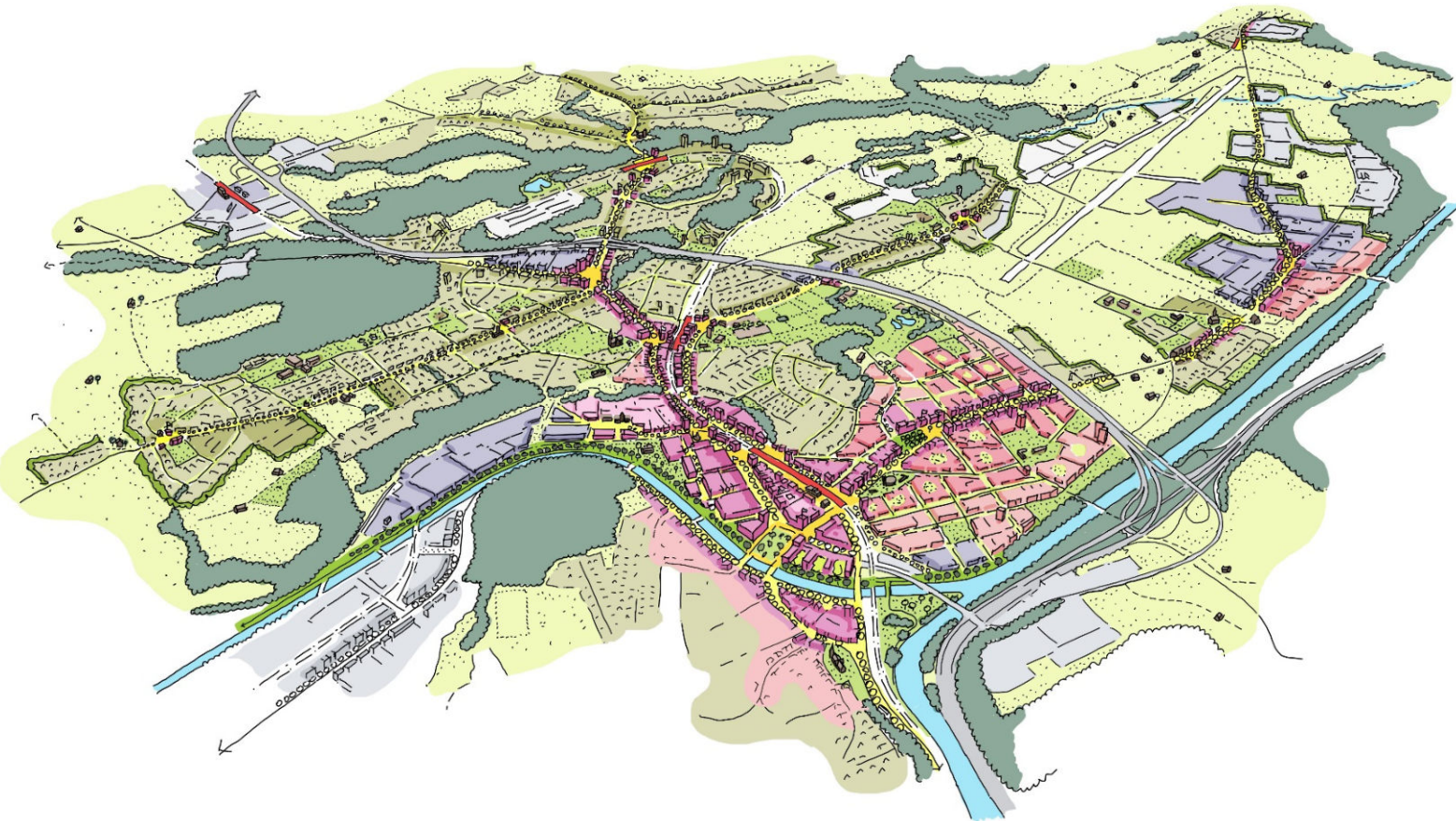


Gemeinde Emmen

Städtebauliches Gesamtkonzept



Vom Einwohnerrat an der Sitzung vom 17. Dezember 2019 behandelt und mit diversen Bemerkungen zustimmend zur Kenntnis genommen.

Impressum

Auftraggeber

Gemeinde Emmen
Departement Planung und Hochbau
Rüeggisingerstrasse 22
6021 Emmenbrücke

Projektleitung: Christine Bopp, MSc Raumplanung, Politologin BA

Auftragnehmer

Federführung, Fachbereich Städtebau:

Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH
Birmensdorferstrasse 55
8004 Zürich

Projektleitung: Han van de Wetering, Dipl.-Ing. TU Städtebau / Arch. SIA

Fachbereich Verkehr:

mrs partner AG
Birmensdorferstrasse 55
8004 Zürich

David Oppliger, Dipl.Bau.-Ing. ETH / Verkehrsingenieur SVI / FSU

Fachbereich Landschaft:

Fahrni Landschaftsarchitekten GmbH
Brünigstrasse 25
6005 Luzern

Christoph Fahrni, Landschaftsarchitekt FH / BSLA

Fachbereich Sozio-Ökonomie:

Hochschule Luzern, Soziale Arbeit
Werftstrasse 1, Postfach 2945
6002 Luzern

Alexa Bodammer, Dipl.-Ing. Architektur MA Urban Cultures

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	5
2.	Emmen im Kontext	7
2.1	Rolle gemäss Agglomerationsprogramm	7
2.2	Rolle gemäss kantonalem Richtplan	7
2.3	Regionale Positionierung	8
3.	Analyse und Handlungsansätze	11
3.1	Gezielte, präzise verortete Innenentwicklung	11
3.2	Verkehr im Dienste des Städtebaus	12
3.3	Die Landschaft als Basis der Vielseitigkeit	13
3.4	Hochwertige Arbeitsplatzquartiere an gut erschlossenen Lagen	14
3.5	Grossartige zusammenhängende Landschaftskulisse	15
3.6	Vernetzte innere Grünräume	16
3.7	Polyzentrische Struktur	17
3.8	Strukturierendes ÖV-Netz	18
3.9	Lebendiges Astsystem	19
3.10	Kleinteilige, überlagerte Nachbarschaften	20
4.	Leitbilder	21
4.1	Emmen ist aktiv und grün	21
4.2	Emmen ist lebendig und vernetzt	22
4.3	Emmen hat identitätsstiftende Zentren und Treffpunkte	23
4.4	Emmen hat vielseitige Wohn- und Arbeitsplatzquartiere	24
5.	Zukunftsbild	25
5.1	Konzept Landschaft und Freiraum	26
5.1.1	Äussere Landschaft	27
5.1.2	Innere Landschaft	30
5.1.3	Plätze und Strassenräume	34
5.2	Konzept Städtebau und Stadtentwicklung	37
5.2.1	Zentralitäten	38
5.2.2	Stadtraum Hauptstrasse	41
5.2.3	Hohe Häuser	43
5.2.4	Quartiertypisierung	45
5.2.5	Profilierung Arbeitsplatzquartiere	55
5.3	Konzept Verkehr	57
5.3.1	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	58
5.3.2	Fuss- und Veloverkehr	63
5.3.3	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	67
5.3.4	Parkierung	72

6.	Detailbetrachtung Ortsteile	74
6.1	Ortsteil Erlen	74
6.2	Ortsteil Bösfeld, Kapf	79
6.3	Ortsteil Zentrum	83
6.4	Ortsteil Herdschwand - Feldbreite - Meierhöfli	90
6.5	Ortsteil Rüeggisingen	95
6.6	Ortsteil Emmen Dorf – Unterdorf	99
6.7	Ortsteil Waldibrücke – Industrie-Ost	104
7.	Umsetzung	107
7.1	Erläuterung der Bausteine und Fokusgebiete	109

An seiner Sitzung vom 17. Dezember 2019 hat der Einwohnerrat Emmen das städtebauliche Gesamtkonzept vom 11. November 2019 behandelt. Dabei wurden diverse Anträge auf Aufnahme einer Bemerkung durch den Einwohnerrat angenommen. Diese sind im weiteren Prozess bei der Umsetzung des städtebaulichen Gesamtkonzepts in Phase 2 der Revision der Ortsplanung zu beachten. Für Anträge, die gestellt, aber nicht überwiesen wurden, ist das Protokoll zur Einwohnerratssitzung zu beachten.

Das städtebauliche Gesamtkonzept wurde vom Einwohnerrat mit 30 Stimmen zustimmend zur Kenntnis genommen, bei 8 Stimmen für Kenntnisnahme ohne Stellungnahme.

Die angenommenen Anträge auf Aufnahme einer Bemerkung sind im Bericht dargestellt.

1. Einleitung

Innenentwicklung als Chance!

Die Gemeinde Emmen liegt in der Kernagglomeration von Luzern. Die zentrale, attraktive Lage und gute Erreichbarkeit haben zu einer grossen Entwicklungsdynamik geführt. Über die Revision der Ortsplanung sollen die künftigen Entwicklungen kontrolliert und in die richtigen Bahnen gelenkt werden. Dabei ist ein wichtiger Grundsatz, dass die Siedlungsentwicklung in den nächsten 15 bis 20 Jahren innerhalb der Flächen der bestehenden Bauzonen stattfinden wird. Die Dynamik stösst also eine verstärkte Innenentwicklung an. Ein weiterer Grundsatz ist folglich die qualitativ hochwertige Gestaltung der Innenentwicklung. Eine qualitative Entwicklung beschränkt sich dabei nicht nur auf eine gute Architektur, sondern bedeutet vor allem die Schaffung von Mehrwerten für die Bevölkerung durch gute Wohnraumversorgung, vielfältig nutzbare Freiräume, lebenswerte Quartiere, hohe Attraktivität für neue Arbeitsplätze sowie bessere Erschliessung, Lärmschutz und Nahversorgung.

Dies bildet dann auch die Grundidee des städtebaulichen Gesamtkonzepts. Eine wichtige Bedingung ist dabei die präzise Verortung der Innenentwicklung an wichtigen, aber komplexen Orten, den „Quartieren im Wandel“. Bereits heute gut funktionierende Orte werden demgegenüber als „Quartiere in Ruhe“ behandelt. Weil bei Veränderungen durch Innenentwicklung Bewohner direkt betroffen sind, ist zudem die Verbundenheit mit dem Quartier ein zentrales Thema. Zur Gewährleistung der sozialen Stabilität ist ein sensibler Umgang mit bestehenden Strukturen unerlässlich. Insbesondere in Emmen, wo die Vielfalt mit urbanen Quartieren, Gewerbebezonen und dörflichen Ortsteilen Träger der Robustheit ist, braucht es einen behutsamen Umgang mit Veränderungen im gebauten Bestand. Innenentwicklung wird dort möglich, wo der Kontext es zulässt. Der Kontext ist dabei sozial, baulich, funktional und wirtschaftlich zu verstehen. Gleichzeitig kann der ländliche Charakter, als hohe Qualität von Emmen, durch eine Entwicklung im Bestand geschützt und aufgewertet werden. In Emmen ist Innenentwicklung darum keine Pflichtübung, sondern eine Chance!

Die Erarbeitung des städtebaulichen Gesamtkonzepts baut auf der Analyse der Gemeinde auf in Zusammenhang mit ersten Handlungsansätzen. Daraus entstehen Leitbilder, die im Zukunftsbild umgesetzt werden. Das Zukunftsbild besteht aus den drei übergeordneten Konzepten Landschaft und Freiraum, Städtebau und Stadtentwicklung und Verkehr mit jeweils mehreren Teilkonzepten.

Das Zukunftsbild ist die Synthese, dargestellt in Planform und zeigt die anzustrebende, zukünftige Gemeindestruktur auf. Es dient als Grundlage für die Ortsplanungsrevision, die die Entwicklung in den nächsten 15 Jahren steuert. Der dargestellte Zustand geht jedoch auch über diesen Zeitraum hinaus (Entwicklung bis 2040-2050), da sich die bestehenden Strukturen nicht an allen Orten innerhalb von 15 Jahren anpassen werden. Dennoch ist eine

Regelung und Sicherung bereits in der anstehenden Revision der Ortsplanung wichtig, um eine gegenteilige Entwicklung zu vermeiden.

In der Detailbetrachtung wird aufgezeigt, was das Zukunftsbild für die einzelnen Ortsteile bedeutet. Hinweise für die konkretisierte Umsetzung in der Revision der bestehenden Gesetzesgrundlagen werden abschliessend gegeben.

Das vorliegende städtebauliche Gesamtkonzept ist zum einen auf fachlicher Basis, in enger Zusammenarbeit mit der Gemeindeverwaltung und zum anderen insbesondere basierend auf den verschiedenen Anliegen und Rückmeldungen aus der Bevölkerung entstanden. Fazit ist: Emmen hat Qualität, aber es kann die Qualität noch steigern!

2. Emmen im Kontext

Emmen ist als eigenständige Gemeinde Teil der Agglomeration Luzern und liegt eingebettet zwischen der Kernstadt Luzern, mit den Stadtteilen Littau und Reussbühl, und der äusseren Agglomerationsgemeinde Rothenburg. Durch die zusammengewachsene Siedlungs- und Verkehrsstruktur ist für das städtebauliche Gesamtkonzept eine integrale, gemeindeübergreifende Betrachtung unerlässlich.

2.1 Rolle gemäss Agglomerationsprogramm

Das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms Luzern, dritte Generation (2016) verortet in Emmen das Zentrum des Entwicklungsraums Nord. In Kombination mit wichtigen ÖV-Verknüpfungspunkten gibt es hier vielfältige Nutzungen. Emmen ist Standort für Detailhandel, tertiäre Bildungseinrichtungen und Sport-, Kultur- und Freizeiteinrichtungen mit überregionaler Ausstrahlung. Die gut erschlossenen Gebiete, zum Beispiel die Achse Gerliswilstrasse, sind integraler Bestandteil des urbanen Raumes. Dazu gehört auch eine attraktive Verbindung des öffentlichen, Fuss- und Veloverkehrs mit der Stadt Luzern als Agglomerationszentrum. In den äusseren Siedlungsbereichen, wie beispielsweise Gebiete rund um die Erlenstrasse im Westen sowie rund um die Rüeggisingerstrasse, liegt der Fokus auf dem Wohnen. Das Umfeld der Bahnhöfe Rothenburg-Station und Waldibrücke sowie das Gebiet Emmen-Industrie entlang der Seetalstrasse gelten als Schwerpunktgebiete für Arbeitsnutzungen. Der Hauptteil der Gemeinde ist als Schwerpunkt für dichte Mischnutzungen und städtische Wohnformen vorgesehen.

2.2 Rolle gemäss kantonalem Richtplan

Gemäss kantonalem Richtplan ist die Gemeinde Teil der «kantonalen Entwicklungsachse» nach Sursee und der Gemeindekategorie Z3 „urbane Gemeinde an Zentrum“ zugeteilt. In den Gemeinden entlang dieser Achse ist das Wachstum gemäss den Vorgaben im Richtplan zu konzentrieren. In Emmen kreuzen sich zudem die «kantonale Nebenachsen» nach Eschenbach-Hochdorf und ins Entlebuch.

2.3 Regionale Positionierung



Regionale Position der Gemeinde: Schematische Darstellung.

Die regionale Positionierung der Gemeinde ist eine Präzisierung und Ergänzung der verschiedenen regionalen Planungen des Agglomerationsprogramms und des kantonalen Richtplans. Es geht dabei um eine Haltung zur weiteren regionalen Entwicklung aus Sicht der Gemeinde. Einerseits soll die Entwicklung in Emmen zum guten Funktionieren und zur qualitativen Entwicklung der Region beitragen, andererseits soll die regionale Entwicklung eine hohe Lebensqualität in der Gemeinde selber fördern.

Stadtachse Luzern – Reussbühl - Emmenbrücke

Eine wichtige regionale Rolle spielt die radiale Stadtachse Luzern – Reussbühl - Emmenbrücke. Sie bildet die direkte Verbindung zwischen Luzern und Emmen und ist mit dem RBus eine wichtige, strukturierende ÖV-Achse. Sie verbindet nicht nur das Agglomerationszentrum mit dem Zentrum Nord, sondern auch verschiedene Sub- und Quartierzentren. In der Überlagerung mit der Bahn (Bahnhöfe Emmenbrücke und Gersag) und in Kombination mit der zentralen Lage in der nördlichen Agglomeration bietet diese Nord-Süd-Achse eine sehr hohe ÖV-Erschliessungsqualität und eine gute innere Vernetzung. Die Entwicklung der Gemeinde Emmen soll die Bedeutung dieser Achse vom Seetalplatz bis Sprengli stärken. Entsprechend sollen auch entlang dieser Achse die Entwicklungsschwerpunkte der Gemeinde gesucht werden. Als

durchgehender Stadtraum und attraktiv gestalteter Boulevard soll sie zum Rückgrat eines dichten, urbanen Korridors werden.

Neues Hauptortszentrum

Das Umfeld des Bahnhofs Emmenbrücke, mit den Gebieten Viscosistadt und Schützenmatt ist wegen der zentralen Lage und der guten Erschliessung mit einem eigenen RE-Bahnhof und als Teil der Nord-Süd-Achse der bedeutendste Ort der nördlichen Agglomeration. Weiter werden Verbindungen ins Entlebuch und über die Seetalstrasse nach Eschenbach angeboten. Das Gebiet liegt in der Ebene und eignet sich für dichte, urbane Strukturen. Gleichzeitig verfügt das Gebiet mit seinem industriellen Erbe über eine starke Identität. Als städtebauliche und verkehrliche Drehscheibe mit gemeindeübergreifender Ausstrahlung soll Emmen diesen Ort als Hauptortszentrum für sich beanspruchen.

Emmenweid

Interessant ist das Gebiet Emmenweid am Ufer der Kleinen Emme. Das Industriegebiet liegt zentral, ist Teil der Ebene und gut vernetzt. Das Teilgebiet Vorder Emmenweid, direkt an der Gerliswilstrasse eignet sich für eine Transformation zu einem neuen Misch- und Zentrumsgebiet. Mit einer Verzweigung der Nord-Süd-Achse, gestaltet als attraktiver Strassenraum und mit einer strukturierenden ÖV-Verbindung, kann aber auch das weiter westlich gelegene Teilgebiet Hinter Emmenweid stufenweise zu einem wichtigen Schwerpunktgebiet für Arbeitsnutzungen werden. Dies soll stärker in die langfristigen Perspektiven der Region (z.B. Zukunftsbild) einfließen.

Grüne Quartiere am Hang

In Bereich Gerliswil – Gersag steigt die Nord-Süd-Achse an und wird Teil der grünen Quartiere am Hang. Die Abzweigungen, wie die Quartierachsen Erlen-, Neuenkirch-, Rüeggisinger- und Rothenburgstrasse, haben als Rückgrat eines grünes Wohnquartiers eine lokale Funktion.

Seetalstrasse

Eine wichtige Achse ist auch die Seetalstrasse als erste Verzweigung der Nord-Süd-Achse. Insbesondere der zentrale, dicht bebaute Abschnitt bis zur Autobahn ist gut mit der Gesamtgemeinde verknüpft und hat eine gute ÖV-Erschliessungsqualität. Mit der Entfernung vom Zentrum Nord nimmt die Erschliessungsqualität aufgrund der fehlenden Gesamtvernetzung, aber rasch ab. Eine Herausforderung im Abschnitt östlich der Autobahn ist die Belastung der Ortsdurchfahrt von Emmen-Dorf durch den (Schwer-)Verkehr der Industrie bzw. der Arbeitsplatzgebiete. Sogar das Bahnhofsumfeld von Waldibrücke weist wegen des beschränkten Angebots und der fehlenden Gesamtvernetzung (insbesondere auch bezüglich Fuss- und Veloverkehr) eine geringe ÖV-Erschliessungsqualität auf.

Arbeitsplatzgebiete

Weil Massnahmen zur Verbesserung der Erschliessung der östlichen Arbeitsplatzgebiete und zur Lösungsfindung des Konflikts zwischen Verkehr und Siedlungsqualität in Emmen-Dorf schwierig umsetzbar sind (z.B. neue

hochwertige ÖV-Verbindung, neue Umfahrungsstrasse, Lenkungsmassnahmen Schwerverkehr zum Anschluss Buchrain), ist die Entwicklung der Arbeitsplatzgebiete entlang der Seetalstrasse als Prozess zu betrachten. Dies ist in der regionalen Planung präziser zu behandeln. In erster Linie soll nur der westliche Teil der Industrie als Schwerpunktgebiet für Arbeitsnutzungen gelten. Die mittleren und östlichen Gebiete der Industrie gelten als langfristige Entwicklungsreserven. Dabei erfordert der hohe Stellenwert der Landschaft in diesem Gebiet Zurückhaltung bei der Siedlungsentwicklung.

Weiterer Standort für Arbeitsplatzgebiete ist das Umfeld Rothenburg Station. Es gilt als Schwerpunktgebiet für Arbeitsnutzungen. Die ÖV-Erschliessungsqualität befindet sich im Aufbau. Wegen der grösseren Entfernung von zentralen Siedlungsgebieten weist der Standort eine schwache Vernetzung mit der Gemeinde Emmen auf. Allerdings grenzt Emmen mit ein paar Bauzonen an dieses Bahnhofsumfeld an, auch wenn sie in einiger Distanz zum eigentlichen Bahnhof liegen. Die genaue Entwicklung dieser Bauzonen (Dichte, Art der Arbeitsplätze resp. Nutzungen) ist zu prüfen.

Autobahn

Die Autobahn A2 soll die Wirkung und Qualität der Nord-Süd-Stadtachse und der verschiedenen Entwicklungsschwerpunkte stärken. Sie hat die Funktion einer Umfahrungsstrasse. Durch eine gezielte Lenkung und Steuerung soll sie den Durchgangsverkehr auf den innerörtlichen Hauptstrassen reduzieren. Die Region soll sich dafür einsetzen.

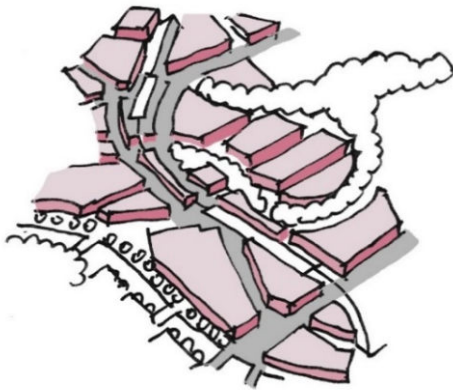
Militärflugplatz

Der Militärflugplatz Emmen prägt die Gemeinde durch die grossräumige, freie Fläche mitten im Gemeindegebiet. Die Lärmbelastung prägt die gesamte Region. Der Bestand des Militärflugplatzes wird zum jetzigen Zeitpunkt nicht in Frage gestellt und daher auch für das städtebauliche Gesamtkonzept als gegeben betrachtet.

3. Analyse und Handlungsansätze

Auf Basis der Analyse von Emmen ergeben sich zehn Themenfelder, die es bei der Gestaltung der Gemeindeentwicklung genauer zu betrachten gilt. Sie stehen für den Umgang mit den städtebaulichen Herausforderungen und Chancen in Emmen. Pro Themenfeld werden die Analyse sowie Handlungsansätze aufgezeigt.

3.1 Gezielte, präzise verortete Innenentwicklung



Analyse: Eine undifferenzierte, flächendeckende Verdichtung schafft keine Mehrwerte, sondern eher Probleme und Konflikte.



Handlungsansatz: Eine gezielte Verdichtung zur Aufwertung von wichtigen, aber komplexen Orten kann Mehrwerte schaffen und sorgt dafür, dass viele Quartiere nicht von einer Transformation betroffen sind.

Analyse, Ausgangslage

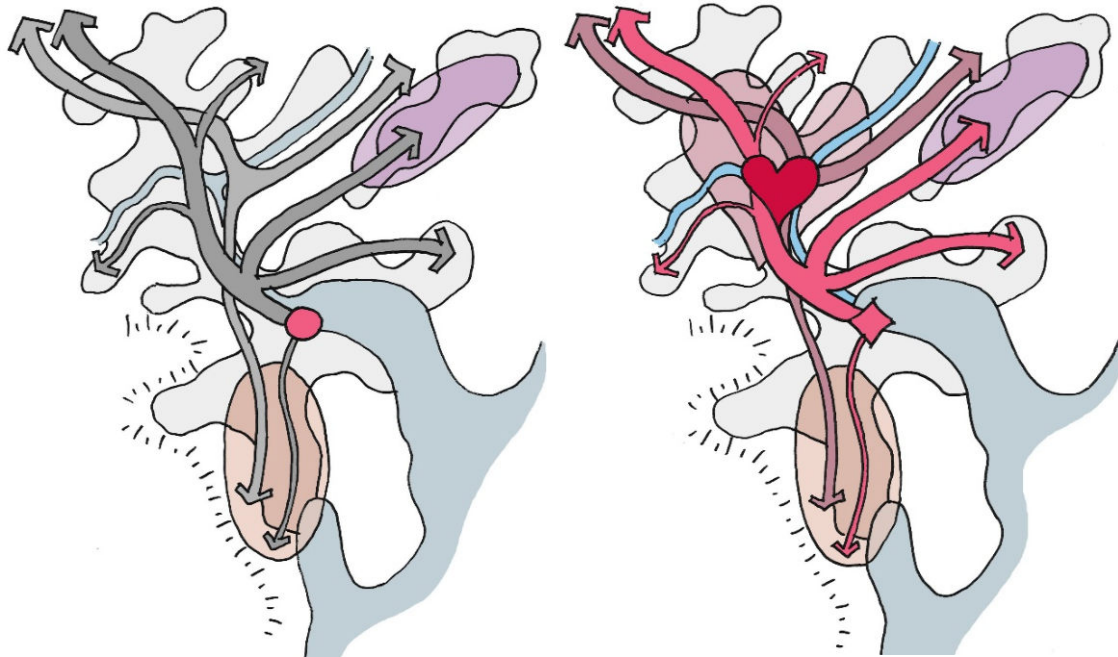
Im Vergleich zur Gesamtschweiz und den Regionen Luzern und Zug, die seit fast zwanzig Jahren ein stetiges Wachstum kennen, ist das Thema Wachstum in Emmen erst seit etwa zehn Jahren aktuell¹. Dabei fällt das für Emmen Verhältnisse starke Wachstum der letzten fünf Jahre auf. Dieses Wachstum äussert sich in grossen Überbauungen, mit Massstabssprüngen und einer starken Änderung der Quartierstruktur. Durch die eher flächig ausgelegte Entwicklung treten zudem oft Probleme, wie Mehrverkehr, weniger Privatheit, weniger Grünraum und überlastete Infrastrukturen auf.

Handlungsansatz

Die typische flächendeckende Verdichtung soll im städtebaulichen Gesamtkonzept durch eine gezielte, präzise verortete Innenentwicklung ersetzt werden. Dabei stehen die wichtigen, komplexen Räume im Vordergrund. In Emmen sind dies insbesondere die vielen Strassenräume. Durch die gezielte Verdichtung wird eine Investition in diese Räume gefördert und eine Aufwertung unterstützt. So entstehen Mehrwerte für die gesamte Gemeinde. Gleichzeitig werden viele Quartiere nicht von der Verdichtung tangiert.

¹ Bundesamt für Statistik

3.2 Verkehr im Dienste des Städtebaus



Analyse: Wenn alle nur an Emmen vorbeifahren, überwiegen die Nachteile des Verkehrs (Trennwirkung, Lärm, verstopfte Strassen usw.)

Handlungsansatz: Wenn der Verkehr bewusst im Dienste des Städtebaus geplant wird, kann die strategische Lage viel besser für eine qualitative Ortsentwicklung genutzt werden.

Analyse, Ausgangslage

Die Positionierung von Emmen in der Region bildet die Grundlage für die Rolle der Gemeinde als Wohn- und Erwerbsort. Emmen ist als Schnittstelle und Ankunftsart zentral gelegen und ist Hauptzugang zur Region im Norden (Bahn und Autobahn nach Basel, Bern und Zürich). Die Verkehrslage gilt heute aber als Problem. Emmen leidet unter der Trennwirkung der Verkehrsinfrastruktur und den Immissionen. Durch die fehlende Abstimmung zwischen Mobilität und Städtebau ist der Verkehr in Emmen heute nicht unterstützender, sondern limitierender Faktor der qualitativen Entwicklung.

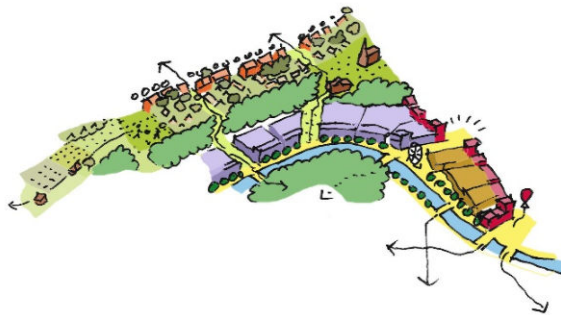
Handlungsansatz

Die strategische Position der Gemeinde soll viel stärker für eine qualitative Ortsentwicklung genutzt werden. Die integrale, massstabsübergreifende Planung von Städtebau und Verkehr ist darum Hauptthema des städtebaulichen Gesamtkonzepts. Die Ortsentwicklung ist darin als integraler Bestandteil von überregionalen Verkehrsmassnahmen zu betrachten. Der Verkehr steht dabei im Dienst einer qualitativen Ortsentwicklung. Er soll nicht als Problem betrachtet, sondern als Chance genutzt werden. Die positiven Eigenschaften des Verkehrs sollen hervorgehoben werden. So sind beispielsweise Frequenzen, Sichtlage und Erreichbarkeit für die Schaffung von Zentralitäten zu nutzen.

3.3 Die Landschaft als Basis der Vielseitigkeit



Analyse: Die undifferenzierte, kontextlose Entwicklung führt zum Verlust von Quartieridentitäten, die Vielseitigkeit der Angebote geht verloren.



Handlungsansatz: Die Vielseitigkeit macht die Gemeinde robust. Je nach Lage und Quartier sind unterschiedliche Angebote gefragt.

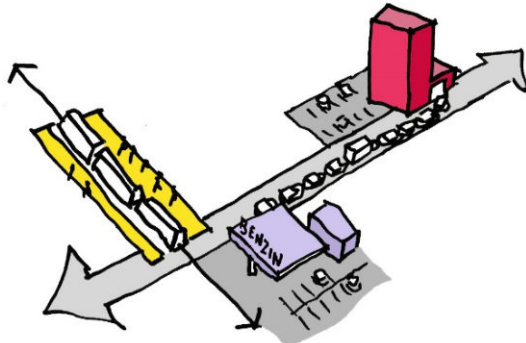
Analyse, Ausgangslage

Emmen liegt auf dem Übergang einer Moränen- in eine Tallandschaft. Diese besondere landschaftliche Lage bildet die Basis einer sehr vielseitigen Quartierstruktur. Es gibt dichte, städtische Wohn- und Mischquartiere in den zentralen, flachen Gebieten, mit Zentrumsnutzungen und grösseren Industrieanlagen. An den Hängen sind die Quartiere durchgrünt, dörflich und kleinstädtisch, mit meist kleinteiligen Wohn- und Gewerbebauten. Viele aktuelle Entwicklungen reagieren aber kaum auf diesen spezifischen Kontext. Sie sehen sehr ähnlich aus und bieten vergleichbare Angebote. Diese undifferenzierte Behandlung der Quartiere führt zu Monotonie und zum Verlust von Quartieridentitäten. Innerhalb der Gemeinde geht zudem die Vielseitigkeit des Wohnangebots verloren.

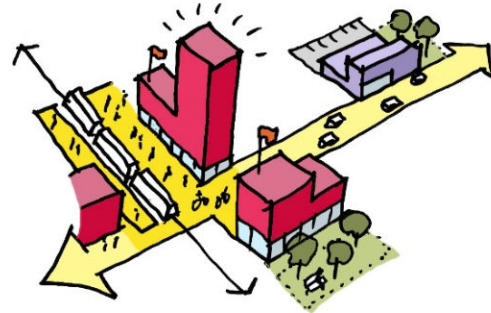
Handlungsansatz

Die besondere geographische Lage der Gemeinde soll darum die Basis einer differenzierten, ortsbezogenen Entwicklung mit unterschiedlichen Angeboten und ortsbaulichen Strukturen bilden. Diese Vielseitigkeit ist wichtig für die Robustheit der Gemeinde und die Identifikation mit dem Quartier. Eine genauere Betrachtung der bestehenden baulichen, räumlichen und sozio-ökonomischen Strukturen bei neuen Entwicklungen unterstützt auch die soziale Stabilität und die Quartierbindung.

3.4 Hochwertige Arbeitsplatzquartiere an gut erschlossenen Lagen



Analyse: Durch die undifferenzierte Behandlung der Arbeitsplatzgebiete und die fehlenden qualitativen Aspekte werden nicht nur Chancen verpasst, sondern entstehen auch Verkehrsprobleme und Nutzungskonflikte.



Handlungsansatz: Mit einer auf die Lage abgestimmten Struktur der Arbeitsplatzquartiere kann die strategische Bedeutung der Gemeinde zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes genutzt werden.

Analyse, Ausgangslage

Emmen ist ein gewachsener Wirtschaftsstandort, mit der Industrie als Teil der Identität. Aufgrund der günstigen Verkehrslage gilt Emmen zwar als bedeutender regionaler *Arbeitsplatzstandort*², die Arbeitsplatzgebiete entlang der Kleinen Emme und in der Reussebene sind aber nicht entsprechend ausgestaltet. Die Gebiete sind unternutzt, schwierig zu erschliessen und kaum mit dem Ort verknüpft. Es gibt keine bewusste Differenzierung der Arbeitsplätze nach Mikrolage und die fehlende Dichte verhindert eine qualitative Entwicklung. Die Branchenstruktur wird zudem von Detail- und Grosshandel dominiert. Hochwertige, innovative Branchen sind eher untervertreten. Zudem gilt Emmen mit 0.5 Arbeitsplätzen pro Einwohner, heute eher als Wohnort. Als Vergleich: Luzern weist etwa 1.0 Arbeitsplatz pro Einwohner auf, Sursee 1.4³.

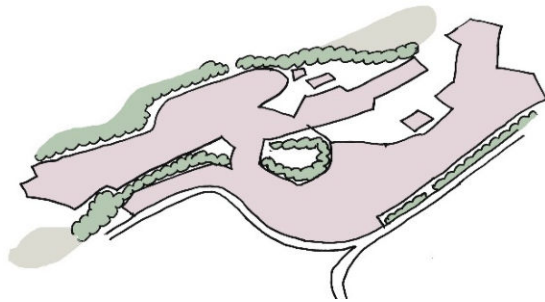
Handlungsansatz

Gewerbegebiete sind differenziert und als vollwertige Quartiere zu entwickeln. Gut erschlossene Lagen (vor allem mit dem ÖV) sollen eine hohe Arbeitsplatzdichte aufweisen, mit einer Überlagerung von (Gewerbe-)Nutzungen. Eine kompakte Bauweise fördert dabei attraktive, repräsentative Stadträume, unterstützt interessante Interaktionen zwischen Nutzungen und zieht hochwertige Arbeitsplätze an. An peripheren Orten entstehen weniger dichte Gewerbequartiere mit wenig Schwer- und Personenverkehr. Entlang von Hauptstrassen sollen spezielle Kombinationen von Wohnen und Gewerbe gesucht werden. Ein besonderes Thema ist den sensiblen Umgang mit dem Industrieerbe.

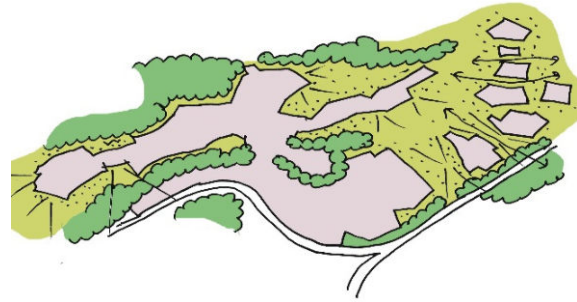
² Siehe drittes Agglomerationsprogramm Luzern

³ Bundesamt für Statistik

3.5 Grossartige zusammenhängende Landschaftskulisse



Analyse: Eine unkontrollierte Entwicklung macht die Landschaft zum Restraum, die Potentiale wie Aussicht und Freizeit werden nicht genutzt.



Handlungsansatz: Mit klaren Siedlungsrändern bleibt die Grosszügigkeit der Landschaft erhalten.

Analyse, Ausgangslage

Die Landschaft ist in Emmen Träger der Lebensqualität. Die Nähe von Natur- und Naherholungsräumen, die grosszügigen Panoramen zu den Voralpen aber auch die enge Verknüpfung mit der Landwirtschaft machen die Gemeinde zu einem attraktiven Wohnort. Es gibt bereits heute ein vielgenutztes, vielfältiges Netz von Wander- und Velowegen in die umliegende Landschaft. Gleichzeitig ist die Landschaft eine attraktive Kulisse für die Ortssilhouette. So ist Emmen-Dorf mit Kirche, Schulhaus, kleinteilige, dörfliche Bebauung und ländliches Umfeld von der Landschaft aus immer noch als eigenständiges Dorf erkennbar. Die siedlungsnahe Landschaft steht jedoch unter Druck. Landschaftlich wertvolle Orte sind Baulandreserven. Verkehrslösungen, wie Umfahrungsstrassen, werden in der offenen Landschaft gesucht. Zudem erscheinen Entwicklungen am Siedlungsrand oft dominant in der Landschaft. Es gibt kaum eine Auseinandersetzung mit der besonderen Sichtlage und der Bedeutung der Silhouettenwirkung.

Handlungsansatz

Statt einer unkontrollierten Entwicklung am Siedlungsrand, ist mit einer klaren Definition und einer guten Gestaltung der Siedlungsränder die Landschaft in Wert zu setzen. Die Grosszügigkeit der Landschaft, als zusammenhängender Raum, ist dabei zu erhalten und eine qualitative Interaktion zwischen Landschaft und Siedlung zu fördern. Die grossartige Kulisse wird so zum Träger der Lebensqualität. Die Aussicht, Naherholung und Landwirtschaft werden zum integralen Bestandteil der Identität.

3.6 Vernetzte innere Grünräume



Analyse: Die introvertierte Entwicklung wird den Möglichkeiten und Funktionen der inneren Freiräume nicht gerecht.



Handlungsansatz: Die inneren Grünräume sind vernetzt. Dank des klaren Bezugs zwischen Bebauung und Freiraum wird die Bedeutung des Netzes gestärkt und zum wichtigen Bestandteil des Wohnumfeldes.

Analyse, Ausgangslage

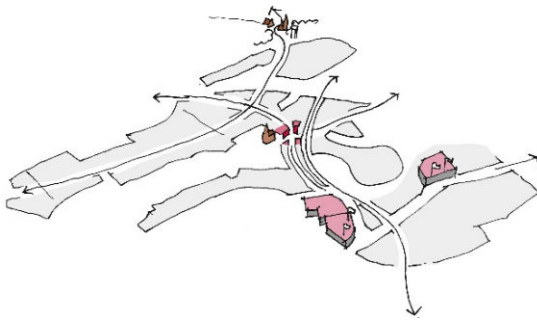
Historische Wege, topographische Besonderheiten (wie Niveausprünge), Waldabstände und Gewässer ergeben in Emmen ein durchgehendes, inneres und siedlungsnahes Landschafts- und Wegenetz. Es strukturiert die Quartiere, bietet sichere, ruhige Verbindungen, vernetzt verschiedene Grünräume wie Sportfelder oder Schulanlagen und ist eine wichtige Basis für die Qualität des direkten Wohnumfeldes. Im Rahmen der Innenentwicklung stehen die Grünräume dieses inneren Netzes jedoch unter Druck. Freie, nicht-zweckgebundene Grünräume werden überbaut. Durch introvertierte Arealentwicklungen, die keinen Bezug zum angrenzenden Freiraum haben, wird zudem die Bedeutung dieses inneren Netzes geschwächt.

