

Gemeinde Rothenburg

Rothenburg Station Ost:

Teilrevision der Ortsplanung, Bebauungsplan, Umweltverträglichkeitsbericht

Planungsbericht zur kantonalen Vorprüfung

Vorlage für die kantonale Vorprüfung und das Mitwirkungsverfahren

Vom Gemeinderat verabschiedet am 23. Oktober 2014



| | |
|---------------------|--|
| Auftrag | Bebauungsplan / UVB Rothenburg Station Ost |
| Auftraggeber | Gemeinde Rothenburg vertreten durch den Gemeinderat Rothenburg |
| Auftragnehmer | GKS Architekten+Partner AG Winkelriedstrasse 56, 6003 Luzern, T 041 249 99 99, mail@gks.ch, www.gks.ch |
| Projektkoordination | Hansueli Remund Raumplanung GmbH Neustadtstrasse 7, 6003 Luzern, T 041 227 30 47, hre@hansueliremund.ch, www.hansueliremund.ch |

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 1. | Gegenstand des Vorprüfungsverfahrens | 1 |
| 2. | Perimeter | 1 |
| 3. | Zielsetzung zur Entwicklungsplanung | 2 |
| 3.1. | Neue Attraktivität durch Autobahnanschluss | 2 |
| 3.2. | Entwicklungsprojekte an Bahnhöfen der Umgebung | 3 |
| 3.3. | Entwicklungsvorstellungen von Gemeinde und Kanton | 4 |
| 4. | Kantonale Grundlagen | 6 |
| 4.1. | Rechtsgültiger kantonaler Richtplan | 6 |
| 4.2. | Richtplanentwurf 2014 | 6 |
| 4.3. | Bauinventar | 7 |
| 4.4. | Kataster der belasteten Standorte (Erdwärmenutzung) | 8 |
| 4.5. | Gewässernetz | 8 |
| 4.6. | Gefahrenkarten | 9 |
| 4.7. | Weitere umweltrelevante Belange (Störfallvorsorge, Lärmschutz) | 10 |
| 4.8. | Bodenkarten, Fruchtfolgeflächen | 10 |
| 5. | Grundlagen zur Erschliessung (Strasse, Bus und Bahn) | 11 |
| 5.1. | Areal-Erschliessung | 11 |
| 5.2. | Bus-Haltestelle und Wendepunkt der Linie 60 (Westseite) | 12 |
| 5.3. | Bus-Haltestelle der Linie 13 (Ostseite) | 13 |
| 6. | Regionale Grundlagen | 13 |

| | | |
|------------|--|-----------|
| 7. | Kommunale Grundlagen | 15 |
| 7.1. | Ortsplanung | 15 |
| 8. | Übersicht über das Testverfahren (Studienauftrag) | 16 |
| 8.1. | Auftraggeberin | 16 |
| 8.2. | Verfahrensbegleitung | 16 |
| 8.3. | Verfahren | 16 |
| 8.4. | Teilnahme | 16 |
| 8.5. | Beurteilungsgremium | 17 |
| 8.6. | Weiterbearbeitung | 18 |
| 8.7. | Termine | 18 |
| 9. | Ergebnis des Testverfahrens | 19 |
| 10. | Bebauungsplan | 20 |
| 10.1. | Bearbeitung und Begleitung des Bebauungsplans | 20 |
| 10.2. | Umfang (Bestandteile) des Bebauungsplans | 21 |
| 10.3. | Zielsetzung zum Bebauungsplan | 21 |
| 10.4. | Planinhalte | 23 |
| 10.5. | Verkehrs- und Parkierungskonzept | 24 |
| 10.6. | Sonderbauvorschriften | 25 |

| | | |
|------------|--|-----------|
| 11. | Umwelt- und verkehrstechnische Belange | 30 |
| 11.1. | Zusammenfassung Umweltverträglichkeitsbericht | 30 |
| 11.1.1. | Einleitung | 30 |
| 11.1.2. | Projektbeschrieb | 31 |
| 11.1.3. | Verkehr | 31 |
| 11.1.4. | Umweltauswirkungen | 32 |
| 11.1.5. | Gesamtbeurteilung und Fazit | 34 |
| 11.2. | Fazit verkehrstechnisches Gutachten | 34 |
| | | |
| 12. | Teilrevision der Ortsplanung, Hochhaus-Leitbild | 35 |
| | | |
| 13. | Abschliessende Würdigung | 35 |

1 Gegenstand des Vorprüfungsverfahrens

Bebauungsplan

- Situation und Schnitte (Pläne)
- Sonderbauvorschriften
- Anhang SBV 1: Freiraumkonzept mit Retention, Beleuchtung, Entsorgung
- Anhang SBV 2: Leitbild Architektur / Freiraum mit Pflanzliste
- Anhang SBV 3: Richtwerte Geschoss- und Nutzflächen pro Baubereich (Plan, Tabelle)
- Verkehrsbericht mit Erschliessung, Parkierung, Fahrtenerzeugung, Anlieferung, Feuerwehrzufahrt / Verkehrstechnisches Gutachten
- Lärmschutzgutachten (lärmetechnische Abklärung Umzonung ES IV in ES III)
- Studienauftrag Entwicklungskonzept Rothenburg Station (Pläne) / Jurybericht

Ortsplanung

- Teilrevision Ortsplanung Rothenburg Station
- Teilleitbild Hochhaus Arbeitszone (raumplanerisches Gutachten)

Umweltverträglichkeitsprüfung

- Umweltverträglichkeitsprüfung
 - Umweltverträglichkeitsbericht (UVB)
 - Risikobericht zum Bebauungsplan

Planungsbericht zum Gesamtverfahren

- Planungsbericht

2 Perimeter

Der Bebauungsplanperimeter umfasst die Parzellen Nr. 118, 624, 1737, 113, 1825, 2059 und 2060, die zusammen eine Fläche von 37'013 m² umfassen.

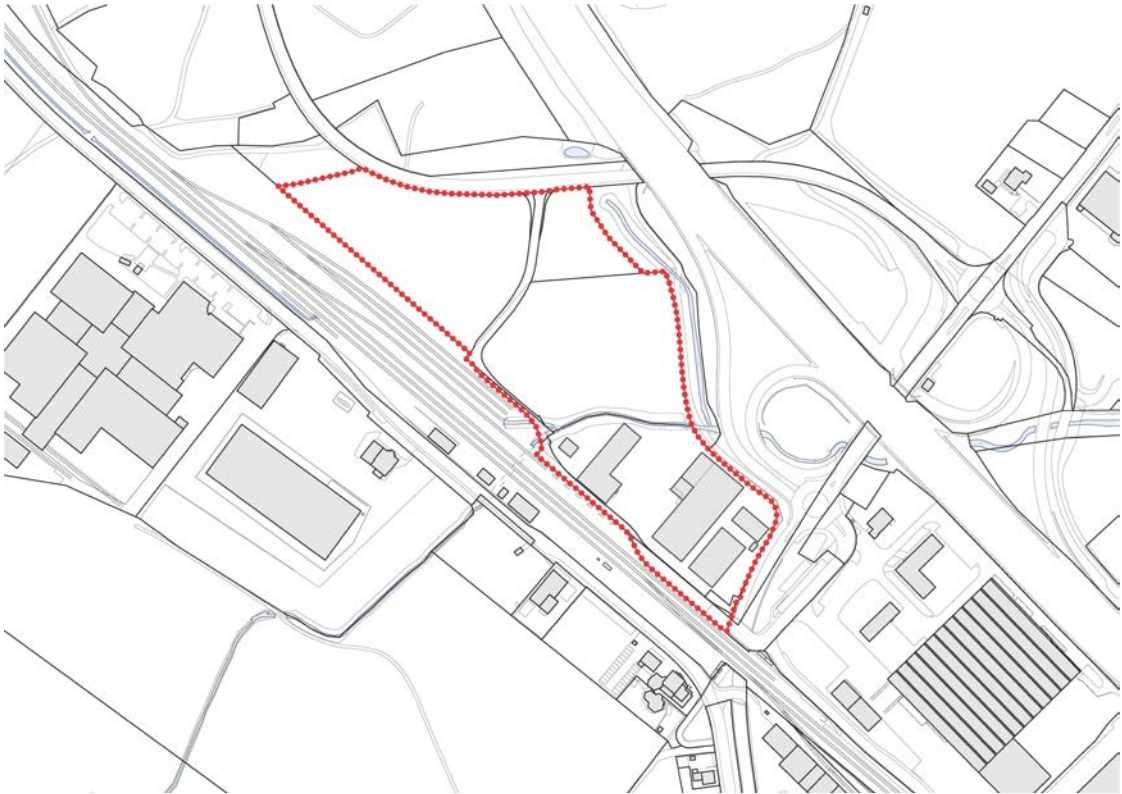


Abb. Perimeter des Planungsgebiets Rothenburg Station Ost

3 Zielsetzungen zur Entwicklungsplanung

3.1 Neue Attraktivität durch Autobahnanschluss

Durch den 2011 neu eröffneten Autobahnanschluss Rothenburg hat das Gebiet zwischen der Bahnstation und der Autobahn deutlich an Attraktivität gewonnen. Die verschiedenen Baugesuche für transport- oder kundenorientierte, aber wenig arbeitsplatzintensive Nutzungen entsprechen nicht den Zielsetzungen und Richtplan-Festsetzungen für diesen Ort und belegen die Dringlichkeit des Handelns.

Der Gemeinderat Rothenburg hat darum über den Bebauungsplanperimeter eine **Planungszone** erlassen und alle Baugesuche zurückgewiesen, die einer arbeitsplatzintensiven Schwerpunktentwicklung mit einer bestimmten Dichte widersprechen (so z.B. auch ein eingeschossiges McDonalds Gebäude).

Die Gemeinde Rothenburg ist mit dem neuen Autobahnanschluss sowie der S-Bahnstation gut erreichbar. Das Agglomerationsprogramm Luzern formuliert in diesem Zusammenhang unter anderem folgende Zielsetzung: „Konzentration der Nutzungen an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs.“ Das bedeutet, S-Bahnstationen und deren Umgebung sollen gezielt entwickelt werden.

3.2 Entwicklungsprojekte an Bahnhöfen der Umgebung

Dementsprechend haben die Agglomerationsgemeinden um Luzern in den letzten Jahren grosse Anstrengungen unternommen, die Umgebung ihrer Bahnstationen gezielt aufzuwerten. Es wurden Projekte entwickelt, die alle eine hohe Dichte sowie eine hohe Qualität in den Bahnhof nahen Gebieten aufweisen:

| | Projekt | Stand |
|------------------|---|---|
| Nordachse: | | |
| Emmenbrücke | Luzern City-Nord mit Seetalplatz und Viscosistadt | Wettbewerbe abgeschlossen, Sondernutzungspläne im Beschlussverfahren |
| Sempach Station | Wohn- und Dienstleistungszentrum | Wettbewerb und Sondernutzungsplan abgeschlossen; Bebauung in Realisierung |
| Sursee | Entwicklungskonzept Bahnhofsgelände | Laufende Konzeptplanungen; erste Projekte in Realisierung |
| Südachse: | | |
| Kriens Mattenhof | Wohn- und Dienstleistungszentrum mit 2 Hochhäusern | Wettbewerb abgeschlossen, Sondernutzungspläne und Umzonungen in Bearbeitung |
| Bahnhof Horw | Wohn- und Dienstleistungszentrum mit 2 Hochhäusern | Wettbewerb abgeschlossen, Sondernutzungspläne und Umzonungen abgeschlossen |
| Ostachse: | | |
| Ebikon | Mall of Switzerland | Sondernutzungsplan abgeschlossen; Konzept vor Realisierung |
| Root | D4 Center (Dienstleistungszentrum) mit eigener S-Bahn-Haltestelle | 2 Etappen mit 1'500 Arbeitsplätzen fertiggestellt. 3.Etappe baubewilligt |
| Rotkreuz | Mehrere Zentrumsprojekte | Realisiert oder in Realisierung. |

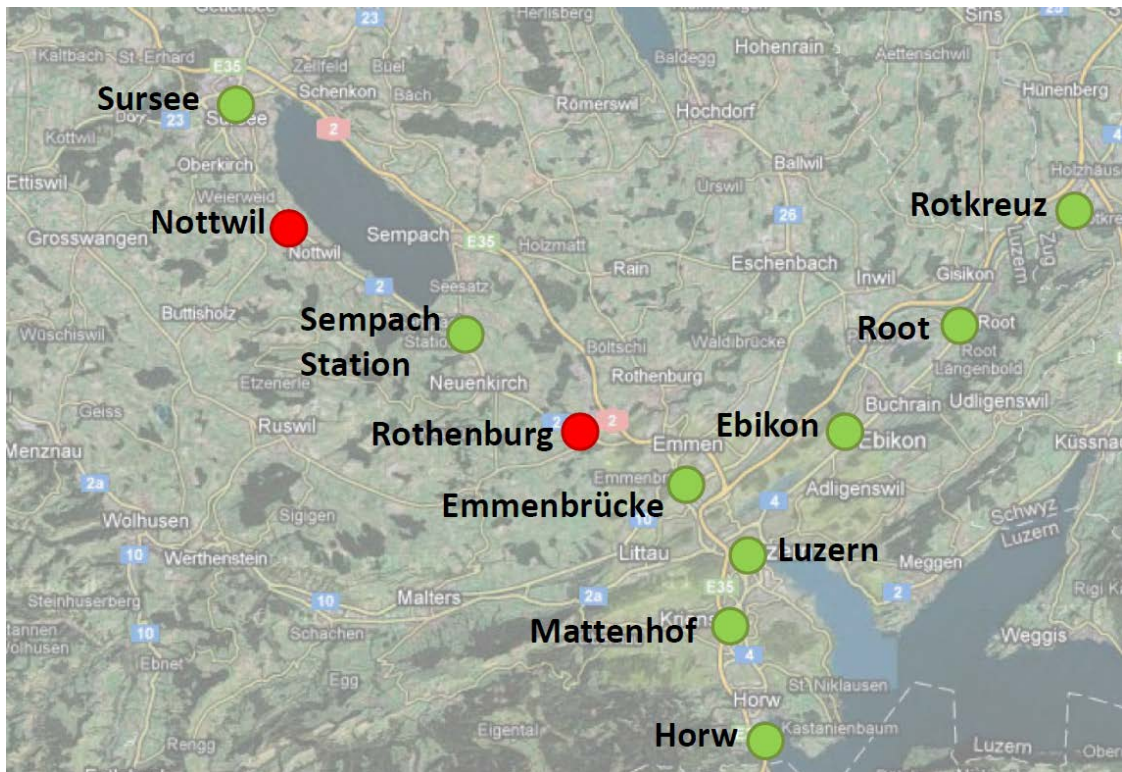


Abb. Laufende Entwicklungsprojekte an Bahnhöfen und S-Bahn-Stationen (grün). Keine aktuellen Projekte (rot)

Von den Agglomerationsgemeinden ist Rothenburg die einzige Gemeinde, die bisher keine Entwicklungsvorstellungen an den S-Bahn-Stationen entwickelt hat.

