

Gemeinde Rothenburg

Rothenburg Station West:

Teilrevision der Ortsplanung, Bebauungsplan

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 Wendepplatz 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 West	21
10.4.	Planinhalte	22
10.5.	Verkehrs- und Parkierungskonzept	24
10.6.	Sonderbauvorschriften	24

11.	Entwicklung des Bahnhofplatzes West als Teil des Zentrums des Arbeitsplatzschwerpunktes	28
11.1.	Abwägung der Interessen	28
11.2.	Mangelhafte Verkehrsinfrastrukturen	28
11.3.	Bahnhof (Perronzusammenführung und Unterführung)	28
11.4.	Ausbau Hasenmoosstrasse	28
11.5.	Vorplatzsituation entlang der Neubauten West / Fussgängerstreifen	29
11.6.	Busstation West	30
11.7.	Abschliessende Beurteilung des künftigen zentralen Bahnhofs	30
12.	Fazit verkehrstechnisches Gutachten	30
13.	Teilrevision der Ortsplanung Station West	31
14.	Abschliessende Würdigung	32

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
- Studienauftrag Entwicklungskonzept Rothenburg Station (Pläne) / Jurybericht

Ortsplanung

- Teilrevision Ortsplanung Rothenburg Station

Strassenprojekt Hasenmoostrasse

- Situation und Schnitt
- Etappierung
- Enteignungsplan

Planungsbericht zum Gesamtverfahren

- Planungsbericht

2 Perimeter

Der Bebauungsplanperimeter umfasst die Parzellen Nr. 73, 74, 106 und 1830, zudem eine Einzonungsfläche der Parzelle Nr. 578, die zusammen eine Fläche von 9'740 m² umfassen.

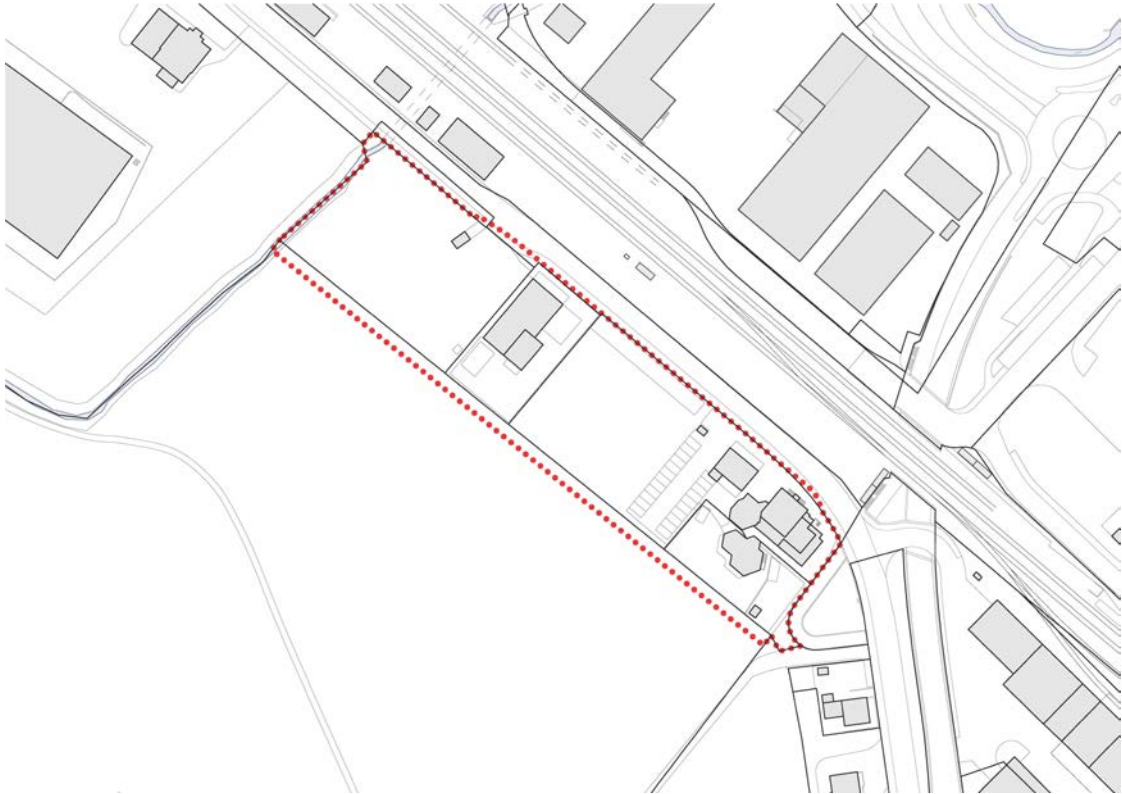


Abb. Perimeter des Planungsgebiets Rothenburg Station West

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 bewilligt
Rotkreuz	Mehrere Zentrumsprojekte	Realisiert oder in Realisierung.

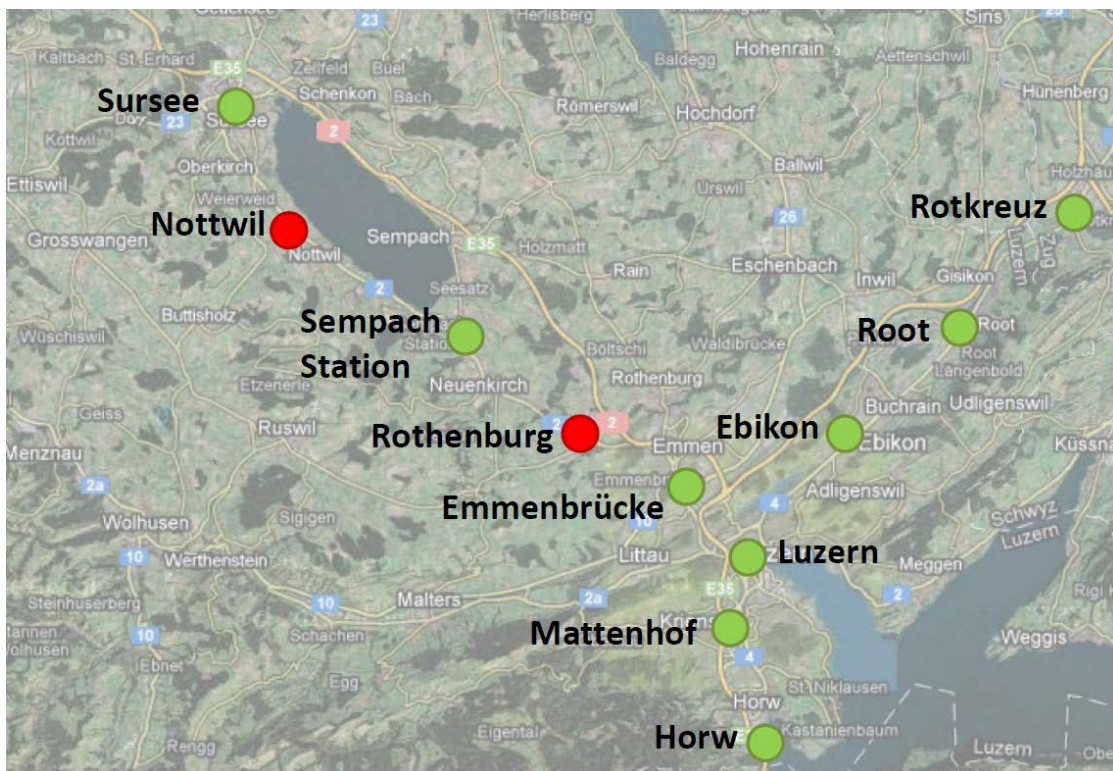


Abb. Laufende Entwicklungsprojekte an Bahnhöfen und S-Bahn-Stationen (grün). Keine aktuellen Projekte (rot)

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).