Handlungsansatz

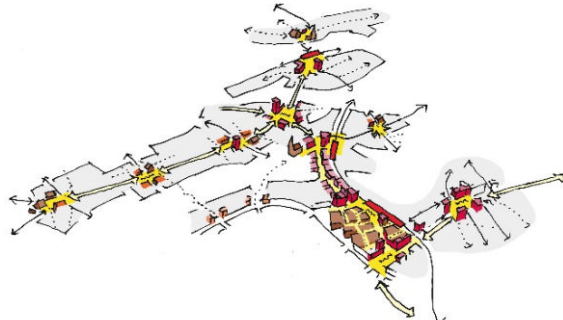
Einerseits soll das grüne innere Netz als strukturierendes Element der Gemeinde gestärkt werden. Dabei geht es nicht nur um die Sicherung der Grünflächen, sondern auch um die konsequente Behandlung als durchgehende, ruhige, grüne Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr. Wichtig dabei ist auch die Verknüpfung mit dem äusseren Wegenetz (Wanderwege, Velorouten) in der Landschaft. Andererseits geht es auch darum, einen stärkeren Bezug zwischen Bebauung und Freiraum zu schaffen. Durch die Orientierung der Gebäude und privaten Freiräume zum grünen Netz wird die Bedeutung gestärkt und die Konturen des Netzes werden lesbarer.

Auch in urbanen Quartieren mit hoher oder moderater Dichte sind Grünflächen zu fördern. Die versiegelten Flächen sind auf ein Minimum zu begrenzen.

3.7 Polyzentrische Struktur⁴



Analyse: Ohne gezielte Ortsentwicklung geht die besondere, kleinteilige, polyzentrische Struktur der Gemeinde verloren.



Handlungsansatz: Mit der bewussten Stärkung der polyzentrischen Struktur, unterstützt durch die Interaktionen zwischen Siedlung und Verkehr, entstehen lokale Treffpunkte.

Analyse, Ausgangslage

Die Gemeinde Emmen ist aus verschiedenen Ortsteilen entstanden. Prägende Ortszentren sind heute Emmen-Dorf, Emmenbrücke und Gerliswil. Aber auch Erlen, Sprengi oder Rüeggisingen waren ursprünglich eigenständige Orte und Weiler. Diese historisch gewachsene, polyzentrische Struktur gilt als Qualität und Merkmal der Gemeinde und bildet eine wichtige Grundlage zur Identitätsbildung in den einzelnen Quartieren. Eine polyzentrische Struktur gilt zudem generell als zukunftsweisend. Sie ermöglicht eine hierarchische Verteilung der Verkehrsströme, fördert die „Stadt der kurzen Wege“, schafft Begegnungsorte und sichert Angebote in den Quartieren. Aufgrund von Zusammenlegungen, Konkurrenz und beschränkte Entwicklungsmöglichkeiten (Nutzungsbestimmungen, Erschliessung) nimmt die Rolle der Quartierzentren in Emmen jedoch ab. Ein weiterer Aspekt ist das Fehlen eines klar erkennbaren Ortszentrums, als Treffpunkt für die gesamte Gemeinde.

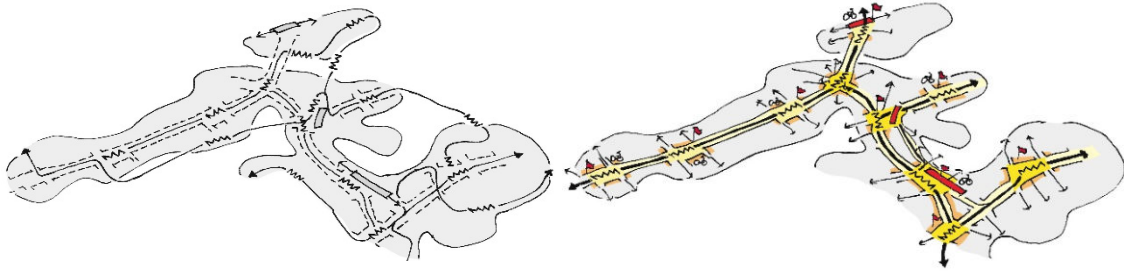
Handlungsansatz

Die polyzentrische Struktur soll bewusst als Qualität und zukunftsweisende Struktur gestärkt werden. Da die Zentren schon ursprünglich immer mit dem Hauptstrassennetz verknüpft waren, bietet die Interaktion mit dem Verkehr dafür eine Chance. An frequentierten Orten sind darum lokale Zentralitäten in unterschiedliche Ausprägung (Quartierzentrum, kleiner Treffpunkt, Auszeichnung einer Strassenecke) zu entwickeln.

Die laufenden Entwicklungen im Bereich Viscosistadt und Emmenbaum und die steigende Bedeutung des Bahnhofs Emmenbrücke als regionaler Umsteigehub bieten die Chance, das Gebiet in der Ebene zwischen der Kleinen Emme, dem Seetalplatz und dem Bahnhof zu einem urbanen und lebendigen Zentrumsquartier zu entwickeln.

⁴ Struktur mit mehreren Zentren.

3.8 Strukturierendes ÖV-Netz



Analyse: Bei einem rein funktionalen ÖV-System fehlen Komfort und Orientierung und mögliche Synergien mit Nutzungen werden nicht berücksichtigt.

Handlungsansatz: Im Vordergrund steht die Interaktion zwischen ÖV und Städtebau. Die konzentrierten Frequenzen des ÖV werden zur Sicherung der Nahversorgung in den Quartieren genutzt. Die Zusammenfassung von strukturierenden Achsen und die consequenten Verknüpfungen machen das System schnell, komfortabel und redundant.

Analyse, Ausgangslage

Der öffentliche Verkehr gilt als Strukturgeber einer qualitativen Entwicklung der zukunftsfähigen Stadt. Als kompaktes Verkehrsmittel (zur Beförderung einer gleichen Anzahl von Personen braucht er bis zu 40 Mal weniger Platz als der Autoverkehr und sechs Mal weniger als der Veloverkehr) soll er im Rahmen der Innenentwicklung eine tragende Rolle spielen. Zusammen mit dem Fussverkehr gilt der öffentliche Verkehr zudem als „aktive Mobilität“: Mobilität, die zur Lebendigkeit der Quartiere beiträgt, die Interaktion zwischen Strömen, Nutzungen und Menschen fördert und attraktive Stadträume schafft. So ist das Umfeld von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs wegen den konzentrierten Fussgängerfrequenzen prädestiniert für Erdgeschossnutzungen. Diese Qualitäten werden heute in der Planung aber kaum bewusst genutzt.

Generell hat Emmen eine gute ÖV-Erschliessung. Es gibt vier Bahnhöfe im Gemeindegebiet, mit dem RBus ist Emmen gut am städtischen Netz angebunden. Das kleinräumigere, innere ÖV-Netz kennt aber keine klare Struktur und ist schwer lesbar (fehlende Verknüpfungen, fehlende Bedienung der zentralen Orte und viele unlogische, indirekte Wegführungen). Die Haltestellen sind oft schlecht erkennbar oder befinden sich, wie zum Beispiel der Bahnhof Gersag, an einer versteckten Lage.

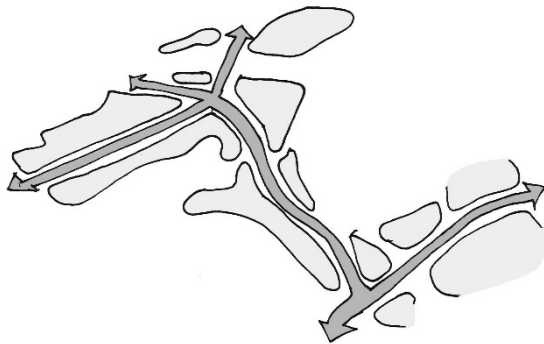
Handlungsansatz

Das öffentliche Verkehrssystem soll integral aufgewertet werden. Dazu soll ein einfaches, übersichtliches, strukturierendes Ortsbusnetz entlang den Hauptstrassen und wichtigen Quartierstrassen aufgebaut werden. Die verschiedenen Verkehrsmittel sollen dabei konsequent verknüpft werden. Gleichzeitig sind die konzentrierten Frequenzen des öffentlichen Verkehrs zu nutzen. Mit einem System von öffentlichen Verkehrshubs soll die polyzentrische Struktur gestärkt werden. Die Gestaltung und Lagen der Haltestellen sind zu optimieren.

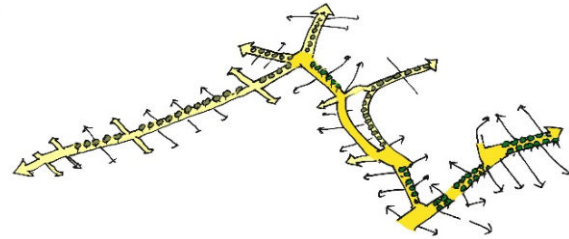
Die Gemeinde Emmen strebt einen RE-Halt beim Bahnhof Rothenburg Dorf an.

Die Gemeinde Emmen strebt einen IR-Halt beim Bahnhof Emmenbrücke an.

3.9 Lebendiges Astsystem



Analyse: Die übliche Nicht-Behandlung des Themas Verkehr in der Stadtentwicklung macht Hauptstrassen zu Barrieren und Unsicherheitsräumen.



Handlungsansatz: Die positiven Eigenschaften des Verkehrs (Frequenzen, Sichtlage, gute Erreichbarkeit) sollen zur Stärkung der städtebaulichen und gesellschaftlichen Bedeutung der Hauptstrassen genutzt werden. So werden sie zum Rückgrat und zur Lebensader der Quartiere.

Analyse, Ausgangslage

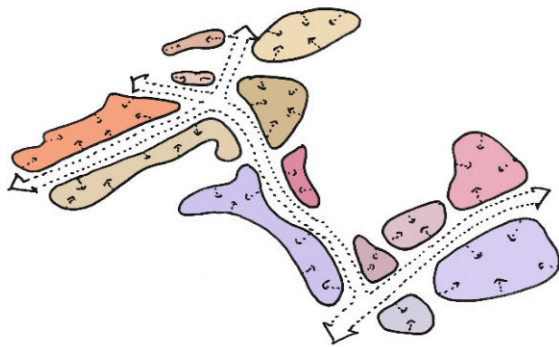
Emmen ist ein typisches Strassendorf. Die Gemeinde hat sich entlang den Haupt- und Einfallsachsen Seetal-, Gerliswil-, Erlen-, Rothenburg- und Rüeggisingerstrasse entwickelt. Dabei wurden die Frequenzen, gute Sichtlage und gute Erreichbarkeit für eine qualitative Entwicklung genutzt. Entsprechend waren die Hauptstrassen ursprünglich die Lebensader der Gemeinde. Dem entsprechend standen entlang den Strassen Gasthöfe, Geschäfte, repräsentativen Häuser mit belebten Vorplätzen. Wegen der fehlenden Abstimmung zwischen Städtebau und Verkehr gelten die Strassen heute aber als Unorte und Barrieren. Der einseitige Fokus auf den Verkehr liess in der ganzen Gemeinde schwierige Räume entstehen und die negativen Eigenschaften des Verkehrs dominieren. Das innerörtliche Netz gilt zudem als Ausweichroute für den Durchgangsverkehr und wird mit Verkehr belastet, der keinen Bezug zu Emmen hat.

Handlungsansatz

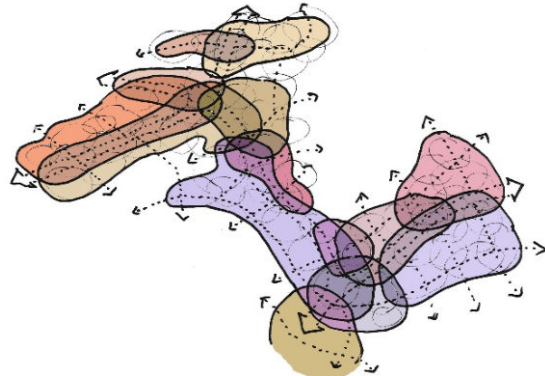
Die Interaktion zwischen Strömen und Nutzungen ist durch eine integrale stadträumliche Aufwertung der Hauptstrassen zu fördern. Eine ortsverträgliche Abwicklung des Verkehrs bedingt ein angepasstes Temporegime, eine gute Querbarkeit für den Lokalverkehr, eine ausgeglichene Verteilung der Verkehrsflächen zugunsten des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs und die Stärkung der Umfahrfunktion der Autobahn.

Bei der Prüfung des Temporegimes ist stets darauf zu achten, dass der Verkehr nicht in die Quartiere verlagert wird.

3.10 Kleinteilige, überlagerte Nachbarschaften



Analyse: Quartiere und Nachbarschaften werden oft als isolierte Einheiten betrachtet und konzipiert.



Handlungsansatz: Quartiere leben von der Überlagerung unterschiedlicher Nachbarschaften und Strukturen.

Analyse, Ausgangslage

In Zusammenhang mit der polyzentrischen Entwicklung besteht die Gemeinde aus einer kleinräumigen Struktur von unterschiedlichen Quartieren und Nachbarschaften⁵, die durch die langsame, stufenweise Entwicklung stark miteinander verflochten werden.

Der Fokus der Arealentwicklungen auf grössere, zusammenhängende Parzellen lässt aber eher introvertierte, isolierte Siedlungen als eine vielseitig verknüpfte Quartierstruktur entstehen. Obwohl es in sich oft interessante Projekte sind, sind viele schwierige Übergänge und Massstabssprünge zwischen den Quartierteilen vorhanden. Aufgrund des kaum konstruktiv genutzten Potentials der Verkehrsachsen wenden sich viele aktuelle Entwicklungen zudem bewusst von den Strassen ab. Der öffentliche Raum bildet häufig nur die Rückseite der Bebauung. Dies stärkt die Trennwirkung und macht die wichtigen Strassenräume als eigentliche Adresse und Saumlinie der Quartiere zu uninteressanten, unsicheren Räumen.

Handlungsansatz

Die vielseitige, kleinräumige Quartierstruktur soll weiterentwickelt werden. Darin geht es nicht nur um ortsbezogene Entwicklungen, sondern auch um die Sicherstellung von lokalen Angeboten und Treffpunkten. Quartiere können zwar eine eigene innere Struktur aufweisen, sind dabei aber nicht als isolierte, losgelöste Einheiten zu betrachten. Neue Entwicklungen sollen sich zum Umfeld und zum öffentlichen Freiraumgerüst orientieren. Die Bebauungsform und Nutzung sind dabei auf die Begabungen des Freiraums abzustimmen. Eine exakte Grenzziehung zwischen den Quartieren ist zu vermeiden. Vielmehr überlagern sich die Ränder der Quartiere in wiedererkennbaren Saumlinien, die idealerweise mit dem übergeordneten Freiraumgerüst korrespondieren. Gerade in der Überlagerung entstehen besondere Räume und Nutzungen.

⁵ Die im Konzept dargestellte kleinteilige Struktur von Quartieren oder Nachbarschaften bezieht sich nicht auf die offiziellen Quartierabgrenzungen der Gemeinde und der Quartiervereine.

4. Leitbilder

Die Leitbilder zeigen auf Basis der Analyse und der Handlungsansätze die Grundideen der zukünftigen Entwicklung der Gemeinde. Sie stellen eine integrale Behandlung von Ortsentwicklung, Landschaft und Mobilität dar und thematisieren sowohl übergeordnete als auch lokale Themen.

4.1 Emmen ist aktiv und grün



Die Landschaft ist Träger der Lebensqualität von Emmen. Sie ist Landwirtschafts- und Freizeitraum, Teil des Ortsbids und bietet eindruckliche Panoramen zu den Voralpen und zur umliegenden Kultur- und Moränenlandschaft. Im Fokus steht darum die Entwicklung nach Innen und eine Klärung und Gestaltung der Siedlungsränder. Durch eine bessere Nutzbarkeit, Vernetzung und Abstimmung mit Entwicklungen werden auch die inneren Freiräume, wie Parks, Sport- und Spielplätze, Schulhöfe und Gewässerräume, aufgewertet.

4.2 Emmen ist lebendig und vernetzt



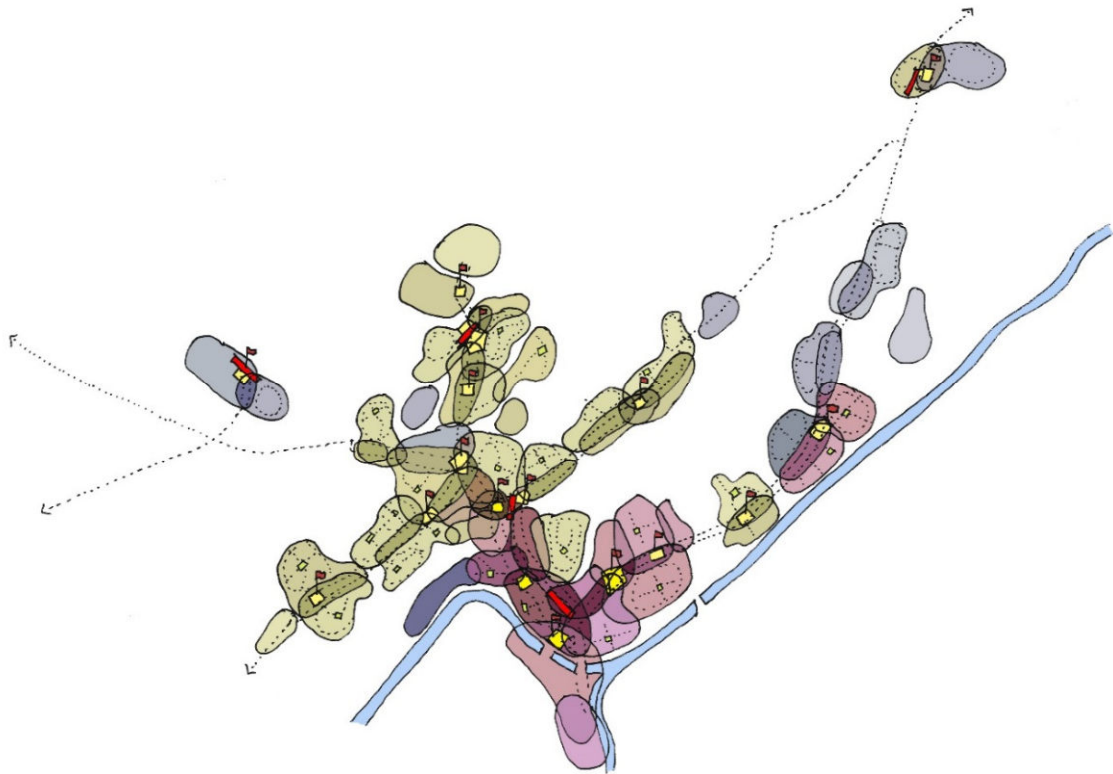
Die Innenentwicklung wird nicht flächendeckend, sondern gezielt zur Aufwertung von wichtigen, aber komplexen Orten eingesetzt. Dies betrifft insbesondere die Hauptverkehrsstrassen, Verkehrsknoten und Bahnhofsquartiere. Sie werden zu attraktiven Vernetzungsräumen für alle, die sich dort bewegen und aufhalten. Sie sind Saumlinien zwischen den Quartieren, haben Aufenthaltsqualität und sind als repräsentative Adressen das Gesicht der Gemeinde. Der Strassenraum wird umgestaltet, der Durchgangsverkehr wird auf die Autobahn gelenkt und der Bezug zwischen Bebauung und Strasse wird durch eine gezielte, aber ortsbezogene Verdichtung gestärkt.

4.3 Emmen hat identitätsstiftende Zentren und Treffpunkte



Die positiven Eigenschaften des Verkehrs werden zur Sicherung der Nahversorgung genutzt. Eine wichtige Rolle spielt dabei der öffentliche Verkehr. Durch eine klarere Hierarchie des Netzes und durch die konsequente Verknüpfung der Haltestellen mit strategischen Orten und historischen Zentren wird das System schneller und robuster und die Orientierung verbessert. An gut sichtbaren, einfach erschliessbaren und frequentierten Orten gibt es lebendige Ortszentren und Quartiertreffpunkte. Besondere Bauten und Ensembles werden in Platzsituationen integriert, womit die Zentren zu Identitätsträgern der Gemeinde und der Quartiere werden. So entsteht eine vielfältige polyzentrische Struktur.

4.4 Emmen hat vielseitige Wohn- und Arbeitsplatzquartiere

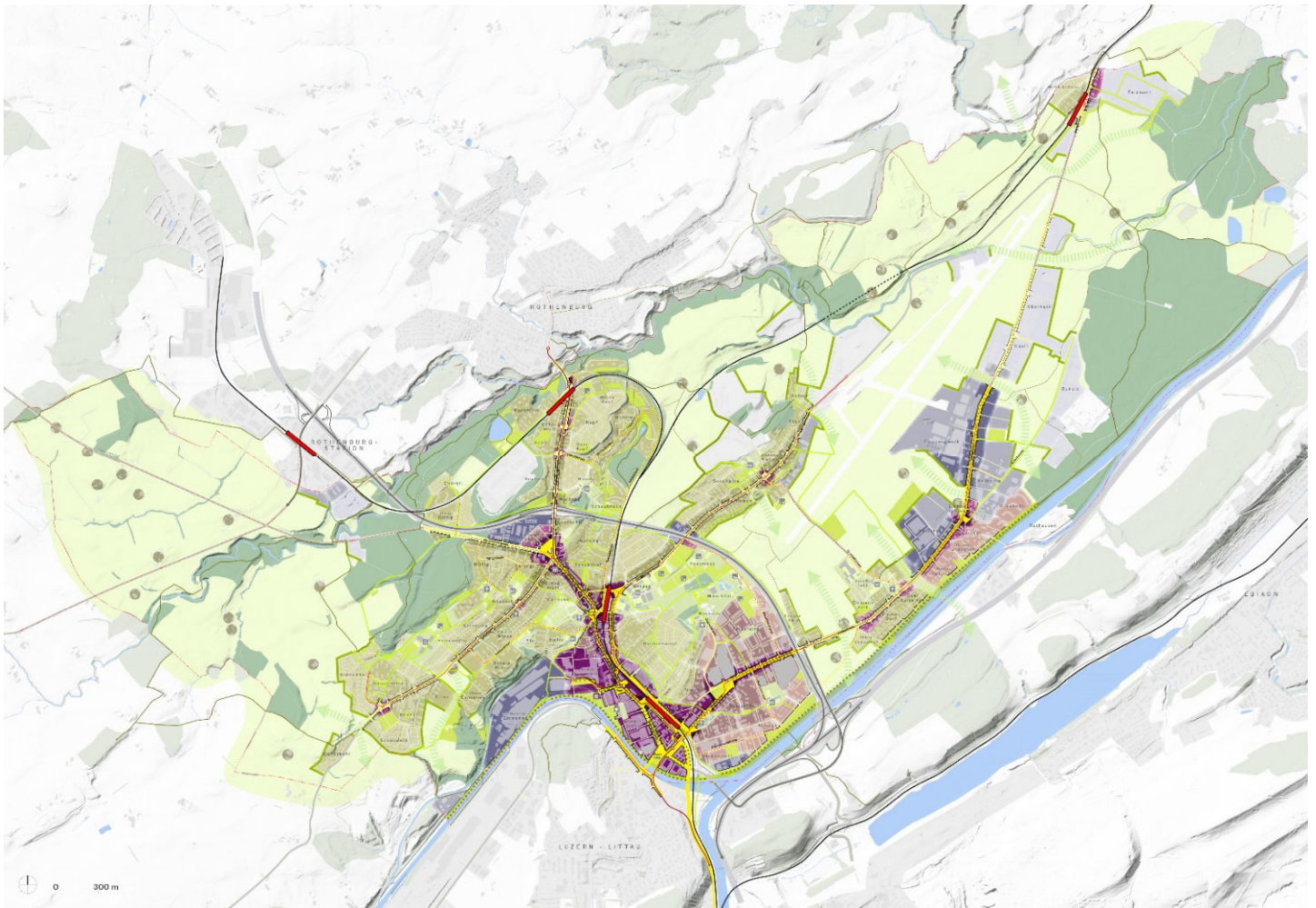


Die vielseitige Quartierstruktur ist Teil der Robustheit der Gemeinde. Bei neuen Entwicklungen werden die räumlich-baulichen Typologien auf den jeweiligen Quartiercharakter abgestimmt. Die Quartiere sind zudem keine losgelösten Inseln, sondern überlagern sich entlang der verbindenden Strassen und Wege jeweils mit vernetzten Zentren und Treffpunkten. Die günstige Verkehrslage wird als gute Voraussetzung für ein breites Angebot an Arbeitsplätzen genutzt. Damit wird auch die Bedeutung von Emmen als Wirtschaftsstandort gestärkt. Neben der gebündelten inneren Verdichtung an zentralen Lagen, rücken «Quartiere in Ruhe» in den Vordergrund des Konzepts. Ihr Potential liegt in einem Selbstverständnis als ruhige Wohn- und Arbeitsorte, die nicht von grossen Veränderungen betroffen sind. Die Vernetzung geht über die Gemeindegrenzen hinweg und auch Überlappungen mit angrenzenden Siedlungsgebieten werden in die Betrachtung einbezogen.

Die Gemeinde Emmen muss alle notwendigen Rahmenbedingungen schaffen, aufzeigen und vermarkten, damit Arbeitsplätze erhalten und geschaffen werden können. Die Arbeitsplatzgebiete müssen gestärkt werden. Ein visionärer Umgang mit der Wirtschaftsförderung ist für die Zukunft der Gemeinde Emmen auszuarbeiten.

Die Arbeitsplatzgebiete sind verstärkt auf das Gebiet Lohrensagi zu verlagern. Gleichzeitig sind im gleichen Umfang ungenutzte Arbeitszonen in weniger gut erschlossenen oder mit Verkehr überlasteten Gebieten auszunutzen bzw. nicht einzuzonen.

5. Zukunftsbild

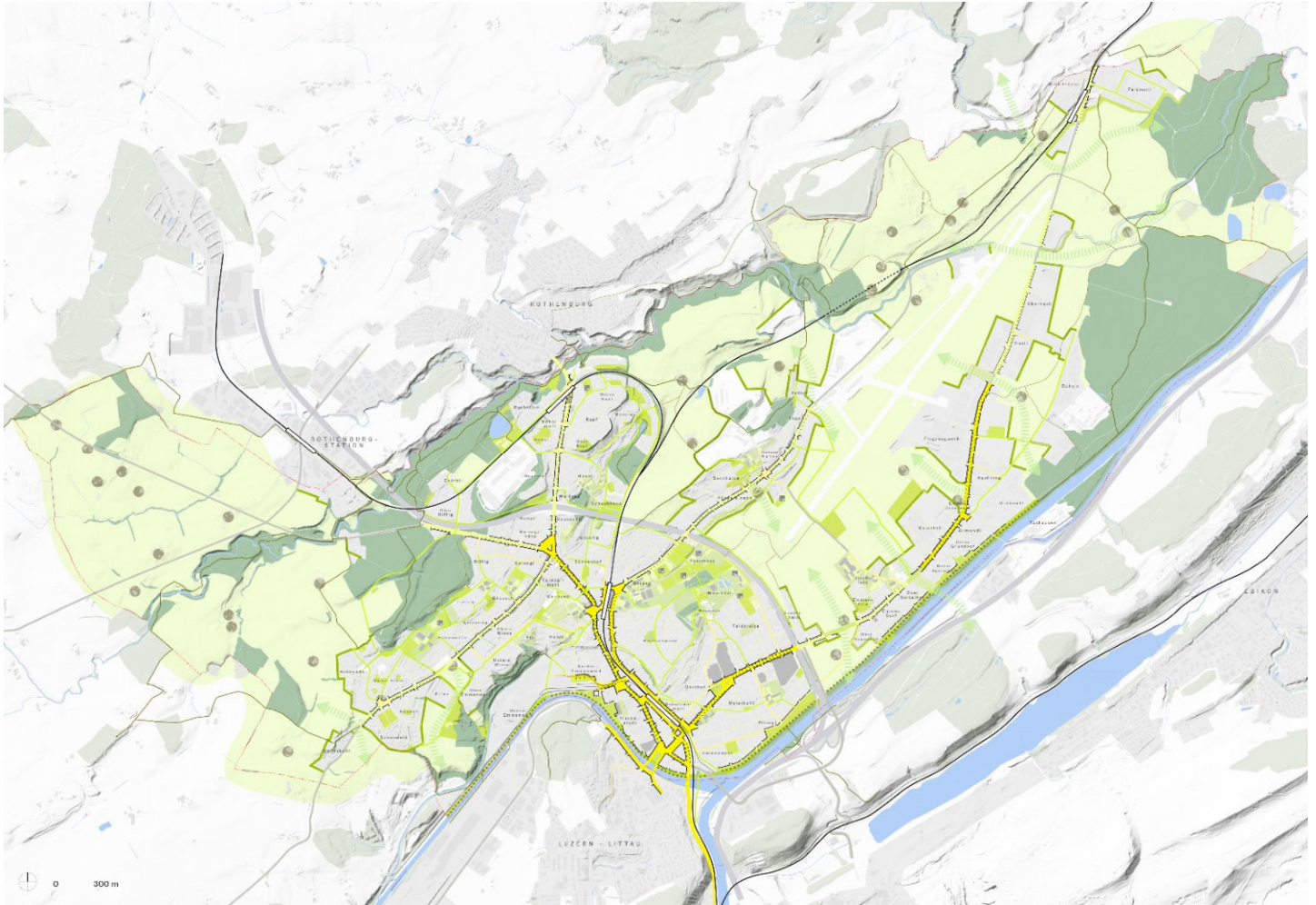


Zukunftsbild, Synthesepan: Plan mit Legende in A3-Format im Anhang.

Das Zukunftsbild ist die Synthese und Konkretisierung der Leitideen dargestellt in Planform. Der Plan zeigt die anzustrebende, zukünftige Gemeindestruktur auf. Das Zukunftsbild dient als Grundlage für die Ortsplanungsrevision (Entwicklung in den nächsten 15 Jahren). Der dargestellte Zustand geht jedoch auch über diesen Zeitraum hinaus (Entwicklung bis 2040-2050), da sich die bestehenden Strukturen nicht an allen Orten innerhalb von 15 Jahren anpassen werden.

Die bestehenden Strukturen (ortsbaulich, sozial, verkehrlich) bilden die Basis für die zukünftige Entwicklung der Gemeinde. Das Zukunftsbild ist nicht durch völlig neue Systeme oder komplett neue Entwicklungen zu erreichen, sondern mit gezielten kleineren Ergänzungen und Änderungen im Bestand. Entsprechend ist das Zukunftsbild eine Weiterentwicklung von bestehenden Planungen, wie dem Siedlungsleitbild aus dem Jahr 2014. Wichtige Grundlagen sind das dritte Agglomerationsprogramm von Luzern aus dem Jahr 2016 und der kantonale Richtplan aus dem Jahr 2009, teilrevidiert in 2015.

5.1 Konzept Landschaft und Freiraum



Zukunftsbild, Konzept Landschaft und Freiraum (Plan mit Legende in A3-Format im Anhang)

Das Konzept Landschaft und Freiraum behandelt die äusseren (Landschaft, Landwirtschaft) und inneren (Park- und Sportanlagen) Grünräume, aber auch die urbanen Freiräume, wie Strassenräume und Plätze. Die Eingriffe und Projekte gehen jeweils auf den Ort, die Umgebung und die Geschichte ein. Ein weiteres Thema bei dem der Umgang mit der Landschaft und dem Freiraum eine zentrale Rolle spielt ist der Klimawandel mit seinen Auswirkungen.

5.1.1 Äussere Landschaft



Themenplan äussere Landschaft

Die Gemeinde Emmen besteht zu einem grossen Teil aus Naturräumen wie Wäldern, Fliessgewässern und landwirtschaftlich genutztem Kulturland. Sowohl im Westen wie auch im Osten verfügt die Gemeinde über grosszügige, zusammenhängende äussere Landschaftsräume. Diese Landschaftsräume sind eng mit dem Siedlungsgebiet verzahnt und haben eine grosse Bedeutung für die Lebensqualität in der Gemeinde.

Landwirtschaft

Durch die Siedlungsnähe hat die Landwirtschaft in Emmen nicht nur eine wirtschaftliche Funktion, sondern spielt auch eine zentrale Rolle für die Ökologie, Naherholung, Identität und das Stadtklima. Im Umfeld des Siedlungsgebiets gibt es darum hochwertige Biodiversitätsförderflächen, zur Erhaltung und Förderung von Tier- und Pflanzenarten. Vielfältige Kulturlandschaften haben als attraktive Erholungsräume eine grosse Bedeutung. Die Übergänge vom Siedlungsgebiet zu Landwirtschaftsflächen werden auf der Seite der Bauzonen und von Seiten der Landwirtschaft gleichermassen mit gestaltet und bewirtschaftet. Beispielsweise mit Hecken oder Obstbäumen wird eine ökologische und ästhetische Aufwertung geschaffen. Solche Synergien mit einem positiven Effekt für die Bevölkerung, aber auch für die Landwirtschaft werden gezielt genutzt und umgesetzt.

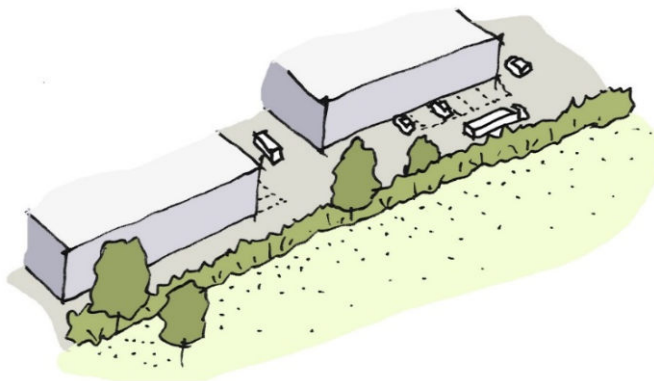
Die Landwirtschaft wird zudem bewusst als ergänzende siedlungsnaher Versorgung eingesetzt. Mit einem Wegenetz von Wander- und Landschaftswegen werden die Höfe am Siedlungsgebiet angebunden. Mit

Hofläden mit regionalen Produkten können die Hofbetriebe die Produkte direkt vermarkten, zusätzlich wird die Bevölkerung für die Landwirtschaft und deren Produkte sensibilisiert.

Wälder als Erholungsraum

Wälder in unmittelbarer Nähe des Siedlungsgebiets sind zentrale Elemente des urbanen Freiraumsystems und dienen als naturnahe Erholungsräume. Die spezifischen Charaktereigenschaften des Waldes werden erlebbar gemacht. Gerade in der Nähe der teilweise sehr urbanen Siedlungsstrukturen in Emmen ist der naturnahe Wald wichtiger Gegenpol. Die Zugänge am Waldrand werden durch ergänzende Infrastrukturen (Brunnen, Sitzbank, Karte) aufgewertet.

Siedlungsränder



Prinzipische Skizze Siedlungsrand im Bereich eines Arbeitsplatzquartiers.



Ausschnitt Zukunftsbild als Beispiel: Siedlungsränder in Emmen-Industrie.



Prinzipische Skizze Siedlungsrand im Bereich eines Wohnquartiers: Übergang zwischen begrünten, privaten Gärten und Wiese, eventuell Kombination mit Feldweg.



Ausschnitt Zukunftsbild als Beispiel: Siedlungsrand Schönweid - Neuhaus.

An Orten ohne klare Siedlungsbegrenzungen durch Verkehrsinfrastruktur (Strassen, Autobahn, Bahn), Gewässer oder Wälder werden Siedlungsränder festgelegt. Die Siedlungsränder definieren die maximale Siedlungsausdehnung und bilden die direkten räumlichen Übergänge zwischen Siedlungsgebiet und Landschaft. Sie spielen eine wichtige Rolle für die Ortssilhouette und sind möglichst grün zu gestalten. Bei Wohnquartieren liegt der Fokus auf grünen Gärten, bei Arbeitsplatzquartieren auf Grünstreifen oder Hecken. Zum Teil

beinhalten die Siedlungsränder ergänzende ökologische, landwirtschaftliche oder Freizeitfunktionen (Feuchtgebiete, Feld- und Wanderwege).

Es werden ökologisch wertvolle und ästhetisch ansprechende Siedlungsränder angestrebt. Mit einzelnen Bäumen entsteht ein grüner Filter entlang des Siedlungsrandes. Abwechslungsreiche Typologien mit Wiesen, Wildhecken, Buntbrachen und Säumen sind ökologisch wertvoll und werden gefördert. Die Begrünung der Parzellengrenze im Siedlungsrandbereich wird zur Auflage. Der Landwirtschaft wird der Nutzen der ökologischen Begrünung aufgezeigt, die Ausführung erfolgt auf Seiten der Landwirtschaft aber auf freiwilliger Basis.

Landschaftsfenster



Prinzipiskizze eines Landschaftsfensters.



*Ausschnitt Zukunftsbild als Beispiel:
Landschaftsfenster Emmen-Dorf.*

Die Landschaftsfenster bilden räumliche Lücken im Siedlungsgebiet und ermöglichen die Erkennbarkeit der Quartiere zur Betonung der Eigenständigkeit. So wird Emmen-Dorf durch zwei Landschaftsfenster flankiert und bleibt somit als Dorf wahrnehmbar. Durch die Massnahmen entstehen optische Landschaftskammern und Sichtbezüge auf wertvolle Orte. Panoramen werden erhalten und verbessert. Landschaftsfenster verbessern aber auch die ökologische Vernetzung. Für Tiere entstehen Verbindungskorridore durch die Siedlung hindurch. Die Landschaftsfenster sind ausreichend breit zu gestalten um ihre räumliche, visuelle und ökologische Funktion wahrnehmen zu können. Wo es möglich ist werden sie landwirtschaftlich bewirtschaftet, beinhalten aber auch weitere Nutzungen wie Fuss- und Velowege oder kleine Freizeitangebote.

Landschaftsfenster als Überlagerung der Bauzone

Die genaue Lage und Ausdehnung der Landschaftsfenster in Gebieten die heute bereits Bauzonen sind, ist im folgenden Prozess genau zu prüfen und zu definieren.

5.1.2 Innere Landschaft



Themenplan Innere Landschaft

Verknüpft mit der äusseren Landschaft gibt es innerhalb des Siedlungsgebiets eine vielseitige Struktur von vernetzten Grünräumen. Die Struktur basiert auf dem Bestand, der Fokus liegt auf der Verbesserung der Vernetzung (durch ergänzende oder aufgewertete Verbindungen), der Verbesserung der Nutzbarkeit der bestehenden Grünräume und der Schaffung von neuen Grünräumen in Kombination mit baulichen Entwicklungen.

