

**Bericht zur Mitwirkung durch die Bevölkerung
gemäss §6 Planungs- und Baugesetz des Kantons Luzern vom 21. September – 20. Oktober 2015
zu den Bebauungsplänen Seetalplatz und der Nutzungsplanänderung**

Mitwirkungsbeiträge erfolgten durch:

- Gemeinde EMMEN, Direktion Soziales und Gesellschaft, Marcus Nauer, 6020 Emmenbrücke
- Peter Wicki, 6020 Emmenbrücke
- ImmoZihl GmbH, Franz Zihlmann, 6020 Emmenbrücke
- CREDIT SUISSE AG, Sihlcity, 8070 Zürich
- Viscosuisse Immobilien AG, 6021 Emmenbrücke
- VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Luzern, 6002 Luzern
- Stadt Luzern, Baudirektion, 6002 Luzern
- SBB AG Immobilien, 4601 Olten
- Rückmeldungen aus Ausstellung

Nr.	Inhalt	Vorschlag durch Gemeinderat vom 18.11.2015	Entscheidungen Einwohnerrat vom 15.12.2015
1	Uns ist aufgefallen, dass auf der Planlegende jeweils „Bereich für öffentliche Erdgeschossnutzung" steht, jedoch in den Sonderbauvorschriften von publikumsorientierten Nutzungen die Rede ist. Wir empfehlen, die Legende anzupassen.	Die Planlegende wird wie folgt angepasst: Bereich für <u>publikumsorientierte</u> öffentliche-Erdgeschossnutzungen.	Änderung angenommen.
2	Verkehr und Parkierung Die Berechnung von Fahrten und die Gegenüberstellung mit den massgebenden Fahrtenzahlen aus dem Masterplanbericht sind zentral für einen funktionierenden Verkehrsablauf am		

Nr.	Inhalt	Vorschlag durch Gemeinderat vom 18.11.2015	Entscheidungen Einwohnerrat vom 15.12.2015
	<p>Seetalplatz. Wie im Masterplanbericht festgehalten sind die Fahrtenzahlen in der Abendspitzenstunde massgebend und entsprechend zu verankern.</p> <p>Die Kennwerte zur Berechnung des Verkehrsaufkommens unterscheiden sich je nach Baufeld. Die Differenzen bei den hinterlegten Modal Split Anteilen für identische Nutzungen sind jedoch nicht nachvollziehbar. Beispielsweise wird einer Wohnnutzung auf dem Baufeld A2 ein MIV-Anteil von 35% und auf dem Baufeld A4 ein MIV-Anteil von 25% zugrunde gelegt. Diese Unterschiede zwischen den Kennwerten für dieselbe Nutzung sind bei der vorliegenden räumlichen Nähe unbegründet und sollten im Sinne der Rechtsgleichheit vermieden werden.</p> <p>Wir würden hinsichtlich Gebührenfestsetzungen für die Parkierung eine baufeld- und gemeindeübergreifende Betrachtung begrüssen. Weiter weisen wir darauf hin, dass Tarifabstufungen nicht als griffige Dosierungsmassnahme angewendet werden sollten.</p>	<p>Die Kennwerte zum Modal-Split für gleiche Nutzungen unterscheiden sich z.T. zwischen den verschiedenen Baufeldern. Dies betrifft vier der acht Nutzungen. Bei den Nutzungen, bei welchen Unterschiede zwischen den Modal-Split-Anteilen bestehen, belaufen sich diese auf 5-10%. Die Unterschiede sind nicht restlos nachvollziehbar. Die Fahrtenberechnung mit den ausgewiesenen Kennwerten geht auf die Festlegungen im Masterplan zurück. Dieser wurde vom Regierungsrat des Kantons Luzern, vom Stadtrat Luzern und vom Gemeinderat Emmen gutgeheissen. Die Kennwerte werden im Sinne eines nachvollziehbaren Planungsprozesses in diesem Planungsschritt nicht angepasst.</p> <p>Das PP-Reglement wird im Rahmen der kommenden Ortsplanungsrevision überarbeitet. Darin werden einheitliche Gebühren festgelegt.</p>	
3	<p>Antrag 4 zu Artikel 5, Nutzweise</p> <p>Die Nettoflächen für den Verkauf von Waren des täglichen Bedarf müssen entsprechend dem Bau- und Zonenreglement</p>	<p>Grundsätzlich wird keine Beschränkung der Verkaufsflächen befürwortet. Es gibt mehr Nutzer und damit auch mehr Bedarf</p>	

Nr.	Inhalt	Vorschlag durch Gemeinderat vom 18.11.2015	Entscheidungen Einwohnerrat vom 15.12.2015
	<p>der Gemeinde Emmen auf 500 m² beschränkt und entsprechend die Sonderbauvorschriften angepasst werden.</p> <p>Begründung Das Bau- und Zonenreglement der Gemeinde Emmen beschränkt die Nettoflächen für Verkaufsnutzungen stark. Dies muss auch in Luzern Nord umgesetzt werden. Emmen braucht keine zusätzlichen Verkaufsmöglichkeiten. Die bereits bestehenden Verkaufsgeschäfte garantieren ein nahes und mehr als bedürfnisgerechtes Angebot.</p>	an Verkaufsflächen.	
4	<p>Antrag 1 zu Artikel 17.1 (bez.18.1 bei "Seetalplatz Ost, B1-B3")</p> <p>Luzern Nord soll als autoarme Überbauung geplant werden. In diesem Sinne soll der Standorttyp aus der VSS-Norm SN 640 281 mind. B betragen. Dies muss in den jeweiligen Artikel 17.1 bzw. 18.1 der Sonderbauvorschriften erwähnt sein.</p> <p>Auf Grund des § 36.20 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes wäre es für die Gemeinde auch möglich, die Parkplätze noch weiter zu reduzieren, um das autoarme/autofreie Wohnen zu ermöglichen.</p> <p>Begründung: Für die Berechnung des reduzierten Bedarfs an Autoparkplätzen wird über den Standort-Typ die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr (LV, Velo- und Fussgängerverkehr) berücksichtigt. Entsprechend des</p>	<p>Ausgehend von der Kapazität des Verkehrsnetzes sind die Nutzungen festgelegt worden.</p> <p>Die Anzahl Parkplätze richtet sich nach den kommunalen Bestimmungen und wird in Kombination mit den zulässigen Fahrten berechnet. Es ergibt sich ein gewisser Spielraum bei der Anzahl Parkplätze.</p> <p>Die zulässige Anzahl Parkplätze wird durch den Gemeinderat im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens vorgeben.</p>	

Nr.	Inhalt	Vorschlag durch Gemeinderat vom 18.11.2015	Entscheidungen Einwohnerrat vom 15.12.2015
	<p>Standorttyps sollen die Anzahl der Parkplätze berechnet werden. Auf Grund der sehr guten Erschliessung durch ÖV und LV wird die minimale Anzahl an Autoparkplatz, welche die VSS Norm vorschlägt, genügen und die beste Lenkungsmassnahme sein.</p>		
5	<p>Antrag 2 zu Artikel 17.4 (bzw. 18.4) Alle Autoparkplätze sind zu bewirtschaften. Die erste Stunde kostet mindestens gleich viel wie die Gemeinde tagsüber für ihre öffentlich zugänglichen Parkplätze für die erste Stunde verlangt, mindestens sind dies aber Fr. 2.00. Jede weitere Stunde wird zusätzlich verrechnet. Begründung: Um den Verkehr zu lenken, die ÖV Forderung ernst zu nehmen und den Umstieg auch auf den LV zu motivieren, müssen die Sonderbauvorschriften ergänzt und präzisiert werden, damit für die Parkplatzbewirtschaftung nicht ein wirkungslos tiefer Betrag eingesetzt werden kann.</p>	<p>Es gilt das Reglement über die Abstell- und Verkehrsflächen auf privatem Grund (Parkplatzreglement) der Gemeinde Emmen. Dieses Reglement steht vor der Revision und wird sich an der Mustervorlage von Luzern Plus orientieren. Das PP-Reglement wird im Rahmen der kommenden Ortsplanungsrevision überarbeitet. Darin werden einheitliche Gebühren festgelegt.</p>	
6	<p>Antrag 3 zu Artikel 17.9 (bzw. 18.9) Die Anzahl Veloabstellplätze müssen klar definiert werden. Wir verlangen, dass mindestens gleich viele Veloabstellplätze wie Autoparkplätze zur Verfügung gestellt werden (überdacht, dezentral und gut erreichbar). Begründung: Nur mit diesem Antrag auf Ergänzung der Sonderbauvorschriften</p>	<p>Die SBV werden wie folgt ergänzt: Art. 17 bzw. 18 Abs. 9: An geeigneten Lagen sind genügend Abstellfelder für Velos und Motorräder herzurichten. <i>Die Anzahl der Abstellplätze für Velos und Motorräder im Geltungsbereich bestimmt sich nach der zum Zeitpunkt eines Bauentscheids gültigen VSS-Norm (SN 640 065) Die Veloab-</i></p>	<p>Änderung abgelehnt, Abs. 9 bleibt wie bestehend.</p>

