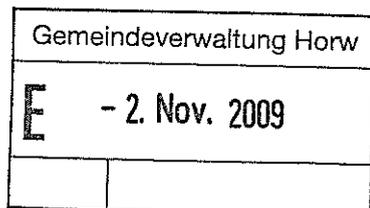


Departementssekretariat

Bahnhofstrasse 15
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
Telefax 041 228 65 73
buwd@lu.ch
www.lu.ch



Gemeinderat Horw
Gemeindehausplatz 16
Postfach
6048 Horw

Gemeinderat Kriens
Schachenstrasse
6010 Kriens

Luzern, 28. Oktober 2009
2009/165 / IC/EL

**Gemeinde Horw, Gemeinde Kriens;
Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof Horw/Kriens sowie Strassen-
plan (Einmünder Wegmatte)**

Vorprüfungsbericht

gemäss § 19 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) und § 65 des Strassengesetzes (StrG)

Sehr geehrter Herr Gemeindepräsident der Gemeinde Horw
Sehr geehrte Frau Gemeindepräsidentin der Gemeinde Kriens
Sehr geehrte Damen und Herren Gemeinderäte

Mit Schreiben vom 15. Juli 2009 ersuchen Sie das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement um die Vorprüfung des Bebauungsplanes Zentrumszone Bahnhof Horw/Kriens. Dazu äussern wir uns wie folgt:

A. EINLEITUNG

1. Planungsrechtliche Ausgangslage

Der Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof Horw/Kriens basiert auf einem im Jahre 2007 durchgeführten Studienauftrag. Der nordwestliche Teil des Bebauungsplanes erstreckt sich mit einer Teilfläche von ca. 6'000 m² über das Gemeindegebiet von Kriens. Das Baudepartement der Gemeinde Kriens ist in der Projektleitung vertreten und hat mit Schreiben vom 10. Juli 2009 sein Einverständnis zur Einleitung der kantonalen Vorprüfung gegeben. Wir gehen davon aus, dass die Gemeinde Horw weiterhin die Koordination der gemeindeübergreifenden Planung übernimmt.

Das Baufeld Nord des Bebauungsplanes ist über die Ringstrasse erschlossen. Dazu ist beim Knoten Wegmatt eine neue Zufahrt notwendig, die rechtlich mit einem Strassenplan gesichert werden soll. Der Strassenplan wird daher zusammen mit dem Bebauungsplan vorgeprüft. Gemäss gültigem Zonenplan der Gemeinde Horw sind die Baufelder A, B, C und N2 der Industriezone, die Baufelder D und E der Gewerbezone, die Baufelder F und G der vier-

geschossigen Wohnzone und die Baufelder M und S der dreigeschossigen Wohnzone zugewiesen. Das Baufeld N1 in der Gemeinde Kriens ist der Arbeitszone ES III zugewiesen.

Der gesamte Bebauungsplanperimeter auf Gemeindegebiet von Horw soll gemäss dem im Entwurf vorliegenden Zonenplan (Vorprüfung vom 4. Mai 2009) der Zentrumszone mit Bebauungsplanpflicht zugewiesen werden. Wir gehen davon aus, dass im weiteren Verfahren die Zonenplanrevision und der Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof Horw/Kriens weiterhin koordiniert werden.

2. Beurteilungsdokumente

Folgende Planungsinstrumente sind Gegenstand der Vorprüfung:

- Bebauungsplan, bestehend aus dem Vorschriftenplan (1:1'000) und den Sonderbauvorschriften, Entwurf vom 13. Juli 2009;
- Strassenplan gemäss § 63 StrG (Einmünder Wegmatte), Entwurf vom 2. Juli 2009.

Als Grundlagen für die Beurteilung liegen vor:

- Schreiben der Gemeinde Horw vom 15. Juli 2009;
- Schreiben der Gemeinde Kriens vom 10. Juli 2009;
- Planungsbericht vom 13. Juli 2009;
- Nachtrag zum Planungsbericht vom 16. September 2009;
- Konzeptplan (1:1'000) vom 13. Juli 2009;
- Kurzbericht Strassenplan Einmünder Wegmatt vom 3. Juli 2009;
- Verlegung Steinibach, Technischer Bericht vom 17. Juli 2009;
- Verlegung Steinibach, Situation (1:500) vom 17. Juli 2009;
- Verlegung Steinibach, Längenprofil (1:500/100) vom 17. Juli 2009;
- Verlegung Steinibach, Querprofil (1:100) vom 17. Juli 2009;
- Leistungsberechnungen Verkehr vom 16. Juli 2009;
- Lärmbeurteilung vom 16.7.2009;
- Infrastrukturkosten vom 15. Juli 2009;
- Schreiben der Gemeinde Horw betreffend Umweltverträglichkeitsbericht vom 30. Juli 2009.

