

**IG** INTERESSENSGEMEINSCHAFT  
Seetalstrasse SEETALSTRASSE

## Mitwirkungsangabe Ortsplanungs- revision Emmen

1. September 2022



## Emmen, IG Seetalstrasse

### Potenzialstudie «Arbeitsplatzgebiet Seetalstrasse»



Schlussbericht

17. August 2022

## **Impressum**

### **Auftraggeberin:**

IG Seetalstrasse  
Seetalstrasse 190  
6032 Emmen

### **Mitglieder IG Seetalstrasse**

4B AG  
ALIGRO Demaureux & Cie SA  
ALSO Schweiz AG  
Anliker AG  
BRUN Real Estate AG  
Bucher Immobilien & Finanz AG / Bucher  
Transport Logistik AG  
CKW AG  
Emmi Frischprodukte AG  
Gasthaus Sternen Emmen GmbH  
GEMÜ GmbH  
Gmür & Co AG  
LIPO Einrichtungsmärkte AG  
Loacker Swiss Recycling AG  
Markus Mächler  
omag-services AG  
RUAG Real Estate AG  
SOLUMA AG (smeyers)  
SSBL  
TCS Sektion Waldstätte

### **Auftragnehmerin:**

ecoptima, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern  
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81  
[www.ecoptima.ch](http://www.ecoptima.ch), [info@ecoptima.ch](mailto:info@ecoptima.ch)

### **Bearbeitung:**

Arthur Stierli, dipl. Geograf, Raumplaner FSU  
Bettina Dähler Staub, Planerin  
Jessica Biedermann, Geografin MSc

*Abbildung Titelseite: Feddersen & Klostermann*

## **Inhalt**

<b>1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>Ausgangslage und Absichten</b>	<b>6</b>
<b>3.</b>	<b>Verfahren</b>	<b>7</b>
<b>4.</b>	<b>Aufgabe und Ziele der Potenzialstudie</b>	<b>8</b>
4.1	Perimeter	8
4.2	Erwartungen/Zielsetzungen der Akteur/-innen	9
4.3	Übergeordnete Vorgaben und Rahmenbedingungen	10
4.4	Begleitgremium	12
<b>5.</b>	<b>Resumée der Workshops</b>	<b>13</b>
5.1	Startsitzung	13
5.2	Workshop 1	14
5.3	Workshop 2	17
5.4	Schlussbesprechung	22
<b>6.</b>	<b>Ergebnis der Potenzialstudie</b>	<b>23</b>
6.1	Räumliches Entwicklungsleitbild	23
6.2	12-Punkteplan	24
<b>7.</b>	<b>Würdigung</b>	<b>36</b>
7.1	Städtebau / Architektur	36
7.2	Mobilität	37
<b>8.</b>	<b>Erkenntnisse aus der Potenzialstudie</b>	<b>39</b>
<b>9.</b>	<b>Empfehlungen zur weiteren Umsetzung</b>	<b>40</b>
9.1	Projektorganisation	40
9.2	Prozessuales Vorgehen	41
<b>10.</b>	<b>Nächste Schritte (kurzfristig: 2022/23)</b>	<b>42</b>
10.1	Mitwirkungseingabe zur Ortsplanungsrevision der Gemeinde Emmen	43
10.2	Aufbau einer Projektorganisation	43
<b>11.</b>	<b>Genehmigung</b>	<b>44</b>
	<b>Beilageband: 12-Punkteplan</b>	<b>45</b>



## 1. Einleitung

Die «IG Seetalstrasse» ist eine Interessengemeinschaft von 19 verschiedenen Industrie- und Gewerbetrieben entlang des Korridors Seetalstrasse in Emmen. Die Seetalstrasse in der Gemeinde Emmen führt mitten durch das urbane Quartier Meierhöfli und ist als Teil des ESP «Luzern Nord» Standort für eine Vielzahl von Industrie- und Gewerbegebiete. Die stark befahrene Seetalstrasse ist geprägt von Verkehrsproblemen wie Staus, Nadelöhre, Durchgangsverkehr zu Stosszeiten und Verspätungen im ÖV, welche sich nachteilig auf die Erschliessungs- und Standortqualitäten von Industrie und Gewerbe auswirken. Abschnittsweise genügt die Kantonsstrasse den verkehrlichen Anforderungen längst nicht mehr und gilt als unsicher, verkehrshemmend und unattraktiv. Problematisch sind zum Beispiel der zu wenig leistungsfähige Knoten Buchrain (nordwärts), die Anbindungen in Richtung Emmen/Stadt Luzern und Autobahn sowie die fehlende Busbevorzugungen beim öffentlichen Verkehr. Aus diesem Grund ist eine verstärkte Abstimmung der Siedlungsentwicklung und den Verkehrsinfrastrukturen erforderlich.

Seit einigen Jahren möchte sich die IG Seetalstrasse deshalb konkret mit den zuständigen Behörden an der verkehrlichen, städtebaulichen und wirtschaftlich attraktiven Weiterentwicklung der Seetalstrasse beteiligen. Seitens Kanton und Gemeinde bestehen ebenfalls diverse Projekte und Planungen zur Aufwertung und optimalen Nutzung der Potenziale. Ziel ist eine engere Abstimmung der städtebaulichen und verkehrlichen Aspekte, aber auch die Chancen und Potenziale der zukünftigen Entwicklungen zu definieren. So wurde mit der Testplanung Seetalstrasse Meierhöfli Zukunftsszenarien und Lösungsansätze für das Gebiet entwickelt mit dem Ziel, die Seetalstrasse und die anliegenden Quartiere aufzuwerten. Zudem haben der Kanton Luzern und die Gemeinde Emmen mittels einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) verschiedene Optimierungsvarianten (u.a. Umfahrungslösungen) geprüft. Umgesetzt wird nun die Bestvariante «BGK lang», die zwischen Ober-Grundhof und Kreisel Flugzeugwerke eine Optimierung im Bestand statt einem Neubau einer Umfahrung vorsieht. Das Ziel der nächsten Jahre ist es, dass mit der Erarbeitung des BGK ein realisierbares Gesamtbild der Seetalstrasse vorliegt, in welchem alle stadträumlichen und verkehrlichen Aspekte berücksichtigt sind. Neben der Prüfung und konkreten Umsetzung der vorgeschlagen Massnahmen besteht eine weitere Planungsaufgabe im langfristigen Fernhalten des gebietsfremden Durchgangsverkehrs. Dafür erarbeitet der Kanton eine übergeordnete Verkehrsstrategie.

## 2. Ausgangslage und Absichten

Die «IG Seetalstrasse» verfolgt das Ziel, dass im Hinblick auf die laufenden übergeordneten Planungsprozesse «Revision Kantonalen Richtplan 2020» des Kantons und «Qualität Emmen» der Ortsplanungsrevision der Gemeinde Emmen die eigenen Interessen bezüglich der Entwicklung des Gebiets Seetalstrasse unter den Grundeigentümern optimal abgestimmt und eingebracht werden können.

Die «IG Seetalstrasse» hat deshalb beschlossen, vertreten durch den Vorstand, eine Potenzialstudie «Arbeitsplatzgebiet Seetalstrasse» durchzuführen.

Mit der Potenzialstudie werden unterschiedliche Szenarien und Ideen für die langfristige Entwicklung des «Arbeitsplatzgebiets Seetalstrasse» gesucht. Dabei sollen die Ergebnisse möglichst den strategischen Entwicklungsabsichten der Grundeigentümer und Nutzer sowie des Kantons, des regionalen Entwicklungsträgers RET LuzernPlus und der Gemeinde entsprechen. Möglichst alle Akteure der «IG Seetalstrasse» sollen einbezogen werden. Die Ergebnisse sollen der internen Meinungsbildung und der Kommunikation gegen aussen dienen und den fachlichen Input in die laufende Ortsplanungsrevision liefern.

### 3. Verfahren

Workshop-  
Verfahren

Das Verfahren wurde als Workshop-Verfahren auf Einladung mit einem Planungsteam durchgeführt. Im Rahmen des Verfahrens fanden 2 Workshops und eine Schlussbesprechung statt. Das Resultat des Workshop-Verfahrens ist ein Entwicklungsleitbild und ein 12-Punkteplan, in dem die Prinzipien für die langfristige räumliche Entwicklung und Ansiedlung festgelegt werden und das weitere Vorgehen festgehalten ist.

Das beauftragte Team ist das Büro Feddersen & Klostermann, Städtebau – Architektur – Landschaft, Zürich unter der Leitung von Rainer Klostermann.

Das Planungsteam setzt sich aus Fachexperten der Bereiche Städtebau, Architektur und Landschaft zusammen. Das Thema Verkehr wurde im Rahmen von zwei Zwischenbesprechungen mit dem Verkehrsexperten Walter Schaufelberger (B+S Ingenieure) bearbeitet.

Weiterbearbeitung

Das aus dem Workshop-Verfahren resultierende Entwicklungsleitbild im Modell und der 12-Punkteplan dienen als Basis für die anschliessende Mitwirkungsbeitrag der IG Seetalstrasse im Rahmen der Revision der Ortsplanung Emmen sowie für die weitere angestrebte kurz- bis langfristige Gebietsentwicklung hin zum vorgeschlagenen Zielzustand.

## 4. Aufgabe und Ziele der Potenzialstudie

### 4.1 Perimeter

#### 4.1.1 Betrachtungsperimeter

Der Betrachtungsperimeter (insbesondere für die verkehrlichen Fragestellungen) umfasst den Korridor der Seetalstrasse von der Waldibrücke in Emmen bis zum Seetalplatz in Emmenbrücke.

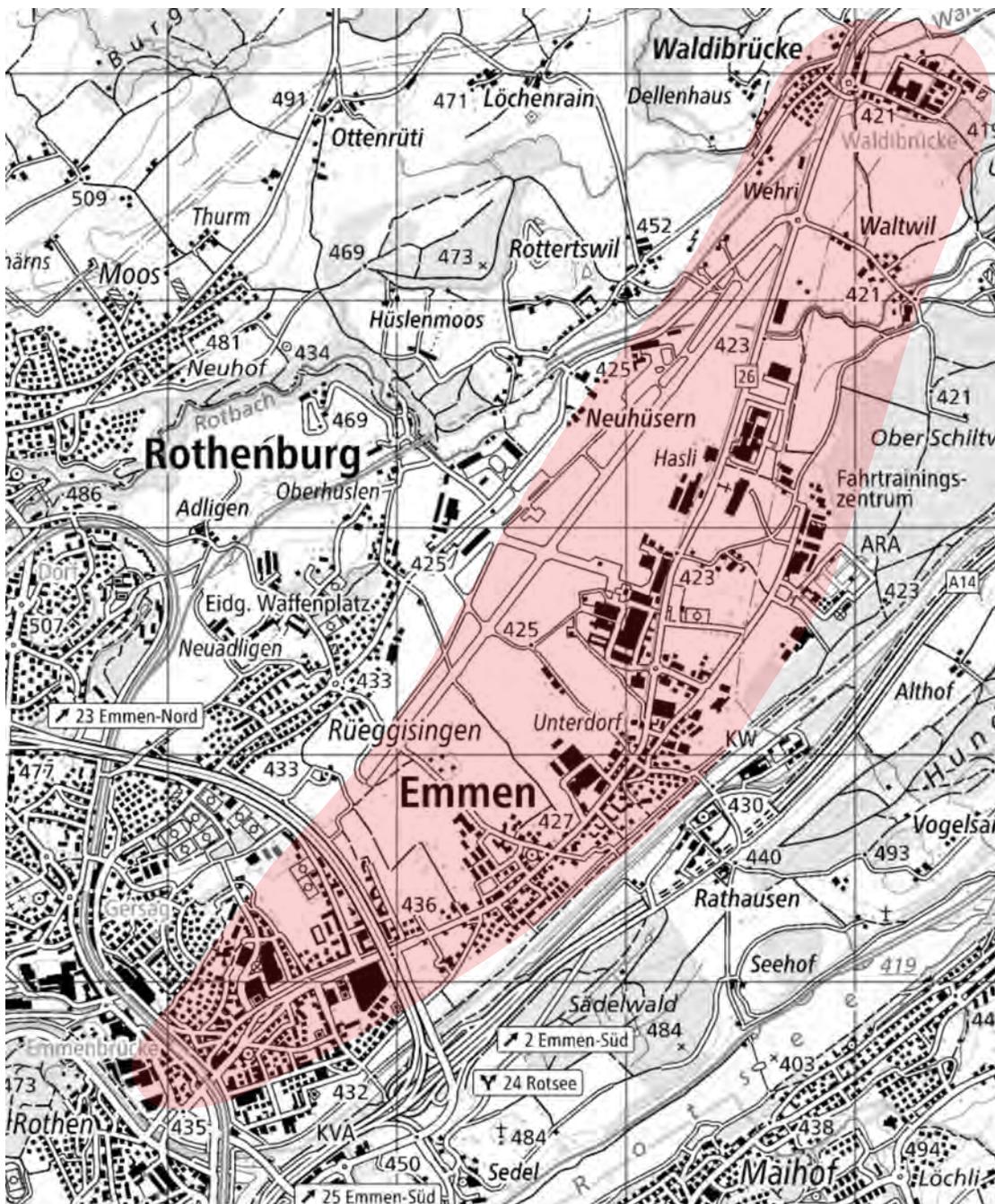


Abb. 1 Betrachtungsperimeter zwischen Waldibrücke und Seetalplatz in Emmenbrücke

#### 4.1.2 Bearbeitungsperimeter

Es wird zwischen einem inneren und einem äusseren Bearbeitungsperimeter unterschieden. Der innere Bearbeitungsperimeter fokussiert auf die raumbildenden Arbeitszonen entlang der Seetalstrasse sowie die Erschliessungsinfrastruktur. Der äussere Bearbeitungsperimeter umfasst auch die weiteren Grundstücke im Einzugsbereich der Seetalstrasse. Im äusseren Betrachtungsperimeter sollen insbesondere die Auswirkungen des Verkehrs untersucht werden: MIV, Verkehrsabwicklung, ÖV-Erschliessung, Langsamverkehr.