Nr.	Inhalt	Vorschlag durch Gemeinderat vom 18.11.2015	Entscheidungen Einwohnerrat vom 15.12.2015
	ten ist eine klare Forderung des Veloverkehrs sichergestellt und auch Gewähr geboten, dass von Anfang an diese Anzahl Veloabstellplätze an geeigneten Orten realisiert werden. Zu oft verschwinden diese sonst in schwer erreichbaren Ecken der Tiefgaragen. So wird Velofahren nicht attraktiv.	<i>stellplätze sind entsprechend der VSS-Norm SN 640 066 (Projektierung von Veloparkieranlagen) auszuführen. Die Abstellplätze sind sicher, leicht zugänglich, gut erkennbar zu platzieren.</i> Ein angemessener Anteil dieser Abstellmöglichkeiten muss witterungsgeschützt sein.	
7	Antrag 5 Velozufahrten Nicht nur Zufahrten mit Autos und die Zulieferung, sondern auf Zufahrten mit Velos/E-Bikes und die Führung der FussgängerInnen müssen klar definiert werden. Wenn man den LV fordern will, müssen die Zufahrten und Führungen optimal gestaltet werden. Umwege sind ein no-go. Speziell auch für E-Bikes, welche nicht unbedingt auf den Radwegnetzen zufahren, müssen attraktive Wegführungen angeboten werden.	Die Festlegung der Zufahrten für Velos/ E-Bikes und FussgängerInnen ist sehr vom konkreten Bauprojekt und dem Ergebnis aus den Konkurrenzverfahren abhängig. Eine Festlegung im Bebauungsplan wäre nicht stufengerecht. Die Qualität der Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr wird durch die Anpassung in Art. 17 Abs. 9 gesichert.	Änderung abgelehnt, Abs. 9 bleibt wie bestehend.
8	3 Energie (Art. 20 oder 21 der Sonderbauvorschriften) Aktuell lautet die Formulierung der Sonderbauvorschriften wie folgt: 1Neubauten müssen bezüglich der Energiekennzahl und den ökologischen Anforderungen dem Label Minergie-P-Eco, Minergie-A-Eco oder einem in der Wirkung mindestens gleichwertigen Energiestandard sowie hohen ökologischen Anforderungen gemäss den Leitkriterien der 2000-Watt-Gesellschaft entsprechen. 2Wird im Gebiet Stadtzentrum Luzern Nord eine gemeinsame		

Nr.	Inhalt	Vorschlag durch Gemeinderat vom 18.11.2015	Entscheidungen Einwohnerrat vom 15.12.2015
	<p>Energieversorgung erstellt, kann die Gemeinde die Grundeigentümer dazu verpflichten, dass Neubauten an diese anzuschliessen sind.</p> <p>Die Formulierung in Abs. 1 lasst einen grossen Spielraum offen, was den Vollzug nicht vereinfachen wird. Es ist uns nicht klar, wer die "gleichwertigen" Energiestandards mit welchen Kriterien prüfen wird. Wir schlagen vor, mindestens für den jeweils gewählten Energiestandard das Label einzufordern. Damit könnte der Vollzug wesentlich vereinfacht werden, die Qualitätssicherung wäre garantiert und für die Planenden wäre klar, was verlangt wird.</p> <p>Was sind die Leitkriterien der 2000—Watt-Gesellschaft? Wo sind diese definiert? Da es sich um grosse Areale mit gemischten Nutzungen handelt, könnte auch das Zertifikat 2000-Watt-Areal zum Zuge kommen.</p> <p>Eine alternative Formulierung von Abs. 1 konnte in etwa so lauten: "Neubauten müssen bezüglich der energetischen und ökologischen Anforderungen dem Label Minergie-P-Eco oder Minergie-A—Eco Standard entsprechen. Die Gebäude sind zu zertifizieren. Alternativ kann das Areal das Zertifikat 2000-Watt-Areal erlan-</p>	<p>http://www.2000watt.ch/fileadmin/user_upload/2000Watt-Gesellschaft/de/Dateien/QuartiereUndAreale/Leitfaden_2000-Watt-Gesellschaft_Arealentwicklung-20120830.pdf</p> <p>Die SBV werden wie folgt ersetzt: Art. 20 bzw. 21 Abs. 1:... Neubauten müssen bezüglich der energetischen und ökologischen Anforderungen <i>mindestens</i> dem Label Minergie-P-Eco oder Minergie-A—Eco <i>Standard entsprechen</i> oder einem in der Wirkung mindestens gleichwertigen Energiestandard sowie hohen ökologischen Anforderungen gemäss den Leitkriterien</p>	<p>Artikel 20 bzw. 21 Abs. 1 wird in Abweichung zum Vorschlag des Gemeinderats wie folgt vollständig ersetzt: Neubauten müssen bezüglich der energeti-</p>

Nr.	Inhalt	Vorschlag durch Gemeinderat vom 18.11.2015	Entscheidungen Einwohnerrat vom 15.12.2015
	gen (Zertifikat "Areal in Entwicklung" und "Areal in Betrieb"). Werden andere, in ihrer Wirkung gleichwertige Energiestandards vorgesehen, ist ein Qualitätssicherungssystem QS für Planung, Ausführung und Vollzug für die hohen ökologischen Anforderungen gemäss Leitkriterien der 2000-Watt-Gesellschaft nachzuweisen."	der 2000-Watt-Gesellschaft entsprechen. <u>Alternativ kann das Areal das Zertifikat 2000-Watt-Areal erlangen (Zertifikat "Areal in Entwicklung" und "Areal in Betrieb"). Werden andere, in ihrer Wirkung gleichwertige Energiestandards vorgesehen, ist ein Qualitätssicherungssystem QS für Planung, Ausführung und Vollzug für die hohen ökologischen Anforderungen gemäss Leitkriterien der 2000-Watt-Gesellschaft nachzuweisen.</u>	schen und ökologischen Anforderungen dem Label Minergie-P-Eco oder Minergie-A-Eco oder einem in der Wirkung mindestens gleichwertigen Energiestandard sowie hohen ökologischen Anforderungen gemäss den Leitkriterien der 2000-Watt-Gesellschaft entsprechen. <i>Neubauten müssen dem kantonalen Energiegesetz entsprechen. Die Investoren sind angehalten, höhere Energielabels anzustreben.</i>
9	Der Zugang zur Bahnanlage muss mittels Pikettfahrzeuge 24h gewährleistet sein.	Wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen des Konkurrenzverfahrens und der Baubewilligung berücksichtigt.	
10	Die Baustellensicherheit kann erst beurteilt werden, wenn die konkreten Bebauungspläne vorliegen.	Wird zur Kenntnis genommen.	

Nr.	Inhalt	Vorschlag durch Gemeinderat vom 18.11.2015	Entscheidungen Einwohnerrat vom 15.12.2015
11	Besteht ein Konzept, welche Bevölkerungsstruktur am Seetalplatz wohnen soll? Die Bauten sind beeindruckend, bei einer innovativen Fassadengestaltung kann ein prägender Platz/Lebensraum entstehen. Für mich besteht aber eher die Gefahr, dass es ein lebloser Flecken wird. Wer will am verkehrsreichsten Platz der Schweiz, mit Bahn und Fluglärm wohnen? Insbesondere das Baufeld B 1-3 scheint schwierig zugänglich. Da möglicherweise die Kantonale Verwaltung auf dem A1 gebaut wird, ist dieser Bereich Abends und am Wochenende verlassen und ausgestorben. Soll dies beim B 1-3 auch sein oder wünscht man sich leben?	Der Bebauungsplan regelt, dass ein qualitatives Konkurrenzverfahren Grundlage für die weiteren Planungen sein muss. Überlegungen zur angestrebten Zielgruppe fliessen in die Programme dieser Konkurrenzverfahren ein. Somit kann die Qualität gesichert und aufgezeigt werden, welche Wohn- und Arbeitsformen an diesem Ort geeignet sind. Zudem kann der Qualitätsstandard in den Aussenräumen vorgegeben werden.	
12	Persönlich glaube ich nicht daran, dass auf diesem Platz einfach so leben implementiert werden kann. Es benötigt ein Zusammenspiel mit der Viscosistadt. Das Gebiet wird anders, wenn ein eher jüngeres Publikum angesprochen werden will. A2 und A3 sind aus meiner Sicht prädestiniert für Studenten und junge Menschen. Nahe am Bahnhof, nahe am Fluss, eher Lärmunempfindlich. Ein In-Gebiet muss aus meiner Sicht wachsen und kann nicht einfach entworfen werden...	Die Viscosistadt wird durch den Park, dessen Erstellung durch die Viscosistadt AG finanziert wird, mit dem Seetalplatz verbunden. Für jedes Baufeld (ausser A3) müssen die Bauten anhand eines qualitativen Konkurrenzverfahrens ermittelt werden. Die Gemeinde und das städtebauliche Begleitgremium sind frühzeitig in die Verfahrensvorbereitung miteinzubeziehen und bei der Besetzung der Jury angemessen zu berücksichtigen. Für den neuen Seetalplatz führt die Gemeinde ein eigenes und separates Konkurrenzverfahren durch. Es gibt unterschiedliche Realisierungshorizonte für die Bebauungspläne. Das Gebiet wird voraussichtlich nach und nach wachsen. Der innere Zusammenhang wird durch den überge-	