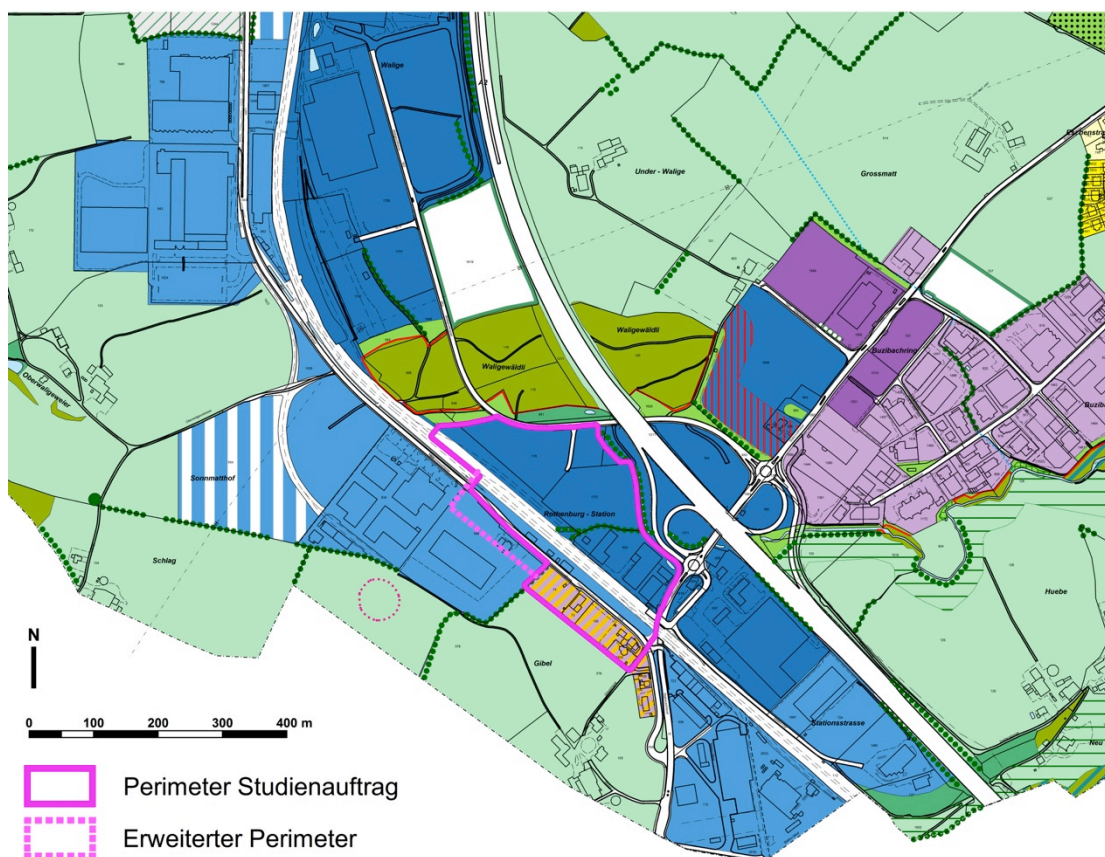


Abb. Zonenplan mit Planungssperimeter

- 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

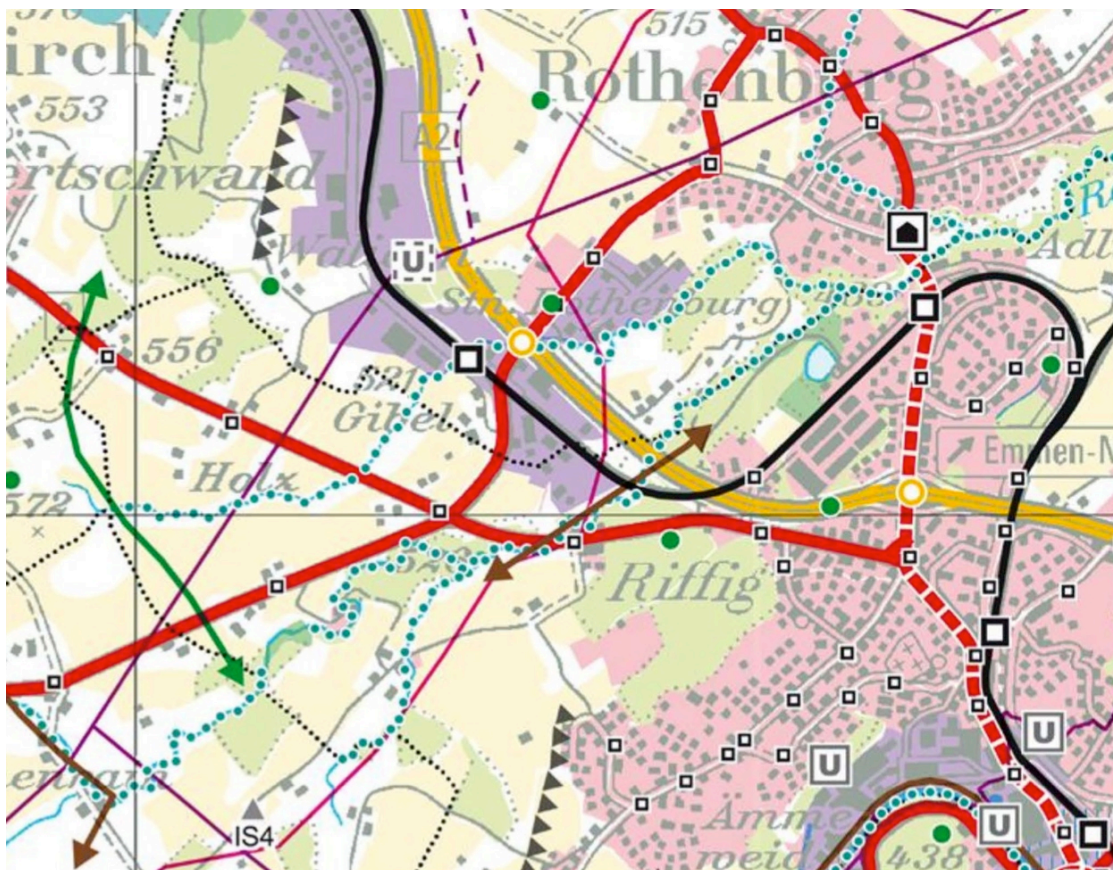


Abb. Ausschnitt kantonalen Richtplan, Gebiet Rothenburg

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.

