



CH-4800 Zofingen

POST CH AG
ASTRA, Brühlstrasse 3

Kanton Luzern
Raum und Wirtschaft (rawi)
Raumentwicklung
Murbacherstrasse 21
6002 Luzern

Ihr Zeichen: Inan Cueneyd
Unser Zeichen: ASTRA-A-29893401/21 / Rut
Sachbearbeiter/in: Thomas Rüetschi
Zofingen, 3. Februar 2022

Nationalstrasse: N2/A2
Gemeinde: 6023 Rothenburg
Parzelle Nr.: 103
Baugesuch Nr.: 2. Vernehmlassung
Bauvorhaben: Einzonung und Bebauungsplan der Pistor AG im Gebiet Hasenmoos
Bewilligungsnehmer¹: Gemeinde Rothenburg, Stationsstrasse 4, 6023 Rothenburg

Stellungnahme des Bundesamtes für Strassen (ASTRA)

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Zustellung der Unterlagen vom 21. Januar 2022 (Eingang ASTRA) im Rahmen der 2. Vernehmlassung «Einzonung und Bebauungsplan der Pistor AG im Gebiet Hasenmoos» der Gemeinde Rothenburg. Das Bundesamt für Strassen ASTRA hat bereits mit Schreiben A-013F3401/13 vom 22. Januar 2021, im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens, seine Stellungnahme abgegeben.

Die Auswirkungen der «Einzonung und Bebauungsplan der Pistor AG im Gebiet Hasenmoos» sind im Kapitel 7 des aktuellen Berichtes «Kapazität und Ausbaumöglichkeiten Verkehrsnetz ESP Rothenburg Station» vom 21. Januar 2022 aufgeführt. Die verkehrlichen Auswirkungen und die notwendigen Massnahmen werden plausibel aufgezeigt. Bei einer Realisierung der Massnahmen, gemäss Bauprogramm Topf A des Kantons Luzern, kann das zusätzliche Verkehrsaufkommen der Pistor-Erweiterung mit dem bestehenden Verkehrsaufkommen auf dem übrigen Strassennetz bewältigt werden.

¹ In dieser Stellungnahme wird der Einfachheit halber nur die männliche Form verwendet. Die weibliche Form ist selbstverständlich jeweils mit eingeschlossen.



Das ASTRA kann deshalb der «Einzonung und Bebauungsplan der Pistor AG im Gebiet Hasenmoos» zustimmen.

Zu den uns eingereichten Unterlagen haben wir noch folgenden Anmerkungen:

Das ASTRA ist der Ansicht, dass die Umsetzung des Reduktionsfaktors zur VSS-Norm betreffend Parkplatzberechnung analog den «Bebauungsplänen Rothenburg Station Ost und West» zu erfolgen hat. Dasselbe gilt für die Berechnung des Spitzenstundenverkehrs (MSP, ASP) für den «Bebauungsplan der Pistor AG im Gebiet Hasenmoos» mit dem gleichen theoretischen Reduktionsfaktor der Parkplatanzahl wie bei den «Bebauungsplänen Rothenburg Station Ost und West».

Wir bitten Sie um Berücksichtigung unserer Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Bundesamt für Strassen



Thomas Rüetschi
Support
Fachspezialist Baupolizei

Kopie per E-Mail an:
Kor, Klt, Sal, Bab, Wer
zentras.baupolizei@lu.ch, pius.suter@lu.ch



CH-Brühlstrasse 3, 4800 Zofingen
ASTRA; Rut

POST CH AG

Gemeinderat Rothenburg
Stationsstrasse 4
6023 Rothenburg

Ihr Zeichen: V. Kreienbühl
Unser Zeichen: ASTRA-A-013F3401/13
Sachbearbeiter/in: Thomas Rüetschi/Andreas Kaufmann, Lorenz Jordi (AKP Verkehrsingenieur AG)
Zofingen, 11. Januar 2021

Nationalstrasse: N2/A2
Gemeinde: 6023 Rothenburg
Parzelle Nr.: 103
Koordinaten / km: ----
Baugesuch Nr.: ----
Bauvorhaben: Mitwirkungsverfahren Teilrevision Ortsplanung (Pistor AG) / Bauzonenerweiterung Hasenmoos
Bauherrschaft: Gemeinde Rothenburg, Stationsstrasse 4, 6023 Rothenburg

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 22. Oktober 2020 haben Sie uns zur Mitwirkung zur Teilrevision der Ortsplanung und dem Erlass des Bebauungsplans Hasenmoos Süd der Firma Pistor AG, Rothenburg eingeladen (Frist bis 15. Januar 2021). Die Mitwirkungsunterlagen konnten von der Website der Gemeinde Rothenburg heruntergeladen werden. Im Rahmen der vorliegenden Stellungnahme nehmen wir zu den aus Sicht der Nationalstrasse relevanten Unterlagen gemäss Artikel 24 NSG wie folgt Stellung:

- Mobilitätskonzept Pistor Rothenburg, Rapp Trans AG, 02. Juli 2020
- Bebauungsplan Hasenmoos Süd, Verkehrsgutachten, Rapp Trans AG, 22. Oktober 2020

Bundesamt für Strassen ASTRA
Thomas Rüetschi
Standort: Brühlstrasse 3, 4800 Zofingen
Tel. +41 58 482 75 08
thomas.rueetschi@astra.admin.ch
<https://www.astra.admin.ch>



1. Ausgangslage

Im Umfeld des N2 Autobahnanschlusses Rothenburg liegt der kantonale Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Rothenburg, in welchem verschiedene Gebiete neu bebaut oder verdichtet werden. Vor diesem Hintergrund wurde durch die Firma SWISSTRAFFIC im Jahr 2015 der verkehrstechnische Bericht „Verkehrsanalyse und Verkehrsmanagement ESP Rothenburg“ (08.06.2015) erarbeitet. Dieser zeigt auf, dass für das Funktionieren des Doppelkreisel systems „Huoben – Wahligen“ beim Autobahnanschluss Rothenburg die Fahrzeugmenge aus den Entwicklungsgebieten künftig dosiert werden muss.

Im Rahmen der Projektierung des Kantonsstrassenabschnitts Lohren – Buzibach konnten die Erkenntnisse aus dem verkehrstechnischen Bericht zum ESP Rothenburg bestätigt werden. In diesem Zusammenhang wurde das Konzept mit den erforderlichen Massnahmen durch die AKP Verkehrsingenieur AG vertieft. Dabei soll mit einem System von Lichtsignalanlagen und Zuflussdosierungen an den Zufahrten zum Autobahnanschluss die Kapazität in den Spitzenstunden beschränkt werden, um die Funktionalität der beiden Anschlusskreisel und damit des Autobahnanschlusses zu gewährleisten.

Die erwähnten Untersuchungen wurden infolge der geplanten Wiedereröffnung des Voll- respektive 7/8-Anschlusses Emmen Nord aktualisiert (Untersuchung vom 13.12.2018). Die Wiedereröffnung zusätzlicher Fahrbeziehungen am Anschluss Emmen Nord wird zu gewissen Verkehrsentslastungen am Anschluss Rothenburg führen. Diese Untersuchungen wurden für den im Kanton Luzern relevanten Prognosehorizont 2040 durchgeführt.

Alle Untersuchungen kommen zum Schluss, dass der Verkehr aus den Entwicklungsgebieten des ESP Rothenburg künftig trotzdem dosiert werden muss, um die Leistungsfähigkeit des Autobahnanschlusses Rothenburg gewährleisten zu können. Das Ausmass der Dosierung ist abhängig vom Ausmass der Entwicklung, dem betrachteten Prognosehorizont sowie weiteren Entwicklungen im Umfeld.

2. Bauvorhaben

Die Firma Pistor AG plant die Erweiterung des bestehenden Standortes an der Hasenmoosstrasse in Rothenburg. Für die dazu erforderliche Bauzonenerweiterung im Gebiet Hasenmoos ist eine Teilrevision der Ortsplanung der Gemeinde Rothenburg vorgesehen. Obwohl der Standort des Vorhabens ausserhalb des Nationalstrassenperimeters liegt, ist das Bundesamt für Strassen ASTRA aufgrund der verkehrlichen Auswirkungen auf den Autobahnanschluss Rothenburg davon betroffen.

Das Projekt soll in zwei Etappen realisiert werden. In einer ersten Etappe, welche voraussichtlich im Jahr 2023 realisiert wird, soll ein neues Parkhaus auf der Ostseite der Hasenmoosstrasse mit 456 Parkfeldern erstellt werden. Der bestehende Parkplatz mit 428 Parkfeldern auf der Westseite der Hasenmoosstrasse wird im Gegenzug aufgehoben. Daher werden gegenüber dem bestehenden Zustand in dieser ersten Etappe 28 zusätzliche Parkfelder erstellt. Die erste Etappe wird in einem separaten Baugenehmigungsverfahren behandelt. Das entsprechende Verkehrsgutachten ist nicht Bestandteil der vorliegenden Stellungnahme. Zudem werden im Verkehrsgutachten die verkehrlichen Auswirkungen der ersten Etappe aufgrund der geringen Zunahme an Parkfeldern als vernachlässigbar eingeschätzt.

In einer zweiten Etappe (ca. 2030) soll auf dem aufgehobenen Parkplatz sowie auf der momentan der Landwirtschaftszone zugeordneten Parzelle Nr. 103 das neue Warenumsschlagzentrum WUZ Süd der Pistor AG erstellt werden, welches auch Platz für die Verwaltung bieten soll. In der zweiten Etappe sollen 372 zusätzliche Parkfelder realisiert werden, so dass dann insgesamt 828 Parkfelder auf dem Pistor-Areal zur Verfügung stehen.