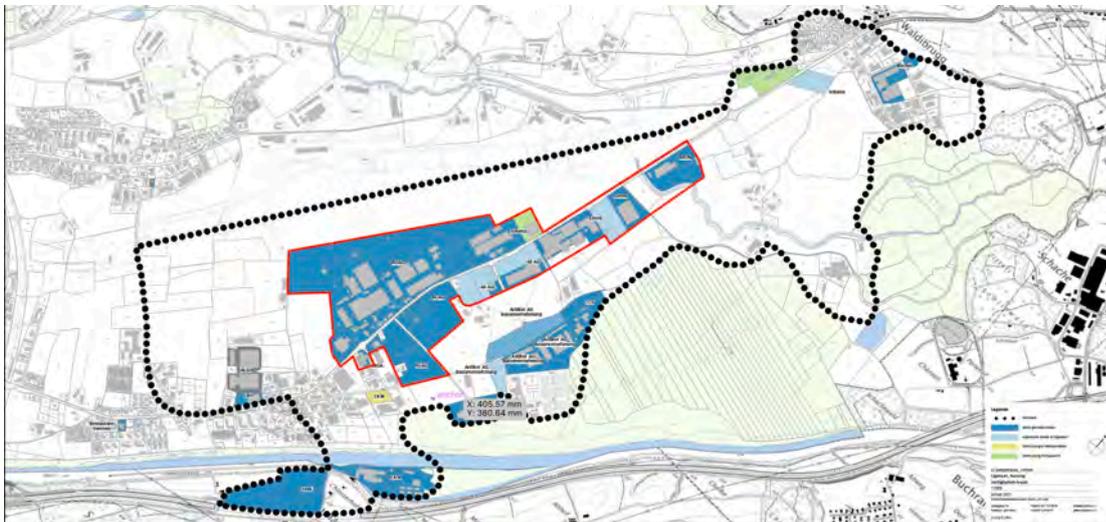


Abb. 2 Grundstücke im Eigentum der Mitglieder der IG Seetalstrasse, Rot umrandet der innere Bearbeitungsperimeter, schwarz gepunktet der äussere Bearbeitungsperimeter.

#### 4.2 Erwartungen/Zielsetzungen der Akteur/-innen

Das Workshop-Verfahren dient der Evaluation unterschiedlicher Lösungsansätze und Ideen auf Konzeptebene für die mittel- bis langfristige koordinierte Entwicklung und Vermarktung des «Arbeitsplatzgebiets Seetalstrasse» und der Prüfung der verkehrlichen Verträglichkeit und Machbarkeit. Daraus sollen eine optimale Gesamtstrategie sowie teilträumliche Entwicklungs- und Vermarktungsstrategien mit Handlungsempfehlungen abgeleitet werden.

Vom Planungsteam wird eine präzise Raumanalyse des Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeters erwartet, welche als robuste Grundlage für die Identifikation von räumlichen Potenzialen dient. Gestützt darauf wird eine Entwicklungsstrategie über den gesamten Bearbeitungsperimeter und teilträumliche Konzepte mit Ideen zur Adressbildung und Positionierung hinsichtlich Bebauung und Nutzungsprofil, zu den Freiräumen, zur Erschliessung und zum Verkehr sowie zur Standortgunst und Etappierung erwartet, die der Standortförderung zu Gute kommen.

Die Fragestellungen, mit welchen sich das Planungsteam auseinandersetzt, setzen sich somit aus folgenden Themenbereichen zusammen:

- Koordinierte Entwicklungsabsichten im Raum
- Raumprofil und Inwertsetzung Potenzialflächen
- Positionierung
- Verkehrsinfrastruktur und abgestimmte Mobilität
- Übergeordnete Planungsprozesse und zeitliche Abhängigkeiten

#### **4.2.1 IG Seetalstrasse**

Das Ziel der IG Seetalstrasse ist nicht die kurzfristige Diskussion über Einzonungspläne oder partikulare Interessen der Landeigentümer. Vielmehr soll ein mittel-/langfristiges Bild aufgezeigt werden, welche Perspektiven im Kontext des ESP Luzern Nord möglich sind.

#### **4.2.2 Gemeinde Emmen**

Mit der Potenzialstudie sind aus Sicht der Planungsbehörde die Interessen der Grundeigentümer zu klären. Gestützt darauf kann das notwendige Planungsinstrument bzw. die Umsetzung in die Ortsplanung diskutiert werden.

Nebst der Bedarfsermittlung in Bezug auf das unüberbaute Bauland wäre dann auch wichtig, dass Potenziale für eine Grundeigentümer unabhängige Entwicklung möglich werden und so Voraussetzungen für die Ansiedlung von neuen Betrieben geschaffen werden können.

In einem zweiten Schritt ist es das Ziel, ein Entwicklungsleitbild zur Identität und Adresse des Gebiets zu definieren und die Positionierung der IG Seetalstrasse zu schärfen, auch im Kontext der Wirtschaftsförderung.

#### **4.2.3 RET LuzernPlus**

Aus Sicht von LuzernPlus soll am Standort Seetalstrasse eine neue Dynamik entstehen, indem sich der Standort hinsichtlich der Nutzung positioniert. Zudem ist ein angebotsorientierter Entwicklungsansatz zu wählen, da die Verkehrsinfrastruktur bereits sehr ausgelastet ist. Das Nutzungsmass und der Nutzungsmix sind entsprechend zu designen.

### **4.3 Übergeordnete Vorgaben und Rahmenbedingungen**

Die Rahmenbedingungen für die Bearbeitung sowie die Anforderungen an die abzugebenden Unterlagen wurden im Programm zum Workshopverfahren vom 1. November 2021 festgehalten.

Aus übergeordneter Sicht (Kanton, Wirtschaftsförderung) interessiert auch, wie das Arbeitsplatzgebiet Seetalstrasse sich von anderen ESP (LuzernSüd, Littauerboden, LuzernOst, Rothenburg) hinsichtlich Profil, Clusterbildung und Nutzung abgrenzt – oder auch welche Gemeinsamkeiten sie haben wollen/können.

### 4.3.1 Abgeschlossene und laufende Planungen

Folgende abgeschlossenen und laufenden Planungen betreffen die zukünftige Entwicklung der Seetalstrasse:

- Städtebauliches Gesamtkonzept Gemeinde Emmen (2019)
- Verkehrsstudie IG Seetalstrasse (B+S AG, Bern, 2014)
- Luzern Nord: Mobilitätsberatung Seetalstrasse Emmen (2016)
- Vorstudie Gesamtverkehrssystem Seetalstrasse mit ÖV-Förderung (2018)
- Umfahrung Emmen Dorf, Zweckmässigkeitsbeurteilung ZMB, Bestvariante «BGK lang» (2021)
- Testplanung Seetalstrasse/Meierhöfli (abgeschlossen)
- Revision der Ortsplanung Gemeinde Emmen (öffentliche Mitwirkung)
- Revision kantonaler Richtplan
- kantonales Vorprojekt ESP zur Richtplanrevision 2020ff (Entwurf vom Okt. 2021)
- geplantes Konzept Landschaftspark Reuss

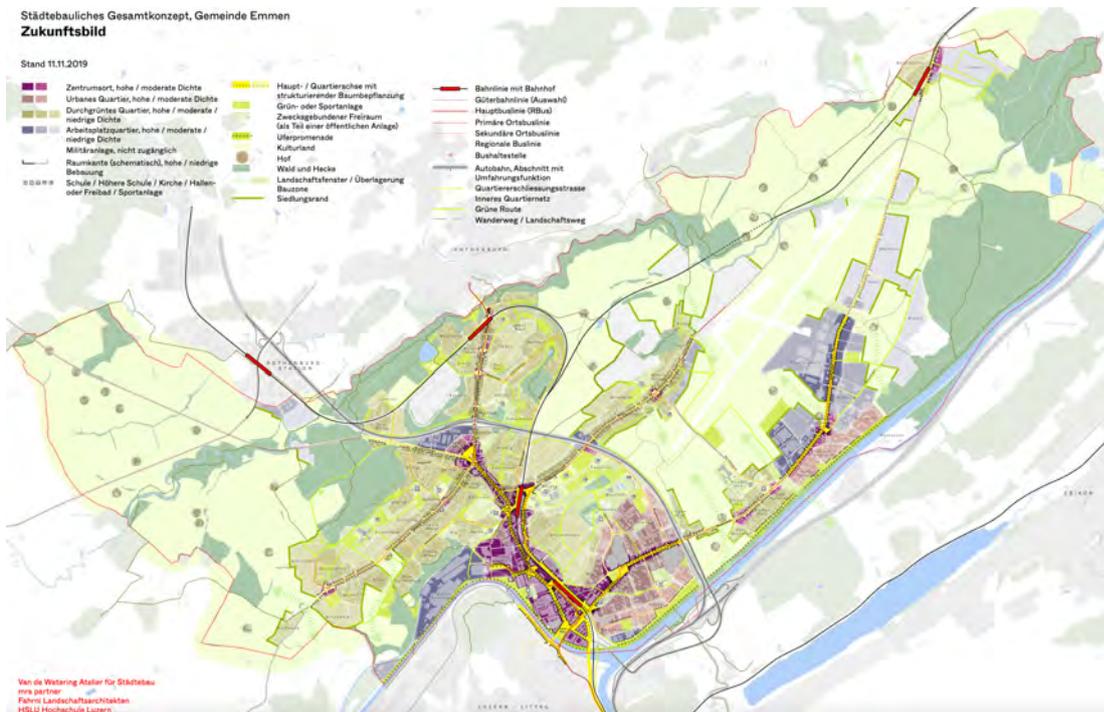


Abb. 3 Das städtebauliche Gesamtkonzept der Gemeinde Emmen (Van de Wetering, 2019)

#### **4.4 Begleitgremium**

Das Begleitgremium setzt sich aus den folgenden Mitgliedern zusammen:

##### **Externe Experten**

- Andi Scheitlin, Dipl. Architekt ETH/SIA
- Walter Schaufelberger, B+S AG, Bern, Verkehr

##### **Verteter Kanton, RET und LuzernPlus**

- Christoph Zurflüh, Gebietsmanager Luzern Nord, LuzernPlus
- William Barbosa, Projektleiter Raumentwicklung, rawi
- Andreas Zettel, Standortförderung

##### **Vertreterinnen und Vertreter Gemeinde Emmen**

- Enzo Gemperli, Leiter Departement Planung und Hochbau
- Christine Bopp, Leiterin Bereich Planung
- David Wyss, Bereich Planung
- Leo Müller, Werkstudent Raumplanung

##### **Vertreter IG Seetalstrasse (Vorstandsmitglieder)**

- Mark Bachmann, 4B AG
- Michael Schuster, RUAG Real Estate AG
- Markus Mächler, Vorstand
- Adrian Brun, Brun AG

Das Begleitgremium zieht bei Bedarf weitere Experten/-innen und Fachstellen bei.

##### **Moderation (ohne Stimmrecht)**

- Arthur Stierli, ecoptima ag

## 5. Resumée der Workshops

### 5.1 Startsituation

#### 5.1.1 Themen

Bereinigung Programm	Das Programm des Workshop-Verfahrens wurde abschliessend besprochen. Die Gemeinde Emmen informiert über den aktuellen Stand der Ortsplanungsrevision. Die Klärung der Erwartungen und Ziele der einzelnen Akteure, vor allem die Ergänzungen der Gemeinde Emmen, stand noch aus. Zudem wurden auch die Erwartungen der IG Seetalstrasse und Luzern Plus konkretisiert.
Prozess	Zu den Bestimmungen des Verfahrens wird festgehalten, dass für die Gemeinde der Dialog und die Professionalisierung des Mitwirkungsbeitrags im Vordergrund stehen. Sie sehen sich in einer Expertenrolle im Prozess. Es wird im Weiteren aufgenommen, dass nach Abschluss des Verfahrens eine PLV oder ein LOI zwischen der IG Seetalstrasse und der Gemeinde Emmen abgeschlossen werden soll.
Verkehr	Gestützt auf eine ausführliche Diskussion zur Verkehrssituation und -entwicklung wurde festgelegt, dass auf aufwändige Verkehrsmodellrechnungen zugunsten von konzeptionellen Verkehrslösungen verzichtet werden kann. R. Klostermann wird gemeinsam mit W. Schaufelberger die gesamtverkehrliche Einschätzung vornehmen und gestützt darauf einen Vorschlag für die Gesamtverkehrsstrategie erstellen. Zusätzlich soll auch das Mobilitätsmanagement als Thema ergänzt werden, sodass am Schluss ein stufengerechtes Mobilitäts- und Gesamtverkehrskonzept vorliegen.