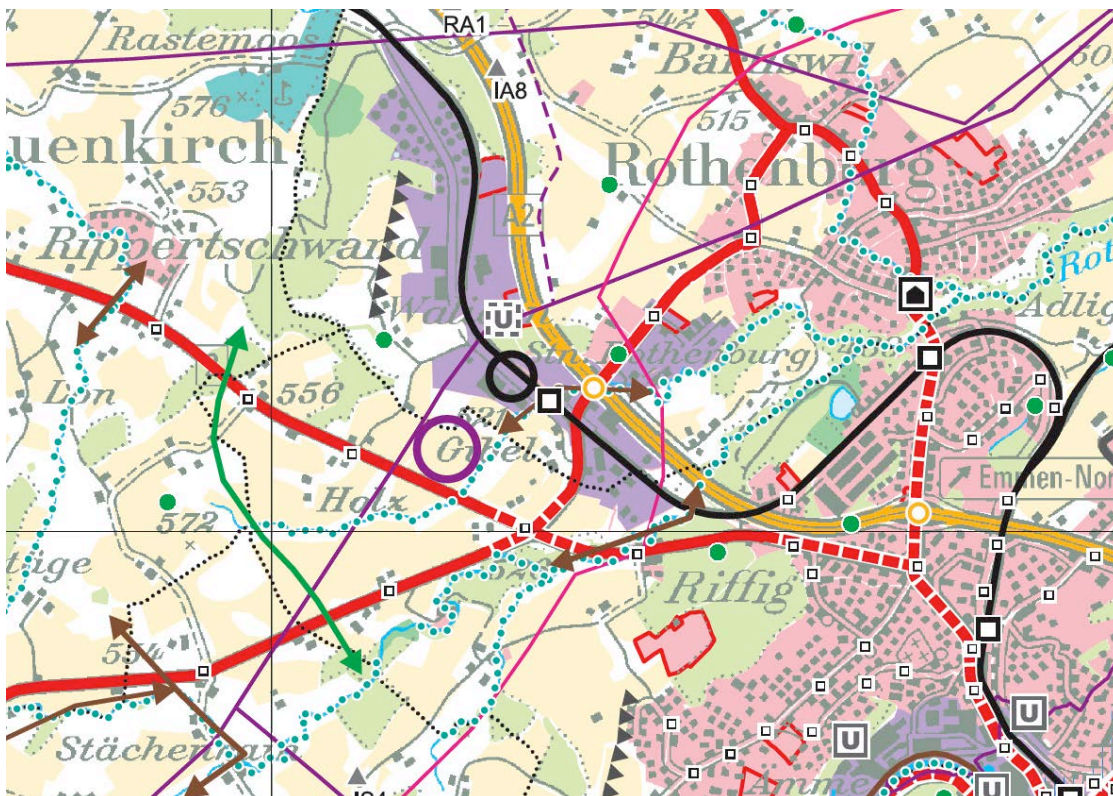


Abb. Ausschnitt Entwurf kantonaler Richtplan, Gebiet Rothenburg

4.3 Bauinventar

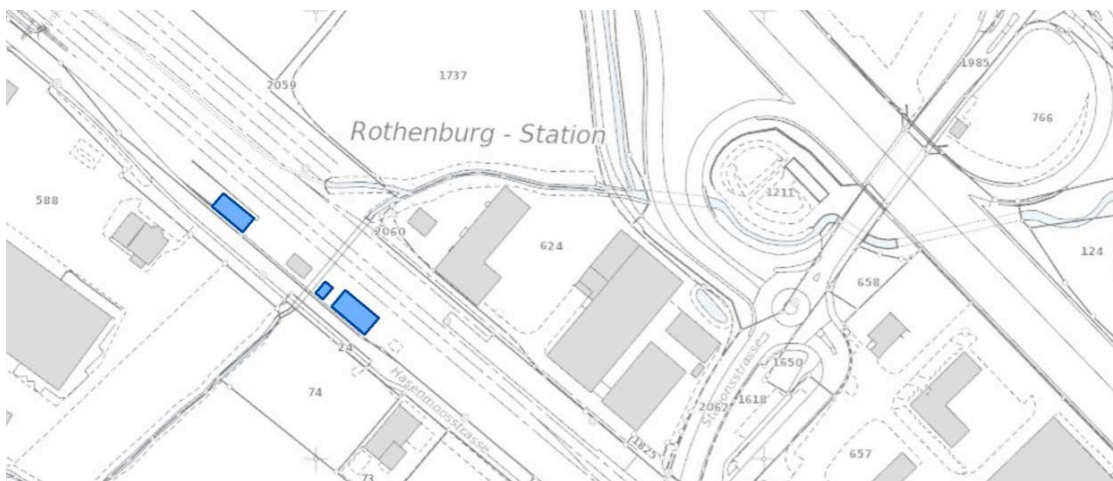


Abb. Bauinventar, erhaltenswerte Bahnhofgebäude

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.

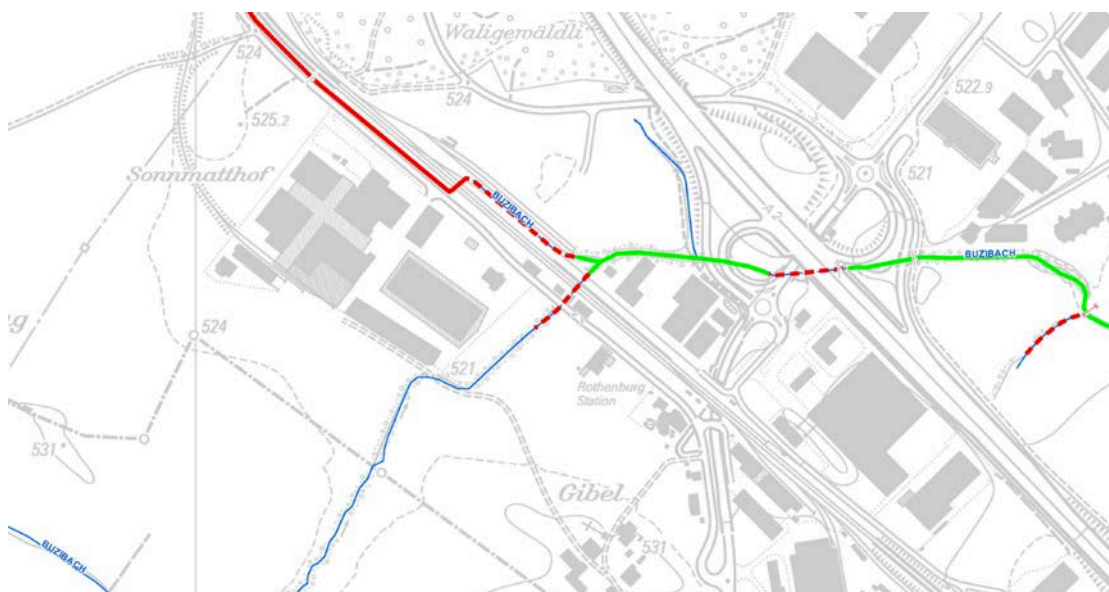


Abb. Gewässerkarte, Buzibach

4.6 Gefahrenkarten

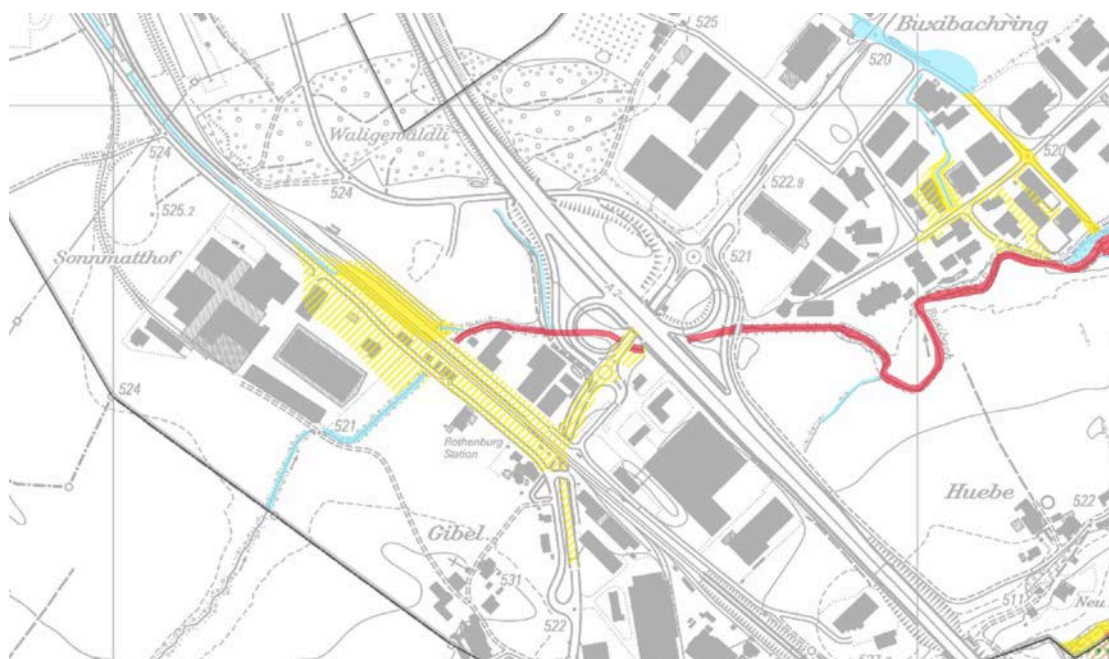


Abb. Gefahrenkarte, Buzibach

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.