3. Erwägungen Mobilitätskonzept vom 02.07.2020

Der MIV-Anteil liegt gemäss Mitarbeiterumfrage der Pistor AG bei rund 80%. Der hohe MIV-Anteil sei auf die Arbeitszeiten (erste LKW-Auslieferungen ab 05.00 Uhr), den Schichtbetrieb sowie die schlechte ÖV-Erschliessung zurückzuführen.

Bei der Pistor AG arbeiten derzeit rund 150 Mitarbeitende in der Frühschicht (05.00 – 14.00 Uhr) und 40 Mitarbeitende in der Spätschicht (13.00 – 22.00 Uhr). Zwischen diesen beiden Schichten kommt es zu

einer Überlagerung, so dass ein zwischenzeitlicher Mehrbedarf an Parkfeldern besteht. In der Nachschicht (22.00 – 05.00 Uhr) sind nur ca. 10 Mitarbeitende tätig. Mit 350 Mitarbeitenden arbeitet der Grossteil in der Tagesarbeit mit regulären Arbeitszeiten von 07.30 – 17.00 Uhr.

Gemäss dem Mobilitätskonzept scheidet aufgrund der Arbeitszeiten für einen Drittel der Mitarbeitenden der ÖV als Verkehrsmittel für den Arbeitsweg aus, was aufgrund der Arbeitszeiten und des entsprechenden ÖV-Angebots nachvollziehbar ist. Gemäss der Mitarbeiterumfrage wären die Mitarbeitenden jedoch durchaus motiviert, ihr Pendlerverhalten zu ändern, sofern bessere Rahmenbedingungen und Anreize geschaffen würden.

Mit der Eröffnung des Parkhauses sind im Mobilitätskonzept verschiedene Kernmassnahmen vorgesehen. Die neuen Parkplätze im Parkhaus werden bewirtschaftet und bei Verzicht auf einen Parkplatz werden die Mitarbeitenden mit einem Öko-Bonus belohnt. Diese Massnahmen sollen zu einer Senkung des MIV-Anteils beitragen, was von Seiten des ASTRA begrüsst wird.

Im Rahmen eines Monitorings soll die Verkehrszusammensetzung der Mitarbeitenden der Pistor AG in regelmässigen Abständen mittels spezifischer Indikatoren erfasst und ausgewertet werden. Ziel ist es, den Umsetzungsstand sowie die Entwicklung des MIV-Anteils zu dokumentieren. Sofern die Mobilitätsmassnahmen noch nicht zu den angestrebten Zielsetzungen führen, sollen in Abstimmung mit der Gemeinde Rothenburg weitere Massnahmen diskutiert werden.

Die erarbeiteten Mobilitätsmassnahmen sind zweckmässig und werden aus fachlicher Sicht begrüsst. Die Indikatoren sowie das Monitoring werden im Mobilitätskonzept sauber und nachvollziehbar erläutert und sind aus fachlicher Sicht zweckmässig.

4. Erwägungen Verkehrsgutachten vom 22.10.2020

Verkehrsgrundlagen

Zur Verkehrsabschätzung stützt sich das Verkehrsgutachten auf eine Verkehrszählung, welche Anfang März 2020, in der Woche vor Beginn der ausserordentlichen Lage und des damit verbundenen Lock-downs aufgrund der Covid-Pandemie in der Schweiz, durchgeführt wurde. Deren Ergebnisse werden mit älteren Verkehrserhebungen verglichen, plausibilisiert und als Grundlage für die Verkehrsbelastungen angenommen.

Die erste Vergleichsgrundlage bildet die Mehrverkehrsabschätzung ESP Rothenburg (Burkhalter Derungs AG), welche auch Grundlage für die Studie von SWISSTRAFFIC (2015) bildete.

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wird die Entwicklung des täglichen Verkehrs mit der Mehrverkehrsabschätzung verglichen und die Zunahme der Verkehrsbelastung für die Zeithorizonte 2020 und 2030 prognostiziert. Dabei werden für die unbebauten Flächen inkl. der Parzelle Nr. 103, auf welcher das WUZ Süd realisiert werden soll, Nutzungsprognosen vorgenommen.

Das Pistor-Areal ist gemäss Mehrverkehrsabschätzung Bestandteil der Verkehrszone 5 „Hasenmoosstrasse“. Diese Zone, welche nebst der Pistor AG auch die anderen Nutzungen an der Hasenmoosstrasse beinhaltet, weist im gemäss damaligem Bericht als Prognosezustand 2020 bezeichneten Zustand (\approx bestehender Zustand), ein Verkehrsaufkommen von 3'500 Fahrzeugen pro Tag auf. Bis 2030 ist mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von rund 1'500 Fahrzeugen pro Tag (DTV) zu rechnen, welches auf eine Verdichtung der bereits genutzten Parzellen zurückzuführen ist.

Ab 2030 kommt das abgeschätzte Verkehrsaufkommen der Parzelle Nr. 103 hinzu. Es wird mit einer Verkehrszunahme von rund 3'000 Fahrzeugen pro Tag (DTV) gerechnet. Das gesamte Verkehrsaufkommen der Verkehrszone 5 „Hasenmoosstrasse“ liegt dann bei rund 8'000 Fahrzeugen pro Tag.

Im ESP Rothenburg ist die Pistor AG im Zustand 2030+ mit 180 zusätzlichen DTV-Fahrten durch Verdichtung und 1'280 DTV-Fahrten durch den Ausbau der Flächen enthalten (Parzelle Nr. 103 berücksichtigt), was total 1'460 DTV-Fahrten ergibt. Die Pistor AG erzeugt somit rund 18% (1'460 / 8'000 Fahrten) des prognostizierten Mehrverkehrs der Verkehrszone 5 „Hasenmoosstrasse“.

Im Verkehrsgutachten wird auf den Bericht der SWISSTRAFFIC verwiesen. Dieser kommt zum Schluss, dass der Knoten Hasenmoos- / Stationsstrasse bei einer allgemeinen jährlichen Verkehrszunahme von

1% auf dem übergeordneten Strassennetz bereits im Prognosezustand 2020 überlastet ist und Massnahmen erforderlich sind. Als Massnahmen werden aufgeführt:

- Erstellung Mobilitätsmanagements, Anzahl Parkplätze auf das Minimum der Norm setzen, Optimierung des ÖV-Angebots.
- Lichtsignalanlagen an Knoten Hasenmoosstrasse und Buzibach
- Lichtsignalanlagen so geregelt, dass das Doppelkreiselssystem Wahligen / Huoben immer funktioniert und kein Rückstau auf die Autobahnausfahrten entsteht (Dosierungsanlagen)
- Busbevorzugung (Busspuren, LSA), um die Fahrplanstabilität sicherstellen zu können

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurde auf der Hasenmoosstrasse zwischen dem Standort der Pistor AG und der Einmündung Sonnmatthof der Verkehr vom 07. – 13. März 2020 erhoben. Zudem wurden am Knoten Hasenmoos- / Stationsstrasse am Dienstag 10. März 2020 die Knotenströme der Spitzenstunden erhoben.

Bei der Betrachtung der Ganglinie (Abb. 6, S. 9) fällt jedoch auf, dass die Morgenspitzenstunde mit rund 160 Fahrzeugen pro Stunde deutlich ausgeprägter ist als die Abendspitzenstunde mit rund 60 Fahrzeugen pro Stunde. Aus fachlicher Sicht ist nicht nachvollziehbar, warum in der Abendspitzenstunde nur rund 37% des Verkehrs der Morgenspitzenstunde gemessen wurden. Die Messergebnisse sollen daher nochmals kritisch hinterfragt werden. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass das Pendlergeschehen nur eine Woche vor dem Lockdown, vermutlich bereits verändert war.

Die erwähnte Verkehrszählung wurde mit anderen Verkehrszählungen auf der Hasenmoosstrasse verglichen. Aufgrund der unterschiedlichen Messstandorte ist ein direkter Vergleich jedoch nicht möglich. Die Messung vom März 2020 weist einen DTV von 1'900 Fahrzeugen pro Tag auf. Die Messung der PMMAG aus dem Jahr 2019 beinhaltet auch das Gebiet zwischen Sonnmatthof und des Gewerbekomplexes Hasenmoosstrasse 13. An dieser Stelle wurde ein DTV von 3'900 Fahrzeugen pro Tag gemessen.

Im Vergleich dieser aktuelleren Messungen mit den Modellwerten gemäss Studie der SWISSTRAFFIC wird erwähnt, dass der Modellwert für das Jahr 2013 deutlich tiefer liegt, was jedoch aus fachlicher Sicht plausibel erscheint, da zwischenzeitlich weitere Verdichtungen im Gebiet Sonnmatthof stattgefunden haben.

Im Gutachten wird auf die grossen Unterschiede zwischen der Prognose 2020 gemäss SWISSTRAFFIC und den Messwerten 2020 hingewiesen. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Prognosewerte sich auf den Querschnitt vorne an der Einmündung beziehen, was eine Erklärung für das um rund 1'500 DTV höhere Verkehrsaufkommen am Querschnitt der Einmündung in die Stationsstrasse sein könnte.

Parkplatznachweis

Der Parkplatznachweis ist nachvollziehbar und deckt sich mit unseren Nachprüfungen gemäss VSS-40 281. Gemäss Norm würde aufgrund der schlechten ÖV-Erschliessung der Standorttyp E resultieren. Im Verkehrsgutachten wird der Standort aufgrund des Pistor-Shuttlebusses dem Standorttyp D zugewiesen, was für uns nachvollziehbar und korrekt ist.

Im Gutachten wird plausibel erläutert, dass gemäss Norm aktuell 113 Besucher-Parkplätze erforderlich wären, im bestehenden Zustand die 33 Besucherparkfelder jedoch ausreichen. Im Gutachten wird daher empfohlen, die Besucher-Parkplätze auf die tatsächlich benötigte Anzahl zu fixieren, was zweckmässig ist.