Nr.	Inhalt	Vorschlag durch Gemeinderat vom 18.11.2015	Entscheidungen Einwohnerrat vom 15.12.2015
		ordneten Masterplan hergestellt.	
13	<p>Die Zugänge zum Seetalplatz scheinen mir noch nicht klar. Ein direkter Zugang zum heute abgeschnittenen Quartier Meierhöfli müsste dringend realisiert werden. Es müsste vermieden werden, dass ein neues Quartier entsteht, welches keinen Zugang zu umliegenden Quartieren hat. So könnte der Planungsfehler Meierhöfli allenfalls aufgeweicht werden. Eine Art Hochbahn/Viadukt würde in das moderne, urbane Quartier passen. Allenfalls Rundbögen wie in Berlin.</p>  <p>So könnte das Meierhöfli einbezogen werden. Wenn in Zukunft das Meierhöfli aufgewertet werden will, müssen die Zugänge zum Quartier deutlich verbessert werden. Hier besteht eine</p>	<p>Die Bebauungspläne behandeln das Dreieck zwischen Kleiner Emme, Bahntrasse und der Linie zwischen Bahnhof und Viscosistadt. In den Planungen wurde die Bahntrasse als Perimeterabgrenzung verwendet. Als Einziges ist die Verbreiterung der Unterführung Seetalstrasse und die Verlängerung der Perrons vorgesehen, um dieses "Nadelöhr" zu entschärfen. Denkbar ist, den Zugang zu den verlängerten Perrons auch vom Meierhöfli aus zu realisieren. Die Realisierung wird voraussichtlich erst langfristig stattfinden können. Kostengründe und Sicherheitsaspekte unter Bahnschienen zu Bauen sind die grössten Hindernisse.</p> <p>Die Trennwirkung gegenüber dem Meierhöfliquartier ist unbestritten, diese wäre allerdings auch ohne die Bebauungspläne am Seetalplatz da. Verbindungen müssten separat und in Absprache mit der SBB durchgeführt werden. Der Gemeinderat erachtet es als zielführender, für das Meierhöfliquartier im Rahmen der Ortsplanung eigene Betrachtungen durchzuführen, die zu einer Belebung und kontrollierten Aufwertung des Quartiers führen sollen.</p>	

Nr.	Inhalt	Vorschlag durch Gemeinderat vom 18.11.2015	Entscheidungen Einwohnerrat vom 15.12.2015
	Chance mit der neuem Quartier Seetalplatz.		
14	Es wäre schön, wenn am Emmen-Reuss-Zusammenfluss mehrere Badeinseln als Erholungsplatz und Treffpunkt gebaut würden.	Darauf hat die Gemeinde keinen Einfluss bzw. kann nicht mittels Bebauungsplänen definiert werden.	
15	Auf dem Seetalplatz wäre ein guter Standort für einen Markt oder Flohmarkt. Es kann ein neuer Treffpunkt für Emmer entstehen.	Im Rahmen des vorgesehenen Wettbewerbs für die Gestaltung des Seetalplatzes wird auch ein Nutzungskonzept erarbeitet. Eine Marktnutzung ist denkbar.	
16	Es fehlen öffentliche Toiletten.	Wird im Rahmen der Programme für die Konkurrenzverfahren für die einzelnen Baufelder definiert.	
17	Die Stadt Luzern lehnt die im Bebauungsplan A1 formulierten Festlegungen betreffend eines zusätzlichen 6. Obergeschosses, als wesentliche Abweichung zum Masterplan, ab und schliesst sich der Stellungnahme des städtebaulichen Begleitgremiums Luzern Nord vom 4. September 2014 an.	Der Gemeinderat hat Interesse daran, dass die kantonale Verwaltung sich am Standort Emmenbrücke niederlässt. Die Realisierung des sechsten Geschosses ist an die Bedingung gebunden, dass eine Verwaltung mindestens 70% der Fläche nutzt. Der Gemeinderat hält an dieser Ausnahmeregelung gegenüber dem Masterplan fest. Das 6. Obergeschoss wird im Rahmen eines Konkurrenzverfahrens überprüft.	
18	Art. 16 Erschliessung für den motorisierten Verkehr Abs. 2: Die in Abs. 2 aufgeführten Fahrtenzahlen für die Abendspitzenstunde sind als Maximalwerte aus dem jeweiligen Baufeld für einen funktionierenden Verkehrsablauf am Seetalplatz hinterlegt. Der in Abs. 2 genannte Wert von 70 Fahrzeugen in der Abendspitzenstunde soll nicht überschritten werden.	Die Fahrten müssen gezählt werden. Wie diese Zählung erfolgt und wie das Überschreiten der Werte verhindert wird, muss im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens aufgezeigt werden.	

Nr.	Inhalt	Vorschlag durch Gemeinderat vom 18.11.2015	Entscheidungen Einwohnerrat vom 15.12.2015
	<p>Es fehlen jedoch Angaben oder Verweise wie die Einhaltung dieses Wertes kontrolliert wird.</p> <p>Abs. 3: Die im Anhang aufgeführten Kennzahlen stammen aus dem Masterplan. Diese Kennzahlen basieren auf Erfahrungswerten. Da sich die Fahrtenenerzeugung und die Modal Split Aufteilung im Zeitverlauf ändern, empfehlen wir einen Hinweis darauf, dass diese Kennzahlen allenfalls von der Gemeinde angepasst/aktualisiert werden können.</p>	<p>Die SBV werden wie folgt ergänzt: Art. 16 Abs. 3: Zur Ermittlung des induzierten Verkehrsaufkommens sind die im Anhang aufgeführten Kennzahlen zu verwenden. <i><u>Der Gemeinderat kann die Kennzahlen bei massgeblich geänderten Bedingungen unter Beizug eines Experten anpassen.</u></i> Siehe auch Antwort auf Nr. 2 auf Seite 1f.</p>	<p>Änderung angenommen.</p>
19	<p>Art. 17 Parkierung</p> <p>Abs. 1: Unklar, ob sich die Einschränkung nicht auf Art. 16 Abs. 2 SBV beziehen soll (nicht Art. 17, Abs. 2).</p> <p>Abs. 3: Relevant für den Verkehrsablauf sind die Spitzenstundenbelastungen (vgl. Masterplanbericht 2010, S. 28f). Die Maximale Verkehrsmenge in der Abendspitzenstunde ist als massgebender Richtwert ausgewiesen. Daher müssen die Betreiber gewährleisten, dass die definierten Fahrtenzahlen in den Abendspitzenstunden (vgl. Art. 16, Abs. 2) nicht überschritten werden. Das tägliche Verkehrsaufkommen im Jahresdurchschnitt ist</p>	<p>Die SBV werden wie folgt angepasst: Art. 17 Abs. 1: ... in Verbindung mit der Einschränkung gemäss <i><u>Art. 16 Abs. 2</u></i> SBV.</p> <p>Die SBV werden wie folgt ergänzt: Art. 17 Abs. 3: Die Parkierungsanlagen sind mit einem Parkleitsystem auszustatten, welches den Verlauf der Fahrten dokumentiert. Die Betreiber überprüfen periodisch, ob das dem Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord zugrundeliegende <i><u>Verkehrsaufkommen in den Abendspitzenstunden gemäss Art. 16 Abs. 2 und das</u></i> tägliche Verkehrsaufkommen von 1'400 Fahrten im Jahresdurchschnitt eingehalten wird.</p>	<p>Änderung angenommen.</p> <p>Änderung angenommen.</p>