Grüne Route

Quer und parallel zu den Zentrums- und Quartierachsen besteht ein kohärentes Netz von grünen Routen. Dies sind ruhige, sichere, durchgrünte und durchgehende Verbindungen für den Fuss- und zum Teil für den Veloverkehr. Sie vernetzen wichtige Schul-, Freizeit- und Sportanlagen. Am Siedlungsrand sind sie mit Wanderwegen und wichtigen Landschaftswegen vernetzt. Die Verbindungen werden als reine Fuss- und Velowege oder über verkehrsberuhigte Wohnstrassen (Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen) geführt. Es gibt sichere, attraktive Querungsstellen über die Zentrums- und Quartierachsen, die Wegführung ist möglichst direkt (keine Umwege, Unterführungen sind zu vermeiden). Ein wichtiges Thema sind die Querungen von Barrieren wie der Autobahn und der Eisenbahn. Sie sind für den Fuss- und Veloverkehr und auch für Pflanzen und Tiere attraktiv und sicher zu gestalten.



Prinzipskizze einer grünen Route und der Durchbindung einer Wohnstrasse für den Fuss- und Veloverkehr.



Ausschnitt Zukunftsbild als Beispiel: ruhige, grüne Verbindungen im Ortsteil Erlen, Vernetzung von Grün-, Sport-, Freizeit- und Schulanlagen.

Vernetzung im und ins Quartier

Die Quartierstrassen haben einen ruhigen Charakter. Es gibt niedrige Geschwindigkeiten (Tempo-30-Zonen, Wohnstrassen bzw. Begegnungszonen), generell werden die Verkehrsteilnehmenden im Mischverkehr geführt. Die Gesamtbreite (Fahr- und Gehbereich) ist reduziert. Für den Fuss- und Veloverkehr ist ein durchgehendes inneres Netz vorhanden, Sackgassen sind möglichst durchgebunden.

Durchgrünung im Quartier

Sowohl für die Quartiere am Hang als auch in der Ebene sind nicht nur Gebäude, sondern vor allem auch Bäume raum- und identitätsprägend. Sie schaffen raumgeborgene, geschützte Orte und tragen zu einem angenehmen Stadtklima bei. Vitale Bäume bleiben erhalten, bei beschränkter Vitalität werden bestehende Bäume durch neue Pflanzungen ersetzt. Durch die Einbettung von bestehenden, prägenden, wertvollen Bäumen werden neue bauliche Entwicklungen zu einem selbstverständlichen Teil des Quartiers. Sowohl in öffentlichen als auch in privaten Anlagen gibt es einen hohen Grünanteil der Freiflächen, die Pflanzung von grossgewachsenen Bäumen ist zu fördern, auch in privaten Gärten. Die Vorgärten in den Wohnquartiere sind durchgrünt und geben den Quartieren einen ruhigen, grünen Charakter. Grundsätzlich werden einheimische Pflanzen verwendet.

Uferpromenade

Mit Realisierung der Hochwasserschutzprojekte kleine Emme und Reuss kann sich Emmen den Ufern der beiden Flüsse zuwenden. Das Hochwasserschutzprojekt kleine Emme am Seetalplatz ist abgeschlossen, Flussaufwärts stehen im Gemeindegebiet weitere Massnahmen an. Die

Realisierung des Hochwasserschutzprojekts Reuss ist derzeit ab 2023 vorgesehen (Stand 2. Hälfte 2019). Ein wichtiges Freiraumelement ist die durchgehende Uferpromenade. Sie ist sowohl eine wichtige, direkte und schnelle Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr als auch eine wichtige Naherholungsachse. Es gibt Sitzgelegenheiten, Bade-, Grillmöglichkeiten und neuen Zugänge zum Wasser. Es gibt einen durchgehenden Fuss- und Veloweg, verknüpft mit den verschiedenen Grün- und Freizeitanlagen. Das Quartier ist entlang des Uferbereichs zur Uferpromenade orientiert. Eine einheimische Ufervegetation verbindet Natur und Urbanität.

Erhalt, Aufwertung und Vernetzung der bestehenden Frei- und Grünräume

Generell bleiben die bestehenden Grünräume erhalten. Die Grünanlagen von Schulen und Spielplätzen werden vernetzt und freiräumlich und ökologisch aufgewertet. Verbindungskorridore gewährleisten, dass sich Flora und Fauna vernetzen können. Auch die Biodiversität wird so verbessert, was eine stabile Ökologie unterstützt. Die Bevölkerung kann diese Lebensräume erkunden und erwandern. Dadurch entsteht ein Netz von inneren, vielfältig nutzbaren Grünräumen. Die Vernetzung der Schul-, Grün- und Sportanlagen durch die «grüne Routen» ist kohärent mit dem Wanderwegnetz verknüpft.

Schulanlagen

Emmen hat heute elf Schulanlagen. Die Schulanlagen sind als öffentliche Anlagen wesentlicher Bestandteil der Durchlässigkeit und der Durchgrünung der Quartiere. Die Schulanlagen sind in ihrer Zugänglichkeit beizubehalten und in das übergeordnete Netz der Grünen Routen einzubeziehen. Eine sichere Erreichbarkeit der Schulanlagen ist prioritär zu behandeln, das bedeutet die Erreichbarkeit mit dem ÖV, aber auch die Wegführung und die Verkehrsführung für den MIV, die insbesondere zu den Schulanfangs- und -endzeiten, anzupassen ist (beispielsweise durch temporäre Fahrverbote um die Schulareale). Ergänzend ist die Masterplanung Schulinfrastruktur in den weiteren Planungen zu beachten (Stand Oktober 2019: in Erarbeitung).

Sport- und Freizeitzentrum Gersag – Rossmoos – Mooshüsli

Eine wichtige, innere Grünanlage ist das Sport- und Freizeitzentrum Gersag – Rossmoos – Mooshüsli. Auf Basis der bestehenden Struktur werden die Sportanlagen durch eine verbesserte innere Durchwegung zu einem grossen zusammenhängenden qualitativ hochwertigen Sport- und Freizeitzentrum. Es gibt übersichtlich gestaltete und gut verortete Zugänge. Insbesondere von strategischen Orten, wie beispielsweise dem Bahnhofsgebiet Gersag, wird das Sport- und Freizeitzentrum gut erreichbar und signalisiert. Neben dem Sport sind die unterschiedlichen Nutzungen mit Aufenthaltsmöglichkeiten und Freizeitgestaltungen zu verbessern. Verweilqualitäten wie Sitzgelegenheiten, Möblierung, Beschattung und Verpflegung werden vermehrt angeboten. Eine Ergänzung der bestehenden Anlagen, beispielsweise mit einer drei- oder vierfach Turnhalle würde den lokalen Vereinssport wie auch der überregionalen Bedeutung des Standorts unterstützen. Gleichzeitig dient die Anlage für multifunktionale Sport-, Freizeit-, Gastro- oder Kulturanlässe.

Weitere Sport- und Freizeitanlagen

Eine Grundausstattung der Quartiere mit Sport- und Freizeitanlagen ist ergänzend zum Sport- und Freizeitzentrum mit regionaler Ausstrahlung wichtig. So sollen die bestehenden Anlagen, wie beispielsweise im Listrig, im Kapf oder auch in Emmen Dorf besser genutzt und so gestaltet werden, dass sie zur Nutzung einladen und auch dafür geeignet sind (bspw. Fussballplatzabgrenzung mit Netzen statt mit Gittern wegen Lärmbelastung). Dazu gehört eine jeweilige Grundausstattung mit Geräten und Umkleiden für Vereinssport. Es sind Synergien mit angrenzenden Nutzungen zu suchen, wie beispielsweise dem Restaurant Listrig und der benachbarten Sportanlage. Ein Sportstättenkonzept ist in Erarbeitung (Stand Oktober 2019).

Familiengärten

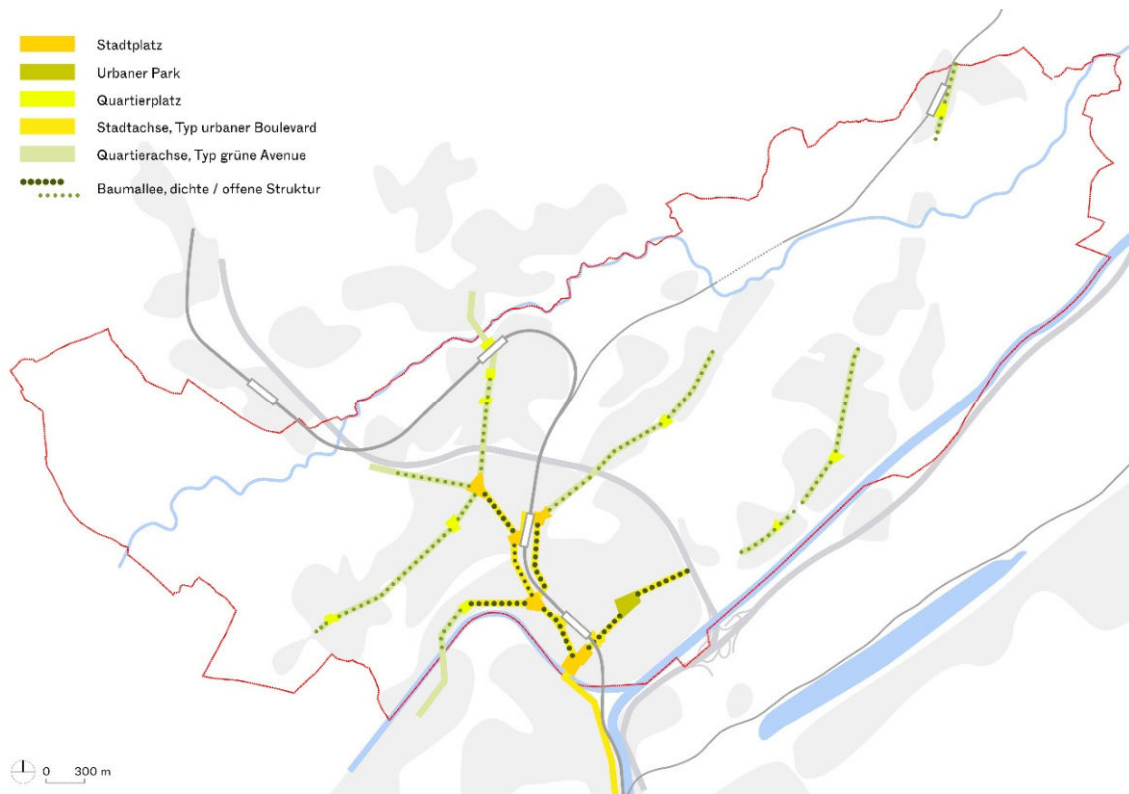
Die Familiengärten in den verschiedenen Gemeindeteilen sind vor allem für die Bewohnerinnen und Bewohner von Emmen bedeutend, die keinen eigenen Garten haben. Damit sind sie ebenfalls wichtiger Bestandteil der inneren Durchgrünung. In der weiteren Bearbeitung soll daher geprüft werden, wenn Teile von Familiengartenarealen wegfallen, inwiefern bestehende Standorte erweitert oder neue Standorte geschaffen werden können.

Industrie- und Militäranlagen

Industrieareale werden zu Industriparks mit einem starken grünen Rahmen. Die Parzellengrenzen der Grundstücke werden mit Wildhecken und Krautsäumen begrünt. Zusätzlich erfolgt die Entwässerung der grossen Dachflächen der Areale in Entwässerungsgräben entlang des Parzellenrandes. Somit kann der Verinselung der Landschaft entgegengewirkt und ökologische Verbindungen geschaffen werden. Es entsteht ein grünes Netz durch die Industriegebiete hindurch. Es ist zu prüfen, ob bei neu angelegten Hecken die Pflicht zur Einhaltung der Heckenabstände vermieden werden kann, damit sie erstellt werden können ohne die Nutzung der Areale zu beeinträchtigen.

In Emmen existieren im Zusammenhang mit dem Militärflugplatz viele Militäranlagen, die in der äusseren Landschaft verortet sind. Sie verfolgen sinngemäss die Strategie der Tarnung. Die Ränder sind zum Teil mit Bäumen und Wildhecken dicht bewachsen. In enger Zusammenarbeit mit dem zuständigen Bundesamt wird die Landschaftsstruktur zu natürlichen Landschaftselementen wie Wäldchen, Gehölzgruppen und Wildhecken weiterentwickelt. Die Wahrnehmung des Betrachters wird analog zu den Industrieanlagen auf die Landschaft gelenkt.

5.1.3 Plätze und Strassenräume



Themenplan Plätze und Strassenräume

Die Hauptstrassen bilden das urbane Freiraumgerüst und dienen der Hauptvernetzung zwischen den Quartieren. Nicht die Transit- und Verkehrsfunktion, sondern die Funktion als Rückgrat und Lebensader der Gemeinde steht hier im Vordergrund. Mit überbreiten Gehbereichen und der Baumbepflanzung werden sie zu vollwertigen öffentlichen Räumen und der Bezug zwischen Bebauung und Strasse wird gestärkt. Die Gehbereiche sind dabei verkehrliche Multifunktionsräume, wo auch Kurzzeitparkplätze, Veloabstellplätze oder die Anlieferung Platz haben. Für eine zentrumsverträgliche Organisation und Gestaltung der Strassen stehen kompakte, urbane Lösungen für das Verkehrsregime und das Verkehrsmanagement im Vordergrund. Im Querschnitt ist das Verhältnis 60 zu 40 (60% Gehbereich und Vorzone, 40% Verkehrsflächen) anzustreben⁶.

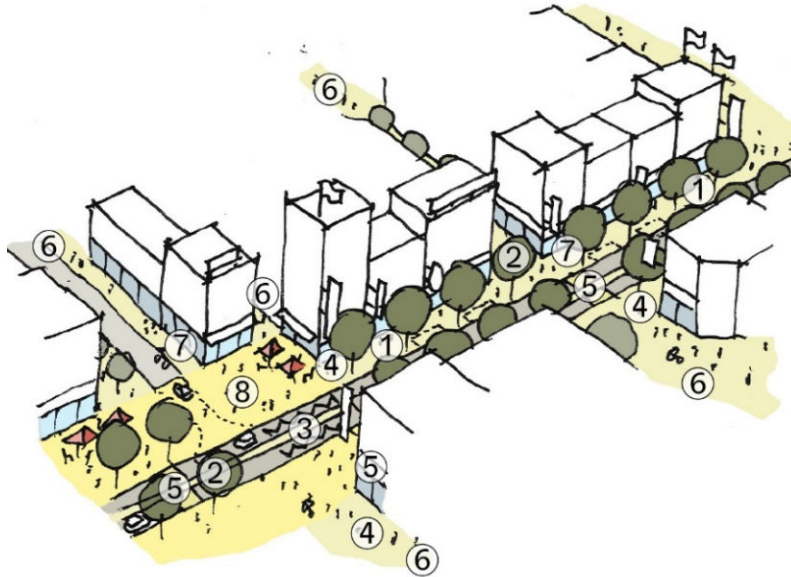
Alleen und strassenbegleitendes Grün

Verkehrsinfrastrukturen werden als lineare Vernetzungselemente begrünt. Entlang der Hauptstrassen gibt es konsequent Baumreihen, Alleen oder Baumgruppen. Die Begrünung der Strassen bewirkt neben dem positiven stadtklimatischen Einfluss zusätzlich eine Verkehrsberuhigung. Mit einer Differenzierung der Ausgestaltung der Baumalleen (dichte oder lockere, offene

⁶ Siehe RAST. 06-Norm oder den VSS-Leitfaden SNG460 303 „Leitfaden für den Entwurf von Hauptverkehrsstrassen innerorts“, 2017

Struktur, Reihen oder Gruppen) wird die Strassenhierarchie und Strassenfunktion lesbar und die Orientierung verbessert.

Urbaner Stadtraum, Zentrumsachse



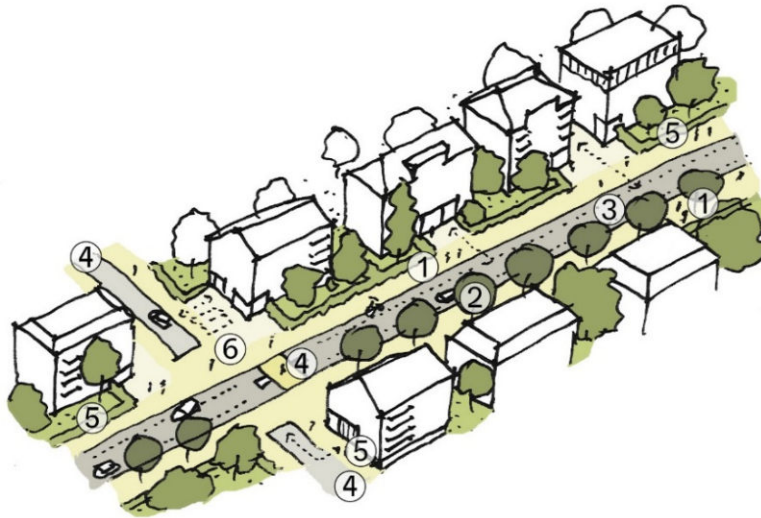
Prinzipiskizze Zentrumsachse:

- 1: Grosszügige Gehbereiche als Multifunktionsraum.
- 2: Strassenbäume.
- 3: Kompakte Verkehrsfläche, Fahrbahnhaltstelle.
- 4: Durchgehende Gestaltung von Fassade zu Fassade.
- 5: Sichere Querungsmöglichkeiten.
- 6: Feinmaschige Vernetzung mit den rückwärtig gelegenen Quartieren.
- 7: Klare Raumbildung der Strassen, aktive Erdgeschosse.
- 8: Kreuzung als frequentierter Stadtplatz

Ausschnitt Zukunftsbild
als Beispiel: Die
Gerliswilstrasse.

Die Hauptverkehrsstrassen zwischen Seetalplatz und Sprengi (Gerliswilstrasse) resp. Feldbreite (Seetalstrasse) bilden als zentrale, urbane Stadträume die Zentrumsachsen. Die Strassen sind nicht nur attraktive Verkehrsräume für alle Verkehrsteilnehmer, sondern auch repräsentative Adressen, Visitenkarten, Treffpunkte und Aufenthaltsorte. Es gibt eine durchgehende Gestaltung von Fassade zu Fassade mit besonderem Fokus auf einer guten Gestaltung auf Augenhöhe des Fussgängers. Ein feinmaschiges Fusswegnetz vernetzt die Hauptverkehrsstrasse mit den rückwärtig gelegenen Quartieren. Sichere Querungsmöglichkeiten gewährleisten die Durchlässigkeit. Durch eine klare Raum- und Adressbildung der Bebauung werden die Strassen aktiviert. Im Erdgeschoss werden Publikums- oder Gewerbenutzungen angeordnet. Kreuzungen und Verkehrsplätze werden zu frequentierten, lebendigen Stadtplätzen. Sie bieten Raum und Bühne für eine Vielzahl von multifunktionalen Aktivitäten.

Durchgrünter Stadtraum, Quartierachse



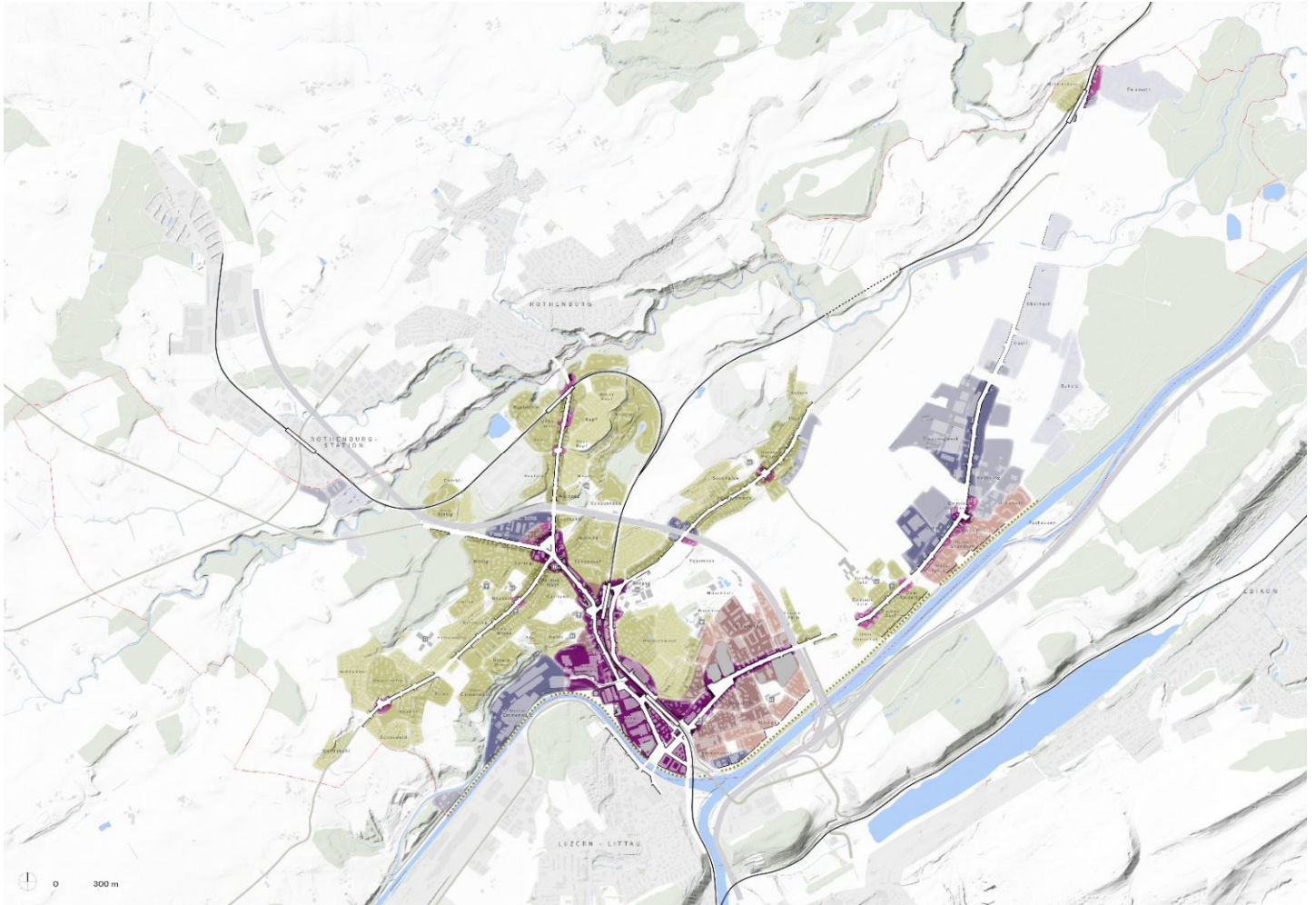
Prinzipiskizze Quartierachse:

- 1: Grosszügige Gehbereiche.
- 2: Strassenbäume.
- 3: Kompakte Verkehrsfläche, Kernfahrbahn.
- 4: Sichere Querungsmöglichkeiten und Vernetzung mit den rückwärtig gelegenen Quartieren.
- 5: Klare Raum- und Adressbildung, offene Vorgärten, direkte Erschliessung.
- 6: Kreuzung als Quartierplatz.



Ausschnitt Zukunftsbild als
Beispiel: Die
Rüeggisingerstrasse.

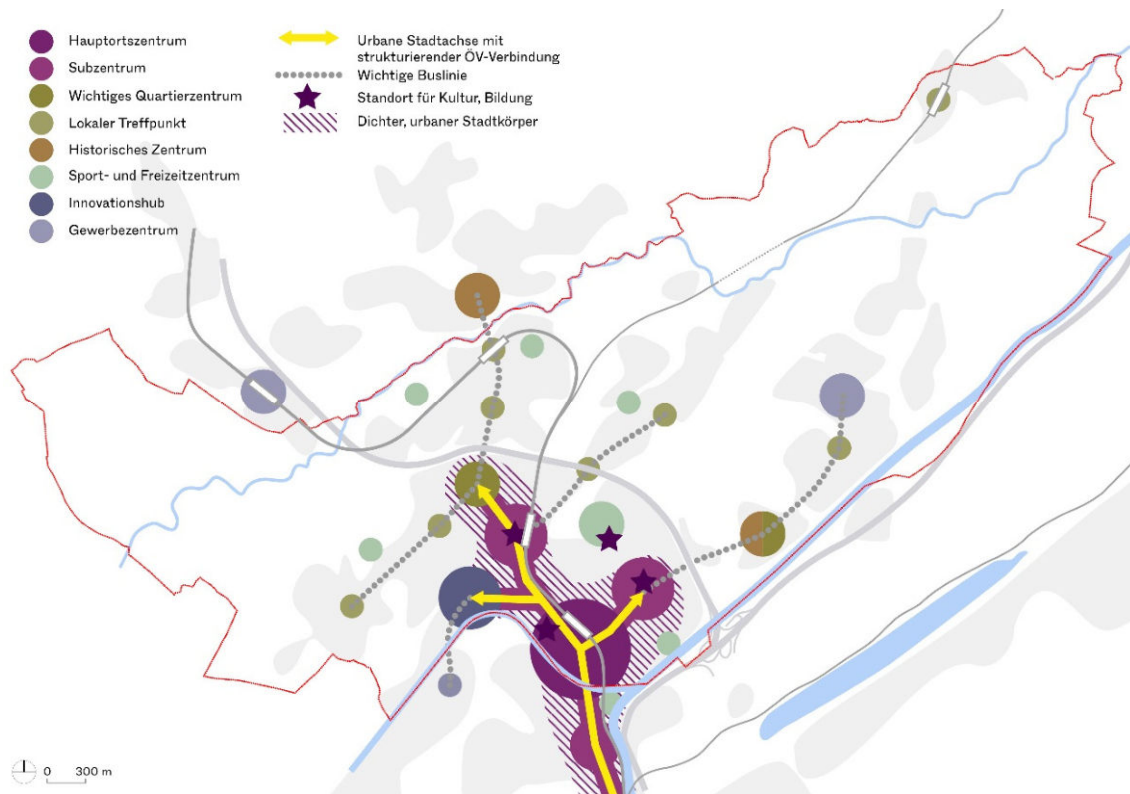
Die Rothenburg-, Neuenkirch-, Erlen-, Rüeggisinger- und Seetalstrasse (Abschnitt Emmen-Dorf) bilden die Quartierachsen. Sie sind Rückgrat und Lebensader der Quartiere. Es gibt breite Gehbereiche, die teilweise mit Bäumen bepflanzt sind. Für eine quartierverträgliche Organisation und Gestaltung der Strassen stehen kompakte Lösungen für den Verkehr (z.B. Mischverkehr, Kernfahrbahn, reduzierte Geschwindigkeiten, Fahrbahnhaltestellen) im Vordergrund. Es existiert ein feinmaschiges Fusswegnetz zu den rückwärtig gelegenen Quartieren und gute, sichere Querungsmöglichkeiten. Die Gebäude werden möglichst direkt über die Strasse erschlossen, woraus eine klare Adressbildung zur Strasse hin resultiert. Die Gebäudestruktur ist offen aber raumbildend. Sichtschutzbauten entlang der Hauptstrasse sind nicht mehr zulässig. In Kombination mit offenen, repräsentativen Vorgärten haben diese Hauptstrassen einen kleinstädtischen und durchgrünter Charakter.



Das Konzept Städtebau und Stadtentwicklung basiert auf dem Siedungsleitbild der Gemeinde Emmen (2014), integriert aber auch verschiedene weitere laufende Planungen und Projekte. Es behandelt die Zentrenstruktur mit dem zentralen Hauptortszentrum und einer Hierarchie von verschiedenen Quartierzentren, die Auszeichnung der Hauptverkehrsstrassen als Stadträume und die Struktur der Wohn- und Arbeitsplatzquartiere mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten. Ein weiterer Aspekt ist das Konzept hohe Häuser.

Statt Konzept Städtebau und Stadtentwicklung soll Konzept Städtebau und Gemeindeentwicklung verwendet werden.

5.2.1 Zentralitäten



Themenplan Zentralitäten

Die Struktur der Zentralitäten verfolgt einerseits die regionale Positionierung. Die dynamischen, dichten, urbanen Zentren sind mit der urbanen Stadtachse verknüpft und Teil des dichten, urbanen Stadtkörpers. Andererseits basiert sie auf der bestehenden, vielseitigen, polyzentrischen Struktur und der Entwicklung einer «Stadt der kurzen Wege».

Hauptortszentrum

Eine wichtige Grundidee der Teilstrategie Städtebau und Stadtentwicklung ist die Schaffung einer kompakten, zentralen Innenstadt als „Hauptortszentrum“ der Gemeinde resp. «Zentrum Nord» der nördlichen Agglomeration von Luzern. Dafür wird ein dichtes, urbanes Zentrum im Bereich Emmenweid – Viscosistadt – Seetalplatz - Schützenmatt und Bahnhof Emmenbrücke etabliert. Es ist der einzige Ort mit sowohl RE-Halt, S-Bahn, RBus als auch einer guten Fuss- und Veloerschliessung. Basierend auf den bestehenden Projekten am Seetalplatz, der Viscosistadt und Emmenbaum wird das Gebiet mit einer hohen Dichte, einer starken Nutzungsdurchmischung, einer hochwertigen Gestaltung der Strassen- und Freiräume, einer Umnutzung der wertvollen historischen Bausubstanz und einer feinmaschigen inneren und äusseren Vernetzung zum attraktiven, identitätsstiftenden Hauptortszentrum der Gemeinde. Es werden bewusst weitere Bildungs- und Kultureinrichtungen angesiedelt.

Subzentren Gerliswil / Sonnenplatz / Gersag und Emmen-Center / Meierhöfli

Die Gebiete Gerliswil / Sonnenplatz / Gersag und Emmen-Center / Meierhöfli bilden zwei wichtige Subzentren. Das Subzentrum Gerliswil / Sonnenplatz / Gersag verknüpft die historische Anlage der Kirche Gerliswil mit dem Verwaltungszentrum in Gersag und gilt als Zentrum der oberen Siedlungsgebiete. Das Subzentrum Emmen-Center / Meierhöfli ist mit dem Emmen-Center als grosses Einkaufszentrum ein beliebter Treffpunkt der dichten Quartiere in der Ebene. Beide Subzentren weisen heute aber kaum räumliche Qualitäten auf. Ausgehend von der bestehenden Zentrumsbedeutung der Orte wird eine weitere, gezielte Zentrumsentwicklung angestrebt. Damit werden Investitionen und Aufwertungen gefördert. Beide sind zudem für Standorte von Bildungs- und Kultureinrichtungen geeignet (Schulen, Theater).

Quartierzentren Sprengiplatz und Emmen-Dorf

Der Sprengiplatz ist das wichtigste Quartierzentrum der Quartiere am Hang und bildet den Abschluss der urbanen Stadtachse. Der Ort ist eine wichtige verkehrliche und städtebauliche Drehscheibe. Verschiedene Quartierachsen sind hier verknüpft. Der Ort ist ein wichtiger Busknoten, im direkten Umfeld gibt es mehrere Schulanlagen und Einkaufsmöglichkeiten. Hier wird mit einer gezielten Zentrumsentwicklung eine Investition und Aufwertung gefördert. Es entsteht ein vollwertiger, attraktiver Platz.

Entlang der Seetalstrasse liegt das Zentrum von Emmen-Dorf und umliegenden Quartieren als zweites Quartierzentrum der Gemeinde. Es hat eine grosse historische Bedeutung und gilt als einer der Identitätsträger der gesamten Gemeinde. Mit einer zentrumsverträglichen Gestaltung der Seetalstrasse, mit reduzierten Geschwindigkeiten, grosszügigen Gehbereichen und einer gezielten, ortsbezogenen Verdichtung wird die Zentrumsfunktion gestärkt.

Quartiertreffpunkte

Innerhalb der Quartiere gibt es mehrere kleine, mit den Quartierachsen verknüpfte Quartiertreffpunkte, alle mit einer primären Ortsbuslinie erschlossen. Mit diesen Quartiertreffpunkten wird die Idee der «Stadt der kurzen Wege» angestrebt. Je nach Möglichkeiten und Opportunitäten ist dies ein kleines Quartierzentrum mit einem Angebot für den täglichen Bedarf, oder eine Platzsituation mit Bushaltestelle und Sitzgelegenheiten.

Sport- und Freizeitzentrum Gersag – Rossmoos – Mooshüsli

Das wichtigste Sport- und Freizeitzentrum der nördlichen Agglomeration ist das ausgedehnte Gebiet Gersag – Rossmoos – Mooshüsli mit Sportanlagen, Badi, Spielplätzen und Bildungsinstituten. Wichtig ist die Verbesserung der Erreichbarkeit und Durchwegung der inneren Bereiche. In den Quartieren gibt es weitere, kleinere Sport- und Freizeitzentren, oft auch mit Schulanlagen verknüpft.

Innovationshub Emmenweid

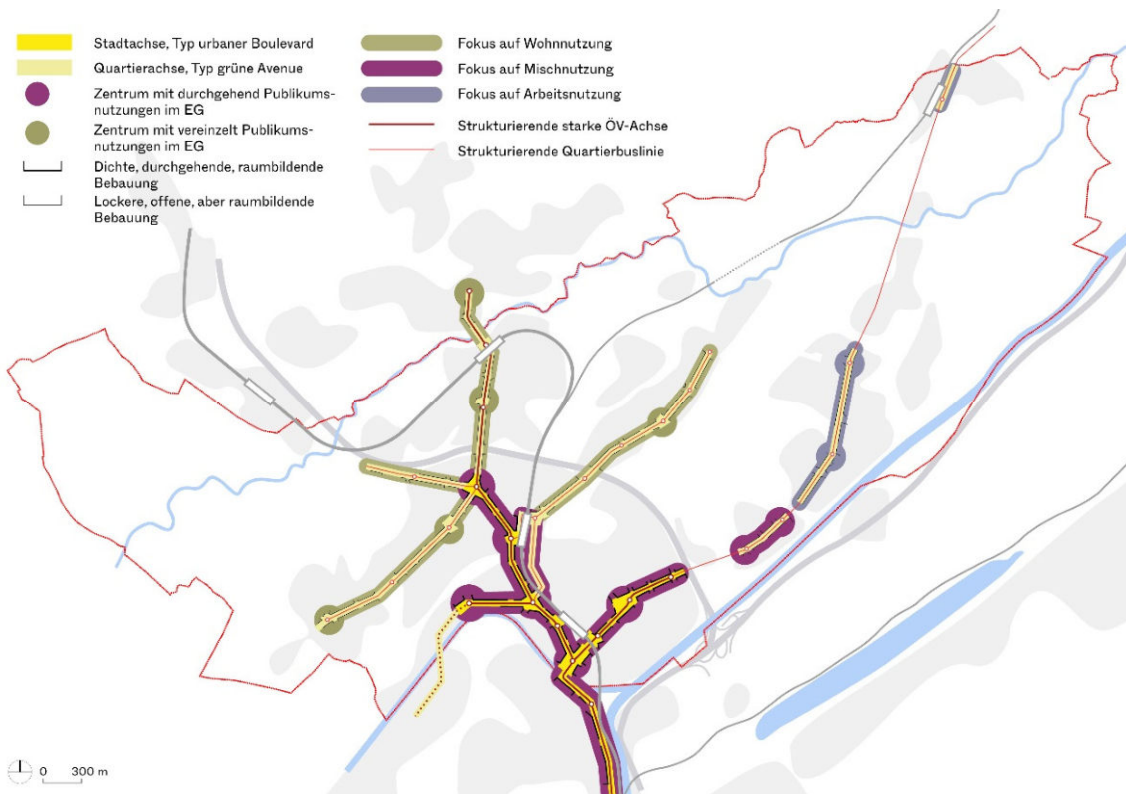
Das Gebiet Emmenweid ist zentral gelegen, liegt am Ufer der Kleinen Emme und ist über eine Verzweigung direkt mit der urbanen Stadtachse verknüpft. Es

besteht aus dem zentralen Teilgebiet «Vorder Emmenweid» und dem weiter westlich gelegenen Teilgebiet «Hinter Emmenweid». Heute teilweise noch industriell genutzt, bietet dieses ausgedehnte Industriequartier grosses Entwicklungspotential. Die Teilgebiete übernehmen dabei unterschiedliche Rollen. «Vorder Emmenweid» wird als Mischgebiet zum Teil des Hauptortszentrums der Gemeinde. Das Teilgebiet «Hinter Emmenweid» wird etappenweise zum Innovationshub (Technopark, Forschung). Im gesamten Gebiet gibt es Raum für Zwischennutzungen.

Gewerbezentren Rothenburg-Station und Emmen-Industrie

Das direkte Umfeld des Bahnhofs Rothenburg-Station und das Gebiet Emmen-Industrie werden zu Gewerbezentren. Die verschiedenen Arbeitsnutzungen überlagern sich in repräsentativen Bauten. Die gute Sichtlage (entlang Bahn, Autobahn resp. Hauptstrasse) ist bestimmend für die Standortqualität.

5.2.2 Stadtraum Hauptstrasse



Themenplan Hauptstrassenräume

Eine zentrale Bedeutung bei der kohärenten Strukturierung der Gemeinde haben die Hauptstrassenräume. Sie werden im Konzept nicht als reine Verkehrsräume, sondern als vollwertige, attraktive Stadträume behandelt (siehe auch Teilkonzept Plätze und Strassenräume). Durch eine raum- und adressbildende Bebauung und eine konzentrierte Verdichtung der ersten Bautiefe werden die Strassen zu urbanen Räumen. Dadurch werden einerseits die Verkehrsfrequenzen, die gute Erreichbarkeit und die gute Sichtlage für Zentrumsnutzungen genutzt, andererseits lassen sich mit urbanen Strukturen Verkehrsfrequenzen besser absorbieren.