#### 5.1.2 Aufträge zur Weiterbearbeitung

Für die erste Zwischenbesprechung sollen anhand des einfachen Arbeitsmodells 2 bis 3 Varianten erarbeitet werden, die im Plenum diskutiert werden können.

## 5.2 Workshop 1

### 5.2.1 Themen

Präsentiert werden eine ausführliche Ist-Analyse der Bedingungen und heutigen verkehrlichen und baulichen Gegebenheiten sowie Masstabswechsel entlang der Seetalstrasse sowie der historischen Entwicklung der Achse. Es wird dabei versucht, die Identität des Gebiets zu umranden. Der rote Faden der Identität und Ausgangspunkt der Entwicklungsüberlegungen stellt die (Kultur-)Landschaft mit ihren Obstgärten dar.

In einem zweiten Teil werden die Ausgangslage (Entwicklungsabsichten, städtebauliches Gesamtkonzept Emmen) und erste konzeptionelle Ansätze zu einer Gesamtverkehrsstrategie und teilräumlichen Konzepten vorgestellt. Die Konzeptskizze, basierend auf den Erkenntnissen aus den abgegebenen Grundlagen und den zuvor abgefragten Entwicklungsabsichten, veranschaulicht erste Grundsätze zu Adressierung, Fassaden- und Raumkanten, Strassenraumgestaltung, Landschaftsfenster und Freiräumen.



Abb. 4 Die vorgestellte und im Plenum diskutierte Konzeptskizze (Feddersen & Klostermann)

Aus der Präsentation und der moderierten Diskussion werden folgende Grundsätze zur Konzeptskizze festgehalten:

- Aus dem Modell werden zwei Räume entlang der Seetalstrasse ersichtlich: ein Raum mit dörflichem Charakter und ein Industrie- und Gewerbegebiet.
- Es besteht ein Bedürfnis, entlang der Seetalstrasse zukünftig vermehrt öffentlichen Raum und Einkaufs- und Freizeitangebote bereitzustellen.
- Die Raumkanten und Fassaden (rot) sind zur Strasse hin zu orientieren.
- Die Landschaftsfenster (grüne Pfeile) und Siedlungsbegrenzungslinien sind zu erhalten.

- Alleen und Grünräume (grüne Punkte) strukturieren den Raum, werfen den Strassenraum auf und geben dem Standort eine gemeinsame Identität.
- Im Fokus «Seetalstrasse» steht die verträgliche Gestaltung und Aufweitung des Strassenraums für die Realisierung von Mehrzweckstreifen, Busspuren etc. Die Achse sowie die Querbezüge sollen gestärkt werden.
- Neben den höhenbeschränkten Fassaden- und Raumkanten aufgrund des Flugplatzes werden höhere Gebäude als städtebauliche Akzente vorgeschlagen.

### 5.2.2 Verworfenne Varianten

Geprüft wurden zudem die vier verworfenen Verkehrsvarianten «Dorfumfahrung», «Sedel», «Parallelerschliessung» und «Knoten».

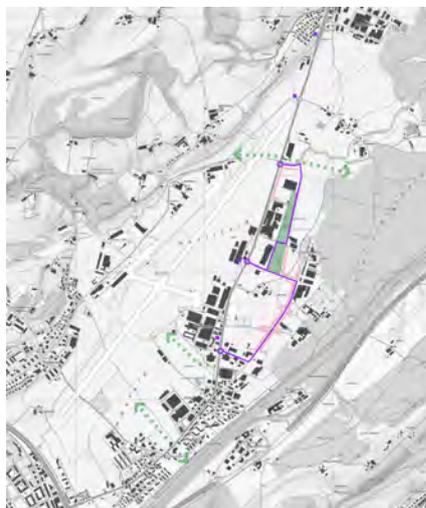
Variante «Dorfumfahrung»



Variante «Sedel»



Variante «Parallelerschliessung»



Variante «Knoten»



### 5.2.3 Aufträge zur Weiterbearbeitung

#### Entwicklungspotenzial:

- Die Seetalstrasse ist das grosse Rückgrat des ESP. Es stellt sich die Frage, ob das Weiterziehen des Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) sinnvoll ist.
- Das übergeordnete Nutzungsprofil der Seetalstrasse soll festgelegt und gestärkt werden, so dass Reserven gerechtfertigt sind.
- Es gilt, eine realistische und umsetzbare Vision für die Seetalstrasse zu erarbeiten. Folglich sind Leitplanken des Gesamtraumes resp. die planerischen Rahmenbedingungen zu definieren. Die Bau- und Zonenordnung muss darauf ausgelegt sein, diese Entwicklungen und Potenziale zu beherbergen. Daher gilt es die Adressierung, der Zugang zu den öffentlichen Räumen und die Strassenräume zu sichern und in den verschiedenen Bereichen zu klären.
- Die gelben Flächen im Modell (Platzhalter) sind zu klären. Was für Potenziale haben sie (für die Identität der Seetalstrasse) und sind sie richtig verortet? Ist bei der S-Bahn-Haltestelle in Waldibrugg ebenfalls ein solcher Platz zu schaffen?
- Es werden vor allem lange Gebäude nachgefragt. Die Gebäudehöhe hängt mit der Produktion zusammen und ist dementsprechend nicht einheitlich.
- Die Flächen sind weiter in Bauzonen, Entwicklungsflächen und nicht eingezonte Flächen zu differenzieren.
- Es sollen Bereiche ausgeschieden werden, in welchen sich neue Bauten entwickeln können.
- Was sind die Absichten für die bestehende Zone in der Nähe der ARA? Was würde ein Abtausch nach sich ziehen?
- Bilateral sind die Gespräche mit der RUAG Real Estate AG / M. Schuster zu den eigenen Entwicklungsabsichten weiter zu führen.
- Der Umgang mit den weiteren Grundeigentümern im Raum ist zu klären.

#### Verkehrskonzept:

- Die Seetalstrasse ist als multimodale Achse zu zeichnen. Die Entwicklung des Raums ist mit den gesamtverkehrlichen Rahmenbedingungen abzustimmen.
- Die Vorteile einer Ringstrasse in Bezug auf die Verkehrsplanung und den ÖV sind abzuklären. Wo sind Haltestellen sinnvoll?
- Sind senkrecht zur Seetalstrasse verlaufende Buslinien sinnvoll?

## 5.3 Workshop 2

### 5.3.1 Themen

Im Fokus des 2. Workshops stehen die Präsentation und Diskussion der Gesamtentwicklungsperspektive und die Vorgehensweise zur Einbindung der weiteren Akteurinnen und Akteure im Perimeter. Präsentiert wird das aufgrund der Aufträge aus Workshop 1 weiter bearbeitete Konzept mit seinen Untervarianten, Handlungsfeldern und Interventionsmöglichkeiten.

### 5.3.2 Gesamtbild

Die langfristige Entwicklungsstrategie wird aus der historischen Entwicklung und den landschaftlichen Strukturen hergeleitet. Das überarbeitete Gesamtkonzept zielt auf die Aufrechterhaltung bzw. Verbesserung der landschaftlichen Qualitäten bei gleichzeitiger Entwicklung im Raum Seetalstrasse ab. Das Konzept basiert auf folgenden identitätsstiftenden Grundelementen:

- Rückgrat «Seetalstrasse»
- Plätze an bestehenden und potenziellen Bushaltestellen
- Landschaftsfenster, z.T. im Bereich der Bauernhöfe
- Strukturierende Siedlungsränder



Abb. 5 Die auf dem Gesamtkonzept abgebildete langfristige Entwicklungsstrategie für den Raum Seetalstrasse (Feddersen & Klostermann)

### 5.3.3 Fokusräume inkl. Varianten

Das Planungsteam hat fünf Fokusräume identifiziert, die es im Rahmen der Abstimmung der Entwicklungsabsichten, der Positionierung und des Verkehrs vertieft zu betrachten gilt.

### Fokus RUAG Areal

- Gut nutzbare Volumen für RUAG und für Dritte
- Sinnvolle Anordnung der Nutzungen (Sicherheitstrakt, Drittnutzungen, Parking, ...)
- Klar definierte Aussenkanten des Areals
- Optische Durchlässigkeit im Bereich der Landschaftsfenster



### Ausgangslage

1. Bauvorhaben RUAG
2. Öffnung des Areals für Drittnutzungen
3. Landschaftsfenster
4. Inventarisierte Hallen:



#### A Flugzeugmontagehalle (1940)

- A-Objekt im KGS-Inventar (Schweizerisches Inventar der Kulturgüter von nationaler und regionaler Bedeutung)
- schützenswert (Bauinventar BILU)



#### B Miragehalle (1964)

- schützenswert (Bauinventar BILU)



#### C Prüfstelle mit Schiesskanal (1964)

- erhaltenswert (Bauinventar BILU)



#### D Verwaltungsgebäude (1962)

- erhaltenswert (Bauinventar BILU)

### Fokus Seetalstrasse – Buholzstrasse

#### Variante a

Zusätzliche Verbindung zur Buholzstrasse via der 4B AG Einfahrt



#### Variante b

Potenzial für sehr lange Industriebauten mit zwei Querverbindungen und einer ausgedehnten Grünfläche zwischen Seetalstrasse und Buholzstrasse. Verlängerungsmöglichkeiten in Richtung Norden/Schiltwald wären denkbar.



Variante c

Entwicklungspotenzial hinter der Emmi und GEMÜ AG weist den Nachteil der Hochspannungsleitung als höhenbegrenzendes Element auf.



Variante d

Ebenfalls von der Hochspannungsleitung betroffen, schliesst jedoch die Lücke zwischen 4B und Anliker/TCS-Areal.



Fokus Dorf

- Verdichtung des Quartiers entlang bestehender Strassen
- Stärkung bzw. Arrondierung der bestehenden Siedlungsränder
- Geschickte Weiterentwicklung der querverbindenden Sichtachsen



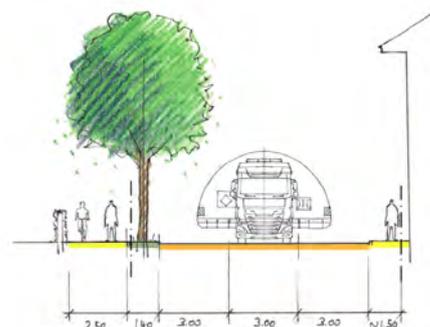
### Fokus Waldibrugg

- Anordnungsvorschlag aus dem Gesamtkonzept Emmen
- Industriegebiet wird entlang der bestehenden Gebäude an der Seetalstrasse fortgeführt
- Verlegung des Kreisels



### Fokus Seetalstrasse

- Stärkung der Seetalstrasse als Rückgrat mit dem Aufbau einer strassenbegleitenden, identitätsstiftenden Allee
- Kreisellösungen und wo sinnvoll Mehrzweckstreifen als zentrale Elemente des strassengebundenen ÖV, Strassenquerungen als zentrale Herausforderung
- Ausbildung der Fassaden, Adressierung und Blickachsen mit identitätsstiftendem und städtebaulichem Potenzial



### 5.3.4 Aufträge zur Weiterbearbeitung

#### Räumliches Entwicklungsleitbild:

- Weiterentwicklung des Gesamtkonzeptes aufgrund der Rückmeldungen zu den vorgestellten Untervarianten. Die Aufwertung des Buholzgebietes und der bestehenden Substanz werden begrüsst.
- Bei der Überarbeitung ist das Aufwertungskonzept Schiltwald zu berücksichtigen.
- Weitere Klärung der Ausgestaltung der Siedlungsränder und Landschaftsübergänge.
- Die für den Fuss- und Veloverkehr notwendigen Querungsmöglichkeiten, der Ausbau des ÖV-Angebots und die optimale Vernetzung der Verkehrsmittel sind im Detail noch zu planen.

### 5.3.5 Aufträge zur Weiterführung des Prozesses

- Einbezug der weiteren Grundeigentümer (CKW/SSBL, Anliker, Gemeinde Emmen) durch den Vorstand der IG Seetalstrasse. Eine IG-interne Klärung der Produkte und der Kommunikation ist vorgesehen.
- Überführung der Planung in eine Zusammenarbeit mit Gemeinde, RET und Kanton mit entsprechender Kommunikation
- Einbezug der Planungsbehörden zur Sicherstellung der kurz- bis langfristigen Anforderungen, Umgang mit den strategischen Flächen und wichtigsten Grundprämissen aus Sicht der IG Seetalstrasse

### 5.3.6 Zwischenbesprechung

Für die abschliessende Bearbeitungsphase des Zielbilds fand Anfang April 2022 nochmals ein Werkstattgespräch im kleineren Kreis statt. Thema waren die Rückmeldungen zu den vorgestellten Untervarianten und die verkehrliche Anbindung des CKW Areals in Rathausen.

