anwälte & Notare, Herr Urs Lütolf, Luzernerstrasse 51a, 6010 Kriens. Mit Schreiben vom 7. April 2020 wurde an sämtlichen Anträgen der eingangs erwähnten Einsprache vom 17. Oktober 2016 festgehalten.

Anträge

Der Einsprecher stellt sinngemäss folgende Anträge:

1. *Die Revision des Bebauungsplanes Meierhof gemäss Planaufgabe vom 26. September bis 25. Oktober 2016 sei so nicht zu bewilligen.*
- 2.1 *Die Sonderbauvorschriften zum Bebauungsplan Meierhof seien wie folgt anzupassen bzw. zu ergänzen: Art. 9 Abs. 3 SBV: "Lärmintensive Arbeiten, wozu auch das Beladen und Entladen von Last- und Lieferwagen zählt, sind nur an Werktagen zulässig und zwar zwischen 07.00 Uhr und 12.00 Uhr sowie 13.30 Uhr und 18.30 Uhr, am Samstag zwischen 08.00 Uhr und 12.00 Uhr sowie 13.30 Uhr und 17.00 Uhr." "Erfolgen Anlieferungsfahrten ausserhalb der Geschäftszeiten, sind den Chauffeuren jederzeit zugängliche Räumlichkeiten (WC/Dusche, Aufenthalts- und Schlafraum) bereit zu stellen."*
- 2.2 *Anpassung Sonderbauvorschriften; neuer Art. 19a SBV: "Die Erschliessung des Bebauungsplanperimeters erfolgt ausschliesslich über die im Bebauungsplan vorgesehene Ein- und Ausfahrt (graue Einzeichnung). Der Meierhofweg ist für jeglichen Durchgangsverkehr gesperrt. Die Eigentümer der Grundstücke im Bebauungsplanperimeter sind verpflichtet, die Einhaltung dieses Verkehrsregimes zu kontrollieren und geeignete Massnahmen zur Einhaltung zu treffen."*
- 2.3 *Anpassung Sonderbauvorschriften; Art. 23 Abs. 6 SBV: "Mit der Realisierung der zweiten Etappe darf erst begonnen werden, wenn die notwendigen baulichen und betrieblichen Massnahmen zur Bewältigung des damit anfallenden Verkehrsaufkommens, insbesondere die Umfahrungsstrasse Emmen Dorf, rechtlich und finanziell gesichert und zeitlich bestimmt sind."*
- 2.4 *Anpassung Sonderbauvorschriften: Art. 24 Abs. 4 SBV: "d) angemessene Verlängerung der Linksabbiegespur auf der Seetalstrasse zum Bebauungsplangebiet."*
- 2.5 *Anpassung Sonderbauvorschriften: Art. 24 Abs. 5 rev. SBV: "Die Einhaltung der festgelegten Jahresfahrtenlimite und die täglichen Wegfahrten in der Abendspitzenstunde (ASP) sind jährlich zu kontrollieren. Die Erfassung der Fahrtenzahlen pro Jahr und der täglichen Wegfahrten in der Abendspitzenstunde erfolgt über die Lichtsignalanlagen an der Ein- und Ausfahrt des Bebauungsplanperimeters."*

Die Grundeigentümer beschaffen diese Zahlen in Absprache mit der Gemeinde. Interessierten Personen ist Einsicht in die Mess- und Kontrollprotokolle zu gewähren. Stichtag für das Fahrtencontrolling ist jeweils der 30. Juni."

- 2.6 *Anpassung Sonderbauvorschriften: Art. 24 Abs. 6 rev. SBV: "Die Lichtsignalanlagen werden durch die Gemeinde erstellt ohne Dosierungsfunktion. ..."*
3. *Die im Bebauungsplan Meierhof vom 1. Februar 2000 eingezeichneten Güterumschlags- und Anlieferungsseite (blaue Schraffur) und der Güterumschlags- und Anlieferungsbereich (dunkelrote Vollfarbe) seien jedenfalls beim Baubereich C3 auf die gegenüberliegende Nordwestseite des Baubereichs zu verschieben.*
4. *Die Umteilung der im Bebauungsplangebiet Meierhof gelegenen Flächen der Grundstücke Nrn. 442, 443, 2487, 3299, 3303 und 4512, alle GB Emmen, von der 2. in die 1. Bauetappe der Arbeitszone (Ar) sei nur im Falle der Änderung des Bebauungsplanes und der Sonderbauvorschriften gemäss vorherigen Ausführungen zu bewilligen.*
5. *Es ist eine Einspracheverhandlung durchzuführen.*
6. *Unter Kostenfolge zulasten der Gemeinde.*

Begründung

Die Anträge werden im Wesentlichen wie folgt begründet:

- 2.1 *Nichteinhaltung der Arbeits- und Ruhezeiten; Bei den Lager- und Umschlagsgebäuden der ALSO AG in den Baubereichen CZ und BZ werden die Arbeits- und Ruhezeiten nicht eingehalten. Regelmässig werden über die Mittagszeit Lastwagen entladen und beladen. Dasselbe passiert nicht selten auch in den Abendstunden, zum Teil bis 21.30 Uhr, und auch an Feiertagen. Die damit verbundenen Lärmimmissionen sind intensiv. Diese werden zusätzlich verstärkt, weil die dortigen Güterumschlags- und Anlieferungsbereiche in einer "Gebäudeschlucht" liegen und der Hall dieser Immissionen regelrecht in Richtung des Grundstücks des Einsprechers kanalisiert wird.*

Dem Einsprecher ist bewusst, dass solche Güterumschlagsarbeiten in der Arbeitszone grundsätzlich zulässig sind und sein Grundstück mit seinem Betrieb und seiner Wohnung ebenfalls in dieser Zone liegt. Nicht hinzunehmen ist jedoch, dass diese lärmintensiven Arbeiten regelmässig auch ausserhalb der geltenden Arbeits- und Ruhezeiten ausgeführt werden.

Aus Sicht des Einsprechers hat die ALSO AG die Vorschriften des Ruhetags- und Ladenschlussgesetzes (SRL Nr. 855) einzuhalten. Klar ist, dass an öffentlichen Ruhetagen, wozu auch die in Art. 1a RLG erwähnten Feiertage zählen, keine lärmigen Arbeiten und generell keine Arbeit in industriellen, kaufmännischen, gewerblichen Betrieben verrichtet werden darf (vgl. § 5 Abs. 1 lit. und b RLG). Aber auch die Schliessungszeiten von § 14 RLG sind für die ALSO AG relevant, da diese als Verkaufsgeschäft im Sinne von § 3 RLG zählt. Demnach sind die Öffnungszeiten von Montag bis Freitag bis 18.30 Uhr, am Samstag bis 16.00 Uhr und am Vorabend eines öffentlichen Ruhetags mit Ausnahme des Sonntags um 17.00 Uhr.

Auch dieser Punkt hat in den letzten Jahren immer wieder Anlass zu Diskussionen gegeben. Trotz mehrmaliger Intervention des Einsprechers bei der Geschäftsleitung der ALSO AG hat sich daran jedoch nichts geändert. Es ist im Rahmen der laufenden Revision des Bebauungsplanes Meierhof auch

diesem Umstand Rechnung zu tragen und es sind die zulässigen Arbeitszeiten, jedenfalls für lärmintensive Arbeiten, auf Stufe Bebauungsplan zu verankern und zwar in Art. 9 Abs. 3 SBV wie folgt: "Lärmintensive Arbeiten, wozu auch das Beladen und Entladen von Last- und Lieferwagen zählt, sind nur an Werktagen zulässig und zwar zwischen 07.00 Uhr und 12.00 Uhr sowie 13.30 Uhr und 18.30 Uhr, am Samstag zwischen 08.00 Uhr und 12. 00 Uhr sowie 13.30 Uhr und 17. 00 Uhr."

Lärm- und Geruchsimmissionen wartender Lastwagen; Problematisch ist ferner, dass auch während den Ruhezeiten regelmässig Lastwagenverkehr besteht und zwar auch nachts. Regelmässig fahren – vor allem aus dem Ausland stammende Lastwagen nachts an. Die Lastwagen werden dann irgendwo im Quartier über Nacht abgestellt. Meistens lassen die Chauffeure den Motor die ganze Zeit an, um die Kabine in der kalten Jahreszeit zu beheizen oder im Sommer zu kühlen. Da keine Toiletten zur Verfügung stehen, werden die "Geschäfte" in der freien Natur verrichtet. Es kommt auch häufig vor, dass Lastwagen am Freitagabend oder am Samstag ankommen und dann diese unhaltbaren Zustände über das gesamte Wochenende andauern.

Auch diese Umstände wurden bei der ALSO AG mehrfach beanstandet. Geändert hat sich auch hier nichts. Wenn die ALSO AG schon das Parkieren von Lastwagen während der Nacht und übers Wochenende toleriert, hat sie dafür besorgt zu sein, dass die wartenden Lastwagen keine Lärm- und Geruchsimmissionen verursachen und die Chauffeure zumindest den Motor nicht laufen lassen. Dazu hat sie den Chauffeuren auch eine gewisse minimale Infrastruktur zur Verfügung zu stellen, welche diese während der Überbrückungszeit nutzen können (WC/Dusche, Aufenthaltsraum, Schlafräum). Im Rahmen der Revision ist auch diese Pflicht in die Sonderbauvorschriften aufzunehmen: "Erfolgen Anlieferungsfahrten ausserhalb der Geschäftszeiten, sind den Chauffeuren jederzeit zugängliche Räumlichkeiten (WC/Dusche, Aufenthalts- und Schlafräum) bereit zu stellen". Art. 9 Abs. 3 SBV ist entsprechend zu ergänzen.