Gemäss Art. 47 der Raumplanungsverordnung hat die Behörde, die Nutzungspläne erlässt, der kantonalen Genehmigungsbehörde Bericht darüber zu erstatten. Der Planungsbericht zum vorliegenden Bebauungsplan resp. dem Strassenplan genügt den gestellten Anforderungen. Die eingereichten Unterlagen sind vollständig und zweckmässig dargestellt.

3. Vernehmlassungsverfahren

Folgende von der Dienststelle Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation (rawi; zuständiger Gebietsmanager: Cüneyd Inan, Tel. 041 228 51 86) zur Vernehmlassung eingeladenen Stellen haben sich schriftlich zum Bebauungsplan resp. dem Strassenplan geäußert:

- Stadt Luzern, Baudirektion, am 13. August 2009;
- Bewilligungs- und Koordinationszentrale (bkz), am 18. August 2009;
- Regionalplanungsverband Luzern, am 26. August 2009;
- Dienststelle Umwelt und Energie (uwe), am 14. September 2009;
- Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif), am 21. September 2009;
- Dienststelle Immobilien, am 27. Oktober 2009.

Im Rahmen der Vorprüfung sind verschiedene Fragen zum Bebauungsplan aufgetaucht, die an einer Koordinationssitzung am 28. August 2009 geklärt werden konnten. Zu Ihrer Information erhalten Sie je eine Kopie der Aktennotiz der Sitzung und der oben aufgeführten Stel-

lungnahmen. Die Meinungsäusserungen sind, soweit es sich um wichtige, übergeordnete raumplanerische Anliegen handelt oder soweit sie für die raumplanerische Interessenabwägung von Bedeutung sind, in den vorliegenden Bericht integriert.

Von der zb (Zentralbahn AG) haben wir bisher keine schriftliche Stellungnahme erhalten. Gemäss Aussagen der Planverfasser war die zb im Bebauungsplanprozess resp. beim Studienauftrag beteiligt. Wir werden Ihnen eine allfällige Stellungnahme der zb umgehend weiterleiten und ersuchen Sie, diese soweit zweckmässig in der weiteren Planbearbeitung in geeigneter Form zu berücksichtigen.

B. BEURTEILUNG

1. Grundlagen

1.1 Überkommunaler Entwicklungsrichtplan ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw

Der überkommunale Entwicklungsrichtplan ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw (ESP-Richtplan, genehmigt durch den Regierungsrat am 2. Dezember 2003) schliesst auch das Gebiet um den Bahnhof Horw mit ein. Der Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof Horw/Kriens hat daher den Vorgaben des ESP-Richtplanes zu genügen.

Der ESP-Richtplan macht in den Koordinationsblättern N-01, S-01, S-03, V-01, V-02 und R-01 konkrete Aussagen zum Bahnhofsgebiet von Horw. Die Vorgaben des ESP-Richtplanes bezüglich des Städtebaus, der Art der Nutzung sowie der Erschliessung durch den öffentlichen und motorisierten Individualverkehr werden nach unserer Meinung – soweit sie mit dem Bebauungsplan beeinflusst werden können – ausreichend erfüllt. Die hohe städtebauliche Qualität des Bebauungsplanes wurde auch durch die Wahl eines qualifizierten Verfahrens, der dem Bebauungsplan zur Grunde liegt, erreicht.

Eine zentrale Frage der ESP-Richtplanung ist die Abstimmung von Siedlung und Verkehr (R-01). Gemäss dem ESP-Richtplan steht für den Perimeter Bahnhof Horw ein Fahrtenkontingent von 4'850 Fahrten plus einer Reserve von 900 Fahrten (Handlungsspielraum für den Gemeinderat Horw) zur Verfügung. Der Perimeter des Bahnhofs Horw aus dem ESP-Richtplan ist räumlich nicht deckungsgleich mit dem Bebauungsplanperimeter Zentrumszone Bahnhof Horw/Kriens (vgl. Abb. 1, Nachtrag zum Planungsbericht vom 16. September 2009).

In der folgenden Tabelle sind die Fahrtenkontingente aus dem ESP-Richtplan und die zulässigen Fahrten der Baufelder aus dem Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof Horw/ Kriens zusammengestellt. Wir nehmen an, dass die Reserve von 900 Fahrten, die dem Gemeinderat von Horw als Handlungsspielraum zur Verfügung stehen, für die Zentrumsplanung Horw eingesetzt werden.

