

## **EINSCHREIBEN**

Gemeinde Emmen  
Departement Planung und Hochbau  
Rüeggisingerstrasse 22  
6021 Emmenbrücke

Vorab per Email an [christine.bopp@emmen.ch](mailto:christine.bopp@emmen.ch)

Emmen, 31. August 2022

## **Revision der Ortsplanung Emmen**

Sehr geehrte Frau Gemeindepräsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren Gemeinderäte

Die IG Seetalstrasse bedankt sich bei der Gemeinde Emmen für die Möglichkeit, im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision mitwirken zu können. Grundsätzlich begrüssen wir die Revision des Bau- und Zonenreglementes mit der Anpassung an die aktuelle Situation in Emmen sehr. Als Interessengemeinschaft mit dem Ziel, die langfristigen Entwicklung entlang des Korridors Seetalstrasse wirtschaftlich attraktiv auszugestalten und gleichzeitig die Erschliessungs- und Standortqualitäten für alle grundsätzlich zu verbessern, hat die IG Seetalstrasse die Interessenwahrung ihrer Mitglieder gegenüber Planungsvorhaben von Dritten sicherzustellen.

In diesem Sinn nehmen wir die Gelegenheit wahr und nehmen gerne im Rahmen der Mitwirkung zu den Entwürfen von BZR, Zonenplan und Richtplan Verkehr Stellung.

Grundlage unserer Stellungnahme bildet die seit Herbst 2021 gemeinsam mit der Gemeinde Emmen, RET LuzernPlus, Kanton, Wirtschaftsförderung und den Mitgliedern der IG Seetalstrasse erarbeitete Potenzialstudie Seetalstrasse. Es konnten wichtige Erkenntnisse für die laufenden übergeordneten und kommunalen Planungsprozesse gewonnen werden, die wir nun unter den Grundeigentümern abgestimmt zu Handen der Ortsplanungsrevision und der Weiterentwicklung der Luzerner ESP einbringen möchten. Integraler Bestandteil unserer Stellungnahme bildet der beigelegte Schlussbericht mit dem erarbeiteten Entwicklungsbild und dem 12-Punkteplan zu dessen Umsetzung, welchen wir hiermit offiziell der Gemeinde Emmen zur Berücksichtigung in der Ortsplanungsrevision übergeben.

Die Stellungnahme gliedert sich in drei Teile:

- A. Grundsätzliche Botschaften aus den Erkenntnissen der Potenzialstudie Seetalstrasse
- B. Änderungsanträge zu Zonenplan und BZR, gestützt auf die Ergebnisse der Potenzialstudie Seetalstrasse
- C. Abstimmungsbedarf zwischen den Instrumenten Richtplan Verkehr und Entwicklungsleitbild Seetalstrasse zum Thema Verkehr

## A. Botschaft der IG-Seetalstrasse

Die aus der Potenzialstudie gewonnenen Erkenntnisse konnten in drei zentrale Botschaften zusammengefasst werden:

### Raum-Verträglichkeit

Die Attraktivität eines Entwicklungsstandortes ist von räumlichen Potenzialen abhängig, welche für Betriebserweiterungen sowie für Neuansiedlungen von Betrieben zur Verfügung stehen. Die Potenzialstudie Seetalstrasse zeigt unter Berücksichtigung der wesentlichen räumlichen Qualitäten des Ortes, welche im neu erstellten Entwicklungsbild der Gemeinde Emmen dargestellt sind, dass Potenzialräume vorhanden sind, ohne damit die raumprägenden Strukturen des Leitbildes Emmen vollständig zu verändern. Die zukünftigen Arbeitsorte werden einerseits vom landschaftlichen Umfeld und der Nachbarschaft zu Erholungsgebieten (Schiltwald, Reussufer, etc.) profitieren. Andererseits schafft die neu gestaltete Seetalstrasse mit den zentralen Plätzen mehr Identität sowie gemeinsam nutzbare Räume und bietet auch die Möglichkeit, die Ansprüche an eine zeitgemässe Mobilität (z.B. lokale Verkehrsdrehscheiben) zu erfüllen.

Infolge der kantonalen Bedeutung des Standortes als kantonaler Entwicklungsschwerpunkt sollen Zonenerweiterung und Innenentwicklung im kantonalen Interesse gestützt auf die Einzonungsregeln gemäss kantonalem Richtplan somit begründbar sein.