Mit dem abgeschlossenen Studienauftrag und dem vorliegenden Bebauungsplan soll diese Aufgabe erfüllt werden.

3.3 Entwicklungsvorstellungen von Gemeinde und Kanton

Aufgrund eines Koordinationsgesprächs zwischen der Dienststelle rawi und des Gemeinderats Rothenburg wurden folgende gemeinsame Zielsetzungen für den Entwicklungsschwerpunkt Rothenburg Station formuliert:

- Die Arbeitszonen sollen im Gebiet Rothenburg-Station / Wahligen grundsätzlich bestehen bleiben (Richtplanfestsetzung).
- Diese Zonen sollen der Entwicklung und Neuansiedlung von Betrieben vorbehalten bleiben, die grosse Flächen beanspruchen und gewisse Immissionen erzeugen dürfen (heutige Entwicklung beibehalten).

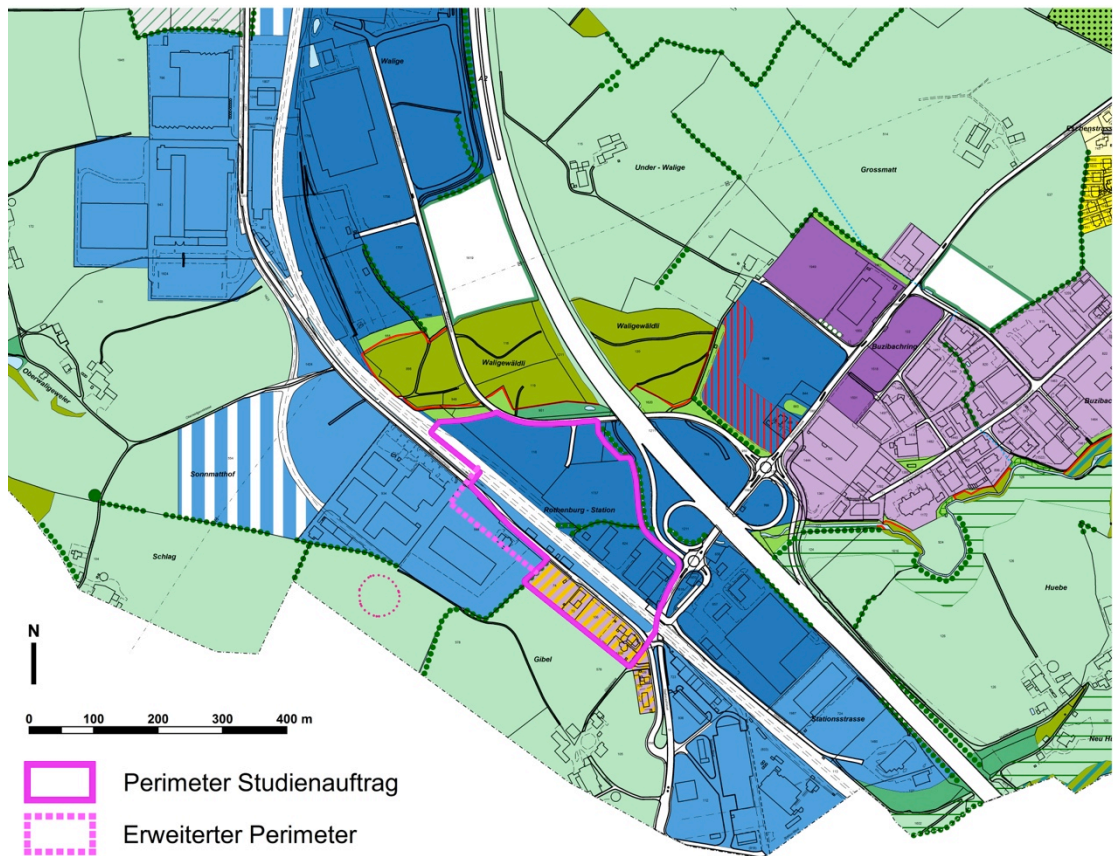


Abb. Zonenplan mit Planungssperimeter

- Im engeren Bereich um die S-Bahn-Station sind Strukturen mit primär wertschöpfenden arbeitsplatzintensiveren Nutzungen möglich (mit Empfindlichkeitsstufe III statt ES IV):
 - 1) Büros / Dienstleistungen / Kleingewerbe (nur kleinere Ladenflächen, soweit sie den Bahnhofplatz beleben und auf örtliche Verhältnisse ausgerichtet sind).
 - 2) Fachmarkt inkl. Ausstellung (max. 3'000 m² im Gebiet Ost).
 - 3) Nur betriebsbedingtes Wohnen, welches die Arbeitsplatzentwicklungen nicht behindern.

4 Kantonale Grundlagen

4.1 Rechtsgültiger kantonaler Richtplan

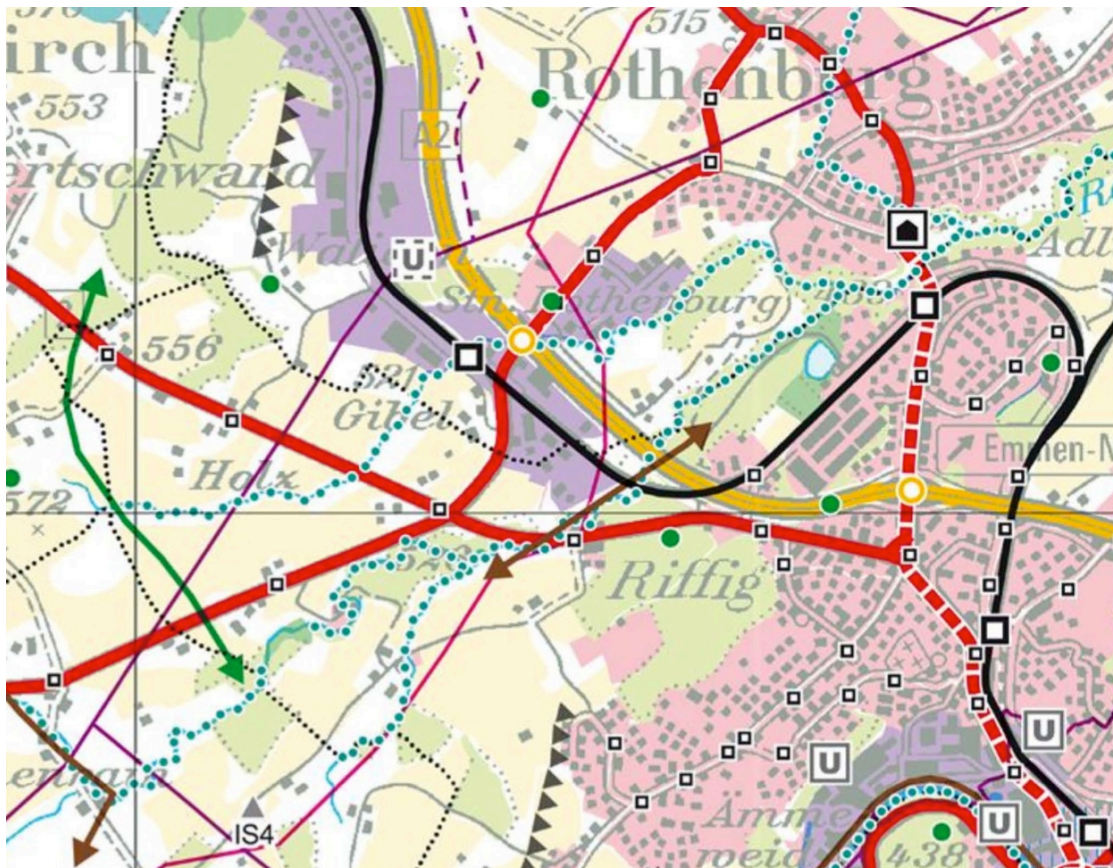


Abb. Ausschnitt kantonalen Richtplan, Gebiet Rothenburg

Gemäss rechtsgültigem kantonalen Richtplan ist das Planungsgebiet als "Entwicklungsschwerpunkt für Arbeitsnutzung" festgesetzt.

Weitere Festsetzungen sind "Schieneninfrastruktur mit Bahnhof" und "linienartiges Naturobjekt" (Bachlauf mit Uferbestockung).

Das Areal grenzt an den Autobahnanschluss Rothenburg.

Aufgrund von Abklärungen bei den zuständigen kant. Dienststellen sind die umliegenden Planinhalte "Erdgasleitung" und "Hochspannungsleitung" nicht mehr relevant.

4.2 Richtplanentwurf 2014

Gemäss Richtplanentwurf 2014 werden drei weitere Planinhalte festgelegt:

- Umladeterminale Strasse - Schiene (nördlich angrenzend ans Planungsgebiet)

- Vernetzungsachse für Kleintiere (Engniss)
- Strategisches Arbeitsgebiet (westlich ans bestehende Arbeitsgebiet angrenzend).

Mit diesen Festsetzungen wird der Arbeitsschwerpunkt Rothenburg-Station tendenziell noch aufgewertet.

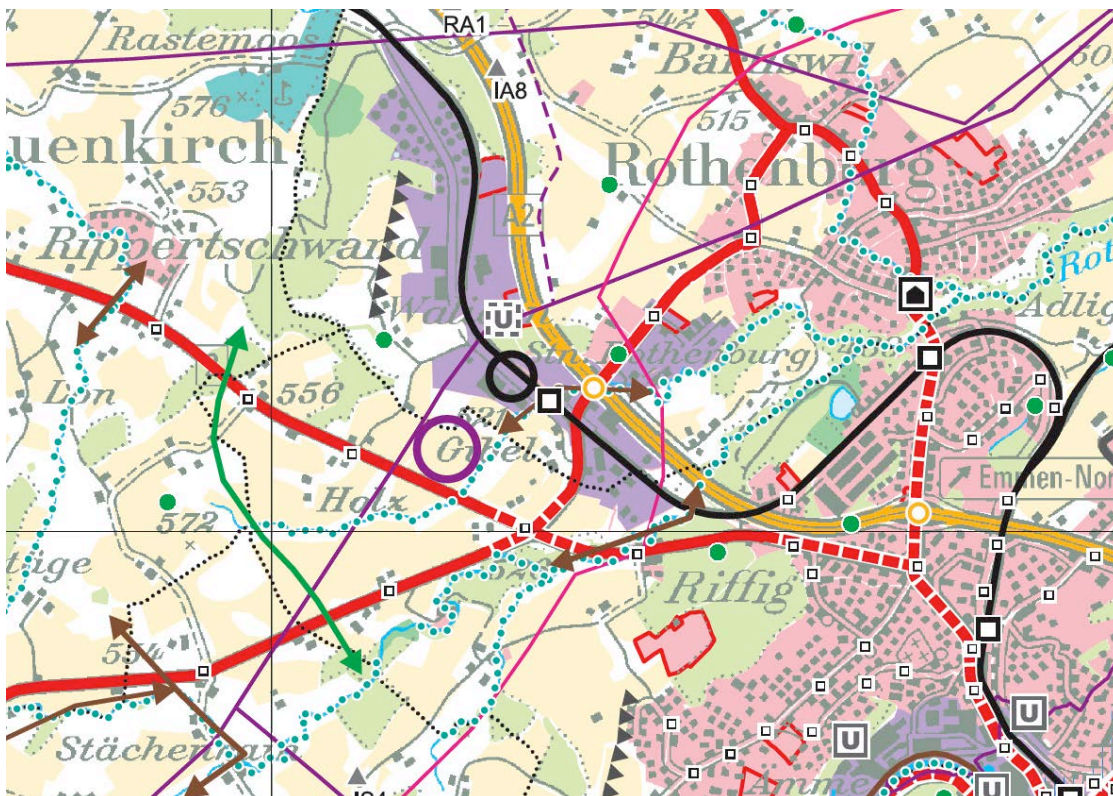


Abb. Ausschnitt Entwurf kantonalen Richtplan, Gebiet Rothenburg

4.3 Bauinventar

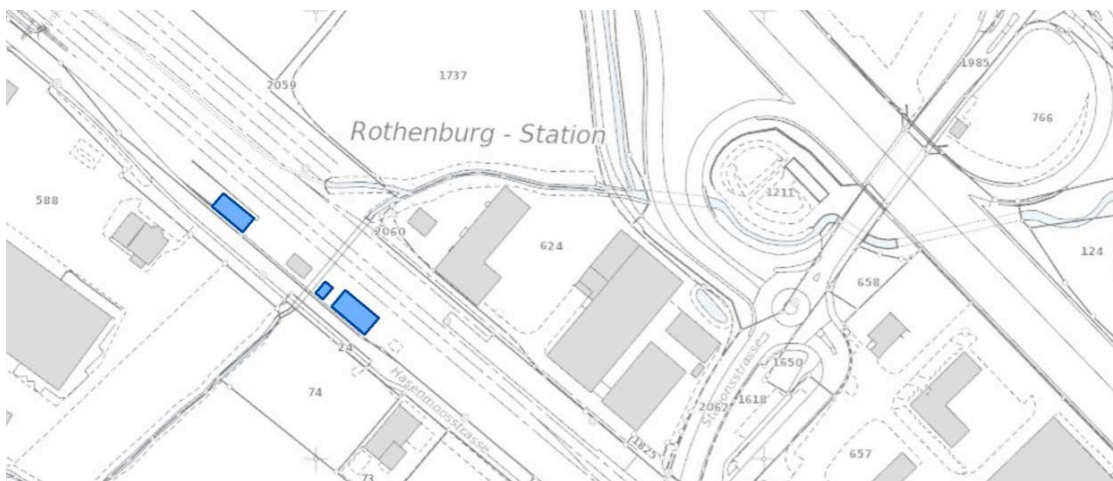


Abb. Bauinventar, erhaltenswerte Bahnhofgebäude

Gemäss Bauinventar (BILU) sind drei Bahnhofgebäude auf der Westseite der Gleisanlagen als "erhaltenswert" aufgeführt.