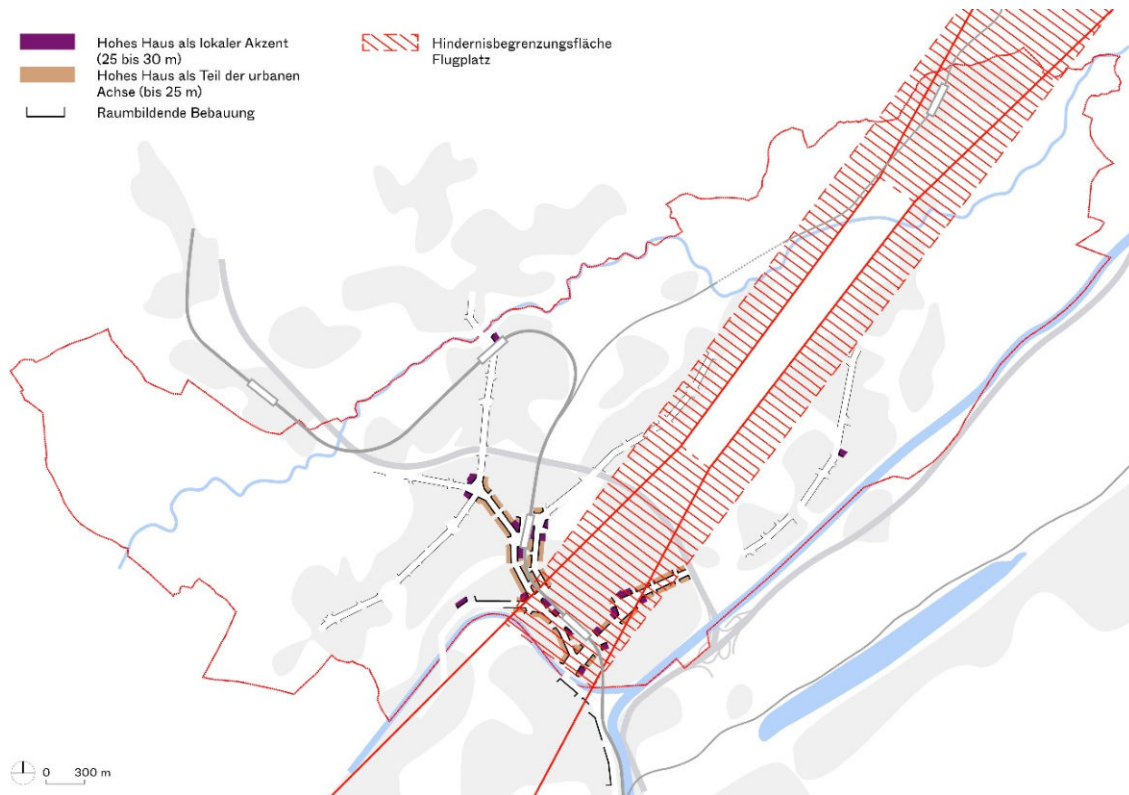
Stadtachse

Die Stadtachse ist das zentrale Rückgrat der Gemeinde und verbindet Emmen mit der Kernstadt Luzern. Gemeint ist dabei die Gerliswilstrasse vom Seetal bis zum Sprengiplatz und vom Seetalplatz bis zur Autobahnunterführung. Über die Stadtachse wird der RBus, als städtische, strukturierende ÖV-Verbindung, geführt. Ebenfalls teil der Stadtachse ist die Verzweigung in die Emmenweidstrasse. Die Stadtachse ist als Stadtboulevard gestaltet. Die bauliche Dichte ist hoch, die Gebäudestruktur ist vielseitig und städtebaulich geschlossen. Auch sind hier die Misch- und Zentrumsnutzungen konzentriert. Es gibt durchgehende aktive Erdgeschosse mit Gewerbe, kommerzielle Nutzungen oder Dienstleistungen. Das Erdgeschoss liegt möglichst auf Niveau des öffentlichen Raums.

Quartierachse

Die Quartierachsen sind Rückgrat der Quartiere. Über die Quartierachsen werden die quartierstrukturierenden primären Ortsbuslinien mit jeweils Anschluss an den wichtigen Umsteigehubs Gersag und Emmenbrücke geführt. Über die Neuenkirchstrasse fahren die Regionalbusse. An Kreuzungen und in Kombination mit Bushaltestellen gibt es kleinere Quartiertreffpunkte, mit einem kleinen Nahversorgungsangebot. Die Bebauung weist eine mittlere bauliche Dichte und eine offene Gebäudestruktur auf. Vorgärten schaffen einen grünen Charakter. Der Fokus liegt auf Wohnnutzungen. Eine Ausnahme bildet die Seetalstrasse im Quartier Unterdorf / Emmen Industrie West und die nördliche Seite der Neuenkirchstrasse. Hier liegt der Fokus auf gewerblichen Nutzungen.

5.2.3 Hohe Häuser



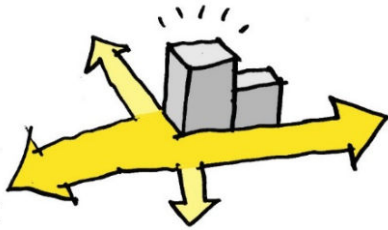
Themenplan hohe Häuser

Es sind keine neuen Standorte für Hochhäuser vorgesehen. Das ergibt sich zum einen aus der Hindernisfreihaltefläche des Militärflugplatzes. Weil diese Fläche fast das gesamte Zentrumsgebiet, die meisten Quartiere in der Ebene und viele wichtige Hauptachsen abdeckt, gibt es an zentralen Orten, die grundsätzlich für Hochhäuser geeignet wären, keine Möglichkeiten. Zum anderen sind die weiteren Gemeindegebiete aufgrund der fehlenden Zentralität oder der erhöhten Lage nicht geeignet für Hochhäuser. Aus diesen Gründen richtet sich das Konzept auf Standorte für „Hohe Häuser“ (unter 30 m Höhe).

Im Konzept für hohe Häuser wird zwischen zwei Typen von hohen Häusern unterschieden:

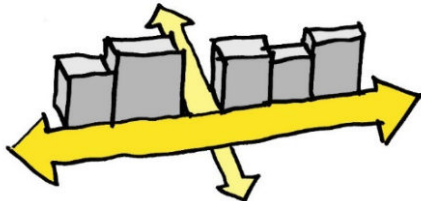
- Hohe Häuser als lokalen Akzent (Höhe 25 bis 30m).
- Hohe Häuser als Teil des urbanen Stadtraums (Höhe bis 25m).

Die meisten Standorte für hohen Häuser sind mit der urbanen Achse verknüpft und somit auch immer Teil der Zentrumsquartiere. Damit wird die Bedeutung der zentralen Achse gestärkt. Zudem vereinfacht die Lage in einem Zentrumsquartier die städtebauliche Einbettung ins Umfeld.



Prinzip Hohes Haus als lokaler Akzent: Lage an wichtiger Quartierkreuzung der urbanen Achse, Integration im Stadtensemble.

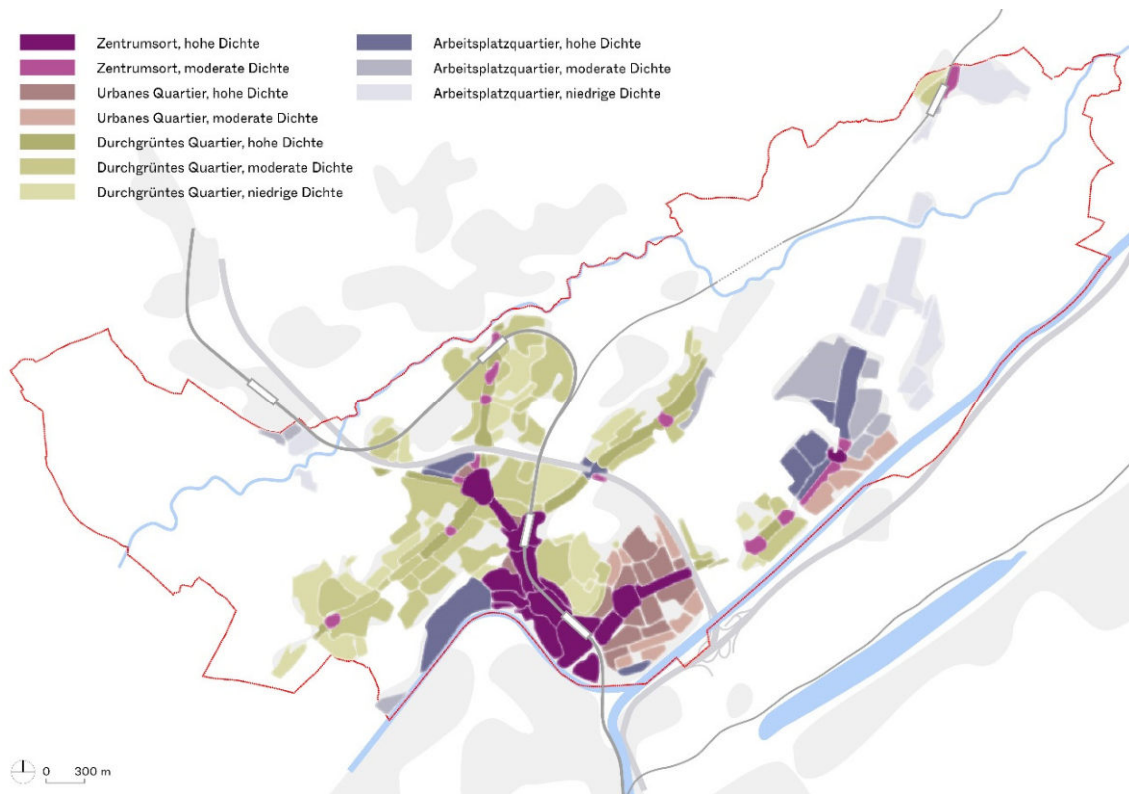
Die „hohen Häuser als lokaler Akzent“ markieren wichtige, zentrale, frequentierte Orte und wichtige Kreuzungs- und Querungsstellen der urbanen Achse, wie beispielsweise der Seetal-, Meierhof-, Sonnen-, Gersag- und der Sprengiplatz. Die Standorte beim Bahnhof Rothenburg-Dorf und der Auftakt der Industrie-West markieren wichtige Orte abseits der urbanen Achse. Damit tragen die hohen Häuser als Orte der konzentrierten Dichte zur Orientierung bei und stärken die Zentralitäten. Die hohen Häuser sind immer raumbildend und Teil des Stadtensembles. Damit profitieren sie von der prominenten Sichtlage. Weiter wird die Interaktion zwischen Haus und öffentlichem Raum gefördert. Mit einer guten Architektur werden sie zu neuen Identitätsträgern der Quartiere.



Prinzip Hohes Haus als Teil der urbanen Achse: Dichte, raumbildende Bebauung.

Die „hohen Häuser als Teil der urbanen Achse“ sind raumbildend und liegen direkt am Strassenraum. Sie tragen zur Massstäblichkeit des häufig breiten Strassenraums bei und betonen die Wichtigkeit der Achse. Dabei ist nicht gemeint, dass durchgehend 25m hohe Gebäude realisiert werden dürfen, sondern, dass hier geprüft werden kann, wo genau hohe Häuser als Teil der urbanen Achse verträglich platziert werden können.

5.2.4 Quartiertypisierung



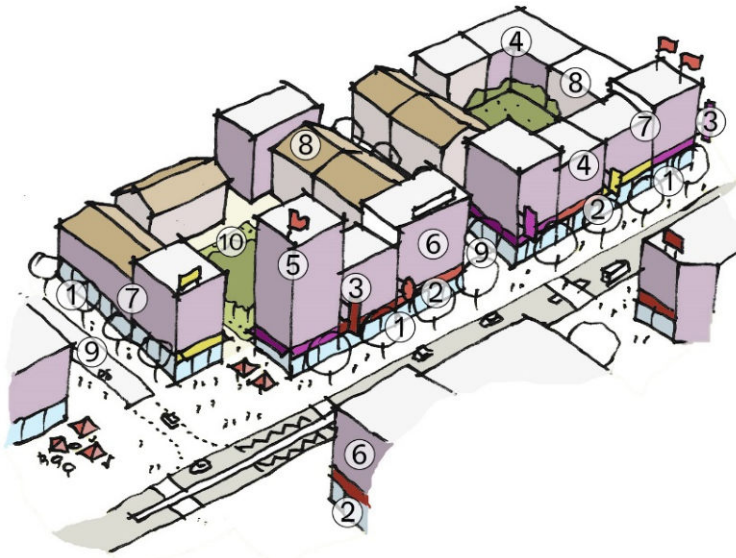
Themenplan Quartiertypisierung nach Charakter und Dichte

Bei der Quartiertypisierung steht die Weiterentwicklung des Bestandes beziehungsweise die ortsbezogene Entwicklung im Vordergrund. Ausgehend von der geographischen Lage und der hierarchischen Struktur der Hauptstrassen und ÖV-Achsen wird die Gemeinde in Zentrumsorte, urbane und durchgrünte Wohnquartiere und Arbeitsplatzquartiere mit unterschiedlichen Dichten gegliedert. Die Typisierung bezieht sich auf den bestehenden Charakter, das Erscheinungsbild und die angestrebte Entwicklungsrichtung.

Die Zentrumsorte liegen in den verkehrlich stark frequentierten Gebieten. Synergien zwischen Verkehrsströmen und Nutzungen werden bewusst genutzt. Die urbanen Quartiere liegen in den flachen, über die Quartierachsen gut erschlossenen Gebieten. Die durchgrünten Quartiere liegen am Hang oder in flachen Gebieten mit einem sensiblen landschaftlichen Umfeld. Arbeitsplatzquartiere liegen an gut erschlossenen Lagen oder sind historisch gewachsene Industriegebiete der Gemeinde.

Grundsätzlich wird an zentralen, flachen, gut erschlossenen Lagen eine hohe Dichte und Entwicklungsdynamik angestrebt. In den peripheren, weniger gut erschlossenen Gebieten ist die Entwicklung zurückhaltend. Die Dynamik in den Quartieren wird aufgrund der bestehenden Strukturen (Eigentumsstruktur, Parzellengrössen, Alter oder Sanierungsstand der Bauten) unterschiedlich sein. Gleichzeitig wird mit einer gezielten, gebündelten Verdichtung auch in Quartieren mit kleinteiligen Strukturen oder jüngeren Bebauung eine Entwicklungsdynamik zur qualitativen Entwicklung der Gemeinde ausgelöst.

Zentrumsorte, hohe Dichte



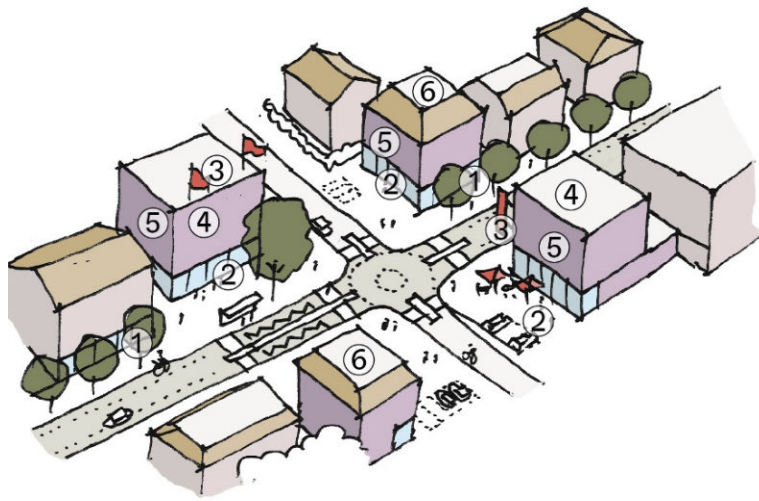
Prinzipskizze eines Zentrumsortes in hoher Dichte:

- 1: Kompakte raumbildende Gebäudestruktur an den Haupt- und Quartierstrassen (z.B. auf Pflichtbaulinie), klare Adressierung am Strassenraum, Klärung Vor- und Rückseite.
- 2: Überhohes, durchgehend aktives EG, direkter Bezug Strasse – Nutzung.
- 3: Werbung als Teil der Identität des Stadtraums.
- 4: Gestaffelte Höhen entlang der Hauptstrasse gegenüber übrigem Zentrumsbereich.
- 5: Hohes Haus als Akzent an einem strategisch wichtigen Ort.
- 6: Starke Nutzungsdurchmischung.
- 7: Kompakte, geschlossene Gebäudestruktur, Grenzbau.
- 8: Vielseitigkeit und Einbettung bestehende Gebäude durch parzellenorientierte Entwicklung (Festlegung max. Gebäudelänge).
- 9: Feinmaschiges inneres Wegenetz.
- 10: Ruhige, geborgene innere Bereiche mit privatem oder gemeinschaftlichem Charakter.

Ausschnitt Zukunftsbild als Beispiel: das Gebiet Viscosistadt, Emmenweid und Bahnhof.

Die Zentrumsorte mit hoher Dichte sind die zentralen Innenstadtbereiche und die Bereiche entlang der zentralen Strassenräume zwischen Seetalplatz und Sonnenplatz sowie entlang der Seetalstrasse. Es sind Gebiete mit dichten, urbanen, vielseitigen, raumbildenden Gebäudestrukturen, mit starker Nutzungsdurchmischung und einer Konzentration von wichtigen publikumsintensiven Einrichtungen (Kultur, Bildung, Verwaltung). Es wird ein feinmaschiges inneres Wegenetz gewährleistet. An allen wichtigen Strassen und stark frequentierten Orten gibt es Publikumsnutzungen im Erdgeschoss. Verknüpft mit wichtigen urbanen Stadträumen sind auch hohe Häuser möglich. Auf Basis der bestehenden Parzellenstruktur entsteht eine vielseitige, abwechslungsreiche Bebauungs- und Nutzungsstruktur.

Zentrumsort, moderate Dichte



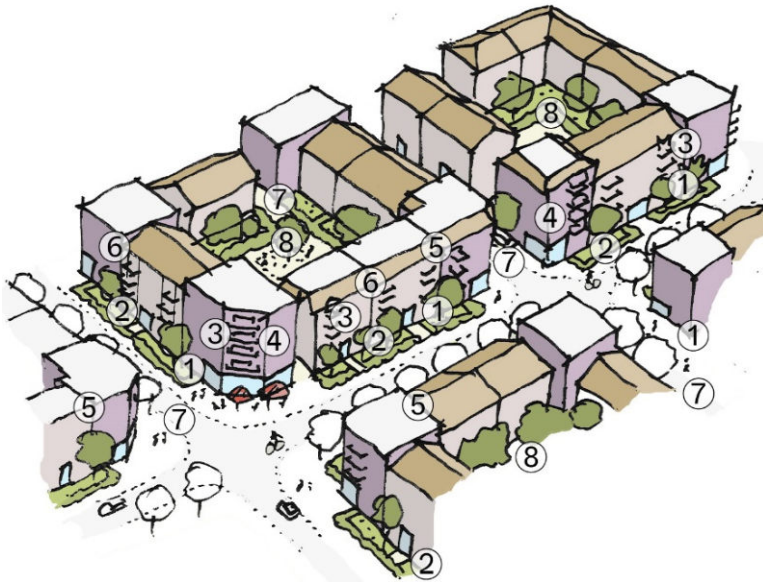
Prinzipiskizze eines Zentrumsorts in moderater Dichte:

- 1: Kompakte raumbildende Gebäudestruktur (z.B. auf Pflichtbaulinie), klare Adressierung am Strassenraum.
- 2: Aktives EG, direkter Bezug Strasse – Vorplatz - Nutzung.
- 3: Werbung als Teil der Identität des Stadtraums.
- 4: Kleiner, baulicher Akzent an den Strassenecken, Höhe je nach Bestand im Umfeld.
- 5: Nutzungsdurchmischung.
- 6: Kleinkörnige, offene Gebäudestruktur.

Ausschnitt Zukunftsbild als Beispiel: die Abfolge von Kreuzungen als Quartiertreffpunkte entlang der Rothenburgerstrasse.

Die Zentrumsorte mit moderater Dichte betreffen die kleineren Quartierzentren und Quartiertreffpunkte. Es sind urbane Orte mit raumbildenden Gebäudestrukturen in moderater Dichte und Nutzungsdurchmischung. Die Orte werden städtebaulich leicht ausgezeichnet, zum Beispiel durch markante Eckhäuser oder grosszügigen Vorzonen. Es gibt Büro-, Gewerbe- und Publikumsnutzungen im Erdgeschoss.

Urbanes Quartier, hohe Dichte



Prinzipiskezze eines urbanen Quartiers in hoher Dichte:

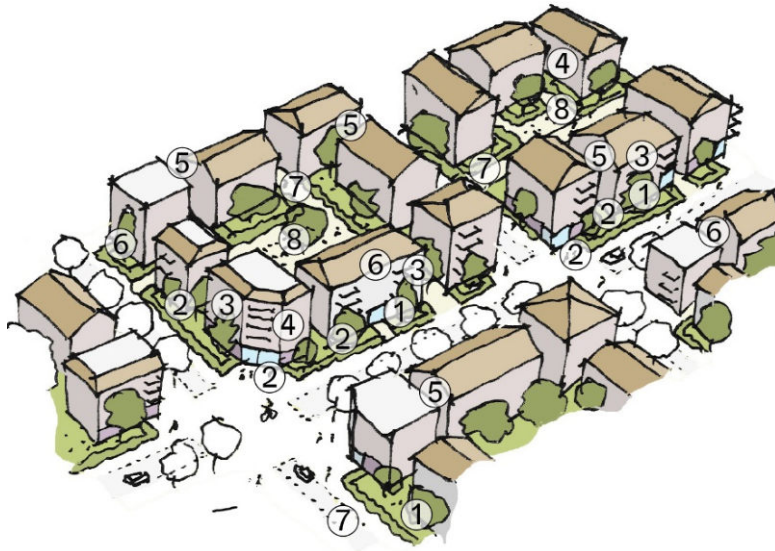
- 1: Kompakte raumbildende Gebäudestruktur an den Quartierstrassen (z.B. auf Pflichtbaulinie), klare Adressierung am Strassenraum, Klärung Vor- und Rückseite.
- 2: Wohnnutzung im EG in Kombination mit durchgrünem Vorgarten, aktives EG mit Vorplatz an Strassenecken.
- 3: Hohe urbane Bebauung.
- 4: Mischnutzung und Fokus auf urbanem Wohnen.
- 5: Kompakte, geschlossene Gebäudestruktur.
- 6: Erhalt der Vielseitigkeit und Einbettung bestehende Gebäude durch parzellenorientierte Entwicklung (Festlegung max. Gebäudelänge).
- 7: Feinmaschiges inneres Wegenetz.
- 8: Ruhige, geborgene innere Bereiche mit privatem oder gemeinschaftlichem Charakter.



Ausschnitt Zukunftsbild als Beispiel: die zentralen Teile des Quartier Meierhöfli.

Die urbanen Quartiere in hoher Dichte sind die zentral gelegenen, flachen Quartiere. Sie sind oft mit den Zentrumsquartieren verknüpft. Es sind Gebiete mit dichten, urbanen, vielseitigen, raumbildenden Strukturen. Die Durchbindung der bestehenden Wege schafft ein feinmaschiges inneres Fusswegnetz. Es sind Mischgebiete mit einem Fokus auf urbanem Wohnen. An Strassenecken und wichtigen Strassen werden Dienstleistungen, Gewerbe- oder Publikumsnutzungen im Erdgeschoss angesiedelt. Durch eine stufenweise, parzellenorientierte Entwicklung werden bestehende Häuser integriert und entsteht ein vielseitiges Quartierbild.

Urbanes Quartier, moderate Dichte



Prinzipiskezze eines Zentrumsquartiers in moderater Dichte:

- 1: Kompakte raumbildende Gebäudestruktur an den Quartierstrassen (z.B. auf Pflichtbaulinie), klare Adressierung am Strassenraum, Klärung Vor- und Rückseite.
- 2: Wohnnutzung im EG in Kombination mit durchgrünem Vorgarten, vereinzelt aktive EG an den Strassenecken.
- 3: Hohe urbane Bebauung.
- 4: Fokus auf urbanem Wohnen.
- 5: Kompakte, offene Gebäudestruktur, minimaler Grenzabstand.
- 6: Erhalt der Vielseitigkeit und Einbettung bestehende Gebäude durch parzellenorientierte Entwicklung (Festlegung max. Gebäudelänge).
- 7: Feinmaschiges inneres Wegenetz.
- 8: Ruhige, geborgene innere Bereiche mit privatem oder gemeinschaftlichem Charakter.

Ausschnitt Zukunftsbild als Beispiel: Quartier Altsägi in Meierhöfli.

Die urbanen Quartiere in moderater Dichte liegen etwas abseits der Quartiere in hoher Dichte. Es sind Gebiete mit urbanen, vielseitigen, raumbildenden Strukturen. Die Struktur ist offen. Der Fokus liegt auf urbanem Wohnen.

Durchgrüntes Quartier, hohe Dichte



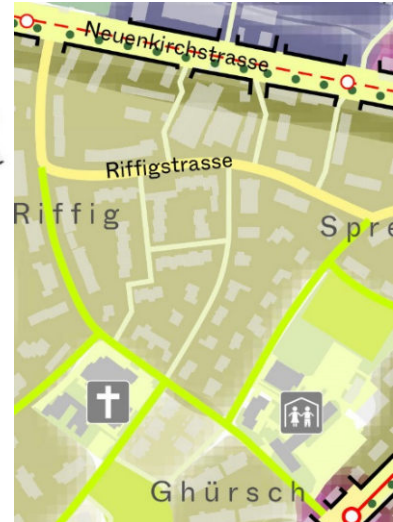
Prinzipiskizze eines durchgrünten Quartiers in hoher Dichte:

- 1: Kompakte raumbildende Gebäudestruktur (z.B. auf Pflichtbaulinie), direkte Erschliessung und klare Adressierung am Strassenraum, Klärung Vor- und Rückseite.
- 2: Offene, aber durchgrünte Vorgärten, geborgene, private Gärten.
- 3: Moderate Gebäudehöhe.
- 4: Fokus auf urbanem und grundgebundenem Wohnen.
- 5: Kompakte, offene Gebäudestruktur, mittlerer Grenzabstand.
- 6: Erhalt der Vielseitigkeit und Einbettung bestehende Gebäude durch parzellenorientierte Entwicklung (Festlegung max. Gebäudelänge).
- 7: Wegverbindungen zu rückwärtig gelegenen Quartieren.
- 8: Dachform mit Bezug zum Kontext, möglichst ländliche, dörfliche oder kleinstädtische Formen.

Ausschnitt Zukunftsbild als Beispiel: Die erste Bautiefe entlang der Erlenstrasse.

Die durchgrünten Quartiere in hoher Dichte betreffen die erste Bautiefe entlang den Quartierachsen. Die Gebäude sind an der Quartierachse adressiert resp. über die Quartierachse erschlossen. Somit werden Vor- und Rückseite geklärt, es gibt offene, repräsentative Vorgärten und geborgene, geschützte, ruhige, private Gartenbereiche. Es gibt eine vielseitige, raumbildende aber offene Gebäudestruktur. Die Dachform reagiert auf den Kontext. Es gibt durchgrünte Zwischenräume und Vorgärten. Der Fokus liegt auf Wohnen, mit einer Mischung von urbanen und grundgebundenen Wohnungstypen (Maisonnettes, Doppel- oder Reihenhäuser, Mehrfamilienhäuser).

Durchgrüntes Quartier, moderate Dichte



Prinzipiskizze eines durchgrüntes Quartiers in moderater Dichte mit kleinteiliger Parzellenstruktur:

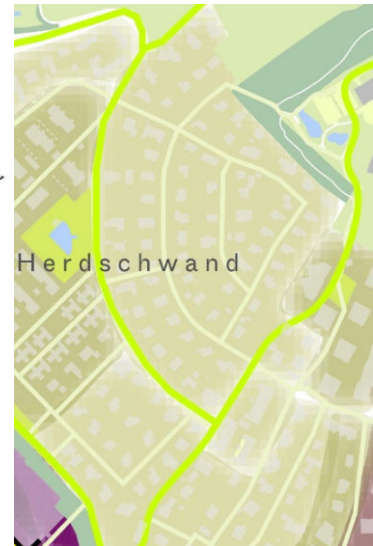
- 1: Gebäudestruktur mit kleiner bis mittlerer Körnung, klare Adressierung am Strassenraum, Klärung Vor- und Rückseite.
- 2: Offene, aber durchgrünte Vorgärten, geborgene, private Gärten.
- 3: Moderate Gebäudehöhe.
- 4: Fokus auf urbanem und grundgebundenem Wohnen.
- 5: Offene Gebäudestruktur, mittlerer Grenzabstand.
- 6: Förderung der Vielseitigkeit, keine repetitive Architektur.
- 7: Feinmaschiges inneres Wegenetz (insbesondere für Fuss- und Veloverkehr).
- 8: Dachform mit Bezug zum Kontext, möglichst ländliche, dörfliche oder kleinstädtische Formen.

Ausschnitt Zukunftsbild als Beispiel: das Wohnquartier Riffig.

Die durchgrüntes Quartiere in moderater Dichte liegen in den Hül- und Dorfquartieren. Betroffen sind einerseits die bestehenden grossen Ensembles (teilweise mit Hochhäusern) und Mehrfamilienhaussiedlungen. Grundsätzlich sind neue Grosssiedlungen mit einer repetitiven Architektur in Zukunft zu vermeiden. Beim Umgang mit den bestehenden Siedlungen steht die Verbesserung der Adressierung und Aneignung des Freiraums im Vordergrund.

Andererseits geht es um die gut erschlossenen Quartierbereiche mit einer kleinteiligen Parzellenstruktur, nah an den dichten durchgrüntes Quartieren. Es entsteht eine offene, vielseitige Gebäudestruktur mit durchgrüntes Zwischenräumen und Vorgärten. Der Fokus liegt auf dem Wohnen, mit einer Mischung von urbanen und grundgebundenen Wohnungstypen (Maisonnettes, Doppel- oder Reihenhäuser, Mehrfamilienhäuser).

Durchgrüntes Quartier, niedrige Dichte



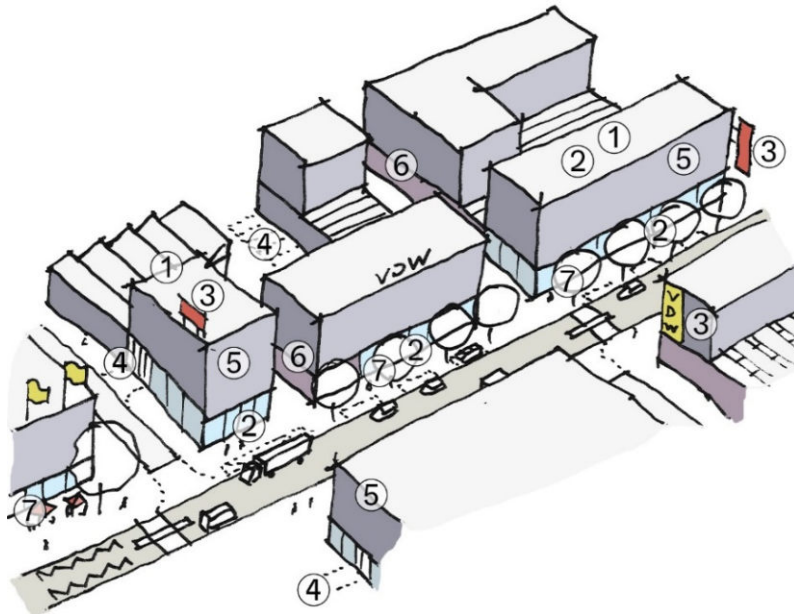
Prinzipiskizze eines durchgrüntes Quartiers in niedriger Dichte:

- 1: Gebäudestruktur mit kleiner Körnung, klare Adressierung am Strassenraum, Klärung Vor- und Rückseite.
- 2: Offene, aber durchgrünte Vorgärten, geborgene, private Gärten.
- 3: Niedrige Gebäudehöhe.
- 4: Fokus auf grundgebundenem Wohnen.
- 5: Offene Gebäudestruktur, grosserer Grenzabstand.
- 6: Förderung der Vielseitigkeit, parzellenorientierte Entwicklung.
- 7: Feinmaschiges inneres Wegnetz (insbesondere für Fuss- und Veloverkehr).
- 8: Dachform mit Bezug zum Kontext, möglichst ländliche, dörfliche oder kleinstädtische Formen.

Ausschnitt Zukunftsbild als Beispiel: Das Quartier Herdschwand.

Die durchgrüntes Quartiere in niedriger Dichte liegen an den Rändern der Hügel- und Dorfquartiere, abseits den zentralen Orte. Eine kleinteilige, offene Gebäudestruktur mit stark durchgrüntes Zwischenräumen und Vorgärten zeichnet die Quartiere aus. Der Fokus liegt auf Wohnen mit grundgebundenen Wohnungstypen (Typologie Villa oder Doppelhaus).

Arbeitsplatzquartier, hohe Dichte



Prinzipiskizze eines dichten Arbeitsplatzquartiers:

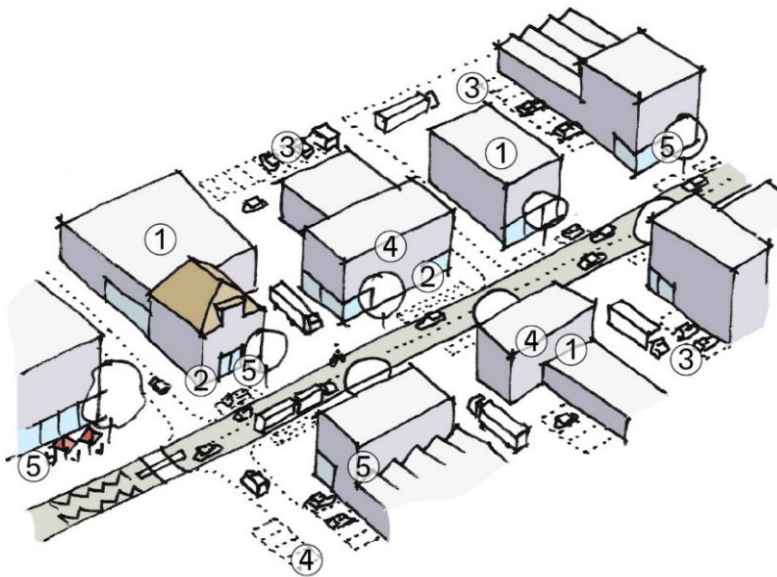
- 1: Grossflächige, teilweise geschlossene Gebäudestruktur, mittlere bis grosse Körnung.
- 2: Raumbildende urbane Gebäudestruktur (z.B. auf Pflichtbaulinie) mit repräsentativen Adressen am Strassenraum.
- 3: Werbung als Teil der Identität des Stadtraums, insbesondere an der Hauptstrasse.
- 4: Kompakte und rückwärtige Organisation der Parkierungs- und Logistikflächen, möglichst in Gebäudevolumen integriert.
- 5: Mehrgeschossige Gebäude mit Nutzungsüberlagerung.
- 6: Überlagerung von Arbeitsplatznutzungen, keine Wohnnutzung.
- 7: Publikumsbereiche im Erdgeschoss an der Strasse.



Ausschnitt Zukunftsbild als Beispiel: Die zentralen Teile des Gebiets Emmen-Industrie.

Die Arbeitsplatzquartiere in hoher Dichte liegen an zentralen, gut mit dem ÖV erschlossenen Orten. Dichte, grossflächige Strukturen, mit einer raumbildenden urbanen Gebäudestruktur sind zum Strassenraum ausgerichtet und haben dadurch eine repräsentative Firmenadresse. Die Parkierungs- und Logistikflächen sind kompakt und urban organisiert. Es gibt eine Überlagerung von verschiedenen gewerblichen Nutzungen wie Verkauf, Produktion, Büros und Dienstleistungen. Im Erdgeschoss an der Strasse sind jeweils die Publikumsbereiche angeordnet (Eingang, Foyer, Kantine, Verkauf).

Arbeitsplatzquartier, moderate Dichte



Prinzipische Skizze eines Arbeitsplatzquartiers in moderater Dichte:

- 1: Offene Gebäudestruktur mit kleiner bis grosser Körnung.
- 2: Raumbildende urbane Gebäudestruktur (z.B. auf Pflichtbaulinie) mit repräsentativen Adressen am Strassenraum.
- 3: Kompakte und rückwärtige resp. seitliche Organisation der Parkierungs- und Logistikflächen.
- 4: Mehrgeschossiges Hauptgebäude.
- 5: Publikumsbereiche im Erdgeschoss an der Strasse.

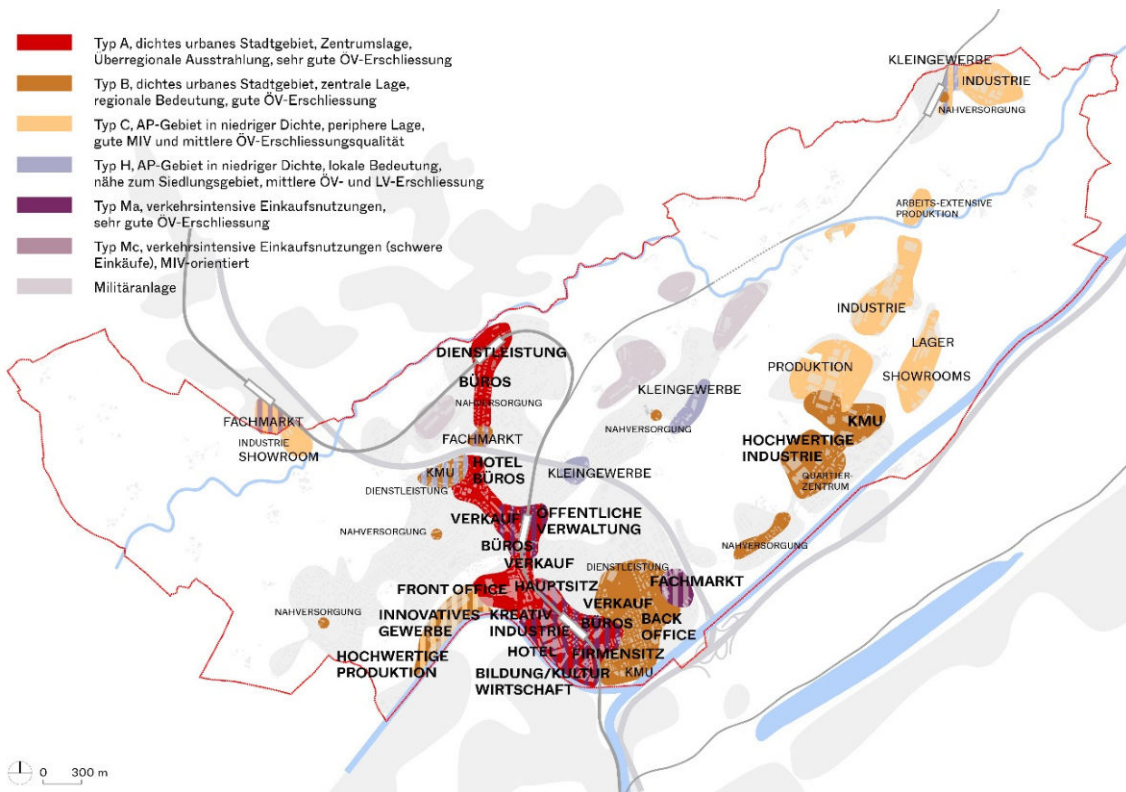
Ausschnitt Zukunftsbild als Beispiel: Die östlichen Bereiche des Gebiets Emmen-Industrie.

Die Arbeitsplatzquartiere in moderater Dichte sind Gebiete, die gut mit dem übrigen Siedlungsgebiet verknüpft sind und eine mittlere ÖV-Erschliessungsqualität aufweisen. Zum öffentlichen Strassenraum ist eine raumbildende urbane Gebäudestruktur ausgerichtet und bildet eine repräsentative Firmenadresse. Die Zufahrt erfolgt jeweils von der Hauptstrasse. Die Parkierungs- und Logistikflächen sind möglichst kompakt organisiert und seitlich oder rückwärtig angeordnet.

Arbeitsplatzquartier, niedrige Dichte

Die Arbeitsplatzquartiere in niedriger Dichte beinhalten die peripheren Gebiete abseits der starken ÖV-Achsen. Ähnlich der Arbeitsplatzquartiere in moderater Dichte sind zum öffentlichen Strassenraum raumbildende, repräsentative Gebäudestrukturen angeordnet, Parkierungs- und Logistikflächen sind jeweils seitlich oder rückwärtig gelegen.

5.2.5 Profilierung Arbeitsplatzquartiere



Themenplan Profil Arbeitsplatzquartiere

Zugunsten der städtebaulichen Qualität und eines starken Wirtschaftsstandorts soll das Profil der Arbeitsnutzungen auf die Lage und den Kontext abgestimmt werden. Dabei geht es um Aspekte wie Erschliessung und Erreichbarkeit, die Interaktion zwischen Nutzungen, Bedeutung der Sichtlage, der Flächenbedarf und die Möglichkeiten der räumlichen Einbettung. Die vielfältige Quartierstruktur der Gemeinde ist dabei eine Chance für ein breites, robustes Angebot an Arbeitsplätzen. Die Bezeichnung der Typisierung kommt aus der „Arbeitshilfe ABC“ der Kantone zur Politik der Wirtschaftsstandorte.