<i>[alle Fahrtenangaben in DTV]</i>	<i>ESP-Perimeter Gebiet Bahnhof Horw</i>	<i>ESP-Perimeter Gebiet Schlund Süd</i>	<i>Ausserhalb ESP-Perimeter</i>
Fahrtenkontingent	4'850	6'250 (ohne Pilatusmarkt)	
Handlungsspielraum Horw	900		
Gesamtkontingent	5'750		
Baufelder			
A	360		
B	1'180		
C	280		
D			1'200
E			560
F			220
G			240
Nord	1'200		
Mitte	340 (östliche Fläche)	340 (westliche Fläche)	
Süd	180		
<i>Erweiterung Hochschule¹</i>	100		
<i>Wegmatte Wohnen²</i>	400		
Fahrtenerzeugung	4'040	340	2'220
Nicht ausgeschöpft ->	1'710		

¹⁾ Annahme: Fahrtenerzeugung eher gering; ²⁾ Annahme: Fahrtenerzeugung etwas mehr als 1/2 des ganzen Gebietes Mitte

Die Zusammenstellung zeigt, dass das gemäss ESP-Richtplan zur Verfügung stehende Fahrtenkontingent für das Gebiet Bahnhof Horw von 5'750 (4'850 + 900) nicht ausgeschöpft wird. Rein rechnerisch bleibt eine Reserve von ca. 1'710 Fahrten übrig. Korrekterweise muss jedoch erwähnt werden, dass – auf Grund der abweichenden Betrachtungsperimeter zwischen ESP-Richtplan und Bebauungsplan – ca. 340 Fahrten vom ESP-Gebiet Schlund Süd beansprucht werden. Diese Fahrten stünden für dieses Gebiet nicht mehr als Kontingent zur Verfügung. Es ist deshalb von einer Reserve von $1'710 - 340 = 1'370$ Fahrten auszugehen. Weiter ist festzuhalten, dass ca. 2'220 Fahrten des Bebauungsplanes ausserhalb des ESP-Richtplanperimeters erzeugt werden. Der ESP-Richtplan macht keine Aussage, wie mit solchen Fahrten umzugehen ist. Bei der Zentrumsplanung Horw sind zweckmässigerweise die Fahrten, die ausserhalb des ESP-Richtplanes erzeugt werden, ebenfalls teilweise zum ESP-Gebiet Bahnhof Horw zu rechnen. Im Sinne einer zweckmässigen Annahme wird davon ausgegangen, dass $\frac{2}{3}$ dieser Fahrten, also $2'220 \times \frac{2}{3} = 1'480$ Fahrten, nach Westen, über den ESP-Perimeter durchgeführt werden. Das Verkehrssystem des ESP-Perimeters wird durch diese Fahrten ebenfalls markant beeinflusst.

Stellt man nun die nicht ausgeschöpfte Reserve von 1'370 Fahrten im ESP-Perimeter den zusätzlich ausserhalb des ESP-Perimeters generierten, aber ESP-relevanten 1'480 Fahrten gegenüber, bleibt eine Differenz von ca. 100 Fahrten, die allenfalls als Kontingentsüberschreitung betrachtet werden könnten. Wir sind jedoch der Meinung, dass diese Differenz von 2 % ($100 / 5'750$) im Unschärfbereich der ganzen Fahrtenberechnung und daher vernachlässigbar ist. Für das Bahnhofsgebiet Horw ist speziell zu erwähnen, dass durch die hohe ÖV-Gunst des Standortes mit relativ einfachen Massnahmen auf allfällige künftige Kapazitätsprobleme reagiert werden kann (Veränderung des Modal Split).

Zudem weisen wir darauf hin, dass sich in der ESP-Planung Luzern Nord und im Rontal die in aller Regel bewilligungsfähige Verkehrserzeugung von bis zu 15 Fahrten DTV pro 100 m² realisierter Nutzfläche etabliert hat. Soll von diesem Wert nach oben abgewichen werden, so ist im Rahmen der konkreten Projektplanung die Lösung zu suchen. Generell sollen die Anreize so gesetzt werden, dass grössere zusammenhängende Gebiete gemeinsam geplant werden. Wird der Betrachtungsperimeter geöffnet, so fällt auch eine einzelne intensivere Nutzung nicht stark ins Gewicht, solange die Gesamtbilanz des Perimeters im Gleichgewicht bleibt. Der vorliegende Bebauungsplan setzt dieses Konzept vorbildlich um.

Zusammenfassend stellen wir fest, dass der vorliegende Bebauungsplan mit dem ESP-Richtplan Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw übereinstimmt und dessen Vorgaben einhält.