Im kant. Denkmalverzeichnis sind im Planungsgebiet keine Bauten aufgeführt.

4.4 Kataster der belasteten Standorte (Erdwärmenutzung)



Abb. Belastete Standorte, Gebiet Rothenburg Station

Innerhalb des Planungsperimeters befinden sich belastete Ablagerungsstandorte (saubere Aushubmaterialien, alte Bahnschotter und inerter Bahnschutt). Die beiden Standorte sind weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig (Behandlung der Altlasten: siehe UVB).

Bei einer allfälligen **Erdwärmenutzung** sind diese belasteten Standorte vorgängig beim EWS abzuklären.

4.5 Gewässernetz

(Plan: siehe nachfolgende Seite)

Im Planungsgebiet verzweigt sich der Buzibach Richtung Westen. Westlich der Gleisanlagen ist der Bachlauf "wenig beeinträchtigt" (grüne Linie), unter den Bahnanlagen ist der Bach eingedolt (rot gestrichelte Linien).

Am östlichen Rand des Planungsperimeters ist ein nicht näher klassierter Bachlauf eingetragen. Dieser Bachlauf endet bei der Wahligenstrasse.

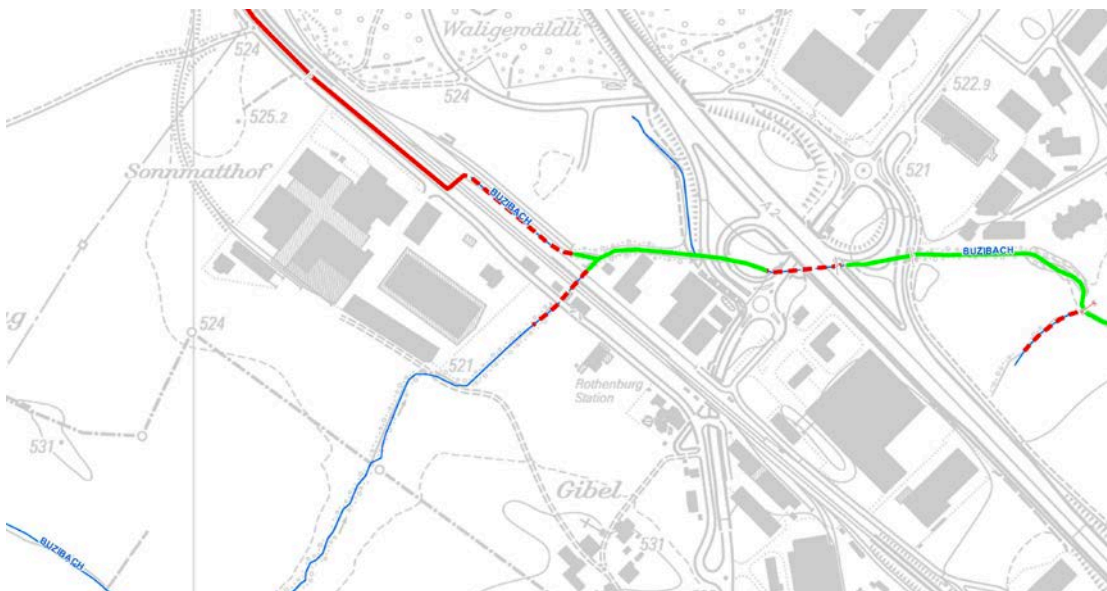


Abb. Gewässerkarte, Buzibach

4.6 Gefahrenkarten

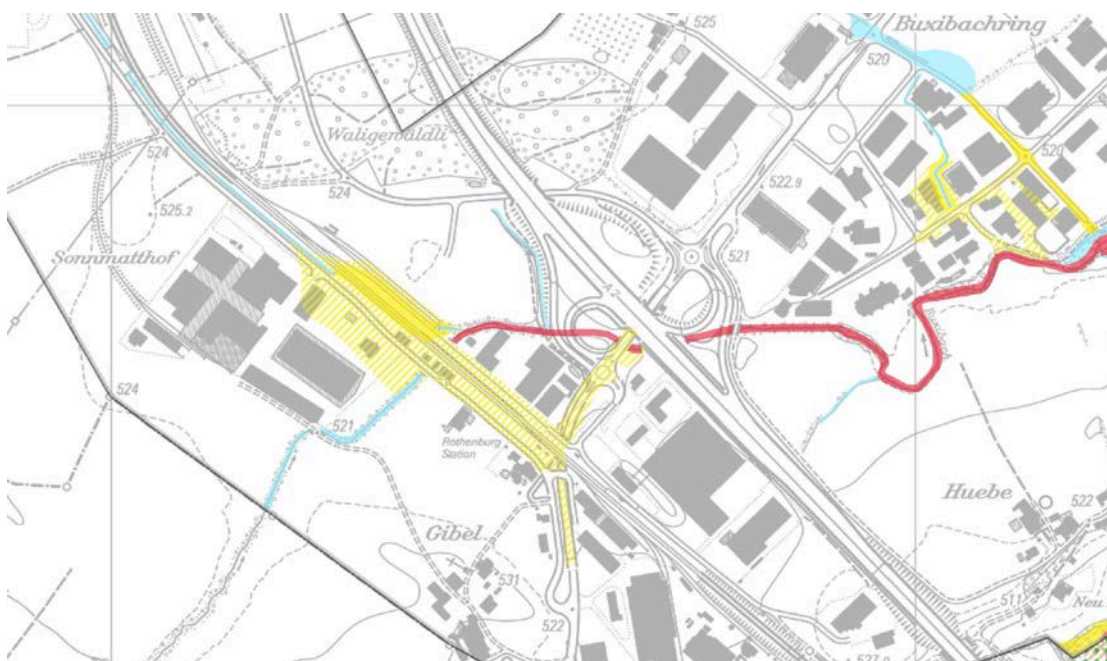


Abb. Gefahrenkarte, Buzibach

Auf dem Bahnareal liegt eine "Restgefährdung", die keine Auswirkungen auf die Entwicklungsplanung hat.

Die "erhebliche Gefährdung" beim Buzibach bleibt auf den eigentlichen Bachlauf beschränkt und wirkt sich damit ebenfalls nicht auf die Entwicklungsplanung des Bachumfeldes aus.

4.7 Weitere umweltrelevante Belange (Störfallvorsorge, Lärmschutz)

Störfallvorsorge

Das Planungsgebiet ist Störfall relevant. Es wird im Rahmen des UVB behandelt (siehe beiliegenden Risikobericht).

Lärmschutz

Das Planungsgebiet ist lärmvorbelastet (Bahn und Autobahn). Die Belastungen und die nötigen Massnahmen werden im speziellen Lärmschutzgutachten behandelt.

4.8 Bodenkarten, Fruchtfolgeflächen



Abb. Bodenkarte, Fruchtfolgeflächen

Das Planungsgebiet West grenzt unmittelbar an die Landwirtschaftszone mit "gut geeigneten Fruchtfolgeflächen" an.

Im Rahmen der Entwicklungsplanung West soll die Hasenmoosstrasse ausgebaut und die Bauzone entsprechend westwärts um 4 m erweitert werden. Diese Erweiterung erfordert grundsätzlich eine Ersatzfläche für die verlorenen FFF (Aufwertungsgebiet).

5 Grundlagen zur Erschliessung (Strasse, Bus und Bahn)

5.1 Areal-Erschliessung

Die Anforderungen an die Erschliessung des Areals wurden im Vorfeld des Studienauftrags mit dem vif geklärt (siehe Stellungnahme vif im Anhang):

Die Erschliessung erfolgt (gemäss nachfolgender Skizze) über drei Anschlüsse an das übergeordnete Verkehrsnetz. Gemäss Anforderungen der kant. Dienststelle vif ist folgendes zu beachten:

- Erforderlich ist eine sorgfältige Abstimmung von Siedlung und Verkehr.
- Als Richtwert für Nutzungen „im grünen Bereich“ gelten Nutzungen mit einer Verkehrserzeugung von höchstens 4 Fahrten DTV / 100 m² Nutzfläche.
- Das zusätzliche Verkehrsaufkommen im Planungsgebiet darf die Funktionalität des Autobahnanschlusses nicht beeinträchtigen.
- Das Verkehrsaufkommen soll auf alle drei Anschlüsse gemäss nachfolgender Skizze verteilt werden.

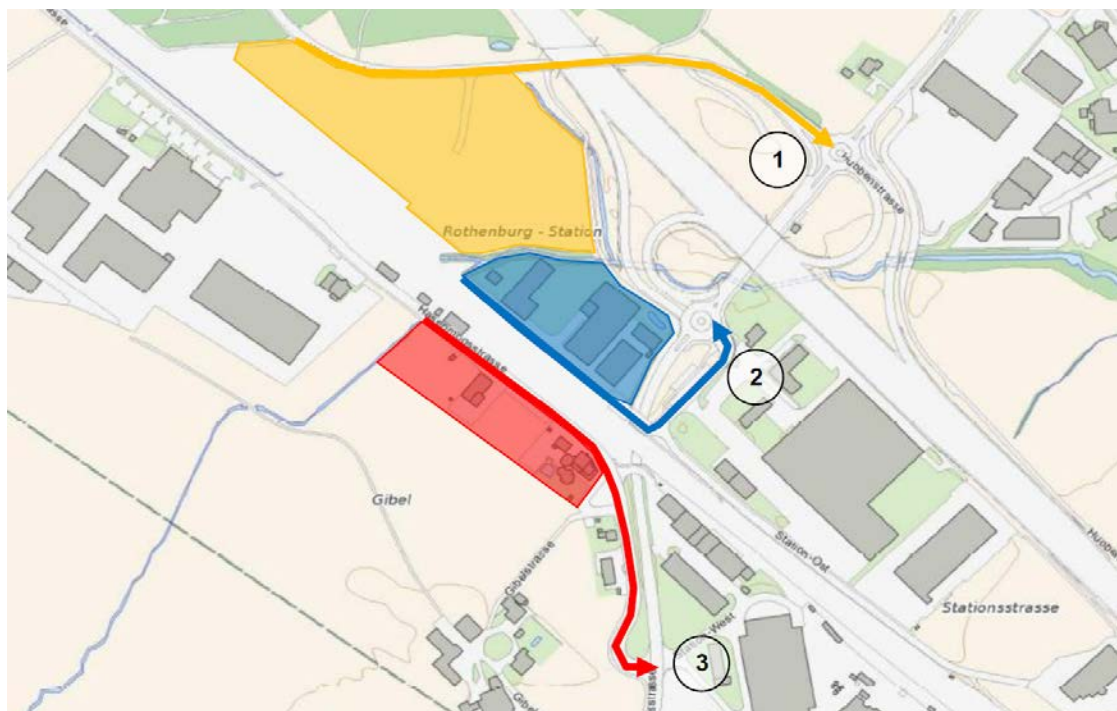


Abb. Verteilung Verkehr auf Knotenpunkte

Der **detaillierte** Verkehrsnachweis ist aufgrund der festgelegten Nutzungsarten im Bebauungsplan zu liefern (diese Forderung wird mit dem Verkehrsgutachten in den Vorprüfungsakten erfüllt).

5.2 Bus-Haltestelle und Wendeplatz der Linie 60 (Westseite)

Die heutige Wendefahrt der Linie 60 findet über das Areal der ZS-Lagerhäuser statt. Die Ein- und Ausfahrt des Areals ist mit je einem Schiebetor gesichert, welches zu den Betriebszeiten der Buslinie derzeit offen steht. Mit einer allfälligen Betriebszeitenerweiterung der Linien 60 und 70 müssten die Tore durch den Buschauffeur geöffnet werden können.