- 2.2 Schleichverkehr auf dem Meierhofweg; Die Lichtsignalanlagen werden zudem den bereits heute bestehenden "Schleichverkehr" auf dem Meierhofweg verstärken. Schon jetzt fährt eine Vielzahl von Verkehrsteilnehmern, welche von Waldibrücke herkommen, via der Einmündung bei der Agip-Tankstelle und den Meierhofweg ins Bebauungsplangebiet. Zudem wird diese Strecke und die Fortsetzung der Meierhofstrasse auch vom Durchgangsverkehr benutzt, um den Stau auf der Seetalstrasse zu umfahren. Auch umgekehrt wird vom Bebauungsplangebiet über den Meierhofweg zur Seetalstrasse gefahren. Dieser Schleichweg wird rege auch von Lastwagen benutzt, was bereits mehrfach zu gefährlichen Situationen auf dem Meierhofweg, namentlich auch bei der Zu- und Wegfahrt zur Carrosseriewerkstatt des Einsprechers geführt hat. Der Meierhofweg ist dazu nicht geeignet und auch nicht bestimmt. Die Erschliessung des Bebauungsplangebietes Meierhof hat ausschliesslich über die im Bebauungsplan vorgesehene Zu- und Wegfahrt zu erfolgen. Obschon dieses Problem sowohl der ALSO AG als auch der Gemeinde bekannt ist, wurde bis heute nichts dagegen unternommen, jedenfalls nichts Spürbares.*

Diese Problematik wird durch die Einführung des Lichtsignalregimes bei der Ein- und Ausfahrt in die Seetalstrasse zusätzlich verschärft. Eine Zunahme dieses Schleichverkehrs auf dem Meierhofweg ist vorprogrammiert. Es ist im Zuge der Revision der Sonderbauvorschriften in diese Bestimmungen aufzunehmen, dass die gesamte verkehrsmässige Erschliessung des Bebauungsplangebietes ausschliesslich über die im Bebauungsplan mit grauer Farbe bezeichnete Zu- und Wegfahrt von der Seetalstrasse her zu erfolgen hat und eine Benutzung des Meierhofweges für jeglichen Durchgangsverkehr gesperrt ist. Zudem sind die Grundeigentümer des Bebauungsplangebietes zu verpflichten, die Einhaltung dieses Verkehrsregimes zu kontrollieren und geeignete Massnahmen zur Einhaltung zu

treffen. Auch zu dieser bekannten Problematik schweigt sich die verkehrliche Beurteilung der TEAMverkehr.zug vom 16. Sept. 2016 aus. Dies ist wie folgt in einem neuen Art. 19a in die Sonderbauvorschriften aufzunehmen: "Die Erschliessung des Bebauungsplanperimeters erfolgt ausschliesslich über die im Bebauungsplan vorgesehene Ein- und Ausfahrt (graue Einzeichnung). Der Meierhofweg ist für jeglichen Durchgangsverkehr gesperrt. Die Eigentümer der Grundstücke im Bebauungsplanperimeter sind verpflichtet, die Einhaltung dieses Verkehrsregimes zu kontrollieren und geeignete Massnahmen zur Einhaltung zu treffen."

Zudem ist zu überprüfen, ob der Meierhofweg nicht mit einem polizeilichen oder amtlichen Fahrverbot zu belegen wäre, wobei sicherzustellen wäre, dass der Kunden- und Besucherverkehr für die am Meierhofweg gelegenen Gewerbebetriebe dadurch nicht eingeschränkt würde.

2.3 Untragbarer Mehrverkehr, insb. für Seetalstrasse; Die Bauzonen der 2. Etappe werden vom Gemeinderat ganz oder teilweise in die 1. Etappe umgeteilt, wenn die übergeordnete Erschliessung sichergestellt ist und eine geordnete Überbauung, gute Gestaltung und zweckmässige Erschliessung des umzuteilenden Areals in einem Bebauungs- oder Gestaltungsplan festgehalten sind (Art. 6 Abs. 5 BZR).

Durch die Revision des Bebauungsplanes soll sichergestellt werden, dass die Knoten zur Seetalstrasse auch in Zukunft bei einem Vollausbau funktionieren und im Falle einer unerwünschten verkehrlichen Entwicklung Massnahmen umgesetzt werden können, die das Funktionieren des übergeordneten Verkehrsnetzes sicherstellen (vgl. Planungsbericht, S. 4). Dazu soll der zulässige Verkehr zur Hauptsache nicht mehr aufgrund einer definierten maximalen Parkplatzzahl, sondern mit einem Fahrtenkontingent beschränkt werden. Das für das Bebauungsplangebiet maximal zulässige Fahrtenkontingent soll 930'385 Fahrten pro Jahr betragen, davon während der Abendspitzenstunde maximal 350 Wegfahrten pro Tag (Art. 24 Abs. 1 rev. Sonderbauvorschriften [SBV]). Pro Werktag soll das maximal zulässige Kontingent, welches von der Ein- und Ausfahrt Meierhof und von der Seetalstrasse noch verkraftbar ist, 2'975 Fahrten betragen (n. Planungsbericht, S. 13, Anhang zu den rev. Sonderbauvorschriften). Die Zuteilung der maximalen Anzahl von Parkfeldern Fahrten pro Werktag und Wegfahrten in der Abendspitzenstunde soll pro Baufeld gemäss Tabelle erfolgen (Art. 24 Abs. 2 rev. SBV).

Der Einsprecher hat ganz erhebliche Zweifel, dass die Ein- und Ausfahrt Meierhof und speziell die Seetalstrasse einen solchen Mehrverkehr aufnehmen und bewältigen können. Es ist notorisch, dass bereits heute die Seetalstrasse an ihre Kapazitätsgrenze gestossen ist. Zu den Hauptverkehrszeiten ist die Seetalstrasse in beide Richtungen völlig überlastet. Dasselbe gilt für die Knoten bei den Autobahnanschlüssen Rothenburg und Emmen Ost (Grüeblichachen). Insbesondere für Emmen Dorf ist dieser Zustand nicht mehr weiter tragbar. Eine Verkehrszunahme um rund 1'000 Fahrten pro Werktag nur vom Bebauungsplangebiet Meierhof ist jedenfalls nicht mehr tragbar, auch aus Sicherheitsaspekten. Daran vermag auch nichts zu ändern, dass die Ein- und Ausfahrt mit einer Lichtsignalanlage gesteuert werden soll. Dies wird die Verkehrssituation auf der Seetalstrasse zusätzlich belasten. Die Ausführungen in der verkehrlichen Beurteilung der TEAMverkehr.zug vom 16. Sept. 2016, wonach der Mehrverkehr von 2'975 von der Ein- und Ausfahrt Meierhof und von der Seetalstrasse verarbeitet werden könne (vgl. S. 29), ist reine Theorie. Die Praxis sieht bekanntlich anders aus.

Die Verkehrsproblematik in Emmen Dorf ist dem Gemeinderat und auch dem Kanton Luzern bekannt. Im Vorprüfungsbericht vom 13. April 2016 hält der Regierungsrat fest, dass mit der Realisierung der 2. Etappe erst begonnen werden darf, wenn eine Umfahrungsstrasse Emmen Dorf rechtlich und finanziell gesichert sowie zeitlich festgelegt ist (vgl. S. 3). Im Planungsbericht vom 19. Septem-

ber 2016 hält der Gemeinderat dazu fest, dass dies gemäss geltendem Bebauungsplan keine Voraussetzung für die Umetappierung sei und diese ursprünglich vorgesehene Abhängigkeit mit dem Regierungsratsentscheid RRE Nr. 1237 vom 22. August 2000 aus den Voraussetzungen gestrichen worden sei. Dieser Entscheid ist dem Einsprecher nicht bekannt. Im Sinne des rechtlichen Gehörs ist ihm eine Kopie dieses Entscheides zuzustellen. Der Regierungsrat hat wohl auch nicht einfach so, die Umetappierung an die Umfahrungsstrasse geknüpft. Wenn dies bereits im Jahr 2000 Diskussionspunkt gewesen war, so muss dies umso mehr auch heute Thema sein, da die Verkehrsbelastung in den inzwischen vergangenen 16 Jahren massiv zugenommen hat.

Es ist in diesem Sinne Art. 23 Abs. 6 SBV wie folgt zu ergänzen: "Mit der Realisierung der zweiten Etappe darf erst begonnen werden, wenn die notwendigen baulichen und betrieblichen Massnahmen zur Bewältigung des damit anfallenden Verkehrsaufkommens, insbesondere die Umfahrungsstrasse Emmen Dorf, rechtlich und finanziell gesichert und zeitlich bestimmt sind."

3. Güterumschlags- und Anlieferungsseite bei Baubereich C3; Wie bereits erwähnt, verursachen die heute bestehenden Güterumschlags- und Anlieferungsbereiche erhebliche Lärmimmissionen, von welchen der Einsprecher speziell betroffen ist. Auf diese Problematik hat der Einsprecher die Geschäftsleitung der ALSO AG schon des Öfteren angesprochen. Auch hat er seine Bedenken geäussert, dass sich diese Immissionen noch akzentuieren werden, wenn der Baubereich C3 realisiert wird, bei welchem der Güterumschlags- und Anlieferungsbereich ebenfalls Richtung Südosten und damit Richtung dem Grundstück Nr. 3730, GB Emmen, des Einsprechers ausgerichtet ist.

Anlässlich einer Zusammenkunft mit dem damaligen CEO der ALSO AG, Herrn Marc Schnyder, wurde dieses Thema eingehend besprochen. Dabei teilte Herr Marc Schnyder dem Einsprecher mit, dass der Güterumschlags- und Anlieferungsbereich, jedenfalls beim Baubereich C3 problemlos auf die gegenüberliegende nordwestliche Baubereichsseite verlagert werden kann. Dies war anlässlich eines gemeinsamen Nachtessens kurz vor Weihnachten 2013.