1.2 Keine UVP-Pflicht und keine Anpassung des REP 21

Umweltverträglichkeit

Die Baufelder A bis S weisen gemäss den Sonderbauvorschriften gesamthaft 8'100 m² für Güter des täglichen und häufigen periodischen Bedarfes und zusätzlich 3'000 m² für Fachmärkte auf. Die gesamte zulässige Verkaufsfläche im Bebauungsplanperimeter beträgt somit 11'100 m². Gemäss der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV, Stand 1. Juli 2009) sind Einkaufszentren und Fachmärkte mit einer Verkaufsfläche von mehr als 7'500 m² UVP-pflichtig. Die Umweltverträglichkeit wäre zudem gemäss Ziff. 80.5 des Anhangs der kantonalen Umweltschutzverordnung im Bebauungsplanverfahren gemäss § 170 PBG zu prüfen.

Die UVP-Pflicht bezieht sich jedoch ausschliesslich auf Projekte (Art. 3 UVPV). Bei der hier zu beurteilenden Vorlage handelt es sich aber um eine Nutzungsplanung, ohne dass bereits konkrete Projekte vorhanden sind. Wir stellen daher fest, dass für die vorliegende Planung keine Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgen muss.

Einkaufszentren

Auf Grund der gemäss Sonderbauvorschriften maximal zulässigen Verkaufsfläche von 11'100 m² ist zu klären, ob es sich dabei um eine Einkaufszentrum im Sinne des REP 21 (Kapitel D) handelt und ein Eintrag im Regionalen Entwicklungsplan notwendig wäre.

Mit Schreiben vom 30. Juli 2009 hat die Gemeinde ausführlich und nachvollziehbar dargelegt, dass zwischen den verschiedenen Baufeldern mit Verkaufsflächen kein enger funktiona-

ler Zusammenhang besteht. Auch im Nachtrag zum Planungsbericht vom 16. September 2009 wird die Frage des Regionalplanungsverbandes diesbezüglich negativ beantwortet.

Aus kantonaler Sicht erachten wir einen Eintrag im REP 21 als nicht nötig.

Fragen des Regionalplanungsverbandes Luzern

Der Regionalplanungsverband Luzern wirft in seiner Stellungnahme vom 24. August 2009 verschiedene Fragen insbesondere zur Abstimmung von Siedlung Verkehr auf. Im Nachtrag zum Planungsbericht werden die Fragen nachvollziehbar beantwortet.

1.3 Landsicherung für den Ausbau der Hochschule Technik & Architektur

Der Kanton Luzern erarbeitet zurzeit eine Immobilienstrategie tertiäre Bildung. Im Rahmen dieser Planung hat sich gezeigt, dass das Entwicklungspotenzial der Grundstücke der Hochschule Technik & Architektur zwar beträchtlich ist, aber langfristig je nach Ergebnis der Strategie knapp ist. Die Dienststelle Immobilien hat daher mit dem Grundeigentümer des Baufeldes Süd Möglichkeiten für den Erwerb des Grundstückes als strategische Reserve für den Ausbau der Hochschule Technik & Architektur abgeklärt. Im Auftrag des Regierungsrates wird die Dienststelle Immobilien in den nächsten Tagen die Verhandlungen mit dem Grundeigentümer aufnehmen.

Gemäss dem vorliegenden Bebauungsplan ist auf dem Grundstück Süd ein parkartiges Wohnquartier geplant. Im Falle eines Erwerbs des Grundstückes ist jedoch eine Einzonung in die Zone für öffentliche Zwecke zwingend resp. die Entlassung aus dem Perimeter des Bebauungsplanes.

2. Vorschriftenplan 1:1'000 vom 13. Juli 2009

Die Bebauungsplanelemente sind in verbindliche und orientierende Elemente zu gliedern. Die Gemeindegrenze ist dabei als orientierender Planinhalt darzustellen (Die Gemeindegrenze ist nicht Gegenstand des Beschlusses und der Genehmigung). Im Weiteren ist der Legendeneintrag „Zone für öffentliche Zwecke“ entsprechend Art. 19 Abs. 6 der Vorschriften zu ändern in „öffentliche Zone“. Die Zone kann bei Bedarf orientierend erwähnt werden, da sie ebenfalls nicht Gegenstand des Beschlusses und der Genehmigung ist. Falls notwendig ist die Zone für öffentlichen Zwecke im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision festzulegen. Zudem ersuchen wir Sie, die Darstellung der Zone für öffentliche Zwecke (oder öffentlicher Platz) zu überprüfen. Die gelbe Abgrenzung ist nicht überall klar erkennbar.

Das Bebauungsplangebiet ist teilweise stark lärmvorbelastet. Die Schwierigkeit bei der Lärmbeurteilung besteht insbesondere darin, dass die Lärmbeurteilung abhängig vom Überbauungsstand der einzelnen Baufelder ist. Die Dienststelle uwe schlägt dabei ein differenzierteres Vorgehen vor. Im Vorschriftenplan ist daher die Bezeichnung der *lärmbelasteten Fassaden* wegzulassen.