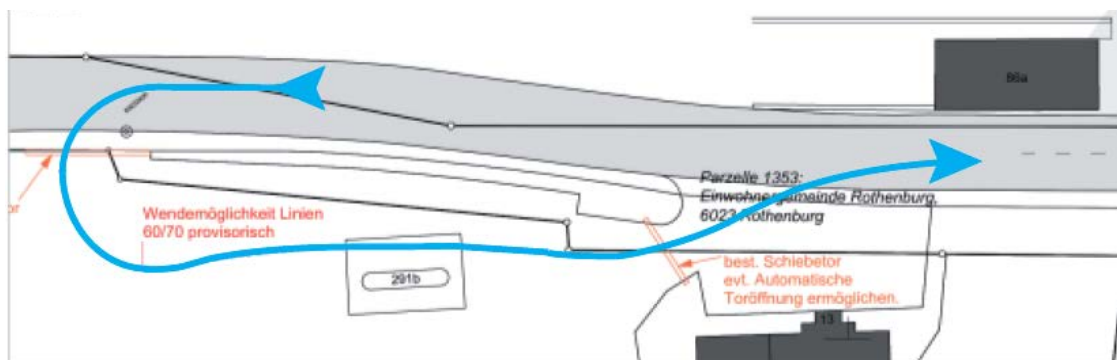


Abb. Heutige provisorische Buswendeschleife West

Vom Kanton liegt ein Grobkonzept vor, das die Haltestelle (mit gedecktem Bereich) direkt beim Bahn-Ein- und Aussteigeperron Richtung Sursee vorsieht. Unmittelbar nach der Haltestelle ist der Wenderadius für die Busse vorgesehen.

Dieser Standort steht im Konflikt zur geplanten Bahnhofplatzbebauung und soll im Rahmen des Bebauungsplans unter Abwägung aller Interessen neu bestimmt werden.

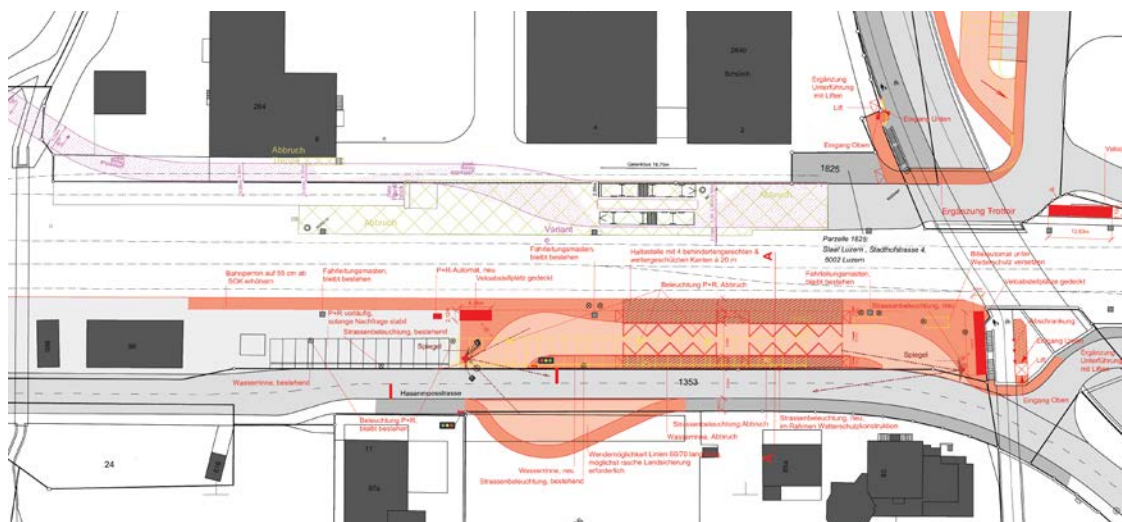


Abb. Projekt Bushaltestelle West

5.3 Bus-Haltestelle der Linie 13 (Ostseite)

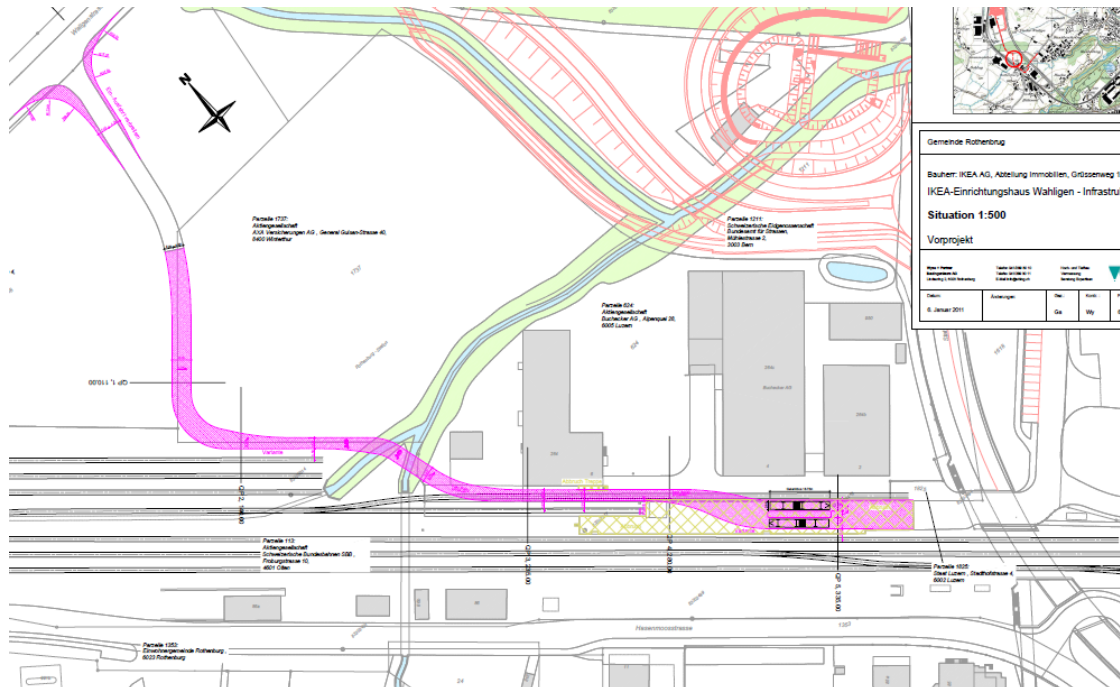


Abb. Violette Verbindung: Bushaltestelle Linie 13 mit neu realisierter Verbindung Richtung Wahlingen (IKEA)

Damit die Buslinie Nr. 13 möglichst direkt und ohne Wendemanöver Richtung IKEA weiterfahren kann, wurde 2014 eine neue Strassenverbindung – ausschliesslich für den öffentlichen Busverkehr und den Langsamverkehr – realisiert. Diese Verbindung ist im vorliegenden Konzept berücksichtigt. Sie kann Teil der privaten Erschliessung sein, dies bedingt jedoch einen Ausbau der Fahrbahnbreite.

6 Regionale Grundlagen

(Agglomerationsprogramm)

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms hat Luzern Plus das Zukunftsbild 2030 erarbeitet.

In diesem Zukunftsbild wird auch die „Siedlungsstruktur Wohnen und Arbeiten“ dargestellt (siehe Plan auf nachfolgender Seite).

Im Leitbild werden den Entwicklungsachsen und damit auch den von einer S-Bahn-Haltestelle bedienten Siedlungsräume unterschiedliche Funktionen zugeordnet:

Rothenburg Station (gelb punktiert umrandet) wird bezeichnet als

- Schwerpunktgebiet für Arbeitsnutzungen (blaue Fläche für die bestehenden Arbeitszonen)
- Strategisches Arbeitsgebiet (kleiner blauer Kreis westlich der Bahnstation)
- Umladeterminale Güterverkehr Bahn / Strasse (schwarzes Dreieck).

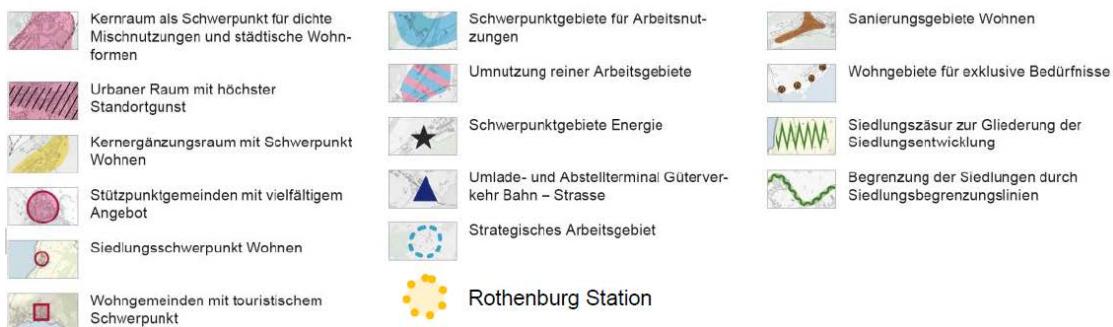
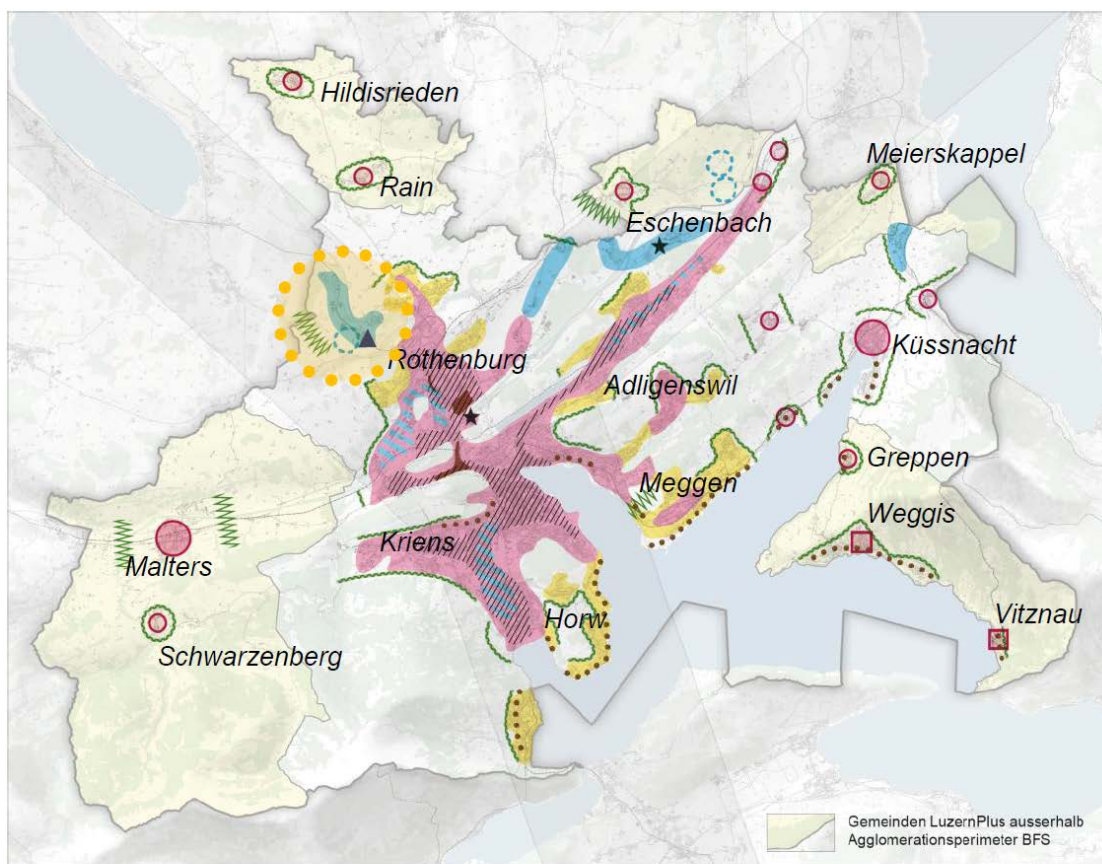


Abb. Agglomerationsprogramm Luzern Plus

7 Kommunale Grundlagen

7.1 Ortsplanung

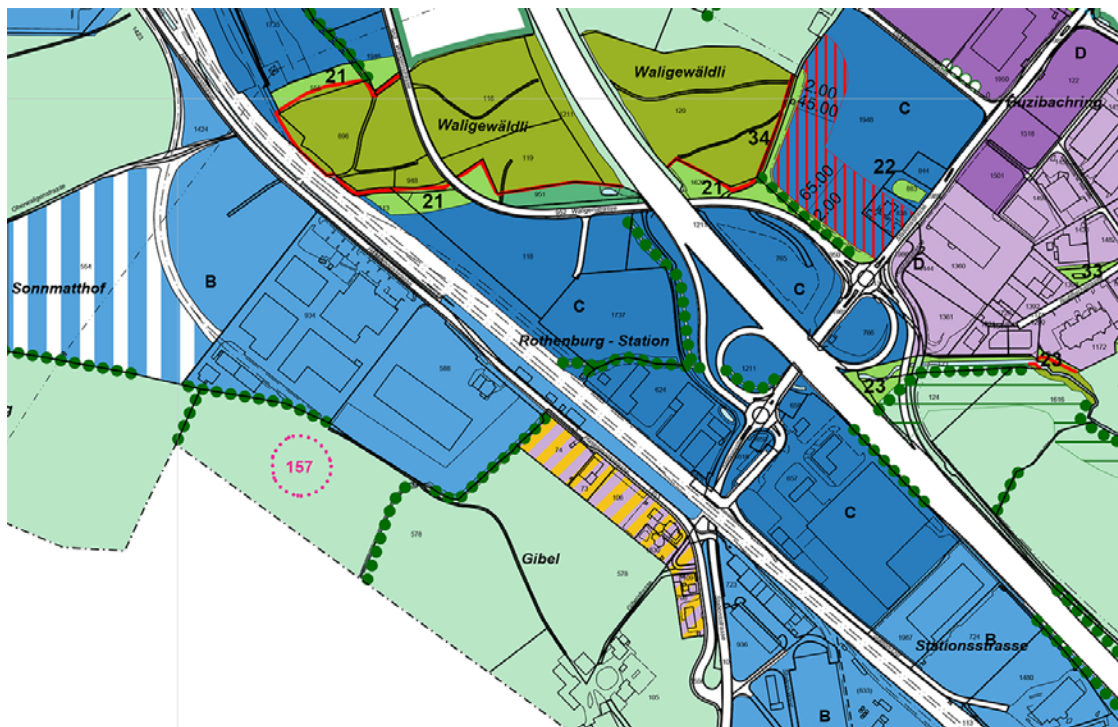


Abb. Zonenplan

Westseite

Die Grundstücke liegen in der 3-geschossigen Arbeits-/Wohnzone.