Für den Zustand Z2 wird gemäss VSS-40 281 ein Grundbedarf von 244 Besucher Parkfeldern errechnet, was bei einer Reduktion auf 70% (in Anlehnung an den bestehenden Zustand) noch 171 Parkfeldern entspricht. Im Gutachten wird vorgeschlagen, lediglich die 33 Parkfelder im bestehenden Zustand um 15 Parkfelder für die Vergrösserung der Verwaltung zu erweitern, woraus 48 Besucher-Parkfelder resultieren (im Bericht fälschlicherweise 45 Besucher-Parkfelder). Somit werden lediglich 28% der erforderlichen Besucher-Parkfelder realisiert.

Aus Sicht des ASTRA ist eine Reduktion der Parkfeldanzahl zweckmässig, wenn der effektive Bedarf darunterliegt. Ein zu knappes Parkfeldangebot birgt jedoch das Risiko, dass auch ausserhalb des Areals parkiert wird, was zu Problemverlagerungen an andere Stellen im ESP-Gebiet führen könnte.

Im Verkehrsgutachten wird erwähnt, dass das geplante Parkfeldangebot zu einem späteren Zeitpunkt nochmals überprüft werden soll. Bis dahin würden auch die Erkenntnisse aus dem Wirkungscontrolling des Mobilitätskonzepts vorliegen. Zudem können auch die Entwicklungen im ÖV berücksichtigt werden. Dieser Ansatz wird aus fachlicher Sicht begrüsst und als zweckmässig erachtet.

Verkehrsaufkommen Pistor AG

Das Verkehrsaufkommen der Pistor AG im Jahr 2020 wird aufgrund von Kennzahlen (Mitarbeiter, Parkplätze, LKW-Fahrten berechnet). Zudem wird im Gutachten das Verkehrsaufkommen nach Realisierung der ersten Etappe (2023) sowie dem Zustand mit Standorterweiterung (2030) berechnet. Bei der Ermittlung des Verkehrsaufkommens wird unterschieden nach Personen- und Güterverkehr.

Das Verkehrsaufkommen im Personenverkehr wird anhand der Parkfelder ermittelt. Für die Besucherparkfelder wird gemäss VSS-40 283 von einem spezifischen Verkehrspotenzial (SVP) von 2.5 Fahrten pro Werktag ausgegangen.

Bei den Mitarbeitenden wurde ein SVP von 2.2 Fahrten pro Parkfeld und Werktag zu Grunde gelegt, was dem Minimalwert gemäss VSS-40 283 entspricht. Aufgrund des Vorhandenseins einer Betriebskantine sowie den vorgesehenen Mobilitätsmassnahmen kann diese vergleichsweise tiefe Verkehrserzeugungsrate aus fachlicher Sicht nachvollzogen werden.

Die tageszeitliche Verteilung wird im Verkehrsgutachten anhand der Arbeitsschichten abgeschätzt, mit der Norm verglichen und anschaulich als Tagesganglinie aufgezeigt. Die Ergebnisse sind aus fachlicher Sicht plausibel und nachvollziehbar. Im Unterschied zur Erhebung mittels Seitenradar weist hier die Abendspitze höhere Werte auf als die Morgenspitze, was aus verkehrsplanerischer Sicht zu erwarten ist.

Die Entwicklungen im Güterverkehr werden anhand der Flotte der LKW und Lieferwagen hergeleitet, welche von aktuell 88 auf künftig 184 Fahrzeuge vergrössert wird. Zudem bedienen heute rund 140 Zulieferer-Lastwagen das Pistor-Areal, welche sich künftig auf rund 300 Fahrzeuge erhöhen werden.

Das Verkehrsgutachten zeigt auf, dass der Personenverkehr in den Spitzenstunden eindeutig über dem Güterverkehr dominiert, da dieser zu einem Grossteil ausserhalb der Spitzenstunden stattfindet.

Die Verteilung des Pistor-Verkehrsaufkommens auf das umliegende Strassennetz erfolgt aufgrund der Verteilung der Wohnorte sowie Angaben der Pistor AG zum Güterverkehr. Die Herleitung der Verteilung ist fundiert, fachlich gut abgestützt und nachvollziehbar.

Leistungsfähigkeitsbetrachtung

Der Leistungsnachweis wurde für den Knoten Hasenmoos- / Stationsstrasse durchgeführt und basiert auf statischen Berechnungen basierend auf der Norm VSS-40 022.

Die Berechnungen zeigen, dass der vortrittsgeregelte Knoten bereits im jetzigen Zustand überlastet ist. Dies deckt sich mit den Beobachtungen vor Ort, welche zeigen, dass die Linkseinmünder in Richtung Autobahn von grösseren Wartezeiten betroffen sind. In den Zuständen Z1 (2023) und Z2 (2030) nehmen die Wartezeiten erwartungsgemäss zu.

Gemäss den Belastungsskizzen im Verkehrsgutachten werden in der Morgenspitzenstunde 2030 (inkl. zweiter Etappe der Pistor AG) rund 170 Wegfahrten pro Stunde erwartet. In der Abendspitzenstunde 2030 (inkl. zweiter Etappe der Pistor AG) ist mit 576 Wegfahrten pro Stunde zu rechnen, weshalb die Abendspitzenstunde massgebend ist. Von den 576 Wegfahrten in der Abendspitzenstunde entfallen 286 auf die bestehenden Nutzungen, 176 auf die Erweiterung Pistor sowie 114 auf übrige Entwicklungen an der Hasenmoosstrasse.

Die Untersuchungen der SWISSTRAFFIC und der AKP Verkehrsingenieur AG, welche mittels Verkehrsflusssimulationen durchgeführt wurden, zeigen auf, dass die Kapazität der Wegfahrt aus der Hasenmoosstrasse im Prognosezustand 2030 bei maximal 250 Wegfahrten pro Stunde während der Abendspitzenstunde liegt, damit das Kreiselsystem am Autobahnanschluss nicht überlastet wird.

Somit kann das prognostizierte Verkehrsaufkommen 2030 inkl. Erweiterung Pistor-Areal nur zu 44% bewältigt werden, so dass aus fachlicher Sicht zwingend ergänzende Massnahmen erforderlich sind, welche im Verkehrsgutachten nicht explizit erwähnt werden.

5. Schlussfolgerungen und weiteres Vorgehen

Im bestehenden Zustand weist die Pistor AG mit einem MIV-Anteil von 80% einen hohen MIV-Anteil auf. Dieser ist auf die schlechte ÖV-Erschliessung, die Schichtarbeit und die Verfügbarkeit zahlreicher Parkfelder zurückzuführen.

Künftig soll der Standort mit einem neuen Warenumschlagszentrum erweitert werden. In einer ersten Etappe sollen die bestehenden Parkfelder aufgehoben und mit einer nur geringfügigen Erhöhung um 28 Parkfelder in einem Parkhaus untergebracht werden. Die im Mobilitätskonzept vom 02.07.2020 beabsichtigte Parkplatzbewirtschaftung sowie die Einführung eines Öko-Bonus werden von Seiten des ASTRA begrüsst. Die Absicht den MIV-Anteil mittelfristig zu senken wird als zweckmässig erachtet, weil das Verkehrsnetz rund um den N2 Anschluss Rothenburg bereits im jetzigen Zustand stark ausgelastet ist.

In einer zweiten Etappe soll auf dem bestehenden Parkplatz sowie der aktuell unbebauten und in der Landwirtschaftszone liegenden Parzelle Nr. 103 das Warenumschlagszentrum WUZ Süd erstellt werden. Zudem soll das Parkfeldangebot in der zweiten Etappe um 93% erhöht werden. Dieses Parkfeldangebot ist jedoch tiefer als gemäss VSS-Norm errechnet, was von Seiten des ASTRA begrüsst wird. Es soll jedoch unbedingt verhindert werden, dass aufgrund eines zu knappen Parkfeldangebots an anderen Orten im ESP-Perimeter parkiert wird.

Die Bauherrschaft beabsichtigt, das Verkehrsaufkommen und die Verkehrszusammensetzung künftig regelmässig zu erheben. So kann die Entwicklung des MIV-Anteils beobachtet und nötigenfalls zusätzliche Massnahmen ergriffen werden, was aus fachlicher Sicht zweckmässig ist.

Die Ermittlung des künftigen Verkehrsaufkommens der Pistor AG basiert auf diversen Verkehrsgrundlagen. Unter anderem wurde im März 2020 eine Erhebung mittels Seitenradar durchgeführt. Die Tagesganglinie aus dieser Erhebung zeigt im Vergleich zur Morgenspitzenstunde einen vergleichsweise geringen Anteil der Abendspitzenstunde und sollte daher nochmals kritisch hinterfragt werden.

Während der massgebenden Abendspitzenstunde steigt das Verkehrsaufkommen von 286 Wegfahrten pro Stunde im bestehenden Zustand (2020) infolge der Entwicklungen des Pistor-Areals sowie der übrigen Entwicklungen in der Hasenmoosstrasse auf 576 Wegfahrten pro Stunde (davon 176 Wegfahrten durch Erweiterung Pistor und 114 Wegfahrten durch übrige Entwicklungen).

Zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der beiden Kreisel am Anschluss Rothenburg können aus der Hasenmoosstrasse in der Abendspitzenstunde des Prognosezustandes 2030 maximal 250 Wegfahrten pro Stunde bewältigt werden, was bedeutet, dass selbst das Verkehrsaufkommen des bestehenden Zustandes (2020) künftig dosiert werden muss.