3. Sonderbauvorschriften (Bebauungsplanbestimmungen)

3.1 Allgemeiner Hinweis zu den Sonderbauvorschriften

Wir stellen fest, dass die Sonderbauvorschriften – nebst diversen redaktionellen Mängeln - einen hohen Detaillierungsgrad aufweisen und sehr differenzierte Aussagen zur Gestaltung machen. Der Inhalt der vorliegenden Sonderbauvorschriften geht über den üblichen Inhalt von Bebauungsplänen hinaus. Zudem sind diverse Vorschriften lediglich beschreibend (jeweils erste Absätze zu den Baufeldern) oder missverständlich (z.B. Art. 19 Abs. 4). Der Gesetzgeber hält in §§65 bis 67 PBG Zweck und Inhalt der Bebauungspläne fest.

Auf Grund der Grösse und der Komplexität der Zentrumsentwicklung wird die Umsetzung des Bebauungsplanes über eine längere Zeitspanne und mit verschiedenen Beteiligten erfolgen. Wenn der Bebauungsplan zu wenig Raum für alternative und ggf. bessere Lösungen, insbesondere in Detailfragen, offen lässt, kann der Umsetzungsprozess unnötig verzögert

werden. Im Sinne einer langfristig flexiblen und praxisnahen Lösung empfehlen wir Ihnen, den Bebauungsplan auf die wichtigen und massgebenden Elemente zu reduzieren, rechtlich zu überprüfen und Detailfragen in die Kompetenz des Gemeinderates zu geben. Beispielsweise kann der Gemeinderat weitergehende Gestaltungsvorschriften in einer Richtlinie festlegen. Für einen schlanken Bebauungsplan spricht zudem die Anforderung, dass die Projekte ohnehin einer Fachkommission (Art. 34 Abs. 3 Sonderbauvorschriften) vorzulegen sind.

Bei Bedarf können die überarbeiteten Sonderbauvorschriften zu einer informellen Prüfung an den Rechtsdienst des BUWD eingereicht werden.

3.2 Artikel im Detail

Art. 1 Geltungsbereich und Bestandteile

Abs. 3: Der Bebauungsplan ist mit der laufenden Gesamtrevision der Ortsplanung zu koordinieren. Es kann daher in den Sonderbauvorschriften direkt auf den neuen Zonenplan Bezug genommen werden. Der Zusatz „[...] nach in Krafttretung der neuen Ortsplanung [...]“ kann weggelassen werden.

Die Zuweisung der Plätze und des öffentlichen Parkes in die Zone für öffentliche Zwecke erachten wir nicht als notwendig. Der Bebauungsplan sichert diese Flächen ausreichend.

Art. 2 Verhältnis zum übergeordneten Recht

Abs. 2 kann weggelassen werden, dies gilt ohnehin.

Art. 3 Ziele

Abs. 2: Die Lärmschutzanforderungen sind nicht ausschliesslich auf die Ringstrasse bezogen. Der Zusatz „[...] gegenüber der Ringstrasse [...]“ ist zu streichen.

Art. 7 Dachgestaltung und Art. 19 Freiräume

Die Dienststelle uwe schlägt verschiedene Präzisierungen der Artikel 7 und 19 für die Begrünung von Flachdächern und der Freiräume vor. Die Anliegen der Dienststelle uwe sind nachvollziehbar und grundsätzlich zweckmässig. Wir sind jedoch der Meinung, dass diese Anforderungen für alle Bauvorhaben der Gemeinde Horw gelten sollten und sich nicht ausschliesslich auf den Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof Horw/Kriens zu beschränken haben. Das *Merkblatt Umgebungsplan* der Gemeinde Horw erfüllt unserer Ansicht nach die Forderung der Dienststelle uwe bezüglich der Bepflanzung der Freiräume. Wir beantragen der Gemeinde jedoch, den Bedarf für ein Merkblatt für die Flachdachbegrünung zu prüfen, zumal die Nachbargemeinde Kriens (Baufeld N1) ein solches Merkblatt bereits hat.

Abs. 2: Solaranlagen und begrünte Flachdächer schliessen sich gegenseitig nicht grundsätzlich aus (vgl. Merkblatt für die Flachdachbegrünung der Gemeinde Kriens).