#### Aufträge zur Weiterbearbeitung:

- Abfolge der öffentlichen Plätze entlang der Seetalstrasse: Konkretisierung der Hierarchie und der zentralörtlichen Angebote
- Setzung von städtebaulichen Akzenten: Ausrichtung der Haupteingänge auf die Areale, höhere Bauten
- Etablierung von Verkehrshubs: Bus, zentrale Parkierungsmöglichkeiten MIV, Sharingangebote

## 5.4 Schlussbesprechung

### 5.4.1 Themen

An der Schlussbesprechung werden das räumliche Entwicklungsleitbild und der dazugehörige 12-Punkteplan vorgestellt und abschliessend diskutiert. Im Zentrum steht zudem die Klärung des weiteren Vorgehens, um den in den Potenzialstudie angestossenen Prozess in geeigneter Form weiterzutreiben.

### 5.4.2 Räumliche Gesamtentwicklungskonzept

Aufgrund der Aufträge aus Workshop 2 und den Rückmeldungen der Wirtschaftsförderung, des rawi und der IG Seetalstrasse wurde das Entwicklungsleitbild in den Bereichen Städtebau/Freiraum, Art und Mass der Nutzung und Mobilität ergänzt. In der Schlussbesprechung werden die Inhalte und Entwicklungsstrategien wie sie im 12-Punkteplan vorgeschlagen werden, grundsätzlich von allen gutgeheissen und als Ergebnis der Potenzialstudie bestätigt.

Städtebau, Angebot Potenzialflächen

Das Gesamtbild visualisiert eine mit geschickt getroffenen Vorleistungen gelenkte Weiterentwicklung der Seetalstrasse. Durch die Fokussierung auf die wichtigsten Grundsätze wie Adressierung und Freiräume soll die Umsetzung des pragmatischen Zielbilds gewährleistet werden. Die Frage, ob in Abstimmung mit den Absichten der Gemeinde und des Kantons das Angebot an kurz- bis langfristigen, attraktiven und verfügbaren Potenzialflächen stimmig ist, bleibt zu klären.

Verkehr und Mobilität

Im Bereich Verkehr und Mobilität sind für das Gebiet eine grossräumliche Betrachtung sowie die Verlagerung des Verkehrs vom MIV auf den ÖV bedeutend. In der Schlussbesprechung sowie im 12-Punkteplan wird auf ein Bündel an geplanten und potenziellen Massnahmen verwiesen.

Stellenwert im ESP Programm

Im Rahmen des ESP Programms wird diesem Standort ein sehr dynamisches Umfeld zugeschrieben. Vonseiten allen beteiligten Akteur/-innen besteht Bedarf, diese für den Kanton Luzern wichtigen langfristigen Potenziale strategisch einzuordnen und zu sichern. Mit dem Gesamtbild und dem 12-Punkteplan verfügt die Gemeinde über eine fundierte Grundlage für das weitere Vorgehen, insbesondere für die Festlegung der Arbeitszonen.

### 5.4.3 Aufträge zur Ergänzung

In der Schlussbesprechung wird darauf hingewiesen, dass die im Konzept noch nicht geklärten Elemente in Zukunft anzupassen und weiterzuentwickeln sind. Der 12-Punkteplan soll noch stärker konkretisiert und operationalisiert werden. Gemeinde und Gebietsmanagement sprechen sich zudem für die Aufnahme des Themas Baulandverflüssigung in den 12-Punkteplan aus. Die seitens der Behörden dafür zuständigen Ansprechpersonen/Beteiligten sind zu klären.

## 6. Ergebnis der Potenzialstudie

An dieser Stelle werden das räumliche Entwicklungsleitbild und die zwölf Punkte mit Inhalten zu Städtebau, Verkehr und den Freiräumen sowie der Gesamtstrategie zur Umsetzung aufgezeigt.

### 6.1 Räumliches Entwicklungsleitbild

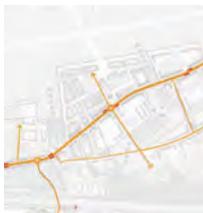
Der Ausgangspunkt des Entwicklungsleitbilds bilden die historische Entwicklung der Landschaft und Siedlung an der Seetalstrasse sowie die heutige Bebauung und verkehrliche Situation. Das Leitbild stellt – abgestimmt auf die Entwicklungsstrategien und Bedürfnisse der Grundeigentümerschaft, die räumlichen Potenziale im Raum Seetalstrasse dar. Die im Gesamtbild dargestellten Inhalte beschränken sich auf die wichtigsten qualitätssichernden Elemente aus den Bereichen Landschaft/Freiraum, Städtebau (Identität, öffentliche Räume, Optimierung der Adressierung) und Verkehr, die in Zukunft gesichert und im Perimeter moderat weiterentwickelt werden sollen.



Abb. 6 Das in den Workshops erarbeitete räumliche Entwicklungsleitbild, dargestellt im Arbeitsmodell (Feddersen & Klostermann)

## 6.2 12-Punkteplan

Der 12-Punkteplan stellt die Handlungsfelder und dazugehörigen strategischen Elemente dar, wie die eingangs formulierten Ziele und das dazu hergeleitete Entwicklungsleitbild eines attraktiven Industrie- und Gewerbegebiets mit einer gut funktionierenden Hauptverkehrsachse, erreicht werden können. Neben den Inhalten, also den qualitätsbestimmenden Elementen und Strategien bzw. der Vorgehensweise, sind auch jeweils die beteiligten Stellen und Akteur/-innen aufgeführt.



### 1. Die Attraktivität der Seetalstrasse als Hauptachse stärken

- Tempo und Verkehrsregime der Strasse bestimmen, Querprofile definieren
- Raum sichern: drei Fahrspuren, Fuss- und Veloweg, Baumallee, Standorte Kreisverkehr
- Regelmässiges sekundäres Erschliessungssystem planen: Querverbindungen mit Baumreihen
- Gebäudefronten pflegen und attraktiv gestalten
- Raum von Fassade zu Fassade, Erdgeschosse der Gebäude mit dem Niveau der Strasse abstimmen

*Beteiligte: vif, Gemeinde, IG Seetalstrasse*



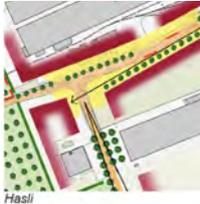


## 2. Freiräume sichern

- Freiräume definieren und sichern
- Identitätsstiftende «Landschaftsfenster» freihalten und integrieren
- Wichtige Sichtachsen freihalten
- Siedlungsränder umsetzen (ebenfalls im Zonenplan verankert – z. B. als grüne Baulinie?)
- Quervernetzungen schaffen
- Austritt Schiltwald sichern

*Beteiligte: Gemeinde, Grundeigentümer, IG, rawi, uwe*





### 3. Neue Zentralitäten schaffen

- Zentren und Plätze definieren (an Standorten wie Bushaltestellen, Begegnungsorten etc.)
- Adressen, Eingänge und wichtige Orientierungspunkte klären
- Mögliche Höhenentwicklung der Überbauungen festlegen (z. B. höhere Bauten)

*Beteiligte: Gemeinde, vif, Grundeigentümer, IG Seetalstrasse*

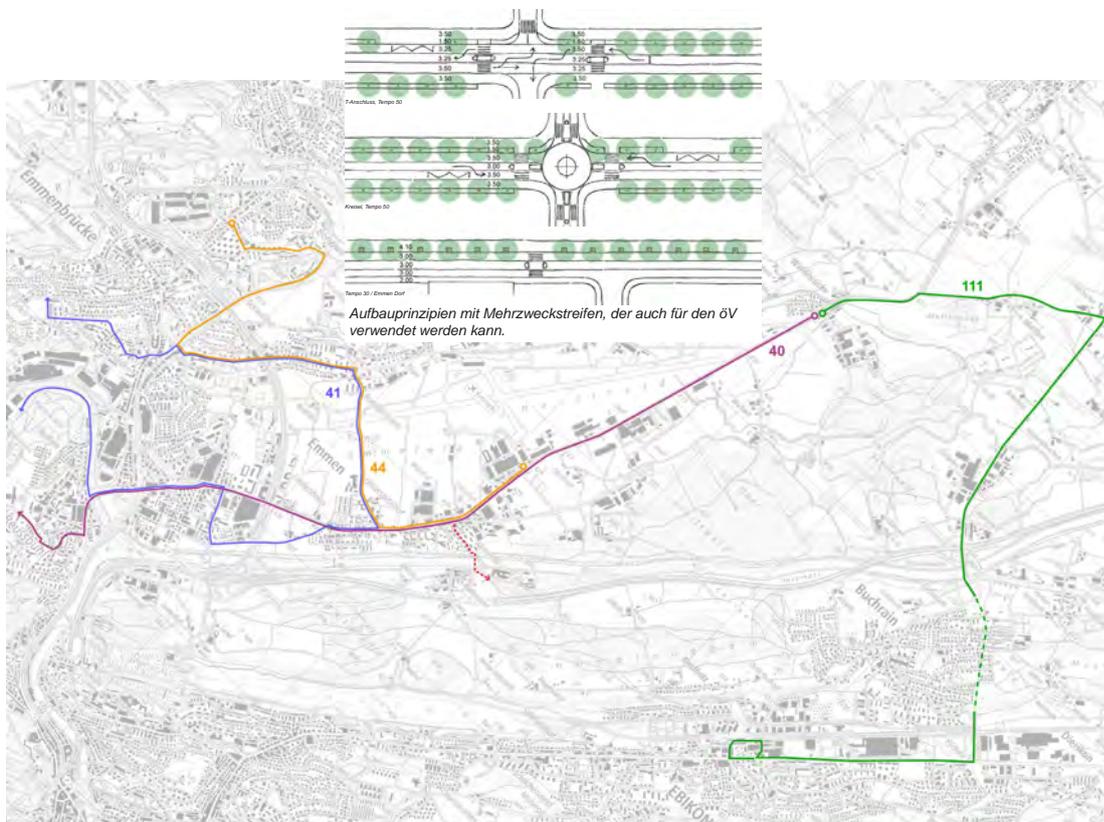


#### 4. Gesamtmobilität optimieren



- Mobilitätsmanagement etablieren
- ÖV-Verbindung Bahnhof Waldibrücke–Emmenbrücke stärken
- ÖV-Querverbindung Waldibrücke–Ebikon optimieren
- ÖV-Querverbindung Emmenbrücke–Emmenfeld–CKW ausbauen

*Beteiligte: vif, Gemeinde, IG Seetalstrasse*



Bestehende Busverbindungen



### 5. Potenzialflächen langfristig sichern

- Arrondierungen der Areale und Parzellen vorsehen
- Flächenaustausch abwickeln
- Grobes Mengengerüst überprüfen

Beteiligte: Grundeigentümer, IG Seetalstrasse, Gemeinde, rawi



## 6. Wertvolle bauliche Strukturen pflegen und integrieren



- Erhaltens- und schützenswerte Industriebauten in den Planungen berücksichtigen, integrieren und aufwerten
- Historische Bausubstanz, öffentliche Bauten (Kirche, Schulhaus) als Identitätsträger definieren und pflegen (Gebäude und Umgebung)

*Beteiligte: Grundeigentümer, Gemeinde, Denkmalpflege Kanton Luzern, IG Seetalstrasse*



*Historische Gebäude  
(Kirche, Schulhaus etc.)*

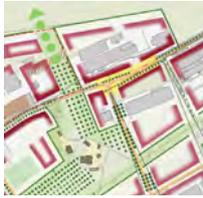


*Erhaltens- und schützenswerte  
Industriebauten*



*Höfe (schützenswerte Bauten, erhaltens-  
werte Volumen)*





### 7. «Spielregeln für die neuen Bebauungen bestimmen

- Anforderungen an die Gestaltung je nach Standort definieren (z. B. exponierte Lage am Platz)
- Strassenbaulinie bestimmen
- Eingänge, Einfahrten, Parkierung (Parkhäuser oder offene Flächen) lösen
- Siedlungsränder (Bepflanzung) umsetzen
- Einheitliches Signaletikkonzept vorsehen

*Beteiligte: Gemeinde, IG Seetalstrasse, Grundeigentümer*



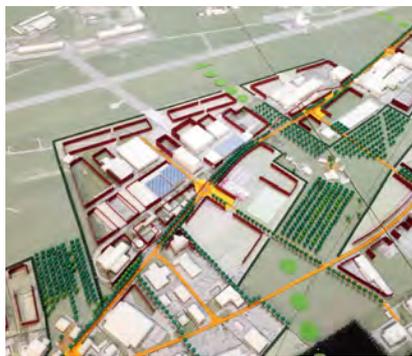
- Siedlungsränder
- Öffentliche Räume, Zentren
- Sichtachsen
- Wohnen: Mögliche Überbauungen, wichtige Gebäudefronten
- Gewerbe: Mögliche Überbauungen, wichtige Gebäudefronten



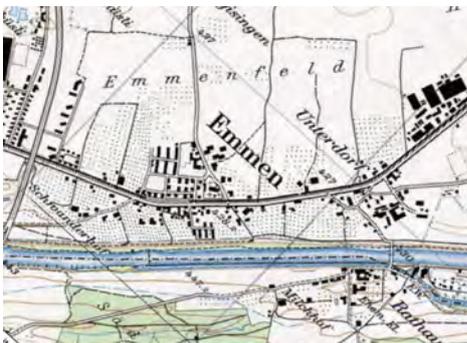
### 8. «Spielregeln» für die Freiräume bestimmen

- «Landschaftsfenster», deren Bepflanzung und Bewirtschaftung definieren
- Ökologische Mehrwerte schaffen
- Übergänge zu benachbarten Parzellen klären