Nr.	Inhalt	Vorschlag durch Gemeinderat vom 18.11.2015	Entscheidungen Einwohnerrat vom 15.12.2015
	<p>von untergeordneter Bedeutung, insbesondere zur Beurteilung des Verkehrsablaufes, und wird im Masterplan nicht explizit als Richtwert ausgewiesen.</p> <p>(Die geschätzten Werte im Masterplan liegen zwischen 1335-1331 Fahrten DTV, woher kommt der Wert 1400 Fahrten DTV?)</p> <p>Abs. 4: Für den Zeitpunkt der Anpassung der Gebühren sollte Art. 16. Abs. 2 massgebend sein.</p> <p>Abs. 5: Tarifabstufungen sind Anreizmechanismen und daher keine wirksamen Dosierungsmassnahmen. Diese Option sollte nicht im Zusammenhang mit Dosierung aufgeführt werden. Die Dosierung hat die Funktion, den Verkehrsablauf auf dem Strassennetz zu gewährleisten und ist daher mit Massnahmen zur Beschränkung der Ausfahrten vorzusehen.</p> <p>Abs. 6: Dieser Absatz kann so interpretiert werden, dass die Fahrtenzahlen erst nach Überschreiten der Leistungsfähigkeit des übergeordneten Netzes auf Verlangen des Kantons eingehalten/dosiert werden müssen. Dem ist nicht so, die Fahrten-</p>	<p>Die Werte wurden dem Masterplan entnommen und auf die nächste 100er Stelle aufgerundet.</p> <p>Da in Art. 17 Abs. 3 bereits auf Art. 16 Abs. 2 bzw. auf die Abendspitzenstunden verwiesen wird, wäre eine Anpassung des Abs. 4 nur notwendig, wenn Abs. 3 nicht angepasst würde.</p> <p>Die SBV werden wie folgt angepasst: Art. 17 Abs. 5: ... im Fall der Überlastung des übergeordneten Verkehrsnetzes der ausfahrende Verkehr dosiert werden kann (z. B. Lichtsignalanlagen, temporäre <u>Beschränkungen der Ausfahrt</u> Tarifabstufungen).</p> <p>Abs. 6 wird wie folgt angepasst: Wird die Leistungsfähigkeit des übergeordneten Verkehrsnetzes nachweislich überschritten, so ist auf Verlangen des Kantons (Dienststelle vif) a) die Anzahl <u>zulässiger</u> Fahrten <u>gemäss</u></p>	<p>Änderung angenommen.</p> <p>Änderung angenommen.</p>

Nr.	Inhalt	Vorschlag durch Gemeinderat vom 18.11.2015	Entscheidungen Einwohnerrat vom 15.12.2015
	<p>zahlen aus Art. 16. Abs. 2 sind aus unserer Sicht massgebend. b) Es ist nicht nachvollziehbar, inwiefern die Grundeigentümer Massnahmen zur Leistungssteigerung des Verkehrssystems umzusetzen/zu finanzieren haben, sofern die Fahrtenzahlen nach Art. 16 Abs. 2 eingehalten werden.</p> <p>Abs. 9: Hinweis auf gängige VSS-Norm empfohlen. Z.B.: Die Anzahl der Abstellplätze für Velos und Motorräder im Geltungsbereich bestimmt sich nach der zum Zeitpunkt eines Bauentscheids gültigen VSS-Norm (SN 640 065) Die Veloabstellplätze sind entsprechend der VSS-Norm SN 640 066 (Projektierung von Veloparkierungsanlagen) auszuführen. Die Abstellplätze sind sicher, leicht zugänglich und gut erkennbar zu platzieren.</p>	<p><u>Art. 16 Abs. 2</u> zu reduzieren b) und/oder es sind Massnahmen zur Leistungssteigerung des Verkehrssystems umzusetzen.</p> <p>Abs. 7 wird wie folgt ergänzt: Die Finanzierung der Massnahmen erfolgt auf Kosten der Eigentümer der Grundstücke im Bebauungsplanperimeter.-<u>Die Grundeigentümer leisten Beiträge an diese Massnahmen nach Massgabe der wirtschaftlichen Sondervorteile.</u></p> <p>Die SBV werden wie folgt ergänzt: Art. 17 Abs. 9: An geeigneten Lagen sind genügend Abstellfelder für Velos und Motorräder herzurichten. <u>Die Anzahl der Abstellplätze für Velos und Motorräder im Geltungsbereich bestimmt sich nach der zum Zeitpunkt eines Bauentscheids gültigen VSS-Norm (SN 640 065) Die Veloabstellplätze sind entsprechend der VSS-Norm SN 640 066 (Projektierung von Veloparkierungsanlagen) auszuführen. Die Abstellplätze sind sicher, leicht zugänglich und gut erkennbar zu platzieren.</u> Ein angemessener Anteil dieser Abstellmöglichkeiten muss witterungsgeschützt sein.</p>	<p>Änderung angenommen.</p> <p>Änderung abgelehnt, Abs. 9 bleibt wie bestehend.</p>
20	Der Bebauungsplan Nord, A2/ A3 bezweckt die Umstrukturierung des Bahnhofsquartiers und den Neubau von neuen Ge-	Der Gemeinderat ist bestrebt, eine für alle Parteien gute Lösung zu finden. Er begrüsst die Gesprächsbereitschaft der	

Nr.	Inhalt	Vorschlag durch Gemeinderat vom 18.11.2015	Entscheidungen Einwohnerrat vom 15.12.2015
	<p>bäuden in diesem Bereich.</p> <p>Inhalt Besprechung: Es darf kein Nachteil für die Inhaber der Parzellen GB Nr. 480, 317, 318 entstehen. Es muss mindestens gleich viel Nutzung möglich sein, wie jetzt auf den bestehenden Parzellen möglich wäre. Es besteht Verhandlungsbereitschaft. In den nächsten Jahren sind allerdings keine Veränderungen geplant.</p>	Grundeigentümer.	
21	<p>Ich bin mir nicht ganz sicher, ob alle involvierten Stellen wissen, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> • im Bezug auf die Zone K6 besteht nach wie vor eine Dienstbarkeit über die Grundstücke 4, 5, 6, 7, 308, 309, 310, 311, 314, 315 und 316 je zu Gunsten und zu Lasten einer Baubeschränkung (Villenartikel / 15.50m) • der Grundstückseigner 314 ist grundsätzlich gegen eine Aufhebung ist. Der Besitzer der Doppelparzelle 309/310 meldet finanzielle Abgeltung an • die Parzelle 312 in unselbständigen (privatem) Eigentum ist und den Grundeigentümer der Parzellen 4, 5, 308, 309, 310, 311, 314 und 315 (2/9) gehört. <p>Ich lasse diese Bemerkung ohne Interpretation.</p>	<p>Grundsätzlich gibt der Bebauungsplan als öffentlich rechtliches Instrument <u>die Möglichkeit</u>, etwas zu realisieren. Diese Möglichkeiten können allerdings durch übergeordnete privatrechtliche Vereinbarungen eingeschränkt werden. Es liegt in der Hand der Grundeigentümer, ob sie die Chance auf eine erhebliche Mehrnutzung zugunsten einer knapp 100-jährigen Baubeschränkung ungenutzt lassen wollen, wenn die Regelung nicht aufgehoben wird.</p> <p>Dem Gemeinderat ist dieser Umstand bekannt.</p>	
22	<p>Art. 16 Erschliessung für den motorisierten Verkehr</p> <p>Abs. 2: Die in Abs. 2 aufgeführten Fahrtenzahlen für die Abendspitzenstunde sind als Maximalwerte aus den jeweiligen</p>	Die Fahrten müssen gezählt werden. Wie diese Zählung erfolgt und wie das Überschreiten der Werte verhindert wird, muss im	