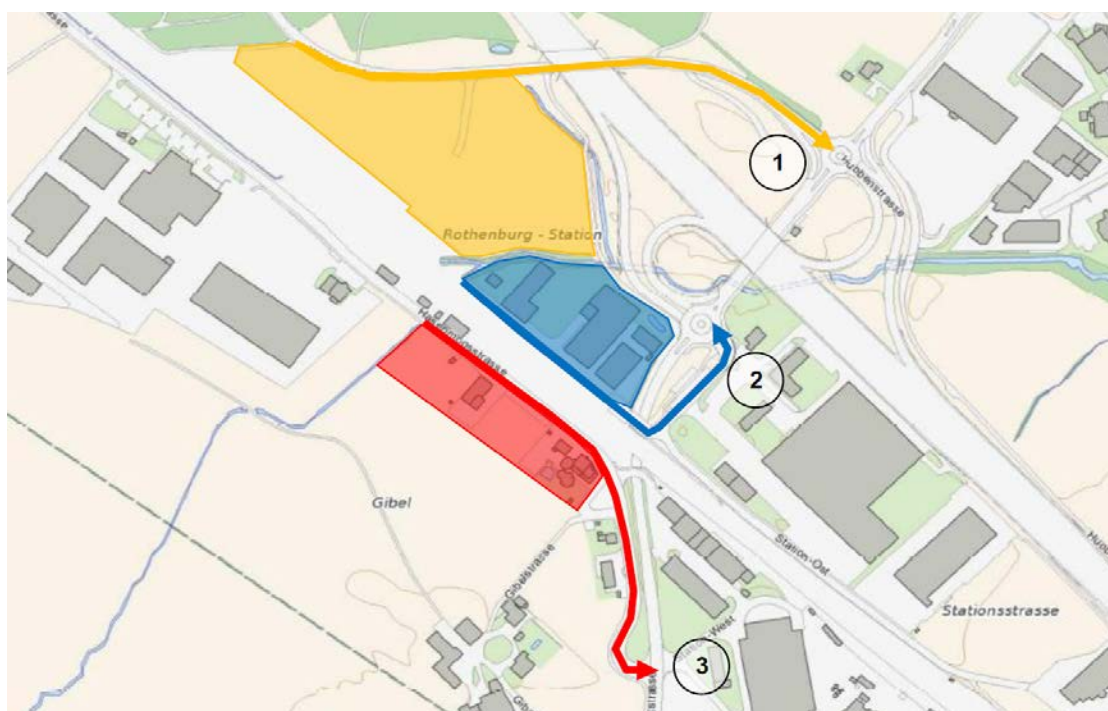


Abb. Verteilung Verkehr auf Knotenpunkte

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.

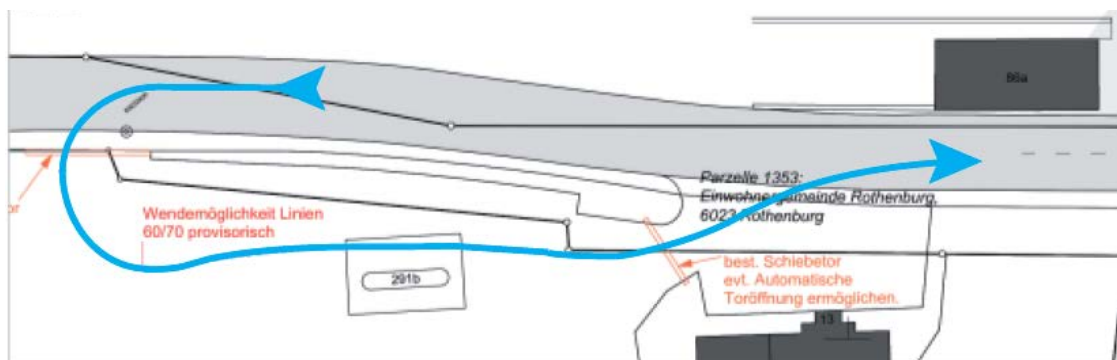


Abb. Heutige provisorische Buswendeschleife West

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.

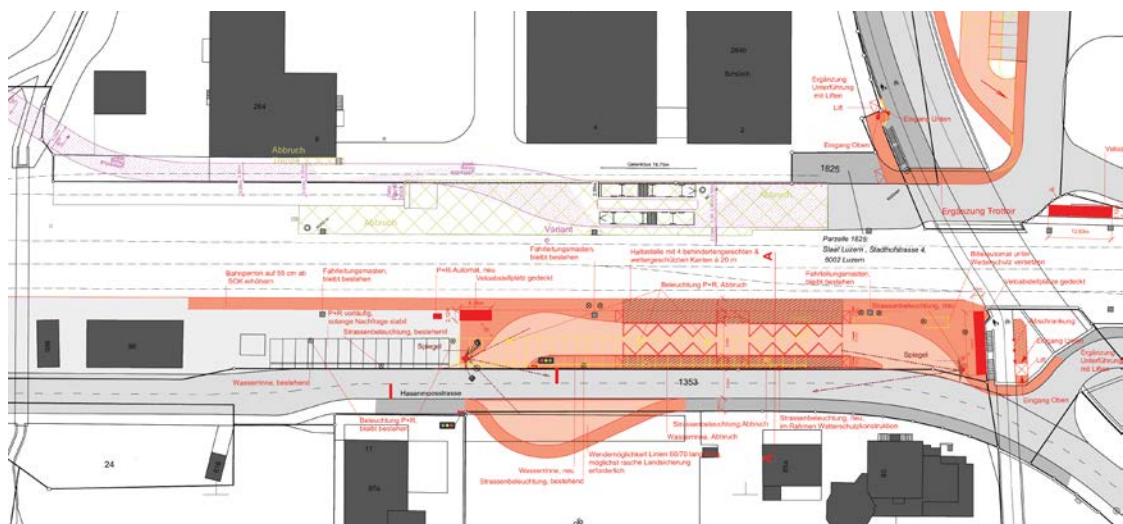


Abb. Projekt Bushaltestelle West

5.3 Bus-Haltestelle der Linie 13 (Ostseite)

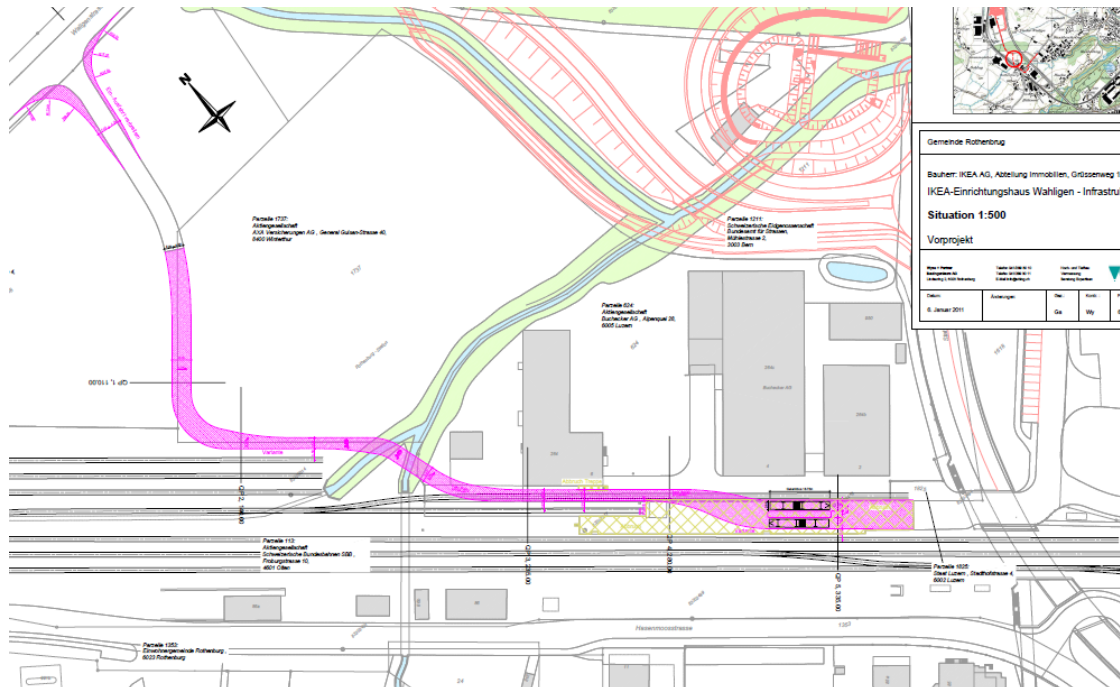


Abb. Violette Verbindung: Bushaltestelle Linie 13 mit neu realisierter Verbindung Richtung Wahlingen (Ikea)

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).

