

**c) Neue Gesamtbeurteilung der KUS vom 3. Dezember 1998 aufgrund der Anhörung gemäss Art. 61 BauG**

Gestützt auf diese Umweltverträglichkeitsprüfung teilte das Amt für Gemeinden und Raumordnung mit Schreiben vom 14. September 1998 dem Gemeinderat sowie der Erben-  
gemeinschaft Lüthi mit, es werde beabsichtigt die Überbauungsordnung lediglich mit den vorgeschlagenen Änderungen zu genehmigen. Sowohl der Gemeinderat als auch die Erben-  
gemeinschaft zeigten sich mit diesem Vorgehen nicht einverstanden und verfassten eine negative Stellungnahme bzw. erhoben Einsprache. Insbesondere wiesen sie darauf hin, dass mit der Festlegung der max. zulässigen Parkplatzanzahl sowie der Vorgabe, dass mit jedem Baugesuch der Nachweis zu erbringen sei, dass für die verbleibenden Baugrundstücke eine anteilmässige Anzahl Parkplätze übrig bleibe eine genügende Einschränkung vorhanden sei. **Zudem wird bezweifelt, ob eine gesetzliche Grundlage vorhanden sei, eine Maximalzahl für Fahrten vorzuschreiben** (vgl. auch Punkt C.2. dieser Verfügung).

Anlässlich einer Sitzung vom 21. Oktober 1998 erhielten die Gemeinde und die Erben-  
gemeinschaft Lüthi die Gelegenheit, ihre Einsprache Vertretern der Genehmigungsbehörde und der KUS zu erläutern. Gestützt auf diese Besprechung und dem Schreiben vom 29. Oktober 1998 des Gemeinderates von Muri, wonach es nicht möglich sei, dass bereits das erste Baugesuch alle 640 Parkplätze beanspruche (Art. 17 Ziffer 8 der Überbauungsvorschriften) und die Absicht bestehe sämtliche Baufelder zu überbauen, verfasste die Koordinationsstelle für Umweltschutz eine neue Umweltverträglichkeitsprüfung vom 03. Dezember 1998, welche die Gesamtbeurteilung vom 03. September 1998 ersetzt. Geändert haben in dieser zweiten Gesamtbeurteilung die Stellungnahme der Arbeitsgruppe Koordinierte Parkplatz-Praxis sowie gestützt darauf die Schlüsse, welche die Koordinationsstelle für Umweltschutz zieht.

**Die Stellungnahme der KPP sieht neu wie folgt aus:**

Bezüglich dem MIV erachtet die KPP eine Fixierung der max. Parkplatzanzahl ohne konkrete Festlegung der Nutzungen nicht als sinnvoll. Aus den im Kapitel 3.2 dargestellten verkehrstechnischen und lufthygienischen Betrachtungen sollte das durch die Überbauung „Gümligenfeld“ entstehende Verkehrsaufkommen nicht grösser als insgesamt max. **2'500 Fahrten pro Tag** sein. Mit der Kombination der Überbauungsvorschriften gemäss Art. 17 Abs. 1 (Festlegung der maximalen Parkplatzanzahl und Festlegung des Berechnungsmodus) und Art. 17 Abs. 8 (Anteilmässige Verteilung der Parkplätze auf den gesamten Perimeter) besteht eine faktische Einschränkung bezüglich dem Verkehrsaufkommen. Der kritische Fall, dass alle Parkplätze nur für Verkaufsnutzungen realisiert werden, kann nicht eintreten, da dadurch nur ein geringer Teil der Bruttogeschossfläche innerhalb des Überbauungssperimeters ausgenützt würde. **Die KPP rechnet bei einer realistischen Annahme der künftigen Detail-Nutzung für den Vollausbau mit max. rund 3'000 Fahrten pro Tag.** Dies ist insbesondere auch aus verkehrstechnischer Sicht kritisch. Bei der Behandlung der einzelnen Baugesuche und der Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs ist diesem Aspekt entsprechend Rechnung zu tragen. Die Abhängigkeit zwischen dem Überbauungsmass und der ÖV-Erschliessung, wie sie in Art. 14 Abs. 2 der Vorschriften verlangt ist, wird unterstützt.

Auch hier wiederum übernimmt die Koordinationsstelle für Umweltschutz die Schlussfolgerungen der KPP und folgert daraus, dass die Kombination der Überbauungsvorschriften gemäss Art. 17 eine Einschränkung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens bewirke und die Überbauungsordnung in diesem Sinne die umweltrechtlichen Bestimmungen erfülle. Es wird beantragt, die Überbauungsordnung zu genehmigen (vgl. Punkt 6 der Gesamtbeurteilung der Koordinationsstelle für Umweltschutz).