

# BEBAUUNGSPLAN «PILATUSSTRASSE» SURSEE

## STELLUNGNAHMEN ZU DEN MITWIRKUNGSEINGABEN

Vom Stadtrat Sursee am 30.11.2021 verabschiedet



ZEITRAUM PLANUNGEN AG



# IMPRESSUM

Auftrag: Bebauungsplan «Pilatusstrasse» Sursee

Auftraggeberin: Stadt Sursee  
Bereich Planung und Bauberatung  
Centralstrasse 9  
6210 Sursee

Auftragnehmerin: ZEITRAUM Planungen AG  
Hirschmattstrasse 25  
6003 Luzern  
041 329 05 05  
info@zeitraumplanungen.ch

Bearbeitung Daniel Stalder (Projektleitung)  
Jeantine Viebrock

Dateiname sur\_Pilatusstrasse\_Mitwirkungsbericht\_211130.docx



# INHALTSVERZEICHNIS

1. Übersicht Mitwirkungseingaben.....	4
2. Eingaben im Detail.....	5



# 1. ÜBERSICHT MITWIRKUNGSEINGABEN

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung vom 30. August bis 28. September 2021 gingen 7 schriftliche Eingaben bei der Stadt Sursee ein. Eingaben von Privatpersonen werden im Mitwirkungsbericht anonymisiert erfasst.

Nr.	Eingabe durch
1	Privatperson
2	Privatperson
3	Privatperson
4	Privatperson
5	Privatperson
6	IG Entwicklung Bahnhof
7	FDP.Die Liberalen Sursee

Folgende Themen wurden in den Mitwirkungseingaben am häufigsten genannt:

- Schattenwurf: Die Beschattung des Kottenquartiers ist aus Sicht von mehreren Mitwirkenden beeinträchtigend. Es wird eine Erläuterung des Schattendiagramms verlangt.
- Lärmschutz: Die Überschreitung der Grenzwerte mit entsprechenden Ausnahmegenehmigungen werfen Fragen auf. Insbesondere werden auch Schallreflexionen auf die gegenüberliegenden Gebäude befürchtet.
- Verkehrsbericht: Die Repräsentativität der Verkehrsmessungen wird in Frage gestellt, da diese während Pandemiezeiten durchgeführt wurden.
- Begrünung des Areals: Die versiegelten Oberflächen sollen zu Gunsten von mehr Grünflächen und Biodiversität verringert werden.
- Vernetzung Bahnhof: Die Projekte rund um den Bahnhof sind gesamtheitlich zu planen. Der Bebauungsplan «Pilatusstrasse» kann nicht von der Bahnhofplanung losgelöst vorangetrieben werden.



## 2. EINGABEN IM DETAIL

Nr.	Eingabe / Begründung	Stellungnahme Stadtrat	Vorgenommene Änderungen
1.1	<p><b>Anmerkung Verkehrsbericht</b></p> <p>Die Verkehrsbelastung Einmündung Kottenstrasse (4.2) wurde vom 31.08.-7.09.2020 während nur einer Woche erhoben, mitten in einem Pandemie-Jahr, zu einer Zeit, in der viele ArbeitnehmerInnen noch im Home-Office tätig waren und die Verkehrsbelastung deutlich geringer war als in «normalen» Zeiten. Aus diesen Werten einen zuverlässigen Ist-Zustand (mit MSP, ASP, DWV) abzuleiten finde ich absolut ungenügend, wenn nicht gar irreführend. Sollten die errechneten Zahlen überschritten und strassenbauliche Massnahmen notwendig werden, mussten diese nicht schon vorgängig geplant und die Machbarkeit geprüft werden? Zu wessen Lasten gingen diese Kosten?</p>	<p>Das Mobilitätskonzept und der Verkehrsbericht wurden von kantonaler Seite bestätigt. In den Sonderbauvorschriften (SBV) ist geregelt, dass im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens das Mobilitätskonzept zu konkretisieren und vom Stadtrat zu bewilligen ist. Die Bauherrschaft beabsichtigt, eine Flotte an Car-Sharing Fahrzeugen sowie E-Bikes für die Nutzer des Areals anzubieten sowie Anreize zu schaffen, damit auf ein privates Fahrzeug verzichtet wird. Kommt es dennoch zu starker Verkehrsbeeinträchtigung, hat der Stadtrat mit den SBV ein Rechtsmittel und kann geeignete Massnahmen zur Reduktion der Fahrtenzahl von der Grundeigentümerschaft verlangen. Mit diesen Voraussetzungen wird es keine strassenbaulichen Massnahmen geben, die nur wegen dem Bebauungsplan notwendig wären.</p> <p>Zudem hat die Firma SNZ für die Kantonsstrassen durch Sursee vom 20.01.2020 bis am 14.02.2020 Verkehrserhebungen gemacht. Dabei wurde auch der Kreisel Kotten gemessen. Der Vergleich zu den Zahlen vom 31.08.2020 bis 07.09.2020 zeigt, dass tendenziell sogar höhere Werte gemessen wurden. Dies kann allenfalls auf den Wegfall der Homeoffice-Pflicht zurückgeführt werden, da viele Pendler nicht mehr den öffentlichen Verkehr benutzten, sondern auf das Auto umstiegen. Daher werden die verwendeten Zahlen als plausibel erachtet.</p>	keine
1.2	<p><b>Anmerkung Lärmschutz</b></p> <p>Die Anforderungen der Lärmschutz-Verordnung sind auf Seite Ringstrasse Nord trotz alter Daten (Lärmkataster 2018) und 40 Räumen mit überschrittenem Grenzwert mit entsprechenden Ausnahmebewilligungen erfüllt. Eine Berechnung der Lärmbelastung auf der gegenüberliegenden Seite (Spielgruppe/Kindergarten/</p>	<p>Sämtliche Reflexionen von umliegenden Gebäuden und vom geplanten Gebäude auf sich selber sind in den berechneten Lärmbelastungen berücksichtigt. Betreffend Reflexionen vom geplanten Gebäude auf umliegende Gebäude hat sich das schweizerische Bundesgericht in seinem Urteil vom 19. März 1996 (Nrn. 1A.118/1995 und 1P.320/1995) geäußert und folgendes festgehalten:</p> <p><i>Die Tatsache, dass ein geplantes Gebäude den Strassenlärm reflektieren und damit für die auf der gegenüberliegenden Strassenseite</i></p>	keine



Nr.	Eingabe / Begründung	Stellungnahme Stadtrat	Vorgenommene Änderungen
	<p>Schule) durch Schallreflexion von der Fassade finde ich jedoch nirgends. Diese dürfte aber erheblich sein (und den Schulbetrieb möglicherweise stören), besteht doch die Fassade entgegen der allgemeinen (missverständlichen) Formulierung «Voll-Holzbau» aus Glas und Stahl! Sollten demnach weitere Lärmschutzmassnahmen oder gar eine Sanierung der Schulgebäude notwendig werden, wer kommt dann für die Kosten auf? Die gleichen Überlegungen sind auf der Seite SBB bzw. Leopold zu machen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Die Daten sind dem SBB Emissionsplan von 2015 entnommen. Wurde eine Anpassung bezogen auf den heutigen Fahrplan (insbesondere des wesentlich lärmigeren Güterverkehrs) vorgenommen?</li><li>- Wie wirkt sich die Lärm-Reflexion durch die beiden Fassaden Alea und Leopold aus?</li><li>- In der schmalen Zone zwischen den beiden Gebäuden kanalisiert sich zusätzlich der Verkehrslärm der Ringstrasse. Führen all diese Einflüsse möglicherweise zu einer massgeblich höheren Lärmbelastung als berechnet?</li><li>- Sollte der Immissions-Grenzwert allenfalls deutlich überschritten werden, welche Massnahmen (z.B. Lärmschutzwand entlang der Ringstrassen-Brücke) sind geplant und wer kommt für deren Kosten auf?</li></ul>	<p><i>befindlichen Grundstücke Mehrlärm bewirken wird, macht es nicht zu einer lärm erzeugenden Anlage im Sinne von Art. 1 Abs. 2 Lit. a LSV. Wird durch den zusätzlichen Lärm ein Immissionsgrenzwert überschritten, so löst dies unter Umständen die Sanierungspflicht des Strasseninhabers aus. <b>Für den Ersteller des neuen Gebäudes entstehen daraus hingegen keine besonderen Pflichten.</b></i></p> <p>Weitere Hinweise finden sich im Kommentar zum Umweltschutzgesetz (N37 und N38 zu Art. 25) und in der Publikation «Umweltrecht in der Praxis» URP 1996 S. 680.</p> <p>Der SBB-Emissionsplan 2015 wurde vom Bundesrat erlassen. Er ist die Grundlage für die lärmrechtliche Sanierung der Eisenbahnen, sowie für die Lärmermittlung im lärmbelasteten Bereich der Bahnen. Der SBB-Emissionsplan bildet damit die maximal zulässige Emission ab und ist damit unabhängig von der aktuellen Belastung auf dem betroffenen Streckenabschnitt. Die tatsächliche Belastung für das Jahr 2015 lag am Tag um 4.2 dB(A) und in der Nacht um 3.1 dB(A) unterhalb des Emissionsplanes.</p>	