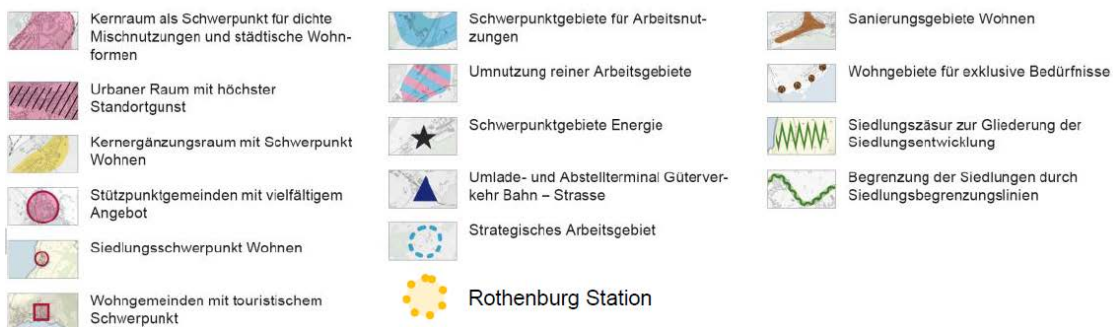
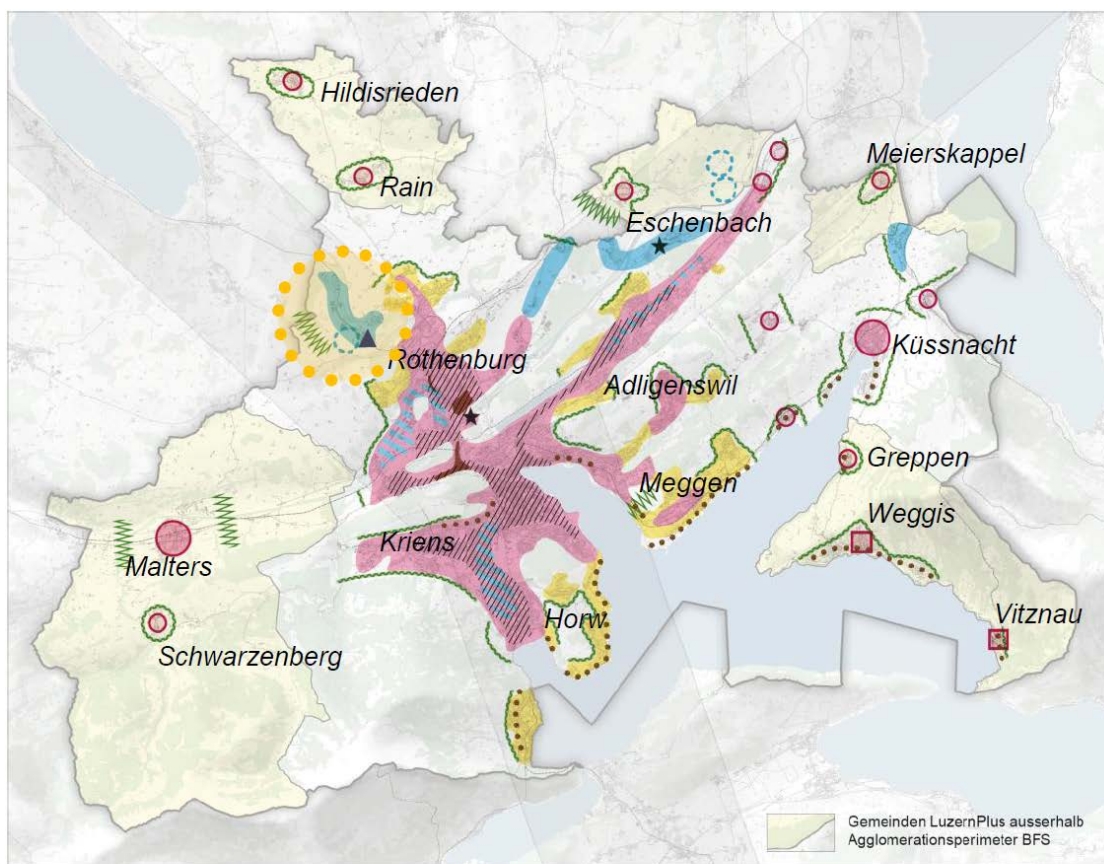


Abb. Agglomerationsprogramm Luzern Plus

7 Kommunale Grundlagen

7.1 Ortsplanung

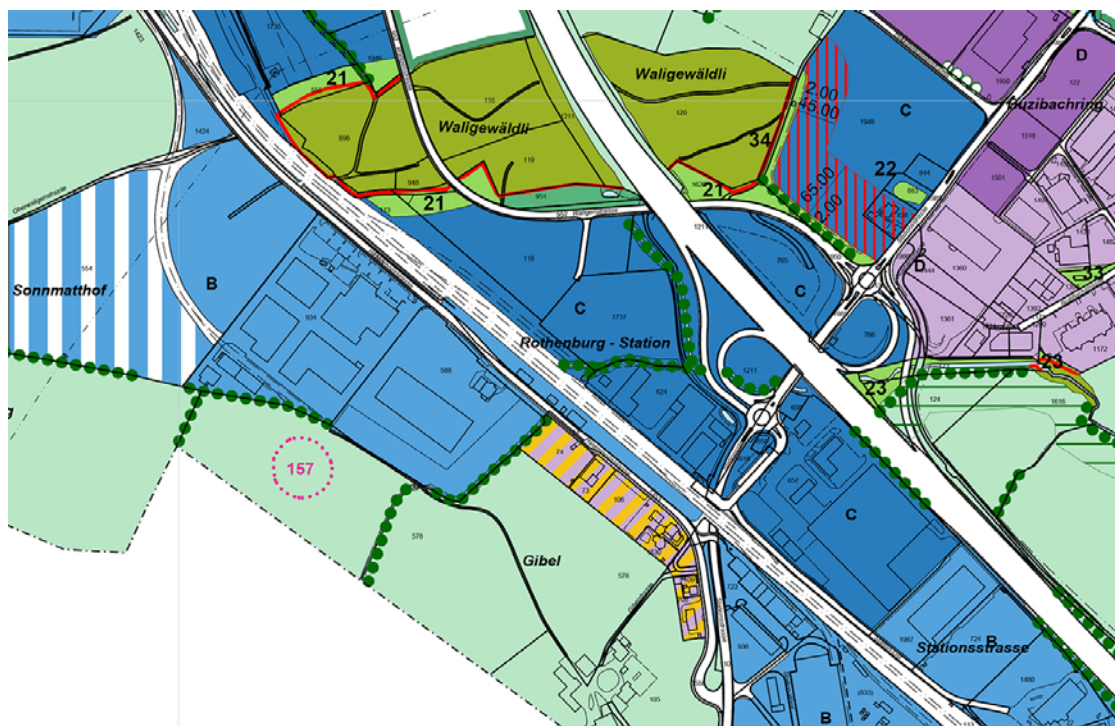


Abb. Zonenplan

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), Fläckeypark 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 Im Jurybericht als bester Entwurf zur Weiterbearbeitung bestimmt und wie folgt beschrieben:

Dem Projekt von GKS gelingt es, mit wenigen Baukörpern eine ordnende Struktur in das unübersichtliche Gelände, welches im Spannungsfeld der Landwirtschaftszone, der Hasenmoosstrasse, der Bahngleise und des Autobahndamms steht, zu bringen. Die neuen Volumen respektieren die Grundstücksgrenzen und formen auf der Ostseite mit ihrer polygonalen Gestalt gut proportionierte und strukturierende Freiräume von hoher räumlicher Qualität. Die neuen Volumen auf der Westseite der Bahnlinie definieren eine präzise Front und ein neues Gesicht zum Bahnareal. Durch diese Aufreihung der bis zu fünfgeschossigen Gebäude gelingt es dem Verfasser, den grossmassstäblichen Gebäuden im Osten ein adäquates Gegenüber im Westen aufzubauen. Dazwischen entsteht ein Bahnhofareal mit neuen Bustrminals und attraktiven Erdgeschosszonen.

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.



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)

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:

- Pius Renggli-Sager (Eigentümer Parz. Nr. 74 und 578)
- Pirmin Suter-Hefti (Eigentümer Parz. Nr. 106 und 1830)
- Alois Käppeli (Vertreter Parz. 588)
- Der Eigentümer der Parzelle Nr. 73 verzichtete auf eine Mitarbeit im Begleitgremium.