Typ A

In diesen Quartieren liegt der Fokus auf hochwertigen Arbeitsplätzen mit hoher Wertschöpfung. Es sind dichte, urbane, durchmischte Arbeitsplatzstandorte mit überregionaler Ausstrahlung. Sie eignen sich für Firmensitze, Front- und Backoffices, Dienstleistungen, Kreativindustrie, Bildungsinstitutionen, Verwaltungssitze oder auch Hotels. Es sind sehr zentrale Orte mit einer sehr guten ÖV-Erschliessung.

Typ B

Diese Quartiere weisen eine mittlere Dichte und können teilweise auch mit Wohnnutzungen kombiniert werden. Sie haben eine regionale Ausstrahlung und eignen sich für KMU, hochwertige Industrie (high-tech), Verkaufsnutzungen, Dienstleistungen, Büros und Nahversorgung. Die ÖV-Erschliessung und lokale Vernetzung (Fuss- und Veloverkehr) ist gut.

Typ C

Hier liegt der Fokus auf Gewerbenutzungen mit einer tiefen Arbeitsplatzdichte, grossem Flächenbedarf und einer limitierten Verkehrserzeugung (z.B. Lager, Materialverarbeitung, Produktion, Showrooms). Möglich sind auch Gewerbearten, die aufgrund von Immissionen schwierig mit Wohnnutzungen kompatibel sind. Es gibt eine mittlere ÖV-Erschliessungsqualität und eine gute MIV-Erreichbarkeit.

Typ H

Diese Arbeitsplatzquartiere weisen eine kleinmassstäbliche Struktur auf, haben eine periphere Lage, sind aber mit dem übrigen Siedlungsgebiet verknüpft. Sie haben eine mittlere ÖV- und LV-Erschliessungsqualität. Es sind Standorte mit einer lokalen Ausstrahlung und eignen sich für lokales Kleingewerbe.

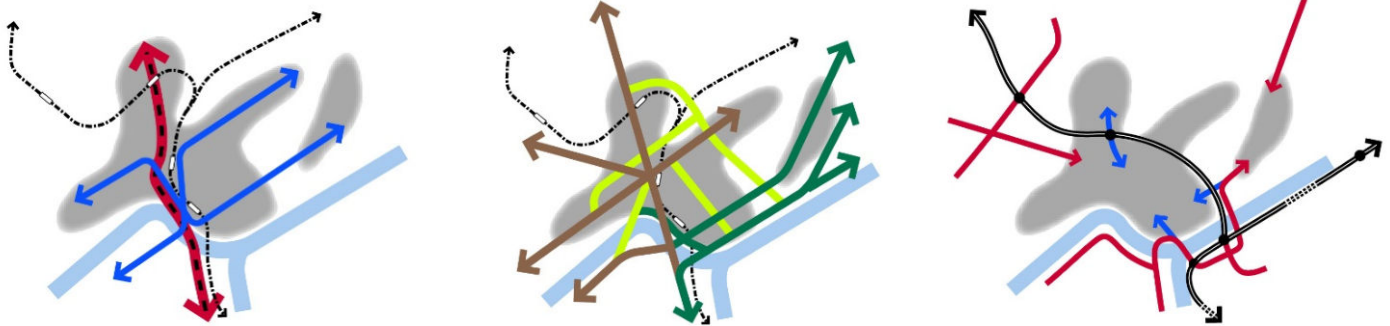
Typ Ma

Dies sind Quartiere die sich eignen für verkehrsintensive Einrichtungen, mit dem Fokus auf einer sehr guten ÖV-Erschliessung. Dies betrifft beispielsweise Einkaufsnutzungen für leichte Waren, grosse kulturelle Einrichtungen (z.B. Kino, Theater) oder grosse Bildungsinstitute.

Typ Mc

Dies sind Standorte die sich eignen für MIV-orientierte, verkehrsintensive Einrichtungen. Dies betrifft beispielsweise Einkaufsnutzungen für schwere Waren wie beispielsweise Möbelgeschäfte und Baumärkte.

5.3 Konzept Verkehr



Entwicklungsgrundsätze und Grundprinzipien: öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr, motorisierter Individualverkehr

Beim Konzept Verkehr steht die Abstimmung von Siedlung und Verkehr im Zentrum. Im Fokus stehen die Entwicklung von kompakten, zentralen, gut erschlossenen Stadtkörpern und der Verzicht auf Entwicklungen an peripheren und schlecht erreichbaren Standorten. Das Konzept fördert generell eine nachhaltige Mobilität mit platzsparenden und effizienten Verkehrsträgern (ÖV, Fussverkehr, Veloverkehr, usw.).

Das Konzept Verkehr verfolgt die Hauptorientierung aus der Charta Emmen (2003) und orientiert sich an bestehenden Grundlagen wie dem Agglomerationsprogramm. Auch wird der Erschliessungs- und Verkehrsrichtplan (2007) überprüft und Hinweise für die Überarbeitung gegeben.

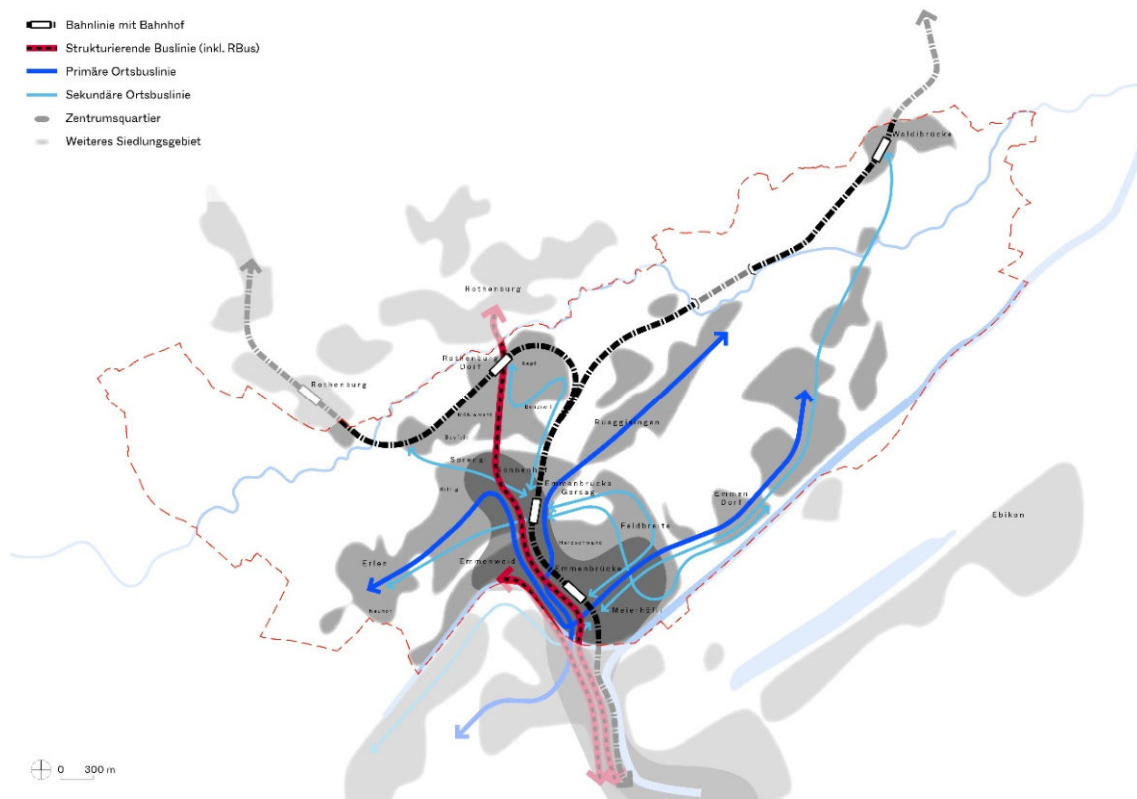
Folgende Zielsetzungen stehen im Vordergrund:

- Durch eine verträgliche Abwicklung des Verkehrs und die Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs (im Ziel-/ Quellverkehr der Gemeinde und innerhalb des Agglomerationsraums Luzern Nord) ist die Lebensqualität in Emmen, sowohl aus wirtschaftlicher, sozialer als auch aus Umweltsicht, zu verbessern.
- Durch eine gezielte Abstimmung von Ortsentwicklung und Verkehrssystem wird Verkehr vermieden resp. sollen die zurückgelegten Distanzen reduziert und eine sachgerechte Verkehrsmittelwahl gefördert werden.
- Das allfällige Mobilitätswachstum der Gemeinde ist mit dem ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr aufzufangen, der Modal-Split ist zugunsten des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs zu verbessern. Der Anteil MIV an den zurückgelegten Kilometern und generell ist zu reduzieren.

Entwicklungsgrundsätze und Grundprinzipien

- Der Kern der Gemeinde und die Quartiere sind optimal und möglichst direkt mit dem ÖV zu erschliessen. ÖV-Verbindungen zwischen den Quartieren sind als Durchmesserlinien durch das Zentrum zu organisieren.
- Der Fuss- und Veloverkehr zwischen den Quartieren ist sowohl über attraktiven Hauptstrassen als auch über ein eigenes Netz von Routen zu führen, es gibt ein feinmaschiges Netz in den Zentren und Quartieren.
- Die MIV-Erschliessung der Gemeinde bzw. der Quartiere ist jeweils von den Hauptachsen her zu organisieren. Es gibt keinen orts- oder quartierfremden Durchgangsverkehr.

5.3.1 Öffentlicher Verkehr (ÖV)



Themenplan Öffentlicher Verkehr

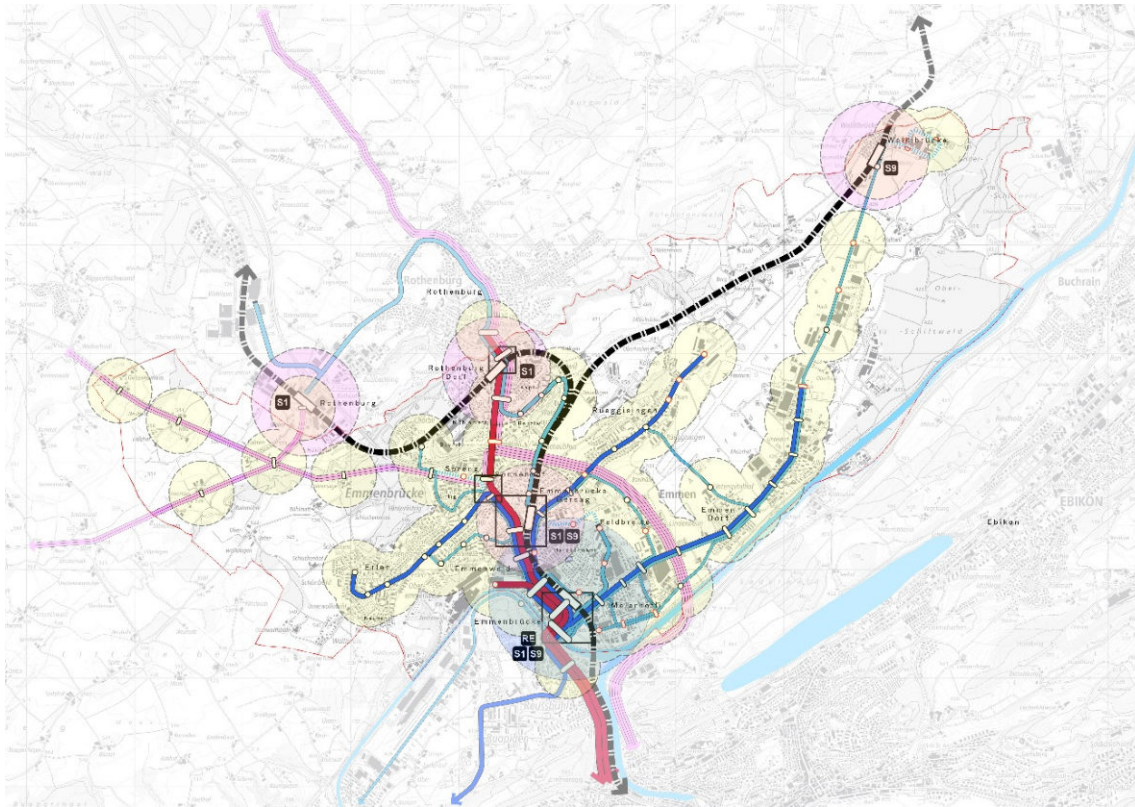
Die neue Organisation des ÖV-Netzes zielt auf die Entwicklung eines strukturierenden Busnetzes für die Siedlungsentwicklung, mit der Stärkung der Hauptachsen auf Stadt- und Quartierebene, der Durchbindung und konsequenten Verknüpfung von Bus und Bahn in einer vom Zentrum aus sternförmigen Busnetzstruktur. Es soll die wichtigen Wunschlinien aller Zielgruppen abdecken.

Die Bahn und die bestehende RBus-Linie 2 bilden das Rückgrat der Mobilität auf der Achse Rothenburg – Emmen – Luzern. Die Umstrukturierung des Ortsbusnetzes basiert auf zwei sich im Zentrum kreuzenden quartierstrukturierenden Buslinien, wodurch vier Stadthauptachsen erschlossen und verbunden werden: Erlen-, Rüeggisingerstrasse, Emmen-Dorf und das stadtluzerner Quartier Littau, sowie die Bahnhöfe Emmenbrücke und Gersag. Das neue Ortsbusnetz ermöglicht ab den Quartieren verbesserte und attraktivere Fahrten zu den zentralen Orten der Gemeinde, die beiden wichtigen Bahnhöfe und zum Anschluss an den RBus. Auch der Bahnhof Rothenburg-Dorf wird zu einem attraktiven Umsteigeknoten.

Die flächendeckende Erschliessung der Quartiere erfolgt über ein sekundäres, radial auf das Zentrum ausgerichtetes Busnetz. Dabei passt sich das Busnetz an die neuen Entwicklungen in der Gemeinde an. Wichtig ist auch, dass das ÖV-System attraktiv ist für alle Nutzergruppen und nicht nur für einzelne Zielgruppen wie Schüler oder Ältere.

Die Neukonzeptionierung der Buslinien ist dringlich zu behandeln.

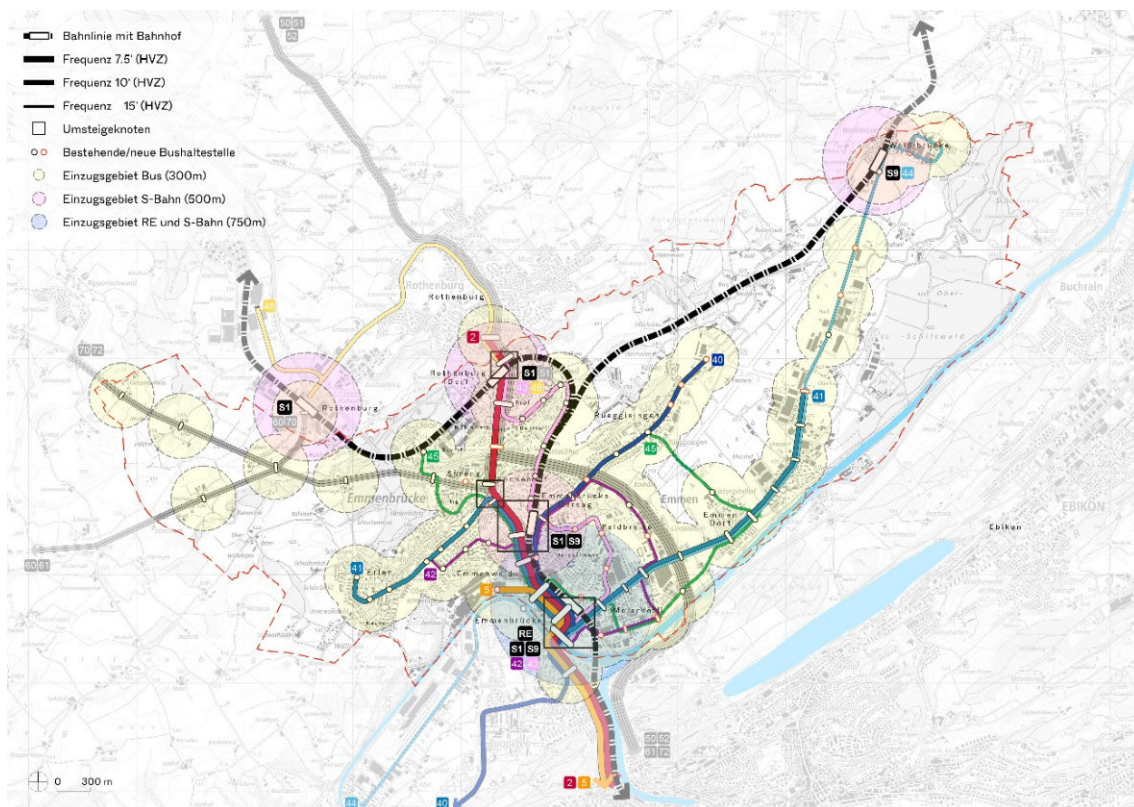
Grundprinzipien



ÖV-Netzkonzept mit Buslinien-Hierarchie (Horizont 2030-35), (Plan mit Legende in A3-Format im Anhang)

Bahn

Primär soll das Potenzial des Angebots der Bahn an den Haltestellen Emmenbrücke (RE, S1 und S9), Emmenbrücke Gersag (S1 und S9), Rothensberg-Dorf (S1) und Waldbrücke (S9) von regionalem Verkehr sowie für Binnenverkehr innerhalb der Agglomeration Luzern genutzt sein (dies auch im Hinblick auf die Zukunft und dem neuen Durchgangsbahnhof Luzern und dem 15' Takt auf den zwei S-Bahn Linien).



Zukünftiges Busliniennetz (Horizont 2030-35) mit Einzugsgebiet (300, 500 und 750 m)
RBus

Die RBuslinie 2 (rot) ist als Hauptachse Rothenburg - Emmen - Luzern zu verstehen. Die Verlängerung nach Rothenburg-Dorf soll die Rolle dieser städtischen Achse in den Nordteil der Gemeinde verstärken und den Zugang zur Bahn am Bahnhof Rothenburg-Dorf ermöglichen (keine Endhaltestelle mehr am Knoten Sprengi). Mittelfristig mit der starken geplanten Quartierentwicklung Emmenweid - Viscosistadt soll die Linie 5 (orange) bis zur Hinter Emmenweid verlängert werden (sehr langfristig mit der Umnutzung des Industriegebiets hinter Emmenweid sogar bis nach Littau).

Primäres Ortsbusliniennetz

Im Hinblick auf die Entwicklung der Gemeinde Emmen als Zentrum des Raumes Luzern Nord und einer guten Koordination zwischen Siedlung und Verkehr, muss das Ortsbusnetz an die Siedlungs- und Raumstruktur angepasst werden. Die vorgeschlagene neue Struktur des Busnetzes (Horizont 2030-35, nach AggloMobil 4) findet seine Grundstruktur in der Raumstruktur der Gemeinde mit seinem Nord-Süd Rückgrat und seinen vier Ost-West Achsen. Auf diese Weise schlägt das ÖV-Konzept ein radiales, primäres Ortsbusliniennetz (dunkelblau) als Zusatz zum RBus-Rückgrat vor. Diese radiale Organisation ist eine Antwort auf die stark radiale Verkehrsnachfrage zu den zentralen Funktionen in Emmenbrücke und einer privilegierten ÖV-Erschliessung im Herzen der Gemeinde (Seetalplatz, Emmenweid, Viscosistadt, Gersag). Die Entwicklung eines quartierstrukturierenden Netzes von primären Ortsbuslinien zielt darauf ab, die Nachfrage aller Nutzungsgruppen zu befriedigen (Arbeit, Ausbildung, Einkauf und Freizeit). Es soll die heutigen und zukünftigen dichten und durchgemischten Gebiete effizient und attraktiv

Die Gemeinde Emmen strebt keine Umnutzung der Hinter Emmenweid an.

erschliessen, insbesondere durch möglichst direkte Wege auf den Quartierachsen. Dieses primäre Ortsbusliniennetz erschliesst und verbindet die drei Hauptachsen Erlen, Rüeggisingen und Emmen-Dorf, sowie eine vierte Achse nach Littau. Die zwei durchgebundenen Linien verkehren direkt auf den Haupt- und Quartierachsen und erschliessen beide die zwei wichtigen ÖV-Hubs Emmenbrücke und Gersag. Diese radiale Struktur des ÖV-Netzes:

- verbessert die Verbindungen (Frequenz, Reisezeit) zwischen allen Quartieren, Zentren und Zentralitäten der Gemeinde;
- vereinfacht die Lesbarkeit des ÖV-Netzes;
- verstärkt die zwei ÖV-Hubs Emmenbrücke und Gersag;
- verbessert die Umsteigequalität zwischen den verschiedenen Buslinien.

Sekundäres Ortsbusliniennetz

Die flächendeckende Buserschliessung (300m) der Gemeinde Emmen und deren Quartiere und die Zubringerrolle zur höheren Hierarchiestufe (Bahn und R-Bus) ist durch die Umstrukturierung des sekundären Ortsbusliniennetzes (hellblau) zu sichern. Im Sinn einer effizienten Nutzung verfügbarer Ressourcen (finanzielle, usw.) sind Prioritäten zwischen den Quartieren zu setzen (z.B. keine neue Buslinie für die Erschliessung des Industriegebietes Buholz oder des Wohnquartiers Grünmatt, sondern eine Aufwertung der Fusswege und gute Bedingungen für alternative Mobilität). Neue Ergänzungen von Linien für die Erschliessung des Ostteils Rüeggisingen (Verlängerung Buslinie) und der Achse Emmen-Dorf (Verlängerung, zusätzliche Haltestellen) haben Priorität.

Zusammenspiel der verschiedenen ÖV- und Verkehrssysteme

Die neu vorgeschlagene Struktur des ÖV-Netzes bietet eine gegenseitige Abstimmung und Vernetzung des städtischen Ortsbusnetzes mit der S-Bahn und dem RBus, die Buslinien haben dabei eine Zubringerfunktion. Auch gibt es konzentrierte neue Umsteigeknoten zwischen Ortsbuslinien (primäre und sekundäre) und Bahn, entweder an den drei städtischen Bahnhöfen (Emmenbrücke, Gersag, Rothenburg Dorf) oder an Hauptzentralitäten. Die Synergien zwischen regionalen und städtischen Angeboten werden zur Bildung eines Gesamtsystems genutzt. Die Umsteigeknoten und Endhaltestellen von diesen Regionalbussen sind teilweise neu zu überlegen und zu koordinieren mit dem übergeordneten Angebot (Bahn und strukturierende Buslinie).

Um die hohe Nachfrage nach Emmen (insbesondere zum Zentrum Emmenbrücke, mit einer Konzentration von Zentrumsfunktionen) zu befriedigen, ist es notwendig ein Ortsbusliniennetz von quartierstrukturierenden Achsen zu entwickeln, welches eine glaubwürdige Alternative zum Auto darstellt und über die notwendige ÖV-Kapazität verfügt um die Nachfrage zu befriedigen. Damit dieses Ortsbuslinienetz seine Rolle als Rückgrat des Korridors Erlen, Rüeggisingen und Emmen-Dorf voll ausspielen kann, muss seine Funktionsfähigkeit durch ein regelmässiges und zuverlässiges Angebot (Einhaltung der Fahrpläne) und attraktive Reisezeiten (Bevorzugung des ÖV) gewährleistet sein. Darüber hinaus ist eine strenge Steuerung des MIV, einschliesslich einer Pfortnerung in Kombination mit der Busbevorzugung, auf den Haupteingangsradien der Stadt unerlässlich.

Zentrale Elemente

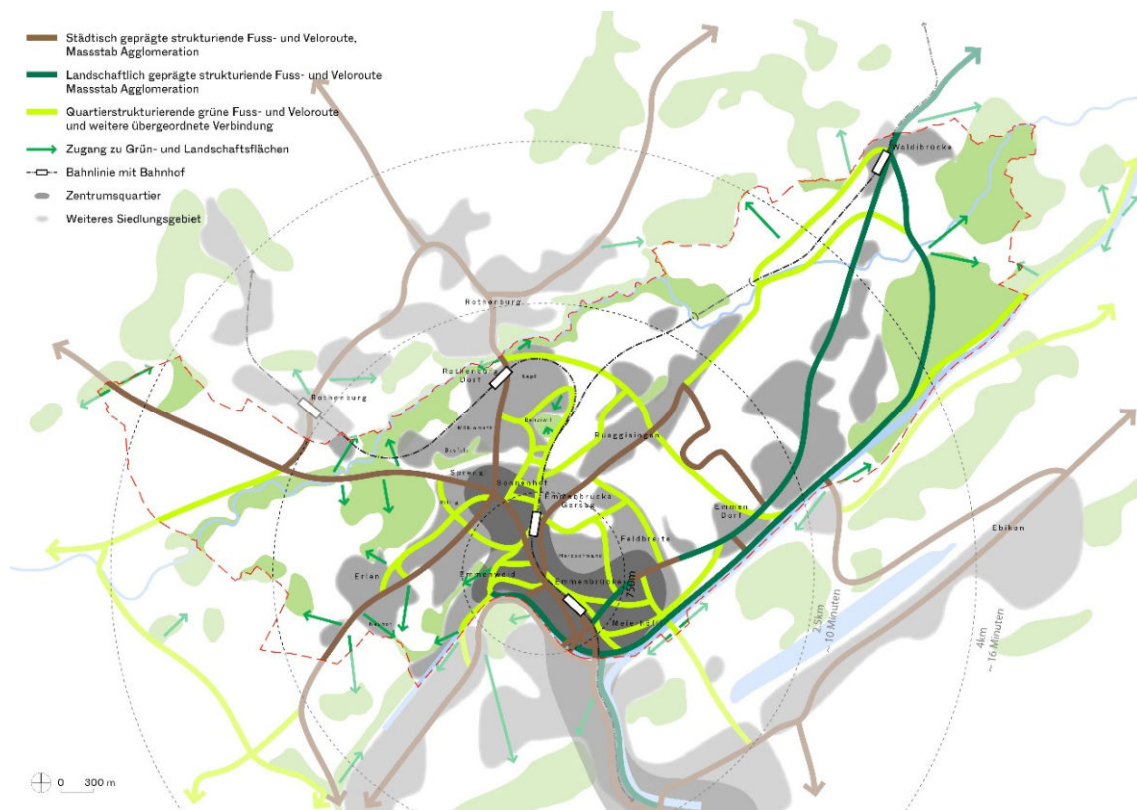
Die Grundprinzipien und die Strategie wurden in einem Plan (siehe oberhalb) dargestellt. Die zentralen Elemente dieses Plans sind die folgenden:

- Verlängerung der Rbuslinie 2 bis Bahnhof Rothenburg-Dorf und Schaffung eines neuen Umsteigenknotens mit der S-Bahn.
- Verlängerung der Linie 5 bis Emmenweid (neue Haltestelle).
- Umstrukturierung des Ortsbuslinennetzes mit Entwicklung von zwei neuen starken Ortsbuslinien für die Achsen Erlen, Rüeggisingen und Emmen-Dorf, sowie Verstärkung von den 3 bestehende Umsteigeknoten (Emmenbrücke, Emmenbrücke Gersag, Sprengi) und die Konkretisierung der neue Bahn – Bus Umsteigeknoten Bahnhof Rothenburg Dorf.
- Verlängerung der Ortsbuslinie entlang die Rüeggisingenstrasse Richtung Kolben, bis zum Ende der städtischen Achse.
- Verlängerung der primären Ortsbuslinie in Emmen-Dorf bis zum Ende des Arbeitsgebietes mittlerer Dichte (Emmen-Unterdorf) und Realisierung von neuen Bushaltstellen um eine flächendeckende Erschliessung zu schaffen.
- Verbesserung der Lesbarkeit des Busnetzes und der Reisezeit für das Quartier Bösfeld durch eine neue Verbindung nach Norden bis zum Bahnhof Rothenburg-Dorf und nach Süden zum Seetalplatz und Bahnhof Emmenbrücke und eine direkte Verbindung der Schulen im Gebiet Gersag.
- Neue Erschliessung der Achse Neuenkirchstrasse durch eine umstrukturierte Ortsbuslinie und neue Verbindungen der Quartiere Chörbli und Riffig mit Emmenweid, Seetalplatz und Bahnhof Emmenbrücke sowie Emmen-Center.
- Erweiterung des Angebots im Quartier Meierhöfli mit zwei Ortsbuslinien im Herz des Quartiers, inklusiv das Beibehalt eine direkte Verbindung in Richtung der Schule in Gersag.
- Neue Erschliessung der Rückseite des Bahnhofs Gersag durch eine neue Ortsbuslinie auf der Rüeggisingerstrasse
- Neue Erschliessung auf der Nordseite des Bahnhofs Emmenbrücke durch eine neue Linienführung durch die Quartiere Herdschwand und Feldbreite.
- Auf der Achse Erlen: Abkürzung der Ortsbuslinie bei Erlenmatte
- Abkürzung der Ortsbuslinie 46 bis Rothenburg-Dorf (umsteigen auf die S-Bahn oder der verlängerte RBuslinie 2).
- Haltestellen sind generell gut in das Fuss- und Velowegnetz einzubinden.

Umsetzung

Das ÖV-Konzept stellt eine langfristige Entwicklung des ÖV-Netzes dar (Planungshorizont 2030-35). Die laufende Planungen (ÖV-Konzept 2026 und AggloMobil 4) sollen sich an dieser langfristigen Stossrichtung des Zukunftsbilds orientieren und aufwärtskompatibel sein. Eine Vertiefung des Ortsbusnetzes und die Entwicklung eines Betriebskonzepts (Bus Umlauf, Kosten, Neu Infrastrukturen wie Busspuren, Busbevorzugung, Wendeschleifen, usw.) soll in einer detaillierten Machbarkeitsprüfung stattfinden. Diese Konkretisierung des Ortsbusnetzes ist nicht die erste Priorität für die Gemeinde, um Klarheit zu schaffen sollte sie aber in den nächsten Jahren passieren (z.B. im Rahmen der Erarbeitung AggloMobil 5).

5.3.2 Fuss- und Veloverkehr



Themenplan Fuss- und Veloverkehr

Das Fuss- und Velowegnetz von Emmen bietet attraktive LV-Verbindungen auf den Haupt- und Quartierachsen. Es ist um die Nord-Süd-Achse organisiert, die als Rückgrat des ganzen Gebiets Luzern Nord zu verstehen ist. Die Ost-West-Korridore Erlen, Rüeggislingen, Emmen Dorf und Littau sind alle durch eine strukturierende Querbeziehung entlang der Hauptachse und/oder einer alternativen Route abseits der Hauptverkehrsstrasse an diesem Rückgrat angehängt. Weitere alternative Nord-Süd-Routen, einschliesslich durch das Quartier Herdschwand, vervollständigen diese Struktur.

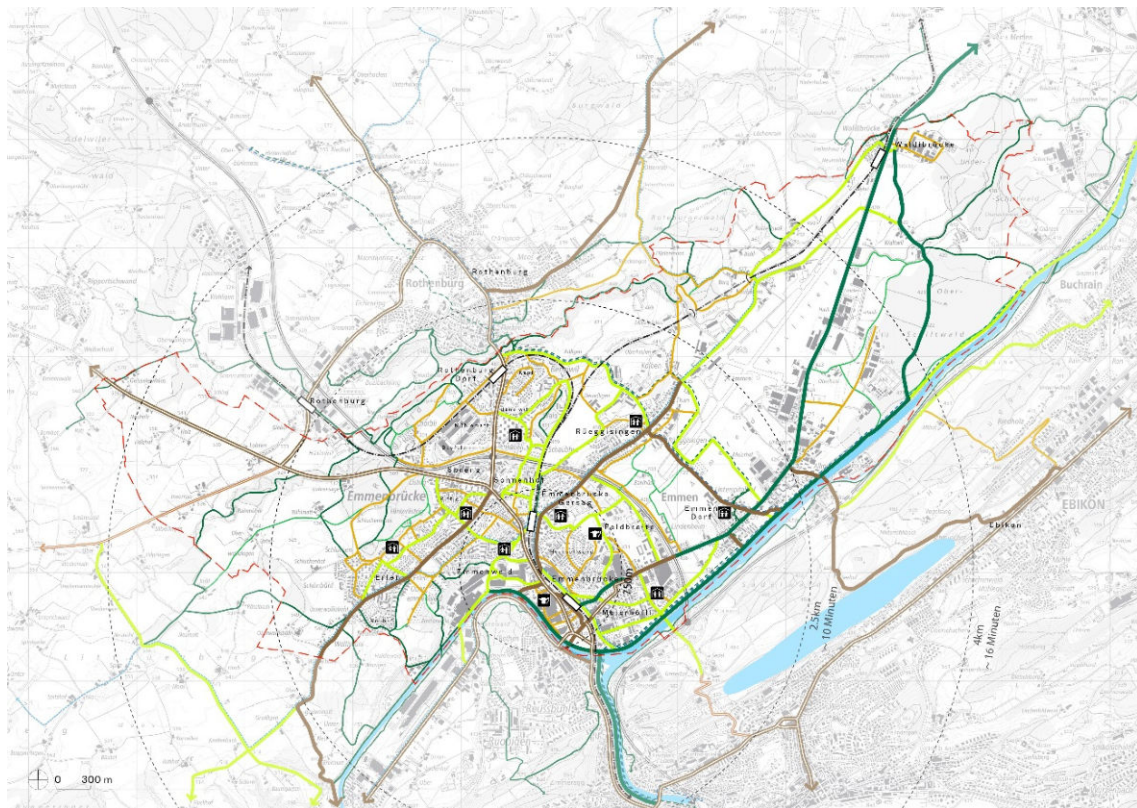
Der Fuss- und Veloverkehr wird im Konzept als Grundlage für die tägliche Mobilität und als eigenständiges Verkehrsmittel anerkannt. Ausserdem wird er als eine Erweiterung des ÖV betrachtet.

Die Gemeinde Emmen bietet generell günstige Voraussetzungen für den Fuss- und den Veloverkehr. Die Gemeinde ist kompakt und hat von den zentralen Quartieren aus eine Ausdehnung von etwa 2.5 km, was eine Fahrzeit von ca. 10' mit dem Velo entspricht. Zudem bietet die Gemeinde Emmen schon gute Fuss- und Veloinfrastrukturen sowie viele Tempo-30-Zonen. Auf dem Massstab des Agglomerationsraumes bildet die Veloroute entlang der Reuss eine übergeordnete Verbindung Richtung Luzern.

Die Durchlässigkeit des Bahndamms und der Autobahn für den Fuss- und Veloverkehr soll nach Möglichkeit verbessert werden.

Für die Nord-Süd-Verbindung wird zusammen mit dem Kanton eine attraktive schnelle Veloroute parallel zur Gerliswilstrasse angestrebt werden.

Grundprinzipien



Fuss- und Veloverkehrskonzept (Plan mit Legende in A3-Format im Anhang).

Regionale Vernetzung

Auf Ebene der Region und der Agglomeration wird die Kontinuität von Wegen zwischen Rothenburg und Luzern durch die Gemeinde Emmen gesichert (Korridor Rothenburg - Emmen - Luzern) sowie die Gemeinde Emmen mit dem wichtigen Gebiet des Raums Luzern Nord und den angrenzenden Gemeinden verbunden (Littau, Ebikon, Sempach, Neuenkirch, usw.).

Nord-Süd und Ost-West-Korridor

Die Hauptachse Gerliswilstrasse – Rothenburgstrasse wird als Rückgrat des Fuss- und Veloverkehrs (braun) in Nord-Süd-Richtung gestärkt. Mit einer neuen Gestaltung, mit guten Platzverhältnissen für den Fuss- und Veloverkehr, sowie angepasste Geschwindigkeiten durch eine höhere Koexistenz zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern, wird die Situation verbessert. Fuss- und Velorückgrat des Ost-West-Korridors sind die Seetalstrasse und die Verbindung am Ufer der Reuss und Kleine Emme, die auch als Schnellroute (grün) gilt.

Quartierkorridore

Neben diesen zwei Nord-Süd und Ost-West Hauptkorridoren organisiert sich das Fuss- und Velowegnetz primär in Sternform entlang der Quartierkorridore (braun) von:

- Riffig – Sumpf (entlang Hauptverkehrsstrasse)
- Erlen (abseits Hauptverkehrsstrasse)
- Rüeggisingen (abseits Hauptverkehrsstrasse)
- Emmenweid – Littau (abseits Hauptverkehrsstrasse)

Ergänzende Netze und Infrastrukturen

Dazu sind die wichtigen alternativen Routen auf den Parallelachsen (apfelgrün) zu verstärken, z.B. auf dem Nordhang von Erlen und Rüeggisingen oder zwischen Benziwil – Bösfeld – Herdschwand – Emmen Center – Meierhöfli. Schliesslich ist ein feinmaschiges, lokales, kontinuierliches und sicheres Fuss- und Velowegnetz anzubieten.

Um die Velonutzung zu fördern ist das Angebot an Veloabstellplätzen zu erhöhen, vor allem an Zentralitäten, Gemeinschaftseinrichtungen, ÖV-Umsteigeknoten und wichtigen Haltestellen.

Dimensionierung und Führung der wichtigen Fuss- und Veloverbindungen

Die landschaftlich geprägten, strukturierenden Agglomerationsrouten (dunkelgrün) sind schnelle Verbindung für Pendler und Freizeit in der Gemeinde und sind möglichst auf Eigentrasse, mit getrennten gesicherten Raum für den Fuss- und Veloverkehr zu führen. Die städtischen Routen sind entlang von den Hauptverkehrsstrassen z.B. mit Velostreifen gestaltet. Abseits der Hauptverkehrsstrassen sind die Routen z.B. als Veloweg, als gemischte Fuss- und Veloweg oder als beruhigte Wohnstrasse zu gestalten.

Feinmaschige Quartiernetze

Ein feinmaschiges Fuss- und Velowegnetz als Zugang zu den strukturierenden Agglomerationsrouten, zu den Zentrumsgebieten der Gemeinde und zu ÖV Haltepunkten sowie als alternative Verbindungen zwischen Schul-, Sport- und Grünanlagen soll entwickelt werden. Dieses Netz besteht vor allem aus alternativen quartierstrukturierenden Routen in den Quartieren (apfelgrün) und sekundären Fuss- und/oder Velorouten (gelb) sowie Quartiererschliessungstrassen (beige), die alle mit Eigentrasse (gemischte Fuss- und Veloweg), einer Velospur oder angepasster MIV-Geschwindigkeit gestaltet sind. Dieses Fuss- und Velowegnetz ist vor allem in den Zentren, im Umfeld dem Umsteigeknoten und entlang der Haupt- und Quartierachsen zu entwickeln.

Ein Fuss- und Velowegnetz für den Freizeit- und Erholungsverkehr soll weiterentwickelt und gestaltet werden, damit den Zugang zu Freizeitgebieten, kulturellen Schwerpunkten und zur Natur attraktiver wird. Dieses Netz beinhaltet die offiziellen Wanderwege (inkl. nationale Wanderwege; fein dunkelgrün), die Landschaftsrouten auf Gemeindeebene oder weitere kommunale Wege (fein hellgrün) und die nationalen und regionalen Velorouten (blau gestrichelt).