Nr.	Eingabe / Begründung	Stellungnahme Stadtrat	Vorgenommene Änderungen
1.3	<p><b>Anmerkung Schattenwurf</b> Leider ist das Besonnungsgutachten etwas mager und völlig textfrei ausgefallen. Einzig die Schattenwurfprojektion an einem mittleren Wintertag zeigt auf, dass der 2-Stunden-Schatten «nur» die Gebäude Spielgruppe/Kindergarten/Schule betrifft. Tatsächlich wird jedoch die Spielgruppe von ca. Mitte September bis Mitte März (also ein halbes Jahr lang) morgens bis ca. 10.30 keinen Sonnenstrahl sehen. Die Schule und der Pausen- und Spielplatz liegen in dieser Zeit bis ca. 11.00 Uhr im Schatten. Das bedeutet für die SchülerInnen mindestens 6 Monate lang keine Vormittagspause an der Sonne! Sollte diesem Umstand nicht etwas mehr Rechnung getragen werden?</p>	<p>Das Luzerner Planungs- und Baugesetz sieht keine konkreten Bestimmungen zum Schattenwurf vor. In der Praxis werden die Bestimmungen und Richtlinien des Kantons Zürich angewendet, wonach der Schattenwurf eines Hochhauses an mittleren Wintertagen (8. Februar und 3. November) das bewohnte oder in Wohnzone liegende Nachbargebäude an keinem Punkt länger als zwei Stunden beeinträchtigen darf. Öffentlich genutzte Räume wie Schulen und Kindergärten sind der Zweistundenschattenregelung nicht unterstellt. Diese Praxis wird auch vom Gericht gestützt. Diese Vorgaben werden mit dem vorliegenden Bebauungsplan eingehalten.</p> <p>Aus dem Schattendiagramm geht hervor, dass der Zweistundenschatten insbesondere die Verkehrsanlagen (Ringstrasse und Bahngleise) betrifft.</p>	<p>Die Erläuterungen im Planungsbericht zum Beschattungsdigramm wurden präzisiert.</p>
2.1	<p><b>Anmerkung Verkehrsbericht</b> Gemäss Bericht der Viaplan AG wurde die Verkehrserhebung auf der Umfahrungsstrasse in der Woche vom 31.08.2020 bis 07.09.2020 vorgenommen. Dabei wurden die Morgen- und Abendstunden zwischen 07.00 – 08.00 Uhr und 17.00 bis 18.00 Uhr gemessen. Unseres Erachtens ist diese Zeitphase zu wenig aussagekräftig für eine gezielte Verkehrsplanung in die Zukunft. Damals waren die Auswirkungen durch die Pandemiemassnahmen auf das Verkehrsaufkommen noch spürbar. Der Verkehr auf der Ringstrasse hat im 2021 gegenüber dieser Phase wieder zugenommen. Ausserdem sind die Lärmemissionen durch</p>	<p>Die Firma SNZ hat vom 20.01.2020 bis am 14.02.2020 Verkehrserhebungen für die Kantonsstrassen durch Sursee gemacht. Dabei wurde auch der Kreisel Kotten gemessen. Der Vergleich zu den Zahlen vom 31.08.2020 bis 07.09.2020 zeigt, dass tendenziell sogar höhere Werte gemessen wurden. Dies kann allenfalls auf den Wegfall der Homeoffice-Pflicht zurückgeführt werden, da viele Pendler nicht mehr den öffentlichen Verkehr benutzten, sondern auf das Auto umstiegen. Daher werden die verwendeten Zahlen als plausibel erachtet.</p> <p>Im Verkehrsbericht werden lediglich Aussagen zum ersten Anschlussknoten ans übergeordnete Netz erwartet (daher gibt es keine Messung auf der Ringstrasse). Der zusätzlich generierte Verkehr ist im Vergleich zum vorhandenen Verkehr auf der Ringstrasse marginal und somit kaum spürbar. Die Verkehrszunahme auf der Ringstrasse hängt von anderen Faktoren (generelle Verkehrszunahme) ab.</p>	<p>keine</p>



Nr.	Eingabe / Begründung	Stellungnahme Stadtrat	Vorgenommene Änderungen
	<p>den Lastwagenverkehr in den frühen Morgenstunden ab 05.00 Uhr nicht berücksichtigt. Es ist zu befürchten, dass durch die Gewerbe- und Dienstleistungsunternehmen, die sich in der Überbauung einmieten werden, eine Zunahme dieses Anlieferverkehrs stattfinden und eine zusätzliche Belastung für die Umgebung ergeben wird. Diesbezüglich sind im Projekt keine Massnahmen vorgesehen. Zudem fehlen uns Messungen auf der Ringstrasse.</p> <p>Das Projekt verspricht, im Bereich Mobilität das Ziel Nachhaltigkeit zu fördern. Das Mobilitätskonzept sieht denn auch vor, bei den Autoparkplätzen eine Abminderung auf 60% des Grenzbedarfs anzuwenden. Dem widersprechend beansprucht die Truvag für 80 Mitarbeitende insgesamt 60 Parkfelder der vorgesehenen 148. Sofern dies bedeutet, dass <math>\frac{3}{4}</math> der Truvag-Mitarbeitenden mit je einem Privatauto zur Arbeit anrollen, kann diesbezüglich nicht von einer Förderung der nachhaltigen Mobilität der Beschäftigten gesprochen werden.</p> <p>Gesamthaft stellen wir fest, dass die Verkehrsplanung nicht überzeugt, da viele Faktoren noch unbekannt oder nicht berücksichtigt sind.</p>	<p>Hinsichtlich Lärmemissionen durch Lastwagenverkehr/Mehrverkehr wird auf den Lärmschutz-Nachweis verwiesen.</p> <p>Die Parkplatzzuweisungen aus den Plänen «Richtprojekt Architektur» sind nicht verbindlich und wurden noch nicht abschliessend zugewiesen. Es ging hier vorerst primär darum zu prüfen, ob die von der Bauherrschaft und Stadt Sursee angestrebte Parkplatzreduktion auf 60% den potenziellen Nutzern optimal zugewiesen werden kann.</p> <p>Ausserdem bietet die Truvag ihren Mitarbeitenden für Kundenbesuche oder andere Auswärtstermine, welche mit dem ÖV nicht in nützlicher Frist zu erreichen sind, bereits heute Poolfahrzeuge an. Im Zusammenhang mit dem Umzug an den die Pilatusstrasse wird die Anzahl dieser Poolfahrzeuge erhöht, so dass weitere Truvag-Mitarbeitende auf ein eigenes Fahrzeug verzichten werden.</p> <p>Das Mobilitätskonzept und der Verkehrsbericht sind stufengerecht und wurden von kantonaler Seite bestätigt. Danach sind 36 Parkfelder für Dienstleistungsnutzungen und somit die Truvag vorgesehen. Bei 80 Mitarbeitenden wäre dies ein Anteil von 45%, was angemessen ist. Die Konkretisierung des Mobilitätskonzeptes wird in der Baueingabe stattfinden.</p>	
2.2	<p><b>Anmerkung Schattenwurf</b></p> <p>Das Projekt Pilatusstrasse bringt eine zusätzliche Beschattung des Gebietes Kottenmatte mit sich. Bereits heute ist ein starker Schattenwurf durch verschiedene</p>	<p>Das Luzerner Planungs- und Baugesetz sieht keine konkreten Bestimmungen zum Schattenwurf vor. In der Praxis werden die Bestimmungen und Richtlinien des Kantons Zürich angewendet, wonach der Schattenwurf eines Hochhauses an mittleren Wintertagen (8. Februar und 3. November) das bewohnte oder in Wohnzone liegende</p>	<p>Die Erläuterungen im Planungsbericht zum Beschattungsdiagramm wurden präzisiert.</p>