### Verkehrs-Verträglichkeit

Der Vorschlag einer neugestalteten dreispurigen Seetalstrasse zeigt Perspektiven auf, wie eine heute als verkehrsüberlastet beurteilte Hauptverkehrsachse die zukünftigen Verkehrsentwicklungen trotzdem übernehmen kann. Die Lösung ist nicht allein mit einer Kapazitätssteigerung infolge eines Ausbaus, sondern mit einer damit einhergehenden Modal-Split-Änderung zu reichen. Ziel ist, dass die Busse fahrplanmässig in ausreichendem Takt verkehren und motivierte Velofahrende das Velo für den Arbeitsweg nutzen können, indem sie rasch und sicher ihren Arbeitsort erreichen können. Einzelbetriebliche Mobilitätskonzepte können und müssen in einen Gesamtzusammenhang gestellt werden, damit sie keine Einzellösungen bleiben, sondern sind Teil einer Gesamtverkehrsstrategie Seetalstrasse werden.

Mit dieser gesamträumlichen Betrachtung eröffnet sich die Möglichkeit, das Thema Mobilitätsmanagement nicht in einer einzelbetrieblichen Sicht – jeder für sich – sondern gemeinsam anzugehen, gleiche Regeln für ein grösseres Gebiet zu entwickeln und die dafür erforderlichen Angebote anzubieten, die für eine Modal-Split-Verlagerung notwendig sind. Einzelbetriebliche Parkplatzreduktionen stehen somit im Gesamtkontext und erforderliche Vorinvestitionen in beispielsweise gebietsbezogene Verkehrsdrehscheiben, zentrale gemeinsame Parkieranlagen, Sharing-Angebote (Velo, Trottinette) etc. zur Förderung von ÖV, Velo- und Fussverkehr können zeitlich und räumlich angegangen werden.

### **Zusammenarbeit Kanton – RET LuzernPlus – Gemeinde – IG Seetalstrasse**

Das Verfahren hat aufgezeigt, dass ein gemeinsamer Wille auf allen Ebenen im Grundsatz vorhanden ist, das aufgezeigte Potenzial zielgerichtet in mehreren Schritten voranzutreiben. Damit dies gelingt, braucht es von allen Beteiligten ein gemeinsames Bekenntnis zur Zusammenarbeit mit dem Ziel, den Entwicklungsschwerpunkt «ESP Luzern Nord Teil Seetalstrasse» als wertschöpfungsstarken Produktionsstandort voranzutreiben. Damit dies gelingt, ist eine ausserhalb der kommunalen Ortsplanung von Emmen agierende «Entwicklungsgesellschaft» im Sinne einer übergeordneten Projektsteuerung einzusetzen. Die Umsetzung des erkannten Potenzials erfordert ein gemeinsames Umsetzen vereinbarter Ziele. Die Gunst der Stunde, dass die IG Seetalstrasse hier aktiv mit Gemeinde, RET und Kanton zusammenarbeitet, ist nun zu nutzen.

## **B. Zonenplan und BZR Zonenplan**

Im Hinblick auf die noch ausstehenden neuen kantonalen Vorgaben zu den Entwicklungsschwerpunkten und der durchgeführten Potenzialstudie Seetalstrasse begrüsst die IG Seetalstrasse das gewählte Vorgehen der Gemeinde Emmen, die Arbeitszonen von der Ortsplanungsrevision vorläufig auszunehmen. Damit ergibt sich die Chance, nachgelagert die Arbeitszonen zu überprüfen und bestmöglich zu definieren. Die Potenzialstudie zeigt, dass Potenziale zur massvollen und qualitativen Weiterentwicklung des «ESP Luzern Nord Teil Seetalstrasse» vorhanden sind. Diese sollen für die Weiterentwicklung bestehender Betriebe als auch für die Stärkung des Entwicklungsschwerpunkts durch die Neuansiedlung von Gewerbe und Industrie zur Verfügung stehen.