Art. 8 Baufeld A

Folgende Bemerkungen zu Baufeld A gelten sinngemäss für alle Baufelder:

Gebäudehöhen: Wir empfehlen Ihnen für die zulässige maximale Höhe der Gebäude innerhalb der Baubereiche nur eine Masseinheit zu wählen (Gebäudehöhe oder Anzahl Vollgeschosse oder maximale Höhe Meter über Meer). Bei der Festlegung der maximalen Höhe sind die konstruktionsbedingten Mehrhöhen für die energieoptimierte Bauweise zu berücksichtigen. Nicht nachvollziehbar sind die unterschiedlichen Gebäudehöhen in Zusammenhang mit der genannten Geschossezahl: Baufeld D ca. 16 Meter, 5 Geschosse; Baufeld F 17 Meter, 5 Geschosse; Baufeld E 44 Meter, 14 Geschosse; Baufeld G 43 Meter, 14 Geschosse. Die Differenzierung sollte nachvollziehbar sein.

Im Weiteren empfehlen wir Ihnen, bei allen Baubereichen mit Verkaufs- und Arbeitsnutzungsanteil für das Erdgeschoss (erstes Vollgeschoss) eine minimale Geschosshöhe vorzusehen (Raumhöhe von 3 bis 4 Meter für Laden oder Gewerbe). Auch wenn die Arbeits- oder Verkaufsnutzung nicht in einer ersten Phase realisiert wird, so wäre zumindest die Umnutzung dieser Flächen zu einem späteren Zeitpunkt technisch möglich. Gegebenenfalls ist die Alternative der Zwischennutzung für Wohnzwecke im Bebauungsplan vorzusehen.

Geschossbezeichnungen: In den Bestimmungen werden verschiedene Geschossbezeichnungen verwendet (Hochparterre, ersten Obergeschoss, Erdgeschoss, obere Geschosse, 7 Geschosse, realisierte Geschosse). Wir beantragen Ihnen, die Begriffe Untergeschoss und Vollgeschoss gemäss § 138 PBG zu verwenden. Wir interpretieren Abs. 7 in dem Sinne, dass ausser im Untergeschoss in allen Geschossen Wohnnutzungen zulässig sind.

Art. 11 Baufeld D

Abs. 4: Auf die ca. Angabe ist zu verzichten. „[...] Gegen den Bahnhofplatz ist eine Gebäudehöhe von mindestens 5 Vollgeschossen einzuhalten.[...]“

Abs. 5: Gemäss Abs. 4 sind im Baufeld D unterschiedliche Gebäudehöhen zulässig. Wie soll in diesem Fall der zulässige Flächenanteil berechnet werden?

Art. 20 Freiraumkonzept für Baufelder A, B und C

Abs. 5: Der Begriff *anrechenbare Wohnfläche* ist nicht definiert. § 158 PBG geht von „15% der anrechenbaren Geschossflächen der Wohnbauten und Überbauungen“ aus. Hier ist eine begriffliche Klärung erforderlich. Letztlich darf die gewählte Lösung nicht schlechter sein als die Vorgabe gemäss § 158 PBG.

Art. 27 Erschliessung / Verkehr

Abs. 4: Die Tempo 30-Zone kann nicht im Bebauungsplanverfahren festgelegt werden. Die Festlegung erfolgt in einem eigenen Verfahren. Die Formulierung ist entsprechend anzupassen. Es kann gegebenenfalls auf das Gesamtkonzept Zonensignalisation T20/T30 vom 9. Februar 2009 (Gemeinde Horw) verwiesen werden.

Art. 28 Parkierung

Das Bebauungsplanareal ist sehr zentral und hat eine hohe ÖV-Gunst. Die Hürden für die Realisierung von weniger Parkplätzen als sonst üblich sollten nicht zu hoch sein. Dazu verweisen wir auch auf unsere Ausführungen in Ziff. 1.1.

Art. 31 Lärm

Die Lärmproblematik ist konzeptionell anders anzugehen. Die Dienststelle uwe macht dazu einen nachvollziehbaren Vorschlag. Insbesondere gelten für die einzelnen Baufelder unterschiedliche Anforderungen, die in der nachfolgenden Tabelle übersichtlich dargestellt sind. Wir ersuchen Sie, die Vorschläge der Dienststelle uwe zu prüfen und in geeigneter Form in die Sonderbauvorschriften zu übernehmen.

Baufeld	ES-Zuordnung	LSV-Artikel	Grenzwert	Unterlagen für Vorprojekt / Vorabklärung gemäss Art. 34 Sonderbauvorschriften
A	II	Art. 31 LSV	Immissionsgrenzwert	keine
B	III	Art. 31 LSV	Immissionsgrenzwert	Lärmgutachten für die Baubereiche B1 und B2
C	III	Art. 31 LSV	Immissionsgrenzwert	keine
D	III	Art. 31 LSV	Immissionsgrenzwert	Lärmgutachten
E	III	Art. 31 LSV	Immissionsgrenzwert	keine
F	III	Art. 31 LSV	Immissionsgrenzwert	Lärmgutachten
G	III	Art. 31 LSV	Immissionsgrenzwert	Lärmgutachten
Nord	III	Art. 30 LSV	Planungswert	Gemeinsames Lärmgutachten für die Baubereiche N1 und N2
Mitte	II	Art. 30 LSV	Planungswert	Gemeinsames Lärmgutachten für Baubereiche M1 bis M9
Süd	II	Art. 30 LSV	Planungswert	Gemeinsames Lärmgutachten für Baubereiche S1 bis S3 (Eisenbahnlärm)