Nr.	Eingabe / Begründung	Stellungnahme Stadtrat	Vorgenommene Änderungen
	<p>höhere, nachträglich entstandene Bauten zu verzeichnen. Dies wird im Projekt nicht mitberücksichtigt. Eine abschliessende Beurteilung zur Besonnung unserer Liegenschaft können wir im jetzigen Zeitpunkt nicht vornehmen, da bisher kein Baugespann erstellt wurde.</p>	<p>Nachbargebäude an keinem Punkt länger als zwei Stunden beeinträchtigen darf. Diese Vorgaben werden mit dem vorliegenden Bebauungsplan eingehalten. Der Zweistundenschatten wird auch für das Gebiet Kottenmatte eingehalten.</p> <p>Aus dem Schattendiagramm geht hervor, dass der Zweistundenschatten insbesondere die Verkehrsanlagen (Ringstrasse und Bahngleise) betrifft.</p>	
2.3	<p><b>Antrag Grünflächen</b></p> <p>Uns stellt sich auch die Frage, wie weit das gesamte Aussenareal betoniert bzw. asphaltiert werden muss oder ob eventuell zusätzliche begehbare Kies- und/oder Rasenflächen geschaffen werden könnten.</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Auf dem Areal des Projektes ist heute ein Bestand an geschützten Bäumen und Hecke, die dem Projekt weichen müssen. Das Freiraumprojekt sieht als Ersatz Bäume und Sträucher vor, die mehrheitlich auf Bauminseln und Baumscheiben zu stehen kommen. Hier stellt sich die Frage, warum nicht ein durchgehender Grünstreifen geschaffen und dadurch eine Verminderung der versiegelten Fläche bewirkt wird. Viele der Gärten in der Kottenmatte sind heute so gestaltet, dass eine grössere Biodiversität im Gebiet wieder vorhanden ist. So finden sich in diesen Gärten heute wieder verschiedene Wildtiere und Insekten, die lange Zeit hier verschwunden waren, wie bspw. Igel, Schwalbenschwanz, Taubenschwänzchen und verschiedene Libellen. Entlang</p>	<p>Die Umsetzung ausreichender Grünflächen entspricht auch den Absichten der Stadt Sursee. Eine retentionswirksame Begrünung der Umgebungsflächen liegt gerade im Hinblick der Vermeidung von Hitzeinseln auch im öffentlichen Interesse der Stadt Sursee. Das Richtprojekt Freiraum wurde dahingehend überarbeitet. So wurde der Anteil an natürlichen und bepflanzten Bodenflächen erhöht. Neu beinhaltet der öffentliche Platz eine Kiesfläche von 255 m<sup>2</sup> und im Bereich der Vorzone Ringstrasse wurden zwei zusätzliche Grossbäume integriert. Die Grünflächenziffer konnte dadurch erhöht werden. Die in den Sonderbauvorschriften verbindlich festgelegte minimale Grünflächenziffer wurde von 10% auf 16.5% erhöht. Ebenfalls wurde die Mindestanzahl anzupflanzender Bäume von 39 auf 45 Bäume erhöht. Die Ersatzmassnahmen für die wegfallende Hecke sind im Richtprojekt Freiraum nachgewiesen.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Überarbeitung Richtprojekt Freiraum zu Gunsten von mehr natürlich und bepflanzten Bodenflächen</li><li>- Anpassung Art. 28 SBV Bepflanzung</li><li>- Anpassung Art. 6 SBV Privatrechtliche Vereinbarungen</li></ul>



Nr.	Eingabe / Begründung	Stellungnahme Stadtrat	Vorgenommene Änderungen
	der Bahnlinie an der Pilatusstrasse befindet sich ein Wildwiesenstreifen, ebenso entlang dem Bahndamm und dem Schulhausareal Richtung Gewerbeschule. Mit entsprechenden Wildwiesenstreifen auf dem Areal des Projektes könnte diese Biodiversität weiter gefördert werden.		
2.4	<b>Anmerkung Lichtemissionen / Lichtverschmutzung</b> Diesem Thema widmet das Vorprojekt leider keine Aufmerksamkeit. Entlang den Hauptverkehrsachsen von Sursee sind diese Emissionen erheblich. Im Gebiet des Projektes sind es namentlich die starke Strassen- und Kreiselbeleuchtung, sowie die Geschäftsbeleuchtung Möbel Ulrich, die sich beeinträchtigend bemerkbar machen. Welche zusätzlichen Lichtemissionen fallen durch das Projekt an?	Die Bestimmungen des Umweltschutzgesetzes des Bundes legen die Grundlage für die Begrenzung unnötiger Lichtemissionen. Dies wird von der Stadt im Baubewilligungsverfahren umgesetzt. Gemäss Sonderbauvorschriften sind die Freiräume mit einer angemessenen Beleuchtung auszustatten und im Baugesuch auszuweisen. Für Reklamen und Firmenbeschriftungen ist ein einheitliches Konzept zu erstellen und zusammen mit der Baueingabe zur Prüfung der Stadt Sursee einzureichen. Damit ist die Minimierung von Lichtemissionen gesichert.	keine
3.1	<b>Anmerkung Mitwirkungsverfahren</b> Wir möchten zuerst feststellen, dass bei diesem Projekt, dessen Testplanung bereits im Jahre 2015 begann, der Bevölkerung nun nach jahrelanger Planung gerade mal 30 Tage Zeit gegeben wird mitzuwirken. Unter Mitwirkung verstehen wir aber etwas anderes.	Es gab bereits im Rahmen der Ortsplanungsrevision eine Mitwirkung, in der man sich zu den Hochhausstandorten äussern konnte. Die gesetzlichen Anforderungen an das Mitwirkungsverfahren (§6 PBG) werden erfüllt.	keine
3.2	<b>Anmerkung städtebauliche, architektonische und sozialräumliche Qualität</b> Der Ausdruck «Nachhaltige sowie hohe städtebauliche, architektonische und sozialräumliche Qualität» trifft auf diesen	Im Rahmen der Gesamtortsplanungsrevision wurden Potenzialgebiete für Hochhäuser sorgfältig geprüft und im Zonenplan festgelegt. Gemäss genehmigter Zonenordnung der Stadt Sursee ist auf dem Areal ein Hochhaus bis 50 m zulässig. Die Gebäudehöhe wurde damit bereits rechtsverbindlich festgelegt. Die Stimmbewölkerung hat	- Überarbeitung Richtprojekt Freiraum zu Gunsten von mehr natürlich und bepflanzten Bodenflächen



Nr.	Eingabe / Begründung	Stellungnahme Stadtrat	Vorgenommene Änderungen
	<p>Bebauungsplan nicht zu. Städtebaulich erträgt Sursee kein weiteres Hochhaus mehr, der Dreiklang ist schon genug. Die Bevölkerung hat auch ausgedrückt, dass wir in Sursee Sorge zu unserem Städtli tragen sollten und ein «Manhattan» nicht das Ziel sein soll. Architektonisch wurde auf die umliegenden Quartiere nicht Rücksicht genommen, und betreffend sozialräumliche Qualität: der Trend ist vor allem auch in der Zeit von Corona, dass die Menschen wieder vermehrt auf dem Land leben möchten. Die Ressourcen aller Lebensgrundlagen in Sursee sollen nicht durch ein noch grösseres Wachstum verschwendet werden. Im Bericht unter Ziffer 4.2.3 steht, das Gebiet soll gut zugänglich und durchlässig sein und eine Verbindung schaffen zwischen Bahnhofgebiet und dem heute «abgehängten Kottenquartier». Das Gegenteil ist der Fall - unser Quartier wird noch mehr zu- und abgeschottet.</p>	<p>diesem Hochhausstandort zugestimmt. Die Höhenvorschriften sind verbindlich und werden eingehalten. Für Hochhäuser gelten hohe städtebauliche und architektonische Anforderungen gemäss den «Richtlinien Hochhäuser und höhere Häuser». Diese wurden von der Stadtbaukommission geprüft und werden erfüllt. In dem durch die Stadtbaukommission begleiteten Verfahren stand die hohe Qualität des zu erarbeitenden Projektes stets im Vordergrund - dies auch mit dem Ziel, durch die Schaffung eines öffentlichen Platzes das Quartier zu beleben und für die gesamte Bevölkerung von Sursee attraktiver zu gestalten. Das Areal ist heute nicht öffentlich zugänglich und lädt auch nicht zum Aufenthalt ein. Neu sind sämtliche Umgebungsflächen rund um das Gebäude öffentlich begehbar, es wird ein begrünter Platz zum Bahnhof hin geschaffen, der mit Sitzmöglichkeiten, einem Brunnen und publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen zum Verweilen einlädt sowie soziale Kontakte ermöglicht. Zudem wird mit einer Passage durchs Gebäude eine Durchlässigkeit geschaffen und verbindet die Niveaus der Bahnhofstrasse und Ringstrasse auf direktem Weg. Die Passage ist rund um die Uhr öffentlich zugänglich.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Anpassung Art. 26 SBV Passage</li><li>- Anpassung Art. 28 SBV Bepflanzung</li><li>- Anpassung Art. 6 SBV Privatrechtliche Vereinbarungen</li></ul>
3.3	<p><b>Anmerkung Freiraumqualität / Schattenwurf</b> Die Öffentlichkeit findet hier keine hohe Qualität des Freiraums, im Gegenteil, rundherum ergibt es Schattenwurf und die freie Sicht wird massgeblich beeinträchtigt. Das Hochhaus steht an einer sehr exponierten Lage und überragt den bestehenden Bau von Möbel Ulrich um 7-8 Stockwerke bzw. um ca. 21-24 Meter. Die Höhe des Hochhauses passt auch</p>	<p>Im Rahmen der Gesamtortsplanungsrevision wurden Potenzialgebiete für Hochhäuser sorgfältig geprüft und im Zonenplan festgelegt. Gemäss genehmigter Zonenordnung der Stadt Sursee ist auf dem Areal ein Hochhaus bis 50 m zulässig (vgl. Stellungnahme zu 3.2.).</p> <p>Das Luzerner Planungs- und Baugesetz sieht keine konkreten Bestimmungen zum Schattenwurf vor. In der Praxis werden die Bestimmungen und Richtlinien des Kantons Zürich angewendet, wonach der Schattenwurf eines Hochhauses an mittleren Wintertagen (8. Februar und 3. November) das bewohnte oder in Wohnzone liegende Nachbargebäude an keinem Punkt länger als zwei Stunden beeinträchtigen</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Überarbeitung Richtprojekt Freiraum zu Gunsten von mehr natürlich und bepflanzten Bodenflächen</li><li>- Anpassung Art. 28 SBV Bepflanzung</li><li>- Anpassung Art. 6 SBV Privatrechtliche Vereinbarungen</li><li>- Die Erläuterungen im Planungsbericht zum Beschattungsdiagramm wurden präzisiert.</li></ul>