Das in der Potenzialstudie entwickelte räumliche Entwicklungsleitbild soll die qualitative Weiterentwicklung im Rahmen einer Gesamtvision des ESP gewährleisten. Deshalb werden neben der Optimierung der Gesamtmobilität und der Sicherung der Potenzialflächen Themen wie das Erhalten, Attraktivieren und/oder Schaffen von wesentlichen räumlichen Qualitäten (z.B. öffentliche Plätze) und raumprägenden Strukturen (z.B. Frei- und Grünflächen) als Grundpfeiler der zukünftigen Entwicklung festgelegt, welche in den Zonenplänen der Gemeinde Emmen berücksichtigt werden sollen. Im räumlichen Entwicklungsleitbild und im 12-Punkteplan sind die definierten Prinzipien entlang des Korridors der Seetalstrasse beschrieben und abgebildet.

### **Abgleich Entwicklungsleitbild Seetalstrasse und Zonenplan**

Aus der Überlagerung von Zonenplan (Stand Mitwirkung) und Entwicklungsleitbild (vgl. Anhang 1) wird ersichtlich, dass die Inhalte der beiden Pläne in weiten Teilen eine gute Übereinstimmung aufweisen. Damit sind insbesondere die Arbeitszonen in Waldibrugg, im Meierhof und im Bereich Hasli/Underhasli entlang der Seetalstrasse angesprochen. Gestützt auf die Überlagerungen sind jedoch Differenzen erkennbar: Dies betrifft einerseits Arrondierungen von vorgesehenen Zonengrenzen und andererseits strategische Zonenerweiterungen. Letztere sind insbesondere im hinteren Bereich entlang der Buholzstrasse, welche neu die zweite Erschliessungsachse innerhalb des Entwicklungsschwerpunktes darstellt, vorzufinden.

- Basierend auf den Erkenntnissen aus der Potenzialstudie werden im Anhang 2 Vorschläge zu Arrondierungen der Arbeitszonen beantragt. Diese befinden sich im Bereich Meierhof und bei der RUAG.
- Im Anhang 3 werden strategische Potenzialflächen abgebildet. Diese befinden sich im Gebiet Under und Ober Hasli, im Buholz sowie im Meierhof. Es handelt sich dabei um eine Gesamtfläche der 5 Standorte von ca. 13 ha.

Damit zeigt die IG Seetalstrasse, wie die zukünftige Abgrenzung und Dimensionierung der Arbeitszonen unter Wahrung der landschaftlichen Qualitäten weiterentwickelt werden soll. Sie ist der Meinung, dass mehrere Gründe für eine strategische Erweiterung der Arbeitszonen sprechen:

- Zum einen wird damit die Attraktivität des ESP «Luzern Nord Teil Seetalstrasse» für Betriebserweiterungen und Neuansiedlungen und somit der Wirtschaftsstandort Luzern gestärkt.
- Zum anderen kann mit der Festlegung des Entwicklungsbildes das Nutzungsprofil des ESP «Luzern Nord Teil Seetalstrasse» für produzierende Betriebe in innovativen und zukunftsträchtigen Branchen geschärft und besser vermarktet werden.

Gestützt auf die vorangehenden Ausführungen, der heutigen Nutzung und zukünftigen Entwicklungsabsichten der Betriebe beantragen wir, dass die eingezonten Areale im Rahmen der Ortsplanungsrevision in der Arbeitszone verbleiben und die vorgeschlagenen Arrondierungen und strategischen Potenzialflächen in geeigneter Weise berücksichtigt werden.

## **Bau- und Zonenreglement BZR**

### **Allgemeine Bemerkungen**

Wir stellen fest, dass in verschiedenen Artikeln des BZR Regelungen eingeführt werden, welche es der Gemeinde Emmen erlauben bei Bedarf zusätzliche Anforderungen zu verlangen bzw. Verschärfungen durchzusetzen. Damit wird die Rechtssicherheit für die Grundeigentümer unterlaufen, was wiederum für eine rasche Bebaubarkeit der Areale hinderlich ist. Dies wird von der IG Seetalstrasse grundsätzlich hinterfragt.

