

**Raum und Wirtschaft (rawi)**

Murbacherstrasse 21  
6002 Luzern  
Telefon 041 228 51 83  
Telefax 041 228 64 93  
rawi@lu.ch  
www.rawi.lu.ch

Gemeindeverwaltung Kriens  
Gemeindeammann  
Matthias Senn  
Schachenstrasse 13  
Postfach  
6010 Kriens

Luzern, 23. November 2015 / IC/DJ  
2015-323

## **Aktennotiz betreffend**

### **Gemeinde Kriens; Bebauungsplan Nidfeld (2015), Einsprache Marazzi AG**

Sehr geehrter Herr Senn

Als Grundlage für die Einspracheverhandlung mit der Marazzi AG wünschen Sie eine genauere Erläuterung der Auflagen aus dem Vorprüfungsbericht respektive aus der Stellungnahme von 6. Juli 2015 betreffend den Schwellenwert der Fahrtenzahl in der Abendspitzenstunde (ASP). Wir haben dazu die vorliegende Aktennotiz verfasst.

#### **1. Ausgangslage**

Der Vorprüfungsbericht zum aktuellen Bebauungsplanentwurf ist datiert vom 14. August 2015. Zu einer früheren Variante des Bebauungsplanes haben wir mit Vorprüfungsbericht vom 21. Dezember 2012 Stellung genommen.

Die Einspracheverhandlungen sind durch den Gemeinderat zu führen (§ 62 PBG). Der Regierungsrat entscheidet über allfällige Verwaltungsbeschwerden und genehmigt die Planung (§ 64 PBG). Operativ erarbeitet der Rechtsdienst des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartements (BUWD) den Regierungsratsentscheid und lädt bei Bedarf die Dienststelle Raum und Wirtschaft zur Stellungnahme ein. Aufgrund möglicher Interessenskonflikte nehmen Vertreter des BUWD grundsätzlich an keinen Einspracheverhandlungen teil.

Die Einsprache der Marazzi AG zum Bebauungsplan Nidfeld im Rahmen der öffentlichen Planaufgabe hat uns überrascht. Der Bebauungsplan wurde in enger Zusammenarbeit zwischen Gemeindebehörde, dem beauftragten Planungsbüro und den kantonalen Stellen erarbeitet. Soweit uns bekannt ist, ist die Firma Marazzi AG der Auslöser und Auftraggeber der Planung. Es ist zu erwarten, dass die Firma Marazzi AG über unsere Stellungnahme im Rahmen der Vorprüfung vom 6. Juli 2015 und über den Vorprüfungsbericht vom 14. August 2015 in Kenntnis gesetzt worden ist und damit ausreichend Gelegenheit gehabt hat, sich zu

den Vorbehalten des Kantons zu äussern. Die vorliegende Einsprache wäre unserer Ansicht nach zu vermeiden gewesen.

## **2. Abstimmung von Siedlung und Verkehr**

Die Bedeutung der Abstimmung der Siedlungsentwicklung und der damit einhergehenden Verkehrserzeugung bedarf grundsätzlich keiner detaillierten Erläuterung, ist doch die Notwendigkeit der Verkehrsplanung breit bekannt und etabliert. Damit Luzern Süd mit der vorgesehenen städtebaulichen Dichte und Qualität entwickelt werden kann, ist die Mobilität mit derselben Konsequenz wie die Siedlungsentwicklung anzugehen. Im Rahmen der Entwicklungsplanung für Luzern Süd wurde dafür das Grundkonzept Verkehr erarbeitet. Der Kanton konnte zum Entwurf vom 5. Dezember 2014 Stellung nehmen. Die Schlussfassung des Grundkonzepts Verkehr datiert vom August 2015.

Der Kerngedanke des Grundkonzepts ist mit „Push and Pull“ zu umschreiben. Durch die Regulierung des Angebots für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie durch einen reduzierten Ausbau des MIV-Systems (*push*) und gleichzeitiger Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs (ÖV; *pull*) soll die Erreichbarkeit von Luzern Süd erhalten und gesteigert werden. Wesentliche Mehrkapazitäten für die Mobilität können dabei nur mit dem ÖV bereitgestellt werden. Ein funktionsfähiger, wirtschaftlich notwendiger MIV ist zu gewährleisten.

Der Beitrag der Arealentwicklungen an eine zweckmässige Mobilität innerhalb von Luzern Süd liegt dabei in der Entwicklung urbaner, attraktiver, langsamverkehrsfreundlichen Bebauungskonzepte mit einem Minimum an MIV-Parkplätzen. Um die Funktionalität des übergeordneten Verkehrssystems zu gewährleisten, sind die Ausfahrten aus den Arealen während den Spitzenzeiten des Verkehrs (ASP) bei Bedarf zu dosieren.