Nr.	Eingabe / Begründung	Stellungnahme Stadtrat	Vorgenommene Änderungen
	nicht zum gegenüberliegenden Leopoldgebäude.	darf. Diese Vorgaben werden mit dem vorliegenden Bebauungsplan eingehalten. Aus dem Schattendiagramm geht hervor, dass der Zweistundenschatten insbesondere die Verkehrsanlagen (Ringstrasse und Bahngleise) betrifft.	
3.4	<b>Anmerkung Wohn- und Arbeitsplatzqualität</b> Strassenlärm und Abgaswerte, heute schon verstopfte Strassen rund um den Kottenkreisel verleihen an dieser Wohnlage kaum hohe Wohnqualität. Ist auch nicht für Kinder geeignet, weil rundherum Strassen und Lärm.	Neben den öffentlichen Begegnungsräumen (Platz und Passage) werden weitere Begegnungsbereiche für die Bewohnenden und Beschäftigten erstellt, wie z.B. ein Dachgarten für die Bewohnenden, eine Pausenterrasse für die Beschäftigten, einen nach oben offenen, vertikal begrüntem und lärmgeschützten Luftraum sowie ein Lichthof, die massgeblich zu einer hohen Wohn- und Arbeitsplatzqualität beitragen. So schaffen die zwei begrüntem Dachterrassen sowohl für Bewohnende als auch für Beschäftigte «Grünoasen» und Rückzugsmöglichkeiten. Zudem wird auf dem öffentlichen Begegnungsplatz durch die vorgesehene Begrünung ein «Dach aus Baumkronen» geschaffen sowie ein Brunnen und Sitzmöglichkeiten realisiert, die für eine hohe Aufenthaltsqualität sorgen. Dazu kommt die zentrale Lage mit einer hohen Erschliessungsqualität. Ein Lärmschutznachweis liegt vor. Dieser wurde von kantonaler Seite bestätigt.	<ul style="list-style-type: none"><li>- Überarbeitung Richtprojekt Freiraum zu Gunsten von mehr natürlich und bepflanzten Bodenflächen</li><li>- Anpassung Art. 28 SBV Bepflanzung</li><li>- Anpassung Art. 6 SBV Privatrechtliche Vereinbarungen</li></ul>
3.5	<b>Antrag Begrünung des Areals</b> Die Vorplätze und die bemessenen Plätze für die Bäume sollen nicht betoniert sein, sodass die Pflanzen nicht noch zusätzlich bewässert werden müssen in Trockenzeiten. Die Pflanzen sollen selbst genügend Wasser speichern können, wenn diese genügend Freiraum haben.	Die Umsetzung ausreichender Grünflächen entspricht auch den Absichten der Stadt Sursee. Eine retentionswirksame Begrünung der Umgebungflächen liegt gerade im Hinblick der Vermeidung von Hitzeinseln auch im öffentlichen Interesse der Stadt Sursee. Das Richtprojekt Freiraum wurde dahingehend überarbeitet. So wurde der Anteil an natürlichen und bepflanzten Bodenflächen erhöht. Neu beinhaltet der öffentliche Platz eine Kiesfläche von 255 m <sup>2</sup> und im Bereich der Vorzone Ringstrasse wurden zwei zusätzliche Grossbäume integriert. Die Grünflächenziffer konnte dadurch erhöht werden. Die in den Sonderbauvorschriften verbindlich festgelegte minimale Grünflächenziffer wurde von 10% auf 16.5% erhöht. Ebenfalls wurde die Mindestanzahl anzupflanzender Bäume von 39 auf 45 Bäume erhöht.	<ul style="list-style-type: none"><li>- Überarbeitung Richtprojekt Freiraum zu Gunsten von mehr natürlich und bepflanzten Bodenflächen</li><li>- Anpassung Art. 28 SBV Bepflanzung</li><li>- Anpassung Art. 6 SBV Privatrechtliche Vereinbarungen</li></ul>



Nr.	Eingabe / Begründung	Stellungnahme Stadtrat	Vorgenommene Änderungen
3.6	<p><b>Anmerkung nachhaltige Mobilität</b></p> <p>Es ist vielleicht eine Wunschvorstellung, dass die zukünftigen Mieter und Mieterinnen plus Gewerbe fast keine Autos besitzen. Für die 70 Wohnungen stehen 42 Parkplätze zur Verfügung und für die Dienstleistungsbetriebe (ohne Kunden) 29 Parkplätze. An der Infoveranstaltung wurde erwähnt, dass bei der Truvag rund 80 Personen tätig sind. Also hätten allein bei diesem Gewerbebetrieb rund 63% keine Parkmöglichkeit, wenn sie mit dem eigenen Auto anreisen. Eine so grosse Überbauung bringt zusätzlichen Verkehr und diese Parkplatzsuchenden könnten dann auf die umliegenden Quartiere ausweichen, was wir auf keinen Fall akzeptieren können.</p>	<p>Das Mobilitätskonzept ist stufengerecht und wurde von kantonaler Seite bestätigt. In den Sonderbauvorschriften (SBV) ist geregelt, dass im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens das Mobilitätskonzept zu konkretisieren und vom Stadtrat zu bewilligen ist. Kommt es zu negativen Auswirkungen auf das umliegende Gebiet (z.B. Fremdparken), hat der Stadtrat mit den SBV ein Rechtsmittel und kann geeignete Massnahmen von der Grundeigentümerschaft verlangen.</p> <p>Diese Art von Überbauung wird Personen anziehen, welche bewusst auf ein Auto verzichten. Mit dem Monitoring / Controlling werden allfällige Missstände sichtbar und es kann mit den notwendigen Massnahmen dagegengewirkt werden.</p> <p>Ausserdem beabsichtigt die Bauherrschaft eine Flotte an Car-Sharing Fahrzeugen sowie E-Bikes für die Nutzer des Areals anzubieten sowie Anreize zu schaffen, damit auf ein privates Fahrzeug verzichtet wird.</p> <p>Bereits heute bietet die Truvag ihren Mitarbeitenden für Kundenbesuche oder andere Auswärtstermine, welche mit dem ÖV nicht in nützlicher Frist zu erreichen sind, Poolfahrzeuge an. Im Zusammenhang mit dem Umzug an den die Pilatusstrasse wird die Anzahl dieser Poolfahrzeuge erhöht, so dass weitere Truvag-Mitarbeitende auf ein eigenes Fahrzeug verzichten werden.</p>	keine
3.7	<p><b>Antrag Planungsprozess</b></p> <p>Der Bebauungsplan Pilatusstrasse sollte aus organisatorischen Gründen erst nach der Planung der Neugestaltung des Bahnhofgebietes bewilligt werden.</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Die Realisation des Bahnhofgebietes hat höhere Priorität als ein privates Bauvorhaben.</p>	<p>Ein vorübergehendes Bauverbot kann nur mit einer Planungszone erwirkt werden. Eine solche wird dann erlassen, falls bauliche Veränderungen oder sonstige Vorkehrungen getroffen werden, die übergeordneten Planungen widersprechen würden. Vorliegend gibt es keine Widersprüche, die eine Planungszone legitimieren würden. Der Bebauungsplanperimeter umfasst die Parzelle Nr. 468 und keinen öffentlichen Grund.</p> <p>Das Areal grenzt zwar an den Bahnhof und in diesem Raum ergeben sich für die zukünftige Entwicklung Schnittstellen. Das Richtprojekt wurde abgestimmt auf den Masterplan Bahnhof Sursee (2014) erarbeitet. Mit den Sonderbauvorschriften (Art. 7) wird sichergestellt, dass die baulichen Fortschritte mit den Arbeiten der Neugestaltung des Bahnhofgebiets zu koordinieren sind.</p>	keine