### **Zu Art. 16 Abs. 2 Mindestnutzung in Arbeitszonen**

*In der Arbeitszone sind neue Gebäude mit mindestens drei oberirdisch gewerblich genutzten Geschossen zu realisieren. Die Gemeinde kann Ausnahmen zulassen.*

Die Mindestdichte wird hier über die Geschossigkeit definiert, obwohl mit der Einführung der neuen Nutzungsmasse im Kanton Luzern die Geschossigkeit durch Gesamt- und Fassadenhöhe abgelöst wurde. Wir weisen wir darauf hin, dass insbesondere im Industriebau Mindestbestimmungen zum Volumen (z.B. Baumassenziffern) oder zur minimalen Gebäudehöhe zielführend wären, um die auch von uns unterstützte Zielsetzung der effizienten und haushälterischen Bodennutzung zu erreichen. Damit kann den unterschiedlichen Raumansprüchen der Betriebe in Arbeitszonen flexibler begegnet werden und diese grundsätzliche Zielsetzung der Raumplanung dennoch berücksichtigt werden.

### **Zu Art. 25 Arbeitszonen**

Unter Punkt 3 wird im Entwicklungsleitbild der IG Seetalstrasse die Schaffung von neuen Quartierzentren und Plätzen/lokale Verkehrsdrehscheiben an Standorten wie Bushaltestellen, Begegnungsorten etc. vorgeschlagen. Die Attraktivität dieser Standorte ist von der Diversität des Angebots abhängig. Die in Abs. 2 von Art. 25 BRZ gewählte Formulierung mit einer Beschränkung für den Verkauf von Waren des täglichen und häufigen periodischen Bedarfs auf eine Fläche von 300 m<sup>2</sup> erscheint der IG Seetalstrasse zu knapp bemessen – insbesondere, wenn mehrere Anbieter an einem Standort realisiert werden sollen. Die IG Seetalstrasse fordert, dass an den dafür vorgesehenen zentralen Orten entlang der Seetalstrasse mit hochwertigen (halb-)öffentlichen Räumen ebenfalls publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen (Fitness, Einkaufen, Verpflegung usw.) möglich sein sollen. Die gewählte Regelung schliesst dies aus.

### **Art. 26 Abstimmung Nutzung und Verkehr in der Arbeitszone**

Wir gehen davon aus, dass mit der Regelung in Absatz 1 "Nutzungen mit einem Fahrtenaufkommen von mehr als 15 Fahrten pro 100 m<sup>2</sup> realisierter Nutzfläche sind in Arbeitszonen nicht zulässig" insbesondere fahrtenintensive Nutzungen wie Verkaufs- und Freizeitnutzungen ausgeschlossen werden sollen. Diese Nutzungsart ist jedoch bereits mit Art. 25 Abs. 2 BZR in den Arbeitszonen ab einer Grösse von 300 m<sup>2</sup> Hauptnutzfläche ausgeschlossen. Eine doppelte Regelung ist unnötig aus unserer Sicht.

Absatz 3 entbehrt jeglicher Rechtssicherheit, wenn die Gemeinde frei nach Belieben die maximal zulässige Fahrtenzahl im Einzelfall festlegen kann. Die IG Seetalstrasse wehrt sich gegen jegliche rechtlichen Bestimmungen, die einzelbetriebliche Regelungen erlauben. Diese können immer unterschiedlich ausfallen und kleinräumig sowohl zu Standortvorteilen wie auch Nachteilen führen. Im Rahmen der Ortsplanung sind gesamträumliche Regelungen vorzusehen. Mit dem Entwicklungskonzept und dem 12-Punkteplan wird eine gesamträumliche Perspektive aufgezeigt. Gestützt darauf können für den Raum Seetalstrasse einheitliche Regelungen geprüft und geschaffen werden.

### **Art. 49 Bebauungs- und Gestaltungsplanpflichtgebiete gemäss Zonenplan**

Innerhalb des Gebietes Seetalstrasse sind einzelne Areale gemäss Art. 49 als Gebiete mit einer Gestaltungsplanpflicht betroffen. Mit dieser zusätzlichen Planungsstufe erkennen wir keinen Mehrwert für die Arbeitsplatzentwicklung. Betriebserweiterungen und vor allem Betriebsansiedlungen sind auf eine rasche und überschaubare Realisierungsphase angewiesen. Müssen vorgängig noch zusätzliche Planungsschritte durchlaufen werden, widerspricht dies insbesondere den Grundsätzen von Investitions- und Realisierungssicherheit. Die IG Seetalstrasse erwartet, dass für das Gebiet eher eine für alle gültige gesamträumliche spezielle Arbeitszone ohne Gestaltungsplanpflicht geschaffen wird. Kleinräumig unterschiedliche planungsrechtliche Anforderungen innerhalb eines kantonalen Entwicklungsschwerpunktes sollen vermieden werden.