Zentrale Elemente Fuss- und Veloverkehr

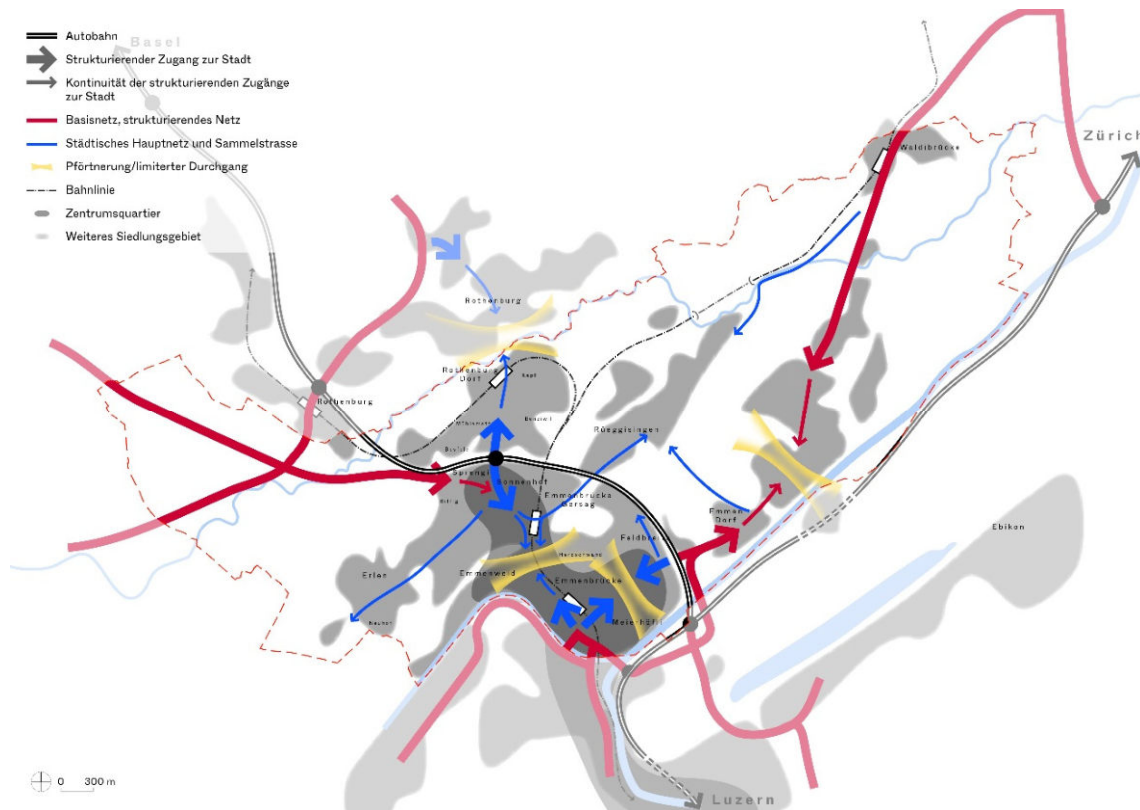
Die Grundprinzipien und das Netzkonzept wurden in einem Konzeptplan (siehe oberhalb) entwickelt. Die wichtigsten neuen oder zu verbessernde Infrastrukturen in diesem Plan sind die folgenden:

- Die Landschaftlich geprägte Fuss- und Veloroute zwischen Emmenweid - Seetalplatz - Emmen Dorf – Waldibrücke (breit dunkelgrün)
- Die Kontinuitäten zwischen Erlen und Bösfeld / Rüeggisingen auf einer Quartier Grüneroute nördlich der Hauptquartierachse (apfelgrün)
- Die neue Nord-Süd Verbindung zwischen den Quartieren Bösfeld – Feldbreite – Reussufer, die mehre Schulen und eine Hochschule erschliesst (apfelgrün)
- Das feinmaschige Netz zwischen dem Quartier Erlen und des neuen Zentrums Emmenweid – Bahnhofquartier – Seetalplatz
- Die alternative Route im Süden der Achse Rüeggisingen bis in die neue Entwicklungszone (gelb) und seine Vernetzung mit den Querverbindungen Richtung Emmen Dorf (braun, apfelgrün)
- Ein feines Fuss- und Velofreizeitnetz mit Landschaftsrouten (hellgrün) welche die offiziellen Wanderwege ergänzen

Umsetzung

Die Stossrichtung des vorgeschlagenen Fuss- und Veloverkehrskonzepts soll in Form eines Teilrichtplans Fuss- und Veloverkehr vertieft werden. Der Teilrichtplan soll die Fuss- und Velonetze unterscheiden, sowie die bestehende Netz und Netzergänzungen detaillieren (bestehend, Anspruch auf Verbesserung und neue Infrastrukturen). Die Gestaltungsprinzipien (welche Standards, Dimensionierung und Gestaltung für die Fuss- und Velorouten, usw.) und Massnahmen von den verschiedenen Routen könnten in diese Vertiefung stattfinden, insbesondere mit Augenmerk auf die Einbindung der Schulanlagen.

5.3.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)



Themenplan MIV

Die MIV-Erschliessung der Gemeinde Emmen organisiert sich „von aussen“ und erfolgt über die umgebende Autobahn. Die Zufahrt zur Stadt richtet sich nach dem Ziel, den Verkehr innerhalb des Siedlungsgebiets zu minimieren. Der Verkehr durch die Zentrumsgebiete und insbesondere auf den Achsen Gerliswilstrasse und Seetalstrasse wird gesteuert und möglichst auf die Autobahn und die Reusseggstrasse gelenkt. Die Zufahrt zu den Industrie- und Militärgeländen von Emmen Dorf, Waldbrücke und Rüeggiswil wird möglichst via Osten und den Autobahnanschluss Buchrain organisiert (insbesondere für Lastwagen).

Dank der Autobahn mit ihren zwei Ästen (A2 Luzern-Basel, A14 Luzern-Zürich) verfügt die Gemeinde Emmen über eine sehr gute MIV-Erreichbarkeit. Die Autobahn ermöglicht auch eine gute Verkehrslenkung zur Reduktion des Verkehrsdrucks im Ortszentrum und in den Quartieren. Spätestens mit der Fertigstellung des Bypasses (ab ca. 2035) soll diese Umfahrgewirkung vollumfänglich ausgeschöpft werden.

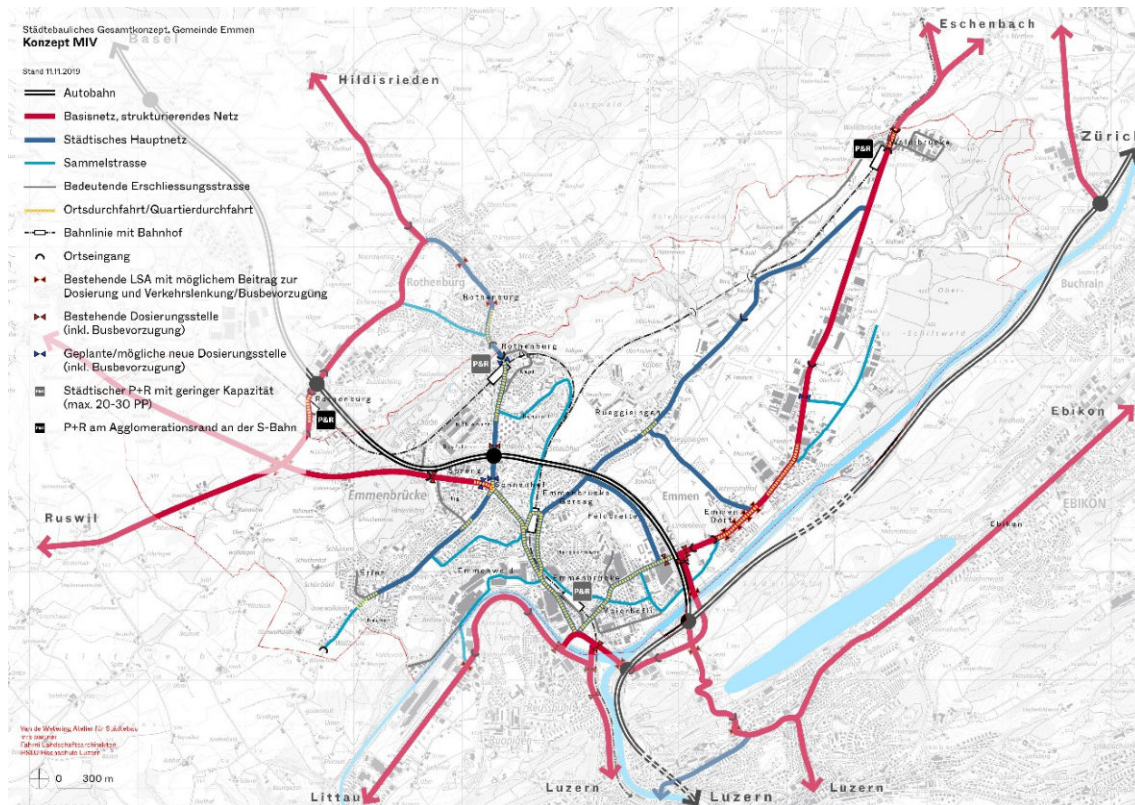
Die Gemeinde verfügt bereits über eine grosse Anzahl von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren, wie auch ein paar gute Strassengestaltungen (z.B. Neugestaltung der Erlenstrasse). Generell wirkt der MIV aber noch sehr dominant auf fast dem gesamten strukturierenden Strassennetz der Gemeinde. Die Erweiterung der Tempo-30-Zonen auf alle Wohnquartiere und die Entwicklung von Wohnzonen ist erforderlich wie auch Umgestaltungen von

Haupt- und Quartierachsen, damit eine bessere Koexistenz der verschiedenen Verkehrsträger gewährleistet werden kann.

Zielsetzungen

- Das interne Funktionieren und die wirtschaftliche Vitalität der Gemeinde durch eine geregelte Zugänglichkeit für den MIV sicherstellen.
- Lebensqualität in der Gemeinde und in deren Quartieren verbessern, durch eine Lenkung des MIV entsprechend der Strassenhierarchie.
- Ein kohärent multimodaler Ansatz, durch Priorisierung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs sowie die verträgliche Abwicklung des MIV.
- Die Qualität von Strassenräumen und deren Sicherheit garantieren sowie die ungerichtete Ausbreitung des MIV (fliessender und ruhender Verkehr) reduzieren, mit dem Ziel, den Modalsplit zugunsten von ÖV, Fuss- und Veloverkehr zu verbessern.

Grundprinzipien



Konzept MIV-Strassenhierarchie und Steuerungsprinzipien (Plan in A3-Format im Anhang).

Autobahn als Umfahrung

Die strukturierende Rolle der Autobahn für den regionalen und agglomerationsbezogenen Durchgangsverkehr (Autobahn als Umfahrung) muss konsequent auf allen Ebenen angestrebt werden um den Durchgangsverkehr in den Zentrumsquartieren zu vermeiden und möglichst zu reduzieren. Alle regionalen Beziehungen zwischen Nord (Sempach, Neuenkirch, Rain, Rothenburg, usw.), Süd (Luzern, usw.), Ost (Littau, usw.) und West (Eschenbach, Ebikon, Buchrain, usw.) sollen in Zukunft möglichst via Autobahn gelenkt werden. Die K13 (Gerliswilstrasse) und K16 werden entlastet und

dienen vorwiegend der lokalen Erschliessung. Die Kapazitätsreserven auf der Autobahn müssen ausgenutzt und das Potenzial, das sich aus den überregionalen Investitionen (z.B. für den Bypass) ergibt, ausgeschöpft werden.

Für den Ziel-Quell-Verkehr der Gemeinde Emmen sowie der Gemeinde Rothenburg muss die Rolle der Autobahn für Bewegungen innerhalb den Gemeinden gestärkt werden. Die Rolle der Autobahn um die Industrie- und Militärgelände zu erreichen soll auch verstärkt werden, um den Durchgangsverkehr durch das Zentrum von Emmen Dorf und Rüeggisingen zu reduzieren. Besondere Massnahmen für die LKW sind zu entwickeln (z.B. vorgeschriebene Routen Richtung den wichtigsten Industrie- und Militärgeländen, wie Ruag, usw.).

Die Erschliessung des Zentrums und der Quartiere der Gemeinde Emmen organisiert sich primär ab der Autobahn wie folgt:

- Autobahnanschluss Emmen Süd: Einfallachsen Seetalplatz (Süd) und Reusseggstrasse - Seetalstrasse (Ost)
- Autobahnanschluss Emmen Nord: Einfallachse Gerliswilstrasse (Nord) und Rothenburgstrasse (Nord)
- Kantonstrasse: Einfallsachse Neuenkirchstrasse (West).

Aus dem Norden (Rain, Hildisrieden usw.) ist der Verkehr auf die Autobahn zu orientieren, spätestens ab Knoten Rosengartenstrasse - Bertiswilstrasse in Rothenburg in Richtung Autobahnanschluss Rothenburg.

Basisnetz

Das Autobahn- und Basisnetz stellt eine hohe über- und innerregionale Verbindungsqualität und Erreichbarkeit sicher, sowohl für den Binnenverkehr innerhalb der Gemeinde Emmen als auch für den Austausch mit der Agglomeration und den Nachbarregionen.

Das in der MIV Strassenhierarchie neu definierte strukturierende Basisnetz ist das neue Rückgrat für die Erschliessung der Gemeinde Emmen (rot). Diese Anpassung, insbesondere die Reduzierung der Netzdichte im Zentrum für Nord-Süd- (Gerliswilstrasse) und Ost-West-Verbindungen (Seetalstrasse), ist die wesentliche Grundlage für eine zukünftig bessere Steuerung des MIV in der Gemeinde Emmen (dunkelblau und gelb gestrichelt).

Das strukturierende Basisnetz (rot) ist das bevorzugte Strassennetz für die Zufahrt zur Autobahn und den weiteren regionalen Kantonsstrassen, sowie das bevorzugte Strassennetz für den Binnenverkehr zwischen den verschiedenen Wohngebieten und Arbeitsgebieten der Gemeinde Emmen. Dieses Netz gewährleistet auch die übergeordnete Erreichbarkeit der verschiedenen Stadtteile der Gemeinde Emmen ab der Autobahn- und dem regionalen Kantonsstrassennetz.

Inneres Netz

Das innere Hauptstrassennetz (dunkelblau) ist für den inneren MIV-Verkehr und für die Zufahrt zum Basisnetz. Die Quartiererschliessung ist mit einem Sammelstrassennetz (hellblau) und Erschliessungsstrassennetz von

«bedeutenden» Erschliessungsstrassen (grau) und einem feineren Erschliessungsnetz (ohne Farbe) sichergestellt.

Siedlungsorientierte Gestaltung

Das innerörtliche Strassenverkehrsnetz, entlang dicht besiedelter Gebiete und Zentrumorte, ist für alle Verkehrsteilnehmer attraktiv und siedlungsorientiert zu gestalten, so dass der Verkehr konsequent auf das übergeordnete Netz gelenkt und für die Anwohner punkto Geschwindigkeit, Lärm und Luftschadstoffen verträglich ist (Durchfahrtswiderstand MIV an zentralen Abschnitten durch z.B. Dosierungsstellen mit LSA, Bus-Fahrbahnhaltestellen, Gestaltung für niedrige Geschwindigkeit, usw.). Die Quartierstrassen (Sammel- und Erschliessungsstrassennetz) müssen hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität aufweisen. Die Zentren (Sprengi, Sonnenplatz, Emmenweid, usw.) und Zentralitäten (Emmenbrücke Reformierte Kirche und Neuhof, usw.) sind durch spezielle Gestaltung und Organisation des Strassenraums auszuzeichnen. Die Strassenhierarchie des MIV innerorts und die Funktion der Strasse ist vom Kontext statt von der Position im Netz bestimmt.

Zentrale Elemente MIV

Die Grundprinzipien und die Strategie wurden in einem Konzeptplan (siehe oberhalb) entwickelt. Die zentralen Elemente dieses Plans sind die Folgenden:

- Kontextgerechte Einreihung der Gerliswilstrasse (K13), Seetalstrasse (K16) und Rothenburgstrasse (K13) in der Hierarchie des städtischen Hauptnetzes berücksichtigen und ortsverträglich gestalten (dunkelblau und gelb gestrichelt). Priorität an Koexistenz auf die zentralen Stellen mit oberhalb Busbevorzugung an die strategische Knoten / Strassenabschnitt (Busspur, LSA Priorität, usw.).
- Den Autobahnanschluss Emmen-Nord kurzfristig zu einer fast voll Knoten ausbauen (7/8, die Verbindung Basel – Rothenburg bleibt nicht gewährleistet), aber auch dem langfristig komplett Ausbau prüfen (8/8 Knoten) um die Umfahrungsrolle der Autobahn zu stärken.
- Die Ortsdurchfahrt Emmen-Dorf neu gestalten um den Durchgangsverkehr durch das Zentrum zu vermeiden (rot und gelb gestrichelt), mit der Lenkung des Verkehrs (insbesondere LKW Verkehr) auf den Buchrain-Autobahnanschluss. Eine neue Umfahrungsstrasse durch die Landwirtschaftszone wird kritisch beurteilt. Die Ergebnisse der Zweckmässigkeitsbeurteilung zur Umfahrung Emmen-Dorf sind abzuwarten und in die Umsetzung einzubeziehen.
- Mit der Umgestaltung der Seetalstrasse im Gebiet Emmen-Center (Rückbau Knoten auf eine Ebene), ist die Strassenhierarchie anzupassen (dunkelblau und gelb gestrichelt). Diese bilden ein klares neues Bild mit der Kontinuität der Schützenmattstrasse und der Meierhöflistrasse (hellblau). Die Hochdorfstrasse wird dafür abklassiert.
- Aufklassierung der Schiltwaldstrasse in eine Sammelstrasse für die Erschliessung des erweiterten Industriegebiets in Richtung der Buholzstrasse (hellblau).
- Vereinfachung der Strassenhierarchie im Quartier Riffig.

Betriebskonzept MIV

Das Betriebskonzept des Strassennetzes soll vor allem die Benutzung der Autobahn und der Südumfahrung stärken, sowie einen Beitrag an die Respektierung der Strassennetzhierarchie leisten. Im Endeffekt soll die Strategie die Zentren und Zentralitäten, sowie die Wohngebiete der Gemeinde Emmen vom Durchgangsverkehr entlasten und zu einem Modal-Split zu Gunsten des öffentlichen, Fuss- und Veloverkehrs beitragen. Die Dosierungs- und Steuerungsprinzipien auf allen Einfallachsen der Gemeinde Emmen geben eine Orientierung über die anzustrebende Lenkung des Verkehrs im Raum Emmen (z.B. Vermeidung Durchgangsverkehr durch Rothenburg und Bösfeld mit Umgestaltung, Dosierungsstellen und LSA; Nordzufahrt dosieren ab Autobahnanschluss Emmen-Nord mit neue LSA in Sprengi). Diese betrieblichen Massnahmen sind mit Signalisation- und Gestaltungsmaßnahmen zu ergänzen.

Umsetzung

Für das Teilkonzept MIV liegt der Fokus auf der Vertiefung von möglichen Steuerungsprinzipien auf dem Gemeindestrassennetz in Koordination mit übergeordneten Projekten (z.B. Ausbau Autobahnanschluss Emmen-Nord mit Dosierung mit LSA aus Richtung Basel oder vom Kanton geplante Dosierung der Kantonstrasse K13) und den konstruktiv nötigen infrastrukturellen Massnahmen (z.B. Änderung von einem Kreisel in LSA-Knoten für eine effizientere Steuerung des MIV). Es sind weitere neue Betrieb- und Gestaltungskonzepte auf dem Strassennetz der Gemeinde zu entwickeln (Umgestaltung der Hauptachsen, Beruhigung quartierorientierten Strassen).

5.3.4 Parkierung

Grundidee des Konzepts Parkierung ist die Reduktion der Verkehrserzeugung durch eine gezielte Parkplatzpolitik. Der MIV soll damit effizient gelenkt sowie der ÖV und Fuss- und Veloverkehr gefördert werden. Mit dem Konzept wird die Parkplatzpolitik der Gemeinde übergreifend angegangen und koordiniert.

Grundprinzipien Strategie

Öffentlich zugängliche Parkplätze:

- Organisation, Verwaltung und Reduktion von Parkplätzen auf den Grundstücken der öffentlichen Hand (Strasse), um öffentliche Räume aufzuwerten und die Lebensqualität in der Stadt zu erhöhen.
- Nutzung von öffentlich zugänglichen Parkhäusern (öffentliche und private Parkhäuser) fördern um die Zentren- und Zentralitätsgebiete von der Parkierung zu entlasten.

Privat zugängliche Parkplätze:

- Nutzung alternativer Verkehrsmittel zum privaten Fahrzeug fördern, durch eine Anpassung des Angebots an privaten Parkplätzen.
- Anpassung des Angebots an privaten Parkplätzen (Parkplatzreglement) an die Siedlungsstruktur (Zukunftsbild) und zukünftige Erschliessungsqualität (vor allem zukünftiges ÖV-Netz, aber auch Fuss- und Velozugänglichkeit).

Konzept für öffentlich zugängliche Parkplätze

- Reduktion der Anzahl der Parkplätze auf der Strasse um:
 - o die Lebensqualität in der Gemeinde zu verbessern und insbesondere benutzerfreundliche öffentliche Räume mit einer angemessenen Verteilung des Raums auf die verschiedenen Nutzungen zu gewährleisten.
 - o den ÖV und die Fuss- und Velomobilität zu fördern
 - o eine Monopolisierung der öffentlichen Räume zu vermeiden (private Liegenschaften sollen die notwendigen Parkplätze selbst zur Verfügung stellen und nicht auf Angebote im öffentlichen Raum zurückgreifen können).
- Umsetzung einer restriktiven Parkplatzpolitik gegenüber Pendler. Die Möglichkeit für Pendler, im öffentlichen Raum zu parkieren, ist flächendeckend erheblich einzuschränken oder sogar auszuschliessen (Umlagerung fördern).
- Förderung der Verfügbarkeit eines Parkplatzes am Wohnort für die Bewohner durch Ausdehnung des „Parkkarten“-Systems auf die gesamte Gemeindefläche.
- Umsetzung eines angemessenen, kontextbezogenen Angebots für die Besucher, um die wirtschaftliche Vitalität der Gemeinde zu gewährleisten. Im Zentrum und in Mischgebieten Kurzzeit-Parkfelder auf der Strasse (finanziell Bewirtschaftet oder Blaue Zone) in angemessener Menge bereithalten.
- Jeder neue Parkplatz in einem öffentlichen Parkhaus entfernt mindestens eine gleichwertige Anzahl von Parkfeldern auf der Strasse.

Bei der Reduktion von Parkplätzen auf der Strasse sind in der Regel im ähnlichen Umfang Parkplätze in Parkhäusern zu schaffen. Diese müssen hauptsächlich für das kurzzeitige Parkieren attraktiv sein.

- Sicherstellung des Angebots an P+R-Parkplätzen an den Rand der Agglomeration und an Bahnhöfen (Waldibrücke, Nachbargemeinde Rothenburg und weiter nördlich) und Beschränkung auf dem Gemeindegebiet durch eine Reduktion des P+R-Angebots auf ein Minimum (höchstens ein paar Parkfelder an den Bahnhöfen Emmenbrücke und Rothenburg-Dorf die schon innerhalb des Siedlungsgebiets sind)

Konzept für privat zugängliche Parkplätze

- Generelle Reduzierung der Parkplatz-Erstellungspflicht / Parkplatzangebots je nach Standort und der multimodalen Erschliessung (vor allem ÖV und Fuss- und Veloverkehr) des Standorts.
- Am Wohnort: Bei der Erteilung von Baugenehmigungen, bedarfsgerechte Schaffung von Parkplätzen auf eigenem Grundstück. Eine Reduktion unter den Normbedarf muss für gewisse Wohntypen (z.B. autoarme und autofreie Quartiere) möglich sein.
- In Wohngebieten die Nutzung alternativer Verkehrsmittel fördern, auch wenn ein privater Parkplatz zu Hause zur Verfügung ist (Förderung einer selektiven Nutzung des Privatfahrzeugs).
- Am Arbeitsort, Freizeit, Einkaufen, Besucher generell: Schaffung von Parkfeldern auf privaten Liegenschaften durch Baubewilligung begrenzen, je nach Standort. Insbesondere eine restriktive Dimensionierung des Parkplatzangebots für Pendler- und Freizeitverkehr und in geringerem Masse für Besucher.
- Aufhebung von Strassenparkplätzen bei Erstellung privater Parkplätze, die im Zusammenhang mit Umbauten oder Ersatzneubauten entstehen.
- Mobilitätsmanagement für bestehende und neue Einrichtungen fördern, sowie Mobilitätskonzepte und Massnahmen des Mobilitätsmanagments für grosse Verkehrserzeuger fördern.

Umsetzung

Das Parkierungskonzept (öffentliche und privat zugängliche Parkplätze) ist in Koordination mit dem MIV-Konzept zu vertiefen. Der Fokus liegt auf der Aufwertung des öffentlichen Raums, sowie die auf einer reduzierten Verkehrserzeugung und Steuerung des MIV. Weitere Themen wie Parkhäuser am Rand des Zentrums, die Bewirtschaftung von privaten Parkhäusern, autoarme und autofreie Siedlungen sollen ebenfalls vertieft werden.

6. Detailbetrachtung Ortsteile

Die Quartiere der Gemeinde Emmen sind auf unterschiedliche Art vernetzt, ihre Charakteristika prägen den Alltag der Bevölkerung. Mit der Detailbetrachtung wird pro Ortsteil für die einzelnen Quartiere das Zukunftsbild erläutert. Auch werden die wichtigsten Entwicklungsthemen, mit Hinweisen zu Zeithorizonten und Mehrwerten in Bezug auf die bestehende Sozial-, Nutzungs- und Bebauungsstruktur aufgezeigt. Auch hier soll nochmal erwähnt sein, dass das dargestellte Zukunftsbild als Grundlage für die Ortsplanungsrevision dient, die die Entwicklung in den nächsten 15 Jahren steuert. Der dargestellte Zustand geht jedoch auch über diesen Zeitraum hinaus (Entwicklung bis 2040-2050), da sich die bestehenden Strukturen nicht an allen Orten innerhalb von 15 Jahren anpassen werden. Dennoch ist eine Regelung und Sicherung bereits in der anstehenden Revision der Ortsplanung wichtig, um eine gegenteilige Entwicklung zu vermeiden.

6.1 Ortsteil Erlen

Ausgangslage, Grundstruktur

Dieser Ortsteil im Nordwesten von Emmen (mit Wolfisbühl, Schönbühl, Schönweid, Neuhoof, Obere Erle, Erlenmatte, Ober Emmenweid, Obere und Untere Wiese, Erlenring, Listrig, Ghürsch) besteht aus durchgrünten Hangquartieren und wird im Norden, Westen und Süden grösstenteils von Wald- und Grünflächen umschlossen. Die Erlenstrasse ist die wichtigste Erschliessungsachse.

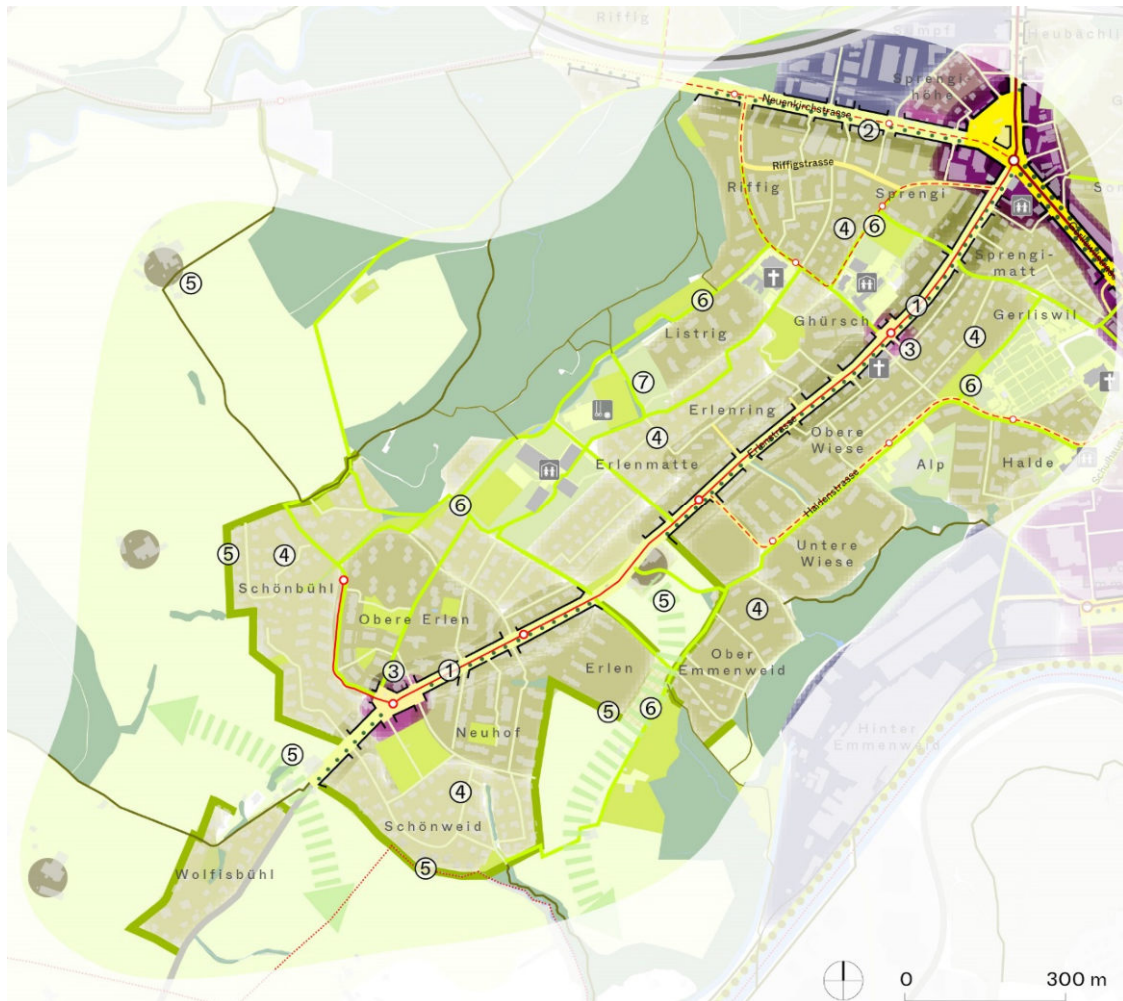
Ausgangslage, Nutzungs-, Bauungs- und Sozialstruktur

Der Ortsteil verfügt mit verschiedenen Schul- und Sportanlagen, Kirchen und Grünräumen über eine gute öffentliche Infrastruktur. Angebote des täglichen Bedarfs hingegen befinden sich vorwiegend in Zentrumsnähe und entlang der Gerliswilstrasse. Ansonsten überwiegt in diesem Ortsteil die Wohnnutzung.

Der Ortsteil besteht zu grossen Teilen aus Einfamilienhausgebieten, wie die Quartiere Wolfisbüel, Schönbühl, Schönweid und Erlenmatte. Die Quartiere Neuhoof, Obere Erle, Listrig, Ghürsch, Untere Wiese, Ober Emmenweid und Alp sind eher Mehrfamilienhausgebiete in moderater Dichte. Generell steht in diesem Ortsteil mehr Wohnfläche pro Person zur Verfügung als im Median der Quartiere.

Das Gebiet weist vorwiegend einen älteren Gebäudebestand mit Baujahr zwischen 1945-1985 auf. In den Gebieten Neuhoof und Obere Erle stammen viele Gebäude aus den 1970er-Jahren, in den Quartieren Listrig und Erlenmatte wurden viele Gebäude erst nach den 1980er-Jahren erstellt. Im Quartier Riffig wurden die meisten Gebäude zwischen 1945 und 1970 gebaut. Schönbühl ist ein neues Quartier und wurde mehrheitlich nach 1985 gebaut.

Wichtige Entwicklungsthemen



Ausschnitt Zukunftsbild

- 1: Erlenstrasse als Lebensader des Quartiers
- 2: Dynamik im Bereich der Neuenkirchstrasse
- 3: Nahversorgung und Quartiertreffpunkte
- 4: Erhalt des grünen Quartiercharakters
- 5: Enger Bezug zur Landschaft
- 6: Vernetzte innere Grünräume
- 7: Restaurant Listrig

Erläuterungen: siehe im Folgenden.

1: Erlenstrasse als Lebensader des Quartiers

In diesem Ortsteil sind bauliche Massnahmen, Ergänzungen und städtebauliche Verbesserungen vor allem an der Erlenstrasse prüfenswert. Die Strasse, mit ihrer primären Buslinie, bildet die zentrale Quartierachse. Durch eine leichte Verdichtung der ersten Bautiefe, im Abschnitt zwischen Sprengi und dem Abzweiger Obere Wiese, eine Orientierung der Bauten zur Strasse und die Weiterführung der Kernfahrbahn bis Neuhaus wird die Strasse zur Lebensader des Quartiers. Mit einer offenen Bauweise und grünen Vorgärten bleibt das grüne Erscheinungsbild erhalten. Die Adressierung und Erschliessung der

Das Landschaftsfenster soll mit planungsrechtlichen Instrumenten sichergestellt werden.

Häuser entlang der Strasse sollen möglichst direkt ab der Erlenstrasse erfolgen. Dies fördert einen belebten Strassenraum. Die Möglichkeit der direkten Erschliessung ist bezüglich Machbarkeit zu prüfen. Auch wird angesichts des noch eher jungen Baubestandes und der jungen bis mittelalten Bevölkerung eine bauliche Veränderung erst mittel- bis langfristig wahrscheinlich.

2: Dynamik im Bereich der Neuenkirchstrasse

Das bevölkerungsmässig grosse Quartier Riffig zeichnet sich durch eine relativ niedrige Angebotsdichte aus. Wegen des hohen Anteils an Gebäuden die zwischen 1945 und 1970 gebaut wurden steht eine bauliche Veränderung an. In diesem Zusammenhang sind bauliche Anpassungen möglich, insbesondere auch zur Aufwertung der angrenzenden Hauptverkehrsräume wie beispielsweise die Neuenkirchstrasse. Mittelfristig ist auf der Neuenkirchstrasse darum auch ein ergänzendes Busangebot denkbar, z.B. die Führung einer sekundären Buslinie. Da das Quartier bereits heute eine hohe Personendichte aufweist geht es in erster Linie um eine bauliche Ergänzung.

3: Nahversorgung und Quartiertreffpunkte

Ein kleiner Quartiertreffpunkt im Bereich der Kreuzung der Neuhof- und Schönbühlstrasse kann Nahversorgungsangebote für das Quartier aufnehmen. Mit der Interaktion mit der Bushaltestelle und der Einbindung des Sozialwerks vermag der Ort zu einem attraktiven Treffpunkt zu werden. Die Kombination mit einem neuen Standort für ein Jugend- oder Quartiervereinsbüro sollte geprüft werden, da diese Infrastruktur heute fehlt, sich ein Bedarf aber abzeichnet. Ein wichtiges Thema dabei ist die Abstimmung zwischen einer allfälligen Quartierentwicklung mit den bestehenden Familiengärten. Auch im Bereich der Querungsstelle auf der Listrigstrasse kann mit einem punktuellen Eingriff ein kleiner Quartiertreffpunkt ausgebildet werden.



Ideenskizze: Durch die räumliche Einbindung des Sozialwerks und die Integration der Bushaltestelle in eine Platzgestaltung wird der Knoten Neuhof- und Schönbühlstrasse zu einem attraktiven kleinen Quartierzentrum.



Ideenskizze: Mit einer punktuellen Verdichtung beim Pfarramt Gerliswil, an der Querungsstelle Listrigstrasse (Verbindung zwischen Schulanlagen Riffig und Krauer), entsteht in Kombination mit der Bushaltestelle ein lokaler Treffpunkt.

4: Erhalt des grünen Quartiercharakters

Der Ortsteil soll seinen offenen, grünen Charakter beibehalten. Die vielen kleinteiligen Parzellen begünstigen dies. Bei baulichen Veränderungen oder der Erneuerung der älteren Gebäude in den Ortsteilen Obere Wiese und Untere Wiese sind, unter Berücksichtigung der feinkörnige, offene, durchgrünte Struktur, kurz- bis mittelfristig städtebauliche Aufwertungen denkbar. Die bestehende Bauzone lässt bereits heute eine höhere Dichte zu, eine darüber hinaus gehende Verdichtung ist nicht vorgesehen.

5: Enger Bezug zur Landschaft

Wichtig ist die sanfte Einbettung in die Landschaft mit attraktiven Siedlungsrändern als Übergänge zwischen Siedlung und Landschaft. Siedlungsnahе Höfe können aktiviert werden (zum Beispiel Hofladen).

Es sind verschiedene Baulandreserven vorhanden. Sie bieten heute als offene Wiesen grossartige Panoramen zu den Voralpen, tragen zum landschaftlichen Charakter des Quartiers bei und bilden attraktive Landschaftsfenster, wie zum Beispiel im Bereich der Erlenkapelle. Diese Qualitäten sollen bei einer Überbauung der grünen Wiesen berücksichtigt werden. So könnte das Offenlassen eines Teils der Wiese und der Erhalt des Hofes mit einer leicht höheren Ausnutzung kompensiert werden.



Beispiel Stadt Zug: Hofladen als Treffpunkt und beliebten Ausflugsort in fussläufiger Distanz zum Siedlungsgebiet (Bild vdw)



Beispiel Helsingor: Sanfter Übergang zwischen Landschaft - Siedlung (Bild Atelier Quadrat)

6: Vernetzte innere Grünräume

Die verschiedenen öffentlichen Anlagen und Grünräume nördlich (Schulanlage Erlen, Sport- und Tennisplätze, Wiese Listrighalde, Umfeld Kirche Bruder Klaus) und südlich (Grünräume Ober Emmenweid, Familiengärten, Friedhof Kirche Gerliswil) der Erlenstrasse sind durch grüne Routen miteinander zu vernetzen. Diese grünen Routen sind meist mit Landschafts- und Wanderwege aber auch untereinander vernetzt. Dadurch entsteht ein durchgehendes Freizeit- und Naherholungsnetz. Bauliche Entwicklungen im Bereich des grünen Netzes sollen durch Orientierung, Adressierung und allfällige ergänzende freizeitorientierte Nutzungen (Gemeinschaftsraum, Spielgruppe, Gaststätte) die Bedeutung der Grünräume stärken.

7: Restaurant Listrig

Das Restaurant Listrig ist Bestandteil des Gebiets Listrig und soll erhalten werden. Eine leichte bauliche Erweiterung ist möglich. Synergien im Infrastrukturbedarf mit den angrenzenden Sportanlagen oder einem Spielplatz sind zu suchen und zu sichern. Auch wäre ein neuer Standort für eine Spielgruppe denkbar.