Der Gemeinderat stellte vor dem Studienauftragsverfahren in Aussicht, Geschosszahl und Ausnützung im Rahmen der Konzeptbearbeitung neu zu bestimmen.

Ostseite

Die Grundstücke liegen in der Arbeitszone C (ES IV). Die Gebäudehöhe ist nicht festgelegt und ist bis zur Hochhaus-Höhe gemäss § 166 Abs. 1 PBG frei.

Der Gemeinderat stellte vor dem Studienauftragsverfahren in Aussicht, die Zonen oder Zonenbestimmungen aufgrund der Ergebnisse aus dem Studienauftrag zu ändern.

8 Übersicht über das Testverfahren (Studienauftrag)

8.1 Auftraggeberin

Auftraggeberin des Testverfahrens war die Gemeinde Rothenburg, vertreten durch den Gemeinderat, 6023 Rothenburg und die Grundeigentümer.

8.2 Verfahrensbegleitung

Das Verfahren wurde begleitet durch die Planteam S AG, Inseliquai 10, Postfach 3620, 6002 Luzern.

Projektleitung: Hansueli Remund, dipl. Arch. ETH/SIA, Planer FSU,
Mail: hre@hasnueliremund.ch, Tel. 041 469 44 44

Sachbearbeitung: Christine Bopp, MSc Engineering Public Planning
Mail: christine.bopp@planteam.ch, Tel. 041 469 44 44.

8.3 Verfahren

Der Studienauftrag wurde im Sinne von SIA Ordnung 143 durchgeführt; die Namen der Verfasser waren bekannt und es erfolgte eine Zwischenbesprechung der Entwürfe.

Der Studienauftrag mit drei eingeladenen, interdisziplinären Teams wurde als kooperativer Planungsprozess verstanden, begleitet von einem Beurteilungsgremium, das sich aus Vertretern der Auftraggeberin, der betroffenen Grundeigentümer und unabhängigen Fachpersonen zusammensetzte.

An einer Zwischenbesprechung erfolgte ein offener Meinungsaustausch zwischen Architektenteams und Beurteilungsgremium.

Das Ergebnis des Prozesses war ein kurz- bis mittelfristig in Etappen umsetzbares Konzept.

8.4 Teilnahme

Die Federführung lag beim Architekturbüro. Sie hatten sich mit Experten aus den Fachbereichen Landschaftsarchitektur/Freiraumgestaltung und Verkehrsplanung zu ergänzen.

Die folgenden drei eingeladenen Architekturbüros wurden mit der gleichzeitigen Bearbeitung eines Projektvorschlags beauftragt:

Team 1

Boyer+Camenzind AG, Steinhofstr. 44, 6005 Luzern

Team 2

Mozzatti Schlumpf Architekten AG, Oberneuhofstrasse 8, 6340 Baar

Team 3

GKS Architekten+Partner AG, Winkelriedstrasse 56, 6003 Luzern.

8.5 Beurteilungsgremium

Der Prozess wurde von einer Gruppe begleitet, die sich aus Vertretern der Grundeigentümerschaft, Vertretern der Gemeinde Rothenburg und unabhängigen Fachpersonen zusammensetzte.

Moderation (mit Ersatz-Stimmrecht bei Ausfall eines unabhängigen Fachexperten)

- Remund Hansueli c/o Planteam S AG, Inseliquai 10, Postfach 3620, 6002 Luzern

Mitglieder mit Stimmrecht

Vertreter der Gemeinde

- Sigg Arthur, Gemeinderat, 6023 Rothenburg (Vorsitz)
- Kreienbühl Valentin, Ressortleiter öffentliche Infrastruktur, 6023 Rothenburg
- Rösli Thomas, Vertreter Kommission für Wirtschaft, Industrie und Gewerbe (WIG), Fläckepark 9, 6023 Rothenburg
- Wicki Armin, Vertreter Kommission Umwelt und Raumordnung (U+R), Fläckehof 18, 6023 Rothenburg

Unabhängige Fachexperten

- Rigert Andreas c/o Rigert + Bisang Architekten AG, Sälistr. 23a, 6005 Luzern
- Zwahlen Erich c/o Appert + Zwahlen GmbH, Zugerstr. 4, 6330 Cham
- Häfliger Ruedi c/o Metron AG, Stahlrain 2, Postfach, 5200 Brugg
- Patrick Ambauen, c/o Rogger Ambauen AG, Emmenweidstr. 58, 6020 Emmenbrücke (ersetzte Ernst Widmer ab 01.11.2013)

Vertreter der Grundeigentümer

- Enzmann Jörg, Leiter Portfoliomanagement, Dienststelle Immobilien des Kantons Luzern, Stadthofstr.4, Postfach 3768, 6002 Luzern
- Marco Tondel, Mobimo Management AG, Seestrasse 59, 8700 Küsnacht (Fachberater Balz Leuthard, Real Estate Management, Postfach 222, 6052 Hergiswil a. See)
- Renggli Pius, Giebel 1, 6023 Rothenburg
- Suter Pirmin, Restaurant Bahnhof, Hasenmoosstr. 5, 6023 Rothenburg
- Alois Käppeli c/o ZS Lagerhäuser AG, Hasenmoosstr. 13, 6023 Rothenburg

Weitere Experten ohne Stimmrecht

- Inan Cüneyd c/o kant. Dienststelle rawi, Murbacherstr. 21, Postfach 3439, 6002 Luzern
- Höin Reto c/o Planteam GHS AG, Bahnhofstr. 19a, 6203 Sempach-Station

- Schmid Ernst, c/o kant. Dienststelle vif, Gesamtverkehrskoordination, 6010 Kriens
- Burkart Daniela c/o kant. Dienststelle uwe, Störfallvorsorge, Libellenrain 15, 6002 Luzern
- Dillier Albert c/o kant. Dienststelle vif, Projektleiter Naturgefahren, 6010 Kriens
- Koller Peter c/o kant. Dienststelle uwe, Abteilungsleiter Ereignisse und Lärm, Libellenrain 15, Postfach 3439, 6002 Luzern
- Meier Roland c/o kant. Dienststelle vif, Planung Strassen, Arsenalstr. 43, 6010 Kriens
- Bärtsch Korintha c/o kant. Dienststelle uwe, Lärm, Libellenrain 15, Postfach 3439, 6002 Luzern
- Steffen Roman c/o Verkehrsbund Luzern, Projektleiter Verkehrsplanung, ÖV-Strategie, Seidenhofstrasse 2, Postfach 4306, 6002 Luzern.

8.6 Weiterbearbeitung

Das Verfahren war mit Abschluss des Studienauftrags formell abgeschlossen. Mit dem Entwicklungskonzept wurden keine Architekturprojekte erarbeitet. Die Projektvergabe bleibt nach wie vor Sache der einzelnen Grundeigentümer.

Dem Team des am besten beurteilten Konzeptvorschlags wurde die Bearbeitung des Bebauungsplans in Aussicht gestellt.

8.7 Termine

Städtebauliches Testverfahren 2013/14

| | |
|--|-----------------|
| Startveranstaltung zur Testplanung | 17. Sept. 2013 |
| Zwischenbesprechung | 13. Nov. 2013 |
| Schlusspräsentation der Projekte | 28. Jan. 2014 |
| Beschluss des Beurteilungsgremiums | 04. Feb. 2014 |
| Beschluss Gemeinderat | 14. März 2014 |
| Beschluss Eigentümer zum Start Phase 3 (Bebauungsplan) | 29. April 2014. |

Bebauungsplan 2014/15

Aufgrund des Ergebnisses des Testverfahrens wurde das Planungsteam des siegreichen Entwurfs mit der Ausarbeitung des Bebauungsplans beauftragt. Zusammen mit diesem wurden insbesondere auch der Teilzonenplan und das Strassenprojekt zum Ausbau der Hasenmoosstrasse erarbeitet.

9 Ergebnis des Testverfahrens

(Detailbeschreibung des Projekts: siehe Register 11 der Vorprüfungsakten)

Das Projekt der GKS Architekten+Partner AG wurde als bester Entwurf zur Weiterbearbeitung bestimmt.

Dem Projekt von GKS gelingt es, mit wenigen Baukörpern eine ordnende Struktur in das unübersichtliche Gelände zwischen Bahngleisen und Autobahndamm zu bringen. Die neuen Volumen respektieren die Grundstücksgrenzen und formen mit ihrer polygonalen Gestalt gut proportionierte und strukturierende Freiräume von hoher räumlicher Qualität. Die präzise Setzung und Disposition der Baukörper gibt überdies eine Antwort auf die anspruchsvollen umweltbedingten Fragestellungen wie zum Beispiel die des Lärmschutzes.

Die vorgeschlagene eigenwillige Gesamtkomposition hat einen hohen Wiedererkennungswert. Einen eigentlichen Akzent erhält das Areal am neu konzipierten Bahnhofplatz durch das vorgeschlagene Hochhaus, welches durch seine Präsenz und die gute Sichtbarkeit in hohem Masse hilft, in Rothenburg Station eine neue Identität zu verankern.

Gekonnt und gut nachvollziehbar ist auch das komplexe Thema der Erschliessung gelöst. Die Adressbildung ist klar und logisch aufgebaut. Die Wege und Achsen des MIV des ÖV, sowie des Langsamverkehrs sind konsequent entflechtet.

Die grossflächig angelegten und vielschichtig gestaltbaren zusammenhängenden Volumen sichern den Grundeigentümern und Investoren eine hohe und nachhaltige Nutzungsflexibilität.



Abb. Situation Stand Studienauftrag

10 **Bebauungsplan**

10.1 **Bearbeitung und Begleitung des Bebauungsplans**

Der Bebauungsplan wurde vom Planungsteam GKS Architekten / Fahrni Landschaftsarchitekten / TEAMverkehr erarbeitet:

Im Bebauungsplanverfahren eingebunden waren zudem:

Hansueli Remund Raumplanung GmbH (Projektkoordination)

Roger Brunner / Christine Bopp, Planteam S AG (Teilrevision Ortsplanung/ Leitbild Hochhaus)

Judith Hauenstein, Ernst Basler + Partner AG (Umweltverträglichkeitsbericht / Risikobericht)

Reto Höin, Planteam GHS AG (Lärmschutzgutachten)

Erich Odermatt, Kost + Partner AG (Strassenprojekt Ausbau Hasenmoosstrasse).

Das Beurteilungsgremium aus der Phase des Testverfahrens wurde für die Begleitung des Bebauungsplans reduziert und teilweise mit neuen Vertretern der Grundeigentümer ergänzt.

Vertreter der Gemeinde Rothenburg:

- Arthur Sigg (Vorsitz), Gemeinderat
- Valentin Kreienbühl, Ressortleiter Öffentliche Infrastruktur

Vertreter der Grundeigentümer:

- Beat Bussmann, CEO Opacc (Vertreter Parz. 1737)
- Jörg Enzmann, Leiter Portfoliomanagement, Dienststelle Immobilien des Kantons Luzern (Vertreter Parz. 118)
- Marco Tondel, Mobimo (Vertreter Parz. 624)
- Balz Leuthard, Buchecker (Vertreter Parz. 624)

Fachpersonen ständige Mitglieder:

- Hansueli Remund, c/o Hansueli Remund Raumplanung GmbH
- Judith Hauenstein, Ernst Basler Partner AG

Fachpersonen, nicht ständige Mitglieder:

- Christine Bopp, Planteam S AG
- Erich Odermatt, Kost + Partner AG
- Reto Höin, Planteam GHS AG

Administrative Begleitung des Verfahrens:

- Silvana Fuchs, Sachbearbeiterin Ressort Öffentliche Infrastruktur

10.2 Umfang (Bestandteile) des Bebauungsplans

Der Bebauungsplan umfasst folgende Bestandteile:

- Situation und Schnitte (Pläne)
- Sonderbauvorschriften
- Anhang SBV 1: Freiraumkonzept mit Retention, Beleuchtung, Entsorgung
- Anhang SBV 2: Leitbild Architektur / Freiraum mit Pflanzliste
- Anhang SBV 3: Richtwerte Geschoss- und Nutzflächen pro Baubereich (Plan, Tabelle)
- Verkehrsbericht mit Erschliessung, Parkierung, Fahrtenerzeugung, Anlieferung, Feuerwehrzufahrt / Verkehrstechnisches Gutachten
- Lärmschutzgutachten (lärmtechnische Abklärung Umzonung ES IV in ES III)
- Teilrevision Ortsplanung Rothenburg Station
- Teilleitbild Hochhaus Arbeitszone Rothenburg Station (raumplanerisches Gutachten)
- Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)
 - Umweltverträglichkeitsbericht (UVB)
- Risikobericht zum Bebauungsplan
- Studienauftrag Entwicklungskonzept Rothenburg Station (Pläne) / Jurybericht
- Planungsbericht

10.3 Zielsetzungen zum Bebauungsplan

Die wichtigsten Ziele und Inhalte lauten wie folgt:

- Das Gesamtkonzept setzt attraktive Baukörper, die sich sehr natürlich in die komplizierten Grundstücksformen einordnen und ebenso attraktive, gut gestaltete- und nutzbare Freiräume, einschliesslich des Bachbereichs, formen. Diese attraktive äussere Erscheinung des Konzepts soll planungsrechtlich abschliessend gesichert werden.
- Die Baubereiche sollen möglichst optimal genutzt werden; es sind nebst Maximalvolumen auch Minimalvolumen festzulegen.
- Die Baubereiche sind recht gross; eine Realisierung in einer Etappe wird im Normalfall nicht erwartet werden können. Darum ist eine etappenweise Realisierung zu ermöglichen, ohne dass die Gesamtidee damit gefährdet wird.
- Werden Räume für grossflächige Nutzungen benötigt, können die Baubereiche vollumfänglich bebaut sein, werden arbeitsplatzintensive Nutzungen vorgesehen, sollen diese auf

immissionsfreie Innenhöfe ausgerichtet sein (hohe Flexibilität bei unterschiedlichen Ansprüchen und hoher Arbeitsplatzqualität).