Aus den Planaufgabeakten betreffend Revision des Bebauungsplanes lässt sich entnehmen, dass der Bebauungsplan an sich keine Änderung erfahren soll. Die Verlagerung der Güterumschlags- und Anlieferungsseite respektive des Güterumschlag- und Anlieferungsbereiches auf die nordwestliche Baubereichsseite setzt grundsätzlich eine entsprechende Anpassung des Bebauungsplanes voraus. Nachdem die ALSO AG mit der Verschiebung des Umschlag- und Anlieferungsbereiches einverstanden ist, sollte einer derartigen Anpassung im Bebauungsplan - jedenfalls beim Baubereich C3 - auch nichts im Wege stehen. Dies auch deshalb, weil die Verlagerung dieses lärmintensiven Tätigkeitsbereiches auf die quartierabgewandte Seite durchaus auch Sinn macht.

Dass heute im Baubereich C2 der Umschlags- und Anlieferungsbereich auf der Südostseite liegt, spielt keine Rolle, besteht doch keine Notwendigkeit, dass diese Arbeitsbereiche allesamt auf die gleiche Seite ausgerichtet sind. Ebenso kann nicht entscheidend sein, dass auf der vorgesehenen Seite im Bebauungsplan ein Bereich für Industriegeleise vorgesehen ist. Eine Bahnerschliessung besteht bis heute nicht. Eine solche wird auch in Zukunft dort nicht erstellt werden. Abgesehen davon, dass dazu kein Bedürfnis besteht, wäre der Aufwand für die Erstellung der Geleisanlage (inkl. Land-erwerb) unverhältnismässig hoch. Die heutigen Verhältnisse und Anschauungen sind mit jenen im Zeitpunkt des Erlasses des Bebauungsplanes im Jahr 2000 auch nicht mehr vergleichbar. Der Industriegeleisebereich und der Art. 18 SBV könnten denn auch ersatzlos gestrichen werden.

4. *Einwendungen gegen die Umteilung der im Bebauungsplanperimeter gelegenen Flächen der Grundstücke Nr. 442, 443, 2487, 3299, 3303 und 4512, alle GB Emmen, von der 2. in die 1. Bauetappe der Arbeitszone (Ar)*

Wie erwähnt opponiert der Einsprecher nicht grundsätzlich gegen eine Umteilung des nordöstlichen Bebauungsplanbereiches in die 1. Etappe der Arbeitszone (Ar). Voraussetzung für die Umteilung ist jedoch, dass die vom Einsprecher beantragten Anpassungen und Ergänzungen am Bebauungsplan und an den zugehörigen Sonderbauvorschriften vorgenommen werden. Die Voraussetzungen zur Umetappierung nach Art. 6 Abs. 5 BZR sind nicht erfüllt. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf die vorstehenden Ausführungen unter Ziff. 6 ff. verwiesen. Zudem könnte eine Umetappierung auch erst nach rechtskräftiger Genehmigung des revidierten Bebauungsplanes durch den Regierungsrat erfolgen.

Im Übrigen wird auf die Einsprache vom 17. Oktober 2016 verwiesen.

Einspracheverhandlung

Am 17. Juni 2020 wurde zwischen dem Einsprecher und der Gemeinde Emmen eine Einspracheverhandlung geführt. Das Einspracheprotokoll ist in den aufliegenden Unterlagen zu finden.

Entscheidungsvorschlag

Die Anträge 2.4 bis 2.6 vom 17. Oktober 2016 wurden mit E-Mail vom 2. Juli 2020 zurückgezogen. Zudem wurde eine Einspracheverhandlung durchgeführt. Die Anträge 2.4 bis 2.6 sowie 5 vom 17. Oktober 2016 sind somit im Sinne von § 109 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes (VRG) als erledigt zu erklären.

Die weiteren Anträge werden zur Abweisung beantragt.

- Antrag 1

Der Antrag zur Abweisung dieses Antrages ergibt sich aufgrund Erwägungen des Gemeinderates zu den nachfolgenden Anträgen.

- Antrag 2.1

Die übergeordneten gesetzlichen Vorschriften müssen in jedem Fall eingehalten werden. Ein Bebauungsplan hat nicht den Zweck, übergeordnete Vorschriften, die in jedem Fall eingehalten werden, grundeigentümergebunden noch einmal festzuhalten.

Aus den diversen, angeblichen Verstössen von Lieferanten gegen diverse Rechtsnormen namentlich aus § 18 UeStG, § 42 Abs. 1 SVG i.V.m. § 34 Abs. 2 VRV, das ArG, etc. lässt sich keine Begründung des Grundeigentümers zur Errichtung von Anlagen ableiten.

Werden die übergeordneten gesetzlichen Vorschriften nicht eingehalten, ist dem widerrechtlichen Verhalten entsprechend diesen Rechtsnormen zu begegnen.

Bemerkung: Die Gemeinde wird die Anliegen des Einsprechers mit der Firma ALSO zeitnah besprechen. Insbesondere wird die ALSO darauf hingewiesen, dass die Grenzwerte der Lärmschutzverordnung bei Arbeiten wie Anlieferungen und Güterumschlägen jederzeit eingehalten werden müssen. Weiter wird der ALSO mitgeteilt, dass für Anlieferungen mit Fahrzeugen, welche in der Nacht auf dem Areal eintreffen, für die Fahrerinnen und Fahrer ein Aufenthaltsraum mit Sanitäranlagen zur Verfügung gestellt werden muss oder anderweitige Lösungen gefunden werden müssen.

- **Antrag 2.2**

Der Meierhofweg ist eine Privatstrasse, welche im Eigentum der jeweiligen Anstösser liegt. Fuss- und Fahrwegrechte sind privatrechtliche Angelegenheiten. Solange die Strasse nicht mit einem gerichtlichen Fahrverbot oder einem Fahrverbot gemäss Strassenverkehrsgesetz / Signalisationsverordnung / Strassenverkehrsverordnung versehen ist, gilt die Strasse als öffentlich.

Die Gemeinde wird bezüglich dem Meierhofweg kein Fahrverbot gemäss Strassenverkehrsgesetz / Signalisationsverordnung / Strassenverkehrsverordnung erlassen. Von den Eigentümern könnte ein gerichtliches Fahrverbot eingerichtet werden, die Kontrolle liegt dann bei den Eigentümern und nicht bei der Polizei. Aus Sicht der Gemeinde steht einem gerichtlichen Fahrverbot nichts entgegen.

Bemerkung: Die Gemeinde wird zeitnah mit der Firma LIPO Kontakt aufnehmen und fordern, dass bei der Ausfahrt vom Parkplatz der LIPO eine Signalisation oder Markierung angebracht wird, welche den korrekten Weg zur Seetalstrasse bezeichnet (links abbiegen). Somit soll verhindert werden, dass die Kunden vom Parkplatz der LIPO rechts abbiegen und über den Meierhofweg auf die Seetalstrasse fahren.

- **Antrag 2.3**

In den rechtsgültigen SBV, welche am 22. August mit RRE. Nr. 1247 genehmigt wurden, steht nicht, dass die Umfahrungsstrasse Voraussetzung für 2. Etappe ist. Der Regierungsrat hat sich im Genehmigungsentscheid diesbezüglich wie folgt geäussert:

"Wie zuvor bei den Ausführungen zu Art. 19 Abs. 3 BauV bereits dargelegt, sind zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens auf der Seetalstrasse, das mit der Realisierung der zweiten Etappe des Bebauungsplanes Meierhof entstehen wird, verschiedene Massnahmen am Verkehrsnetz denkbar. Aus kantonalen Sicht erscheint es daher nicht als angebracht, schon heute für die Auslösung der zweiten Realisierungsetappe des Bebauungsplanes, welche die Baubereiche C3, C4, D3 und D4 umfasst (Art. 23 Abs. 2 BauV), ausdrücklich den Bau einer Umfahrungsstrasse vorauszusetzen. Die Regelung in Art. 23 Abs. 6 BauV, wonach mit der Realisierung der zweiten Etappe erst begonnen werden darf, wenn eine Umfahrungsstrasse Emmen-Dorf rechtlich und finanziell gesichert und zeitlich festgelegt ist, kann daher in dieser Form nicht genehmigt werden und ist wie folgt zu ändern: Mit der Realisierung der zweiten Etappe darf erst begonnen werden, wenn die notwendigen baulichen und betrieblichen Massnahmen zur Bewältigung des damit anfallenden Verkehrsaufkommens rechtlich und finanziell gesichert und zeitlich bestimmt sind."

Dieser Absatz ist nicht mehr notwendig, weil die Parkplatzanzahl gemäss Anhang zu Art. 24 der Sonderbauvorschriften beschränkt wird. So dürfen neu für die erste und zweite Etappe insgesamt nur noch 737 Parkplätze anstatt 1000 Parkplätze erstellt werden. 737 Parkplätze sind gleich viele wie gemäss heutigem rechtsgültigen Bebauungsplan in der ersten Etappe erstellt werden dürfen.

Diese Beschränkung hat zur Folge, dass mit der Realisierung der zweiten Etappe nicht mehr Verkehr erzeugt wird als gemäss rechtsgültigem Bebauungsplan alleine mit der ersten Etappe möglich wäre. Im rechtsgültigen Bebauungsplan sind für die erste Etappe ebenfalls keine baulichen und betrieblichen Massnahmen vorgeschrieben.

Die baulichen und betrieblichen Massnahmen betreffend der zweiten Etappe sind demzufolge nicht mehr notwendig.