Die Gemeinde ist grundsätzlich der Meinung, dass auch für die Baufelder Mitte und Süd der Immissionsgrenzwert und nicht der Planungswert gelten soll. Diese Differenz zwischen der Dienststelle uwe und der Gemeinde ist im weiteren Planungsverlauf zu klären. Falls es bei der Beurteilung einen Ermessensspielraum geben sollte, empfehlen wir der Gemeinde, diesen zu Gunsten der Wohnqualität auszulegen. Auf Grund der eindeutigen Südorientierung

der Areale sind wir auch der Meinung, dass die Lärmproblematik mit einer optimalen Grundrissgestaltung verhältnismässig einfach zu lösen ist.

Art. 34 Gestaltungsqualität

Abs. 1: Bei der Qualitätsbeurteilung sollten neben gestalterischen Kriterien auch weitere Aspekte gleichwertig und koordiniert beurteilt werden. Die Beurteilung der verschiedenen Aspekte beeinflusst sich gegenseitig und sollte in einem frühen Projektstadium erfolgen. Wir unterstützen daher die Präzisierungsvorschläge der Dienststelle uwe.

Abs. 4: Wir empfehlen Ihnen, Abs. 4 offener zu formulieren: „Genügen die der Fachkommission vorgelegten Projektvorschläge den gestellten Qualitätsanforderungen nicht, kann sie Studienaufträge unter mindestens drei qualifizierten Büros verlangen.“

4. Strassenplan gemäss § 63 StrG (Einmünder Wegmatte)

Die Dienststelle vif bestätigt, dass der vorliegende Entwurf des Strassenplans den anlässlich der Sitzung (zwischen der Dienststelle vif und den Planverfassern) vom 17. März 2009 gestellten Anforderungen entspricht.

Falls es sich abzeichnen sollte, dass hinsichtlich der Erstellung des Einmüunders mit den betroffenen Grundeigentümern allenfalls keine einvernehmliche Lösung erzielt werden könnte, sollte eine Enteignung bereits auf Stufe Strassenplan ins Auge gefasst werden. Dazu wären im Strassenplan die Flächen, für die das Gemeinwesen das Enteignungsrecht erhalten will, speziell zu bezeichnen (§ 63 Abs. 3 StrG).

5. Weitere Aspekte

5.1 Verlegung Steinibach

Wir bedauern, dass der im Zusammenhang mit dem Ausbau der Autobahn A2 verlegte Steinibach nach wenigen Jahren erneut verlegt wird. Für das Gewässerökosystem bilden solche Vorhaben einen starken Eingriff. Im Ergebnis sind wir jedoch der Ansicht, dass mit der besseren Integration des Bachverlaufes in die Zentrumsbebauung die Siedlung wie auch der Steinibach an sich eine Aufwertung erfahren und damit die Eingriffe in das Ökosystem gerechtfertigt sind. Die Eingriffe sollen jedoch möglichst schonend und auf das absolut notwendige Minimum begrenzt bleiben. Dazu verweisen wir auf die Hinweise der Dienststelle uwe.

Die Dienststelle vif bestätigt, dass der Entwurf des Bachverlegungsprojektes den besprochenen Vorgaben entspricht. Im Weiteren hält sie fest, dass das Land für den bestehenden Bachverlauf vom Kanton erworben wurde. Nach der Verlegung des Steinibaches ist daher der Gewässerraum auszuparzellieren und entschädigungslos an den Kanton zu überführen.

5.2 Park + Ride sowie öffentlicher Verkehr

Das kantonale Park + Ride Konzept sieht beim Bahnhof Horw 39 Plätze vor. Im Bebauungsplanperimeter werden keine Park + Ride (P+R) Plätze mehr angeboten. Im Planungsbericht begründet dies die Gemeinde insbesondere damit, dass das Siedlungsgebiet von Horw gut mit dem ÖV erschlossen ist und die Autofahrer nicht bis ins Zentrum fahren müssen.

Aus übergeordneter Sicht deckt jedoch das P+R-Angebot beim Bahnhof Horw vor allem die Bedürfnisse aus dem Süden für den Grossraum Luzern ab. Die Dienststelle vif beantragt deshalb, bei der S-Bahnhaltestelle Mattenhof Ersatz zu schaffen. Das P+R Konzept ist daher unter Federführung der Dienststelle vif und zusammen mit den direkt betroffenen Gemeinden (Luzern, Kriens und Horw) zu überarbeiten.