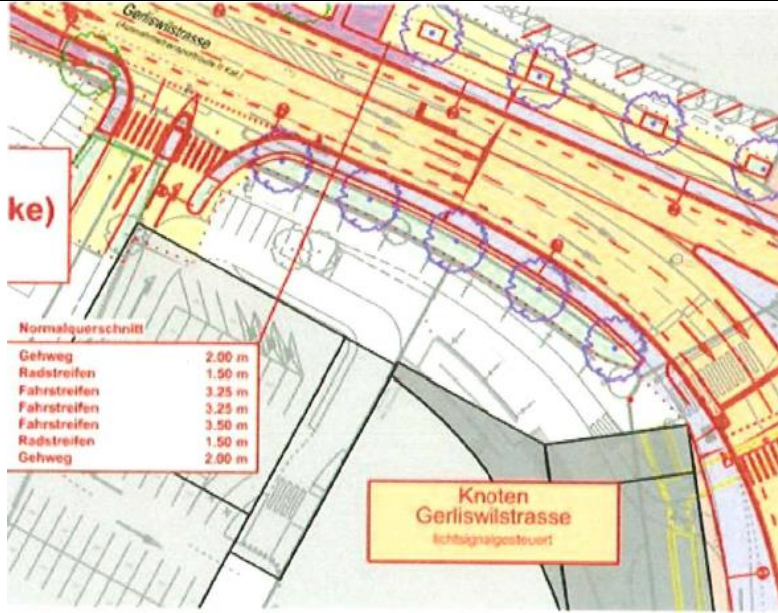
Nr.	Inhalt	Vorschlag durch Gemeinderat vom 18.11.2015	Entscheidungen Einwohnerrat vom 15.12.2015
	<p>Baufeldern für einen funktionierenden Verkehrsablauf am Seetalplatz hinterlegt. Der in Abs. 2 genannte Wert von 60 Fahrzeugen in der Abendspitzenstunde soll nicht überschritten werden. Es fehlen jedoch Angaben oder Verweise wie die Einhaltung dieses Wertes kontrolliert wird.</p> <p>Abs. 3: Die im Anhang aufgeführten Kennzahlen stammen aus dem Masterplan. Diese Kennzahlen basieren auf Erfahrungswerten. Da sich die Fahrtenenerzeugung und die Modal Split Aufteilung im Zeitverlauf ändern, empfehlen wir einen Hinweis darauf, dass diese Kennzahlen allenfalls von der Gemeinde angepasst/ aktualisiert werden können.</p>	<p>Rahmen des Baubewilligungsverfahrens aufgezeigt werden.</p> <p>Die SBV werden wie folgt ergänzt: Art. 16 Abs. 3: Zur Ermittlung des induzierten Verkehrsaufkommens sind die im Anhang aufgeführten Kennzahlen zu verwenden. <u>Der Gemeinderat kann die Kennzahlen bei massgeblich geänderten Bedingungen unter Beizug eines Experten anpassen.</u> Siehe auch Antwort auf Nr. 2 auf Seite 1f.</p>	<p>Änderung angenommen.</p>
23	<p>Art. 17 Parkierung</p> <p>Abs. 1: Bei SBV zum Baufeld A1 wird auf einen anderen Artikel verwiesen. Daher ist unklar auf welchen Artikel sich die Einschränkung bezieht.</p> <p>Abs. 3: Relevant für den Verkehrsablauf sind die Spitzenstundenbelastungen (vgl. Masterplanbericht 2010, S. 281). Die Maximale Verkehrsmenge in der Abendspitzenstunde ist als massgebender Richtwert ausgewiesen. Daher müssen die Betreiber gewährleisten, dass die definierten Fahrtenzahlen in</p>	<p>Die SBV werden wie folgt angepasst: Art. 17 Abs. 1: ... in Verbindung mit der Einschränkung gemäss <u>Art. 16 Abs. 2 SBV.</u></p> <p>Die SBV werden wie folgt ergänzt: Art. 17 Abs. 3: Die Parkierungsanlagen sind mit einem Parkleitsystem auszustatten, welches den Verlauf der Fahrten dokumentiert. Die Betreiber überprüfen periodisch, ob das dem Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord zugrundeliegende <u>Ver-</u></p>	<p>Änderung angenommen.</p> <p>Änderung angenommen.</p>

Nr.	Inhalt	Vorschlag durch Gemeinderat vom 18.11.2015	Entscheidungen Einwohnerrat vom 15.12.2015
	<p>den Abendspitzenstunden (vgl. Art. 16, Abs. 2) nicht überschritten werden.</p> <p>Das tägliche Verkehrsaufkommen im Jahresdurchschnitt ist von untergeordneter Bedeutung, insbesondere zur Beurteilung des Verkehrsablaufes, und wird im Masterplan nicht explizit als Richtwert ausgewiesen. (Die geschätzten Werte im Masterplan liegen zwischen 1280-1522 Fahrten DTV)</p> <p>Abs. 4: Für den Zeitpunkt der Anpassung der Gebühren sollte Art. 16, Abs. 2 massgebend sein.</p> <p>Abs. 5: Tarifabstufungen sind Anreizmechanismen und daher keine wirksamen Dosierungsmassnahmen. Diese Option sollte nicht im Zusammenhang mit Dosierung aufgeführt werden. Die Dosierung hat die Funktion, den Verkehrsablauf auf dem Strassennetz zu gewährleisten und ist daher mit Massnahmen zur Beschränkung der Ausfahrten vorzusehen.</p> <p>Abs. 6: Dieser Absatz kann so interpretiert werden, dass die Fahrtanzahlen erst nach überschreiten der Leistungsfähigkeit</p>	<p><u>kehrsaufkommen in den Abendspitzenstunden gemäss Art. 16 Abs. 2 und das</u> tägliche Verkehrsaufkommen von <u>1'600</u> 1'400 Fahrten im Jahresdurchschnitt eingehalten wird.</p> <p>Die Werte wurden dem Masterplan entnommen und auf die nächste 100er Stelle aufgerundet. Der Übertragungsfehler (richtig ist 1'600 Fahrten, nicht 1'400 Fahrten) wird korrigiert.</p> <p>Da in Art. 17 Abs. 3 bereits auf Art. 16 Abs. 2 bzw. auf die Abendspitzenstunden verwiesen wird, wäre eine Anpassung des Abs. 4 nur notwendig, wenn Abs. 3 nicht angepasst würde.</p> <p>Die SBV werden wie folgt angepasst: Art. 17 Abs. 5: ... im Fall der Überlastung des übergeordneten Verkehrsnetzes der ausfahrende Verkehr dosiert werden kann (z. B. Lichtsignalanlagen, temporäre <u>Beschränkungen der Ausfahrt</u> Tarifabstufungen).</p> <p>Abs. 6 wird wie folgt angepasst: Wird die Leistungsfähigkeit des übergeordneten Verkehrsnet-</p>	<p>Änderung angenommen.</p> <p>Änderung angenom-</p>

Nr.	Inhalt	Vorschlag durch Gemeinderat vom 18.11.2015	Entscheidungen Einwohnerrat vom 15.12.2015
	<p>des übergeordneten Netzes auf Verlangen des Kantons</p> <p>a) eingehalten/dosiert werden müssen. Dem ist nicht so, die Fahrtenzahlen aus Art. 16. Abs. 2 sind aus unserer Sicht massgebend.</p> <p>b) Es ist nicht nachvollziehbar, inwiefern die Grundeigentümer Massnahmen zur Leistungssteigerung des Verkehrssystems umzusetzen/zu finanzieren haben, sofern die Fahrtenzahlen nach Art. 16 Abs. 2 eingehalten werden.</p> <p>Abs. 9: Hinweis auf gängige VSS-Norm empfohlen. Z.B.: Die Anzahl der Abstellplätze für Velos und Motorräder im Geltungsbereich bestimmt sich nach der zum Zeitpunkt eines Bauentscheids gültigen VSS-Norm (SN 640 065) Die Veloabstellplätze sind entsprechend der VSS-Norm SN 640 066 (Projektierung von Veloparkierungsanlagen) auszuführen. Die Abstellplätze sind sicher, leicht zugänglich und gut erkennbar zu platzieren.</p>	<p>zes nachweislich überschritten, so ist auf Verlangen des Kantons (Dienststelle vif) a) die Anzahl <u>zulässiger</u> Fahrten <u>gemäss Art. 16 Abs. 2</u> zu reduzieren b) und/oder es sind Massnahmen zur Leistungssteigerung des Verkehrssystems umzusetzen.</p> <p>Abs. 7 wird wie folgt ergänzt: Die Finanzierung der Massnahmen erfolgt auf Kosten der Eigentümer der Grundstücke im Bebauungsplanperimeter.-<u>Die Grundeigentümer leisten Beiträge an diese Massnahmen nach Massgabe der wirtschaftlichen Sondervorteile.</u></p> <p>Die SBV werden wie folgt ergänzt: Art. 17 Abs. 9: An geeigneten Lagen sind genügend Abstellfelder für Velos und Motorräder herzurichten. <u>Die Anzahl der Abstellplätze für Velos und Motorräder im Geltungsbereich bestimmt sich nach der zum Zeitpunkt eines Bauentscheids gültigen VSS-Norm (SN 640 065) Die Veloabstellplätze sind entsprechend der VSS-Norm SN 640 066 (Projektierung von Veloparkierungsanlagen) auszuführen. Die Abstellplätze sind sicher, leicht zugänglich und gut erkennbar zu platzieren.</u> Ein angemessener Anteil dieser Abstellmöglichkeiten muss witterungsgeschützt sein.</p>	<p>men.</p> <p>Änderung angenommen.</p> <p>Änderung abgelehnt, Abs. 9 bleibt wie bestehend.</p>
24	Als Grundeigentümer im Perimeter des Bebauungsplanes stel-		