Nr.	Eingabe / Begründung	Stellungnahme Stadtrat	Vorgenommene Änderungen
		Der Bebauungsplan wurde der SBB im Rahmen der Mitwirkung zur Prüfung unterbreitet. Diese hat keine Einwände zum vorliegenden Bebauungsplan. Im Rahmen des Baugesuchs wird die SBB die nötigen Auflagen betreffend Sicherheit und den vertraglichen Handlungsbedarf aufzeigen.	
3.8	<b>Antrag Art. 11 Abs. 3 SBV</b> Artikel 11, Punkt 3 soll ersatzlos gestrichen werden.  <b>Begründung</b> Wenn für die Zwischennutzungen von den Nutzungen gemäss Artikel 1 abgewichen werden darf, heisst das, es darf auch mehr Lärm akzeptiert werden.	Es ist im Interesse der Stadt Sursee, dass ein belebtes und nicht ein «leerstehendes» Gebäude betrieben wird. Deshalb sollen Zwischennutzungen möglich sein. Da Zwischennutzungen vom Stadtrat bewilligt werden müssen, wird sichergestellt, dass Zwischennutzungen gesetzeskonform erfolgen. Unabhängig von der Nutzung müssen die Immissionsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe ES III (Mischzone C gemäss Zonenordnung) eingehalten werden.	keine
3.9	<b>Anmerkung Gestaltung</b> Die Gestaltung des gesamten Gebäudekomplexes macht Sursee nicht attraktiver, sondern zeigt eher das grössenwahnsinnige Wachstum in dieser sehr speziellen Zeit.	Das vorliegende Richtprojekt ist das Resultat eines begleiteten qualitativen Workshopverfahrens mit Beteiligung der Stadtverwaltung und Stadtbaukommission (SBK). Bei der Weiterbearbeitung und Ausarbeitung des Bauprojekts wird die Stadtbaukommission insbesondere die Gestaltung der Fassade begleiten. Von kantonaler Seite wird dem Richtprojekt zugestimmt und die Verdichtung an diesem Standort wird begrüsst: «Das Ergebnis überzeugt städtebaulich und entspricht der kantonalen Strategie, Sursee als kantonales Nebenzentrum zu stärken.» «Es trägt mit einem Akzentbau zur Adressierung des Bahnhofbereichs bei. Die vorgesehene Nutzungsverdichtung auf dieser heute brachliegenden Fläche an einer für die Stadt und Region strategischen Lage, die auch im kantonalen Richtplan als Entwicklungsschwerpunkt eingetragen ist, ist raumplanerisch begrüssenswert.»	keine
3.10	<b>Antrag Reklamen und Firmenbeschriftungen</b> Verboten Sie weitere lichtintensive Reklametafeln rund um das ganze Gebäude.	Die Bestimmungen des Umweltschutzgesetzes des Bundes legen die Grundlage für die Begrenzung unnötiger Lichtemissionen, dies wird von der Stadt im Baubewilligungsverfahren umgesetzt.	keine



Nr.	Eingabe / Begründung	Stellungnahme Stadtrat	Vorgenommene Änderungen
	<p><b>Begründung</b> Es ist zu beachten, dass in unserem Quartier die Lichtverschmutzung, vor allem auch die intensive Kreiselbeleuchtung, schon sehr hoch ist und es nicht noch mehr erträgt.</p>	<p>In den Sonderbauvorschriften (SBV) ist festgelegt, dass für Reklamen und Firmenbeschriftungen ein einheitliches Konzept zu erstellen ist und zusammen mit der Baueingabe der Stadt Sursee zur Prüfung einzureichen ist. Dieses hat den Bestimmungen des Umweltgesetzes des Bundes für die Begrenzung unnötiger Lichtemissionen Rechnung zu tragen.</p>	
3.11	<p><b>Antrag Erschliessung / Einstellhallen Zu- und Wegfahrt</b> Bei der Garagenausfahrt soll ein Linksabbiegen Verbot erstellt werden.</p> <p><b>Begründung</b> Die ganze Verkehrssituation rund um das Quartier inkl. Bahnhof sind unseres Erachtens viel zu wenig abgeklärt. Im Bericht hält man selbst fest, dass rund um das Gebäude ein Mehrverkehr von 639 Fahrten pro Tag entstehen. Schon heute ist die Ringstrasse überlastet und vielfach verstopft, die Einfahrten aus der Kottenstrasse sind problematisch. Um zu verhindern, dass Personen, welche die oft verstopfte Wegfahrt ab der Kottenstrasse in die Umfahrungsstrasse über die Pilatus- und Pfyffermattstrasse umgehen möchten, soll bei der Garagenausfahrt ein Linksabbiegen Verbot erstellt werden.</p>	<p>Das Mobilitätskonzept wurde von kantonaler Seite bestätigt. In den Sonderbauvorschriften ist geregelt, dass der Stadtrat geeignete Massnahmen von der Grundeigentümerschaft verlangen kann, sollte es zu starken Verkehrsbeeinträchtigungen kommen. Mit dem Monitoring / Controlling wird überprüft, ob es negative Auswirkungen in der Umgebung durch die Überbauung gibt. Falls dies zutrifft, werden zu diesem Zeitpunkt Massnahmen ergriffen werden.</p>	keine
3.12	<p><b>Antrag Schutzraum</b> Es sei ein Schutzraum zu erstellen.</p> <p><b>Begründung</b> In Anbetracht, dass es in Sursee nicht für alle Bewohner genügend Schutzraum hat, sollte bei jedem Neubau mindestens</p>	<p>Die eidgenössische Zivilschutzordnung (ZSV) schreibt vor, dass für Wohnhäuser mit mehr als 38 Zimmer zwei Schutzplätze pro drei Zimmer zu erstellen sind. Das Gesetz über den Zivilschutz des Kantons Luzern sagt aus, dass keine weiteren Schutzräume gebaut werden müssen, wenn innerhalb des Beurteilungsgebiets der Schutzraumbedarf gedeckt ist.</p>	keine



Nr.	Eingabe / Begründung	Stellungnahme Stadtrat	Vorgenommene Änderungen
	für diese Bewohner im eigenen Gebäude Schutzraum erstellt werden.	Mit dem Kanton (Dienststelle Militär, Zivilschutz und Justizvollzug) wurde der Schutzraumbedarf geklärt. Die zuständige Behörde hat das Projekt geprüft und verzichtet auf die Weiterverfolgung einer Schutzraumaussarbeitung. Die Schutzraumbaupflicht von rund 125 Schutzplätzen kann mittels Ersatzbeitrag (Fr. 400.00/SP) beglichen werden.	
3.13	<b>Anmerkung Schattenwurf</b> Die Beschattung des gesamten Kottenquartiers ist für alle Bewohner in diesem Gebiet eine grosse Beeinträchtigung. Zudem auch die Beschattung des Schulhausplatzes und des Spielplatzes. Das erachten wir keineswegs als «keine wesentliche Beeinträchtigung»	Das Luzerner Planungs- und Baugesetz sieht keine konkreten Bestimmungen zum Schattenwurf vor. In der Praxis werden die Bestimmungen und Richtlinien des Kantons Zürich angewendet, wonach der Schattenwurf eines Hochhauses an mittleren Wintertagen (8. Februar und 3. November) das bewohnte oder in Wohnzone liegende Nachbargebäude an keinem Punkt länger als zwei Stunden beeinträchtigen darf. Öffentlich genutzte Räume wie Schulen und Kindergärten sind der Zweistundenschattenregelung nicht unterstellt. Diese Praxis wird auch vom Gericht gestützt. Diese Vorgaben werden mit dem vorliegenden Bebauungsplan eingehalten. Der Zweistundenschatten wird auch für das das Kottenquartier eingehalten. Aus dem Schattendiagramm geht hervor, dass der Zweistundenschatten insbesondere die Verkehrsanlagen (Ringstrasse und Bahngleise) betrifft.	Die Erläuterungen im Planungsbericht zum Beschattungsdiagramm wurden präzisiert.
3.14	<b>Antrag Lärmschutz</b> Es sollen nochmals Messungen durchgeführt werden.  <b>Begründung</b> Ohne Messungen durchzuführen und Grenzwerte zu berechnen, ist die Lärmbelastung jetzt schon viel zu hoch, um angenehm wohnen zu können. Durch diesen Neubau wird die Belastung noch höher. Die Ausnahmen für die Immissionsgrenzwert-Überschreitungen finden wir nicht angebracht, wozu gibt es solche Grenzwerte?	Eine Vielzahl an planungsrechtlichen Vorgaben manifestieren die Verdichtung nach innen, eine hohe Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität in Zentrumsanlagen sowie die Forderung nach einer Nutzungsvielfalt, welche lärmempfindliche Nutzungen wie Wohnen und Arbeiten bedingen.  Der Strassen- und Eisenbahnlärm wird grundsätzlich berechnet. Messungen können sich als notwendig erweisen bei Lärmquellen, die mit anerkannten Berechnungsmodellen nicht mit ausreichender Genauigkeit ermittelt werden können. Im vorliegenden Projekt konnte die Umgebung genügend genau digital erfasst werden. Lärm-Messungen sind nicht notwendig.  Gemäss Lärmschutz-Verordnung (LSV) ist der Immissionsgrenzwert (IGW) bei sämtlichen lärmempfindlichen Fenstern einzuhalten. Die	keine