- **Antrag 3**

Gemäss rechtsgültigem Situationsplan ist der Güterumschlags- und Anlieferungsbereich für die Baubereiche C1 - C4 konzentriert an einer Strassenachse. Die Strasse kann so in diesem Bereich ent-

sprechend den Bedürfnissen der Anlieferung ausgebaut werden. Mit dieser Lösung wird auch sichergestellt, dass ein Grossteil des Schwerverkehrs nicht durch das ganze Bebauungsplangebiet fahren muss, sondern frühzeitig abgefangen wird.

Zudem kann der Güterumschlags- und Anlieferungsbereich nicht auf die Nordwestseite verlegt werden, weil die angrenzende Strasse für die mögliche Umfahrungsstrasse Emmen-Dorf freigehalten wird. Ein Güterumschlags- und Anlieferungsbereich ab einer Kantonsstrasse, was die mögliche Umfahrungsstrasse Emmen-Dorf wäre, ist nicht bewilligungsfähig.

- **Antrag 4**

Die Umteilung von der zweiten in die erste Etappe wird erfolgen, sobald der Bebauungsplan vom Einwohnerrat beschlossen wurde. Die Umteilung wird in einem separaten Verfahren durchgeführt.

- **Antrag 6**

Erwägung des Gemeinderates:

Es werden keine Verfahrenskosten erhoben.

6.8 Einsprache Peter Risi Immobilien AG

Einsprachen vom 25. Oktober 2016 und 7. April 2020 durch die Peter Risi Immobilien AG, Dorfstrasse 98, 6332 Hagendorn, Eigentümerin Grundstück Nr. 3274, vertreten durch Zwicky, Windlin & Partner Rechtsanwälte und Notare, Herr Philipp Andermatt, Gartenstrasse 4, 6302 Zug

Anträge

Die Einsprecherin stellt sinngemäss folgende Anträge:

Einsprache vom 7. April 2020

1. *Es sei festzustellen bzw. den Anhang zu Art. 24 des Änderung Sonderbauvorschriften Bebauungsplan Meierhof 2020 so zu präzisieren, dass die 50 Parkplätze der Liegenschaft Meierhof / GS 3274 Emmen zu deren rechtsgültigen und durch die Bestandesgarantie geschützte Bestand gehören; dies vorbehältlich eines dereinstigen Abtausches zwischen den einzelnen Baubereichen.*
2. *Es sei festzustellen, dass Art. 24 Abs. 4 des Änderung Sonderbauvorschriften Bebauungsplan Meierhof 2020 rechtswidrig ist (zumindest mit Bezug auf die PRIMMAG).*
3. *Eventualiter sei anderweitig sicherzustellen bzw. geeignete Änderungen vorzunehmen, die bewirken, dass*
 - a) *die Liegenschaft Meierhof / GS 3274 Emmen für die Finanzierung und Realisation von Massnahmen gemäss Art. 24 Abs. 4 des Änderung Sonderbauvorschriften Bebauungsplan Meierhof 2020 nicht herangezogen wird;*
 - b) *die Liegenschaft Meierhof / GS 3274 Emmen nicht anderweitig verpflichtet wird, die Zu- und Wegfahrten zur und von der Liegenschaft Meierhof / GS 3274 Emmen fahrtenmässig zu beschränken oder dass solche Massnahmen zu Lasten der Liegenschaft Meierhof / GS 3274 Emmen umgesetzt werden;*

4. *Subeventualiter sei festzustellen, dass die PRIMMAG aus materieller Enteignung vollständig zu entschädigen ist.*
5. *Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Einsprachegegnerin.*

Einsprache vom 25. Oktober 2016

1. *Es sei festzustellen, dass die Revision (Teiländerung) Bebauungsplan Meierhof, Änderung Sonderbauvorschriften rechtswidrig ist (zumindest in Bezug auf die Primmag).*
2. *Es sei festzustellen, dass die Überwälzung von Kosten im Zusammenhang mit der Fahrten Erfassung und Massnahmen bei Überschreitung der Fahrtenplafonds im Perimeterverfahren rechtswidrig ist (zumindest mit Bezug auf die Primmag).*
3. *Sinngemäss: Eventualiter sei anderweitig sicherzustellen bzw. geeignete Änderungen vorzunehmen, die bewirken, dass*
a: die Liegenschaft Meierhof/GS 3274 Emmen für die Finanzierung und Realisation der Massnahmen im Zusammenhang mit der Fahrten Erfassung und Massnahmen bei Überschreitung der Fahrtenplafonds nicht herangezogen wird;
b: die Liegenschaft Meierhof/GS 3274 Emmen nicht anderweitig mit finanziellen Lasten belegt wird oder zu Massnahmen bei Überschreitung der Fahrtenplafonds verpflichtet wird und die Zu- und Wegfahrten zur und von der Liegenschaft Meierhof/GS 3274 Emmen keiner zahlenmässigen Beschränkung unterliegen;
c: Sämtliche baulichen Massnahmen (insb. bei der Verkehrsführung [doppelte Spur bei Ausfahrt, Radstreifen, etc.]) ausserhalb des Perimeters der Liegenschaft Meierhof/GS 3274 Emmen und ohne finanzielle Beteiligung der Liegenschaft Meierhof/GS 3274 umgesetzt werden
4. *Subeventualiter sei festzustellen, dass die Primmag aus materieller Enteignung vollständig zu entschädigen ist.*
5. *Es sei mit der Erstellung der Anlagen für die Fahrtenüberwachung zuzuwarten, bis ein wesentlicher Teil (85 %) der noch nicht überbauten Baufelder bebaut und in Betrieb genommen werden. Andernfalls seien erst ab diesem Zeitpunkt Kosten im Perimeterverfahren zu überwälzen.*
6. *Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten des Einsprachegegners.*

Begründung

Die Anträge werden im Wesentlichen wie folgt begründet:

Einsprache vom 7. April 2020:

Zur Anzahl der Parkplätze GS 3274 Emmen:

In den Antworten Mitwirkungsbeitrag 2016 (Nr. 3 und 4) hält der Gemeinderat fest, dass sich die Anzahl Parkfelder auf der Liegenschaft Meierhof / GS 3274 Emmen auf 50 summiert (36 Aussenparkfelder +14 Einstellhallen-Parkfelder (letzte gingen bei der Erfassung vergessen)).

Im Anhang zu Art. 24 des Entwurfes Änderung Sonderbauvorschriften Bebauungsplan Meierhof vom 12. Februar 2020 (Änderung Sonderbauvorschriften Bebauungsplan Meierhof 2020) wird nun bei der Rubrik „Verteilung auf Parzellen, Stand 26.04.2019“ in Klammern der Vermerk „orientierend“ angefügt.

Diese Formulierung ist unglücklich und auslegungsbedürftig. Im Zusammenhang mit den Materialien (Planungsbericht z.H. öffentliche Auflage vom 12. Februar 2020) muss diese Formulierung indes so verstanden werden, dass die Zuteilung der Parkplätze auf der Liegenschaft Meierhof / GS 3274 Emmen (50 PP) den aktuellen, rechtsverbindlichen und durch die Bestandesgarantie geschützten Bestand festhält - indes die Möglichkeit des Abtausches zwischen den einzelnen Baubereichen möglich ist.

Zur Fahrtenplafonierung / Dosierung, Lichtsignalanlage (LSA) und Mobilitätskonzept:

Vom (einstweiligen) Verzicht auf eine verbindliche Fahrtenplafonierung sowohl für die erste wie auch für die zweite Etappe und vom (einstweiligen) Verzicht auf die Erstellung einer LSA wird zustimmend Kenntnis genommen.

Ebenso wird zustimmend davon Kenntnis genommen, dass mit jedem Baugesuch ab 50 Beschäftigten ein Mobilitätskonzept zu erstellen ist. Dies darf indes nur für Neubaugesuche und nicht für Renovationen, Ersatzneubauten in der Bestandesgarantie etc. gelten.

Letztlich wird zustimmend davon Kenntnis genommen, dass gemäss Art. 24 Abs. 3 Änderung Sonderbauvorschriften Bebauungsplan Meierhof 2020 bei Überlastung des übergeordneten Strassennetzes in erster Linie der ausfahrende Verkehr aller neuen Parkplätze (2. Etappe) zu dosieren ist („Zudem sind die Parkplätze so einzurichten, dass im Falle der Überlastung der ausfahrende Verkehr dosiert werden kann.“).

Art. 24 Abs. 4 des Änderung Sonderbauvorschriften Bebauungsplan Meierhof 2020 sieht sodann vor, dass bei nachweislicher Überschreitung der Leistungsfähigkeit des übergeordneten Verkehrsnetzes oder aus Lärmschutzgründen auf Verlangen der zuständigen kantonalen Dienststelle die Anzahl der Fahrten auf dem ganzen Bebauungsplanperimeter zu dosieren und / oder Massnahme zur Leistungssteigerung des Verkehrssystem umzusetzen sind. Die Kosten für diese Massnahmen gehen gemäss dieser Bestimmung zu Lasten der Eigentümer der Grundstücke im Bebauungsplanperimeter und die Eigentümer haben die Beiträge an die Massnahmen nach Massgabe der wirtschaftlichen Sondervorteile zu leisten.

Diese Bestimmung ist hinsichtlich Voraussetzungen und Rechtsfolgen nicht hinreichend konkret und genügend bestimmt (allenfalls mit Ausnahme der im Planungsbericht z.H. öffentlicher Auflage vom 12. Februar 2020 auf Seite 12, letzter Absatz, erwähnten Schranke im Bereich der Ausfahrtstrasse); mithin genügt diese Generalklausel einer genügenden gesetzlichen Grundlage nicht. Unzulässig sind insbesondere auch die zu wenig konkreten und auslegungsbedürftigen Begriffe wie „nachweislicher Überschreitung der Leistungsfähigkeit des übergeordneten Verkehrsnetzes“ aus „Lärmschutzgründen“. Den Materialien ist im Übrigen nicht zu entnehmen, auf welche gesetzliche Grundlage sich diese Bestimmung stützt.