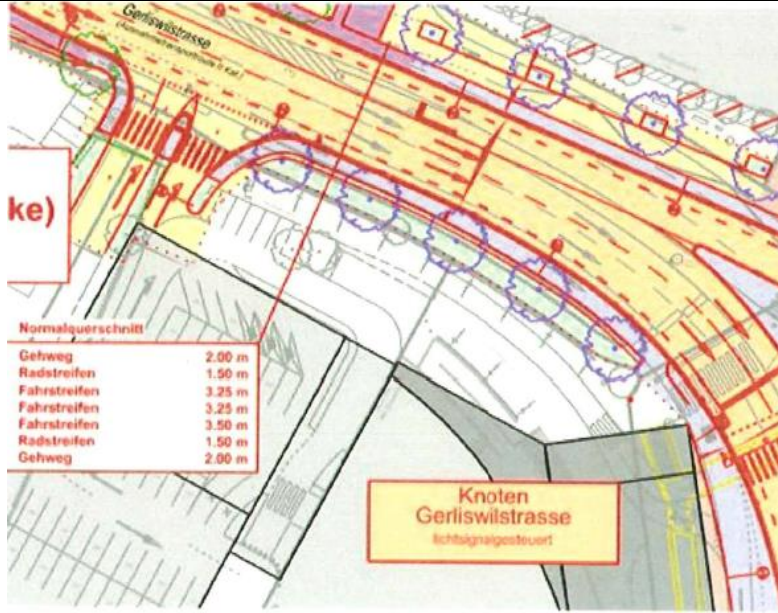
Nr.	Inhalt	Vorschlag durch Gemeinderat vom 18.11.2015	Entscheidungen Einwohnerrat vom 15.12.2015
	<p>len wir folgende Anträge.</p> <p>Punkt 1 Antrag auf Anpassung/ Ergänzung zu Art. 6 Abs. 3 und Art. 7 der Sonderbauvorschriften (SBV) und dem Situationsplan: Im Bereich der Feinerschliessung sollen unterirdische Bauten zulässig sein für die Erschliessung und die Parkierung (insbesondere Durchfahrtsanschluss).</p> <p>Begründung Im nördlichen Teil des Baubereichs A4 ist eine vollständige Überbauung zulässig. Ohne die Hauptnutzflächen zu beanspruchen, lässt sich die geforderte Durchfahrt auf der Höhe der Autoeinstellhalle (AEH) in den Untergeschossen gut realisieren. Optimaler Weise wird diese Durchfahrt gleichzeitig den Baubereich A5 unterirdisch erschliessen um zu vermeiden, dass Fahrzeuge aus der AEH des Baubereichs A5 zuerst in den Bereich der Feinerschliessung hinausfahren müssen um gleich anschliessend wieder in die Durchfahrt einzufahren. Dadurch würde der oberirdische Bereich der Feinerschliessung vom Verkehr entlastet.</p> <p>Ferner ermöglicht die Zulassung einer unterirdischen Verbindung der AEH zwischen den Baubereichen A4 und A5 eine Reduktion von oberirdischer Verkehrsfläche im Bereich der Feinerschliessung. Für den gesamten Betrachtungsperimeter könnte nur eine einzige gemeinsame Einfahrtsrampe zur AEH</p>	<p>Der Situationsplan wird angepasst: Der "Baubereich unterirdische Bauten" wird um den Bereich "Feinerschliessung" ergänzt. Eine Anpassung der Sonderbauvorschriften ist nicht notwendig.</p>	<p>Änderung angenommen.</p>

Nr.	Inhalt	Vorschlag durch Gemeinderat vom 18.11.2015	Entscheidungen Einwohnerrat vom 15.12.2015
	<p>ausreichen und somit mehr Platz für eine attraktivere Umgebungsgestaltung zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Eine gemeinsame und zusammenhängende AEH für die beiden Baubereiche A4 und A5 ergibt zudem mehr Flexibilität für ein zukünftiges Parkplatzbelegungskonzept.</p>		
25	<p>Punkt 2</p> <p>Antrag auf Anpassung / Ergänzung zu Art. 16 Abs. 1 der Sonderbauvorschriften (SBV):</p> <p>im Strassenraum der Gerliswilerstrasse sollen neben der Wegfahrt zusätzlich weitere untergeordnete Zufahrten (z.B. Drive-Through, Anlieferung etc.) zulässig sein.</p> <p>Begründung:</p> <p>Der Strassenraum der Gerliswilerstrasse mit seiner Breite von 16 bis 20m lässt ausreichend Raum um neben dem Langsamverkehr auch den motorisierten Individualverkehr aufzunehmen. Die grundbuchamtlich vermerkten Durchfahrtsrechte für McDonald's Drive-Through erfordern eine Zufahrt über den besagten Strassenraum. Eine Planung dieses Strassenraumes sollte in Anlehnung an das Strassenprojekt „Gesamtverkehrssystem des Kantons Luzern“ gemäss dem nachfolgenden Planausschnitt möglich sein.</p>	<p>Die Anschlüsse an das übergeordnete Kantonsstrassennetz sind fixiert und können nicht mehr verändert werden. Die Erschliessung innerhalb der Bebauungspläne muss die Vorgaben des Bebauungsplans und der Sonderbauvorschriften einhalten. Die Qualität muss den Ansprüchen der Jury im Rahmen des Konkurrenzverfahrens entsprechen.</p> <p>Ob dies durch untergeordnete Zufahrten geleistet werden kann, wird eher kritisch beurteilt.</p>	

Nr.	Inhalt	Vorschlag durch Gemeinderat vom 18.11.2015	Entscheidungen Einwohnerrat vom 15.12.2015																
	 <table border="1" data-bbox="257 715 515 869"> <thead> <tr> <th colspan="2">Normalquerschnitt</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gehweg</td> <td>2.00 m</td> </tr> <tr> <td>Radstreifen</td> <td>1.50 m</td> </tr> <tr> <td>Fahrbahn</td> <td>3.25 m</td> </tr> <tr> <td>Fahrbahn</td> <td>3.25 m</td> </tr> <tr> <td>Fahrbahn</td> <td>3.50 m</td> </tr> <tr> <td>Radstreifen</td> <td>1.50 m</td> </tr> <tr> <td>Gehweg</td> <td>2.00 m</td> </tr> </tbody> </table>	Normalquerschnitt		Gehweg	2.00 m	Radstreifen	1.50 m	Fahrbahn	3.25 m	Fahrbahn	3.25 m	Fahrbahn	3.50 m	Radstreifen	1.50 m	Gehweg	2.00 m		
Normalquerschnitt																			
Gehweg	2.00 m																		
Radstreifen	1.50 m																		
Fahrbahn	3.25 m																		
Fahrbahn	3.25 m																		
Fahrbahn	3.50 m																		
Radstreifen	1.50 m																		
Gehweg	2.00 m																		
26	<p>Als Grundeigentümer im Perimeter des Bebauungsplanes stellen wir folgende Anträge.</p> <p>Punkt 1</p> <p>Antrag auf Anpassung/ Ergänzung zu Art. 6 Abs. 3 und Art. 7 der Sonderbauvorschriften (SBV) und dem Situationsplan: Im Bereich der Feinerschliessung sollen unterirdische Bauten zulässig sein für die Erschliessung und die Parkierung (insbesondere Durchfahrtsanschluss).</p> <p>Begründung</p>	<p>Der Situationsplan wird angepasst: Der "Baubereich unterirdische Bauten" wird um den Bereich "Feinerschliessung" ergänzt. Eine Anpassung der Sonderbauvorschriften ist nicht notwendig.</p>	<p>Änderung angenommen.</p>																