Wir beantragen Ihnen zudem, die Erläuterungen der Dienststelle vif betreffend dem künftigen Bus-Angebot und der entsprechenden Dimensionierung und Ausgestaltung des Bahnhofplatzes zu berücksichtigen.

5.3 Bewilligungsverfahren

Die Dienststellen machen verschiedene Hinweise, die in den nachfolgenden Baubewilligungsverfahren zu berücksichtigen sind. Die frühzeitige Kenntnisnahme dieser Hinweise erachten wir als zweckmässig, jedoch für das laufende Bebauungsplanverfahren nicht als stufengerecht. Wir ersuchen Sie zu prüfen, ob die Hinweise zum Bewilligungsverfahren im Erläuterungsbericht im Sinne einer Checkliste für die Baugesuche ergänzt werden können.

5.4 Naturgefahren

Im Rahmen der Zonenplanrevision soll auch die Naturgefahrensituation überprüft werden (vgl. Ziff. 2.1 Vorprüfungsbericht vom 4. Mai 2009). Da der Bebauungsplan zwingend mit der laufenden Gesamtrevision der Ortsplanung koordiniert werden muss, erübrigt sich eine spezielle Regelung der Naturgefahren im Bebauungsplan. Der Zonenplan und das Bau- und Zonenreglement gehen in diesem Fall vor.

5.5 Energie

Der Bebauungsplan hat innovative Ansätze für den Umgang mit der Energie. Wir nehmen positiv zur Kenntnis, dass damit den Zielsetzungen der kantonalen Energiepolitik nachgelebt wird.

5.6 Koordination der Planungen

Die vorliegende Zentrumsplanung hat eine hohe Qualität. In der weiteren Bearbeitung ist der Koordination der verschiedenen notwendigen Verfahren sowie der Planungsinhalte grösste Aufmerksamkeit beizumessen. Dies betrifft insbesondere die Koordination des Bebauungsplanes mit der laufenden Bau- und Zonenplanrevision, der Bachverlegung und dem neuen Einmünder in die Kantonsstrasse. Die Dienststelle rawi steht Ihnen für allfällige Fragen gerne zur Verfügung.

C. ERGEBNIS

Das Baufeld Süd eignet sich für eine Erweiterung der Hochschule Technik & Architektur. Bei der weiteren Bearbeitung des Bebauungsplans ist daher die Option eines Erwerbs des Grundstücks des Baufeldes Süd durch den Kanton Luzern und die Einzonung in die Zone für öffentliche Zwecke offen zu halten.

Im Übrigen ergibt sich aufgrund der vorangehenden Ausführungen, dass der im Entwurf vorliegende Bebauungsplan Zentrumszone Horw/Kriens sowie der Strassenplan Einmünder Wegmatte unter Beachtung der zuvor angeführten Änderungsanträge mit den kantonal- und bundesrechtlichen Grundlagen und Vorgaben übereinstimmt. Wesentlich zu überprüfen bzw. zu überarbeiten sind die Bebauungsplanbestimmungen hinsichtlich der Definitionen von Mess- und Berechnungsweisen. Sie dürfen nicht vom PBG abweichen. Im Weiteren ist der Lärmschutz konzeptionell zu überarbeiten. Die Dienststelle uwe macht dazu einen zweckmässigen Vorschlag. Darüber hinaus ersuchen wir Sie, unsere Empfehlungen und Hinweise zu beachten. Insbesondere ist der Koordination der verschiedenen Vorhaben grösste Beachtung beizumessen (Bau- und Zonenplanrevision, Bebauungsplan, Strassenprojekt, Wasserbauprojekt).

Die Vorlage kann weiterbearbeitet und für die Beschlussfassung vorbereitet werden. Nach der Verabschiedung des Bebauungsplanes durch die Einwohnerräte der Gemeinden Horw und Kriens sowie des Strassenplanes durch den Gemeinderat Horw ist sie dem Regierungsrat zur Genehmigung einzureichen.

Freundliche Grüsse



Max Pfister
Regierungsrat

Beilagen:

- Kopien aller Stellungnahmen

Kopien an:

- Planungsbüro Emch + Berger WSB AG, Herr Ivo Näpflin (inkl. Beilagen)
- Regionalplanungsverband Luzern
- Dienststelle Immobilien
- Dienststelle Verkehr und Infrastruktur
- Dienststelle Umwelt und Energie
- Rechtsdienst Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement (2)
- Bewilligungs- und Koordinationszentrale (bkz)
- Dienststelle Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation (2, mit Akten)