Entsprechend ist Art. 24 Abs. 4 zu streichen. Sofern Art. 24 Abs. 4 Änderung Sonderbauvorschriften Bebauungsplan Meierhof 2020 als genügende gesetzliche Grundlage erachtet werden sollte, ist bezüglich der Einsprecherin folgendes zu beachten.

Betreffend Dosierung der Fahrten auf dem ganzen Bebauungsplanperimeter ist zu berücksichtigen, dass die Baute auf Liegenschaft Meierhof / GS 3274 Emmen im Jahre 1994 erstellt wurde. Der Bebauungsplan Meierhof wurde erst am 20. September 1999 erstmals aufgelegt.

Wie in Ziffer 7 der Einsprache 2016 festgehalten und anders als in den Antworten Mitwirkungsbeitrag 2016 (vgl. Nr. 29) dargelegt, hat die Einsprecherin bzw. der vormalige Eigentümer von Liegenschaft Meierhof / GS 3274 Emmen - und mithin Liegenschaft Meierhof / GS 3274 Emmen selber - vom Erlass des Bebauungsplan Meierhof nicht profitiert und es ist höchst unwahrscheinlich, dass die Einsprecherin bzw. die Liegenschaft Meierhof / GS 3274 Emmen dereinst vom Bebauungsplan Meierhof profitieren wird; gleiches gilt für die Änderung Sonderbauvorschriften Bebauungsplan Meierhof 2020.

Die Dosierung der Fahrten auch zu Lasten Liegenschaft Meierhof / GS 3274 Emmen verletzt die Bestandesgarantie. Hier sei auf Ziffer 10 und 11 der Einsprache 2016 verwiesen. Weiter wird diesbezüglich die Verletzung des Grundsatzes der Planbeständigkeit angeführt (vgl. Einsprache 2016, Ziffer 23 ff. in analoger Anwendung).

Betreffend die Kostentragung ist folgendes festzuhalten. Die Erschliessung obliegt grundsätzlich dem Gemeinwesen. Liegenschaft Meierhof / GS 3274 Emmen war unbestrittenermassen bereits vor Erlass des Bebauungsplan Meierhof erschlossen und die Kostentragung der Erschliessung hat sich nach der damaligen Gesetzeslage gerichtet.

Die Möglichkeit der Dosierung der Fahrten wie auch die möglichen Massnahmen zur Leistungssteigerung des Verkehrssystem dienen - zumindest im weiteren Sinn - der Erschliessung (in casu einer „schonenden“ Erschliessung) der zweiten Etappe des Bebauungsplan Meierhof und stehen in ursächlichem Zusammenhang mit der Realisierung derselben. Ohne die zusätzlichen Fahrten der zweiten Etappe des Bebauungsplans Meierhof sind auch allfällige zukünftige Massnahmen zur Dosierung der Fahrten wie auch die möglichen Massnahmen zur Leistungssteigerung des Verkehrssystems obsolet (dies gilt in jedem Fall auch schon in Bezug auf die erste Etappe).

Erschliessungskosten können gemäss S 117a Abs. 3 BPG LU an interessierte Grundeigentümer überbunden werden. Der Einsprecherin fehlt es gerade an diesem Interesse; der Bebauungsplan Meierhof und die Änderung Sonderbauvorschriften Bebauungsplan Meierhof 2020 dienen denjenigen Grundstücken, die gestützt auf den durch den Bebauungsplan Meierhof gegenüber der Normbauweise geschaffenen Vorteile nach dessen Inkrafttreten bewilligt und realisiert wurden bzw. realisiert werden können. Dies trifft auf das Einsprechergrundstück gerade nicht zu, da es vor Inkrafttreten des Bebauungsplan Meierhof realisiert wurde, ohne dass dieses faktisch von den Vorteilen des Bebauungsplan Meierhof profitieren konnte und auch nicht wird profitieren können (vgl. hierzu auch Ziffer 18).

Für einen Miteinbezug von Liegenschaft Meierhof / GS 3274 Emmen in die Kostentragung für eine mögliche Dosierung der Fahrten wie auch in die möglichen Massnahmen zur Leistungssteigerung des Verkehrssystem oder im Zusammenhang mit Lärmschutzgründen mangelt es an einer gesetzlichen Grundlage im PBG. Eine solche ist auch in anderen relevanten Erlassen nicht zu erkennen; auch nicht mit Bezug auf Lärmschutzgründe.

Der Miteinbezug von Liegenschaft Meierhof / GS 3274 Emmen in die Kostentragung verletzt im Übrigen auch die Bestandesgarantie.

Einsprache vom 25. Oktober 2016:

Zur Liegenschaft Meierhof/GS 3274 Emmen:

Die Liegenschaft Meierhof/GS 3274 Emmen wurde als Wohn- und Geschäftshaus im Jahre 1994 fertiggestellt. Der gegenwärtige Zonenplan, der das Gebiet Meierhof der Arbeitszone (Ar, ES III/IV) zuweist, als auch der Bebauungsplan Meierhof wurden zeitlich später erlassen.

Anders als in den Antworten Mitwirkungsbeitrag (vgl. z. B. Nr. 29) dargelegt, hat die Primmag bzw. der vormalige Eigentümer der Liegenschaft Meierhof/GS 3274 Emmen vom Erlass des Bebauungsplanes Meierhof nicht profitiert. Mit Blick auf die lange Lebensdauer des Wohn- und Geschäftshauses Liegenschaft Meierhof/GS 3274 Emmen einerseits und den zeitlich viel kürzeren Zyklen der Zonen- und Raumplanung andererseits ist es faktisch ausgeschlossen oder zumindest höchst unwahrscheinlich, dass vom Bebauungsplan Meierhof in Zukunft profitiert werden kann.

Wie bereits im Mitwirkungsverfahren festgehalten, greift bezüglich der Liegenschaft Meierhof/GS 3274 Emmen die Bestandesgarantie (§ 178 PBG). Dies wird im Grundsatz auch durch den Einsprachegegner anerkannt.

Allerdings muss die Bestandesgarantie auch die heute geltende, auflage- und einschränkungsfreie Nutzung der Parkplätze in der Einstellhalle sowie der Aussenparkplätze mitumfassen (insb. ohne Fahrtenregime oder Bewirtschaftungspflicht sowie diesbezügliche Kostenbeteiligungspflichten). Hierauf wird später noch einzugehen sein.

Zur Plafonierung der Erfassung der Fahrtenzahlen/Methodik:

Grundsätzlich bezweckt die Plafonierung der Anzahl Ein- und Ausfahrten mittels Kontingenten und die Pflicht zur Ergreifung von Massnahmen bei Überschreitung der Kontingente (zur Wiederherstellung der Plafondkonformität) eine Einschränkung der Nutzung der Parkplätze, die unter dem geltenden Regime beliebig oft an- und abgefahren (mit entsprechenden Zu- und Wegfahrten Gebiet Meierhof) werden und durch beliebig viele Automobilisten genutzt werden können.

Diese faktische Einschränkung verletzt die Bestandesgarantie und schränkt die Primmag in künftigen Nutzungen ein. Folgendes einfaches, indes plausibles und realistisches Beispiel vermag dies zu verdeutlichen. Zum Zeitpunkt der Erhebung der Fahrten wurden die mit einer Gewerbefläche mitvermieteten Parkplätze von Mitarbeitern benutzt, die am Morgen zur Arbeit fahren und den Parkplatz nach Arbeitschluss wieder verliessen (somit zwei Fahrten je Parkplatz/Tg.). Später soll dieselbe Gewerbefläche bzw. die Parkplätze an einen Mieter vermietet werden, der die Parkplätze als Kundenparkplätze (mit hoher Frequenz) verwenden will (was zu einem Vielfachen an Fahrten führen würde). Analoges ist denkbar bezüglich der plafonierten Abendspitzenstunden. Es könnten beliebig weitere Beispiele angeführt werden; allen ist gemeinsam, dass sie Einschränkungen in der Nutzung nach sich ziehen (indem man quasi sicherzustellen hat, dass der Status quo des Erhebungstages an Fahrten je Parkplatz und an Fahrten zur Abendspitzenstunde beibehalten wird und damit gegebenenfalls Mieteinbussen in Kauf nehmen muss) oder aber die Ergreifung von Massnahmen erfordern (mit entsprechenden Belastungen/Einschränkungen und/oder Zusatzkosten/Mindereinnahmen).

Auch die per se zunehmende Mobilität und die zunehmenden Fahrbewegungen könnten unter dem bestehenden Regime abgefangen werden, während dem diese Entwicklung mit der beabsichtigten Plafonierung kollidiert.

Zur Erfassung der Fahrtenzahlen / Methodik

Die Verkehrsbelastung, namentlich die Anzahl der Ein- und Ausfahrten Gebiet Meierhof, wurde an zwei Werktagen (19.11.2013 und 09.01.2014) erfasst (vgl. S. 5 Verkehrsrechtliche Beurteilung TEAMverkehr.zug vom 30.06.2014/18.12.2015/1609.2016). Die Erfassung erfolgte für das gesamte Gebiet global, eine Detaillierung der Ein- und Ausfahrten je Parzelle erfolgte nicht.

Neben dem Umstand, dass die sehr geringe Zahl der Erhebungen und des hierfür verwendeten kurzen Zeitrahmens wissenschaftlichen Kriterien wohl nicht zu genügen vermag, sind die nachfolgenden Defizite augenscheinlich.