Künftig wird der Knoten Hasenmoos- / Stationsstrasse gemäss dem Kantonsstrassenprojekt mit einer Lichtsignalanlage geregelt. Der Zufluss der Hasenmoosstrasse soll in diesem Rahmen auf das zulässige Mass dosiert werden. Mit der bestehenden Verkehrsnachfrage aus der Hasenmoosstrasse von 286 Wegfahrten pro Stunde genügt eine leichte Dosierung, um die Leistungsfähigkeit des Autobahnanschlusses auch künftig zu gewährleisten.

Durch die zu erwartenden Verkehrszunahmen aufgrund der geplanten Erweiterung der Pistor AG sowie der übrigen Entwicklungen an der Hasenmoosstrasse nehmen somit die Rückstaus an der Dosierung der Wegfahrt aus der Hasenmoosstrasse ohne flankierende Massnahmen massiv zu. Dies führt zu enorm langen Wartezeiten sowie zu Behinderungen im Busverkehr. Dadurch steigt der Druck, das Kontingent der Wegfahrten aus der Hasenmoosstrasse zu erhöhen, wodurch sich die Probleme an den Autobahnanschluss verlagern würden.

6. Fazit

Das ASTRA kann der geplanten Einzonung im Gebiet Hasenmoos sowie der damit verbundenen Erweiterung des Pistor-Areals zum jetzigen Zeitpunkt nicht zustimmen. Zuerst ist die daraus resultierende Verkehrsproblematik zu lösen respektive die entsprechenden Massnahmen verbindlich festzulegen.

Das ASTRA empfiehlt daher der Bauherrschaft, in Abstimmung mit dem Kanton Luzern und der Gemeinde Rothenburg, flankierende Massnahmen (z.B. Verbesserung ÖV-Anbindung, Dosierung Ausfahrt

Aktenzeichen: ASTRA-373-4/1/3/15/58/1

Parkhaus, bessere Firmenbusabdeckung etc.) zu konzipieren und deren konkrete Umsetzung verbindlich festzulegen (z.B. im Bebauungsplan). Danach können die Unterlagen dem ASTRA zur erneuten Stellungnahme eingereicht werden.

Wir bitten Sie um Berücksichtigung unserer Anliegen und Zustellung des Resultats der Mitwirkung. Bei allfälligen Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Bundesamt für Strassen



Thomas Rüetschi
Filiale Zofingen
Fachspezialist Baupolizei

Kopie an:

Kor, Klt, Sal, Wer, Bee, Bup, zentras.baupolizei@lu.ch
a.kaufmann@akpag.ch, l.jordi@akpag.ch

Verkehr und Infrastruktur (vif)

Arsenalstrasse 43
Postfach
6010 Kriens 2 Sternmatt
Telefon +41 41 318 12 12
vif@lu.ch
www.vif.lu.ch

Dienststelle
Raum und Wirtschaft (rawi)
Herr Cüneyd Inan
Murbacherstrasse 21
6002 Luzern

Kriens, 25. November 2021 zeu/DAr/Su/MUD/Ho/DBI/SAS
ID 21_106 / 2101.1502 / 2021-70

GEMEINDE ROTHENBURG

**Vernehmlassung; Vorprüfung Einzonung und Bebauungsplan der
Pistor AG, Rothenburg auf einer Teilfläche von Grundstück Nr. 103,
Hasenmoos GB Rothenburg**

Sehr geehrter Herr Inan
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf die am 4. November 2021 per Axioma erhaltenen bereinigten Unterla-
gen und äussern uns dazu wie folgt:

VERKEHRSPANUNG/VERKEHR/KANTONSSTRASSEN

Folgende Dokumente wurden durch uns geprüft:

- Mobilitätskonzept Pistor
- Verkehrsgutachten Pistor

Mobilitätskonzept Pistor

Die Anstrengungen der Pistor zur Reduktion des Verkehrsaufkommens wird positiv zur
Kenntnis genommen.

→ Zum Mobilitätskonzept haben wir keine Bemerkungen.

Verkehrsgutachten Pistor

Im Bericht Verkehrsgutachten haben wir einen Fehler in Tabelle 34 festgestellt. Der Aus-
gangszustand Z0 ist dort falsch dargestellt. Dadurch ändern sich die Differenzen für die ver-
schiedenen Zustände. Dies hat zur Folge, dass sich der Verkehr gegenüber den bisherigen
Angaben in der Morgenspitzenstunde um 35 Fz./h und in der Abendspitzenstunde um
36 Fz./h erhöht. Die Reduktion gegenüber dem ersten Gutachten beträgt somit noch rund
50 Prozent.

Die Auswirkungen auf den Zustand «Ist-Zustand+ mit Pistor-Erweiterung» wird durch AKP
Verkehringenieure AG zurzeit neu berechnet.

Gemäss Auskunft von Herrn Luisoni, RAPP, wird der Bericht korrigiert und der Gemeinde Rothenburg, den Dienststellen Raum und Wirtschaft (rawi) und Verkehr und Infrastruktur (vif) in den nächsten Tagen zugestellt werden.

→ Zum Verkehrsgutachten haben wir, ausgenommen von oben erwähntem Fehler, keine weiteren Bemerkungen.

Eine Bewilligung der geplanten Einzonung ist massgeblich abhängig von der Zustimmung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA). Die Dienststelle vif ist zurzeit an der Erarbeitung der mittelfristigen Massnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des übergeordneten Netzes. Dieses wird dem ASTRA im Januar 2022 vorgestellt werden.

NATURGEFAHREN

Auflage:

Die Erweiterung/Ergänzung der Gefahrenkarte ist in die bestehende Online-Karte zu integrieren. Auch der Perimeter der Gefahrenkarte ist entsprechend anzupassen bzw. zu erweitern, auch wenn lokal keine Gefährdung vorhanden ist.

Wir bitten Sie um Berücksichtigung unserer Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse


Beat Hofstetter
Abteilungsleiter Planung Strassen


Urs Zehnder
Abteilungsleiter Naturgefahren

Verkehr und Infrastruktur (vif)

Arsenalstrasse 43
Postfach
6010 Kriens 2 Sternmatt
Telefon +41 41 318 12 12
vif@lu.ch
www.vif.lu.ch

Dienststelle
Raum und Wirtschaft (rawi)
Herr Cüneyd Inan
Murbacherstrasse 21
6002 Luzern

Kriens, 5. März 2021 zeu/DAr/Su/MUD/Ho/ah/DBI
ID 21_106 / 2101.1502 / 2021-70

GEMEINDE ROTHENBURG

**Vernehmlassung; Vorprüfung Einzonung und Bebauungsplan der
Pistor AG, Rothenburg auf einer Teilfläche von Grundstück Nr. 103,
Hasenmoos GB Rothenburg**

Sehr geehrter Herr Inan
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf die am 25. Januar 2021 per Axioma erhaltenen Unterlagen und äussern uns dazu wie folgt:

VERKEHRSPLANUNG/KANTONSSTRASSEN

1. Zusammenfassung der bisherigen Untersuchungen

Der A2-Anschluss Rothenburg sowie das bestehende Kantonsstrassennetz sind im bestehenden Zustand stark ausgelastet und teilweise überlastet. Aufgrund des kantonalen Entwicklungsschwerpunkts (ESP) Rothenburg werden verschiedene Gebiete verdichtet, so dass mit einer starken Verkehrszunahme zu rechnen ist.

Vor diesem Hintergrund hat die Firma SWISSTRAFFIC AG im Jahr 2015 den verkehrstechnischen Bericht «Verkehrsanalyse und Verkehrsmanagement ESP Rothenburg» erarbeitet. Darin wird gezeigt, dass für das Funktionieren der beiden Kreisel am A2-Anschluss Rothenburg die Fahrzeugmenge aus den Entwicklungsgebieten künftig dosiert werden muss. Die Untersuchung basiert auf dem Ist-Zustand und den Prognosezuständen 2020 und 2030.

Im Zusammenhang mit den beiden Kantonsstrassenprojekten «Knoten Lohren (exkl.) – Einmündung Hasenmoosstrasse und Einmündung Buzibachstrasse – Kreisel Wahligen» wurden die Verkehrsgrundlagen verfeinert und ein Betriebs- und Massnahmenkonzept zur Bewältigung des künftigen Verkehrsaufkommens erarbeitet. Die Untersuchung basiert auf dem Ist-Zustand und dem Prognosezustand 2030.

Beide Analysen kommen zum Schluss, dass das Verkehrsaufkommen aus der Hasenmoosstrasse **bis 2030 auf 250 Fz/h** kontingentiert werden muss, um die Funktion des Autobahnanschlusses längerfristig zu gewährleisten. Eine Dosierung vorne an der Zufahrt in die Kantonsstrasse führt zu langen Rückstaus und Verlustzeiten für den Busverkehr, so dass eine zusätzliche Dosierstelle hinter der Wendeschleife vorgeschlagen wurde.

Die Untersuchungen wurden im Jahr 2019 aufgrund der veränderten Randbedingungen der geplanten Wiedereröffnung des Voll- respektive 7/8-Anschlusses Emmen Nord aktualisiert. Hierzu wurde auf das zwischenzeitlich aktualisierte KVM 2040 zurückgegriffen.

Diese Untersuchung zeigte, dass der 7/8-Anschluss Emmen Nord zwar zu gewissen Entlastungen, insbesondere im Abschnitt A2-Anschluss Rothenburg – Lohren führt. Im Gegenzug nehmen die Belastungen an der Autobahnausfahrt von Luzern zwischen 2030 und 2040 weiter zu. Daher müssen die Dosierungen tendenziell weiter verstärkt werden, so dass **2040 noch maximal 180 Fz/h** aus der Hasenmoosstrasse einmünden könnten und die Dosierung verstärkt werden muss.