6.2 Ortsteil Bösfeld, Kapf

Ausgangslage, Grundstruktur

Die Quartiere im Norden der Gemeinde Emmen werden durch die im Bogen verlaufende Bahnstrecke und die Autobahn bestimmt. Der Rotbach im Norden, als prägender Landschaftsraum, bildet die Grenze zur Gemeinde Rothenburg. Die Rothenburgstrasse mit dem Bahnhof Rothenburg-Dorf im Norden bildet die Hauptschliessung und ist eine wichtige Achse im Gebiet. In Richtung Nordwesten stellt die Neuenkirchstrasse die Hauptachse dar. Neben den grünen Wohngebieten befinden sich Waldgebiete im Osten und Nordwesten sowie die Kaserne als besondere Nutzung im Westen. Die Topografie am Hang teilt die Quartiere Kapf und Benziwil. Die Bahnstrecke stellt eine Barriere zwischen den Quartieren Bachtalen – Stampfi, Mühlematt – Schür sowie Chörbli und Ober-Riffig dar.

Ausgangslage: Nutzungs-, Bauungs- und Sozialstruktur

Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf sind in Kapf und um den angrenzenden Sprengplatz im Süden vorhanden. Im Norden schliesst die Gemeinde Rothenburg mit zusätzlichen Angeboten an. Innerhalb des Ortsteils gibt es ein Schulhaus, Spielgruppen, Kindertagesstätte oder auch die Musikschule Emmen. Zudem bieten verschiedene Sport- und Spielplätze Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung, dies oft auch in Gehdistanz (Quartier Benziwil). Um den Riffigweier und entlang des Rotbachs verfügt der Ortsteil über weitere Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten.

In den Quartieren Benziwil und Mühlematt-Hohrüti stehen vorwiegend grössere Mehrfamilienhäuser, in Kapf gibt es ein hoher Anteil von Einfamilienhäusern. Die Wohnungen sind generell sehr gross, entsprechend ist der Wohnflächenverbrauch pro Kopf hier recht hoch. In Chörbli und Ober Riffig liegt der Wohnflächenverbrauch aber unter dem Median der Quartiere.

In Kapf wurden die meisten Gebäude zwischen 1971-1985 gebaut, in Mühlematt-Hohrüti sind die Gebäude eher älter. In Benziwil, Chörbli und Ober Riffig sind die meisten Bauten jünger.

Die Gemeinde setzt sich für Massnahmen ein, damit die Trennwirkung der A2 (v.a. im Bereich zwischen dem Hammer-Kreisel und dem Chörbli) abgeschwächt werden kann. Insbesondere bei baulichen Massnahmen bei der Brücke bei der Ausfahrt Emmen Nord muss die Trennwirkung gemildert werden.

Beim Autobahnanschluss Emmen Nord ist darauf zu achten, dass auch die Rothenburgstrasse für Anwohnerinnen und Anwohner attraktiv gestaltet wird.

Wichtige Entwicklungsthemen



Ausschnitt Zukunftsbild

- 1: Rothenburg- und Neuenkirchstrasse als Lebensader der Quartiere
- 2: Sequenz von Orten als Quartierzentrum
- 3: Dichtes, gut vernetztes Arbeitsplatzquartier
- 4: Durchgrüntes, grundgebundenes Wohnen
- 5: Ruhiges grünes inneres Netz
- 6: Sport- und Freizeitanlage

Erläuterungen: siehe im Folgenden.

1: Rothenburg- und Neuenkirchstrasse als Lebensader der Quartiere

Bauliche Massnahmen, Ergänzungen und städtebauliche Verbesserungen sind vor allem an der Rothenburg- und Neuenkirchstrasse prüfenswert. Das bestehende Gebäudealter unterstützt eine kurzfristige stufenweise Entwicklung. Mit einer gezielten Verdichtung können beide Strassen aufgewertet werden. Bei dieser Verdichtung steht die Verbesserung des Bezugs zwischen Strasse und Haus im Vordergrund. Dies betrifft die Nutzungsstruktur

(Mischnutzungen, Erdgeschosse mit gewerblicher Nutzung oder besondere Kombinationen von Wohnen und Arbeiten) und die Orientierung und Adressierung zur Strasse. Auch bietet der Strassenraum selber grosses Optimierungspotential. Mit einer Anpassung der Fahrbahnbreite, Vereinfachung der Knoten, kompakteren Kreisel, direkten oberirdischen Querungen für den Fussverkehr und breiten Gehbereichen werden die Strassen zum vollwertigen öffentlichen Raum. Ein wichtiges Element zur Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit ist die Verlängerung der R-Bus-Linie bis Rothenburg und die Verknüpfung mit dem Bahnhof Rothenburg-Dorf.



Beispiel St. Jakobstrasse, St. Gallen: leichte Akzentuierung einer wichtigen Quartierkreuzung mit einem hohen Haus mit Publikumsnutzungen im Erdgeschoss (Bild vdw).



Beispiel Industriestrasse, Zug: Stark befahrene Strasse mit grünem Charakter, Gestaltung als Quartierachse, Wohn- und Gewerbehäuser (Bild vdw)

2: Sequenz von Orten als Quartierzentrum

Das Zentrum des Ortsteils Bösfeld – Kapf besteht aus einer Sequenz von Orten entlang der Rothenburgstrasse. Diese Sequenz ist durch eine gezielte Verdichtung und in Kombination mit einer Umgestaltung des Strassenraums etappenweise zu stärken. Das Bahnhofsumfeld hat dabei die erste Priorität, die Kreuzung Hübelistrasse die zweite Priorität. Es ist als Begegnungsort aufzuwerten und kann so helfen, die Quartierangebote und die innere Vernetzung zu verbessern. Langfristig ist die Kreuzung der Kapfstrasse zu einem attraktiven Quartiertreffpunkt umzugestalten. Auch hier ist an den Quartiertreffpunkten zu prüfen, inwiefern ein Jugend- oder Quartiervereinbüro Platz finden können.

Die Gewerbenutzung der Erdgeschosse (Erdgeschossnutzung) ist in der Regel nur an zentralen Plätzen und nicht entlang ganzer Strassen vorzusehen. Ausgenommen sind Gebiete mit einem hohen und regelmässigen Publikumsverkehr.



Beispiel Albisrieden, Zürich: Kreuzung mit Bushaltestelle und kleinem Vorplatz als lokalen Treffpunkt (Bild vdw)



Beispiel Wohlen AG: mit dem Kleinkreis (Durchmesser 21m) wird ein stark frequentierter Verkehrsknoten zu einem attraktiven Zentrumsbereich (Bild vdw)

3: Dichtes, gut vernetztes Arbeitsplatzquartier

Das Gebiet Sumpf zwischen Autobahn, Neuenkirch- und Rothenburgstrasse ist als dichtes Arbeitsplatzquartier weiterzuentwickeln. Der Bezug zu den umliegenden Quartieren ist dabei zu stärken. Dies zum Beispiel mit einer Stapelung von unterschiedlichen gewerblichen Nutzungen mit Versorgungsangeboten oder quartierorientiertem Kleingewerbe im Erdgeschoss. Mit einer dichten hohen Bebauung kann die Sichtlage an der Autobahn genutzt werden. Mittelfristig kann die ÖV-Erschliessung durch die Führung einer neuen sekundären Buslinie auf der Neuenkirchstrasse verbessert werden.

4: Durchgrüntes, grundgebundenes Wohnen

Aufgrund der Lage (am Hang, grössere Entfernung zum Zentrum) sind in vielen Quartierbereiche die niedrigen bis moderaten Dichten zu halten. Die Durchgrünung und die grundgebundenen Wohntypologien sind beizubehalten. In Chapf, Bachtalen und Mülimatt sind wegen des Gebäudealters kurz- bis mittelfristig Erneuerungsmöglichkeiten zu erwarten. Die kleinteilige Struktur des Quartiers Chapf bietet die Chance einer langsamen baulichen Veränderung. Die Angebotsstruktur in den Quartieren, insbesondere für ältere Menschen und Familien, ist dabei zu prüfen.

5: Ruhiges grünes inneres Netz

Durch die Überlagerung von grünen Routen, als alternative Fuss- und Veloverbindungen parallel zu den Hauptstrassen, Autobahn und Bahn, und beruhigten Quartierstrassen kann innerhalb der Quartiere ein ruhiges inneres Wegenetz etabliert werden. Mit dem Netz werden verschiedenen Schul-, Sport- und Grünanlagen miteinander verknüpft.

6: Sport- und Freizeitanlage

Die bestehende Wiese an der Kapfstrasse kann als einfache Sportanlage in Kombination mit einem Spielplatz als Quartiertreffpunkt aufgewertet werden.

6.3 Ortsteil Zentrum

Ausgangslage, Grundstruktur

An der zentralen Erschliessungsachse Gerliswilstrasse wächst das Zentrum von Emmen zusammen und wird durch die Plätze Seetalplatz, Centralplatz, Sonnenplatz und Sprengiplatz gegliedert. Im Süden wird der Ortsteil durch die Flussufer der Kleinen Emme und der Reuss geprägt. Verschiedene Brücken sichern die Vernetzung mit der Kernstadt Luzern. Ein Schwerpunkt bilden die Quartiere Viscosistadt, Vordere Emmenweid, Schützenmatt und die Quartiere im Umfeld des Bahnhofs Emmenbrücke. Sie liegen in der Ebene und weisen bereits eine starke Entwicklungsdynamik auf. Das Industriegebiet Hinter Emmenweid knüpft über den Centralplatz und die Emmenweidstrasse an das Zentrum an. Der Sonnenplatz ist Teil der Hangquartiere und ist ein wichtiger identitätsstiftender Ort. Hier schliessen die Quartiere Gerliswil und Sonnenhof an. Weiter nördlich liegt der Sprengiplatz als nördlicher Abschluss des urbanen Zentrumsraums. Die Bahnhöfe Emmenbrücke und Gersag sind wichtige verkehrliche und städtebauliche Drehscheiben.

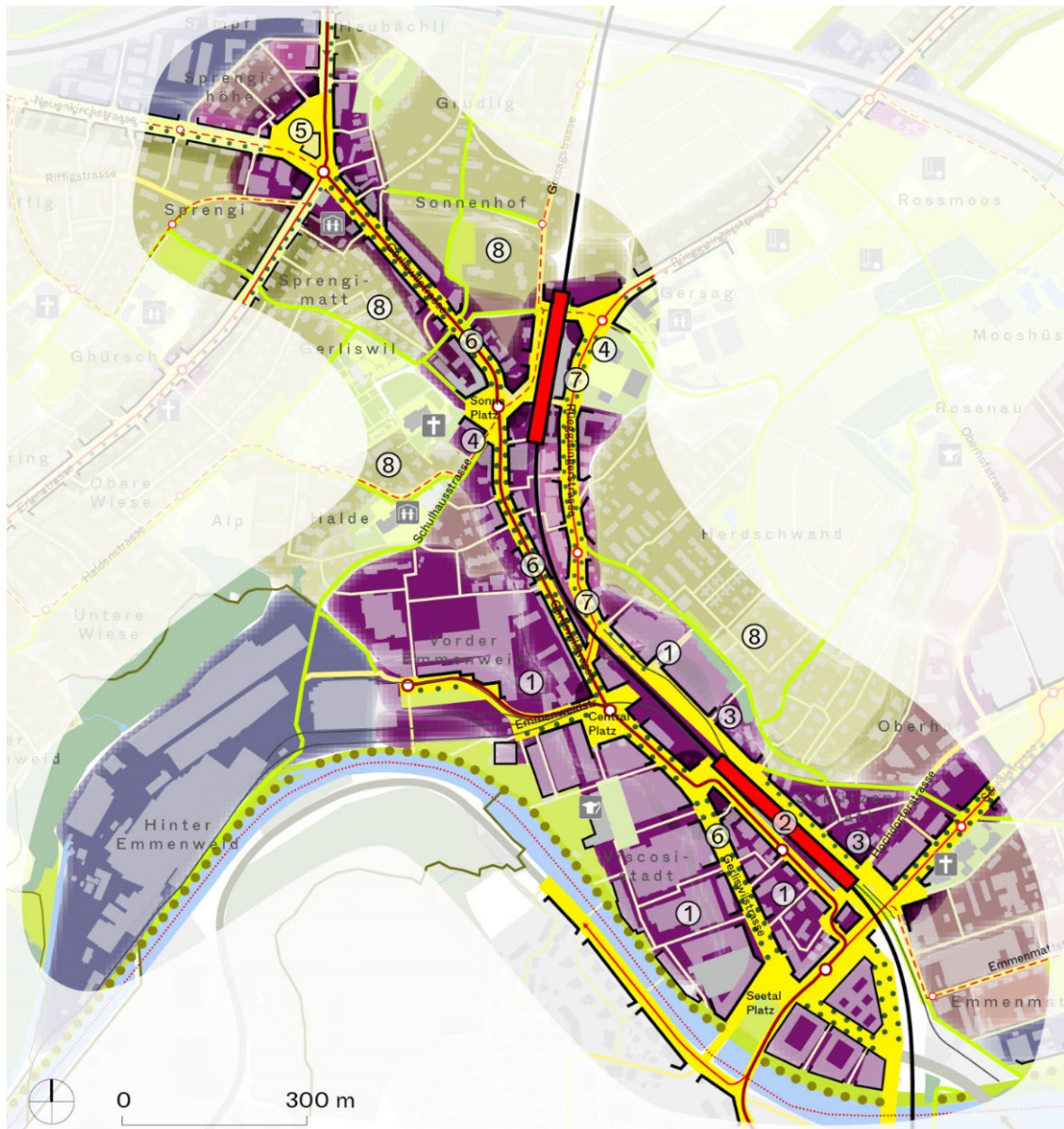
Ausgangslage: Nutzungs-, Bauungs- und Sozialstruktur

Um den Seetalplatz ist das Zentrum durch Gewerbebauten und die Entwicklung am Zusammenfluss von Reuss und Kleiner Emme geprägt. Das Viscose Areal mit seinen grossen Industriebauten befindet sich im Wandel und bringt neue Nutzungen für das Zentrum. Die historischen Bauten geben Emmen ein Gesicht.

Gerliswil ist baustrukturell das älteste Quartier im Zentrumsgebiet. Viele Gebäude wurden im Zeitraum von 1919-1945 erbaut. Es sind mehrheitlich Mehrfamilienhäuser vorhanden. Die Wohnungen sind im Gemeindevergleich klein und der Wohnflächenverbrauch pro Person ist niedrig. Auch im Quartier Sprengi überwiegt eine ältere Bausubstanz. Mehr als die Hälfte der Gebäude wurde zwischen 1945 und 1960 gebaut. Die Wohnungen sind eher klein.

Abseits der zentralen Achse fällt der Wechsel von urbanen zu dörflichen Gebäudetypologien auf. In Sprengi bestehen ab der zweiten Bautiefe viele Ein- und Zweifamilienhäuser. Im Sonnenhof existieren neben Ein- und Zweifamilienhäusern viele Mehrfamilienhäuser. Die Bausubstanz ist hier relativ jung. Die Mehrzahl der Gebäude wurde erst nach 1995 erstellt.

Wichtige Entwicklungsthemen



Ausschnitt Zukunftsbild

- 1: Hauptortszentrum der Gemeinde
- 2: Bahnquartier Emmenbrücke
- 3: Bahnquartier Schützenmatt
- 4: Hauptquartierzentrum Gerliswil und Gersag: Sonnen- und Gersagplatz
- 5: Quartierzentrum Sprengiplatz
- 6: Gerliswilstrasse
- 7: Rüeggisingerstrasse
- 8: Ruhige durchgrünte rückwärtige Quartiere

Erläuterungen: siehe im Folgenden.

1: Hauptortszentrum der Gemeinde

Die Quartiere Viscosistadt, Vordere Emmenweid, Schützenmatt und das Umfeld des Bahnhofs Emmenbrücke sind als Hauptortszentrum der Gemeinde

Zusätzliche Ziffer 9: Hinter Emmenweid – Arbeitsplatzquartier hohe, moderate Dichte

weiterzuentwickeln. Dabei geht es um eine grossräumige, zusammenhängende, urbane Entwicklung, mit dem industriellen Erbe und der (Zwischen)nutzung der bestehenden Bausubstanz als Teil der Identität. Das Ufer der Kleinen Emme ist als grüne Promenade, Typ Stadtpark, umzugestalten. Langfristig kann, abgestimmt auf die Quartierentwicklung, die R-Buslinie nach Hinter Emmenweid verlängert werden.

Auch im Zentrum sollen grüne Orte als Treffpunkte geschaffen werden, beispielsweise durch eine Aufwertung des kleinen Parks an der Gerliswilstrasse oder auch bei der Gestaltung des Seetalplatzes.



*Beispiel Walzwerk Münchenstein:
Zwischennutzung eines Industriequartiers als
Teil der Urbanität (Bild vdw).*



*Beispiel Sulzer-Areal Winterthur: Durch die
hohe Dichte, die Überlagerung von
Nutzungen, die Einbettung von wichtigen
Einrichtungen und eine hohe Qualität der
Architektur und Aussenraumgestaltung
entsteht aus einem Industriegebiet ein
Zentrumsquartier (Bild vdw).*

2: Bahnhofsquartier Emmenbrücke

Der Bahnhof Emmenbrücke ist multimodaler Umsteigepunkt und damit Kernelement der Funktion dieses Ortes als Hauptortszentrum der Gemeinde. Hier soll, sowohl westlich als östlich der Geleise, auf Basis der bestehenden Struktur ein dichtes, durchmischtes Bahnhofsquartier entstehen. Die wichtige Position im Bahnnetz des Bahnhofs ist damit bewusst zu stärken. Der Bahnhofplatz soll dabei zu einem lebendigen Begegnungsort und zur Visitenkarte umgestaltet werden. Auch soll ein Bahnhofplatz auf der Seite des Herdschwandgebiets geschaffen werden und damit dem Gebiet auf dieser Seite der Gleise einen angemessenen Ankunftsort am Bahnhof Emmenbrücke geben. Er soll Teil eines durchgehenden, urbanen Stadtraums Rüeggisingerstrasse – Schützenmattstrasse und Ankunftsort der Veloschnellroute aus Luzern sein. In den weiteren Planungen soll ein Standort für ein Integrationsbüro geprüft werden, das an diesem zentralen Ort einen wichtigen gesellschaftlichen Beitrag leisten kann.



Beispiel Bahnhofsquartier Liestal: Dichte aber durchlässige Bebauungsstruktur mit Mischnutzungen und Publikumsnutzungen im Erdgeschoss (Bild vdw)



Beispiel Bahnhofplatz Liestal: ein Bahnhofplatz ist immer auch ein Stadt- und Quartierplatz (Bild vdw).

3: Bahnhofsquartier Schützenmatt

Die Quartiere Schützenmatt und Oberhof sollen die Synergien mit dem Bahnhof Emmenbrücke stärker nutzen. Die eher ältere, unternutzte Bausubstanz ermöglicht kurz- bis mittelfristig eine Erneuerung. Mit einer dichten Bebauungsstruktur und starker Nutzungsdurchmischung wird das Quartier zum Bahnhofsquartier. Wichtig ist eine feinmaschige Vernetzung zwischen Bahnhof und den rückwärtig gelegenen Quartiere.



Beispiel Bahnhofsquartier Gossau: Bahnhofplatz als Begegnungsort, Sicherheitsgefühl dank der Sichtbarkeit von Wohnungen (Bild vdw)



Beispiel Bahnhofstrasse, Burgdorf: Gute Erreichbarkeit durch eine feinmaschige, attraktive Vernetzung zwischen Bahnhof und Quartier (Bild vdw)

4: Hauptquartierzentrum Gerliswil und Gersag: Sonnen- und Gersagplatz

Das Gebiet Gerliswil – Gersag gilt wegen den vielen Verkehrsinfrastrukturen (Kantonsstrasse, Bahn) und Höhenunterschieden als städtebaulich äusserst komplexer Ort. Gleichzeitig hat es eine grosse strategische Bedeutung als Zentrumsgebiet und verkehrliche und städtebauliche Drehscheibe. Das Gebiet weist zudem bereits heute eine hohe bauliche Dichte auf. Zur Aufwertung des Gebiets ist eine weitere, gezielte Verdichtung und eine kompaktere Organisation der Verkehrsinfrastruktur zu prüfen. Ein wichtiger Aspekt ist die Verknüpfung der oberen und unteren Teilbereiche mit dem Bahnhof als Schnittstelle. Die Höhenunterschiede und die besonderen An- und

Aussichtssituationen sollen als Identität gestärkt werden. Der Sonnenplatz und Gersagplatz sind als Zentrumsplätze und Drehscheiben zu etablieren. Markante Bauten und Ensembles sind in diese Stadträumen einzubetten. Eine Akzentuierung mit hohen Häusern unterstützt die Orientierung. Ein Wandel des Gebiets aufgrund des höheren Durchschnittsalters der Bevölkerung und der Bausubstanz ist in den nächsten Jahrzehnten absehbar.



Beispiel ÖV-Knoten Lausanne Flon: Nutzung der Topographie und Verkehrsinfrastruktur zur Schaffung eines besonderen Ortes und zur Verbesserung der Übersichtlichkeit.



Avenue du Premier-Mars, Neuchâtel: Städtebauliche Akzentuierung einer wichtigen Verzweigung, Schaffung eines urbanen Ortes (Bild vdw)

5: Quartierzentrum Sprengiplatz

Der Sprengiplatz gilt wegen seiner verkehrlichen Bedeutung als weiteren Ort von sehr hoher Komplexität. Eine Aufwertung ist hier nur mit einer grossräumigen Umgestaltung und Neuorganisation des Ortes möglich. Wichtige Themen dabei sind die Schaffung eines vollwertigen, attraktiven ÖV-Umsteigeknotens zwischen RBus und verschiedenen Ortsbuslinien und die Querung der Autobahn resp. die Ausgestaltung des Anschlusses an die Rothenburgstrasse sowie eine verträgliche Organisation des Verkehrsabflusses von der Erlenstrasse. Die kohärente Weiterführung des Stadtraums der Rothenburgstrasse und des Quartierverkehrs hat Priorität. Entsprechend ist eine Einflussnahme beim Astra-Projekt aus Sicht der Gemeinde wichtig. Gerade wegen der hohen Komplexität, vielen Abhängigkeiten und der grossen Bedeutung des Ortes soll der Ort frühzeitig geplant werden. Dabei stellt der Erneuerungsbedarf der umliegenden Bebauung eine grosse Chance dar.



Beispiel Place Charles Hernu, Lyon: mit der konsequenten Orientierung der Bauten zum Verkehrsplatz entsteht ein identitätsstiftender Stadtraum (Bild vdw)



Beispiel Kreuzung Voltastrasse, Basel: dank breiten und aneigbaren Vorzonen wird die Kreuzung, trotz starker Verkehrsbelastung, zum belebten Stadtplatz (Bild vdw)

6: Gerliswilstrasse

Die Gerliswilstrasse hat teilweise einen engen Querschnitt und soll zu einem kompakten Stadtboulevard aufgewertet werden. Obwohl die Räume bereits dicht bebaut sind, ermöglicht das Baualter der Häuser eine stufenweise Transformation. Mit einer Umgestaltung des Strassenraums soll der Verkehr zentrumsverträglicher geführt werden. Es werden niedrigere Geschwindigkeiten angestrebt. Damit wird sowohl die Lärmsituation verbessert als auch die Querbarkeit der Strasse optimiert und der Platzbedarf für den Verkehr verringert.



Beispiel Boulevard de Pérolles, Fribourg: Grosszügiger Stadtraum trotz engem Querschnitt von 21 bis 24m (Bild vdw)



Beispiel Kantonsstrasse Visp: attraktive Stadtstrasse (knapp 15m von Fassade zu Fassade) mit 20'000 DTV (Bild vdw).

7: Rüeggisingerstrasse

Der Zentrumsabschnitt der Rüeggisingerstrasse ist umzugestalten. Durch eine Orientierung und Adressierung der Bauten zur Strasse und eine Aufwertung der Erdgeschosse soll die Strasse zum Lebensort werden. Entlang der Strasse ist mittelfristig eine bauliche Erneuerung möglich.



Beispiel Gutstrasse, Zürich: frequentierte, durchgrünte Hauptachse (12'000-15'000 DTV) mit dichter Wohnbebauung (Bild vdw).



Beispiel Bönigstrasse, Interlaken: attraktive durchgrünte Strasse (Bild vdw).

8: Ruhige durchgrünte rückwärtige Quartiere

Eine Verdichtung entlang den Hauptverkehrsachsen zugunsten von ruhigen Bereichen abseits der Strassen und in den angrenzenden Quartieren ist wünschenswert. Die rückwärtig gelegenen Wohnquartiere sollen zudem grün bleiben. Eine langsame Entwicklung hat hier Priorität. Dies wird durch die Altersstruktur der Bevölkerung und das Alter der Bausubstanz möglich. So weist das Sonnenhofquartier eine eher junge Bewohnerschaft und junge Bausubstanz auf. In naher Zukunft ist darum wenig Dynamik zu erwarten.

6.4 Ortsteil Herdschwand - Feldbreite - Meierhöfli

Ausgangslage, Grundstruktur

Die verhältnismässig grossen Quartiere Herdschwand, Meierhöfli, Feldbreite und Oberhof liegen in der Gemeinde Emmen zentral und erstrecken sich vom Reussufer östlich der Bahn zwischen den Bahnhöfen Gersag und Emmenbrücke. Im Norden grenzt das Quartier an das Sport- und Freizeitgebiet Mooshüsli, im Osten an die Autobahn. Die Seetalstrasse ist die Hauptverkehrsachse des Ortsteils und trennt das Gebiet stark. Das Quartier Herdschwand ist von grösseren Verkehrsachsen wenig tangiert und wird durch Quartiersstrassen erschlossen.

Ausgangslage, Nutzungs-, Bauungs- und Sozialstruktur

Im Gebiet befinden sich verschiedene Angebote und Dienstleistungen des täglichen und nichttäglichen Bedarfs. Das Quartier Oberhof verfügt mit dem Emmen Center über ein grosses Einkaufszentrum. Ebenso sind verschiedene religiöse Zentren (Römisch-katholisch, Moschee, italienische Mission) und ein Schulhaus im Meierhöfli Quartier vorzufinden. Die Angebotsversorgung im Gebiet ist daher als gut einzuschätzen, wenn sie auch nicht von allen Wohngebieten gleich gut erreichbar ist.

Das Quartier Meierhöfli ist bautypologisch sehr heterogen. Nebst Mehrfamilienhäusern existieren auch Einfamilienhäuser und vereinzelt Zweifamilienhäuser sowie Bürogebäude, Industriegebäude und anderweitig genutzte Gebäude, wie der Werkhof der Gemeinde. In der Feldbreite und in Oberhof sind fast ausschliesslich Mehrfamilienhäuser vorhanden. Das Quartier Herdschwand wird durch einen hohen Bestand an Einfamilienhäusern charakterisiert. Herdschwand unterscheidet sich demnach in der kleinteiligen Bauungsstruktur stark von den umliegenden Quartieren.

In Herdschwand gibt es vergleichsweise grosse Wohnungen, der Wohnflächenverbrauch pro Person ist hoch. In Meierhöfli, Oberhof und Feldbreite gibt es eher kleine Wohnungen und einen tiefen Wohnflächenverbrauch.

Die meisten der Gebäude in Herdschwand stammen aus der Bauperiode zwischen 1945-1985, viele Gebäude sind aber auch erst ab dem Jahr 1986 entstanden. Historische Bauten von vor 1919 gibt es nur wenige. Im Meierhöfli stammt mehr als die Hälfte der Bauten aus der Bauperiode 1945-1985. Jüngere Gebäude existieren nur vereinzelt. In der Feldbreite wurden anteilmässig die meisten Gebäude nach 2011 erstellt. Damit ist das Quartier baulich sehr jung. In Oberhof wurden fast alle Gebäude vor dem Jahr 2000 und die meisten davon vor 1986 gebaut.

Wichtige Entwicklungsthemen



Ausschnitt Zukunftsbild

- 1: Neues Zentrum mit Stadtpark
- 2: Stadtboulevard Seetalstrasse
- 3: Uferpromenade, grüne Routen, Meierhöflipark
- 4: Urbanes Quartier Meierhöfli
- 5: Urbanes Quartier Feldbreite
- 6: Quartier Herdschwand: Verdichtung an den Rändern

Erläuterungen: siehe im Folgenden.

1: Neues Zentrum mit Stadtpark

Die überdimensionierte Zufahrt zum Emmen Center soll aufgelöst und zu einem grosszügigen städtischen Park umgestaltet werden. Langfristig kann dabei auch das Emmen Center als Teil des offenen, durchgängigen Zentrumsquartiers mit starkem Bezug zum neuen Stadtpark umstrukturiert werden.



Beispiel Stadtplatz und Stadtpark Chêne-Bourg GE: Trotz Lage an stark befahrenen Strassen sind der Stadtplatz und der Stadtpark von Chêne-Bourg beliebte Veranstaltungsorte, Aufenthaltsorte und Treffpunkte (Bilder vdw)

2: Stadtboulevard Seetalstrasse

Die Seetalstrasse wird zum Stadtboulevard. Es gibt eine dichte, raum- und adressbildende Bebauung mit Mischnutzungen und Publikums- und Gewerbenutzungen im Erdgeschoss. Mit breiten Gehbereichen und einer markanten Baumallee entsteht ein attraktiver Strassenraum. Die Situation für den Fuss- und Veloverkehr wird durch eine Neuaufteilung der Verkehrsflächen verbessert, die Querbarkeit der Strasse vereinfacht. Es gibt eine Bündelung von mehreren Ortsbuslinien und die Haltestellen sind beliebte, frequentierte Orte.



Beispiel Avenue Général Guisan, Vevey: stark befahrene Hauptstrasse (38'000 DTV), attraktiver Stadtraum mit breiten Gehbereichen, Baumallee, guter Querbarkeit, engem Bezug Haus-Strasse (Bild vdw)



Beispiele Avenue Léopold-Robert, La Chaux-de-Fonds: stark frequentierte Hauptachse der Stadt mit vielfältiger, raum- und adressbildender Bebauung (Bild vdw)

3: Uferpromenade, grüne Routen, Meierhöflipark

Der Reussufer soll stärker in die Quartierstruktur eingebunden werden. Es soll eine durchgehende Uferpromenade als Veloschnellroute, Fussverbindung und Naherholungsraum mit ergänzenden Freizeitangeboten entstehen. Ergänzend zur Promenade gibt es mehrere innere grüne Routen für den Fuss- und Veloverkehr. Eine wichtige Route ist die Verbindung Schützenmatt- und Meierhöflistrasse als direkte Verbindung zwischen Bahnhof und Quartier. Die grünen Routen vernetzen auch verschiedene bestehende und neue Freiräume. Ein wichtiger neuer Freiraum im Zentrum des Meierhöfliquartiers ist der

Meierhöflipark. Es ist zu prüfen, ob zur Aufhebung des bestehenden Freiraumdefizits auf der Weberwiese im Zusammenhang mit der Bebauung der angrenzenden Parzellen ein öffentlicher Quartierpark realisiert werden kann.



Beispiel Rheinuferweg Höchst AT: breite Uferpromenade als Freizeitverbindung und Veloroute, verknüpft mit Treffpunkten, Spielplätzen und Sportfeldern (Bild vdw)



Beispiele einer Velostrasse in Houten NL: Attraktive Veloverbindungen können gut mit dem MIV kombiniert werden, wichtig ist aber die Priorisierung des Veloverkehrs (Bild vdw)

4: Urbanes Quartier Meierhöfli⁷

Aufgrund der eher älteren Bausubstanz eines Grossteils der Gebäude und der guten Angebotsversorgung sind im Quartier Meierhöfli höhere Ausnutzungen zu ermöglichen, um Sanierungen und Aufwertungen zu fördern. Das Quartier kann sich dabei zu einem attraktiven, urbanen Quartier mit einer höheren Dichte im Bereich der Seetalstrasse und einer moderaten Dichte im inneren Quartierbereich entwickeln. Ebenfalls zu prüfen wäre die Schaffung von Angeboten aus dem soziokulturellen Bereich und die Förderung von genossenschaftlichem Wohnen, da es sich beim Meierhöfli um ein ausgesprochen grosses, bevölkerungsreiches und heterogenes Quartier handelt. Der Standort des Werkhofs der Gemeinde ist zu überprüfen.



Beispiel Guthirt, Zug: durch einzelne bauliche Ergänzungen entsteht eine dichte, vielseitige, aber offene Blockrandstruktur mit geborgenen, inneren Grün- und Gartenbereichen. (Bild vdw)



Beispiel Oberfeld, Ostermundigen: Gemeinnütziger Wohnungsbau in hoher Dichte, mit hoher Bauqualität und einem Beitrag zum Quartierleben (Bild vdw)

⁷ Die Studie zur "Quartierentwicklung Meierhöfli" vom Oktober 2017 ist bei der Festsetzung der Qualitätskriterien im Quartier einzubeziehen.

5: Urbanes Quartier Feldbreite

Das Quartier Feldbreite ist ein neues Quartier mit einer jungen Bewohnerschaft. Die Verdichtungsdynamik dürfte mittelfristig erschöpft sein. Der Bedarf an soziokulturellen o.ä. Angebote und Einrichtungen sind zu prüfen. Langfristig ist eine Weiterentwicklung als urbanes Quartier in hoher Dichte denkbar. Dabei sollen vor allem die Raum- und Adressbildung, das Gesicht an der Seetalstrasse und die Aneignungsmöglichkeiten der Freiräume verbessert werden. Kleinteiligere Strukturen sind ebenfalls prüfenswert.

6: Quartier Herdschwand: Verdichtung an den Rändern

Im Quartier Herdschwand sollen der grüne Quartiercharakter und die grundgebundenen Wohntypologien weiterentwickelt werden. Aufgrund seiner zentralen Lage dürfte, insbesondere an den Übergängen zu den dichten, urbanen Quartieren, das Quartier einem gewissen Entwicklungs- und Veränderungsdruck unterliegen. Die kleinteilige Parzellenstruktur ist dabei eine Chance für eine vielseitige, langsame Erneuerung. Neben kleinräumige bauliche Ergänzungen (Anbau, Erweiterung) stehen bei der Verdichtung der Ränder, zum Erhalt des grünen Charakters, Gebäude mit einem geringen Fussabdruck im Vordergrund. Eine mögliche Typologie ist die Stadtvilla oder das Würfelhaus.



Beispiel Rosenberg, Zug: Stadtvillen mit geringem Fussabdruck (Bild vdw).



Beispiel Rosenberg, Zug: Anbau im Bestand (Bild vdw)

6.5 Ortsteil Rüeggisingen

Ausgangslage, Grundstruktur

Der Ortsteil Rüeggisingen mit den Quartieren Sonnhalde, Untere Halde, Than und Kolben liegt nordöstlich im Gemeindegebiet und wird grösstenteils von Grün- und Landwirtschaftsflächen umgeben. In östlicher Richtung liegt der Militärflugplatz Emmen und prägt mit der Kaserne das Quartier. In südlicher Richtung grenzt Rüeggisingen, durch die Autobahn getrennt, an die Quartiere Gersag und Gärtnerstrasse/Dunantstrasse. Erschlossen wird das Gebiet über die Rüeggisingerstrasse als zentrale Quartierachse, die im Osten in Richtung Waldibrücke führt. Das Wohnquartier an der Gärtnerstrasse-/Dunantstrasse liegt nördlich des Sonnenplatzes und wird durch verschiedenste Quartierstrassen erschlossen und von Autobahn, Bahn und Rüeggisingerstrasse umschlossen. Südöstlich liegt das Quartier Gersag, das durch grosse Freiflächen geprägt ist.

Ausgangslage, Nutzungs-, Bauungs- und Sozialstruktur

Bautypologisch besteht Rüeggisingen hauptsächlich aus einer Mischung von Mehrfamilien- und Einfamilienhäusern. Die Wohnungen sind eher gross, der Wohnflächenverbrauch pro Person ist durchschnittlich.

Gersag ist nur im westlichen Bereich, nahe dem Bahnhof Gersag, bebaut, prägende Nutzung ist die Gemeindeverwaltung. Das Quartier Gärtnerstrasse - Dunantstrasse wird durch Einfamilienhäuser bestimmt. In diesem Quartier liegen die grössten Wohnungen der Gemeinde, der Flächenverbrauch pro Person liegt entsprechend hoch. Der Anteil Gebäude mit Baujahr 1945-1985 ist in Rüeggisingen sehr hoch und deutlich über dem Gemeindeschnitt. Im Quartier Gärtnerstrasse - Dunantstrasse beinhaltet diese Bauperiode ebenfalls den Hauptanteil an Gebäuden im Quartier.

Im Quartier Gersag machen die Sportanlagen einen grossen Anteil der freien Flächen aus. Hier sind ein Schulhaus sowie ein Frei- und Hallenbad, die Verwaltung der Gemeinde und das Le Théâtre angesiedelt. Ein weiteres Schulhaus mit entsprechender Sportanlage und einer Spielgruppe ist im Quartier Rüeggisingen angesiedelt. Nahversorgungs- und Gastronomieangebote sind im Gebiet vorhanden.

Wichtige Entwicklungsthemen



Ausschnitt Zukunftsbild

- 1: Rüeggisingerstrasse als Lebensader des Quartiers
- 2: Quartiertreffpunkt Kreuzung Kirchfeldstrasse
- 3: Kleines lokales Gewerbequartier
- 4: Attraktive Freiräume und Bezug zur Landschaft
- 5: Sport- und Freizeitzentrum Gersag – Rossmoos - Mooshüsli
- 6: Erhalt des grünen Charakters

Erläuterungen: siehe im Folgenden.

1: Rüeggisingerstrasse als Lebensader des Quartiers

Die Rüeggisingerstrasse wird durch eine Umgestaltung und gezielte ortsbezogene Verdichtung zu einer urbanen Avenue aufgewertet. Der hohe Bestand an Gebäuden aus der Bauperiode 1945-1985 macht kurzfristige bauliche Entwicklungen oder Erneuerungsprozesse absehbar. Es gibt eine lockere, einseitige Baumreihe, breite Gehbereiche und eine raum- und adressbildende Bebauung. Mit einer primären Ortsbuslinie (Verlängerung nach Osten) ist das gesamte Quartier gut an das übergeordnete ÖV-Netz angebunden.



Beispiel Kantonsstrasse in Horw: Attraktive Quartierachse mit kleinteiliger Bebauung (Bild vdw)



Beispiele Neuweilerplatz, Basel: aufgrund der konzentrierten Fussgängerfrequenzen entstehen an der Haltestelle viele Angebote (Bild vdw)

2: Quartiertreffpunkt Kreuzung Kirchfeldstrasse

Verdichtungsmassnahmen sollen an zentralen Lagen vor allem auch zur Aufwertung der Begegnungsorte und Verbesserung der Angebotsversorgung beitragen. Die Kreuzung Kirchfeldstrasse, als zentralster Ort des Quartiers, soll darum zum kleinen Quartierzentrum werden. Der überdimensionierte Kreisel wird zu einer Platzsituation umgestaltet. Verknüpft mit der Bushaltestelle entsteht eine kleinteilige Zentrumsbebauung mit Nahversorgungsangeboten. Aufgrund der bevölkerungsmässigen Grösse und in Hinblick auf die relativ junge Bewohnerschaft sind Angebote aus dem soziokulturellen Bereich prüfenswert, wie beispielsweise der Beibehalt und Angebotserweiterung im Hüslershaus.

3: Kleines lokales Gewerbequartier

Das Gewerbequartier im östlichen Quartierteil wird zurückhaltend entwickelt. Hier liegt der Fokus auf kleinen, lokalen KMU. Zudem ist eine Auszonung eines Teils des Gewerbegebiets in die Landwirtschaftszone anzustreben.