Es wird für die definierten Kontingente und Massnahmen zufolge der global erhobenen Fahrtenzahlen von der – realitätsfremden – Fiktion ausgegangen, jedes Parkfeld (zumindest die bestehenden Parkfelder) verursache gleich viele Fahrten. Somit müssen bei einer Zunahme der Fahrten Massnahmen und deren Kosten ebenfalls unter dieser – sachwidrigen Prämisse – auf die Eigentümer umgelegt werden. Somit sind weder die Fahrten der Primmag gesichert (Antworten Mitwirkungsbeitrag [5. 2, Nr. 7]) noch kann von einer verursachergerechten Verteilung der Massnahmen und Kosten bei Überschreitung oder Anzahl zulässiger Fahrten gesprochen werden (Antworten Mitwirkungsbeitrag [8. 2, Nr. 7]); im Gegenteil kann nicht ausgeschlossen werden, dass ein Eigentümer, dessen verursachten Fahrten stabil gehalten werden, nicht für Überschreitungen auf anderen Grundstücken ins Recht gefasst wird.

Entgegen der verkehrsrechtlichen Beurteilung TEAMverkehrzug (S. 8) verlassen die Wohnungsmieter der Liegenschaft Meierhof/GS 3274 Emmen (die einen Parkplatz gemietet haben) das Gebiet Meierhof nicht gleichentags. Der grundsätzlich unterschiedlichen Prämissen der Wohnnutzung gegenüber der Gewerbenutzung wurde ohnehin nicht ausreichend Rechnung getragen.

Diese Defizite – so insbesondere Ziffer 14 (i) — führen bzw. können zu einem willkürlichen Ergebnis führen, weshalb die Belastung der Massnahmen und Kosten bei Überschreitung der Anzahl zulässiger Fahrten rechtswidrig sind, zumindest sofern sie die Primmag treffen oder treffen können.

Zur Kostenbeteiligung:

Gemäss revidiertem Reglementstext sollen die Lichtsignalanlagen (mit denen die Fahrtenzahlen erhoben werden sollen) auf Kosten der Grundeigentümer der ersten Bauetappe erstellt werden (Erstellung durch Gemeinde, Überwälzung im Perimeterverfahren); dies zeitlich bereits vor Bebauung der noch unbebauten Baufelder der zweiten Etappe ("Den Baufeldern der zweiten Etappe werden die Kosten ab Baubewilligung oder Verkauf der Liegenschaften im Perimeterverfahren überbunden.", Art. 24 Ziffer 6).

Damit werden (i) die Grundeigentümer der ersten Etappe — die nicht Verursacher der Revision des Bauungsplans Meierhof sind — in unzulässiger Weise schlechter gestellt und (ii) die entsprechenden, den Grundeigentümer zu überwälzenden Kosten, werden ohne sachlichen Grund zeitlich unnötig früh und in unnötigem Ausmass ausgelöst (Finanzierungskosten, Kosten Unterhalt bis Realisierung der Bauten, deren Parkplätze bzw. die entsprechenden Mehrfahrten das Erreichen der Fahrtenobergrenze bewirken). Diese zeitlich vorgezogene "Intervention" ist zur Zielerreichung unnötig; die Fahrtenobergrenze — bei deren Überschreitung Massnahmen zu treffen wären — kann erst mit Bauvollendung bzw. Inbetriebnahme der wesentlichen, neu zu bebauenden Baufelder erreicht werden. Daher ist die Erstellung der Lichtsignalanlage — oder zumindest die Überwälzung der Kosten für Erstellung und Unterhalt — aufzuschieben, bis der

wesentliche Teil der Baufelder überbaut ist bzw. 2.8. 85% der Parkplätze der Baufelder der zweiten Etappe in Betrieb genommen werden (die spätere Überwälzung der Erstellungskosten hat selbstverständlich die Zeitentwertung zu berücksichtigen).

Im Übrigen mangelt es für die Überwälzung von Kosten im Zusammenhang mit der Fahrtenerschliessung (wie auch mit der Umsetzung von Massnahmen bei Überschreitung der Kontingente) an einer genügenden gesetzlichen Grundlage; dies einerseits im Generellen und andererseits spezifisch für die Primmag. Gemäss Art. 42 PBG können Kosten für die Erschliessung von der Gemeinde übernommen und im Perimeterverfahren auf die interessierten Grundeigentümer überwält werden.

Vorliegend handelt es sich um Kosten im Zusammenhang mit der Steuerung der Fahrbewegungen und nicht im Zusammenhang mit der Erschliessung. Die erste Etappe ist (strassenseitig) bereits erschlossen; gleiches gilt auch für die zweite Etappe (diese ist strassenseitig im Wesentlichen – was die Zu- und Wegfahrt zu den Grundstücken betrifft – ebenfalls erschlossen).

Für die Primmag im spezifischen fehlt es überdies am Interesse. Die Bebauungsplanrevision dient ausschliesslich der zweiten Etappe bzw. den entsprechenden Grundeigentümern / designierten Nutzer und der Gemeinde / dem Kanton.

Gegenüber dem geltenden Regime bewirkt der geänderte Bebauungsplan für die Primmag keinerlei Zusatznutzen und keinerlei Vorteile; entsprechend können hierzu erforderliche und zu überwälzende Kosten auch nicht als im Interesse der Grundeigentümerin/PRIMMAG qualifiziert werden. im Gegenteil: Die restriktivere und weniger liberale neue Regelung ist zum Nachteil der PRIMMAG.

Im Übrigen beinhaltet bereits das bisherige Regime mit der Beschränkung der Anzahl der Parkfelder ein steuerndes Element, das durchaus genügt.

Verletzung des Grundsatzes der Planbeständigkeit:

Gemäss Art. 21 Abs. 2 RPG erfordert der Grundsatz der Planbeständigkeit und der Rechtssicherheit und Rechtsbeständigkeit eine "erhebliche" Veränderung der Verhältnisse.

Solche erheblichen Veränderungen in den Verhältnissen liegen nicht vor. So war namentlich das durch den Bebauungsplan Meierhof (nach vollständiger Bebauung des Gebietes) zu erwartende Verkehrsaufkommen/Verkehrsbewegungen schon bei Erlass bekannt. Die Bauvolumen, Nutzungen, etc. ändern ohnehin nicht.

Letztlich beabsichtigt man mit den nun revidierten Regelungen / Änderungen des den Bebauungsplan Meierhof eine Verkehrsentslastung der Seetalstrasse und generell verkehrslenkende Massnahmen. Hierfür sind indes andere Instrumente zu wählen; der Bebauungsplan ist nicht geeignet (wird hierzu vielmehr intentionswidrig missbraucht).

Auch lassen sich die Ziele des RPG – häuslicher Nutzung des Bodens und Verhinderung der Streubauweise – mit Bezug auf den Perimeter Meierhof nicht verwirklichen, da die verbauten Volumina und die bebauten Flächen (inkl. Strassenflächen) (mit Ausnahme der für die nicht bebauten Baufelder [inkl. Zwei-

te Etappe der bebauten Baufelder] etwas reduzierten Anzahl der Parkplätze, was indes in der Gesamtbeurteilung unwesentlich ist) sowie die Nutzung unverändert bleiben.

Letztlich werden verkehrslenkende und reduzierende Massnahmen zufällig und willkürlich den Grundeigentümern des den Bebauungsplan Meierhof auferlegt (zu Lasten weniger, zum Nutzen vieler anderer). Dies ist mit Bezug auf die zu gewärtigenden Nachteilen der Primmag besonders stossend, da diese bezüglich dem bereits vorbestehenden Gebäude ausschliesslich Nachteile zu gewärtigen hat (ohne entsprechenden Zusatznutzen oder Vorteile).

Die Situation der Primmag ist faktisch dieselbe wie diejenige der bebauten, unmittelbaren Nachbarbaufelder ausserhalb des Bebauungsplanperimeters, die über dieselben Strassen erschlossen sind und ebenso Fahrten verursachen. Letztere sind indes im Bestand geschützt.

Die Interessenabwägung (Berücksichtigung der Interessen der Primmag) hätte es geboten, den Bebauungsplanperimeter anzupassen (z. B. Änderung nur für Baufelder zweite Etappe) oder die Primmag zumindest von jeglichen Kostenfolgen auszunehmen oder anderweitige Varianten zu prüfen und umzusetzen, die die Bestandesgarantie der Primmag einschränkungslos sicherstellen. Die Prüfung und die Entwicklung solcher Varianten ist weder Aufgabe der Primmag noch hat sie die Möglichkeiten hierzu.

Die Aussage in den Antworten Mitwirkungsbeitrag, wonach die Infragestellung des Bebauungsplanperimeters nicht zielführend ist (S. 8 f., Ziffer 29), ist nicht belegt. Vielmehr hätte die Interessenabwägung eine solche Überprüfung, wie auch die Prüfung anderer Optionen geboten. Daran vermag auch nichts zu ändern, dass das Projekt nun schon weit gediehen ist.

Wird das öffentliche Interesse an der Änderung des Bebauungsplans Meierhof dennoch als überwiegend betrachtet, ist die Primmag gemäss Art. 5 Abs. RPG zu entschädigen. Die Änderungen führen nämlich zu einer Einschränkung wesentlicher aus dem Eigentum fliessender Befugnisse, indem die Fahrten plafoniert werden und aktuelle Mieter / Nutzer deren Fahrten nicht erhöhen dürfen sowie die Auswahl potentieller zukünftiger Mieter / Nutzer eingeschränkt (faktisch dürfen bestehende und neue Mieter / Nutzer nicht mehr Fahrbewegungen verursachen; es können aber auch Mehrfahrtenbewegungen auf andern Baufeldern im Reflex dazu führen, dass die Primmag Fahrtenbewegungen verliert oder für Massnahmen in Anspruch genommen wird).