*Beteiligte: IG Seetalstrasse, Gemeinde, Grundeigentümer*



-  Landschaftsfenster
-  Höfe
-  Bestehende Bäume
-  Neue Bäume
-  Siedlungsränder



Obstbaumstrukturen, Kartenausschnitt 1970



## 9. Nutzungskonzept skizzieren

- Festlegen, welche Nutzungen in welchen Bereichen erwünscht, denkbar und verträglich sind.
- Bestimmen, welche Bereiche künftig transformiert werden können (z. B. Tankstelle ja/nein, flächenintensive Produktionsstandorte mit Wachstumspotenzial, Standorte mit hoher Arbeitsplatzdichte)
- Entscheidungsgrundlage für Neuansiedlungen erstellen

*Beteiligte: IG Seetalstrasse, Wirtschaftsförderung Kanton Luzern, Gemeinde*



*Beispiele Unternehmen mit grossen Umschlagplätzen. Lagern etc.: Sie müssen gut erreichbar sein, sind aber weniger auf die Adressierung an der Hauptachse angewiesen.*



*Beispiel Unternehmen mit repräsentativer Ausrichtung auf die Hauptachse*

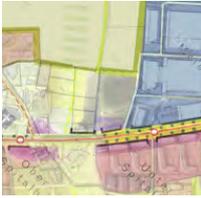


*Beispiel Dorfkiosk/Imbiss: abklären, ob auch bei Plätzen im Gewerbegebiet möglich*



*Beispiel geplante Neuansiedlung am Gebäude Diga*





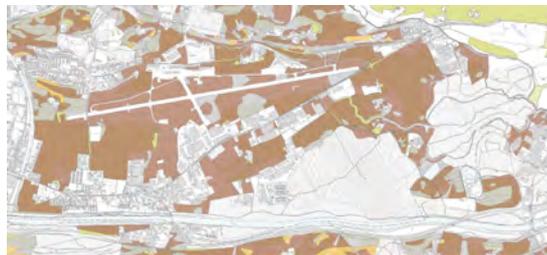
### 10. Planungsinstrumente abgleichen und konsolidieren

- Städtebauliches Leitbild, Zonenplan, Fruchtfolgeflächen und Potenzialstudie koordinieren
- Flächen neu und langfristig einzonen
- Freiflächen sichern (=Flächen auszonen)
- Umgang mit Reserveflächen klären

*Beteiligte: Gemeinde, rawi*



Zonenplan



Fruchtfolgeflächen



Zukunftsplan



Potenzial-Studie

## 11. Rechtliche Umsetzung sicherstellen

- Ergebnis der Potenzialstudie in den Prozess der Ortsplanungsrevision eingeben
- Behördenverbindliches Koordinationsinstrument erlassen: Masterplan, Richtplan, etc.
- Teilzonenplan/spezielle Arbeitszone Seetalstrasse erstellen (Nutzungsmix, Baulinie mit Anbaupflicht, Gestaltungsgrundsätze, Freihaltekorridore, ÖZ, etc.)

*Beteiligte: Gemeinde, vif, rawi, RET, IG Seetalstrasse, (Grundeigentümer)*





## 12. Umsetzungsprozess einführen

- Absichtserklärung mit den Beteiligten abschliessen (z. B. Letter of Intent LOI, Kooperationsvereinbarung)
- Führungsinstrument für den Umsetzungsprozess schaffen: Entwicklungsleitbild, 12-Punkteplan in Koordinationssystem überführen
- Verantwortlichkeiten in einer gemeinsamen Projektorganisation klären
  - AKV-Prinzip
- Prüfen, ob und wenn ja, wann eine Entwicklungsgesellschaft Seetalstrasse geschaffen werden soll

*Beteiligte: Gemeinde, vif, rawi, RET, IG Seetalstrasse (Grundeigentümer)*



## 7. Würdigung

### 7.1 Städtebau / Architektur

Entlang der sehr alten und bedeutenden Verbindungsstrasse von Emmen nach Waldibrugg finden wir heute eine Reihe von grösseren Bauvolumen, welche die Seetalstrasse mit unterschiedlichen Gebäudetiefen und Architekturen aus verschiedenen Zeiten begleiten. Grundstücksverhältnisse, Erschliessungsstrategien, unterschiedliche Raumbedürfnisse und andere Parameter führten zu einer sehr heterogenen «Ansammlung» verschiedener sogenannter Zweckbauten (ein ungünstiger Begriff, der suggeriert, dass hier die architektonische Qualität von sekundärer Bedeutung ist).

Die heutige Situation ist das Resultat vieler einzelner pragmatischer Schritte, welche den Anspruch an eine übergeordnete, zusammenhängende Planung natürlich nicht erfüllen können. Bemängelt wird, dass es dem Gebiet dadurch an räumlicher Attraktivität und Identität fehlt.

Zweifellos hohe Qualitäten weist der grosse Landschaftsraum auf, mit einzelnen charmanten Binnenräumen und spektakulären «Fenstern» in die nahe und ferne Umgebung.

Da wir uns nicht auf der grünen Wiese befinden, nicht am Anfang einer Entwicklung stehen, sondern schon lange mitten drin, geht es nicht um den grossen Wurf, sondern darum, Qualitäten zu orten und sie mit geeigneten Massnahmen zu verstärken.

Aufgrund einer umfangreichen Analyse und einer komplexen Auseinandersetzung mit der Situation entwickeln die Verfasser der Potenzialstudie einen 12-Punkteplan, welcher alle Aspekte einer zukünftigen Entwicklung des Areals thematisiert und entsprechende Lösungen oder Perspektiven sehr präzise aufzeigt.

Richtig scheint mir die Hierarchie der anzugehenden Massnahmen. Auch wenn es sich wie gesagt um längerfristige Strategien und nicht um kurzfristige Reparaturen handeln soll, empfinde ich den ersten Punkt, die Attraktivität der Seetalstrasse als Hauptachse zu stärken, als zentrales und entscheidendes Anliegen, welches prioritär umgesetzt werden sollte. Ein Rückgrat oder ein roter Faden in Form einer umgestalteten, dreiteiligen, von Bäumen begleiteten «neuen» Seetalstrasse wäre ein allseits wahrnehmbares und wichtiges Zeichen für den Aufbruch. Am Anfang zukünftiger Veränderungen ist der grosse Massstab gefordert, dieses Element der Strasse hätte die entsprechende Kraft und Robustheit, die aktuelle Situation zu stärken wie auch die anstehenden zukünftigen Entwicklungen gleichsam zusammenzuhalten und den Wunsch nach neuer Identität zu erfüllen.

Natürlich sind auch die unter dem zweiten Punkt zusammengefassten Absichten und Massnahmen für die gewünschten Veränderungen sehr wichtig. Die räumliche Verbindung zu den angrenzenden Landschaften mit entsprechenden Sichtachsen gehört zu den besonderen Qualitäten des

Ortes, Qualitäten, welche man an analog genutzten, anderen Standorten selten findet und die daher unbedingt bei einer baulichen Verdichtung respektiert werden müssen.

Als drittes, städtebaulich wichtiges Anliegen sollen innerhalb des Perimeters Zentren definiert werden, welche in Bezug auf öffentliche Begegnungsorte oder Erschliessungsschwerpunkte eine besondere Stellung einnehmen können.

Auch die übrigen neun Punkte sind für die gewünschte positive Entwicklung des Gebietes wichtig, ich denke aber auch, dass der überraschende und zeichenhafte neue Auftritt entlang der Seetalstrasse die Rolle des Katalysators für die zukünftigen Veränderungen spielen sollte.

*Andi Scheitlin*

## **7.2 Mobilität**

Die konzeptionell aufgezeigten Lösungsansätze zur Mobilität und zur Verkehrsinfrastruktur bilden eine wertvolle und flexible Basis für die angestrebte koordinierte Entwicklung und Vermarktung des Arbeitsplatzgebiets Seetalstrasse. Das Lösungskonzept gewährt sowohl die Erschliessung des Arbeitsplatzgebiets Seetalstrasse wie auch die Abwicklung des Durchgangsverkehr auf der Seetalstrasse. Damit erweist sich das Konzept als zweckmässig in Bezug auf die zukünftig angestrebte verkehrliche Verträglichkeit. Der Lösungsansatz lehnt sich an die Bestlösung «BGK lang» der ZMB Emmen Dorf an bzw. bildet deren logische Fortsetzung durch das Gewerbegebiet Seetalstrasse in Richtung Norden. Aufgrund des pragmatischen Ansatzes beurteilen wir die Machbarkeit zwar als anspruchsvoll aber durchaus gegeben. Die verkehrlichen Auswirkungen und Abhängigkeiten im äusseren Betrachtungsperimeter, insbesondere für den öffentlichen Verkehr, werden schlüssig dargelegt.

Die angedacht Dreistreifigkeit der Seetalstrasse führt zu einem multi-modalen und verbindenden Rückgrat MIV-ÖV-Velo-Fussverkehr auf der Haupterschliessungsachse, ohne dass die Details dazu bereits heute oder in naher Zukunft festgelegt werden müssen. Die flexible Nutzung der dritten Spur im Sinne eines Mehrzweckstreifen als Busspur, Abbiegespur oder Querungshilfe, ergänzt durch die separate Veloinfrastruktur (Velostreifen, abgesetzter Veloweg) führt zu einer verträglichen, sicheren und ausreichend leistungsfähigen Verkehrsabwicklung. Dieses klare Grundkonzept ist somit robust und kann auf eine unterschiedlich etappierte Entwicklung des Arbeitsplatzgebiets flexibel reagieren. Die Knoten sind gezielt ausgerichtet auf die 3 Fahrstreifen der Seetalstrasse wie auch auf die Hauptströme des auf die Seetalstrasse ein- und ausfahrenden Verkehrs. Die Anordnung der ÖV-Haltestellen bei neu entstehenden Platzsituationen sowie den Arealzugängen in möglichst alle 4 Richtungen überzeugt. Gut

erkannt ist auch die Stärkung des ÖV-Angebots mit einer Angebots- bzw. Taktverdichtung auf der Seetalstrasse selbst wie auch eine Stärkung von tangential bzw. senkrecht auf diese Achse führenden Buslinien.

Der 12-Punkteplan enthält 3 Punkte zur Mobilität, welche die drei Haupt-handlungsfelder zum Verkehr sehr gut darlegen:

1. Mit einer Gesamtbetrachtung von Fassade zu Fassade ist die Seetalstrasse aufbauend auf dem heutigen Bestand hinsichtlich Querschnitte, Tempo, Regime, Knotenformen und -lagen, Verkehrsmanagement/ÖV-Priorisierung, Stärkung der Veloinfrastruktur, Verbesserung der Aufenthaltsqualität und mehr Raum für Fussverkehrsflächen, Gestaltung und Bepflanzung usw. neu auszurichten.
2. Die Gesamtmobilität ist mit einer Verlagerung des MIV auf den ÖV wie auch den Velo- und Fussverkehr durch ein Stärkung des entsprechenden Angebots und entsprechenden Mobilitätskonzepten auf den Privat-arealen nachhaltig zu gewährleisten.
3. Die Spielregeln für die neuen Bebauungen umfassen mit den Arealzügen und der Parkierung auch massgebende Elemente des Verkehrs.

*Walter Schaufelberger*

## 8. Erkenntnisse aus der Potenzialstudie

Die wesentlichen Erkenntnisse aus der Potenzialstudie betreffen:

### Raum-Verträglichkeit

Die Attraktivität eines Entwicklungsstandortes ist von räumlichen Potenzialen abhängig, welche für eine Entwicklung im Sinne von Betriebserweiterungen sowie für Neuansiedlungen von Betrieben zur Verfügung stehen. Die Potenzialstudie 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 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. Verkehrsdrehscheiben) zu erfüllen. Das Schaffen solcher Lösungen ist für einen einzelnen Betrieb allein meist kaum möglich.

Infolge der kantonalen Bedeutung des Standortes als kantonaler Entwicklungsschwerpunkt sind Zonenerweiterung und Innenentwicklung im kantonalen Interesse und gestützt auf den Einzonungsregeln gemäss kantonalem Richtplan begründbar.

### 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 so in einen Gesamtzusammenhang gestellt werden und bleiben damit keine Einzellösungen, sondern sind Teil einer Gesamtverkehrsstrategie Seetalstrasse.

Mit dieser gesamträumlichen Betrachtung eröffnet sich die Möglichkeit, das Thema Mobilitätsmanagement nicht in einer einzelbetrieblichen Sicht – jeder für sich – sondern gemeinsam anzugehen, eine gleiche Regelung 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 wie beispielsweise gebietsbezogene Verkehrsdrehscheiben, zentrale gemeinsame Parkieranlagen, Sharing-Angebote (Velo, Trottinette) etc. zur Förderung von ÖV, Velo- und Fussverkehr können angegangen werden.

### **Zusammenarbeit Kanton – RET Luzern Nord – 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 Entwicklungsstandort ESP Luzern Nord Teil Seetalstrasse als wertschöpfungsstarken Produktionsstandort voranzutreiben. Damit dies gelingt, ist eine ausserhalb der kommunalen Ortsplanung von Emmen agierende «Gesellschaft» 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.