- Es wird angestrebt, alle Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Bus und Bahn) gebündelt zusammenzufassen (mittelfristiges Ziel), den Raum für einen entsprechend genutzten Bahnhofplatz zu reservieren und die Baubereiche mit dem Bahnhof zu verknüpfen (arealin-terne Langsamverkehrsverbindungen).
- Erschliessung und Parkierung (MIV) nehmen Rücksicht auf die heutigen Mobilitätsbedürfnisse (nähe Autobahnanschluss), aber auch auf die bahnhofnahe Lage (angemessene Reduktion der zulässigen Parkplätze). Die PP-Ausfahrten verteilen sich auf zwei Seiten, so dass sich der zusätzliche Verkehr auf zwei Verkehrsknoten verteilt. Ausfahrtsdosierungen aus den Parkierungsanlagen bieten Gewähr für eine gedrosselte Ableitung des Parkierungsverkehrs zu Tagesspitzenzeiten.
- Ein spezieller Fachbeirat berät den Gemeinderat und die Baubewilligungsbehörde bei der Umsetzung des Bebauungsplans im Sinne der angestrebten hohen Qualität und begleitet die im Bebauungsplan vorgesehenen Ausnahmemöglichkeiten.



Abb. Bebauungsplan Rothenburg Station Ost

10.4 Planinhalte

Baubereiche

Der Bebauungsplan definiert Baubereiche und Gesamthöhen. In Anbetracht der unbestimmten Realisierungszeit sollen die Baubereiche

- gegen Aussen abschliessend bestimmt sein (Baulinie 1: Pflichtbaulinie mit Auflagen zur besonderen Gestaltung der Fassaden. Baulinie 2: Pflichtbaulinie ohne besondere Gestaltungsauflagen),
- zu den Innenhöfen flexibel und veränderbar sein (unter Einhaltung der im Plan bestimmten Hofgrundfläche).

Damit werden vor allem die Gebäudetiefen des ringartigen Bebauungsmusters, je nach Nutzung, verändert und variiert werden können.

In den Baubereichen A, B und D sind damit nur die äusseren Baubereichsbegrenzungen fixiert. Grundsätzlich können die inneren Strukturen, je nach Nutzung vom Bild abweichen, das im Bebauungsplan dargestellt ist (siehe Art. 5/4 und 5/5 SBV). Massgebend ist die Einhaltung der Hofffläche, welche mit der variablen Baulinie 4 im Plan bestimmt ist.

Das Hochhaus im Baubereich C ist in seiner Gesamtstruktur im Rahmen des Studienauftrags bestimmt und im Bebauungsplan dargestellt. Dreiseitig müssen die Baulinien (zum Bahnhofplatz, zur Bahnlinie und zum Freiraum) eingehalten werden; die beiden übrigen Begrenzungen sind veränderbar (mit max. 600 m² Grundfläche pro Geschoss).

Im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens kann die Form des Hochhauses aber grundsätzlich verändert, und neue Ideen zur Form (nicht aber zur Höhe) entwickelt werden (siehe Art. 9/2 SBV).

Gesamthöhen

Die in den Baubereichen A, B und D maximal möglichen Gesamthöhen von 25 m soll möglichst ausgeschöpft werden. Damit soll die angestrebte Dichte im Areal sichergestellt werden. In jedem Fall ist aber eine Minimalhöhe von 18 m einzuhalten (siehe Art. 7/1 SBV).

Freiräume

Im Bebauungsplan werden fünf unterschiedliche Ausgestaltungen der Freiräume formuliert und in den SBV behandelt. Unterschieden werden:

- Freiraum 1: Park
- Freiraum 2: Gebäudevorplätze
- Freiraum 3: Parkplatz
- Freiraum 4: Bahnhofplatz
- Freiraum 5: Hof.

Beim Freiraum 1 ist auch der Gewässerraum gemäss GSchV einbezogen.

Erschliessung und Parkierung

Im Plan sind die Ein- und Ausfahrten aus dem Areal bestimmt:

- Die Baufelder A und B werden Richtung Wahligenstrasse erschlossen.
- Die Baufelder C und D werden Richtung Stationsstrasse erschlossen.

Massgebend für die Verkehrsabläufe ist das vor dem Wettbewerbsverfahren durch die kant. Dienststelle vif festgelegte Erschliessungskonzept (siehe Kap. 5.1).

Die zulässigen Parkplätze sind im Bebauungsplan pro Baufeld bestimmt und begrenzt (siehe nachfolgendes Kapitel Parkierung und Fahrten).

Die zulässigen Parkplätze sind im Bebauungsplan wie folgt zu realisieren:

- Die zulässigen Parkplätze sind grundsätzlich im UG zu erstellen (siehe Art. 15/5 SBV).
- In Ergänzung eines voll zur Parkierung benutzten UG dürfen weitere Parkplätze auch in den Erd- und Obergeschossen innerhalb der Baubereiche erstellt werden ("Parkhäuser") (siehe Art. 15/5 SBV). Damit sollen teure mehrgeschossige Unterniveaubauten vermieden werden.
- Im Zufahrtsbereich Wahligenstrasse sind oberirdische Parkplätze im Freiraumtyp 3 (Art. 25 SBV) und im Umfeld der Baubereiche C/D (Art. 18/1 SBV) zulässig.
- Auf den Gebäudevorplätzen (Freiraumtyp 2) können spezielle Parkplätze bewilligt werden (Art. 24/3 SBV).

Mit diesen Beschränkungen sollen die Freiräume (vor allem der Freiraumtyp 1) von Verkehrsanlagen freigehalten werden.

10.5 Verkehrs- und Parkierungskonzept

(siehe Verkehrsbericht zum Bebauungsplan)

Es ist schwierig, die tatsächliche Zahl der erforderlichen Parkplätze zum Voraus zu bestimmen, weil die in einer Arbeitszone zulässigen Nutzungen sehr unterschiedliche Parkierungsbedürfnisse aufweisen. Darum wurde der voraussichtliche effektive Bedarf aufgrund eines wahrscheinlichen Nutzungsszenariums errechnet (siehe Nutzungsszenarium Art. 2 des Verkehrsberichts). Gemäss geltender Ortsplanung dürfen 3'000 m² Fachmarkflächen erstellt werden, jedoch keine Ladenflächen für Güter des täglichen und häufig periodischen Bedarfs.

Aufgrund der geltenden VSS Norm liegt der Grenzbedarf bei 1'830 PP (siehe Kap. 5.1 des Verkehrsberichts).

Das Areal ist sehr gut MIV-erschlossen (nähe Autobahnanschluss) und über zwei Buslinien und mit der S-Bahn (halbstündlich) erreichbar. Aus der Perspektive der Gemeinden der Agglomeration Luzern ist der Standort Rothenburg Station nur suboptimal erschlossen.

Der Standort wird darum dem Standort-Typ C zugeordnet.

Diese Zuordnung erlaubt eine PP-Reduktion von 20 - 50%. Aufgrund der speziellen Lage zum übergeordneten Strassennetz interessieren sich vor allem Betriebe für diesen Standort, bei denen die MIV-Erschliessung eine mindestens gleichgrosse Bedeutung hat wie die Bahnhof-nähe. Es ist darum aus der Sicht eines differenzierten Angebots an Arbeitsstandorten für den Kanton wichtig, auch Standorte anzubieten, bei denen der MIV angemessen berücksichtigt ist (im Gegensatz zu bedeutend zentraler gelegene Standorte in Emmenbrücke oder Luzern-Süd).

Im Rahmen der vorliegenden Planung sollen die reglementarisch geforderten Parkplätze darum um 20% reduziert werden. Dies ergibt eine zulässige maximale PP-Zahl von 1'465 (siehe Kap. 5.2 des Verkehrsberichts und Art. 15/3 SBV).

10.6 Sonderbauvorschriften

Die Sonderbauvorschriften regeln die etappenweise Umsetzung des Gesamtkonzepts und sichern die raum-, umwelt- und verkehrsrelevanten Auflagen und Bedingungen.

Im Anhang zu den SBV sind jene Grundlagen aufgeführt, auf die in den Vorschriften direkt verwiesen wird und die für die Projektierung und Genehmigung der Bauprojekte beachtet werden müssen.

Nachfolgend werden die wichtigsten Bestimmungen kommentiert:

Art. 5 Baubereiche allgemein

Die Baubereiche werden Kap. 10.4.a umschrieben. Grundsätzlich gilt, dass

- die dargestellten Gebäudegrundflächen, die Gesamthöhen und die zulässigen Bauvolumen verbindlich festgelegt,
- die Gebäudegrundflächen nach aussen ebenfalls verbindlich festgelegt, die Hofflächen bei den Baulinien 3 und 4 aber – mindestens flächengleich - verändert und verschoben werden können,
- und das EG und 1. OG durchgehend, ohne Hofbildungen, als Sockelgeschosse ausgebildet und vollständig bebaut werden können.

Bei der Gestaltung und Platzierung der Volumen und deren Unterbrüchen in der Mantellinie ist je nach Nutzung dem Lärmschutz besondere Beachtung zu schenken (Abs. 5).

Im Falle einer Büro- oder Dienstleistungsnutzung ist es möglich, das Erdgeschoss als freies und offenes Geschoss zu gestalten (Abs. 8).

Untergeschosse haben sich an keine Baubereiche zu halten, mit Ausnahme der Freiraumtypen 1 und 3, die nicht tangiert werden dürfen (Abs. 9).

Die Fassaden entlang der Baulinie 1 bilden das Gesicht des Areals und sind dementsprechend repräsentativ zu gestalten (Abs. 10).

Art. 6 Nutzflächen

Das Bebauungsplangebiet wird durch eine parallel durchgeführte Teiländerung der Ortsplanung in eine Arbeitszone ES III (statt wie bisher ES IV) umgezont. Damit sollen arbeitsplatzintensivere Betriebe bevorzugt, verkehrsorientierte Betriebe aber ausgeschlossen werden. Dies wirkt sich nun auf die Nutzungsbestimmungen aus:

Auf dem Areal sind nicht oder nur mässig störende Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe zulässig. Die Ansiedlung reiner Logistik- oder Transportbetriebe ist nicht gestattet (Nutzungspräzisierungen: siehe Abs. 1 und 2).

In den Baubereichen A und B kann insgesamt eine Nettofläche von 3'000 m² für Fachmarktnutzung (gem. §169 PBG) realisiert werden (siehe Abs. 3). Diese Fläche ergibt sich aus den geltenden Zonenbestimmungen der Ortsplanung Rothenburg.

Um den Bahnhofplatz in Zukunft zu beleben und zu aktivieren, sind in den EG's der Baubereiche C und D entlang der Baulinie 1 Retailnutzungen (Nutzungen zum Verkauf von Waren des täglichen Bedarfs) zulässig und erwünscht (siehe Abs. 4). Diese Retailflächen werden pro Geschäft auf höchstens 400 m² Verkaufsfläche beschränkt, damit sie keine regionale Bedeutung erlangen können.

Damit das Areal nach Genehmigung des Bebauungsplans zeitnah ein attraktiveres Gesicht erhält, sind nicht zonenkonforme Zwischennutzungen in Zukunft nicht mehr möglich (siehe Abs. 6).

Art. 7 Gesamthöhen, Erdgeschosskoten

Die Tabelle in Art. 7 verschafft einen Überblick über die wichtigsten Grössenangaben zu den Baubereichen. Aufgrund der Gebäudegrundfläche, der Gesamthöhen der Gebäude, sowie des Leitbildes im Anhang der SBV, sind das zulässige Bauvolumen, die gewünschten Nutzflächen und Gestaltungen für die einzelnen Baubereiche erkennbar.

In der Tabelle der zulässigen Massvorschriften wird für jeden Baubereich die minimal sowie maximal zulässige Bauhöhe festgelegt.

Art. 8 Etappierung der Baubereiche

Mit Ausnahme des Baubereichs C (Hochhaus) können alle anderen Baubereiche in Etappen realisiert werden.

Damit die angestrebte Dichte des Areals erreicht werden kann, werden Mindestanforderungen zur Gesamthöhe der Volumen und Massnahmen zur Durchsetzung der Dichte definiert (siehe Abs. 4).

Art. 9 Spezielle Bestimmungen zu den Baubereichen C und D

Grundsätzlich sind die Baubereiche C und D in ihrer Wirkung eng miteinander verknüpft und können daher auch zusammengebaut werden.

Wird in Erwägung gezogen, das Hochhaus gegenüber den Vorgaben des Bebauungsplans zu verändern, so kann dies im Rahmen eines qualifizierten Architektur-Wettbewerbsverfahrens unter Einbezug des Fachbeirats erfolgen (siehe Abs. 2).