## **3. Bebauungsplan Nidfeld**

Das Gebiet Nidfeld wird dem Standort-Typ C zugewiesen (SN 640 281). Die Parkplätze sind auf 80 % bis 50 % des Richtwertes zu reduzieren.

Gemäss Bebauungsprojekt beträgt der Richtwert an Parkplätzen ca. 959 (Spalte 2 in der nachfolgenden Tabelle 1). Es werden jedoch nur 650 Parkplätze gemäss Bebauungsplan zugelassen (Spalte 4 in der nachfolgenden Tabelle 1). Dies entspricht einer normgemässen Reduktion auf ca. 68 %.

Gemäss Verkehrstechnischem Gutachten vom 17. April 2015 beträgt die ASP für 650 Parkplätze ca. 260 Fahrzeuge in der ASP. Das Gutachten weist jedoch im „Best Case“-Fall eine ASP von 164 und im „Worst Case“-Fall eine von 480 ASP auf. Im Entwurf der Sonderbauvorschriften für die Vorprüfung vom 27. Mai 2015 wurde in Art. 22 Abs. 4 ein Schwellenwert für die ASP von 240 festgelegt.

Die verschiedenen Werte der ASP oben zeigen, dass es den einzigen ASP nicht gibt. Aufgrund der flexiblen Nutzung, welche der Bebauungsplan bewusst zulässt, ist die Bandbreite der ASP relativ gross. Der Schwellenwert ist vielmehr ein Indikator für die frühzeitige Prüfung von notwendigen Massnahmen. Art. 22 Abs. 4 ist daher auch zweckmässig als Handlungsaufforderung formuliert:

*[...] Wird der Schwellenwerte von 200 ASP (Fahrten in der Abendspitzenstunde) wiederholt überschritten, verlangt der Gemeinderat Massnahmen, welche die Fahrtenzahl beeinflussen und einschränken. Die Gemeinde kann von der Grundeigentümerschaft verlangen, dass*

über ein Verkehrsmanagementsystem (z.B. Schrankenanlagen) die ausfahrenden Fahrzeuge dosiert werden, wenn die Belastung des übergeordneten Strassennetzes dies erfordert. [...]

Bezogen auf den MIV muss aus kantonaler Sicht ein ausgewogenes System aus in ausreichender Anzahl verfügbaren Parkplätzen und einem Dossierungssystem umgesetzt werden. Die Parkplätze sind soweit wie möglich zu reduzieren. Die Begründung liegt insbesondere darin, dass mit geeigneten Massnahmen (flexible Arbeitszeitmodelle o.ä.) die ASP „gebrochen“ werden kann, ohne gleich die Parkplatzzahl zu reduzieren. Zudem kann mit einem zweckmässigen Nutzungsmix – mit konstanter Parkplatzzahl – das Verkehrsaufkommen zu den kritischen Zeiten beeinflusst werden. Mit der „ausreichenden“ Anzahl Parkplätze soll zudem allfälligem Suchverkehr entgegen gewirkt werden.

Ist nichts Weitergehendes geregelt, zeichnet sich aus kantonaler Sicht folgende grundsätzliche Praxis für den Standort-Typ C im Kanton Luzern ab<sup>1</sup>:

- Die Parkplätze werden auf einer Reduktion von 60 % bis 65 % des Richtwerts berechnet.
- Die ASP wird auf Basis einer Parkplatz-Reduktion von 50 % ermittelt.

Zum obigen Grundsatz ist zu bemerken, dass er von der Norm geringfügig abweicht, die Abweichung aber mit der zuvor formulierten Begründung gerechtfertigt werden kann.

Unsere Abschätzung (prozentuale Umrechnung aus den Werten des verkehrstechnischen Gutachtens) ergibt für die ASP einen Wert von 189 (Spalte 10 in der nachfolgenden Tabelle 1). **Gerundet 200 ASP.**

Nutzung gemäss Projekt	Verkehrstechnisches Gutachten 17.4.15				Umrechnungsfaktor		PP Reduktion			50%
	PP Norm	DTV	PP	ASP	DTV/PP	DTV/ASP	PP (50%)	DTV (50%)	ASP (50%)	
					[3/4]	[3/5]	[2*50%]	[6*8]	[8/7]	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
prodega	242	607	131	39	4.6	15.56	121	561	36	
Büro	303	833	219	119	3.8	7.00	152	576	82	
Wohnen	414	655	300	102	2.2	6.42	207	452	70	
	959	2095	650	260			480	1'589	189	

Tabelle 1 Abschätzung des ASP auf Basis einer Reduktion von 50 %

#### 4. Grundkonzept Verkehr

Das Gebiet Nidfeld liegt im Gebiet II der Gebietseinteilung für die Ermittlung des Parkplatzbedarfs. Wir weisen darauf hin, dass künftige Planungen im Gebiet II gemäss dem Grundkonzept deutlich restriktivere Vorgaben bei der Parkplatzzahl einhalten müssen als im Bebauungsplan Nidfeld. Aufgrund der guten Erschliessung mit dem ÖV sind die Parkplätze auf 50 % bis 10 % – abhängig jeweils von der konkreten Nutzung – des Richtwertes zu reduzieren (vgl. den nachfolgenden Auszug aus dem Grundkonzept Verkehr).