Nr.	Inhalt	Vorschlag durch Gemeinderat vom 18.11.2015	Entscheidungen Einwohnerrat vom 15.12.2015
	<p>Im nördlichen Teil des Baubereichs A4 ist eine vollständige Überbauung zulässig. Ohne die Hauptnutzflächen zu beanspruchen, lässt sich die geforderte Durchfahrt auf der Höhe der Autoeinstellhalle (AEH) in den Untergeschossen gut realisieren. Optimaler Weise wird diese Durchfahrt gleichzeitig den Baubereich A5 unterirdisch erschliessen um zu vermeiden, dass Fahrzeuge aus der AEH des Baubereichs A5 zuerst in den Bereich der Feinerschliessung hinausfahren müssen um gleich anschliessend wieder in die Durchfahrt einzufahren. Dadurch würde der oberirdische Bereich der Feinerschliessung vom Verkehr entlastet.</p> <p>Ferner ermöglicht die Zulassung einer unterirdischen Verbindung der AEH zwischen den Baubereichen A4 und A5 eine Reduktion von oberirdischer Verkehrsfläche im Bereich der Feinerschliessung. Für den gesamten Betrachtungsperimeter könnte nur eine einzige gemeinsame Einfahrtsrampe zur AEH ausreichen und somit mehr Platz für eine attraktivere Umgebungsgestaltung zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Eine gemeinsame und zusammenhängende AEH für die beiden Baubereiche A4 und A5 ergibt zudem mehr Flexibilität für ein zukünftiges Parkplatzbelegungskonzept.</p>		
27	<p>Punkt 2 Antrag auf Anpassung / Ergänzung zu Art. 16 Abs. 1 der Sonderbauvorschriften (SBV):</p>	<p>Die Anschlüsse an das übergeordnete Kantonsstrassennetz sind fixiert und können nicht mehr verändert werden. Die Er-</p>	

Nr.	Inhalt	Vorschlag durch Gemeinderat vom 18.11.2015	Entscheidungen Einwohnerrat vom 15.12.2015
	<p>im Strassenraum der Gerliswilerstrasse sollen neben der Wegfahrt zusätzlich weitere untergeordnete Zufahrten (z.B. Drive-Through, Anlieferung etc.) zulässig sein.</p> <p>Begründung: Der Strassenraum der Gerliswilerstrasse mit seiner Breite von 16 bis 20m lässt ausreichend Raum um neben dem Langsamverkehr auch den motorisierten Individualverkehr aufzunehmen. Die grundbuchamtlich vermerkten Durchfahrtsrechte für McDonald's Drive-Through erfordern eine Zufahrt über den besagten Strassenraum. Eine Planung dieses Strassenraumes sollte in Anlehnung an das Strassenprojekt "Gesamtverkehrsystems des Kantons Luzern" gemäss dem nachfolgenden Planausschnitt möglich sein.</p>	<p>schliessungen innerhalb der Bebauungspläne muss die Vorgaben des Bebauungsplans und der Sonderbauvorschriften einhalten. Die Qualität muss den Ansprüchen der Jury im Rahmen des Konkurrenzverfahrens entsprechen.</p> <p>Ob dies durch untergeordnete Zufahrten geleistet werden kann, wird eher kritisch beurteilt.</p>	

Nr.	Inhalt	Vorschlag durch Gemeinderat vom 18.11.2015	Entscheidungen Einwohnerrat vom 15.12.2015
			
28	<p>Art. 16 Erschliessung für den motorisierten Verkehr</p> <p>Abs. 2: Die in Abs. 2 aufgeführten Fahrtenzahlen für die Abendspitzenstunde sind als Maximalwerte aus den jeweiligen Baufeldern für einen funktionierenden Verkehrsablauf am Seetalplatz hinterlegt. Der in Abs. 2 genannte Wert von 110 Fahrzeugen in der Abendspitzenstunde soll nicht überschritten werden. Es fehlen jedoch Angaben oder Verweise wie die Einhaltung dieses Wertes kontrolliert wird.</p>	<p>Die Fahrten müssen gezählt werden. Wie diese Zählung erfolgt und wie das Überschreiten der Werte verhindert wird, muss im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens aufgezeigt werden.</p>	

Nr.	Inhalt	Vorschlag durch Gemeinderat vom 18.11.2015	Entscheidungen Einwohnerrat vom 15.12.2015
	<p>Abs. 3: Die im Anhang aufgeführten Kennzahlen stammen aus dem Masterplan. Diese Kennzahlen basieren auf Erfahrungswerten. Da sich die Fahrtenerzeugung und die Modal Split Aufteilung im Zeitverlauf ändern, empfehlen Wir einen Hinweis darauf, dass diese Kennzahlen allenfalls von der Gemeinde angepasst/aktualisiert werden können.</p>	<p>Die SBV werden wie folgt ergänzt: Art. 16 Abs. 3: Zur Ermittlung des induzierten Verkehrsaufkommens sind die im Anhang aufgeführten Kennzahlen zu verwenden. <u>Der Gemeinderat kann die Kennzahlen bei massgeblich geänderten Bedingungen unter Beizug eines Experten anpassen.</u> Siehe auch Antwort auf Nr. 2 auf Seite 1f.</p>	<p>Änderung angenommen.</p>
29	<p>Art. 17 Parkierung</p> <p>Abs. 1: Bei SBV zum Baufeld A1 wird auf einen anderen Artikel verwiesen. Daher ist unklar auf welchen Artikel sich die Einschränkung bezieht.</p> <p>Abs. 3: Relevant für den Verkehrsablauf sind die Spitzenstundenbelastungen (vgl. Masterplanbericht 2010, 5.281'). Die Maximale Verkehrsmenge in der Abendspitzenstunde ist als massgebender Richtwert ausgewiesen. Daher müssen die Betreiber gewährleisten, dass die definierten Fahrtenzahlen in den Abendspitzenstunden (vgl. Art. 16, Abs. 2) nicht überschritten werden. Das tägliche Verkehrsaufkommen im Jahresdurchschnitt ist von untergeordneter Bedeutung, insbesondere zur Beurteilung des Verkehrsablaufes, und wird im Masterplan nicht explizit als</p>	<p>Die SBV werden wie folgt angepasst: Art. 17 Abs. 1: ... in Verbindung mit der Einschränkung gemäss <i>Art. 16 Abs. 2 SBV.</i></p> <p>Die SBV werden wie folgt ergänzt: Art. 17 Abs. 3: Die Parkieranlagen sind mit einem Parkleitsystem auszustatten, welches den Verlauf der Fahrten dokumentiert. Die Betreiber überprüfen periodisch, ob das dem Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord zugrundeliegende <u>Verkehrsaufkommen in den Abendspitzenstunden gemäss Art. 16 Abs. 2 und das</u> tägliche Verkehrsaufkommen von <u>3'000</u> 1'400 Fahrten im Jahresdurchschnitt eingehalten wird.</p>	<p>Änderung angenommen.</p> <p>Änderung angenommen.</p>

Nr.	Inhalt	Vorschlag durch Gemeinderat vom 18.11.2015	Entscheidungen Einwohnerrat vom 15.12.2015
	<p>Richtwert ausgewiesen. (Die geschätzten Werte im Masterplan liegen zwischen 2771-2972 Fahrten DTV, es ist nicht nachvollziehbar wie der Wert 1400 Fahrten DTV zustande kommt).</p> <p>Abs. 4: Für den Zeitpunkt der Anpassung der Gebühren sollte Art. 16 Abs. 2 massgebend sein.</p> <p>Abs. 5: Tarifabstufungen sind Anreizmechanismen und daher keine wirksamen Dosierungsmassnahmen. Diese Option sollte nicht im Zusammenhang mit Dosierung aufgeführt werden. Die Dosierung hat die Funktion, den Verkehrsablauf auf dem Strassennetz zu gewährleisten und ist daher mit Massnahmen zur Beschränkung der Ausfahrten vorzusehen.</p> <p>Abs. 6: Dieser Absatz kann so interpretiert werden, dass die Fahrtenzahlen erst nach überschreiten der Leistungsfähigkeit des übergeordneten Netzes auf Verlangen des Kantons a) eingehalten/dosiert werden müssen. Dem ist nicht so, die Fahrtenzahlen aus Art. 16. Abs. 2 sind aus unserer Sicht massgebend. b) Es ist nicht nachvollziehbar, inwiefern die Grundeigentümer</p>	<p>Die Werte wurden dem Masterplan entnommen und auf die nächste 100er Stelle aufgerundet. Der Übertragungsfehler (richtig ist 3'000 Fahrten, nicht 1'400 Fahrten) wird korrigiert.</p> <p>Da in Art. 17 Abs. 3 bereits auf Art. 16 Abs. 2 bzw. auf die Abendspitzenstunden verwiesen wird, wäre eine Anpassung des Abs. 4 nur notwendig, wenn Abs. 3 nicht angepasst würde.</p> <p>Die SBV werden wie folgt angepasst: Art. 17 Abs. 5: ... im Fall der Überlastung des übergeordneten Verkehrsnetzes der ausfahrende Verkehr dosiert werden kann (z. B. Lichtsignalanlagen, temporäre <u>Beschränkungen der Ausfahrt</u> <u>Tarifabstufungen</u>).</p> <p>Art. 17 Abs. 6 wird wie folgt angepasst: Wird die Leistungsfähigkeit des übergeordneten Verkehrsnetzes nachweislich überschritten, so ist auf Verlangen des Kantons (Dienststelle vif) a) die Anzahl <u>zulässiger</u> Fahrten <u>gemäss Art. 16 Abs. 2</u> zu reduzieren b) und/oder es sind Massnahmen zur Leistungssteigerung des Verkehrssystems umzusetzen.</p>	<p>Änderung angenommen.</p> <p>Änderung angenommen.</p>