Art. 10 Leitbild Architektur / Freiraum und Pflanzliste

Das Leitbild ist ein wichtiger Bestandteil des vorliegenden Bebauungsplans. Die in den Bildern dargestellte spezielle Atmosphäre des Areals Rothenburg Station Ost hängt stark von der erfolgreichen Umsetzung der im Leitbild beschriebenen und dargestellten Qualitätsmerkmale ab.

Die neue Bebauung Rothenburg Station Ost weist eine beachtliche städtische Dichte auf. Umso wichtiger sind die nicht messbaren Bestimmungen zur Qualität der baulichen Massnahmen.

Art. 13 Lärmempfindlichkeitsstufen, Lärmschutz

Das im Anhang zu den Vorprüfungsakten beigelegte Lärmschutzgutachten nennt die massgebenden Massnahmen für den umweltrechtlich erforderlichen Lärmschutz. Art. 13 schafft die planungsrechtliche Grundlage für die Durchsetzung der Massnahmen.

Art. 15 Erschliessung und Parkierung allgemein

Abs. 1 und 2:

Für die Erschliessung der vier Baubereiche sind grundsätzlich die Vorgaben des Kantons (Dienststelle vif) massgebend. Daraus ergeben sich:

- dass die Baubereiche A und B von der Wahligenstasse
- und die Baubereiche C und D über die Stationsstrasse erschlossen werden.

Der Bahnhofplatz ist für den Durchgangsverkehr gesperrt.

Die Überfahrt über die neu erstellte Brücke über den Buzibach ist ausschliesslich den öffentlichen Busbetrieben gestattet.

Abs. 3 bis 8:

Die Anzahl der möglichen Parkplätze ist auf dem Areal, ausgehend von richtungsweisenden Modellrechnungen, auf total 1'465 beschränkt (siehe auch Kap. 10.5). Jedem Baubereich wird das maximal zulässige Parkplatzkontingent zugewiesen. Die definitive Anzahl möglicher Parkplätze wird in jedem Baubereich im Baubewilligungsverfahren aufgrund der tatsächlichen Nutzung und im Rahmen der maximal zulässigen PP bewilligt.

Bei einer Etappierung muss sichergestellt werden, dass spätere Etappen Parkplätze nach dem gleichen Prinzip der vorausgegangenen Etappen realisieren können.

Sollten die Untergeschosse nicht ausreichen, um die bewilligten Parkplätze realisieren zu können, so dürfen diese auch in den Erd- und/oder Obergeschossen realisiert werden. Nicht zulässig sind Parkhäuser entlang der Bahngleise (hier sind repräsentative Fassadengestaltungen gefordert).

Abs. 9:

Grundsätzlich sind die Zufahrten zu den Baubereichen festgelegt (Wahligenstrasse resp. Stationsstrasse). Falls sich in Zukunft diese kantonale Vorgabe verändern sollte, können Ausfahrten aus den Baubereichen C/D auch über die Wahligenstrasse geführt werden. Für diese Option ist ein Ausbau der Busverkehrsachse auf zwei bis drei Spuren planerisch und reglementarisch in Abs. 9 vorbereitet.

Art. 16 Arealinterne Fussgänger Verbindung, Veloabstellplätze

Damit ausgehend vom neuen Bahnhofplatz über das gesamte Areal eine "durchlässige" Fusswegerschliessung erstellt und begangen werden kann, wird über alle Baubereiche und zum Bus- und Bahnhof ein 2 m breiter Fussweg erstellt (Abs. 1 und 2).

Dieser Fussweg führt über eine neue eigenständige Fussgängerbrücke des Buzibachs (Abs. 4). Mit vorliegendem Bebauungsplan soll diese Brücke als **Ausnahme zu den Bestimmungen GSchV im Gewässerraum** bewilligt werden (Abs. 3). Die Brücke für den öffentlichen Busverkehr ist ohne Spielraum ausschliesslich für das Befahren eines Busses dimensioniert und erlaubt kein Kreuzen mit Fussgängern oder anderen Fahrzeugen.

Die Anzahl und die Positionierung der Veloabstellplätze werden im Rahmen der Baubewilligungen für jeden Baubereich separat gelöst.

Art. 17 Erschliessung und Parkierung Baubereiche A und B

Bei den Baubereichen A und B sind, zusätzlich zu den unterirdischen Plätzen, oberirdische Besucherparkplätze vorgesehen. Diese sind grundsätzlich im Freiraum-Typ 3 (Parkplatz) zu realisieren.

Die unterirdischen Parkieranlagen unter den beiden Baufeldern A und B können zusammengeschlossen werden. Bei einem Zusammenschluss kann ausserhalb der Baubereiche im dafür vorgesehen Bereich (Situationsplan) eine gemeinsame Tiefgarageneinfahrt erstellt werden.

Art. 18 Erschliessung und Parkierung Baubereiche C und D

In den Baubereichen C und D sind oberirdische Kurzzeitparkplätze im Bereich des Freiraum-Typs 2 (Gebäudevorplatz) zulässig.

Die Planung der Parkplätze im UG ist mit der ersten Baubewilligung vorzulegen und die Aufteilung der Plätze zwischen den beiden Baubereichen grundbuchlich zu regeln.

Art. 22 Zugänglichkeit

Ausser der Busverbindung (im Eigentum der Gemeinde) liegen alle übrigen Bebauungsplanflächen auf privaten Arealen. Die Zugänglichkeit ist in Art. 22 geregelt.

In Art. 22 wird sichergestellt, dass alle auf und um den Platz definierten Nutzungen ihrer Wichtigkeit und Funktion entsprechend auf unterschiedliche und sinnvolle Weise zugänglich und erreichbar sind.

Alle anderen Freiraum-Typen respektieren bezüglich ihrer Zugänglichkeit die privatrechtlichen Begebenheiten der Grundeigentümer.

Art. 23 Freiraumtyp 1 (Park)

Der Park bildet entlang des Buzibachs ein zentrales und wichtiges Freiraum-Element des gesamten Areals Rothenburg Station Ost. Er soll für die Menschen des Bebauungsplanareals hohe Naherholungs- und Aufenthaltsqualitäten besitzen und für Tiere einen naturnahen Lebensraum darstellen, der auch dem Kleintierkorridor gemäss kant. Richtplan zu genügen vermag. Diesen Ansprüchen entsprechend ist dieser Raum sorgfältig zu planen und die Gestaltung mit hoher Qualität zu realisieren (siehe Abs. 7). Über ein übergeordnetes Wegenetz ist der Park vielfältig mit dem Areal verbunden.

Art. 24 Freiraumtyp 2 (Gebäudevorplatz)

Die Gebäudevorplätze werden mit einem einheitlichen Belag ausgebildet und dienen als Begegnungszone, für die Anlieferung und als Zone für Kurzzeitparkplätze. Da dieser Vorbereich grundsätzlich weitgehend offen gestaltet ist, kann er für diverse temporäre Nutzungen benutzt werden.

Art. 25 Freiraumtyp 3 (Parkplatz)

Der Parkplatz ist in einem einheitlichen Belag auszuführen.

Art. 26 Freiraumtyp 4 (Bahnhofplatz)

Der Bahnhofplatz hat von seiner Bedeutung her auch im Zusammenspiel mit dem angrenzenden Hochhaus den wichtigsten repräsentativen Charakter unter den Freiräumen des Areals. Er dient als Fussgängerknoten und soll eine hohe Aufenthaltsqualität erhalten. Die Möblierung

des Platzes orientiert sich an den angrenzenden Erdgeschossnutzungen und den Bedürfnissen der Passanten sowie der Bus- und Bahnkunden.

Art. 27 Freiraumtyp 5 (Hof)

Die Höfe sind die lärmgeschützten inneren Grünräume der Baubereiche und schaffen in Sinne einer hohen Arbeitsplatzqualität wertvolle Sichtbezüge zum Aussenraum.

Art. 29 Entwässerungskonzept, Retention

Die im Plan Freiraumkonzept (Beilage zum BP) angegebenen Standorte für Retentionsanlagen haben wegleitenden Charakter.

Art. 31 Energiekonzept

Die Neubauten sind nach Minergie oder einem vergleichbaren Standard auszuführen.

Art. 34 Qualitätssicherung, Fachbeirat

Grundsätzlich sollen Baugesuche in Bezug auf ihre Umsetzung des Bebauungsplans und auf die Einhaltung des Leitbilds Architektur und Freiraum geprüft werden.

Um die Qualität der Gebäude, Freiräume und Anlagen sicherzustellen, ernennt der Gemeinderat einen Fachbeirat. Dieser unterstützt den Gemeinderat und die Baubewilligungsbehörde bei der Beurteilung der eingereichten Projekte.

Genügt ein Projekt den Qualitätsanforderungen nicht, kann auf Kosten der Gesuchsteller ein qualitatives Konkurrenzverfahren verlangt werden.

Anhänge und Beilagen

Die Anhänge und Beilagen sind wichtige Bestandteile des Bebauungsplans, die eine zweckmässige Umsetzung und hohe Qualität des Gesamtkonzeptes sicherstellen sollen.

11 Umwelt- und verkehrstechnische Belange

11.1 Zusammenfassung Umweltverträglichkeitsbericht

11.1.1 Einleitung

Seit der Eröffnung des Autobahnanschlusses Rothenburg Ende 2011 und mit dem geplanten Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist die Arbeitszone zwischen dem Bahnhof Rothenburg Station und der Autobahn noch besser erreichbar. Um das Gebiet qualitativ zu entwickeln und neue Firmen an verkehrstechnisch günstiger Lage anzusiedeln, wurde im Herbst 2012 eine Planungszone über das Entwicklungsgebiet erlassen. Für die Entwicklung eines städtebaulichen Gesamtkonzeptes wurde eine Begleitgruppe bestehend aus Grundeigentümern, Gemein-

devertretern und Fachexperten eingesetzt und unter Einbezug der betroffenen kantonalen Fachstellen ein Studienauftrag durchgeführt. Das Siegerprojekt des Planungsteams GKS Architekten + Partner AG (Luzern) wurde danach im Rahmen von zwei separaten Bebauungsplänen weiter konkretisiert. Der Bebauungsplan Rothenburg Station Ost bezweckt die schrittweise Realisierung eines Gewerbe- und Dienstleistungszentrums nach einheitlichem Konzept. Das 37'013m² grosse Areal befindet sich in der Arbeitszone C und umfasst die Parzellen 118, 1737 und 624. Zurzeit befinden sich auf dem Areal grösstenteils Brachflächen und einige ältere Industriegebäude.

Auf dem Gebiet des Bebauungsplans Rothenburg Station West soll eine Wohn- und Dienstleistungsüberbauung entstehen. Dieser westliche Bereich ist nicht Gegenstand des vorliegenden Umweltverträglichkeitsberichtes.

Gemäss Umweltverträglichkeitsprüfungsverordnung (UVPV) Anhang Nr. 11.4 sind Parkhäuser und -plätze für mehr als 500 Motorwagen UVP-pflichtig. Das massgebliche Verfahren für die UVP ist das Bebauungsplanverfahren. In Absprache mit der Dienststelle Umwelt und Energie des Kantons Luzern (uwe) wird der UVB in Form einer abschliessenden Voruntersuchung erstellt.

11.1.2 Projektbeschreibung

Auf dem Bebauungsplanareal Rothenburg Station Ost ist die schrittweise Realisierung eines Gewerbe- und Dienstleistungszentrums geplant. Für die Betrachtungen im Umweltverträglichkeitsbericht wird von einem realistischen Nutzungsszenario mit nicht oder nur mässig störenden Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen (Büros) ausgegangen. Auf maximal 3'000m² Fläche in den Baubereichen A und B können Fachmärkte realisiert werden, und in den Baubereichen C und D können im Erdgeschoss Nutzungen platziert werden, die den Bus- und Bahnhofplatz beleben (Verkauf von Waren des täglichen Bedarfs, Gastronutzungen).

Jeder Baubereich kann grundsätzlich unabhängig von den anderen Baubereichen entwickelt werden. Bis zum Vollausbau im Jahr 2030 wird von knapp 2'500 Arbeitsplätzen sowie von maximal 1'465 Parkplätzen ausgegangen.

11.1.3 Verkehr

Das Areal Rothenburg Station Ost befindet sich zwischen der Autobahn A2/Wahligenstrasse im Norden und der Bahnlinie im Süden. Die Erschliessung erfolgt weitgehend über bereits bestehende Infrastruktur. Für die Erschliessung der Parzellen 118 und 1737 ist die Wahligenstrasse via Kreisel Wahligen vorgesehen. Die Parzelle 624 ist über den Kreisel Huoben angeschlossen. Das gesamte Areal ist über den Vollanschluss Rothenburg direkt an die A2 angebunden. Mit dem angestrebten 15-Minutentakt der S-Bahn ist das Areal gut an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. Aufgrund der Lage am Rande der Siedlung spielt jedoch der Langsamverkehr nur eine untergeordnete Rolle.

Ausgehend von den Geschossflächen (GF) und der Art der Nutzung wurde gemäss der Norm 640 281 die maximale Anzahl Parkfelder für das gesamte Areal ermittelt. Zusammen mit dem spezifischen Verkehrspotential pro Parkfeld wurde das Verkehrsaufkommen ermittelt. Die Anzahl verfügbarer Parkplätze limitiert somit die Fahrtenzahl pro Tag. Damit ergeben sich im

Vollausbau insgesamt rund 5'050 Fahrten. Die Baubereiche A und B erzeugen Fahrten von ca. 3'200 pro Tag. Diese Fahrten verlassen das Areal alle in Richtung Wahligenstrasse. Die Baubereiche C und D erzeugen gesamthaft ca. 1'850 Fahrten pro Tag. Diese Fahrten verlassen das Areal alle in Richtung Stationsstrasse Ost. Für die Verkehrserzeugung wurde angenommen, dass der Güterverkehr 3% des prognostizierten Personenverkehrs beträgt (ca. 150 Fahrten für den Güterverkehr).