2. Vergleich Verkehrsgrundlagen Studie AKP und RAPP

Die RAPP Trans AG wurde von der Pistor AG beauftragt, das Verkehrsgutachten im Zusammenhang mit der Erweiterung zu verfassen. Nachstehend werden die Verkehrszahlen des betrachteten Prognosezustands 2030 mit dem Prognosezustand 2040 mit 7/8-Anschluss Emmen Nord gemäss Kantonsstrassenprojekt verglichen.

Feststellungen Abendspitzenstunde (ASP)

- 576 Fz/h (+ 321 Fz/h mehr als Studie AKP) Wegfahrten aus der Hasenmoosstrasse in die Kantonsstrasse
- 350 Fz/h (+ 89 Fz/h mehr als Studie AKP) Zufahrten in die Hasenmoosstrasse
- 123 Fz/h (+ 93 Fz/h gegenüber AKP) Linksabbieger von Lohren in Hasenmoosstrasse

Feststellungen Morgenspitzenstunde (MSP)

- 167 Fz/h (+ 14 Fz/h mehr als Studie AKP) Wegfahrten aus der Hasenmoosstrasse in die Kantonsstrasse
- 643 Fz/h (+ 108 Fz/h mehr als Studie AKP) Zufahrten in die Hasenmoosstrasse
- 168 Fz/h (+ 3 Fz/h mehr als Studie AKP) Linksabbieger von Lohren in Hasenmoosstrasse

3. Effekt Pistor-Erweiterung

Auswirkungen MSP

In der MSP sind die Zufahrten in die Hasenmoosstrasse massgebend (Mitarbeitende, welche zur Arbeit fahren).

Durch die Pistor-Erweiterung nehmen die Zufahrten in die Hasenmoosstrasse um 177 Fz/h zu. Die Rechtsabbieger aus Richtung A2-Anschluss nehmen um 128 Fz/h zu. Die Linksabbieger steigen um 49 Fz/h.

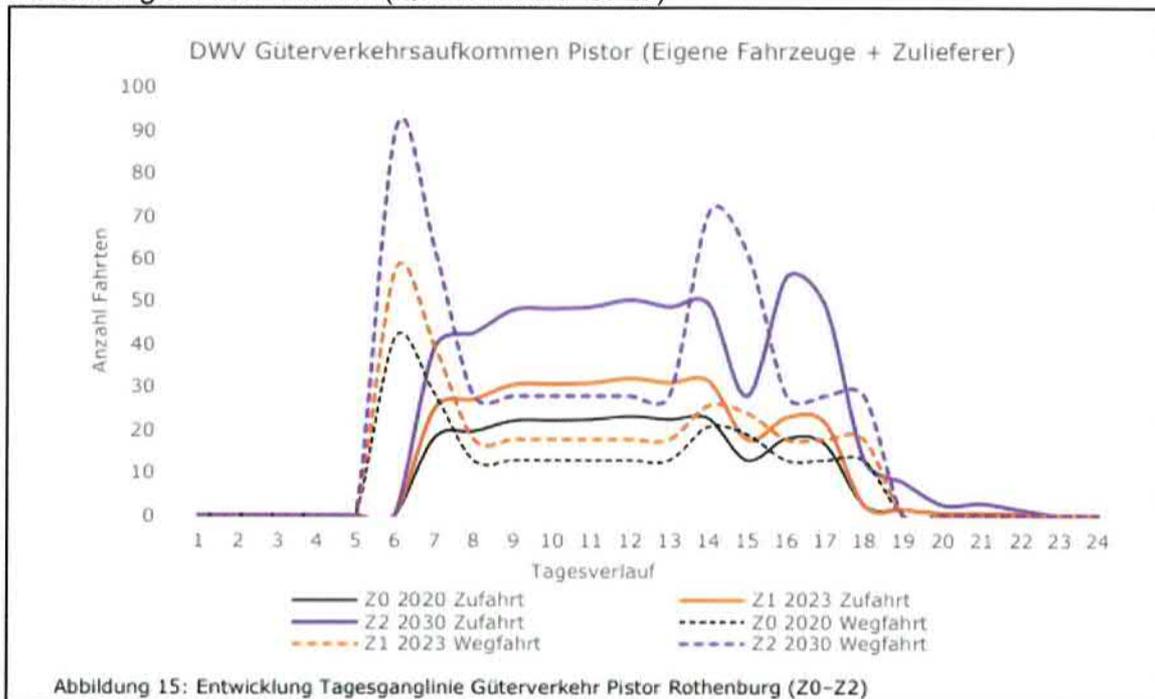
Die Wegfahrten aus der Hasenmoosstrasse nehmen infolge Pistor-Erweiterung ebenfalls zu, aber deutlich geringer. Die Linkseinmünder nehmen um 14 Fz/h zu, die Rechtseinmünder um 5 Fz/h. Da es sich hier v.a. um wegführende LKW handeln dürfte, sind die Auswirkungen trotz geringer Mengen von Bedeutung.

Auswirkungen ASP

In der ASP sind die Wegfahrten aus der die Hasenmoosstrasse massgebend.

Bereits im bestehenden Zustand wird mit 280 Fz/h, das Kontingent ausgeschöpft. Durch die Pistor-Erweiterung nehmen die Wegfahrten um 176 Fz/h zu. Die Linkseinmünder in Richtung A2-Anschluss nehmen um 110 Fz/h zu. Die Rechtseinmünder steigen um 66 Fz/h. Die Zufahrten in die Hasenmoosstrasse nehmen infolge Pistor-Erweiterung geringfügig zu. Aus Richtung A2-Anschluss 7 Fz/h mehr und aus Richtung Lohren 5 Fz/h mehr.

Auswirkungen LKW-Verkehr (Quelle: RAPP S. 27)



Ganglinie LKW-Verkehr

Die Ganglinie zeigt, dass die Spitzen des LW-Verkehrs in den Morgenstunden liegen und durch die weggehenden Pistor-Lastwagen geprägt sind.

Gegenüber dem bestehenden Zustand 2020 nehmen die Wegfahrten zwischen 05.00 und 06.00 Uhr von rund 40 auf rund 90 Lastragen zu (+ 50 LW/h). Zwischen 06.00 und 07.00 Uhr nehmen die Wegfahrten von 30 Lastwagen auf rund 60 Lastwagen zu (+ 30 LW/h).

Dies bedeutet, dass bereits vor der Morgenspitze an der Wegfahrt Engpässe entstehen könnten. Die Lastwagen benötigen gegenüber den Personwagen mehr Grünzeit und mehr Stauraum.

4. Fazit

- Die beiden Kreisel am A2-Anschluss Rothenburg stellen die Engpässe im System dar. Um die Funktion des übergeordneten Strassennetzes zu gewährleisten, müssen die seitlichen Zufahrten künftig dosiert werden. Aus der Hasenmoosstrasse können in der ASP (2030) rund 250 Fz/h und in der ASP (2040) rund 180 Fz/h bewältigt werden.
- Die Ausfahrt der Hasenmoosstrasse weist in der ASP des bestehenden Zustands eine Nachfrage von rund 280 Fz/h auf. Die Kapazität wird damit bereits überschritten.

- Durch die Erweiterung der Pistor nehmen die Wegfahrten in der ASP um 176 Fz/h zu. Dadurch nehmen die Wartezeiten an der vortrittsbelasteten Zufahrt stark zu (VQS F). Um längerfristig eine leistungsfähigere und sichere Ausfahrt in die Kantonsstrasse zu ermöglichen, muss der Knoten Hasenmoosstrasse mit einer Lichtsignalanlage (LSA)-geregelt werden (Bestandteil Kantonsstrassenprojekt «Knoten Lohren – Einmündung Hasenmoosstrasse»).
- Eine Dosierung nur an dieser LSA führt zu langen Rückstaus, von welcher der Busverkehr betroffen ist. Daher muss hinter der Buswendeschleife eine zweite Dosierstelle eingerichtet werden (Bestandteil Kantonsstrassenprojekt «Knoten Lohren – Einmündung Hasenmoosstrasse» und «Bushub Rothenburg»).
- Ohne weitere Massnahmen baut sich an dieser «Vordosierung» infolge der Pistor-Erweiterung ein theoretischer Rückstau von 900 m Länge auf. Davon sind auch die bestehenden Nutzungen (SABAG, Isotrade, Zumbühl etc. betroffen).
- Daher soll die Pistor AG das bestehende Mobilitätskonzept vertiefen und zusätzliche Massnahmen für die zweite Etappe (Ausfahrtdosierung im Parkhaus Pistor, bessere öV-Erschliessung, Verschiebung der Verkehrsspitzen etc.) erarbeiten. Der durch die geplante Erweiterung generierte Mehrverkehr ist massiv zu reduzieren.
- Der Verteilschlüssel der Kontingente für die verschiedenen Areale im Gebiet Hasenmoos soll erarbeitet und mit den zuständigen Stellen besprochen werden.
- Durch die Pistor-Erweiterung nehmen auch Zufahrten in die Hasenmoosstrasse in der MSP um 177 Fz/h zu.
- Dies führt an der LSA-Hasenmoosstrasse zu längeren Rückstaus an den Zufahrten vom A2-Anschlusses und der LSA Lohren. Dies kann zu Behinderungen der Anschlusskreisel oder bis in die LSA Lohren führen.
- Die Auswirkungen auf die Spurlängen auf der Kantonsstrasse und die LSA-Steuerungen bei Einmündung Hasenmoosstrasse und beim Knoten Lohren sind zu prüfen.
- Unabhängig von den Spitzenstunden besteht die Problematik einer starken Zunahme des LW-Verkehrs. Die Pistor-Lastwagen verlassen das Gebiet Hasenmoos zwischen 05.00 und 07.00 Uhr in grossen Mengen → Gegenseitige Behinderungen der Links- und Rechtseinmünder sowie Rückstaus werden zunehmen. Eine Verlängerung des zweistreifigen Vorsortierbereich bei der Einmündung der Hasenmoosstrasse in die Kantonsstrasse ist zu prüfen.
- Die Verkehrsgrundlagen Pistor sollen analysiert und in die Belastungen 2040 mit einem 7/8-Anschluss integriert werden.