Fachperson ständiges Mitglied:

- Hansueli Remund, c/o Hansueli Remund Raumplanung GmbH

Fachpersonen, nicht ständige Mitglieder:

- Christine Bopp, Planteam S AG (Teilrevision der Ortsplanung)
- Erich Odermatt, Kost + Partner AG (Vorprojekt Ausbau Hasenmoosstrasse)
- Reto Höin, Planteam GHS AG (Lärmschutz)

Administrative Begleitung des Verfahrens:

- Silvana Fuchs, Sachbearbeiterin Ressort Öffentliche Infrastruktur Gemeinde Rothenburg.

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
- Vorprojekt Ausbau Hasenmoosstrasse mit Etappierung und Enteignungsplan
- Lärmschutzgutachten
- Studienauftrag Entwicklungskonzept Rothenburg Station (Pläne) / Jurybericht
- Teilrevision Ortsplanung Rothenburg Station West
- Planungsbericht

10.3 Zielsetzungen zum Bebauungsplan West

Die wichtigsten Ziele und Inhalte lauten wie folgt:

- Realisierung einer geschlossenen Gebäudezeile als Gesamtkonzept, das den Bahn- und Busbahnhof Rothenburg Station auf der Westseite der Gleisanlagen fasst und schliesst.
- Das Gesamtkonzept setzt attraktive Baukörper mit einem flexiblen Nutzungsmix, die den neuen zukünftigen Bahnhofsbereich auf der Westseite begrenzen und mit attraktiv gestalteten und funktionalen Freiräumen aktivieren. Diese attraktive äussere Erscheinung des Konzepts soll planungsrechtlich gesichert werden.
- Die neu definierten Baubereiche sind unabhängig voneinander realisierbar. Bei der unabhängigen Realisierung der Baubereiche werden die benachbarten, bestehenden Bauten respektiert.
- Die definierten Nutzungen sollen im Erdgeschossbereich den Bahnhofplatz beleben. Der in den darüber liegenden Geschossen mögliche Nutzungsmix thematisiert die erwünschte Nachhaltigkeit und Veränderbarkeit bei einer etappenweisen Realisierung über eine längere Zeit.

- Mit dem Konzept der Erschliessung und Parkierung wird eine neue Ordnung für den MIV und den Langsamverkehr definiert. Dabei werden die Ein- und Ausfahrten auf die Hasenmoosstrasse limitiert. Das neue Verkehrs- und Erschliessungsregime ist mit dem Strassenprojekt Hasenmoosstrasse und der projektierten Haltestelle des öffentlichen Verkehrs (Bus und Bahn) abgestimmt.
- 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.

Die heute im Planungsbereich verengte Hasenmoosstrasse genügt nach einer Überbauung der angrenzenden Bauparzellen den Verkehrsansprüchen nicht mehr. Darum wird gleichzeitig mit dem Bebauungsplan ein Vorprojekt über den nötigen Ausbau der Strasse erarbeitet. Strassenprojekt und Bebauungsplan sollen gleichzeitig öffentlich aufgelegt und genehmigt werden. Der Perimeter des Bebauungsplans ist auf das Vorprojekt abgestimmt; der Landerwerbsplan ist auf die Nahtstelle Strassenprojekt / Bebauungsplan ausgerichtet.

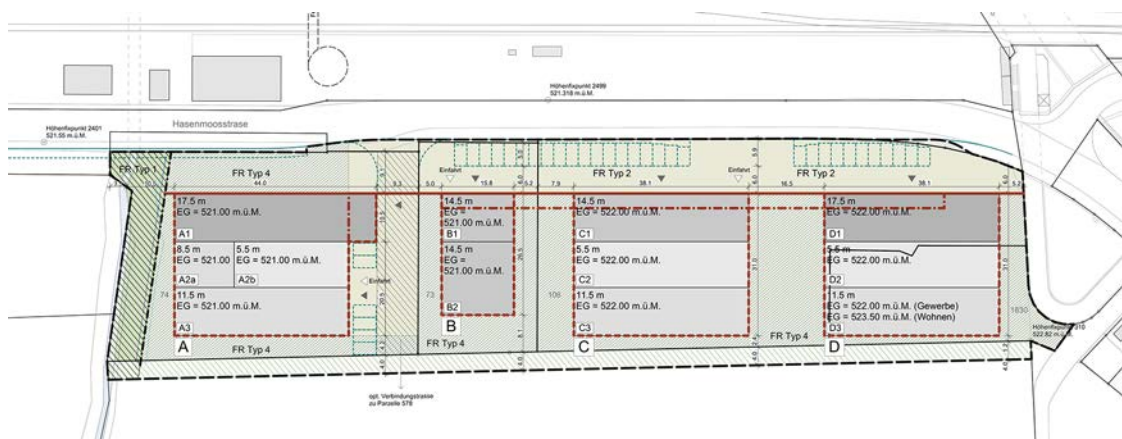


Abb. Bebauungsplan Rothenburg Station West

10.4 Planinhalte

Baubereiche

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

- gegen Aussen zur Bahnhofseite abschliessend bestimmt sein (Baulinie 1: Pflichtbaulinie)
- zwischen den Baubereichen und zur Landschaftszone innerhalb des Baubereichs flexibel gestaltet werden können (Baulinie 2: veränderbare Baulinie)
- im Erdgeschoss zur Bahnhofseite eine übergeordnete und über alle Baubereiche führende Arkade ermöglichen (Baulinie 3: Arkadenbaulinie).

Damit werden vor allem die Gebäudetiefen bei Randbebauungen, je nach Nutzung, verändert und variiert werden können.

Gesamthöhen

Innerhalb der Baubereiche werden für einzelne Teilbereiche unterschiedliche Gesamthöhen definiert (siehe Art. 7 SBV).

Aus städtebaulichen Überlegungen und als westlicher Abschluss des Bahnhofareals sind die Teilbereiche A1, B1, C1 und D1 zwingend in der maximal zulässigen Gesamthöhe zu realisieren.

Gegen den Landschaftsraum hin werden die Gesamthöhen abgestuft und schaffen so einen guten Übergang zwischen Bebauung und Landschaft und sichern für die Wohnungen gute Sichtbezüge zur Landschaft.

Die Parzelle des Baubereichs B ist relativ schmal. Die Gebäudehöhe wird darum nicht abgestuft; das Gebäude ist einheitlich auf 4 Geschosse festgelegt. Damit weist diese Parzelle eine vergleichbare (gleich grosse) Ausnützung auf wie die übrigen Parzellen.

Freiräume

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

- Freiraumtyp 1: Gewässerraum (gemäss GSchV).
- Freiraumtyp 2: Gebäudevorplätze, Parkplätze
- Freiraumtyp 3: Freiflächen.

Erschliessung und Parkierung

Im Plan sind die Ein- und Ausfahrten für das Areal bestimmt:

Die zulässigen Parkplätze sind im Bebauungsplan pro Baufeld bestimmt und begrenzt (siehe nachfolgendes Kapitel Verkehrs- und Parkierungskonzept).

Die zulässigen Parkplätze sind im Bebauungsplan wie folgt zu realisieren:

- Das erste Untergeschoss ist den Parkplätzen vorbehalten (um eine parzellenübergreifende Parkierungsanlage zu sichern).
- Oberirdisch sind im Plan entsprechend markierte Bereiche im Freiraum Typ 2 ausgewiesen (siehe Art. 12 SBV).

Bei einer Realisierung eines Neubaus im Baubereich C soll die Benützung der heute bestehenden Parkplätze des Restaurantbetriebs bestehen bleiben, bis der Baubereich D realisiert wird.

10.5 Verkehrs- und Parkierungskonzept

(siehe Verkehrsbericht zum Bebauungsplan)

Auf Grund der möglichen Nutzungsflexibilität variiert das Resultat der Parkplatzermittlung pro Baubereich. Um die Flexibilität auch nachhaltig zu sichern wurde der Bedarf an Parkplätzen mit dem nutzungsintensivsten Szenario ermittelt (siehe Nutzungsszenarium Art. 2 des Verkehrsberichts).

Aufgrund der geltenden VSS Norm sind 204 PP erforderlich (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 den Gemeinden der Agglomeration Luzern ist der Standort Rothenburg Station nur suboptimal erschlossen (Umsteige-Situationen).

Rothenburg Station wird darum dem Standort-Typ C zugeordnet.