Aufgrund des nahen Autobahnanschlusses Rothenburg wird angenommen, dass gut 50% der Fahrten direkt diesen Anschluss benutzen werden. Daher nimmt der Verkehr insbesondere auf den Autobahnanschlüssen in beide Fahrtrichtungen relativ stark zu (zwischen gut 13% und gut 16%). Die stärkste Verkehrszunahme ist auf der Wahligenstrasse bis zum Kreisel Wahligen zu verzeichnen. Im Ausgangszustand weist diese Strasse einen DTV von weniger als 5'000 Fahrten auf. Dazu kommen im Betriebszustand nun alle ca. 3'200 Fahrten ab den Baubereichen A und B, was eine Zunahme von fast 70% bedeutet. Eine Verkehrszunahme von über 10% ist zudem auf der Stationsstrasse zwischen den beiden Kreiseln Wahligen und Huoben zu verzeichnen. Da ein Grossteil des Verkehrs ab den beiden Kreiseln in Richtung Autobahn fährt, fällt die Verkehrszunahme auf der Stationsstrasse nördlich des Kreisels Wahligen und südlich des Kreisels Huoben auf unter 10%. Die Verkehrszunahme auf der Autobahn beträgt maximal 3%.

11.1.4 Umweltauswirkungen

Die Umweltauswirkungen in den relevanten Umweltbereichen können wie folgt zusammengefasst werden:

Luft: Für den Betriebszustand zeigen die dargestellten Untersuchungen, dass der Anteil des Projekts an den gesamten Emissionen der Gemeinden Rothenburg und Emmen für die untersuchten Schadstoffe deutlich unter 1% liegt und damit relativ gering ist. Die Immissionssituation wird durch den induzierten Projektverkehr nur unwesentlich beeinflusst werden.

Lärm: Bezüglich des induzierten Verkehrs können auf allen untersuchten Strassenabschnitten die massgebenden lärmrechtlichen Bestimmungen eingehalten werden. Auf dem Areal selber können die massgebenden Belastungsgrenzwerte bezüglich Eisenbahnlärm überall eingehalten werden. Bezüglich Strassenverkehrslärm werden die Planungswerte dagegen ohne Massnahmen grossflächig überschritten. Ein definitiver Nachweis zur Einhaltung der massgebenden Belastungsgrenzwerte wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens erbracht.

Erschütterungen und Körperschall: Die Beurteilung der Auswirkungen von allfälligen erschütterungsintensiven Bauarbeiten wird im Rahmen der einzelnen Bauprojekte durchgeführt. In der Betriebsphase entstehen keine relevanten Erschütterungs- und Körperschallimmissionen.

Nichtionisierende Strahlung: Die Untersuchungen haben gezeigt, dass durch die bestehenden NIS-Quellen (Eisenbahnlinie, Mobilfunkanlagen, Übertragungsleitung) in der näheren Umgebung des Bebauungsplanperimeters nicht zu übermässigen NIS-Belastungen im Bereich des Areals kommt.

Wasser: Durch das Projekt wird kein nutzbares Grundwasser tangiert. Wo immer möglich soll ein breitflächiges und langsames Abführen von Oberflächenwasser in den Untergrund (über Strassenschultern, Rasengittersteine etc.) angewendet werden. Ausnahmen bilden Flächen

mit belastetem Untergrund. Nicht versickertes Meteorwasser muss mit Entwässerungsleitungen einem Vorfluter zugeführt werden. Die Anforderungen an die Retention (30 l/s/ha_{red}) sind einzuhalten, damit das Trennsystem und der Vorfluter nicht übermässig hydraulisch belastet werden. Die Gewässerräume des Buzibachs (Bach Nr. 143055) und des Seitenarm des Buzibachs (Bach Nr. 143083) können mit den geplanten Bauten eingehalten werden.

Wald: Der durch die kantonale Richtlinie vorgeschriebene Waldabstand von 20m wird eingehalten.

Boden und Landwirtschaft: Der Projektperimeter befindet sich in der Bauzone, es sind keine landwirtschaftlichen Flächen vorhanden. Die Fläche befindet sich grösstenteils über einer Altdeponie. Durch die Überbauung des Areals wird Boden sowohl temporär beansprucht als auch permanent versiegelt. Diese Auswirkungen lassen sich mit Massnahmen nicht weiter verringern. Vor Baueingabe wird der Boden auf Schadstoffe untersucht und ein Bodenverschiebungskonzept erstellt. Für die Umsetzung der Massnahmen auf der Baustelle wird eine Bodenkundliche Baubegleitung (BBB) beigezogen.

Abfälle und Altlasten: Die belasteten Standorte auf der betroffenen Parzelle werden vor Baubeginn untersucht. Allfällige abfallrechtliche Schritte ergeben sich aus den weiteren Untersuchungen. Zurzeit ist nicht von der Notwendigkeit eines Sanierungsprojekts auszugehen. Ein Aushub- und Entsorgungskonzept wird vor Baubeginn den zuständigen Behörden eingereicht. Der Baubeginn ist von der Genehmigung des Konzepts abhängig.

Fischerei und Jagd: Durch die vorgeschlagenen Massnahmen in der Bau- und der Betriebsphase sowie der Schaffung von Möglichkeiten für den Wildwechsel und das Verhindern der Einleitung von Baustellenabwasser in den Buzibach, kann der Schutz der umliegenden Fischreviere und der Wildwechsel über das Projektgebiet gewährleistet werden. Das in die Vorfluter eingeleitete Meteorwasser darf die Fischfauna nicht beeinträchtigen.

Flora, Fauna, Lebensräume: Durch das Projekt geht kein geschützter Lebensraum verloren. Der Buzibach als Naturobjekt von regionaler Bedeutung und als Kleintiervernetzungsachse wird erhalten und aufgewertet. Es muss sichergestellt werden, dass das in die Vorfluter eingeleitete Meteorwasser die aquatische Flora und Fauna nicht beeinträchtigt. Die Dachflächen der im Projektgebiet geplanten Gebäude werden extensiv begrünt. Für die beim Bauvorhaben „Neubau ÖV-Erschliessungsstrasse mit Bushaltestelle“ gerodete Hecke K146 wird Ersatz geleistet. Die Ausbreitung invasiver Neophyten wird durch das im „Merkblatt Invasive Neophyten auf Baustellen“ beschriebene Verfahren verhindert.

Kulturdenkmäler und archäologische Stätten: Auf dem Areal sind keine historischen Verkehrswege von nationaler Bedeutung vorhanden. Der historische Verkehrsweg von lokaler Bedeutung (IVS-Objekt LU 1072.2) wird durch das Projekt nicht tangiert. Des Weiteren gibt es keine Kulturgüter von nationaler (und regionaler) Bedeutung gemäss dem KGS-Inventar. Auf dem Areal befinden sich keine inventarisierten Gebäude. Die erhaltenswerten Gebäude im Bahnhofsbereich werden durch das Projekt nicht gefährdet.

Landschaft und Ortsbild: Im Projektgebiet und in der Umgebung sind keine Landschaftsschutzgebiete ausgewiesen. Rothenburg ist nicht im Inventar der schützenswerten Ortsbilder enthalten, das Projektgebiet liegt abseits vom Dorfkern in einer hauptsächlich durch von der Industrie und den genannten Infrastrukturanlagen geprägten Umgebung. Mit dem Bebau-

ungsplan Rothenburg Station Ost wird, ein heute bereits als Entwicklungsschwerpunkt definiertes Gebiet, entsprechend entwickelt.

Störfallvorsorge in der Betriebsphase: Die Risikoerhöhung allein durch die neuen Nutzungen gemäss dem Bebauungsplan Rothenburg Station Ost (Betriebszustand) kann verglichen zum Risiko 2030 ohne die neuen Nutzungen (Ausgangszustand) als nicht signifikant beurteilt werden. Deshalb sind bei den Gebäuden im Perimeter des Bebauungsplans Rothenburg Station Ost keine speziellen Massnahmen vorzusehen.

11.1.5 Gesamtbeurteilung und Fazit

Der geplante Bebauungsplan Rothenburg Station Ost verursacht im Vollausbau ein Verkehrsaufkommen von täglich maximal rund 5'050 Fahrten. Dank des nahen Autobahnanschlusses Rothenburg verteilt sich der Verkehr rasch auf dem bestehenden Netz und nimmt nur auf den Autobahnanschlüssen sowie den vorgelagerten Kreisel und der Zubringerstrasse (Wahligenstrasse) relativ stark zu. Trotzdem können die zusätzlichen Luftbelastungen in umweltverträglichen Grenzen gehalten werden, und auch die zusätzliche Lärmbelastung infolge des Projekts ist nicht wahrnehmbar.

Mit dem Bebauungsplan Rothenburg Station Ost werden keine geschützten Lebensräume oder Landschaften von nationaler Bedeutung betroffen. Mit der Bebauung wird jedoch ein heute noch zu grossen Teilen unversiegeltes Areal grösstenteils versiegelt. Das Projekt ist an diesem sehr gut erschlossenen Standort erwünscht, da es sich um die Entwicklung eines heute bereits als Entwicklungsschwerpunkt definierten Gebietes handelt. Diese Auswirkungen der Bebauung lassen sich mit Massnahmen nicht weiter verringern.

Die Untersuchungen im vorliegenden UVB haben gezeigt, dass bezüglich denjenigen Umweltbereichen, welche auf Stufe Bebauungsplan abschliessend beurteilt werden können, die Anforderungen der Umweltschutzgesetzgebung eingehalten werden. Bei Aspekten, welche erst auf Stufe Bauprojekt oder noch später beurteilt werden können, zeichnen sich beim jetzigen Stand des Wissens keine unlösbaren Konflikte ab.

11.2 Fazit verkehrstechnisches Gutachten

Für alle drei untersuchten Knoten gilt, dass entweder bereits heute oder im Prognosejahr 2030 auf Grund der bestehenden bzw. zu erwartenden Verkehrssituation überlastet sind. Die Überlastung ist nicht durch den Bebauungsplan Rothenburg Station bedingt und Massnahmen zur Eindämmung der Auswirkungen müssen auch unabhängig von diesen Entwicklungen getroffen werden.

Die Verbreiterung der bestehenden Fahrbahn zwischen den Knoten Wahligen und Huoben ist aufgrund der Unterführungen kaum möglich. Die dichte Knotenfolge erlaubt zudem nur kurze Rückstaus. Die Suche nach kapazitätssteigernden Lösungen (2-streifiger Kreisell, Lichtsignalanlage) hat somit gezeigt, dass aufgrund der sehr starren geometrischen Randbedingungen mit den gegebenen Belastungen keine ausreichende Verkehrsqualität gewährleistet werden kann.

Von zentraler Bedeutung ist daher, dass trotz der Überlastung einzelner Knoten das Verkehrssystem insgesamt funktionsfähig bleibt. Auf das Knotensystem Wahligen – Huoben bezogen heisst das, dass Rückstaus an einzelnen Knotenästen in Kauf genommen werden können, die Knoten resp. Kreisel selber aber nicht eingestaut werden dürfen. Der Abfluss von der A2 muss jederzeit gewährleistet sein, weil sonst die übergeordnete Verkehrsachse kollabiert. Der öffentliche Busverkehr darf durch die Rückstaus nicht derart behindert werden, dass es zu Anschlussbrüchen kommt.

Grobe statische Abschätzungen weisen darauf hin, dass bei einer Reduktion des zufließenden Verkehrs um rund 30% das Knotensystem funktioniert. Wir empfehlen jedoch, die Situation mittels einer Verkehrsflusssimulation vertieft zu untersuchen. Nur damit kann beurteilt werden, ob sich die beiden Kreisel gegenseitig überstauen oder ob die Kreisel eine ausreichende dosierende Wirkung haben, sodass das System auch ohne betriebliche Eingriffe funktionsfähig bleibt.

12 Teilrevision der Ortsplanung, Hochhaus-Leitbild

Zur Teilrevision der Ortsplanung und zum Leitbild Hochhaus besteht ein eigenständiger Planungsbericht, der im Ordner-Kapitel 8 einbezogen ist.

13 Abschliessende Würdigung

Der Bebauungsplan Rothenburg Station Ost bildet das planungsrechtlich massgebende Glied einer sorgfältig behandelten Planungskette.

Diese Kette führt von den kantonalen und regionalen Festsetzungen über die Formulierung der Ziele für eine städtebauliche Entwicklung des Areals rund um den Bahnhof Rothenburg Station, die Durchführung eines qualifizierten städtebaulichen Testverfahrens bis hin zur Erarbeitung des Bebauungsplans, zum Umweltverträglichkeitsbericht und zur Anpassung der Ortsplanung.

Die vorliegenden Planungsergebnisse sind umfassend und schlüssig. Das Gesamtentwicklungskonzept erfüllt in hohem Masse die aktuellen Ziele und Grundsätze der Raumplanung nach innerer Verdichtung, haushälterischem Umgang mit dem Boden und hoher Qualität. Die Verfahren wurden zu jeder Zeit von den zuständigen Experten und Fachpersonen auf allen politischen Ebenen begleitet.

Der Gemeinderat Rothenburg ersucht das Bau- Umwelt- und Wirtschaftsdepartement, die Planungsdokumente im Sinne von § 19 PBG wohlwollend zu prüfen.