Aus Sicht Verkehr/Kantonsstrasse kann aus oben erwähnten Gründen der vorliegenden Einzonung der Pistor AG nicht zugestimmt werden.

NATURGEFAHREN

Gewässer

Es ist kein Gewässer direkt betroffen.

Gefahrenkarte

Es gibt Teile von der Parzelle Nr. 103, die eingezont werden sollen, die nicht gesamt mit dem Perimeter der Gefahrenkarten abgedeckt sind. Dicht besiedeltes Gebiet insbesondere innerhalb der Bauzone sollte gänzlich durch die Gefahrenkarten abgedeckt sein. Auch wenn in der nahen Umgebung keine Gefährdung vorhanden ist, muss der Perimeter der Untersuchung in der Gefahrenkarte ersichtlich sein. Das heisst in der Bauzone muss komplett eine Gefahrenbeurteilung bezüglich allen Naturgefahren nach kantonalen Vorgaben erstellt werden auch wenn offensichtlich keine Gefährdung vorhanden ist.

Bei Neueinzonungen ausserhalb des Gefahrenkartenperimeters ist die Gefahrenkarte vorgängig zu erweitern. Der Perimeter der Gefahrenkarte ist entsprechend zu erweitern.

Hinweis:

- Es gibt bereits eingezonte Parzellen (Beispiel Nrn. 943, 1836, 184, 1175, 2050 und 191) die nicht gänzlich im Perimeter der Gefahrenkarte sind. Dies sind ebenfalls miteinzubeziehen.

Wir bitten Sie um Berücksichtigung unserer Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse



Beat Hofstetter
Abteilungsleiter Planung Strassen



Urs Zehnder
Abteilungsleiter Naturgefahren

Verkehrsverbund Luzern
Seidenhofstrasse 2 - Postfach 4306
6002 Luzern

Telefon 041 228 47 20
Telefax 041 226 45 66
info@vvl.ch
www.vvl.ch

Luzern, 22. März 2021 ts
Projekt Bebauungsplan Pistor, Rothenburg
Register 10-107 Rothenburg, Pistor, br 2021024
Geschäft Stellungnahme

KANTON LUZERN
Raum und Wirtschaft (rawi)
Raumentwicklung
Murbacherstrasse 21
6002 Luzern

Stellungnahme Bebauungsplan Pistor

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Möglichkeit der Stellungnahme zum Bebauungsplan Pistor Rothenburg. Wir haben die Unterlagen angeschaut und geben Ihnen gerne folgende Rückmeldung aus Sicht des Verkehrsverbunds Luzern:

Rothenburg Station ist ein bestehender Bushub im öV-System des Kantons Luzern (Schnittstelle Bahn- Bus/Bus) der Linien 60, 70, 46 mit der S1 und wird demnächst baulich den aktuellen Bedürfnissen angepasst. Der planerische Vorlauf ist umfangreich in den entsprechenden Programmen dokumentiert und umfasst rund 10 Jahre Planung. Der Kanton Luzern beteiligt sich massgeblich an diesem Ausbau. Aus praktischen Gründen wird in diesem Schreiben nicht weiter darauf eingegangen. Ebenfalls sind Optimierungen der Zu- und Wegfahrt von der Kantonstrasse auf die Hasenmoosstrasse im Bauprogramm abgebildet. Dies deshalb, um den Bus zuverlässig von und an den Bushub zu bringen. Damit der Umstieg zwischen Bahn und Bus gewährleistet ist, sind Verlustzeiten zu vermeiden.

Im Bebauungsplan fallen uns zwei wesentliche Aussagen auf:

- Gemäss Verkehrsgutachten der Firma Rapp vom 22. Oktober 2020 kann der geplante Mehrverkehr gegenüber 2020 (PW +93%, LKW +145%, d.h. mehr als Verdoppelung der heutigen Fahrtenzahl) im Zusammenhang mit der geforderten Zuverlässigkeit der Busse in der Zu- und Wegfahrt zum Bushub wohl kaum funktionieren. Eine explizite Aussage für den Bushub ist im Verkehrsgutachten nicht enthalten. Siehe aber z.B. die Aussagen im Kapitel 7.2.2 f. Ein Grossteil der Strassenkapazität wird von Seiten Pistor beansprucht. Siehe auch Kapitel 8: «Unter Mitbetrachtung der umliegenden Entwicklungen erhöht sich die Belastung des Knotens insgesamt jedoch merklich. Die Notwendigkeit bereits in früheren Untersuchungen vorgeschlagener Massnahmen zur Knotenoptimierungen (LSA-Steuerung, Busspuren) wird damit bekräftigt. Der Knoten weist rechnerisch bereits heute eine ungenügende Leistungsfähigkeit auf. Diese akzentuiert sich mit den geplanten Entwicklungen im ESP Rothenburg weiter.»

Aufgrund solcher Aussagen steht der VVL dem Vorhaben sehr kritisch gegenüber. Die konkreten Auswirkungen des Mehrverkehrs auf den Busverkehr ist aufzuzeigen, Massnahmen sind zu definieren und umzusetzen, und ein Monitoring wäre zu vereinbaren.

- In den Unterlagen wird auf ein Mobilitätsmanagement der Mitarbeiter grossen Wert gelegt. Wir begrüssen die Aufarbeitung dieser Massnahmen sehr, insbesondere auch, wenn der Anteil der Nutzung des öffentlichen Verkehrs für Pistor Angestellte weiter ansteigt. Dieser Anteil liegt aktuell bei 8-11%. Trotz alledem geht das Verkehrsgutachten von einem beachtlichen Mehrverkehr von +93% PW Fahrten aus. Die aktuellen Erfahrungen bei der Aufrechterhaltung eines bereits eingeführten Mobilitätsmanagements zeigen jedoch, dass solche Massnahmen unzuverlässig funktionieren, sei es aufgrund von Sparmassnahmen oder sonstigen Managemententscheidungen. Sie können leicht verwässert werden, sofern nicht konkrete Ziele wie Beschränkung der Anzahl MIV-Fahrten vereinbart und überwacht werden.

In den Unterlagen wird eine öV Erschliessung der Pistor angesprochen. Der VVL hat sich mit diesem Thema im Rahmen von Machbarkeitsüberlegungen im Raum Rothenburg-Sempach beschäftigt (dat. Dezember 2020). So zeigte sich leider, dass eine öV Erschliessung für Pistor als zusätzliche Linie schwierig umzusetzen ist. Naheliegend wäre eine Prüfung, ob die heutige Linie 46 mit Endstation bei der IKEA für das Einzugsgebiet rund um Pistor einen Nutzen bringen könnte. Mit dem Bau einer Busbrücke über die Bahnlinie könnte diese Linie zu Pistor verlängert werden, was eine effiziente Bedienung von Pistor im 15-Minuten-Takt ermöglichen würde.

Bei Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Pascal Süess
Geschäftsführer

Thomas Schemm
Angebotsplanung
Direktwahl +41 41 228 47 24
thomas.schemm@vvl.ch

Umwelt und Energie (uwe)

Zentrale Dienste

Libellenrain 15
Postfach 3439
6002 Luzern
Telefon 041 228 60 60
uwe@lu.ch
www.uwe.lu.ch

Raum und Wirtschaft (rawi)
Herr Cüneyd Inan
Murbacherstrasse 21
6003 Luzern

Luzern, 26. Februar 2021 rg

2021-313

Vorprüfung Einzonung und Bebauungsplan der Pistor AG, Rothenburg auf einer Teilfläche von Grundstück Nr. 103, Hasenmoos GB Rothenburg, Vernehmlassung zur Vorprüfung

Sehr geehrter Herr Inan, geschätzter Cüneyd

Wir beziehen uns auf die erhaltenen Unterlagen und nehmen dazu wie folgt Stellung:

1. Zusammenfassende umweltrechtliche Beurteilung

Wir haben das vorliegende Umzonungsbegehren bezüglich der Auswirkung auf die Umwelt und auf die Einhaltung der verschiedenen umweltrelevanten Gesetzgebungen geprüft und beantragen, die untenstehenden Bemerkungen und Anträge in den Vorprüfungsbericht aufzunehmen und für die weitere Planung verbindlich zu erklären.

1.1. Boden (Brigitte Suter)

Die Fruchtfolgeflächenausscheidungen der Einzonung auf der Parzelle 103 in Rothenburg wurde korrekt durchgeführt. Demnach gehen auf der Parzelle 103, 1'920 m² Fruchtfolgeflächen (FFF) verloren. Fruchtfolgeflächen (FFF) umfassen das beste, ackerfähige Landwirtschaftsland. Sie sind zu erhalten. Sollen FFF einer anderen als der Landwirtschaftszone zugewiesen werden, so sind die Voraussetzungen gemäss § 3 der Planungs- und Bauverordnung (PBV) zu befolgen. Dieser verlangt, dass beanspruchte FFF vollumfänglich wiederherzustellen oder zu kompensieren sind.

Für die Einzonung der Parzelle 103 liegt eine zulässige FFF-Kompensation vor. Es wird einen finanziellen Beitrag an die genehmigte FFF-Aufwertung auf der Parzelle 230 in Rothenburg geleistet

Antrag:

Betreffend der Kompensationspflicht wegen der Inanspruchnahme von Fruchtfolgeflächen sind die Anträge der zuständigen Dienststelle Raum und Wirtschaft (rawi) zu befolgen. Es ist eine Interessensabwägung für die Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen durchzuführen.