Die Wahrscheinlichkeit, dass der Plafond in naher Zukunft überschritten wird (oder bereits überschritten ist; immerhin liegen die diesbezüglichen Erhebungen auch schon mehrere Jahre zurück) ist erheblich (ansonsten die Plafonierung ja gar nicht nötig wäre; mithin wird auch von der öffentlichen Hand und von den zugezogenen Experten davon ausgegangen, dass die Plafonierung notwendig ist, um die erwartete Zunahme an Fahrten zu verhindern).

Eine volle Entschädigung gebietet im Übrigen auch die Doktrin zum "Sonderopfer". Die Primmag wird gegenüber allen anderen Grundeigentümern im Gebiet (Einzugsgebiet) Meierhof / Seetalstrasse ausserhalb des Perimeters des Bebauungsplans Meierhof wesentlich schlechter gestellt (für letztere kommen keine Kontingente zur Anwendung und diese haben weder Massnahmen zur Fahrtenkontrolle zu finanzieren noch bei Überschreitung der Kontingente Massnahmen mit entsprechenden Kosten oder Mindereinnahmen zu gewärtigen).

Einspracheverhandlung

Am 29. Juni 2020 wurde zwischen dem Einsprecher und der Gemeinde Emmen eine Einspracheverhandlung geführt. Das Einspracheprotokoll ist in den beiliegenden Unterlagen zu finden.

Entscheidungsvorschlag

Die Anträge 1 bis 6 vom 25. Oktober 2016 sowie der Antrag 5 vom 7. April 2020 wurden mit Schreiben vom 14. August 2020 zurückgezogen und sind somit im Sinne von § 109 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes (VRG) als erledigt zu erklären.

Die weiteren Anträge vom 7. April 2020 werden zur Abweisung beantragt.

- Antrag 1

Erwägung des Gemeinderates:

Im Anhang zu Art. 24 der SBV wird festgehalten, wie viele Parkplätze die einzelnen Baubereiche zu gute haben. Für die Baubereiche A1 und A2 sind 139 Parkplätze möglich. Gemäss Art. 24 Abs. 2 der SBV darf ein Abtausch unter den Baubereich stattfinden, sofern die Gesamtzahl an Parkplätzen von 737 nicht überschritten wird. Die Aufteilung gemäss Anhang zu Art. 24 der SBV innerhalb der Baubereiche auf die einzelnen Grundstücke hat keinen verbindlichen Charakter, ist eine IST-Aufnahme vom 26.04.2020 und daher nur orientierend. Wie die Parkplätze innerhalb der Baubereiche auf die einzelnen Grundstücke aufgeteilt werden, ist Sache der jeweiligen Grundeigentümer. Bestehende, bewilligte Parkplätze haben gemäss PBG eine Bestandesgarantie. Eine Präzisierung des Anhangs zu Art. 24 der SBV ist nicht notwendig. Gemäss Stand vom 29. Juni 2020 sind für das Grundstück Nr. 3274 50 Parkplätze rechtskräftig bewilligt.

- Antrag 2

Erwägung des Gemeinderates:

Es handelt sich bei Art. 24 Abs. 4 SBV um eine Vorgabe des Kantons, welche in jeden Bebauungsplan aufgenommen werden muss und bereits in verschiedenen rechtskräftigen Bebauungsplänen enthalten ist. Ohne diese Bestimmung wird der Bebauungsplan vom Regierungsrat nicht genehmigt werden. Das Grundstück der Einsprecherin kann von dieser Bestimmung nicht ausgenommen werden.

- Antrag 3

Erwägung des Gemeinderates:

Betreffend die Inanspruchnahme der Liegenschaft der Einsprecherin zur Realisation von Massnahmen gemäss Art. 24 Abs. 4 der SBV kann auf die Erwägung des Gemeinderates zu Antrag 2 vom 7. April 2020 verwiesen werden.

- Antrag 4

Erwägung des Gemeinderates:

Es handelt sich um eine entschädigungslose öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung, welche die Intensität eines besonders schweren Eingriffs im Sinne einer materiellen Enteignung nicht erreicht, ist eine bestimmungsgemässe, wirtschaftlich sinnvolle und gute Nutzung weiterhin möglich.

Die Anwendung der von der Einsprecherin angefügte Doktrin zum Sonderopfer führt ebenfalls nicht zu einem Anspruch aus materieller Enteignung, wird die Einsprecherin doch nicht schlechter gestellt als die andern vom Bebauungsplan betroffenen Grundeigentümer.

6.9 Einsprache Dresohn Innerschweiz AG

Einsprache vom 24. Oktober 2016 durch die Drehson Innerschweiz AG, Meierhofstrasse 4, 6032 Emmen, Eigentümerin Grundstücke Nrn. 4402 und 4403.

Anträge

Der Einsprecher stellt sinngemäss folgende Anträge:

- 1. Anzahl Parkplätze auf Baufeld D1; Die Anzahl der Parkfelder für Baufeld D1 (4'534 m2) sind bei unverändert 20 zu belassen.*
- 2. Kostenverteilung Lichtsignalanlage; Die Kosten für Erstellung und Betrieb der Lichtsignalanlage sind aufgrund der Anzahl Parkfelder pro Baufeld auf die Eigentümer zu überbinden.*

Begründung

Die Anträge werden im Wesentlichen wie folgt begründet:

- 1. Im aktuell gültigen BP sind für das Baufeld D1 insgesamt 20 Parkfelder vorgesehen. Die Dresohn Innerschweiz AG hat im Jahr 2011 das Grundstück Nr. 4402 (2'453 m2) gekauft und im August 2013 die Baueingabe für den Neubau einer Gewerbehalle mit 12 Parkfelder eingereicht. Das Grundstück Nr. 4403 (2'081 m2) hat die Dresohn Innerschweiz AG hingegen erst im Dezember 2013 erworben; also nach Baueingabe auf Grundstück Nr. 4402. Die 12 bewilligten Parkfelder sind darum ausschliesslich dem Grundstück Nr. 4402 zuzuordnen und die übrigen acht der insgesamt 20 Parkfelder sind für das im Dezember 2013 erworbene Grundstück Nr. 4403 bestimmt.
Eine Reduktion von 20 auf 12 Parkfelder würde faktisch bedeuten, dass der Eigentümer des Grundstücks Nr. 4403 kein einziges Parkfeld realisieren könnte. Die geplante Reduktion verstösst gegen Treu und Glauben, da niemand ein Grundstück von über 2'000 m2 kaufen würde, ohne darauf einen einzigen Parkplatz realisieren zu können.
Mit Schreiben vom 22. Juni 2020 bekräftigt die Einsprecherin ihren Standpunkt, dass die Reduktion der Anzahl Parkplätze von 20 auf 12 für das Baufeld D1 (Grundstücke Nr. 4402 und 4403) gegen Treu und Glauben verstösst. Die Anzahl der reduzierten Parkplätze erfolgte willkürlich aufgrund der für das Grundstück Nr. 4402 (2'453 m2) im 2012 beanspruchten 12 Parkplätze ohne Berücksichtigung des im 2013 erworbenen Grundstücks Nr. 4403 (2'081 m2).*
- 2. Grundsätzlich erachtet die Dresohn Innerschweiz AG den Bau einer Lichtsignalanlage als sinnvoll. Die Lichtsignalanlage wird aus Gründen der Verkehrssicherheit, der Dosierung der Ausfahrten und zum Zählen der Fahrten eingesetzt. Die Kostenverteilung aufgrund der Grundstücksfläche ist im vorliegenden Fall nicht zweckmässig, weil nicht verursachergerecht.
Gemäss § 8 der kantonalen Perimeterverordnung (SRL 732) legt die Gemeinde für die Beitragsberechnung dasjenige Grundmass fest, dass eine sachgerechte Verteilung ermöglicht, wobei gemäss § 7 der Perimeterverordnung nebst der Fläche auch ein anderes geeignetes Grundmass verwendet*

werden kann. Aus unserer Sicht ist eine verursachergerechte und somit sachgerechte Verteilung der Erstellung und dem Betrieb der Lichtsignalanlage nicht etwa die Grundstücksfläche, sondern vielmehr die Anzahl Fahrten pro Werktag. Da die Anzahl Fahrten pro Werktag und die Anzahl Wegfahrten in der Abendspitzenstunde für die Baufelder der ersten Etappe aber nicht auf Ebene Baufeld definiert wurden, soll Einfachheit halber die Anzahl der zugewiesenen Parkfelder verwendet werden.

Einspracheverhandlung

Am 15. Juni 2020 wurde zwischen der Einsprecherin und der Gemeinde Emmen eine Einspracheverhandlung geführt. Das Einspracheprotokoll ist in den aufliegenden Unterlagen zu finden.

Entscheidungsvorschlag

Der Antrag 2 wurde mit Schreiben vom 24. Juli 2019 zurückgezogen und ist somit im Sinne von § 109 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes (VRG) als erledigt zu erklären.

Der Antrag 1 wird zur Ablehnung beantragt. Erwägung des Gemeinderates:

Die Anzahl der Parkplätze gemäss Anhang zu Art. 24 der Sonderbauvorschriften wird nicht Parzellenweise festgelegt, sondern pro Baubereich.

Für den Baubereich D1 sind zum heutigen Zeitpunkt 12 Parkplätze rechtskräftig bewilligt. Wie die Aufteilung der Parkplätze auf die Parzellen innerhalb eines Baubereichs ist, ist Sache der jeweiligen Eigentümer. Im Weiteren ist gemäss Art. 24 Abs. 2 der Sonderbauvorschriften ein Abtausch unter den Baubereichen möglich, sofern die Gesamtzahl an Parkplätzen von 737 eingehalten wird.