Nr.	Inhalt	Vorschlag durch Gemeinderat vom 18.11.2015	Entscheidungen Einwohnerrat vom 15.12.2015
	<p>Massnahmen zur Leistungssteigerung des Verkehrssystems umzusetzen/zu finanzieren haben, sofern die Fahrtenzahlen nach Art. 16 Abs. 2 eingehalten werden.</p> <p>Abs. 9: Hinweis auf gängige VSS-Norm empfohlen. Z.B.: Die Anzahl der Abstellplätze für Velos und Motorräder im Geltungsbereich bestimmt sich nach der zum Zeitpunkt eines Bauentscheids gültigen VSS-Norm (SN 640 065) Die Veloabstellplätze sind entsprechend der VSS-Norm SN 640 066 (Projektierung von Veloparkierungsanlagen) auszuführen. Die Abstellplätze sind sicher, leicht zugänglich und gut erkennbar zu platzieren.</p>	<p>Abs. 7 wird wie folgt ergänzt: Die Finanzierung der Massnahmen erfolgt auf Kosten der Eigentümer der Grundstücke im Bebauungsplanperimeter.-<u>Die Grundeigentümer leisten Beiträge an diese Massnahmen nach Massgabe der wirtschaftlichen Sondervorteile.</u></p> <p>Die SBV werden wie folgt ergänzt: Art. 17 Abs. 9: An geeigneten Lagen sind genügend Abstellfelder für Velos und Motorräder herzurichten. <u>Die Anzahl der Abstellplätze für Velos und Motorräder im Geltungsbereich bestimmt sich nach der zum Zeitpunkt eines Bauentscheids gültigen VSS-Norm (SN 640 065) Die Veloabstellplätze sind entsprechend der VSS-Norm SN 640 066 (Projektierung von Veloparkierungsanlagen) auszuführen. Die Abstellplätze sind sicher, leicht zugänglich und gut erkennbar zu platzieren.</u> Ein angemessener Anteil dieser Abstellmöglichkeiten muss witterungsgeschützt sein.</p>	<p>Änderung angenommen.</p> <p>Änderung abgelehnt, Abs. 9 bleibt wie bestehend.</p>
30	Die Stadt Luzern begrüsst, dass zwischen den Baufelder B1, B2 und B3 die Durchgänge rechtlich gesichert werden. Insbesondere den Durchgang zwischen den Baufeldern B2 und B3 erachten wir als wichtig, da der geplante Reusseggsteg aus unserer Sicht realisiert werden sollte. Wir werden bezüglich der Realisierung des Reusseggsteges mit der Gemeinde Emmen	Wird zur Kenntnis genommen.	

Nr.	Inhalt	Vorschlag durch Gemeinderat vom 18.11.2015	Entscheidungen Einwohnerrat vom 15.12.2015
	später Kontakt aufnehmen.		
31	<p>Art. 17 Erschliessung für den motorisierten Verkehr</p> <p>Abs. 2: Die in Abs. 2 aufgeführten Fahrtenzahlen für die Abendspitzenstunde sind als Maximalwerte aus den jeweiligen Baufeldern für einen funktionierenden Verkehrsablauf am Seetalplatz hinterlegt. Der in Abs. 2 genannte Wert von 70 Fahrzeugen in der Abendspitzenstunde soll nicht überschritten werden. Es fehlen jedoch Angaben oder Verweise Wie die Einhaltung dieses Wertes kontrolliert wird.</p> <p>Abs. 3: Die im Anhang aufgeführten Kennzahlen stammen aus dem Masterplan. Diese Kennzahlen basieren auf Erfahrungswerten. Da sich die Fahrtenerzeugung und die Modal Split Aufteilung im Zeitverlauf ändern, empfehlen Wir einen Hinweis darauf, dass diese Kennzahlen allenfalls von der Gemeinde angepasst/aktualisiert werden können.</p>	<p>Die Fahrten müssen gezählt werden. Wie diese Zählung erfolgt und wie das Überschreiten der Werte verhindert wird, muss im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens aufgezeigt werden.</p> <p>Die SBV werden wie folgt ergänzt: Art. 17 Abs. 3: Zur Ermittlung des induzierten Verkehrsaufkommens sind die im Anhang aufgeführten Kennzahlen zu verwenden. <i><u>Der Gemeinderat kann die Kennzahlen bei massgeblich geänderten Bedingungen unter Beizug eines Experten anpassen.</u></i> Siehe auch Antwort auf Nr. 2 auf Seite 1f.</p>	Änderung angenommen.
32	<p>Art. 18 Parkierung</p> <p>Abs. 1: Bei SBV zum Baufeld A1 wird auf einen anderen Artikel verwiesen. Daher ist unklar auf welchen Artikel sich die Einschränkung bezieht.</p>	<p>Die SBV werden wir folgt angepasst: Art. 17 Abs. 1: ... in Verbindung mit der Einschränkung gemäss <i><u>Art. 17 Abs. 2 SBV.</u></i></p>	Änderung angenommen.

Nr.	Inhalt	Vorschlag durch Gemeinderat vom 18.11.2015	Entscheidungen Einwohnerrat vom 15.12.2015
	<p>Abs. 6: Dieser Absatz kann so interpretiert Werden, dass die Fahrtenzahlen erst nach überschreiten der Leistungsfähigkeit des übergeordneten Netzes auf Verlangen des Kantons</p> <p>a) eingehalten/dosiert Werden müssen. Dem ist nicht so, die Fahrtenzahlen aus Art. 16. Abs. 2 sind aus unserer Sicht massgebend.</p> <p>b) Es ist nicht nachvollziehbar, inwiefern die Grundeigentümer Massnahmen zur Leistungssteigerung des Verkehrssystems umzusetzen/zu finanzieren haben, sofern die Fahrtenzahlen nach Art. 16 Abs. 2 eingehalten werden.</p> <p>Abs. 9: Hinweis auf gängige VSS-Norm empfohlen. Z.B.: Die Anzahl der Abstellplätze für Velos und Motorräder im Geltungsbereich bestimmt sich nach der zum Zeitpunkt eines Bauentscheids gültigen VSS-Norm (SN 640 065) Die Veloabstellplätze sind entsprechend der VSS-Norm SN 640 066 (Projektierung von Veloparkierungsanlagen) auszuführen. Die Abstellplätze sind sicher, leicht zugänglich und gut erkennbar zu platzieren.</p>	<p>Abs. 6 wird wie folgt angepasst: Wird die Leistungsfähigkeit des übergeordneten Verkehrsnetzes nachweislich überschritten, so ist auf Verlangen des Kantons (Dienststelle vif) a) die Anzahl <u>zulässiger</u> Fahrten <u>gemäss Art. 16 Abs. 2</u> zu reduzieren b) und/oder es sind Massnahmen zur Leistungssteigerung des Verkehrssystems umzusetzen.</p> <p>Abs. 7 wird wie folgt ergänzt: Die Finanzierung der Massnahmen erfolgt auf Kosten der Eigentümer der Grundstücke im Bebauungsplanperimeter. <u>-Die Grundeigentümer leisten Beiträge an diese Massnahmen nach Massgabe der wirtschaftlichen Sondervorteile.</u></p> <p>Die SBV werden wie folgt ergänzt: Art. 17 Abs. 9: An geeigneten Lagen sind genügend Abstellfelder für Velos und Motorräder herzurichten. <u>Die Anzahl der Abstellplätze für Velos und Motorräder im Geltungsbereich bestimmt sich nach der zum Zeitpunkt eines Bauentscheids gültigen VSS-Norm (SN 640 065) Die Veloabstellplätze sind entsprechend der VSS-Norm SN 640 066 (Projektierung von Veloparkierungsanlagen) auszuführen. Die Abstellplätze sind sicher, leicht zugänglich und gut erkennbar zu</u></p>	<p>Änderung angenommen.</p> <p>Änderung angenommen.</p> <p>Änderung abgelehnt, Abs. 9 bleibt wie bestehend.</p>

Nr.	Inhalt	Vorschlag durch Gemeinderat vom 18.11.2015	Entscheidungen Einwohnerrat vom 15.12.2015
		<u>platzieren</u> . Ein angemessener Anteil dieser Abstellmöglichkeiten muss witterungsgeschützt sein.	