Nr.	Eingabe / Begründung	Stellungnahme Stadtrat	Vorgenommene Änderungen
	<p>Unseres Erachtens ist die hohe Wohnqualität betreffend Lärm nicht gegeben. Das einzige Argument der zentralen Lage zählt, dafür bräuchte es jedoch nicht gerade ein Hochhaus.</p>	<p>Vollzugsbehörde kann Ausnahmen gewähren, insofern das Projekt lärmoptimiert geplant wurde und ein überwiegendes Interesse an der Baute besteht. Im ganzen Projektierungsprozess wurde im Bewusstsein der bestehenden Lärmeinwirkungen lärmoptimiert geplant. Die strassenseitige Fassade weist zwar zu hohe Lärmeinwirkungen auf, aber mit den gewählten Grundrissen und der Balkonlösung verfügt jedes Zimmer mindestens über ein Fenster, bei dem der massgebende IGW der Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) III eingehalten werden kann. Diese Anordnung der Wohnungen erlaubt sowohl eine attraktive Fassadengestaltung als auch eine hohe Wohnqualität mit einer guten Besonnung und Belüftung.</p> <p>Für die Weiterentwicklung des Bahnhofgebiets darf ein öffentliches Interesse geltend gemacht werden, ein qualitativ gestaltetes Ort und gelungene Aussenbezüge (räumliche Beziehung zum Strassenraum als attraktiver Begegnungsraum) sind hoch zu gewichten und rechtfertigen die Ausnahmen von der Lärmschutzverordnung. Der Lärmschutznachweis wurde von kantonaler Seite bestätigt.</p>	
3.15	<p><b>Antrag Trottoir Pilatusstrasse</b> Das Trottoir für Fussgänger muss unbedingt bestehen bleiben.</p> <p><b>Begründung</b> Die Pilatusstrasse sieht auf dem Plan schön breit aus, in Wahrheit gibt es dort ein Trottoir, Parkplätze, Velos und Autos, Velofahrer und Fussgänger haben jetzt schon enge Verhältnisse. Denn es hat dort viele Schüler, kleine und grosse, die werden bestimmt nicht durch die Passage gehen und dann bei der Ringstrasse vor dem Kreisel über den Fussgängerstreifen gehen, das wäre ja ein Umweg.</p>	<p>Das Trottoir liegt ausserhalb des Bebauungsplanperimeters. Der Strassenraum ist nicht Bestandteil des Bebauungsplans und somit nicht verbindlich. Das Richtprojekt Freiraum als Bestandteil des Bebauungsplans zeigt orientierend für die Pilatusstrasse einen Gestaltungsvorschlag auf. Darin werden die Fussgänger- und Velofahrerströme berücksichtigt. Als Vorschlag sollen die Fussgänger von dem Trottoir bei der Unterführung über den Platz, geschützt vom Strassenverkehr, geführt werden. Die Wegverbindung unter der Unterführung entlang der Pilatusstrasse bleibt somit bestehen.</p> <p>Eine allfällige Umgestaltung des Strassenraums Pilatusstrasse erfolgt mit einem separaten Projekt.</p>	keine



Nr.	Eingabe / Begründung	Stellungnahme Stadtrat	Vorgenommene Änderungen
4.1	<p><b>Anmerkung Funktionalität ÖV-Drehscheibe</b></p> <p>Gesamteindruck: das Projekt passt in den Zonenplan und nutzt den bisherigen Abstellplatz mit Autogaragen-Betrieb standortgerechter in äusserlich gefälliger Art für Wohn- und Geschäftsnutzung. Positiv ist die Berücksichtigung des angrenzenden Bahnhofes als ÖV-Drehscheibe im Mobilitätskonzept. Was immer noch fehlt, ist eine detailliertere funktionale Anbindung dieser Insel-artigen Wohn- und Dienstleistungs-Liegenschaft an den NW-Eingang des Regionalbahnhofes Sursee. Dieser aktuelle Eingang bedarf wie die ganze PU Nord noch einer Auffrischung; er wirkt schmutzig. Gemäss Anwohner-Reaktionen von der Pilatusstrasse ist offenbar deren Ausfahrt Richtung Umfahrungsstrasse durch die MIV-Zufahrt zum Parkplatz der Berufsschule in den Randzeiten erschwert. In diesem Zusammen stellt sich die Frage, ob eine Echtzeit-Verkehrsflussstudie über mehrere Wochentage und ausserhalb von Ferienzeiten verfügbar ist, um die aktuelle Nutzung und jene nach Erstellung von ALEA festzustellen. Dies würde erstmals ermöglichen, die bei allen Planungen in diesem Gebiet fehlenden effektiven Fussgängerzahlen und Bewegungswege zu erfassen. Wie aus den Bus-Passagierzahlen-Statistik ersichtlich ist, gelangen von den 13'900 Ein-/ Aussteiger beim Bahnhof nur 1/3 (4'623) mit dem Bus zum Bahnhof, der Hauptteil kommt als</p>	<p>Die Fussgänger- und Veloströme wurden in der vorliegenden Planung berücksichtigt. Diese sind im Konzept Parkfelder Pilatusstrasse und Personenströme aufgezeigt. Die gesamte Umgebung ist öffentlich begehbar und kann vom Fuss- und Veloverkehr genutzt werden. Zudem wird mit einer Passage durchs Gebäude eine Durchlässigkeit geschaffen und verbindet die Niveaus der Bahnhofstrasse und Ringstrasse auf direktem Weg. So ist das Areal insbesondere für den Fussverkehr sehr durchlässig ausgestattet und im Situationsplan festgehalten.</p> <p>Das Areal grenzt an den Bahnhof. In diesem Raum ergeben sich für die zukünftige Entwicklung Schnittstellen. Das Richtprojekt wurde abgestimmt auf den Masterplan Bahnhof Sursee (2014) erarbeitet. Mit den Sonderbauvorschriften (Art. 7) wird sichergestellt, dass die baulichen Fortschritte mit den Arbeiten der Neugestaltung des Bahnhofgebiets zu koordinieren sind.</p> <p>Der Bebauungsplan wurde der SBB im Rahmen der Mitwirkung zur Prüfung unterbreitet. Diese hat keine Einwände zum vorliegenden Bebauungsplan. Im Rahmen des Baugesuchs wird die SBB die nötigen Auflagen betreffend Sicherheit und den vertraglichen Handlungsbedarf aufzeigen.</p>	keine



Nr.	Eingabe / Begründung	Stellungnahme Stadtrat	Vorgenommene Änderungen
	<p>Fussgänger, Velofahrer oder eben mit privatem MIV Transport. Der Weg der über 10'000 täglichen Zugpendler in Sursee wäre ebenfalls noch genauer zu analysieren, bevor die Betonmischer auffahren. Diese Problematik wird sich nach der Sperrung des Bahnhofplatzes für den MIV im Zusammenhang mit dem neuen Bushof noch verstärken, wenn die vorhandenen privaten Parkplätze im Parking Leopold oder im Parking Bahnhof West nicht schnell und einfach zu erreichen bzw zu weit weg oder ungünstig zu Fuss erreichbar sind.</p> <p>Für die Beurteilung der Funktionalität und v.a. der Attraktivität einer ÖV-Drehscheibe reicht der Blick auf ein einzelnes Projekt wie ALEA nicht, aber jedes Einzelobjekt trägt – wenn funktional gut vernetzt – viel zur Aufenthaltsqualität des Ganzen bei. Voraussetzung: es ist ideell und planerisch aus einem Guss. Im nahen Bahnhofbereich sind wir praktisch alle Fussgänger, als flächeneffizientestes Nahverkehrsmittel...</p>		
5.1	<p><b>Anmerkung Lärmschutz</b></p> <p>Im vorgestellten Projekt beschränken sich spezifische Lärmschutzmassnahmen auf die parallel zur Ringstrasse verlaufende Nordfassade, während auf der normal zur Ringstrasse ausgerichteten Ostfassade des Hochhauses die Immissionsgrenzwerte angeblich innerhalb der vorgeschriebenen Norm liegen. Bei diesen Grenzwerten handelt es sich allerdings</p>	<p>Ein Lärmschutznachweis liegt vor und wurde von kantonaler Stelle als korrekt bestätigt.</p> <p>Die Bemerkungen zu den Auswirkungen des Spitzenpegels sind akustisch richtig. Die lärmrechtliche Beurteilung von Strassen-, Bahn- und Parkierungslärm erfolgt jedoch mit dem Beurteilungspegel Lr, gemäss Art. 38 LSV und den Anhängen der LSV. Der Beurteilungspegel Lr ist die Kombination des akustischen Mittelungs-Pegels Leq (jahresdurchschnittlicher Wert pro Tag- und Nachtstunde) mit einer Korrektur für die Störwirkung der betroffenen Lärmart. Der Beurteilungspegel Lr wird</p>	keine