Aus der Potenzialstudie können qualitative Elemente und Grundsätze übernommen werden, welche eine hinreichende Qualität bzgl. Aussenraum und Mobilität sicherstellen. Die Gestaltungsplanpflicht ist für die Weiterentwicklung der Betriebe und die Ansiedlung neuer Betriebe hinderlich. Das Beispiel Emmi zeigt die Unzulänglichkeit dieses Vorgehens in Bezug auf die zeitliche Dringlichkeit. Ein in diesem Fall nun nachträglich zu erarbeitenden Gestaltungsplan widerspricht dem Grundgedanken der Planung im Sinne des Vorausschauens.

### **Art. 54 Strassenraumgestaltung**

Die Regelung gemäss Art. 54 Abs. 3, dass in Arbeitszonen entlang der Kantonsstrassen (Seetalstrasse, Gerliswilstrasse, Neuenkirchstrasse, Rothenburgstrasse) die Eingänge und Adressierung auf die entsprechende Kantonsstrasse auszurichten sind, widersprechen teilweise den Erkenntnissen aus der Potenzialstudie.

In der Potenzialstudie wurde hergeleitet, dass insbesondere bei den zentralen Plätzen Adressen gebildet werden und wichtige Eingänge zu liegen kommen sollen. Damit sollen neue Zentralitäten geschaffen werden. Dieses Prinzip sollte jedoch nicht im Sinne einer Ausnahme nur möglich sein, wofür gemäss Abs. 4 ein Bebauungsplan oder ein Gestaltungsplan notwendig wird. Denn dadurch würde ein zeitaufwändiger zusätzlicher Planungsschritt eingeführt. Die Regelung gemäss Art. 54 Abs. 3 müsste räumlich differenziert werden, so dass für den Abschnitt gemäss Potenzialstudie eine Sonderregelung (Spezialzone) möglich ist, ohne einen weiteren Planungsschritt auszulösen.

## C. Kommunalen Richtplan Verkehr

Die IG Seetalstrasse begrüsst im Allgemeinen die Vorgaben und vorgeschlagenen Massnahmen im kommunalen Verkehrsrichtplan, welche in Zusammenhang mit dem Korridor der Seetalstrasse stehen. Die Ziele, Strategien und Handlungsfelder sind klar gehalten. Den Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke/Waldibrücke – als übergeordnete Massnahmen aus dem AP Luzern 4. Generation, zu einer intermodalen Drehscheibe mit attraktiven Umsteigebeziehungen und Verkehrsmittelangeboten wird befürwortet.

Den weiteren genannten Zielen und Massnahmen steht die IG Seetalstrasse grundsätzlich positiv gegenüber. Massnahmen wie z.B. die Umgestaltung der Seetalstrasse (Ü6 und Ü7), im Bereich MIV die Verbesserung des Verkehrsflusses (S1, S3) und der Ausbau des Fusswegnetzes (F40-42) stärken die Seetalstrasse als funktionierende Hauptverkehrsachse. Die geplante Neuerschliessung des Gebiets Hasli (S4, Machbarkeitsstudie) und deren Lage/Verlauf ist mit der Siedlungsentwicklung und auf die Weiterentwicklung des ESP Luzern Nord Teil Seetalstrasse abzustimmen. Die IG Seetalstrasse bittet um Beizug in geeigneter Form, damit die Erkenntnisse aus der Potenzialstudie einfließen können.