## 9. Empfehlungen zur weiteren Umsetzung

Den Erfolg der Potenzialstudie misst sich in der Umsetzung des 12-Punkteplans. Für die Umsetzung muss die Projektorganisation (Verantwortlichkeit, Kompetenzen, Zeitplan, etc.) sowie die prozessualen Schritte – wie das erarbeitete Entwicklungsleitbild in ein für die Beteiligten<sup>1</sup> verbindliches Regelwerk überführt werden kann, geklärt werden.

### 9.1 Projektorganisation

Die IG Seetalstrasse hat die Grundlagen geschaffen, eine mittel- bis langfristige Entwicklungsstrategie gemeinsam anzugehen. Für die nächsten Schritte muss die Verantwortung von der Gemeinde oder dem RET übernommen werden. Dazu ist ein politisch-strategisches Organ (z. B. Behördendelegation) sowie ein fachlich-operatives Organ (z. B. Projektgruppe) zu schaffen. Die Geschäftsstelle könnte den RET mit dem Gebietsmanager übernehmen.

Um den Prozess der Baulandverflüssigung sowie die Vermarktung des Standorts voranzutreiben ist zu prüfen, ob dazu eine Entwicklungsgesellschaft auf privatrechtlicher Basis ins Leben gerufen werden soll.

### 9.2 Prozessuales Vorgehen

Für die Umsetzung des räumlichen Entwicklungsleitbilds sind folgende Schritte vorgeschlagen:

- Integration des Themas der Baulandverflüssigung (Baulandumlegung, Baulandaktivierung) in den Prozess
- Frühzeitige Integration der Grundeigentümer
- Initiierung der Entwicklung und Transformation der Seetalstrasse mit gezielten Planungsschritten
- Festlegung von zeitkritischen Schlüsselmassnahmen von Gemeinde, RET, Kanton und IG Seetalstrasse zur Überführung des 12-Punkteplans in ein sinnvolles Koordinationsinstrument:
  - Auftakt der Nutzungsgebiete an den gelben Plätzen weiter klären
  - Nutzungen in den verschiedenen Bereichen festlegen (Vision vertiefen, sodass klar wird, welche Nutzungen nicht erwünscht sind)
  - Grundeigentümer untereinander betreffend der Potenzialflächen koordinieren
  - Mögliche Vorleistungen definieren (z. B. Freiräume, Grünräume in der Ortsplanungsrevision als Freihaltebereiche festlegen)
- Umsetzung eines Mobilitätskonzepts für den ganzen ESP Perimeter
- Koordination der Planungen (BGK+, vif)

---

1 IG Seetalstrasse (Grundeigentümer). Gemeinde Emmen, RET Luzern Nord, Kanton (rawi, vif)

## 10. Nächste Schritte (kurzfristig: 2022/23)

Für die Entwicklung eines wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkts ist der nachfolgend abgebildete Zyklus anzugehen. Die Potenzialstudie auf Initiative der IG Seetalstrasse bildet den Auftakt zum Zyklus.

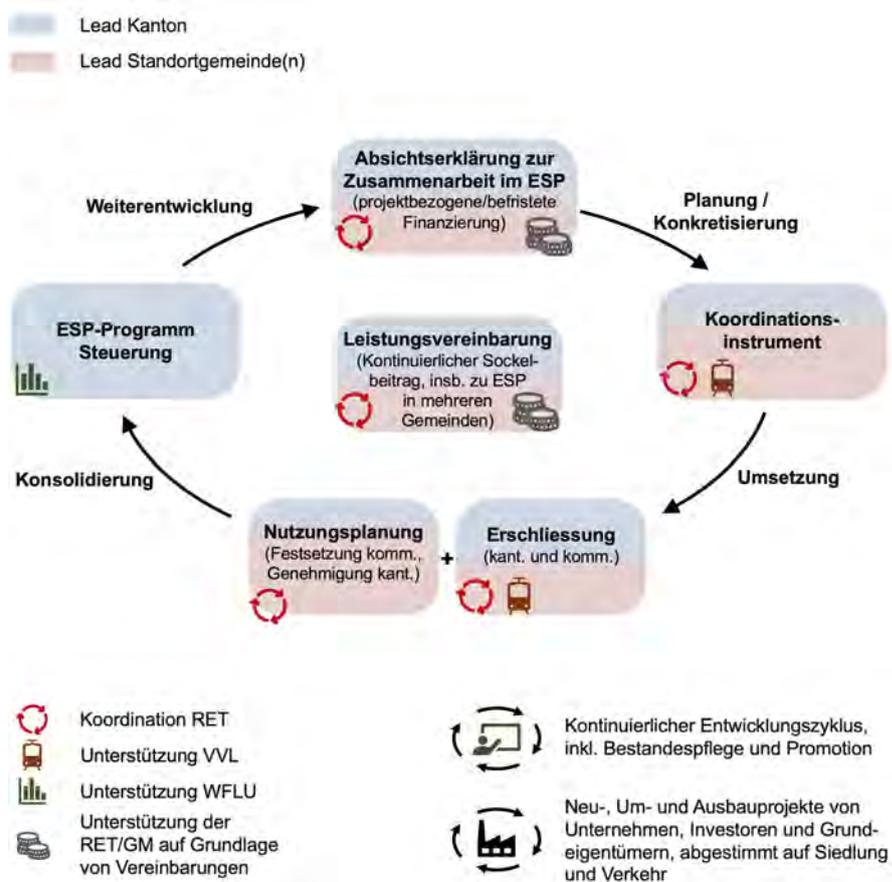


Abb. 7 Prozessuale Abfolge von geeigneten Instrumenten zur Entwicklung eines konkreten ESP (Quelle: eigene Darstellung, aus Weiterentwicklung ESP-Programm, 2021)

## **10.1 Mitwirkungseingabe zur Ortsplanungsrevision der Gemeinde Emmen**

Das Ergebnis der Potenzialstudie dient als Grundlage zur Formulierung und Einreichung einer gemeinsamen Mitwirkungseingabe bis zum 4. September 2022. Die Stellungnahme zu den Planungsinstrumenten bietet der IG Seetalstrasse die Chance, ihre Gesamtinteressen gegenüber der Ortsplanungsrevision zu äussern. Zu Berücksichtigen und aufzugreifen sind u.a. folgende Themen:

- Mitwirkungsunterlagen der Gemeinde Emmen aus der Ortsplanungsrevision sind mit den Erkenntnissen aus der Potenzialstudie abzugleichen. Wo bestehen Differenzen? Wo stimmen sie überein?
- Das Entwicklungsleitbild ist eine weitere Grundlage der Ortsplanungsrevision
- Die Umsetzung erfolgt in mehreren Schritten:
  - Vorgehen des Flächenabtausches in der Ausscheidung der Arbeitszonen berücksichtigen
  - Auszonungen an strategischen Standorten gemäss Entwicklungsleitbild ausschliessen
  - Bedarf an Arbeitszonen mit der Strategie ESP begründen

## **10.2 Aufbau einer Projektorganisation**

- Erstellen einer Absichtserklärung (LOI) zur gemeinsamen Umsetzung des 12-Punkteplans
- Einführung einer Projektorganisation mit Einbezug der Grundeigentümer (z. B. IG Seetalstrasse)
- Festlegung von Ressourcen und Meilensteinen

## 11. Genehmigung

Der vorliegende Schlussbericht ist durch die Auftraggeberin und das Begleitgremium genehmigt worden:

Emmen, 17. August 2022

### Auftraggeber



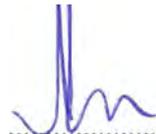
.....  
Mark Bachmann



.....  
Michael Schuster



.....  
Markus Mächler

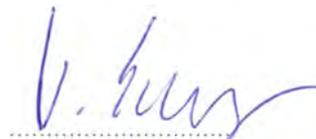


.....  
Adrian Brun

### Externe Experten



.....  
Andi Scheitlin



.....  
Walter Schaufelberger

## **Beilageband: 12-Punkteplan**

*Potenzialstudie*  
*Arbeitsplatzgebiet Seetalstrasse*  
*Emmen*





Seetalbahn Emmen, Gasthaus Sternen

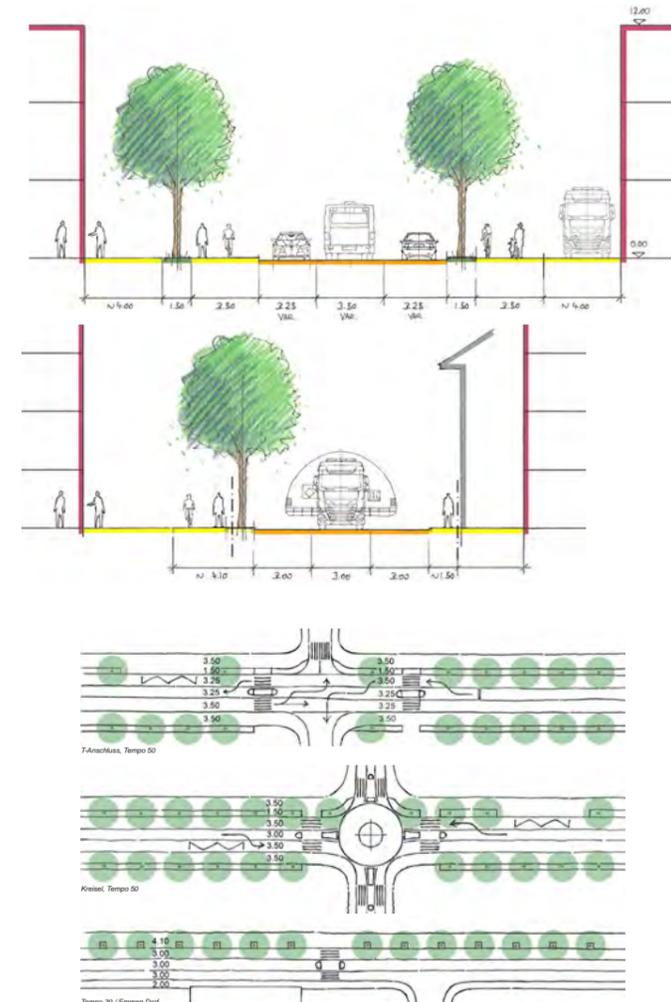


Halbschalen-Schutzverkleidung und James Webb-Weltraumteleskop

# Attraktivität der Seetalstrasse als Hauptachse stärken

- Tempo und Verkehrsregime der Strasse bestimmen, Querprofile definieren
- Raum sichern: drei Fahrspuren, Fuss- und Veloweg, Baumallee, Standorte Kreisverkehr
- Regelmässiges sekundäres Erschliessungssystem planen: Querverbindungen mit Baumreihen
- Gebäudefronten pflegen und attraktiv gestalten

vif, Gemeinde, IG



Aufbauprinzipien mit Baumallee und Mehrzweckstreifen

### Freiräume sichern

- Freiräume definieren und sichern
- Identitätsstiftenden "Landschaftsfenster" freihalten und integrieren
- Wichtige Sichtachsen freihalten
- Siedlungsränder umsetzen (ebenfalls im Zonenplan verankert - z.B. als grüne Bau-  
linie?)
- Quervernetzungen schaffen
- Austritt Schiltwald

Gemeinde, Grundeigentümer, IG, rawi,  
uwe





### Neue Zentralitäten schaffen

3

- Zentren Plätze definieren (an Standorten Bushaltstellen, Begegnungsorten etc.)
- Adressen, Eingängen, wichtige Orientierungspunkte klären
- Mögliche Höhenentwicklung der Überbauungen festlegen (z.B. höhere Bauten)

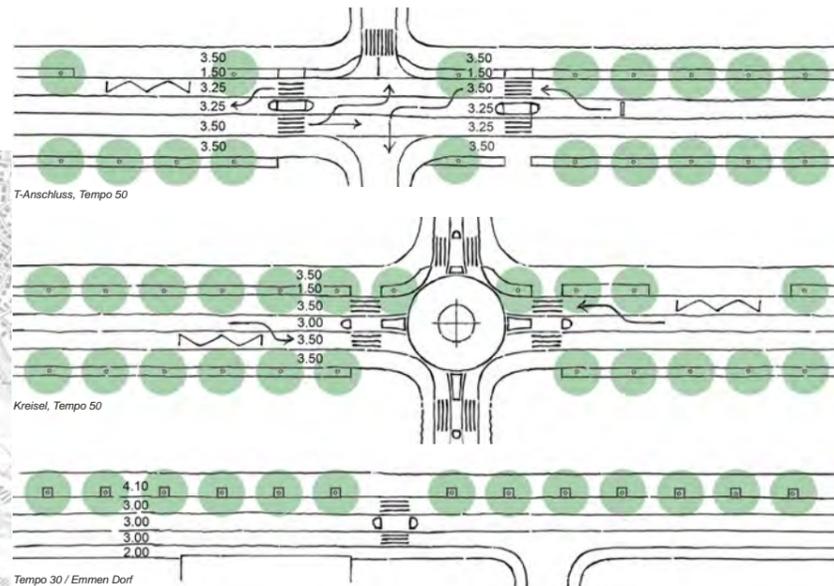
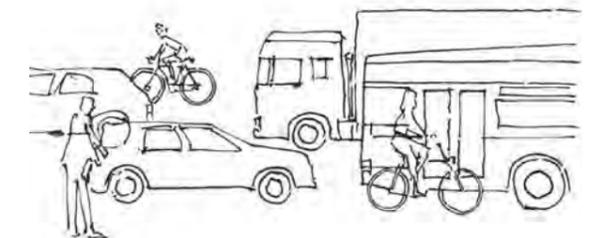
Gemeinde, vif, Grundeigentümer, IG