Diese Zuordnung erlaubt eine PP-Reduktion von 20 - 50%. (siehe Kap. 5.2 des Verkehrsberichts).

Im Rahmen der vorliegenden Planung sollen die reglementarisch geforderten Parkplätze darum um 20% reduziert werden. Dies ergibt eine zulässige maximale PP-Zahl von 172 PP (siehe Kap. 3.2 des Verkehrsberichts und Art. 12/3 SBV). Diese teilen sich wie folgt auf die Baubereiche auf:

- Baubereich A: 55 PP
- Baubereich B: 29 PP
- Baubereiche C und D: 87 PP.

Veloabstellflächen für die Bewohner werden grundsätzlich innerhalb der Baubereiche erstellt. Beim Freiraumtyp 3 oder beim Freiraumtyp 2 (anstelle eines Autoparkfeldes) können für Besucher/Kunden Veloabstellplätze erstellt werden.

10.6 Sonderbauvorschriften

Die Sonderbauvorschriften regeln die phasenweise 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 in Kap. 10.4 umschrieben. Grundsätzlich gilt, dass

- die dargestellten maximalen Gebäudegrundflächen, die geforderten und flexiblen Gesamthöhen und die zulässigen Bauvolumen pro Teilbereich in den Baubereichen verbindlich festgelegt sind,
- und eine durchgehende Arkade im EG ausgebildet wird.

Bei Einstellhallen, welche sich im Untergeschosse befinden und von aussen nicht sichtbar sind, dürfen die Baulinien überschritten werden, wenn sie dadurch die Gestaltung und Nutzung des darüber liegenden Freiraumtyps nicht beeinträchtigen. Die Baulinie 1 Richtung Hasenmoosstrasse darf dabei jedoch maximal um 6 m überschritten werden.

Die Realisierung darf innerhalb eines Baubereichs nicht etappiert werden.

Art. 6 Zulässige Nutzungen

Auf dem Areal, welches gemäss Art. 19 Abs. 1 BZR als Arbeits-/Wohnzone klassifiziert ist, sind Wohnungen sowie nicht oder nur mässig störende Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe zulässig.

Das gesamte Erdgeschoss aller Baubereiche und die Teilbereiche (A1, B1, C1, D1) im 1. OG, welche dem Bahnhof zugewandt sind, sind zu Gewerbe- und Dienstleistungszwecken zu nutzen. Um einen minimalen Anteil an Wohnungen zu sichern, die unmittelbar an den Bahnhofplatz angrenzen, sind die obersten Geschosse der Baubereiche A1, C1 und D1 zwingend zu Wohnzwecken zu nutzen. Die Ausnahme bildet das Sondervolumen im Baubereich B (schmale Parzelle). Zwischen den untersten und obersten Geschossen kann die Nutzung zwischen Gewerbe/Dienstleistung resp. Wohnen variieren.

Die Teilbereiche der Baubereiche, welche nach Westen Richtung Landschaft zugewandt sind, sind mit Ausnahme der variablen Nutzung des EGs der Wohnnutzung vorbehalten.

Art. 7 Gesamthöhen, Erdgeschosskoten

Die Tabelle in Art. 7 verschafft einen Überblick über die wichtigsten Massangaben 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.

Art. 8 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 West hängt stark von der erfolgreichen Umsetzung der im Leitbild beschriebenen und dargestellten Qualitätsmerkmale ab.

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

Art. 11 Lärmempfindlichkeitsstufen, Lärmschutz

Das im Anhang zu den Vorprüfungsakten beigelegte Lärmschutzgutachten nennt die massgebenden Massnahmen für den umweltrechtlich erforderlichen Lärmschutz. Art. 11 schafft die planungsrechtliche Grundlage für die Durchsetzung der Massnahmen.

Art. 12 Erschliessung und Parkierung allgemein

Abs. 1 und 2:

Für die Baubereiche A/B resp. C/D werden die Zu- und Wegfahrten von der Hasenmoosstrasse her zusammengefasst. Über diese Zu- und Wegfahrten werden sowohl die Tiefgaragen, die Besucherparkplätze und die Wegverbindung zum Landwirtschaftsland erfasst.

Abs. 3 bis 6:

Die Anzahl der zulässigen Parkplätze innerhalb des Bebauungsplanperimeters, ausgehend von richtungsweisenden Modellrechnungen, wird auf Total 172 PP beschränkt (siehe auch Kap. 10.5). Jedem Baubereich wird das maximal zulässige Parkplatzkontingent zugewiesen.

Der bestehende Restaurationsbetreiber hat bei der Realisierung eines Neubaus im Baubereich C Anrecht auf die für seinen Betrieb notwendigen Parkplätze (zwischen den Baubereichen C und D).

Das erste Untergeschoss ist den Parkplätzen vorbehalten.

Art. 15 Freiraumtyp 1 (Gewässerraum)

Der Gewässerraum wird durch die Baulinie 4 im Situationsplan und mit Art. 15 SBV gesichert.

Art. 16 Freiraumtyp 2 (Gebäudevorplatz, Parkplätze)

Die Gebäudevorplätze sind als Begegnungszone mit Kurzzeitparkplätzen gestaltet. Sie dienen auch der Anlieferung und sind mit einem einheitlichen Belag ausgebildet.

Der Bereich der Arkade kann für diverse temporäre Nutzungen benutzt werden solange dadurch der Langsamverkehr nicht beeinträchtigt wird.

Als räumliches Element zwischen Strasse und Gebäuden entsteht ein Baumhain, bestehend aus einer Aneinanderreihung von hochstämmigen Baumgruppen (siehe Freiraumkonzept Anhang 1 und 2 SBV).

Art. 17 Freiraumtyp 3 (Freiflächen)

Je nach Szenario der Gebäude können in diesen Grünflächen - auf die jeweiligen Bedürfnisse abgestimmt - folgende Nutzungen realisiert werden:

- Kinderspielplatz
- Besucherparkplätze
- Durchfahrt zu Nachbarparzelle in der Landwirtschaftszone
- Aussenbereich für Restaurationsbetrieb /Gartenrestaurant
- Logistik und Anlieferung

Art. 18 Entwässerungskonzept, Retention

Auf dem gesamten Areal ist eine Versickerung in grossen Mengen aufgrund der Bodenverhältnisse nicht möglich.

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

Art. 19 Energiekonzept

Die Neubauten sind nach Minergie oder einem vergleichbaren Standard auszuführen.

Art. 21 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.

Anhänge und Beilagen

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

11 Entwicklung des Bahnhofplatzes West als Teil des Zentrums des Arbeitsplatzschwerpunktes

11.1 Abwägung der Interessen

- Rothenburg Station soll zu einem Arbeitsschwerpunkt entwickelt werden.
- Angrenzend an den Arbeitsschwerpunkt wird gemäss kant. Richtplan ein strategisches Arbeitsgebiet festgesetzt.
- "Schieneninfrastruktur mit Bahnhof" ist ein weiterer Richtplaninhalt.

Ein solch massiver Ausbau eines Arbeitsschwerpunktes von kant. Bedeutung erfordert ein entsprechendes attraktives Zentrumsgebiet mit entsprechend leistungsfähigem öffentlichen Verkehrsknoten.

Mit der Durchführung des Wettbewerbs und den vorliegenden Bebauungsplänen zur Sicherung des Wettbewerbsergebnisses werden die bauseitigen Bedingungen für die erwünschte resp. notwendige bauliche Entwicklung des Zentrums beim Bahnhof geschaffen.

11.2 Mangelhafte Verkehrsinfrastrukturen

Weniger erfreulich sind die erschliessungs- und verkehrsseitigen Entwicklungsmassnahmen zu dieser Schwerpunktbildung:

- Perrons und Bushaltestellen liegen bis zu 200 m auseinander. Es gibt lediglich längerfristige Skizzen über eine allfällige Zusammenführung der Bahnhof-Infrastrukturen zu einem eigentlichen akzeptablen Umsteigeknoten Rothenburg Station.
- Der in einem Vorprojekt dargestellte definitive Wenderadius für die Buslinie 60 und 70 liegt mitten im baulichen Zentrum des künftigen Bahnhofplatzes und verhindert in starkem Mass die erwünschten Bahnhof-Vorplatz-Nutzungen gemäss baulichem Gesamtkonzept.
- Die Hasenmoosstrasse wird im Bereich des Bebauungsplans West verengt und könnte mit seiner heutigen Strassenbreite den künftigen Verkehr kaum mehr bewältigen.