Nr.	Eingabe / Begründung	Stellungnahme Stadtrat	Vorgenommene Änderungen
	<p>um Mittelwerte. Nun sind es aber gerade die Lärmspitzen- Ereignisse (Motorräder, Lastwagen, Traktoren, „Auto-Poser“...), welche als besonders störend empfunden werden, zumal solche Ereignisse selbst durch Schallschutzfenster nicht komplett absorbiert werden. Lärmschutznachweise sind deshalb eher theoretischer Natur und repräsentieren nicht wirklich die subjektiv empfundene Situation. Zudem handelt es sich bei den ermittelten Immissionen um Modell-basierte Werte mit entsprechenden Prognose- Unsicherheiten. Der beste Lärmschutz ist die Vermeidung bzw. die Reduktion von Lärm an der Quelle. Leider wurden Massnahmen in diese Richtung zum Vornherein ausgeschlossen. Zitat aus dem Lärmschutznachweis: <i>Auf Lärmschutzwände entlang der Ringstrasse wurde verzichtet, diese würden nur die bereits unter dem Immissionsgrenzwert belasteten Gewerbegehösse schützen.</i> Dies mag für die Nordseite zutreffen. Für einen effektiven Lärmschutz an der Ostseite des Alea Hochhauses (bzw. Westseite Leopold) wären Lärmschutzwände entlang der Ringstrasse – vorzugsweise über die gesamte Länge der verbleibenden „Lücke“ zwischen Alea und Leopold (also einschliesslich der Brücke über die Geleise) – sehr wohl wirkungsvoll. Eine derartige Massnahme wäre nicht nur fair im Sinne einer Kompensation der Nachteile, welche den Bewohnern des</p>	<p>sodann mit den Belastungsgrenzwerten (Planungswert, Immissionsgrenzwert und Alarmwert) verglichen.</p> <p>Die Reduktion von Lärm an der Quelle erfolgt im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Sanierung der lärm erzeugenden Anlagen (Strassen, Bahnen etc.). Mit dem Bahnhofplatz-Bushofprojekt wird die bestehende Tempo 30 Zone Seite Bahnhofplatz/Leopold bis an die Unterführung der Ringstrasse und bis zur Ein-/Ausfahrt der Ringstrasse ausgeweitet.</p> <p>Im Rahmen des Bebauungsplanes können nur Lärmschutzmassnahmen geprüft und in den Bebauungsplan einbezogen werden, die innerhalb des Bebauungsplan-Perimeters liegen.</p> <p>Sämtliche Reflexionen von umliegenden Gebäuden und vom geplanten Gebäude auf sich selber sind in den berechneten Lärmbelastungen berücksichtigt. Betreffend Reflexionen vom geplanten Gebäude auf umliegende Gebäude hat sich das schweizerische Bundesgericht in seinem Urteil vom 19. März 1996 (Nrn. 1A.118/1995 und 1P.320/1995) geäussert und folgendes festgehalten:</p> <p><i>Die Tatsache, dass ein geplantes Gebäude den Strassenlärm reflektieren und damit für die auf der gegenüberliegenden Strassenseite befindlichen Grundstücke Mehrlärm bewirken wird, macht es nicht zu einer lärm erzeugenden Anlage im Sinne von Art. 1 Abs. 2 Lit. a LSV. Wird durch den zusätzlichen Lärm ein Immissionsgrenzwert überschritten, so löst dies unter Umständen die Sanierungspflicht des Strasseninhabers aus. <b>Für den Ersteller des neuen Gebäudes entstehen daraus hingegen keine besonderen Pflichten.</b></i></p> <p>Weitere Hinweise finden sich im Kommentar zum Umweltschutzgesetz (N37 und N38 zu Art. 25) und in der Publikation «Umweltrecht in der Praxis» URP 1996 S. 680.</p>	



Nr.	Eingabe / Begründung	Stellungnahme Stadtrat	Vorgenommene Änderungen
	<p>Leopold aus dem Projekt Alea entstehen – sie würde auch die Wohnqualität des Projekts Alea selbst aufwerten. Eine Beteiligung der Stadt Sursee an den zusätzlich anfallenden Kosten wäre angesichts des Ertrags aus der durch das Projekt resultierenden Mehrwertabgabe gerechtfertigt. In Betracht gezogen werden sollte ferner die Ausweitung der Tempo 30 Zone auf die Industriestrasse (ab Bahnhofplatz bis zum Hotel Focus). Auch von dieser Massnahme würden Alea und Leopold in gleicher Weise profitieren. Schwierig abzuschätzen ist der allenfalls lärmverstärkende Einfluss des Neubaus auf die von der Eisenbahn stammenden Immissionen. Eine zusätzliche Expertise dazu und zu den gegebenenfalls davon abzuleitenden Massnahmen wäre wünschenswert.</p>		
5.2	<p><b>Antrag Schattenwurf</b> Als zwingend und als Minimalforderung erachtet wird ein zusätzliches Schattendiagramm eines „mittleren Sommertages“ (30. Mai od. 22. Aug.).</p> <p><b>Begründung</b> Die bisherigen Projektunterlagen enthalten einzig ein Schattendiagramm für einen „typischen Wintertag“ (wobei dieser notabene nicht die Extrem- Situation am 21. Dezember repräsentiert). Eine lückenlose 3D- Schattenvisualisierung durch Parametrisierung von Kalendertagen und Tageszeiten wäre wünschenswert.</p>	<p>Das Luzerner Planungs- und Baugesetz sieht keine konkreten Bestimmungen zum Schattenwurf vor. In der Praxis werden die Bestimmungen und Richtlinien des Kantons Zürich angewendet, wonach durch Schattenwurf bei überbauten Grundstücken die an mittleren Wintertagen (8. Februar und 3. November) länger als zwei Stunden dauernde Beschattung der bewohnten oder in Wohnzonen liegende Nachbargebäude gelte. Mittlere Sommertage sind der Zweistundenschattenregelung nicht unterstellt. Diese Praxis wird auch vom Gericht gestützt. Der Zweistundenschatten durch das Hochhaus wird eingehalten.</p> <p>Aus dem Schattendiagramm geht hervor, dass der Zweistundenschatten insbesondere die Verkehrsanlagen (Ringstrasse und Bahngleise) betrifft. Eine Schattenanimation ist aufwändig zu erstellen, mit wenig Mehraussage.</p>	<p>Die Erläuterungen im Planungsbericht zum Beschattungsdiagramm wurden präzisiert.</p>



Nr.	Eingabe / Begründung	Stellungnahme Stadtrat	Vorgenommene Änderungen
	<p>Angesichts der massiven Ausmasse des Baukörpers erscheint es angebracht, bereits im Rahmen der öffentlichen Auflage des Bebauungsplans eine teilweise Aussteckung des Projekts zu fordern. Die Markierung der Gebäudehöhe (vorzugsweise am Ort der Ostfassade), sowie die Markierung der auf den Boden projizierten Eckpunkte des Hochhauses wären wünschbar. Es wird auf die kantonale Bauverordnung, Absatz 1.2, §8, Ziffer 3 verwiesen: <i>Die Gemeinde kann verlangen, dass exponierte, die Aussicht erheblich beschränkende, anderweitig dominierende oder an Grundstücke Dritter angrenzende Bauten und Anlagen ausgesteckt werden.</i></p>	<p>Die Stadt Sursee stützt das Anliegen der Aussteckung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens. Das Richtprojekt und die Baubereiche werden während der öffentlichen Auflage des Bebauungsplans in geeigneter Form ausgesteckt bzw. markiert.</p>	
5.3	<p><b>Anmerkung Mehrwertabgabe</b> Die Mehrwertabgabe wurde bereits angesprochen. Unseres Erachtens ist es ein berechtigtes Anliegen, die Öffentlichkeit über die Höhe dieser aus dem Projekt resultierenden Abgabe, sowie über deren geplanten Verwendungszweck, zu informieren.</p>	<p>Die Festlegung der Mehrwertabgabe ist zurzeit zwischen der Stadt Sursee und der Grundeigentümerschaft in Verhandlung. Für die Berechnung des Mehrwerts werden zwei unabhängige und erfahrene Schätzungsbüros beauftragt. Über das Ergebnis aus den angelaufenen Verhandlungen wird bis zur Gemeindeversammlung informiert.</p>	keine
6.1	<p><b>Antrag Öffentlicher Verkehr</b> Es muss Platz für Busse sowie ein Kiss&amp;Rail Angebot freigehalten werden.</p> <p><b>Begründung</b> Die Überbauung bietet die an diesem Ort nicht wiederkehrende Chance, den öffentlichen Verkehr in Bahnhofsnähe optimal einzubinden. Bei der Unterführung</p>	<p>Der Strassenraum liegt ausserhalb des Bebauungsplanperimeters. Er ist nicht Bestandteil des Bebauungsplans und somit nicht verbindlich. Die Befahrbarkeit mit Bussen ist für eine allfällige Verbindung Kottenstrasse - Pilatusstrasse – Pfyffermattstrasse gewährleistet.</p> <p>Der Bebauungsplan wurde der SBB im Rahmen der Mitwirkung zur Prüfung unterbreitet. Diese hat keine Einwände zum vorliegenden Bebauungsplan. Im Rahmen des Baugesuchs wird die SBB die nötigen Auflagen betreffend Sicherheit und den vertraglichen Handlungsbedarf aufzeigen.</p>	keine