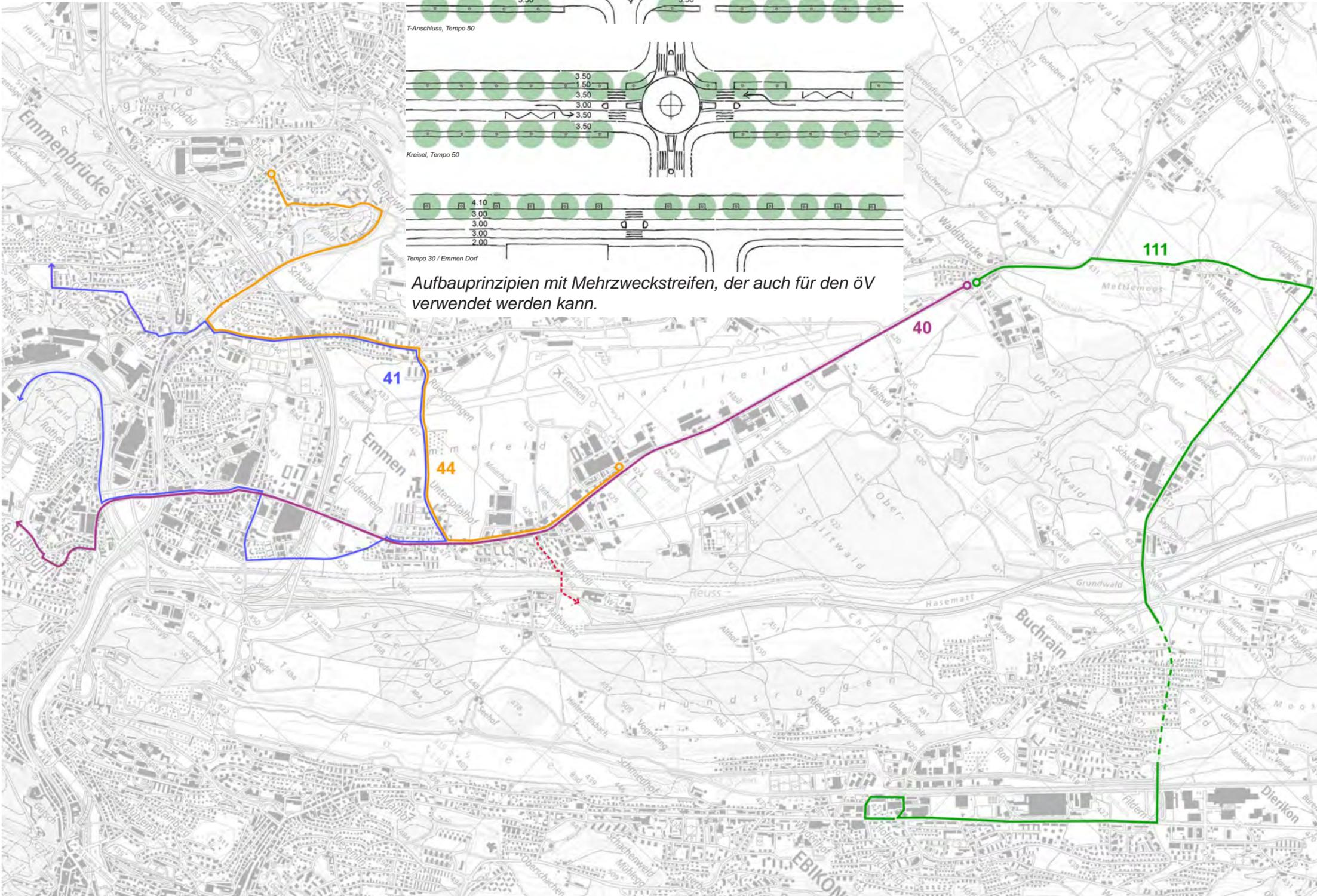
Gesamtmobilität optimieren

- Mobilitätsmanagement etablieren
- öV-Verbindung Bahnhof Waldibrücke - Emmenbrücke stärken
- öV-Querverbindung Waldibrücke - Ebikon optimieren
- öV-Querverbindung Emmenbrücke - Emmenfeld - CKW ausbauen

vif, Gemeinde, IG



Aufbauprinzipien mit Mehrzweckstreifen, der auch für den öV verwendet werden kann.



Bestehende Busverbindungen



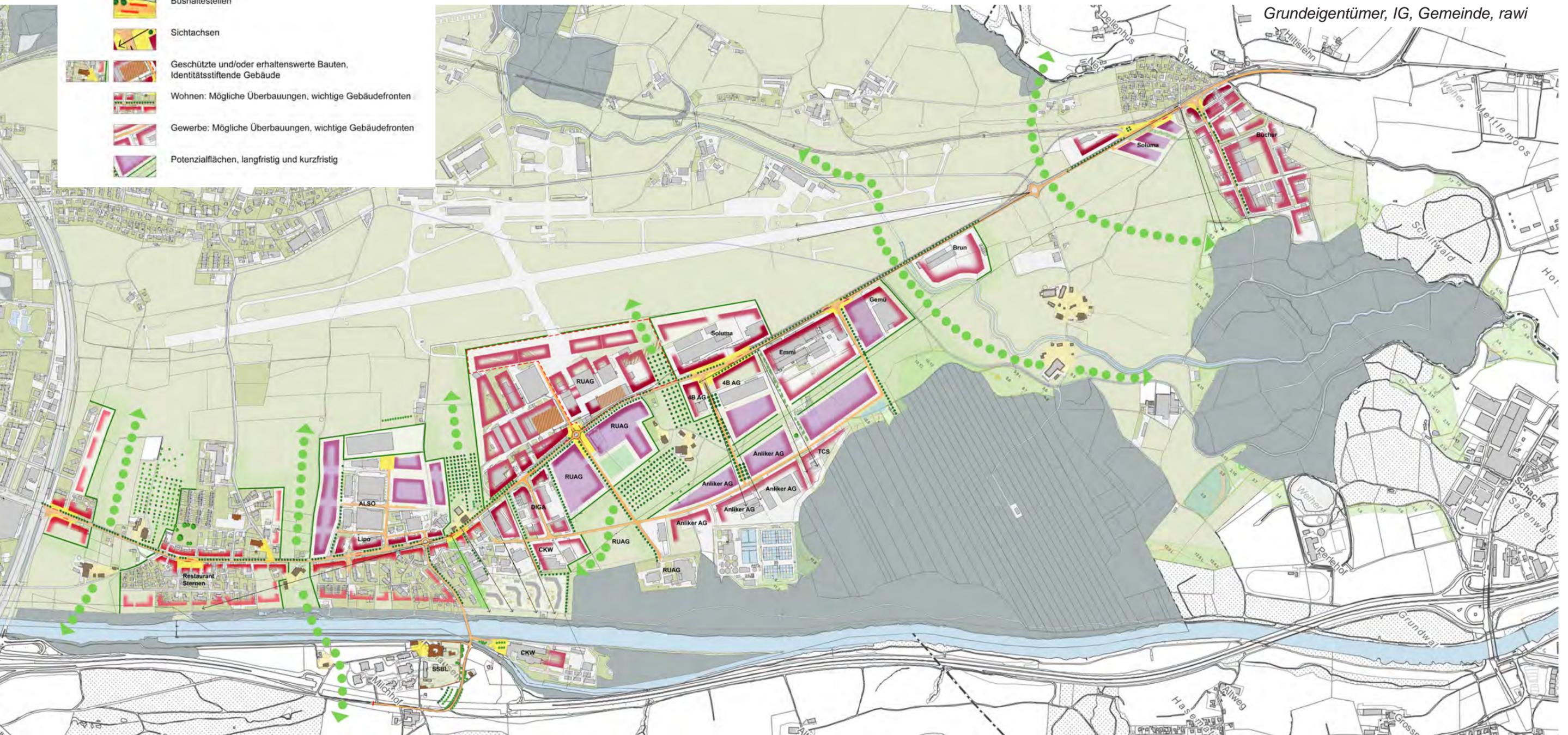
## Potenzialflächen langfristig sichern

# 5

- Arrondierungen der Areal und Parzellen vorsehen
- Flächenaustausch abwickeln
- Grobes Mengengerüst überprüfen

Grundeigentümer, IG, Gemeinde, rawi

- Fahrbahn Strasse
- Landschaftsfenster
- Höfe
- Bestehende Bäume
- Neue Bäume
- Siedlungsrande
- Öffentliche Räume, Zentren
- Bushaltestellen
- Sichtachsen
- Geschützte und/oder erhaltenswerte Bauten, Identitätsstiftende Gebäude
- Wohnen: Mögliche Überbauungen, wichtige Gebäudefronten
- Gewerbe: Mögliche Überbauungen, wichtige Gebäudefronten
- Potenzialflächen, langfristig und kurzfristig

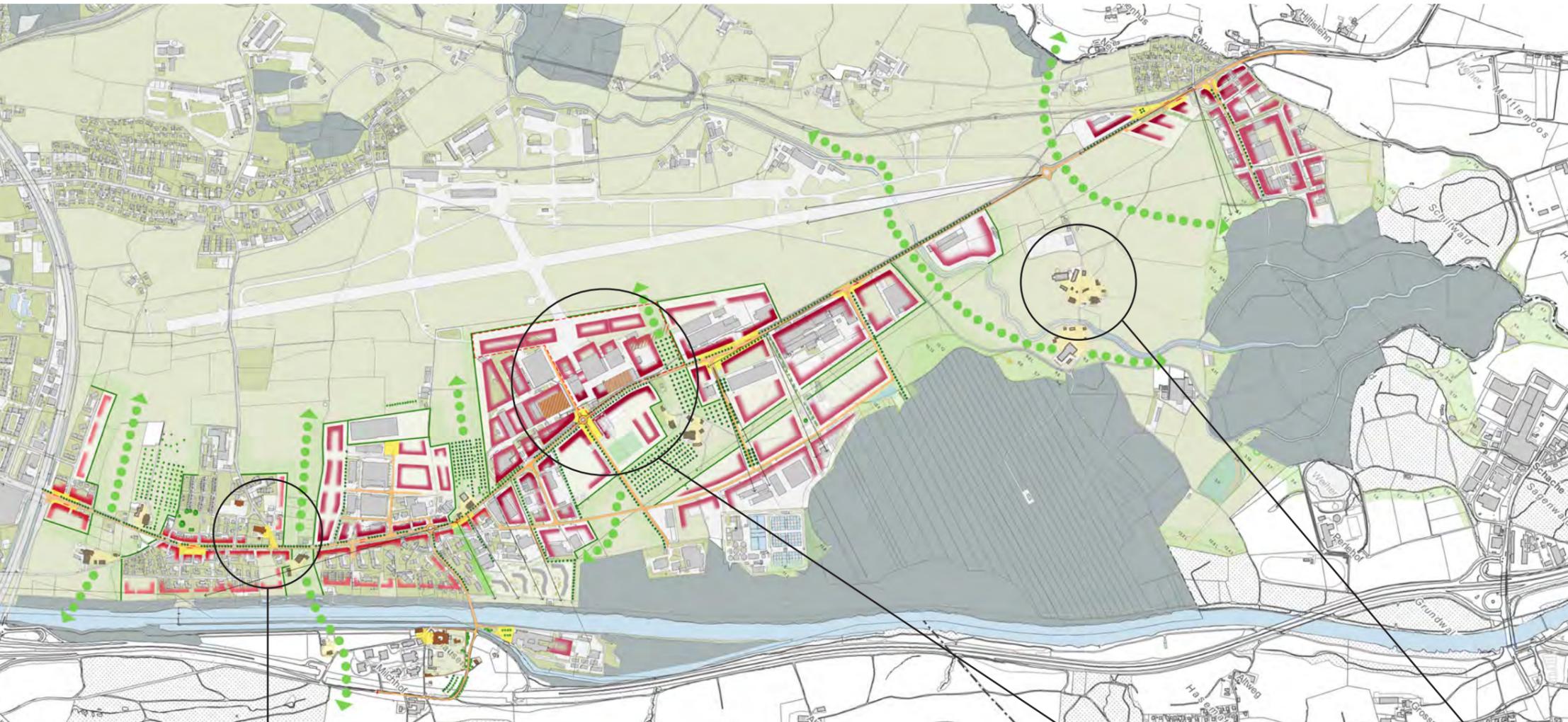


## Wertvolle bauliche Strukturen pflegen und integrieren

# 6

- Erhaltens- und schützenswerte Industriebauten in den Planungen berücksichtigen, integrieren und aufwerten
- Historische Bausubstanz, öffentliche Bauten (Kirche, Schulhaus) als Identitätsträger definieren und pflegen (Gebäude und Umgebung)

Grundeigentümer, Gemeinde, Denkmalpflege Kanton Luzern, IG



Historische Gebäude  
(Kirche, Schulhaus etc.)