1.2. Risikovorsorge (Daniela Burkart)

Das geplante multifunktionale Büro-/Verwaltungsgebäude (Baubereich B) liegt im Konsultationsbereich bzw. Gefahrenbereich der Bahn. Dies bedeutet, dass bei ei-

nem Störfall mit Gefahrguttransport Personen im Gefahrenbereich geschädigt werden können, insbesondere wenn sie sich im Freien befinden. Auch von der Hasenmoos-Strasse geht eine entsprechende Gefährdung aus, was im Bauprojekt entsprechend zu berücksichtigen ist. Gegen die Einzonung und den Bebauungsplan ergeben sich hingegen keine Vorbehalte aus Sicht der Risikovorsorge.

Hinweise für das Bauvorhaben:

Aus Sicht Störfallvorsorge empfiehlt Die Dienststelle uwe, die Anordnung der Baukörper A und B zu tauschen, d.h. das Lagergebäude längs zur Strasse und Bahn zu setzen und das multifunktionales Büro-/Verwaltungsgebäude möglichst entfernt von der Strasse/ Bahn anzuordnen.

Falls eine Neuordnung des Lager- und Büro-/Verwaltungsgebäude nicht möglich ist, können Personen im Büro-/Verwaltungsgebäude durch einen hohen Hitzeschutz der Fassade längs der Strasse/ Bahn geschützt werden. Folgende Objektschutzmassnahmen sind zu prüfen:

Nichtbrennbares und nicht schmelzbares Fassaden-Material, kleine Fensteröffnung und EI30 Fenster (je nach Abstand zur Strasse/ Bahn und Höhe der Fassade sind andere Anforderungen an den Glasaufbau sinnvoll (vgl. Merkblatt «Objektschutzmassnahmen: Hitzeschutz von Fenstern entlang von störfallrelevanten Strassen und Bahnanlagen») Zusätzliche Fluchtwege sind auf der zur Strasse/ Bahn abgewandten Gebäudeseite anzuordnen. Weiter sind Aufenthaltsflächen im Freien möglichst entfernt zur Strasse/ Bahn hinter einem Gebäuderiegel anzuordnen.

1.3. **Lärm (Sebastian Veit)**

Die Pistor AG beabsichtigt die bauliche Erweiterung ihres Gewerbestandorts in Rothenburg. Hierfür soll die angrenzende Parzelle Nr. 103, Gemeinde Rothenburg von der Landwirtschaftszone (ESIII) in die Industriezone (ESIV) neu eingezont werden. Mit dem Bauprojekt wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung (Stand 3. Dezember 2020) durchgeführt, auf die sich unsere Stellungnahme in den wesentlichen Punkten abstützt. Das neu einzuzonende Baugebiet unterliegt bei allen auf dieses Areal einwirkenden Lärmquellen, wie Strassen – und Eisenbahnlärm der Beurteilung von Art. 29 der Lärmschutzverordnung (LSV). Die von der Pistor AG ausgehenden Lärmemissionen sind gemäss Art. 7 und Anhang 6 LSV zu beurteilen. Ebenfalls darf der vom Betrieb der Pistor AG ausgehende Strassenverkehrslärm (Schwer- und Personenverkehr) auf dem übergeordneten Strassennetz nicht zu einer Überschreitung der Planungswerte führen (Art. 7 LSV). Zusätzlich darf gemäss Art. 9 LSV die zu erwartende Mehrbeanspruchung der Verkehrsanlagen die Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten oder durch die Mehrbeanspruchung einer Verkehrsanlage keine wahrnehmbar stärkeren Lärmimmissionen oder eine Sanierungsbedürftigkeit entstehen.

Rechtsgrundlagen

Gemäss Art. 29 LSV dürfen neue Bauzonen für Gebäude mit lärmempfindlichen Räumen nur in Gebieten ausgeschieden werden, in denen die Lärmimmissionen die Planungswerte nicht überschreiten oder in denen diese Werte durch planerische, gestalterische oder bauliche Massnahmen eingehalten werden können.

Lärmrechtliche Beurteilung

Das bestehende und erweiterte Betriebsareal wird mit der Teilzonenplanänderung der Gemeinde Rothenburg der Arbeitszone mit der Empfindlichkeitsstufe (ES) IV zugewiesen.

Pistor AG (Mehrverkehr)

Aus Verkehrsmenge und -zusammensetzung im Betriebszustand Z2+ (2030) ergibt sich lärmrechtlich ein Konfliktpotential, welches der Gutachter als wesentlich bezeichnet. Dies unter Beurteilung der Verkehrslärmemissionen insbesondere entlang und im Kreuzungsbereich der Hasenmoos-/Stationsstrasse. Bereits heute werden in einer Gesamtlärbetrachtung die massgebenden Grenzwerte der Empfindlichkeitsstufe (ES) III in der Umgebung angrenzender Wohngebäude voraussichtlich überschritten. Mit dem Betriebszustand Z2+ wird der Anlieferungs- und Warenverkehr der Pistor AG in den massgebenden Strassenabschnitten wesentlich zu einer Erhöhung der Verkehrslärmbelastung beitragen. Der Gutachter weist an den Liegenschaften Hasenmoosstrasse 2, 3 und 5 eine wahrnehmbare und somit wesentliche Erhöhung der Lärmbelastung nach.

Anträge:

In den Sonderbauvorschriften vom 22. Oktober 2020 sind unter Kapitel 12 mit der Erwähnung von Art. 31 LSV die lärmrechtlichen Anforderungen nicht korrekt wiedergegeben und anzupassen. Die lärmrechtliche Beurteilung hat sich, wie vorgängig dargelegt, an den Anforderungen aus Art. 29 LSV unter Einhaltung der Planungswerte zu orientieren. Weiterhin ist in diesem Kapitel auch Art. 7 und Anhang 6 LSV aufzuführen, da sich aus dieser Beurteilung auch die genannte Lärmschutzmassnahme (schallabsorbierende Deckenuntersicht etc.) oder weitere Massnahmen ergeben.

Hinweis:

Die Gemeinde Rothenburg ist als Anlagenbetreiberin und Inhaberin der Hasenmoosstrasse dazu aufgefordert, aufgrund der lärmrechtlich relevanten Anlagenänderung der Hasenmoosstrasse ein mit der Entwicklung der Pistor AG koordiniertes Strassenlärmsanierungsverfahren zu initiieren. Ein solches Verfahren hat spätestens zum Zeitpunkt des Betriebszustands Z2+ oder bei lärmrechtlich relevanten Änderungen des Verkehrszustands auch früher vorzuliegen bzw. allfällige Massnahmen müssen umgesetzt sein.

Wir hoffen, dass Ihnen unsere Stellungnahme dient.

Freundliche Grüsse

sig. R. Gubler

Ruedi Gubler
Abteilungsleiter
+41 41 228 60 67
ruedi.gubler@lu.ch

LuzernPlus, Riedmattstrasse 14, CH-6031 Ebikon

Per Mail an:

Gemeinde Rothenburg

Herr Valentin Kreienbühl

valentin.kreienbuehl@rothenburg.ch

Ebikon, 14.10.2020 / bam

Stellungnahme LuzernPlus: Gemeinde Rothenburg – Einzonung Hasenmoos Süd, Pistor AG

Sehr geehrter Herr Kreienbühl, lieber Valentin

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben LuzernPlus bezüglich der geplanten Einzonung Hasenmoos Süd (Teilfläche Grundstück Nr. 103) der Pistor AG in Rothenburg zu einer Stellungnahme eingeladen. Wir danken Ihnen für die Einladung und nehmen gerne wie folgt dazu Stellung.

Unsere Stellungnahme basiert auf folgenden Unterlagen, die uns in digitaler Form zugestellt worden sind:

- Bebauungsplan Hasenmoos Süd, Plan 1:1'000, 02.09.2020
- Bebauungsplan Hasenmoos Süd, Sonderbauvorschriften, 02.09.2020
- Teilzonenplanänderung Hasenmoos Süd, 28.08.2020
- Planungsbericht nach RPV Art. 47 (Bebauungsplan und Einzonung), 24.08.2020
- Richtprojekt Variante 1 und Variante 2, 24.08.2020

Die vorliegende Stellungnahme bezieht sich inhaltlich auf die Überprüfung der übergeordneten Planungsgrundlagen und -strategien von LuzernPlus.

Ausgangslage

Wir haben Ihre schriftliche Mitteilung vom 3. September 2020 erhalten. Dem Schreiben ist zu entnehmen, dass der Gemeinderat Rothenburg plant, im Rahmen einer Teilzonenplanrevisi- on im Gebiet Hasenmoos eine Fläche von 33'000 m² einzuzonen, um einem ansässigen Be- trieb eine Weiterentwicklung des Standortes zu ermöglichen. Es handelt sich hierbei um eine Teilfläche des Grundstückes Nummer 103. Da die beabsichtigte Einzonung die im Regiona-

len Teilrichtplan Siedlungslenkung 2030 (TRP SL) festgelegte Siedlungsbegrenzungslinie Typ B überschreitet, ersuchen Sie den Gemeindeverband LuzernPlus, deren Überschreitung zuzustimmen.

Der TRP SL wurde am 28. Mai 2014 von der Delegiertenversammlung von LuzernPlus beschlossen und am 23. Januar 2015 vom Regierungsrat des Kantons Luzern genehmigt. Gestützt auf Ziffer 2.3 des Richtplantextes, wonach bei einer allfälligen Bauzonenerweiterung über die Siedlungsbegrenzungslinie hinaus der Vorstand von LuzernPlus Stellung zu nehmen hat, lässt sich dieser wie folgt vernehmen:

Die beabsichtigte Einzonung überschreitet die im TRP SL festgelegte Siedlungsbegrenzungslinie Typ B. Im Bereich der Siedlungsbegrenzungslinie Typ B kann die Bauzone erweitert werden, sofern die im Richtplantext unter Ziffer 1.3 lit. b aufgeführten Bestimmungen zutreffen und eingehalten werden.