11.3 Bahnhof (Perronzusammenführung und Unterführung)

Aufgrund der SBB-seitigen skizzenhaften Unterlagen für eine längerfristige Bahnhofplanung (nach 2030) wurden die Planungssperimeter Ost und West so festgelegt, dass eine Perronzusammenführung mit entsprechender Unterführung realisierbar bleibt.

Diese Massnahmen sind Voraussetzung für eine gute Erreichbarkeit der Perrons aus allen Richtungen und eine attraktive Umsteigesituation Bus / Bahn. Eine Realisierung vor 2030 wäre zwingend anzustreben.

11.4 Ausbau Hasenmoosstrasse

Die Gemeinde Rothenburg legt gleichzeitig mit den Bebauungsplänen Rothenburg Station das Projekt zum Ausbau der Hasenmoosstrasse auf. Dieses Projekt schafft die nötigen Fahrbahnbreiten (8.40 m Fahrbahnbreite, einschliesslich 2 x 1.20m breite Radstreifen).

Aus Richtung Wahligen wird zudem ein Trottoir erstellt, das bis zur künftigen Bahn-Unterführung führt. Dort wechselt der Fussgänger die Strassenseite (Bahnperron, Busstation, (Unterführung)).

Entlang der Gebäude gemäss Bebauungsplankonzept bewegen sich Fussgänger, die nicht zu den öffentlichen Verkehrsträgern wollen, auf privatem Grund entlang der Gebäude / Arkaden / Geschäften / Restaurants.

Zwei weitere Fussgängerstreifen führen von den privaten Geschäftsbauten zur Bushaltestelle resp. zur Unterführung entlang der Stationsstrasse.

11.5 Vorplatzsituation entlang der Neubauten West / Fussgängerstreifen

Der Ausbau der Hasenmoosstrasse berücksichtigt die drei Bauetappen (siehe Etappierungsplan zum Verkehrskonzept Ausbau Hasenmoosstrasse). Das bestehende Restaurant soll mindestens mittelfristig bestehen bleiben; der Baubereich D wird voraussichtlich als letzte Etappe realisiert. Der Strassenausbau muss darum die bestehende Parkierung des Restaurants berücksichtigen. Dies führt zu einem leichten Versatz der Strassenführung.

Um die Besucher-Parkplätze vor den Neubauten zu zwei Sammel-Ein- und Ausfahrten zusammenfassen zu können, wird ein Vorplatz von 11 m im Bebauungsplan gesichert, zuzüglich Arkade für die Fussgänger und Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn von 80 cm.

Unter Berücksichtigung der Bahngleise, des Busbahnhofs, der Strassenbreite und dem nötigen Vorplatz bei den Neubauten ist der Spielraum für die Entwicklung eines Bahnhofraums ausgeschöpft.

Bei den Fussgängerstreifen wird auf Mittelinseln verzichtet, weil insbesondere bei den beiden südlicheren Streifen beim bestehenden Restaurant der Raum für diese Inseln ganz einfach fehlt.



Abb. Strassenprojekt Ausbau Hasenmoosstrasse

11.6 Busstation West

Die durchgehende Buslinie Ost (Richtung IKEA) steht vor ihrer Eröffnung.

Der Busbahnhof West (Richtung Rottal / Neuenkirch) ist geplant. Gemäss Skizze Kap. 5.2 besteht eine provisorische Wendeschleife über die Parzelle Nr. 588 (ZS-Lagerhäuser). Mit dem vorliegenden Bebauungsplan soll - in Übereinstimmung mit der Eigentümerschaft - die Wendeschleife an diesem Ort definitiv festgelegt werden (siehe Vorprojekt Hasenmoosstrasse).

Aufgrund der zentrumsbildenden Funktion des künftigen Bahnhofplatzes West soll auf den geplanten Wendeplatz bei der Parz. Nr. 106 (Baubereich C) verzichtet werden, der den gesamten Vorplatzbereich zur reinen Verkehrsfläche degradieren würde.

11.7 Abschliessende Beurteilung des künftigen zentralen Bahnhofs

Mit den dargelegten Massnahmen wird angestrebt, alle Interessen an diesem Ort aufeinander abzustimmen. Mit den beiden Projekten (Vorprojekt Hasenmoosstrasse und Bebauungsplan) ist dies unseres Erachtens sehr gut gelungen, wenn gleich von idealen Vorstellungen bei den einzelnen Projektvorstellungen in zumutbarem Masse abgewichen wird. Das Gesamtergebnis trägt allen Interessen in hohem Masse Rechnung und sichert eine attraktive Situation eines "Ankunftszentrums" im Arbeitsplatzschwerpunkt von kant. Interesse.

12 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 Kreislauf, 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. Kreislauf 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 wer-

den, 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.

13 Teilrevision der Ortsplanung Station West

Laufendes Vorprüfungsverfahren

Die Teilrevision Station West (Erweiterung der 3-geschossigen Arbeits-/Wohnzone ArW3 um einen 4 m breiten Streifen auf der angrenzenden Landwirtschaftszone) wurde dem BUWD bereits am 3. Juli 2014, zusammen mit anderen Änderungsanliegen, zur Vorprüfung eingereicht. Am 20. August 2014 wurde das Konzept zur Kompensation der FFF nachgereicht.

Das BUWD nahm mit Bericht vom 4. September 2014 zu den diversen Änderungsanträgen Stellung. Dabei wurde jedoch die beantragte Zonenänderung Station West aus Zeitgründen ausgeklammert. Diese Zonenänderung soll in einem separaten Bericht behandelt werden.

Ergänzende Begründung zum Einzonungsgesuch

Die beabsichtigte Erweiterung der Bauzone kann bei einer positiven Vorprüfung, aufgrund des laufenden Moratoriums, voraussichtlich erst 2016 umgesetzt resp. bewilligt werden. Dies ist der Gemeinde Rothenburg bewusst.

An dieser Stelle werden die Erwägungen zu diesem Gesuch nochmals zusammengefasst:

- Die heutigen Parzellen sind für eine Zentrumsbebauung an diesem Ort eher (zu) schmal. Aufgrund des vorliegenden Wettbewerbsergebnisses, das von der Jury sehr positiv bewertet wurde, soll die Bebauung Bahnhof seitig 4- bis 5-geschossig in Erscheinung treten (starke Begrenzung des Bahnhofareals), Landschaft seitig höchstens 2- bis 3-geschossig (Einordnung ins Landschaftsbild). Diese Konzeption der "doppelten Bautiefe" erfordert eine zweckmässige Gebäudetiefe von 31 m.
- Eine befriedigende Lösung der Verkehrsanforderungen am Bahnhofplatz erfordert Bahnperрон, Busbahnhof, Trottoir, Fahrbahn, 2 Radstreifen, Vorplatz mit innenliegendem Fahrstreifen und gebündelten Ausfahrten auf die Hasenmoosstrasse mit den im Vorprojekt Hasenmoosstrasse dargestellten Dimensionen. Bei diesen Dimensionen handelt es sich durchwegs um minimale Breiten (keine Fussgängerinseln, Industrieverkehr benötigt eigentlich 6.50 m statt 6.00 m, Rabatte mit Hochstammbäumen entlang der Strasse, Zusammenfassung der privaten und öffentlichen Fussgänger Verbindung an der Westseite der Strasse).
- Aufgrund der städtebaulichen und verkehrlichen Anforderungen liegen die Baubereiche sehr nahe an den westlichen Parzellengrenzen. Es fehlen den Wohnungen minimale wünschbare Gartenbereiche und den Hochbauten die Grenzabstände zur Zonengrenze.
- Der Eigentümer der benachbarten Parzelle in der Landwirtschaftszone wäre zu einer Einzonung von höchstens 4 m Breite bereit. Die entsprechenden Verhandlungen zur Über-

nahme dieses Streifens werden geführt, sobald aufgrund der Vorprüfung eine positive Stellungnahme seitens des BUWD vorliegt

14 Abschliessende Würdigung

Der Bebauungsplan Rothenburg Station West 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 und zur Anpassung der Ortplanung.

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.