Erhaltens- und schützenswerte  
Industriebauten



Höfe (schützenswerte Bauten, erhaltens-  
werte Volumen)



## "Spielregeln" für die neuen Bebauungen bestimmen

# 7

- Anforderungen an die Gestaltung je nach Standort definieren (z.B. exponierte Lage am Platz)
- Strassenbaulinie bestimmen
- Eingänge, Einfahrten, Parkierung (Parkhäuser oder offene Flächen) lösen
- Siedlungsränder (Bepflanzung) umsetzen
- Einheitliches Signaletikkonzept vorsehen

Gemeinde, IG, Grundeigentümer



-  Siedlungsränder
-  Öffentliche Räume, Zentren
-  Sichtachsen
-  Wohnen: Mögliche Überbauungen, wichtige Gebäudefronten
-  Gewerbe: Mögliche Überbauungen, wichtige Gebäudefronten

### "Spielregeln" für die Freiräume bestimmen

- "Landschaftsfenster", deren Bepflanzung und Bewirtschaftung definieren
- Ökologische Mehrwerte schaffen
- Übergänge zu benachbarten Parzellen klären

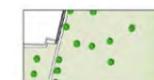
IG, Gemeinde, Grundeigentümer



Landschaftsfenster



Höfe



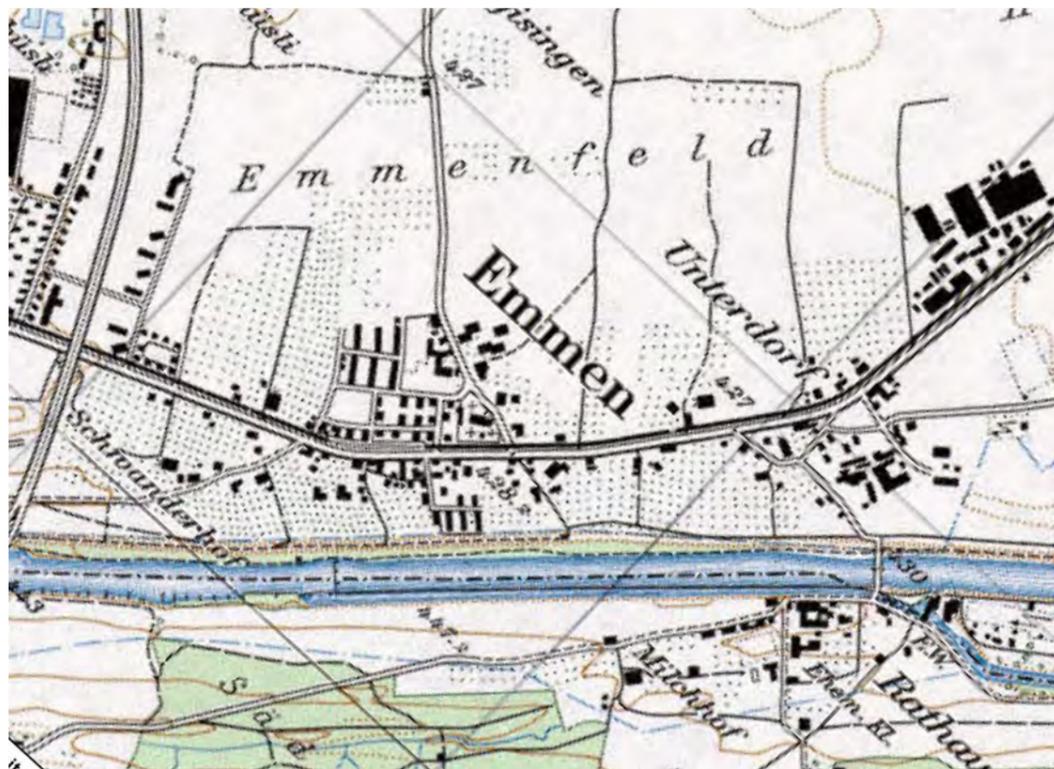
Bestehende Bäume



Neue Bäume



Siedlungsränder



Obstbaumstrukturen, Kartenausschnitt 1970



Nutzungskonzept  
skizzieren

- Festlegen, welche Nutzungen in welchen Bereichen erwünscht, denkbar und verträglich sind
- Bestimmen, welche Bereiche künftig transformiert werden können (z.B. Tankstelle ja/nein, Flächenintensive Produktionsstandorte mit Wachstumspotenzial, Standorte mit hoher AP Dichte)
- Entscheidungsgrundlage für Neuansiedlungen erstellen

IG, Wirtschaftsförderung Kanton Luzern,  
Gemeinde



Beispiel Dorfkiosk/Imbiss: abklären, ob auch bei Plätzen im Gewerbegebiet möglich



Beispiele Unternehmen mit grossen Umschlagplätzen, Lagern etc.: Sie müssen gut erreichbar sein, sind aber weniger auf die Adressierung an der Hauptachse angewiesen.



Beispiel Unternehmen mit repräsentativer Ausrichtung auf die Hauptachse



Beispiel geplante Neuansiedlung am Gebäude Diga

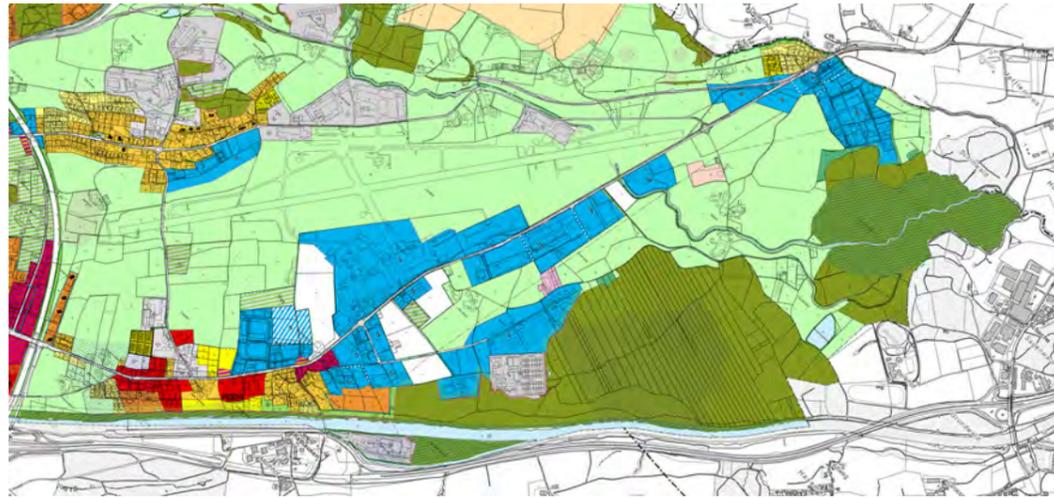


## Planungsinstrumente abgleichen und konsolidieren

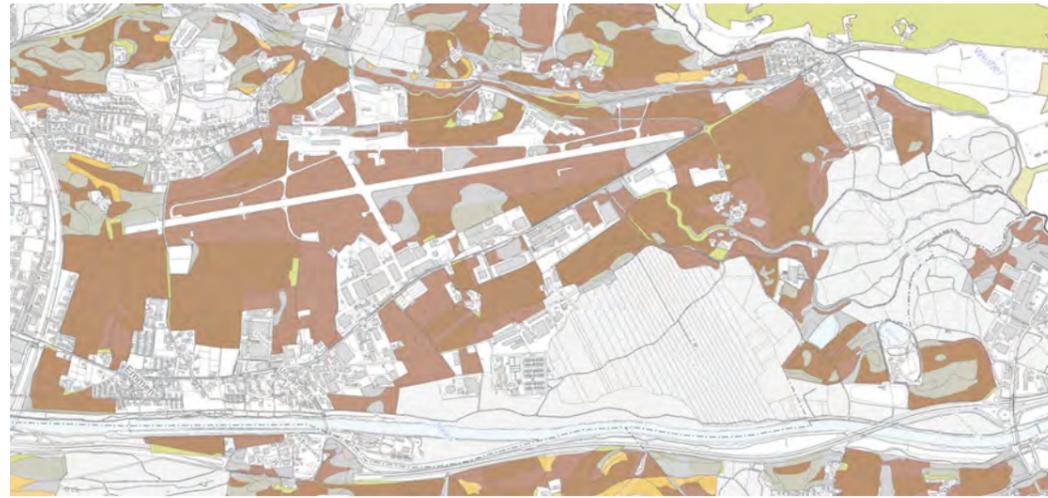
# 10

- Städtebauliches Leitbild, Zonenplan, Fruchtfolgeflächen und Potenzialstudie koordinieren
- Flächen neu und langfristig einzonen
- Freiflächen sichern (= Flächen auszonen)
- Umgang mit Reserveflächen klären

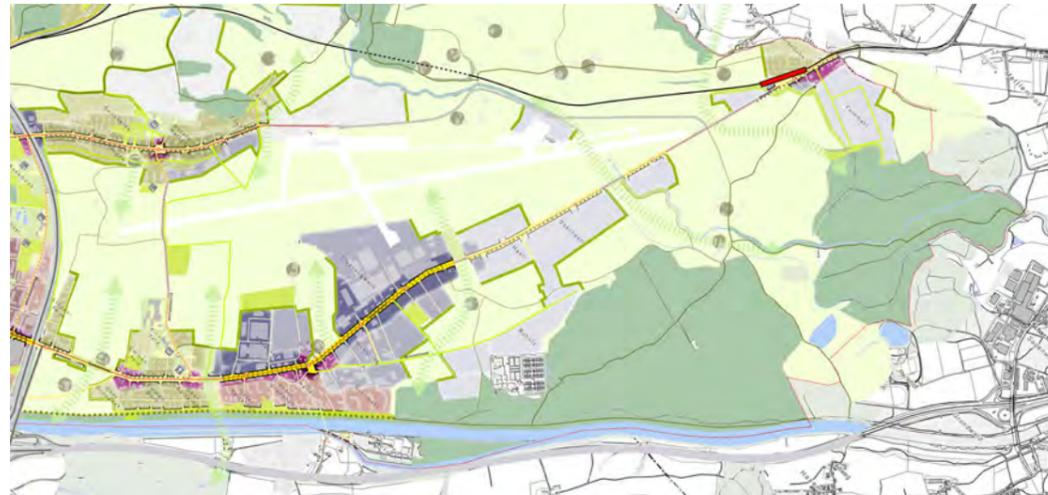
*Gemeinde, rawi*



Zonenplan



Fruchtfolgeflächen



Zukunftsplan



Potenzial-Studie

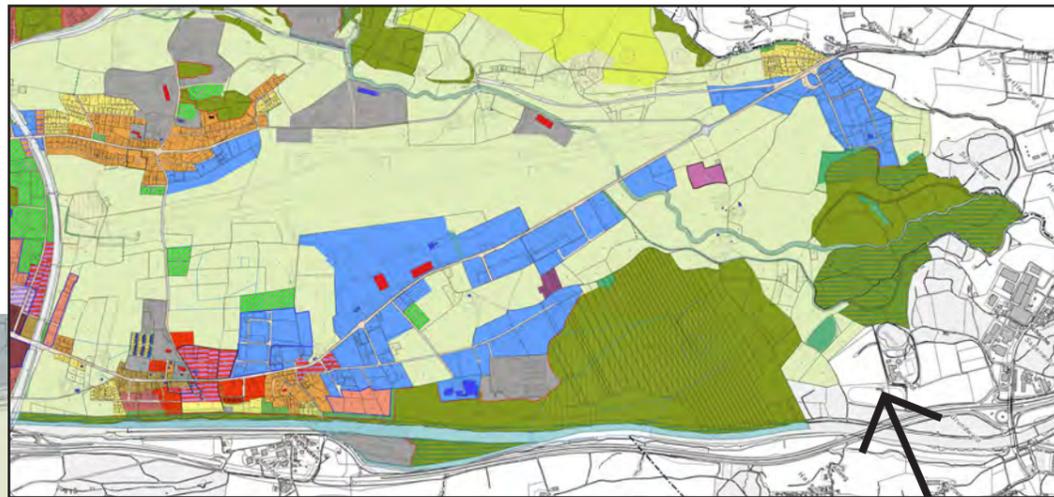


## Rechtliche Umsetzung sicherstellen

# 11

- Ergebnis der Potenzialstudie in den Prozess der Ortsplanungsrevision eingeben
- Behördenverbindliches Koordinationsinstrument erlassen: Masterplan, Richtplan, etc.
- Teilzonenplan / spezielle Arbeitszone Seetalstrasse erstellen (Nutzungsmix, Baulinie mit Anbaupflicht, Gestaltungsgrundsätze, Freihaltekorridore, ÖZ etc.)

Gemeinde, vif, rawi, RET, IG (Grundeigentümer)



## Umsetzungsprozess einführen

# 12



- Absichtserklärung mit den Beteiligten abschliessen (z.B. Letter of Intent LOI, Kooperationsvereinbarung)
- Führungsinstrument für den Umsetzungsprozess schaffen: Entwicklungsbild, 12 Punkte Plan in Koordinationsinstrument überführen
- Verantwortlichkeiten in einer gemeinsamen Projektorganisation klären - AKV-Prinzip
- Prüfen, ob und wenn ja, wann eine Entwicklungsgesellschaft Seetalstrasse geschaffen werden soll

*Gemeinde, vif, rawi, RET, IG (Grundeigentümer)*