Beurteilung

Die beabsichtigte Einzonung der Teilfläche des Grundstückes Nr. 103 und somit Überschreitung der Siedlungsbegrenzungslinie Typ B erachtet der Vorstand von LuzernPlus als zweckmässig. Unter dem Vorbehalt, dass das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement des Kantons Luzern die geplante Erweiterung positiv beurteilt, stimmt der Vorstand von LuzernPlus der Überschreitung der Siedlungsbegrenzungslinie (Typ B) bei diesem Vorhaben zu.

Begründung:

Im Richtplantext wird unter der Ziffer 1.3 lit. b aufgeführt, dass die Siedlungsbegrenzungslinie Typ B überschritten werden darf, wenn der Bedarf aus kommunaler und übergeordneter Sicht gegeben ist, eine hohe orts- und städtebauliche Qualität der Überbauung sichergestellt wird, eine ortsgerechte und haushälterische Bebauungsdichte erfolgt und eine orts- und landschaftsverträgliche Überbauung gesichert wird.

Beim Vorhaben handelt es sich um eine Erweiterung für einen bestehenden Betrieb im Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Rothenburg Station. Der ESP Rothenburg Station ist eines der wichtigsten Arbeitsplatzgebiete der Region und weist eine gute Erschliessung mit dem öV und dem MIV auf. Weiter ist die Pistor AG ein regionaler Arbeitsgeber von hoher Bedeutung. Deshalb ist der Bedarf aus übergeordneter Sicht gegeben.

Für eine hohe orts- und städtebauliche Qualität sorgen die erarbeiteten Richtprojekte sowie die festgelegte Bebauungsplanpflicht. Ein qualitätsvoller Siedlungsrand wird z.B. mit Hochstammobstbäumen sowie einer extensiven Wiese sichergestellt und ist in den Sonderbauvorschriften dementsprechend festgehalten. Auch die Begrünung der Dächer, Retentionsmassnahmen sowie die Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes werden in den Sonderbauvorschriften festgeschrieben. Weiter wird im Planungsbericht erwähnt, dass zurzeit geprüft wird, wie die Fassade sinnvoll begrünt werden kann. Der Bebauungsplan ermöglicht eine Gebäudehöhe von maximal 30 Metern, womit eine dichte Überbauung sichergestellt werden kann.

Das Vorhaben erweist sich als landschaftsverträgliche Überbauung, welche zudem eine haushälterische Bebauungsdichte anstrebt. Zudem wird mit dem Richtprojekt und der Be-

bauungsplanpflicht die nötige Qualität der Überbauung sichergestellt. Der Bedarf ist aus übergeordneter Sicht gegeben, da es sich um einen bestehenden Betrieb in einem ESP handelt.

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme bedanken wir uns.

Freundliche Grüsse


Armin Camenzind
Geschäftsführer


Mario Baumgartner
Projektleiter
m.baumgartner@luzernplus.ch

Kopie (per Mail):

- Stefan Gut (Gemeinde Rothenburg)
- André Duss (rawi)
- David Waltisberg (Planteam)



Landwirtschaft und Wald (lawa)

Centralstrasse 33
Postfach
6210 Sursee
Telefon 041 349 74 00
lawa@lu.ch
www.lawa.lu.ch

Raum und Wirtschaft (rawi)
Cüneyd Inan
Murbacherstrasse 21
6002 Luzern

Sursee, 22. Februar 2021 BAM

STELLUNGNAHME

**Einzonung und Bebauungsplan der Pistor AG, Rothenburg auf einer
Teilfläche von Grundstück Nr. 103, Hasenmoos GB Rothenburg
Vorprüfung**

Sehr geehrter Herr Inan

Gestützt auf Ihr Schreiben vom 25. Januar 2021 haben wir die erwähnten Plan- und Reglementsänderungen geprüft. Wir nehmen dazu wie folgt Stellung:

Landwirtschaft

Grundsätzlich sollen bei der Einzonung von landwirtschaftlicher Nutzflächen vorgängig auch vertieft alternative Standorte geprüft werden, welche schon eingezont sind. Falls eine Einzonung notwendig ist, ist diese auf das notwendige Minimum zu beschränken und keine Reserven zu bilden. Dabei ist der Vorzug den nicht FFF zugeben.

Natur und Landschaft

Retentionsanlage innerhalb der Bauzone

Es ist eine Retentionsanlage innerhalb der Bauzone geplant. Retentionsanlagen sind im Sinne des ökologischen Ausgleichs zu gestalten.

Antrag

- Wir empfehlen bei der Planung der Retentionsanlage folgende Aspekte zu berücksichtigen:
 - Die Ufer sind flach (Neigung 1:4 oder flacher) auszugestalten.
 - Im Uferbereich sind Kleinstrukturen (z.B. Steinhäufen, Wurzelstöcke) anzulegen.
 - Die Umgebung ist als Magerwiese oder Ruderalfläche auszugestalten und eventuell mit einheimischen Sträuchergruppen zu bepflanzen.
 - Es dürfen keine Fische eingebracht werden.

- Sollte aus Sicherheitsgründen ein umgebender Zaun notwendig sein, dann ist dieser zwecks Durchgängigkeit für Kleintiere mit einer Bodenfreiheit von mindestens 10 cm zu erstellen.

Siedlungsrandgestaltung und Siedlungsdurchgrünung

Die geplante Erweiterung Hasenmoos Süd liegt am Siedlungsrand.

Die Gemeinde sorgt dafür, dass in intensiv genutzten Gebieten innerhalb und ausserhalb von Siedlungen genügend ökologische Ausgleichsflächen vorhanden sind (vgl. § 9 NLG).

Gemäss aktuellem Richtplan S. 88, S2-6 ist ökologische Vernetzung im Siedlungsraum zu beachten. Auch in der Strategie Landschaft (S. 51 Handlungsfeld 2: Siedlungsgestaltung) wurde festgehalten, dass Grünräume als wichtige Bestandteile der Siedlungsstruktur zu sichern und neu zu schaffen sind.

Sowohl im aktuellen Richtplan (S. 88, S2-6) als auch in der Strategie Landschaft (S. 50, Handlungsfeld 1: Siedlungsbegrenzung) ist die Siedlungsrandgestaltung klar verankert. Der Kanton wurde im Rahmen der Diskussion des Planungsberichtes Biodiversität Massnahme 5.4 «Biodiversität im Siedlungsraum stärken» beauftragt, die Biodiversität insbesondere an den Siedlungsändern zu fördern (Kantonsblatt Nummer 05 2020, S. 301).

Im ländlichen Gebiet kann der Siedlungsrand in starkem Kontrast stehen zur ländlichen Umgebung. Bei Übergängen vom Siedlungs- zum Nichtsiedlungsgebiet ist der Aussenraum besonders sorgfältig zu gestalten und insbesondere hinsichtlich Gestaltung und Bepflanzung auf die angrenzende Landschaft abzustimmen.

Wir begrüssen die im Bebauungsplan geplante 10 m breite Siedlungsrandgestaltung mit einheimischen standorttypischen Arten sowie das Freiraumkonzept mit verschiedenen ökologischen Ausgleichsflächen und erachten diese als zielführend.

Art. 5 Dachgestaltung und Art. 7 Umgebung der Sonderbauvorschriften legen die Dach- und Umgebungsgestaltung im Sinne des ökologischen Ausgleichs fest.

Antrag

- Die im UVB, im Bebauungsplan und im Freiraumkonzept geplanten Massnahmen zum ökologischen Ausgleich sind umzusetzen. Die ökologischen Ausgleichsflächen sind langfristig zu erhalten und zu pflegen.

Wald

Der Wald ist durch das vorliegende Projekt nicht betroffen.

Wir bedanken uns für die Einladung zur Stellungnahme. Für Auskünfte stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Pius Etter

Fachbereichsleiter Geschäftsstelle
041 349 74 26
pius.etter@lu.ch



Raum und Wirtschaft (rawi)

Murbacherstrasse 21
6002 Luzern
Telefon +41 41 228 51 83
rawi@lu.ch
www.rawi.lu.ch

Raum und Wirtschaft (rawi)
Herr Cüneyd Inan
Murbacherstrasse 21
6003 Luzern

Luzern, 12. Februar 2021
2021-59

STELLUNGNAHME

**Gemeinde Rothenburg,
Vorprüfung Einzonung und Bebauungsplan der Pistor AG, Rothenburg
auf einer Teilfläche von Grundstück Nr. 103, Hasenmoos**

Sehr geehrter Herr Inan

Wir beziehen uns auf die am 25. Januar 2021 per Axioma erhaltenen Aufforderung zur Vernehmung und bedanken uns für die Einladung zur Stellungnahme zum oben erwähnten Vorhaben.

Aktuell sind zwei laufende Bewilligungsverfahren des Gesuchstellers im Betrachtungsbereich betroffen.

- 2020-5063 Neubau Tankstelle
- 2021-0454 Erweiterung WUZ West

Die damit betroffenen Sistierungen über umweltrechtlichen Themen und allfälligen Abhängigkeiten zur Vorprüfung der Einzonung und des Bebauungsplans sind durch die Dienststelle Umwelt und Energie (uwe) zu prüfen.

Insofern haben wir keine Einwände, weitere Bemerkungen und Hinweise.

Freundliche Grüsse

Roland Emmenegger
Abteilungsleiter Baubewilligungen