Die Massnahmen im öffentlichen Verkehr (ÖV2–ÖV4) decken sich weitestgehend mit den Erkenntnissen aus der Potenzialstudie (vgl. Punkt 4 aus dem 12-Punkteplan). Insbesondere die Absicht, die Durchbindung der Erschliessung des Flugplatzes bis zum Bahnhof Waldibrücke weiterzuziehen und damit die ÖV-Verbindung Bahnhof Emmenbrücke–Waldibrücke zu stärken, wird begrüsst. Des Weiteren möchten wir eine Optimierung und Überprüfung der ÖV-Querverbindung Waldibrücke–Ebikon zur besseren Erreichbarkeit des Arbeitsplatzgebiets aus dem Rontal anregen. Zudem sollte das Gebiet Rathausen mit CKW und SSBL mit einer Querverbindung von Emmenbrücke über das Emmenfeld besser erschlossen werden. Nur so können auch Mobilitätsmassnahmen bei einzelnen Betrieben wie der CKW umgesetzt werden.

Zum **Parkplatzreglement** äussern wir uns nicht spezifisch, da hierzu die Sicht der einzelnen Betriebe wesentlich ist. Wir erwarten jedoch, dass unsere grundsätzliche Forderung, für das Gebiet Seetalstrasse (kantonalen Entwicklungsschwerpunkt) gesamträumliche Lösungen zu suchen bzw. solche nicht auszuschliessen, auch in diesem Reglement berücksichtigt werden.

Die folgenden Artikel im Parkplatzreglement sind entsprechend zu überprüfen:

- Bedarf an Abstellplätzen (Art. 7)
- Weitere Reduktionen (Art. 8 Bst. c) – Widerspruch zur Rechtssicherheit
- Voraussetzungen für Mobilitätskonzepte (Art. 15)

Wir möchten den Dialog und die Zusammenarbeit mit der Gemeinde Emmen weiterhin pflegen und der mit der Potenzialstudie angestossene Prozess zur qualitätvollen Weiterentwicklung des ESP «Luzern Nord Teil Seetalstrasse» vorantreiben. Nur die geforderte gesamtheitliche Koordination zwischen Kanton, RET, Gemeinde und Grundeigentümern kann eine optimale Planung, Entwicklung und Bewirtschaftung des kantonalen Entwicklungsschwerpunktes an der Seetalstrasse sicherstellen.

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme bedanken wir uns. Wir bitten Sie, unsere zentralen Anliegen in den neuen Zonenplan und das Bau- und Zonenreglement zu integrieren. Für weitere Gespräche und Ausführungen unserer Absichten stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
**IG Seetalstrasse**

Für den Vorstand der IG Seetalstrasse



Mark Bachmann



Adrian Brun

*Kopie ohne Beilagen an:*

- *Mitglieder der IG Seetalstrasse*
  - *Dienststelle Raum und Wirtschaft (rawi), Abteilung Raumentwicklung*
  - *Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif)*
  - *Wirtschaftsförderung Luzern*
  - *Raumentwicklung LuzernPlus*
- (Alles beteiligte Stellen des Workshop-Verfahrens «Potenzialstudie Seetalstrasse»)*