<sup>1</sup> Vgl. auch kantonale Vorprüfung Bebauungsplan Rothenburg-Station Ost vom 5. November 2015 (kann bei der Gemeinde Rothenburg eingesehen werden).

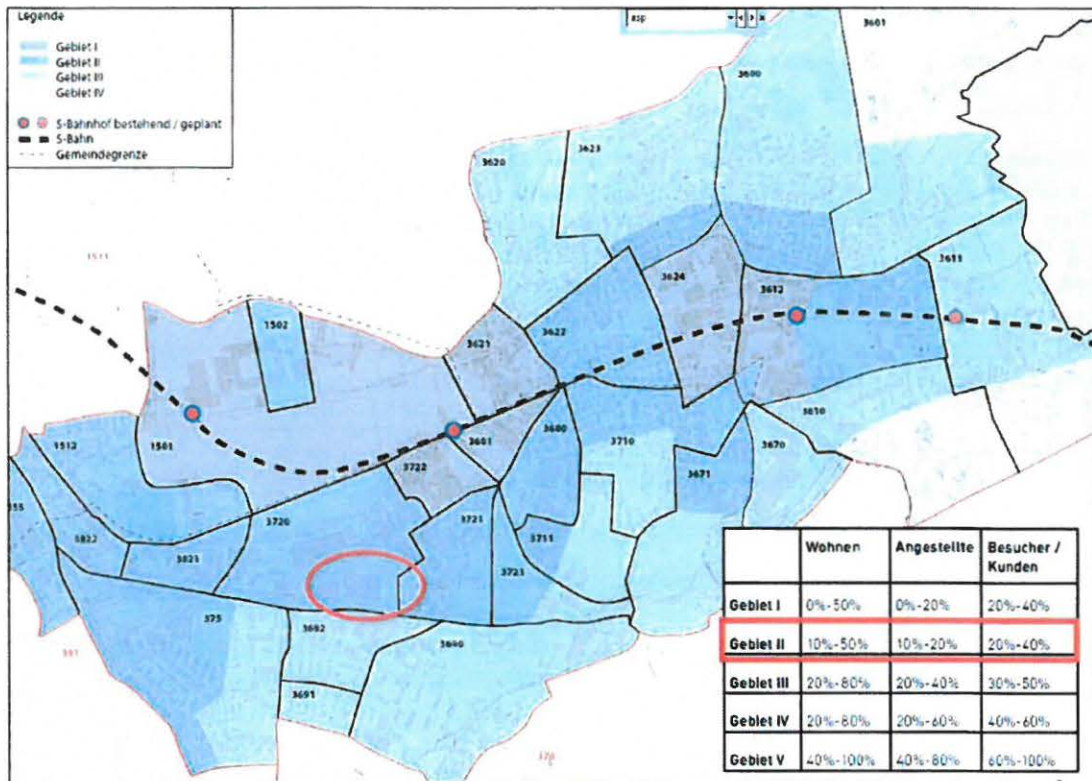


Abbildung 1 Auszug aus dem Grundkonzept Verkehr vom August 2015

In der Stellungnahme vom 6. Juli 2015 haben wir die Anpassung von Art. 22 Abs. 4 im Sinne unserer obigen Ausführungen verlangt. Der Schwellenwert sollte von 240 ASP auf 200 ASP herabgesetzt werden. Unter anderem hat dieser Vorbehalt dazu geführt, dass das Vorprüfungsverfahren nicht abgeschlossen werden konnte. In den bereinigten Unterlagen vom 28. Mai 2015 wurde unser Vorbehalt berücksichtigt und Art. 22 Abs. 4 korrekt angepasst. Das Vorprüfungsverfahren konnte positiv abgeschlossen werden.

Wir hoffen, mit unseren Ausführungen Ihre Fragen beantwortet zu haben. Nach Absprache mit der Departementsleitung sehen wir grundsätzlich keinen Verhandlungsspielraum bei der Festlegung des Schwellenwerts der ASP von 200. Dies ist im weiteren Planungsverlauf zu berücksichtigen.

Für die Aktennotiz:

  
Cüneyd Inan  
Fachleiter Orts- und Regionalplanung  
Tel. direkt 041 228 51 86  
[cüneyd.inan@lu.ch](mailto:cüneyd.inan@lu.ch)

  
Dagmar Jans  
Rechtsdienst  
Tel. direkt 041 228 57 61  
[dagmar.jans@lu.ch](mailto:dagmar.jans@lu.ch)

Kopie:

- Erik Lustenberger, Leiter Rechtsdienst BUWD
- Mike Siegrist, Abteilungsleiter Raumentwicklung