6.10 Einsprache DT&RT Immobilien AG

Einsprache vom 14. Oktober 2016 durch die DT&RT Immobilien AG, Meierhofweg 5, Emmen, Eigentümerin Grundstücke Nrn. 2547 und 3731, vertreten durch Advokatur & Notariat Ulrich, Herr Josef Ulrich, Winkelriedstrasse 23, 6003 Luzern

Anträge

Die Einsprecherin stellt sinngemäss folgende Anträge:

- 1. Der Bebauungsplan Meierhof sei in dem Sinne zu ändern, dass die Einsprecherin 35 Parkfelder erhält, davon 12 Parkfelder auf dem Baufeld B3 (1. Etappe) und 23 Parkfelder auf dem Baufeld B3 (2. Etappe).*
- 2. Es sei eine Einspracheverhandlung durchzuführen.*
- 3. Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen.*

Begründung

Die Anträge werden im Wesentlichen wie folgt begründet:

- 1. Die Einsprecherin ist Rechtsnachfolgerin der Elsa Vertriebs AG hinsichtlich des Grundstückes GB 2547, Grundbuch Emmen, mit welcher am 29. März 2010 die Einwohnergemeinde Emmen eine Vereinbarung abgeschlossen hatte. In dieser Vereinbarung wurde folgendes geregelt:
Die Elsa Vertriebs AG erwirbt das Grundstück Nr. 2547, Grundbuch Emmen, unter Aufhebung des Baurechtsgrundstücks 4150, Grundbuch Emmen. Dieses befindet sich innerhalb des Baubauungs-*

plans Meierhof und ist dem Baubereich B3 zugeordnet. Gemäss den Bestimmungen zum Bebauungsplan sind im Baubereich B3 total 15 Parkplätze im Endausbau möglich. Weitere Parkplätze sind nicht zulässig. Die Elsa Vertriebs AG ist der Meinung, dass auf Grund des möglichen Bauvolumens auf diesem Grundstück ein höherer Anteil Parkplätze zugestanden werden müsste.

Am 22. August 2000 wurde der Bebauungsplan Meierhof mit Regierungsratsentscheid RRE Nr. 1237 genehmigt. Im Anhang zu Art. 24 der Sonderbauvorschriften wurden die Personenwagen-Parkplätze festgelegt. Der Gemeinderat kann in begründeten Fällen Ausnahmen von den Vorschriften des Bebauungsplans bewilligen, wenn dadurch keine Mehrausnützung verbunden ist und das Gesamtkonzept nicht behindert oder verschlechtert wird. Vorliegend wird durch die Verschiebung der Parkplatzzuteilung weder eine Mehrnutzung generiert noch das Gesamtkonzept behindert oder verschlechtert. Eine Bewilligung wurde vom Gemeinderat am 14. Oktober 2009 grundsätzlich erteilt, sodass die Übertragung von 20 Parkplätzen vom Baufeld C3 zum Baufeld B3 vorgenommen werden kann.

Insgesamt wurden somit total 35 Parkplätze garantiert diese Garantie wird durch die Revision des Bebauungsplanes ausgehebelt, weil die 20 Parkfelder im Baufeld C3 nur dann beansprucht werden können, wenn die Anzahl Parkfelder nicht bereits ausgeschöpft sind. Der Bebauungsplan ist mithin so abzuändern, dass für die Einsprecherin 35 Parkplätze garantiert werden.

Einspracheverhandlung

Am 22. Juni 2020 wurde zwischen der Einsprecherin und der Gemeinde Emmen eine Einspracheverhandlung geführt. Das Einspracheprotokoll ist in den aufliegenden Unterlagen zu finden.

Entscheidvorschlag

Es wurde eine Einspracheverhandlung durchgeführt. Antrag 2 ist somit im Sinne von § 109 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes (VRG) als erledigt zu erklären.

Die weiteren Anträge werden zur Ablehnung beantragt.

- Antrag 1

Erwägung des Gemeinderates:

In der Baubewilligung vom 23. September 2015 zum Bauvorhaben Anbau Produktions-/ Lagergebäude der Abena Schaumstoff AG wurden insgesamt 55 offene Parkplätze bewilligt. Von den 55 Parkplätzen wurden 12 Parkplätze dem Baubereich B3 angerechnet.

Gemäss Art. 24 Abs. 2 der Sonderbauvorschriften darf zwischen den Baubereichen ein Abtausch der Parkplätze stattfinden, sofern die Gesamtzahl an Parkplätzen von 737 eingehalten wird. Solche Übertragungen werden nicht in der Tabelle gemäss Anhang der Sonderbauvorschriften wiedergespiegelt, da dies Teil einer separaten Vereinbarung / eines Vertrags / einer Dienstbarkeit zwischen den betroffenen Baubereichen ist.

Solange der Eigentümer und die Nutzung auf den Grundstücken Nrn. 2547 (Baubereich B3) und 3731 dieselben sind und einen funktionalen Zusammenhang haben, werden die Parkplätze für die entsprechenden Nutzungen gemäss kommunalem Parkplatzreglement bzw. VSS-Normen berechnet. Dabei werden immer 12 Parkplätze dem Baubereich B3 zugewiesen.

Haben jedoch die Eigentümer und die Nutzungen auf den Grundstücken Nrn. 2547 (Baubereich B3) und 3731 keinen funktionalen Zusammenhang, dürfen auf dem Grundstück Nr. 2547 (Baubereich B3) nur 12 Parkplätze erstellt werden, ausser es werden Parkplätze gemäss Art. 24. Abs. 2 der Sonderbauvorschriften von einem anderen Baubereich übertragen. Gemäss dem Vertrag vom 29. März

2010 zwischen der Einwohnergemeinde Emmen und der Elsa Vertriebs AG sind 20 Parkplätze vom Baubereich C3 auf den Baubereich B3 übertragen. Aufgrund dieser Übertragung sind auf dem Grundstück Nr. 2547 (Baubereich B3) 32 Parkplätze möglich.

Gemäss dem rechtsgültigen Bebauungsplan wären ohne die Übertragung der 20 Parkplätze 15 Parkplätze möglich gewesen. Weil zum Zeitpunkt der ersten öffentlichen Auflage vom 26. September bis 25. Oktober 2016 nur 12 Parkplätze auf dem Baubereich B3 rechtskräftig bewilligt waren (siehe Baubewilligung vom 23. September 2015), werden mit der vorliegenden Revision des Bebauungsplans die Parkplätze für den Baubereich B3 auf 12 reduziert.

- **Antrag 3**

Erwägung des Gemeinderates:

Es werden weder Verfahrenskosten erhoben noch Parteientschädigungen gesprochen.

7. Antrag an den Einwohnerrat

Gestützt auf den vorliegenden Bericht und die entsprechenden Entscheidvorschläge unterbreitet der Gemeinderat dem Einwohnerrat folgenden Antrag:

1. Genehmigung der Teilrevision des Bebauungsplans Meierhof, Änderung der Sonderbauvorschriften vom 20. Oktober 2021
2. Abweisung der Einsprache von Herr Philipp Gisler und Frau Anna Schmidle
3. Abweisung der Einsprache von Frau Marlis Huber
4. Abweisung der Einsprache der WOGENO LUZERN
5. Abweisung der Einsprache der WWL
6. Einsprache VCS Luzern:
 - Abweisung der Anträge 1, 2 und 3 vom 30. März 2020
 - Abweisung der Anträge 1, 2, und 5 vom 25. Oktober 2016
 - Erledigterklärung des Antrags 4 vom 30. März 2020 infolge Gegenstandslosigkeit
 - Erledigterklärung der Anträge 3 und 4 vom 25. Oktober 2016 infolge Rückzug
7. Erledigterklärung der Einsprache von Herrn Christoph Seiler infolge Rückzug
8. Einsprache von Herrn Josef Hofstetter:
 - Abweisung der Anträge 1, 2.1, 2.2, 2.3, 3, 4 und 6
 - Erledigterklärung der Anträge 2.4, 2.5 und 2.6 infolge Rückzug
 - Erledigterklärung des Antrags 5 infolge Gegenstandslosigkeit
9. Einsprache der Peter Risi Immobilien GmbH:
 - Abweisung der Anträge 1, 2, 3 und 4 vom 7. April 2020
 - Erledigterklärung der Anträge 1 bis 6 vom 25. Oktober 2016 infolge Rückzug
 - Erledigterklärung des Antrags 5 vom 7. April 2020 infolge Rückzug
10. Einsprache der Drehson Innerschweiz AG:
 - Abweisung des Antrags 1
 - Erledigterklärung des Antrags 2 infolge Rückzug

11. Einsprache der DT & RT Immobilien AG:
 Abweisung der Anträge 1 und 3
 Erledigterklärung des Antrags 2 infolge Gegenstandslosigkeit
12. Die Genehmigung durch den Regierungsrat des Kantons Luzern bleibt vorbehalten.
13. Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum.
14. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Emmenbrücke, 20. Oktober 2021

Für den Gemeinderat:

Ramona Gut-Rogger
Gemeindepräsidentin

Patrick Vogel
Gemeindeschreiber

Beilage:

Bebauungsplan Meierhof:

1. Änderungen Sonderbauvorschriften vom 20. Oktober 2021

Folgende Unterlagen sind unter <https://www.emmen.ch/politbusiness> abrufbar und liegen während den Bürozeiten beim Departement Planung und Hochbau (Verwaltungsgebäude Gersag, 3.OG) zur Einsicht auf.

2. Planungsbericht vom 20. Oktober 2021
3. Verkehrsgutachten vom 06. Juni 2020
4. Lärmgutachten vom 06. Juni 2020
5. Situationsplan rechtskräftig vom 22. August 2000
6. Sonderbauvorschriften Rechtskräftig vom 06. November 2000
7. Mitwirkungsbericht vom 12. Februar 2020
8. Vorprüfungsbericht vom 29. November 2019
9. Interessensabwägung vom 09. September 2020
10. Einspracheprotokolle