Nr.	Eingabe / Begründung	Stellungnahme Stadtrat	Vorgenommene Änderungen
	<p>Nord kann eine Kippkante für Busse mit Zu- und Wegfahrt über den Kreisel Kotten und ein Kiss&amp;Rail Raum geschaffen werden.</p>		
6.2	<p><b>Anmerkung MIV und Langsamverkehr</b> Für Velos ist die Unterführung Nord neben der Ringstrasse die einzige Möglichkeit, die Bahnlinie zu queren. Schon heute wird Unterführung Nord von Velos und Fussgängern rege frequentiert. Es ist wichtig, im Umfeld dieser Unterführung mehr Platz zu schaffen, damit die Verkehrsströme auch in Zukunft gut fließen können. Wir sehen Tempo 30 als weiterhin ideal für diese Zone, auch weil wir der Meinung sind, dass der Fussgängerstreifen an der heutigen Stelle für die Kindergärtner, Primar- und Gewerbeschule erhalten bleiben muss.</p>	<p>Im Zusammenhang mit dem möglichen Ausbau des Bahnhofs SBB werden auch die Personenunterführungen und die Pilatusstrasse entsprechende Anpassungen und Aufwertungen erfahren.</p>	keine
6.3	<p><b>Anmerkung Öffentlicher Platz</b> Wir wünschen, dass die Funktion, der Rahmen und die Aufgaben des öffentlichen Platzes vorgängig festgelegt werden, damit sie Teil der Diskussion sein können.</p>	<p>Die Art der Platzgestaltung wird durch das Richtprojekt Freiraumgestaltung bereits ausführlich beschrieben. Es wird ein begrünter Platz mit einem «Dach aus Baumkronen» geschaffen, der mit Sitzmöglichkeiten, einem Brunnen und publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen für eine hohe Aufenthaltsqualität sorgt, zum Verweilen einlädt sowie soziale Kontakte ermöglicht. Grundsätzlich definiert sich der Platz über unterschiedliche Nutzungen bzw. unterschiedliche Funktionen: Spiel- und Aufenthalt, öffentliche Durchwegung, Aussensitzplätze von Gastronomiebetrieben, Aussenbereiche von publikumsorientierten EG-Nutzungen.</p>	keine



Nr.	Eingabe / Begründung	Stellungnahme Stadtrat	Vorgenommene Änderungen
6.4	<b>Anmerkung Einmündung Pilatusstrasse / Kottenstrasse</b> Die Einfahrt in die Pilatusstrasse ist heute schon ein neuralgischer Punkt, wo sich MIV, Langsamverkehr und Schulwege kreuzen. Aus den Plänen ist die künftige Verkehrsführung nicht ersichtlich. Hier muss mehr Raum vorgesehen werden.	Diesbezüglich wird auf die Nachweise Spurkreise und Personenströme Richtprojekt Freiraum von der Mitwirkungsaufgabe verwiesen. Dieser hat orientierenden Charakter und ist somit nicht verbindlich, weil der Strassenraum ausserhalb des Bebauungsplanperimeters liegt.	keine
7.1	<b>Anmerkung Verfahren</b> Die FDP. Die Liberalen vermisst beim vorliegenden Bebauungsplan die Resultate eines Wettbewerbsverfahrens, wie es bei solchen Grossprojekten eigentlich üblich ist. Wir sind uns nicht sicher, ob die Bevölkerung sich tatsächlich mit dem ‚erstbesten Projekt‘ anfreunden kann. Dies soll nicht als Kritik am vorliegenden Richtprojekt verstanden werden. Es ist jedoch fraglich, wie dieses Vorgehen zukünftige Projekte präjudizieren wird.	Von kantonaler Seite wird das Richtprojekt als Ergebnis eines Qualitätsverfahrens gewürdigt und diesem zugestimmt. Gemäss Art. 25 Abs. 2 BZR ist der Bebauungsplan auf der Grundlage eines qualitätssichernden Verfahrens gemäss Art. 2 BZR zu erarbeiten. Auf ein solches Verfahren kann verzichtet werden, wenn die notwendige hohe Qualität der Bebauung durch eine Begleitung der Stadtbaukommission sichergestellt werden kann.  Das vorliegende Richtprojekt ist das Resultat eines begleiteten qualitativen Workshopverfahrens mit Beteiligung der Stadtverwaltung und Stadtbaukommission (SBK). Die Weiterbearbeitung des Projekts wird bis zur Baubewilligung weiterhin von der SBK begleitet werden.	keine
7.2	<b>Anmerkung Vernetzung Bahnhof</b> Beim Bebauungsplan Bahnhof Süd (Therma-Areal) wurde die fehlende Vernetzung mit dem Bahnhofausbau sehr stark als Meinungsmacher eingebracht. Auf diesen Punkt geht der Bebauungsplan Pilatusstrasse Bahnhof Nord nicht ein. Auf eine Gesamtschau, wie sie die FDP. Die Liberalen nach dem Scheitern des Bebauungsplans Therma-Areal-PAX gefordert hat, wurde nicht eingetreten.	Das Areal grenzt an den Bahnhof. In diesem Raum ergeben sich für die zukünftige Entwicklung Schnittstellen. Das Richtprojekt wurde abgestimmt auf den Masterplan Bahnhof Sursee (2014) erarbeitet. Mit den Sonderbauvorschriften (Art. 7) wird sichergestellt, dass die baulichen Fortschritte mit den Arbeiten der Neugestaltung des Bahnhofgebiets zu koordinieren sind. Der Bebauungsplan ist auf den Freihaltekorridor, der für einen möglichen Ausbau des Bahnhofs Sursee notwendig ist, abgestimmt und tangiert diesen nicht. Der Bebauungsplan wurde der SBB im Rahmen der Mitwirkung zur Prüfung unterbreitet. Diese hat keine Einwände zum vorliegenden Bebauungsplan. Im Rahmen des Baugesuchs wird die SBB die nötigen Auflagen betreffend Sicherheit und den vertraglichen Handlungsbedarf aufzeigen.	keine





Nr.	Eingabe / Begründung	Stellungnahme Stadtrat	Vorgenommene Änderungen
7.3	<p><b>Anmerkung Umgebung – öffentliche Räume</b></p> <p>Der neue Platz auf der unteren Ebene mit der Verbindung durch das Gebäude auf die obere Ebene kann durchaus ein interessanter Aussenraum sein. Der öffentliche Mehrwert als Verbindung zum Kottenquartier hingegen wirkt aufgrund der Trennung durch die Ringstrasse eher als gesucht, denn der einzige herauslesbare Nutzen bleibt höchstens der Bushalt in Fahrtrichtung Zentrum mit dem Pendlerstrom zum Bahnhof. Ob der Durchgang zeitlich unbegrenzt nutzbar ist, kann nicht herausgelesen werden.</p>	<p>Die Passage ist im Situationsplan als öffentliche Fusswegverbindung verbindlich festgelegt. Sämtliche Aussenflächen wurden als öffentlich zugängliche Flächen erklärt. Dieser Zugang bleibt ohne Einschränkung bestehen.</p> <p>In den Sonderbauvorschriften im Art. 26 «Passage» wurde präzisiert, dass die «Passage» öffentlich zugänglich, sicher auszugestalten und dauerhaft als solche freizuhalten ist.</p>	<p>Art. 26 SBV Passage wurde entsprechend präzisiert</p>
7.4	<p><b>Anmerkung Projektidee</b></p> <p>Das Hochhaus (der ‚Würfel‘) wirkt in seiner Erscheinung sehr massiv. Aufgrund fehlender Wettbewerbsergebnisse kann dies weiter nicht vergleichend beurteilt werden. Die angekündigte Holzbauweise ist nicht verbindlich geregelt. Die in den Vorschriften zum Bebauungsplan gemachten Angaben zur Fassadengestaltung lassen das Gebäude jedenfalls nicht als Holzbau in Erscheinung treten.</p>	<p>Die Bauherrschaft hat ein Bekenntnis zum Baustoff Holz abgegeben und hält an diesem fest. Aus Gründen des Brandschutzes und des Witterungsschutzes der Fassade kann für ein Hochhaus nicht ein reiner Holzbau geplant werden. In diesem Sinne ist die Beschreibung der Fassade korrekt. Die Fassadengestaltung wird bei der Erarbeitung des Bauprojekts unter Beizug der Stadtbaukommission (SBK) auf Stufe Baugesuch weiterentwickelt.</p>	<p>Die Erläuterungen im Planungsbericht zur Materialisierung wurden präzisiert.</p>