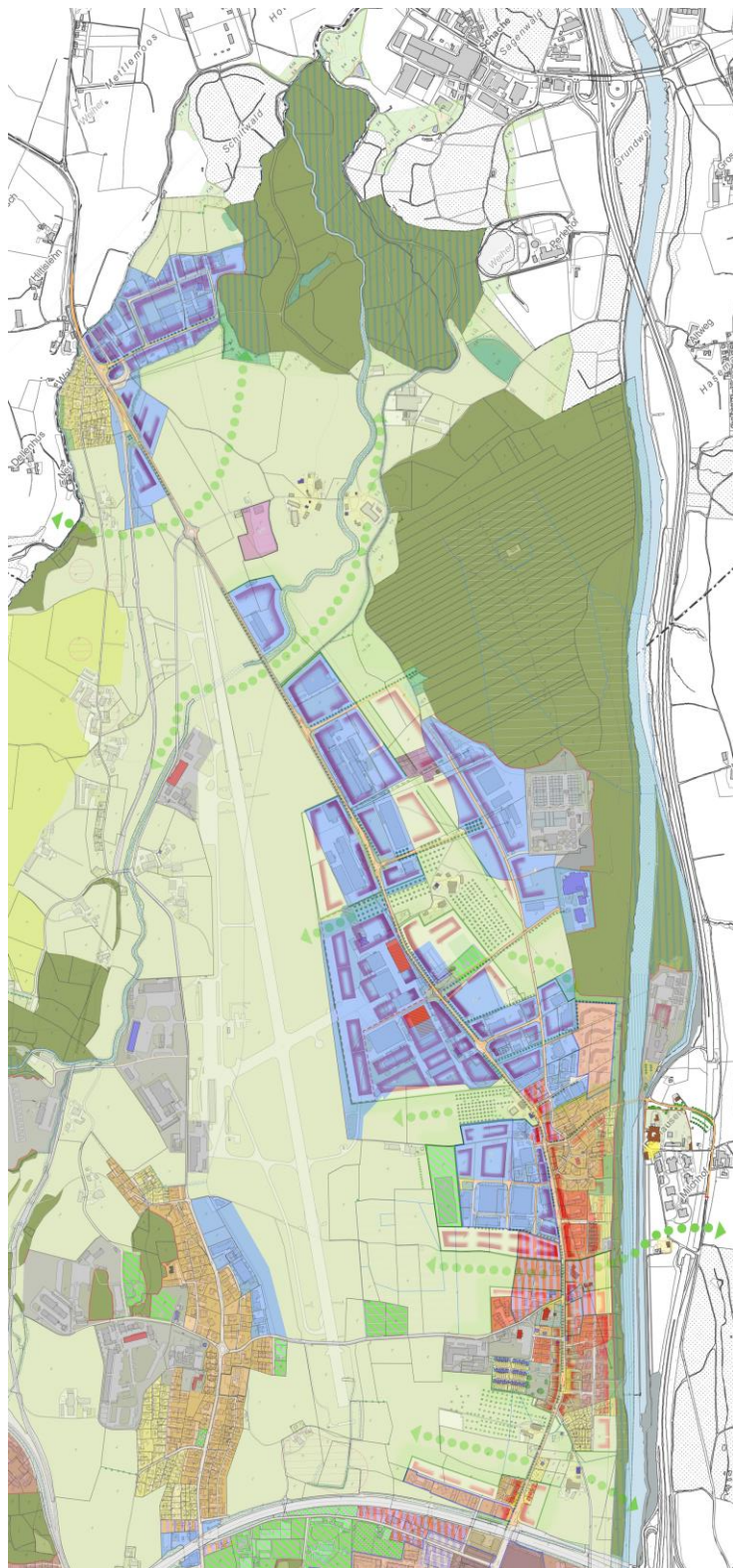
Beilage:

- Schlussbericht Potenzialstudie Seetalstrasse, Datum 17. August 2022



## Anhang

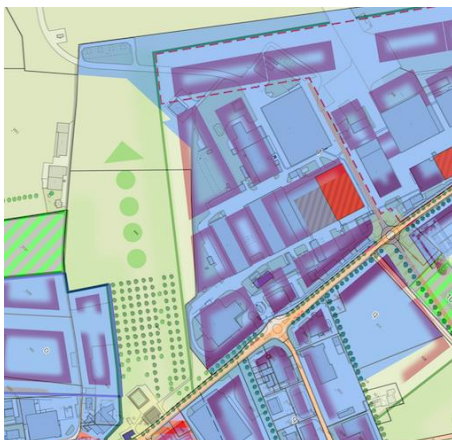
### Anhang 1 Überlagerung räumliches Entwicklungsleitbild IG Seetalstrasse mit Zonenplan Gemeinde Emmen





## Anhang 2 Änderungsanträge Zonenplan

### 2.1 Anträge zu Arrondierungen im Zonenplan



RUAG West, Ämmefeld, Haslifeld (Parz.-Nrn. 608)  
 Im Bereich der RUAG West schlägt das Entwicklungsleitbild eine Anpassung der Arbeitszone vor. Mittels einer teilweisen Auszonung der Parzelle Nr. 608 und der teilweisen Einzonung der Parzellen Nrn. 608 und 444 bis zum definierten Siedlungsrand soll die Freihaltung des Landschaftsfensters und die optimale Ausnutzung der Baufelder sichergestellt werden.



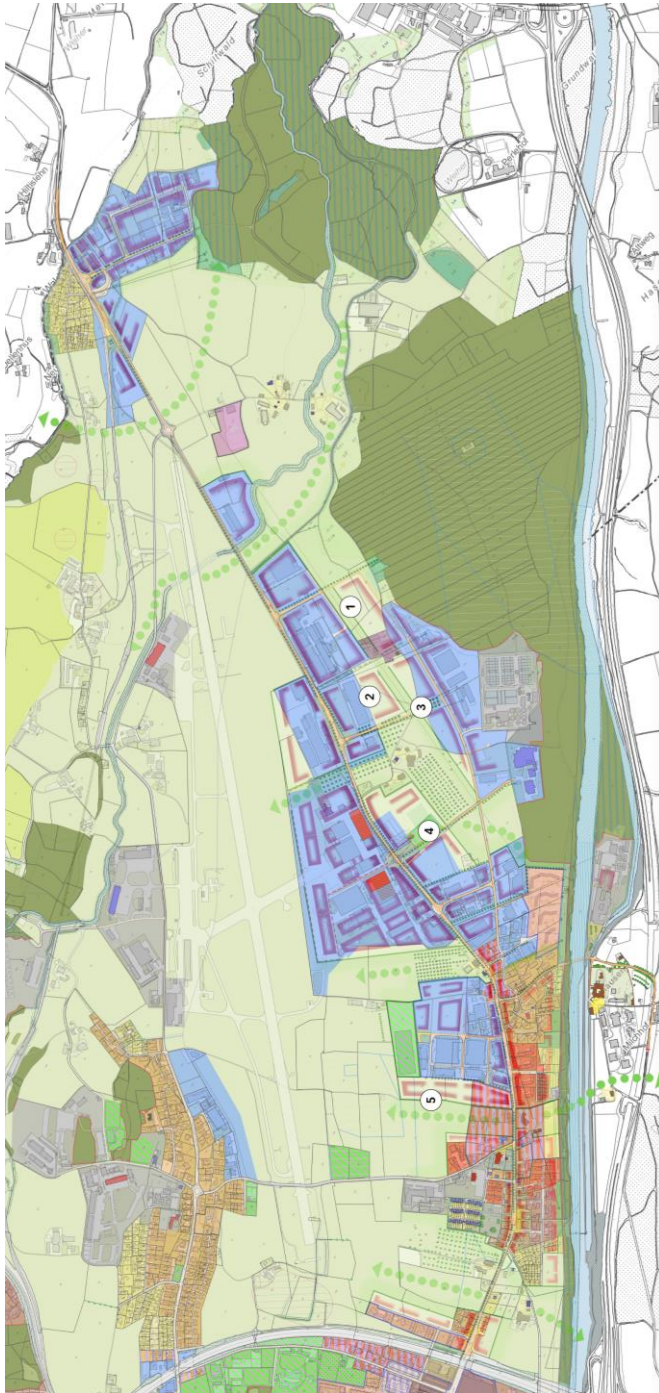
RUAG (Parz.-Nrn. 608, 1326)  
 Die Situation im nördlichen Perimeter der RUAG ist nicht unabhängig von der Anpassung im Bereich RUAG West zu betrachten. Zur optimalen Anordnung der Baufelder und im Hinblick auf das Flugfeld sowie die Erhaltung des Landschaftsfensters soll die Arbeitszone mittels einer Aus- und Einzonung von Flächen angepasst werden.  
 Das Leitbild sieht zu der im Zonenplan neu festgelegten überlagernden Grünzone B ein Grünfenster vor.



Meierhof (Parz.-Nrn. 3728, 424)  
 Die Berücksichtigung des Landschaftsfensters in den Gestaltungsplanpflichtigen Gebieten Chilefeld West und Ost gemäss dem städtebaulichen Gesamtkonzept wird unterstützt.

## 2.2 Anträge zu Erweiterungen der Arbeitszone im ESP-Teilbereich Seetalstrasse

Die aus Sicht der IG Seetalstrasse wichtigsten, noch nicht der Arbeitszone zugewiesenen strategischen Potenzialflächen sind in der folgenden Abbildung mit Nummern gekennzeichnet und beschriftet.



1. Emmi Ost, Under Hasli (Parz.-Nrn. 4008, 2644, 1688 und 979)
2. 4B Süd, Hasli, Ober Hasli, Under Hasli (Parz.-Nr. 612)
3. Anliker, Buholz (Parz.-Nrn. 612, 619)
4. RUAG Ost, Ober Hasli (Parz.-Nr. 614, 1590, 2097, 615, 616, 969, 617, 618)