4: Attraktive Freiräume und Bezug zur Landschaft

Parallel zur Rüeggisingerstrasse bilden grüne Routen ruhige, alternative Fuss- und Veloverbindungen zwischen Landschaft, Schul- und Sportplätzen. Im Bereich des Hofes Rütistrasse resp. der Schulanlage entsteht, kombiniert mit einem Fussweg, ein Landschaftsfenster. Damit werden die besonderen Sichtbezüge zur Landschaft wiederhergestellt. Da das Quartier von der offenen Landschaft umgeben ist, hat die Gestaltung der Siedlungsränder eine besondere Bedeutung.

Der Quartierplatz im Gebiet Rüeggisingen wird nicht am Knoten "Kirchfeld- und Kasernenstrasse" sondern beim Blumenrain-Park realisiert.



Beispiel einer grünen Route, Dübendorf: Die grüne Route verbindet die Quartiere mit wichtigen Grünräume (Bild vdw).



Beispiel Oberwil: Bauernhof als Teil eines Landschaftsfensters, beliebter Ausflugsort für die angrenzenden Quartiere (Bild vdw).

5: Sport- und Freizeitzentrum Gersag – Rossmoos – Mooshüsli

Im Quartier Gersag liegen wichtige Freiflächen für die Gesamtgemeinde. Die zentrale Lage und die vielseitigen Freizeitnutzungen geben dem Ort einen Sondercharakter, der in seiner Art erhalten bleiben sollte. An den Rändern des Quartiers ist die Zugänglichkeit zu verbessern. Zur Weiterentwicklung der mittleren Bereiche des Freizeitparks ist eine bessere und verständlichere Durchwegung gefragt. Insbesondere in Richtung Bahnhof Gersag ist zudem ein leichtes Verdichtungspotential vorhanden.

6: Erhalt des grünen Charakters

Der grüne Quartiercharakter wird weiterentwickelt. Dichte durchgrünte Quartierstrukturen entstehen entlang der Rüeggisingerstrasse und durchgrünte Wohnquartiere in moderate und niedrige Dichte am Siedlungsrand. Aufgrund des Alters der Gebäude und der Bewohnerschaft im Bereich der Gärtnerei- und Dunantstrasse ist davon auszugehen, dass eine gewisse Dynamik für eine Veränderung absehbar ist. Allerdings ist aufgrund der kleinteiligen Struktur nicht zu erwarten, dass grössere bauliche Anpassungen angestrebt werden. Generell sollen grundgebundene Wohntypologien weiterentwickelt werden.



Winterthur: Grundgebundenes Wohnen in mittlerer Dichte; Haus mit eigenem Garten und eigenem Eingang als gefragtes Modell (Bild vdw)



Winterthur: Aneignung der Freiräume durch grundgebundene Wohnungstypen (Bild vdw)

6.6 Ortsteil Emmen Dorf – Unterdorf

Ausgangslage, Grundstruktur

Das im Reusstal gelegene Gebiet mit den Quartieren Emmen-Dorf, Unterdorf und Lindenheim wird von Grün- und Landwirtschaftsflächen umrandet. In nordwestlicher Richtung liegen die Start- und Landbahnen des Militärflugplatzes und im Südosten grenzt das Gebiet an die Reuss. Die Seetalstrasse bildet die Verbindungsachse zum Stadtzentrum in südwestlicher Richtung, wobei die Autobahnbrücke eine Barriere bildet.

Ausgangslage, Nutzungs-, Bauungs- und Sozialstruktur

Das Quartier Emmen-Dorf verfügt über eine relativ gute Versorgung an Angeboten und Einrichtungen für Kinder und Jugendliche (Krippe und Schulanlage an der Kirchfeldstrasse, Sport- und Spielplätze). Ebenso vorhanden sind ein Betagtenzentrum, eine Kirche, und ein Gastronomie- und Nahversorgungsangebot. Weiter östlich in Emmen Unterdorf sind die Versorgung und Angebote sehr spezifisch und nicht für den Alltagsbedarf.

Im Quartier Unterdorf besteht eine bautypologische Mischung aus Mehr- und Einfamilienhäusern, die sich im südwestlichen Teil des Quartiers konzentrieren. Im nordöstlichen Teil ist das Quartier mit Industrie- und Wirtschaftsgebäuden überbaut.

Bei den Gebäuden in Emmen-Dorf handelt es sich um Ein- und Mehrfamilienhäuser. Ein dominantes bauliches Merkmal bildet die Kirche samt Friedhof. Ebenfalls charakteristisch sind einzelne landwirtschaftliche Wohn- und Gewerbegebäude. Das Quartier Lindenheim ist das kleinste Quartier in Emmen, der Wohnflächenverbrauch ist hier sehr tief.

Das Alter der Gebäude in Emmen-Unterdorf ist relativ jung. Die meisten Gebäude wurden nach 1985 gebaut. In Lindenheim verhält es sich umgekehrt. Die Mehrheit der Bauten wurde zwischen 1946-1970 erbaut. In Emmen-Dorf wurden zwei Drittel der Bauten vor 1986 gebaut, es gibt aber auch einige historische Bauten von vor 1919.

Wichtige Entwicklungsthemen



Ausschnitt Zukunftsbild

- 1: Emmen-Dorf als eigenständiges Dorf
- 2: Seetalstrasse als Lebensader des Ortsteils
- 3: Grosszügige Landschaftsfenster
- 4: Vernetztes Lindenheim
- 5: Emmen-Unterdorf mit zwei Visitenkarten
- 6: Dichtes, hochwertiges Gewerbequartier Meierhof
- 7: Qualitative, moderate Entwicklung Flugzeugwerk und Hasliring

Erläuterungen: siehe im Folgenden.

1: Emmen-Dorf als eigenständiges Dorf

Beim Quartier Emmen-Dorf handelt es sich um ein älteres Quartier, sowohl hinsichtlich Bausubstanz als auch der Bevölkerung. Dies hängt mit den vielen historischen Bauten (zum Teil denkmalgeschützt) und dem Betagtenzentrum

im Quartier zusammen. Eine Entwicklung im Dorf soll auf die dörflichen Strukturen reagieren und der Sicherung der Angebote (Nahversorgung, öffentliche Infrastruktur) dienen. Der Fokus liegt darum auf einer moderaten Verdichtung und einer Aufwertung der zentralen Orte.



Oberwil: Verdichtung mit Bezug zur bestehenden Dorfstruktur (Bild vdw)



Beispiel Näfels: Dörfliche Verdichtung entlang einer Hauptstrasse (Bild HP)

2: Seetalstrasse als Lebensader des Ortsteils

Die Seetalstrasse wird durch eine Umgestaltung und eine ortsbezogene Verdichtung durchgehend zum attraktiven öffentlichen Raum aufgewertet. Eine Abschnittsbildung macht die sehr unterschiedlichen Quartiere von der Strasse aus erkennbar und verringert den Durchgangscharakter. Mit einer Überlagerung der Buslinien entsteht ein strukturierendes ÖV-System.



Schwarzenburgstrasse, Köniz: trotz hoher Verkehrsbelastung (etwa 20'000 DTV) gibt es eine attraktive Geschäftsstrasse (Bild metron).



Beispiel Emmen-Dorf: Ortsbezogene Erneuerung im Bestand (Bild mrs)

3: Grosszügige Landschaftsfenster

Zur Stärkung der Lesbarkeit als eigenständiger Ortsteil soll Emmen-Dorf durch zwei Landschaftsfenster abgeschlossen werden. So bleibt die prägende, identitätsstiftende Silhouette erhalten. Zugleich entstehen Verbindungen zwischen den verschiedenen Landschaftsräumen. Da es sich bei den Landschaftsfenstern um eingezontes Land handelt, soll das Freihalten der Grünzone mit einer erhöhten Ausnutzung kompensiert werden. Dies ermöglicht eine kleine östliche Dorferweiterung mit einer dichten, aber dörflichen Struktur. Die genaue Lage und Ausgestaltung des Landschaftsfensters ist in der weiteren Planung zu vertiefen.



Beispiel Kirchlindach: Siedlungsrand resp. Landschaftsfenster als Qualität (Bild Klötzli Friedli)



Beispiel Dorferweiterung Fläsch GR: dichtes, dörfliches Wohnen, kleinteilige Gebäudestruktur, Strasse als Begegnungszone, grundgebundenes Wohnen im Erdgeschoss (Bild HP)

4: Vernetztes Lindenheim

Das Quartier Lindenheim ist durch die Autobahn und das Landschaftsfenster bei Emmen-Dorf vom übrigen Siedlungsgebiet getrennt. Das Gebäudealter deutet im kleinen Quartier Lindenheim auf eine kurz- oder mittelfristig anstehende Erneuerung hin, teilweise hat diese schon begonnen. Durch eine engere Vernetzung mit dem Quartier Feldbreite sollen Angebote für Kinder, Jugendliche und ältere Personen besser erreichbar werden.

5: Emmen-Unterdorf mit zwei Visitenkarten

In Emmen-Unterdorf liegt der Fokus der Entwicklung auf dem Bereich Seetalstrasse-West in Kombination mit einer Verbesserung der ÖV-Erschliessung und einer Umgestaltung der Strasse zum attraktiven Stadtraum. Entlang der Seestrasse sind dichte, repräsentative Gewerbe- oder Mischbauten möglich. Die Gebäude sind konsequent zur Strasse adressiert und orientiert. Im Bereich der Verzweigung der Buholzstrasse soll ein kleiner Quartiertreffpunkt entstehen.

Gleichzeitig ist das Potential des Reussufers besser zu nutzen. Es soll eine durchgehende Veloschnellroute für Pendler und Promenade mit ergänzenden Freizeitnutzungen entstehen. Durch einen besseren Bezug zwischen Bebauung und Freiraum ist auch die Aneignung des Freiraums zu verbessern. Die angrenzende Bebauung soll zum Gesicht des Quartiers werden. Beim Quartier Unter Spitalhof und bei der geplanten Bebauung der Grünmatt handelt es sich um ein baulich junges Wohn- und Industriequartier. Daher wird hier eher eine mittel- bis langfristige weitere Entwicklung angestrebt. Prüfwert sind quartierbezogene, heute kaum vorhandene Angebote und öffentliche Einrichtungen, die sich an die relativ junge Einwohnerschaft des Quartiers richten. Der Unter Grundhof soll in seinem Charakter erhalten bleiben.



Beispiel Gewerbe- und Wohngebäude entlang der Voltastrasse in Basel: durch die Adressierung und Orientierung zur Hauptstrasse entsteht ein attraktiver Stadtraum. Die rückwärtig gelegenen Quartiere werden vor Immissionen und Verkehr geschützt. (Bild vdw).



Beispiel Glattpark, Opfikon: Bessere Aneignung durch starken Bezug zwischen Bebauung und Park (Bild vdw).

6: Dichtes, hochwertiges Gewerbequartier Meierhof

Im Quartier Meierhof liegt, im direkten Umkreis der Seetalstrasse resp. Ortsbuslinie, der Fokus auf überlagerten Arbeitsplatznutzungen (Gewerbe, Dienstleistungen, Produktion) mit mittlerer bis hoher Arbeitsplatzdichte. Entlang der Seetalstrasse entsteht eine Struktur von dichten, repräsentativen Gewerbebauten. Im Erdgeschoss liegen quartierorientierte Nutzungen (kommerzielle Nutzungen, Kleingewerbe).



Beispiel Kriens LU: Überlagerung von Verkaufs- und Arbeitsplatznutzungen (Bild vdw)



Beispiel Oerlikon, Zürich: repräsentative Produktionsbauten, Überlagerung von verschiedenen Arbeitsnutzungen (Verkauf, Produktion, Kantine, Büros) (Bild HBF)

7: Qualitative, moderate Entwicklung Flugzeugwerk und Hasliring

In den weiter entfernten Gebieten Hasliring und Flugzeugwerk wird eine moderate Entwicklung angestrebt. Die Aufwertung der Seetal- und Buholzstrasse zu attraktiven Strassenräumen steht im Vordergrund. Die Verdichtung und neue Einzonungen finden nur in den zentralen Zonen statt. In den peripheren Zonen wird ausgezont und es findet nur eine reduzierte Entwicklung statt. Ein wichtiges Thema bei der Entwicklung sind attraktive Übergänge zwischen Gewerbe und Landschaft zu schaffen.

6.7 Ortsteil Waldibrücke – Industrie-Ost

Ausgangslage, Grundstruktur

Das Quartier Waldibrücke liegt isoliert in Nordosten der Gemeinde. An das Hauptsiedlungsgebiet angeschlossen ist Waldibrücke über eine S-Bahnlinie und die Seetalstrasse. Diese trennen das Gebiet in zwei Bereiche. Der östliche Teil Feldmatt sowie der südliche Teil Hasli und Unter Hasli bestehen vornehmlich aus Industriegebieten. Der westliche Teil Waldibrücke beinhaltet ein Wohngebiet. Umgeben ist das Quartier primär von landwirtschaftlich genutzten Wiesen- und Ackerflächen.

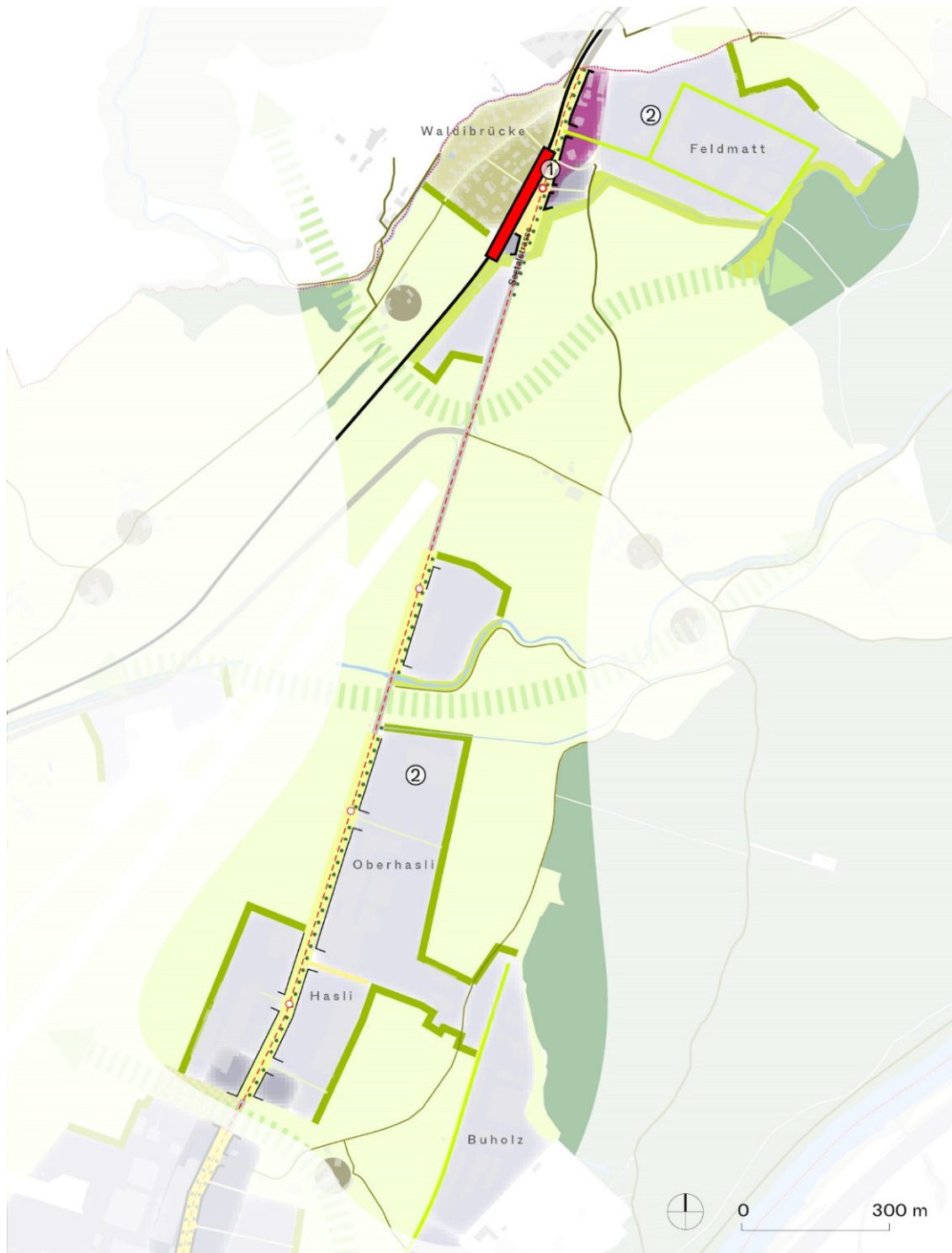
Ausgangslage, Nutzungs-, Bauungs- und Sozialstruktur

Abgesehen von einem Gasthaus an der Hauptstrasse und einem Lebensmittelladen in den Arbeitszonen fehlt es an Angeboten des täglichen und nichttäglichen Bedarfs. Ebenfalls nicht vorhanden sind Einrichtungen und Institutionen wie Schulen oder Quartierszentren.

Bautypologisch ist das Quartier zweigeteilt. Während im östlichen Teil des Quartiers vornehmlich Industriegebäude stehen, besteht der westliche Bereich mehrheitlich aus Einfamilienhäusern.

Der durchschnittliche Wohnflächenverbrauch liegt leicht über dem Median der Quartiere. Der Grossteil der Gebäude stammt aus den Jahren 1980-1995.

Wichtige Entwicklungsthemen



Ausschnitt Zukunftsbild

1: Kleines Quartierzentrum

2: Extensives Gewerbequartier

Erläuterungen: siehe im Folgenden.

1: Kleines Quartierzentrum

Es ist prüfenswert, inwiefern Quartierangebote und Einrichtungen innerhalb des Quartiers zu schaffen sind, die heute weitgehend fehlen. Der Bahnhofplatz, als meist frequentierter Ort des Quartiers und Ausgangspunkt verschiedener Wanderwege, eignet sich dabei als kleiner Dorfplatz. Dafür soll die Seetalstrasse und der bestehende Vorplatz der Bahnhaltestelle umgestaltet und baulich gefasst werden. Die Integration des Baches bietet die Chance für einen identitätsstiftenden, ortsbezogenen Raum.



Beispiel Bahnhofplatz Affoltern am Albis: dank den konzentrierten Frequenzen des öffentlichen Verkehrs besteht eine Nachfrage nach Publikumsnutzungen (Bild vdw)



Beispiel Bahnhof Bern-Bümpliz: mit einer einfachen Platzgestaltung kann ein Bahnhofplatz zu einem attraktiven Ort werden (Bild vdw)

2: Extensives Gewerbequartier

Das Quartier Waldibrücke ist isoliert vom restlichen bebauten Gemeindegebiet und dient sowohl als Wohn- als auch als Arbeitszone. Aufgrund der geringe ÖV-Erschliessungsqualität (trotz vorgeschlagenen Verlängerung einer Ortsbuslinie), der fehlenden baulichen Verbindung, der erheblichen Distanz zum Zentrum und den grossen Immissionen des Flugplatzes ist eine zurückhaltende Entwicklung vorgesehen. Nur im direkten Bahnhofsumfeld ist zur Stärkung der Idee eines kleinen Quartierzentrums, eine kleinräumige Entwicklung und Verdichtung denkbar. Ansonsten wird eine zurückhaltende Entwicklung mit dem Fokus auf extensive Gewerbenutzungen angestrebt. Aufgrund schwieriger Parzellenstrukturen oder fehlender Erschliessungsmöglichkeiten sind im Bereich der Bahnlinie und des Gewässerraums Auszonungen zu prüfen.

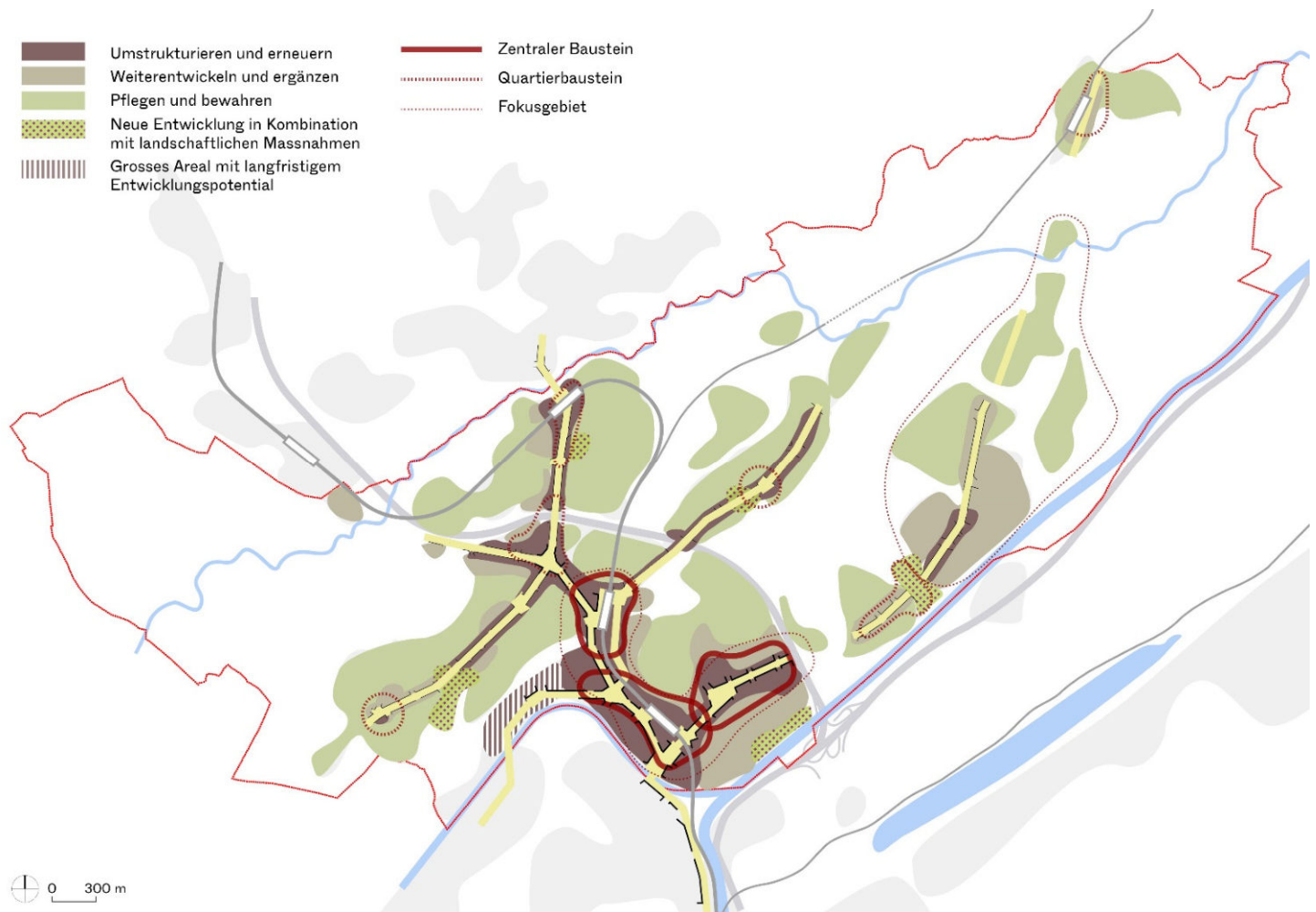


Beispiel Gewerbegebäude Rotkreuz: Qualität durch klare Adressierung und Orientierung zur Strasse mit einem repräsentativen Kopfbau mit Publikumsbereichen (Eingang, Showroom), Produktion und Anlieferung sind rückwärtig angeordnet (Bild vdw).



Beispiel Eulachpark, Winterthur: Attraktiver Übergang Gewerbegebiet und Landschaftsraum (Bild vdw).

7. Umsetzung



Umsetzungsplan

Der Umsetzungsplan zeigt den Handlungsbedarf im Zonenplan auf. Aus dem Vergleich des städtebaulichen Gesamtkonzepts mit dem bestehenden Zonenplan wird die zukünftige Ortsentwicklung ersichtlich. **Mehrnutzungen und Änderungen der Nutzung** sind grundsätzlich über der Revision des bestehenden Zonenplans und Bau- und Zonenreglements zu regeln. Die Umstellung von Ausnutzungs- zum Überbauungsziffer ist dabei eine Chance, qualitative Aspekte klarer festzulegen. Mit Sondernutzungsplanungen werden grössere Entwicklungen mit besonderen qualitativen Anforderungen geregelt.

Der Umsetzungsplan bildet die Grundlage für die Überarbeitung des Zonenplans. Es unterscheiden sich drei mögliche Entwicklungsarten:

- Umstrukturieren und erneuern: Hier steht eine grössere Änderung der bestehenden städtebaulichen Struktur im Vordergrund. Die Änderung kann sich sowohl auf die bauliche, räumliche, verkehrliche Struktur als

auch auf die Nutzungsstruktur beziehen. Hier befinden sich auch die Orte, die bewusst und gezielt verdichtet werden.

- Weiterentwickeln und ergänzen: hier stehen kleinräumige Änderungen im Vordergrund, wie beispielsweise eine Aufstockung, Ersatzneubau oder Anbau. Die bestehende städtebauliche Struktur bleibt dabei aber erhalten. Es sind Orte, die moderat verdichtet werden, auch um Anreize für eine qualitative Aufwertung durch Aufstockungen und Sanierungen zu setzen.
- Pflegen und bewahren: hier steht der Erhalt der bestehenden Struktur und der bestehenden Qualitäten im Vordergrund. Es sind die Orte, an denen bewusst keine zusätzliche Verdichtung ermöglicht wird.

Mit dem Umsetzungsplan wird die Entwicklungsidee ersichtlich. Neben den laufenden Grossprojekten wie Viscosistadt oder Seetalplatz beschränkt sich die starke Verdichtung auf das direkte Umfeld der Hauptverkehrsachsen. Die Verdichtung wird gezielt genutzt um diese wichtige, aber städtebaulich komplexe Orte aufzuwerten. Wie im Kapitel 3.1 erläutert wird demnach keine flächendeckende Entwicklung angestrebt. Die Verdichtung folgt den Strassen- und Freiräumen und schafft somit Mehrwerte für die Bevölkerung. Eine sanfte, moderate Verdichtung findet zusätzlich noch an wenigen zentralen Orten statt, oft im Zusammenhang mit einem generellen Sanierungs- und Erneuerungsbedarf des Baubestandes. Auch hier wird die Verdichtung gezielt zur Schaffung von Mehrwerten für die Bevölkerung eingesetzt, wie zum Beispiel die Aufwertung eines Grünraums oder die Wiederherstellung einer lokalen Wegverbindung. Der Grossteil der Gemeinde sind „Quartiere in Ruhe“, die nicht von der Verdichtung betroffen sind. Hier ist nur eine qualitative Weiterentwicklung vorgesehen.

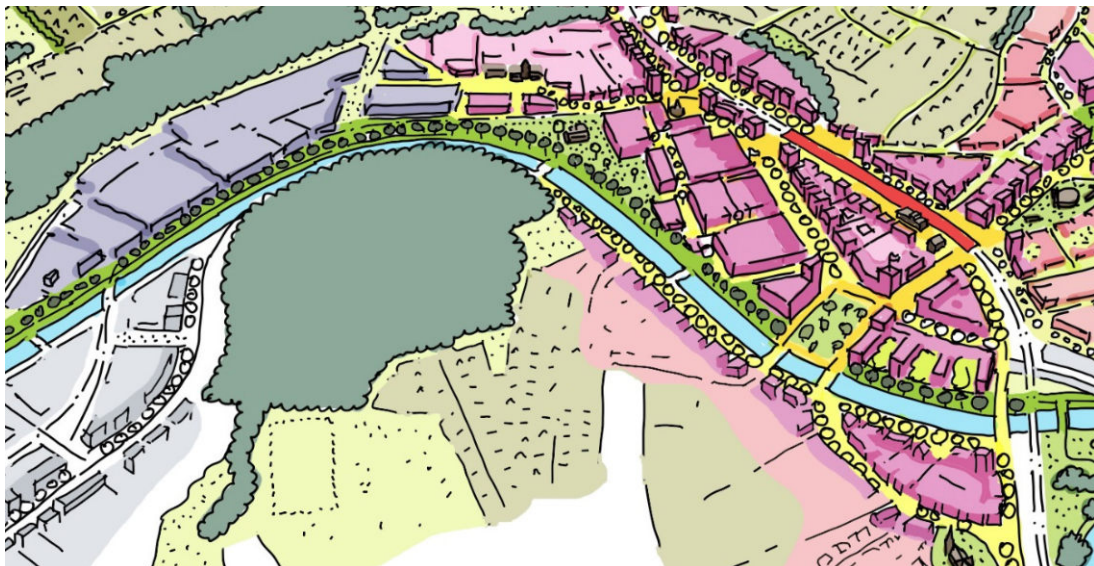
Ein wichtiges, langfristiges Umstrukturierungs- und Entwicklungsgebiet ist das Gebiet Hinter Emmenweid. Bei Bebauungen von bestehenden Zonen, auf denen heute ein hohes Freiraumpotenzial besteht, ist eine Entwicklung in Kombination mit landschaftlichen oder freiräumlichen Massnahmen anzustreben.

7.1 Erläuterung der Bausteine und Fokusgebiete

Der Umsetzungsplan zeigt „Bausteine“ und „Fokusgebiete“. Das sind strategisch wichtige Entwicklungsschwerpunkte mit grossem Aufwertungs- und Entwicklungspotential. Gleichzeitig sind es sehr komplexe Gebiete mit vielen Abhängigkeiten, unterschiedlichen Interessen und vielen Akteuren. Sie spielen für die Entwicklung der Gemeinde und der Region eine zentrale Rolle. Für eine qualitative Entwicklung dieser Gebiete ist darum eine integrale, massstabsübergreifende, interdisziplinäre Planung unter Berücksichtigung von verschiedenen Zeithorizonten unerlässlich. In diesen dynamischen Gebieten besteht zudem ein grosses Potential für Zwischennutzungen, die bewusst mitgeplant werden sollen. Wichtig ist auch, dass je nach Lage des Bausteins angrenzende Gemeinden in die Entwicklung einbezogen und berücksichtigt werden müssen. Zur Bündelung der unterschiedlichen Massnahmen sind vertiefte integrale städtebauliche Studien zu entwickeln. Es werden drei verschiedene Entwicklungsschwerpunkte definiert:

- *Zentrale Bausteine* sind Orte, die für die Region und die gesamte Gemeinde von grosser strategischer Bedeutung sind und die ein grosses Entwicklungspotential aufweisen.
- *Quartierbausteine* sind Orte, die für die qualitative Entwicklung eines Ortsteils von grosser Bedeutung sind und ein quartierorientiertes Entwicklungspotenzial aufweisen.
- *Fokusgebiete* sind die Gebiete, bei denen die langfristige Gesamtentwicklung und eine enge Koordination im Vordergrund stehen.

Zentraler Baustein Schützenmatt-Bahnhof Emmenbrücke-Seetalplatz-Viscosistadt



Der zentrale Baustein Schützenmatt-Bahnhof Emmenbrücke-Seetalplatz-Viscosistadt entwickelt sich zum Hauptortszentrum der Gemeinde. Die Quartierteile Viscosistadt und Seetalplatz, die bereits in Planung sind, werden zusammen mit dem Bahnhofsquartier von Emmenbrücke und dem Gebiet Schützenmatt zu einer eng vernetzten, zusammenhängenden, aber vielseitigen

Innenstadt. Mit einem grossen Einkaufs- und Gastronomieangebot und Bildungs- und Kultureinrichtungen entsteht ein belebtes, frequentiertes urbanes Quartier. Die Weiterentwicklung von bestehenden räumlichen Eigenheiten und die Einbettung des baulichen Erbes schaffen ein unverwechselbares Zentrum. Bei der Erschliessung stehen der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr im Vordergrund. Es entstehen mehrere autofreie Plätze, Strassen und Gassen. Weil viele Planungen bereits laufen liegt der Fokus auf der Gesamtkoordination.

Wichtige Themen und Massnahmen

Städtebau:

- Konzentrierte Verdichtung entlang der Gerliswilstrasse und Transformation zum urbanen Stadtraum.
- Umstrukturierung Bahnhofsquartiere Emmenbaum, Bahnhofstrasse und Schützenmatt: starke Verdichtung und Nutzungsdurchmischung auf Basis der bestehenden städtebaulichen Struktur.
- Optimierte Einbettung der Viscosistadt: Schaffung von durchgehenden Stadträumen in den angrenzenden Quartiere, Orientierung zum Seetalplatz und Gerliswilstrasse, direkte Wege zum Bahnhof Emmenbrücke.
- Stufenweise Umstrukturierung Vorder- und Hinter Emmenweid; Erhalt, Zwischen- und Umnutzung der bestehenden Industriebauten.

Landschaft und Freiraum:

- Umgestaltung des Ufers der Kleinen Emme zum urbanen Park.
- Umgestaltung der Gerliswilstrasse zum Stadtboulevard.
- Umgestaltung Seetalplatz zu einem durchgrünzten Platz mit Aufenthaltsqualität

Verkehr:

- Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Gerliswilstrasse: obwohl die Gerliswilstrasse im Abschnitt Seetalplatz bis Centralplatz gerade saniert wurde sind kurzfristig Sofortmassnahmen (z.B. zur Verbesserung der Querbarkeit) zu prüfen. Mittelfristig ist die Strasse aber umzugestalten, insbesondere sollen dabei die Gehbereiche verbreitert und die Veloführung sicher integriert werden.
- Einbettung des Bahnhofs Emmenbrücke ins Stadtgewebe: Schaffung von mehreren attraktiven Unterführungen (möglichst mit Bahnzugang), Schaffung von zwei Bahnhofplätzen (Seite Bahnhofstrasse und Seite Schützenmatt).
- Entwicklung Bahnhof Emmenbrücke zum Umsteige-Hub mit diversen ergänzenden Mobilitätsangeboten.
- Feinmaschiges inneres Wegnetz, insbesondere für den Fussverkehr im gesamten Perimeter.
- Trasse-Sicherung für die Verlängerung der Buslinie 5 in Richtung Emmenweid.

- Für die Aufwertung des Gebiets "Hintere Bahnhofstrasse" soll die heutige städtebauliche Struktur kritisch hinterfragt werden.
- Der Bahnhof Emmenbrücke soll zu einem Zentrumsbahnhof mit Fernverkehrshalt und Umsteige-Hub entwickelt werden. Es wird ein direkter Perron-Zugang von der Seetalstrasse her angestrebt.
- Für die Umstrukturierung Vorder und Hinter Emmenweid zum Innovationshub sollen auch Ergänzungen der bestehenden Struktur möglich sein.
- Trasse-Sicherung für die Verlängerung der Buslinie 5 in Richtung Emmenweid hat keine Priorität und ist als Massnahme zu streichen.

Zentraler Baustein Gerliswil / Gersag



Der zentrale Baustein Gerliswil – Gersag wird zum Zentrum für die oberen Quartiere. Obwohl die Umsetzung ein langer Prozess ist, hat die Planung wegen der Komplexität, den vielen Abhängigkeiten, den anstehenden Projekten (Perronverlängerung der Bahnhaltestelle Gersag, geplanter neuer Bushub Gersag) und die Entwicklungsdynamik auf den umliegenden Grundstücken hohe Priorität.

Wichtige Themen und Massnahmen

Städtebau:

- Bauliche Verdichtung im Bereich des Sonnen- und Gersagplatzes, Standorte für hohe Häuser prüfen.
- Umstrukturierung Bahnhof und Bahnhofsüberbauung: mittel- bis langfristig soll die Überbauung Gersag erneuert werden. Dies ermöglicht eine bessere Auffindbarkeit und Sichtbarkeit der Haltestelle, eine bessere Durchwegung zwischen den oberen und unteren Bereichen und einen engen Bezug zwischen dem Gebäude und dem öffentlichen Raum.

Landschaft und Freiraum:

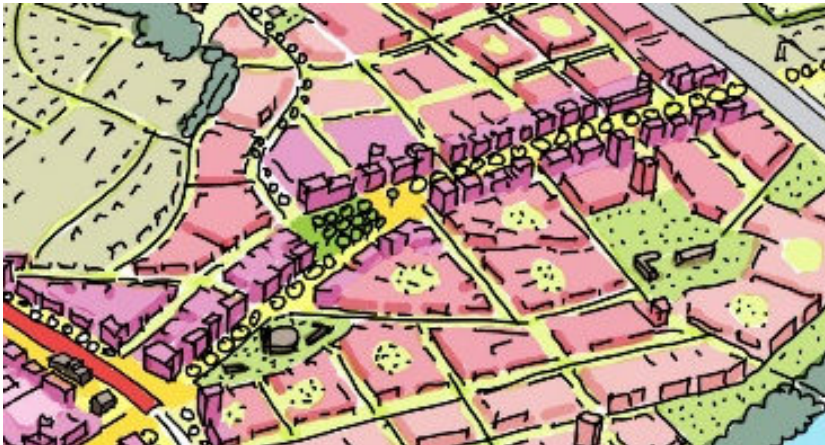
- Umgestaltung des Sonnenplatzes in Kombination mit einer verbesserten Verkehrsführung (z.B. die Einmündung der Schulhausstrasse).
- Umgestaltung der Gerliswilstrasse zum Stadtboulevard.
- Gestaltung „Gersagplatz“ mit hoher Aufenthaltsqualität.
- Vernetzung der Grünräume.

Verkehr:

- Optimierung Verkehrsführung und Verknüpfung Bahn – Bus: Umgestaltung der Gersag-, Titlis- und Rüeggisingerstrasse.
- Erneuerung des Bussystems, kompaktes Umsteigen zwischen Bahn und Bus resp. Bus und Bus; Schaffung von Veloabstellanlagen beidseits des Bahnhofs.

Neben der Gerliswilstrasse soll auch die Rüeggisingerstrasse verdichtet, zu einem urbanen Stadtraum transformiert und zu einem Stadtboulevard umgestaltet werden (im unteren Bereich zwischen Central und Gersag).

Zentraler Baustein Seetalstrasse / Meierhöfli



Der zentrale Baustein Seetalstrasse - Meierhöfli wird zum Zentrum für die Quartiere in der Ebene zwischen Bahn, Reuss und Autobahn. Weil eine Sanierung der Strasse bevorsteht hat die Planung hohe Priorität.

Wichtige Themen und Massnahmen

Städtebau:

- Umstrukturierung und starke Verdichtung der ersten Bautiefe der Seetalstrasse mit einem Fokus auf Mischnutzung mit aktiven Erdgeschossen (Gewerbe, Publikumsnutzungen, Dienstleistungen).
- Umgestaltung Oberhofstrasse zur Quartierstrasse, Verlagerung oder Umstrukturierung der Gewerbe- und Verkaufsflächen.
- Umstrukturierung Emmen-Center: Orientierung zum neuen Stadtplatz, offene, durchlässige Struktur.
- Umstrukturierung Quartier Schützenmatt zum dichten, urbanen Bahnhofsquartier.

Landschaft und Freiraum:

- Umgestaltung der Seetalstrasse zum Stadtboulevard.
- Umgestaltung Knoten Oberhofstrasse zum Stadtpark und Stadtplatz.
- Erhalt und Aufwertung der Weberwiese als Quartiertreffpunkt.

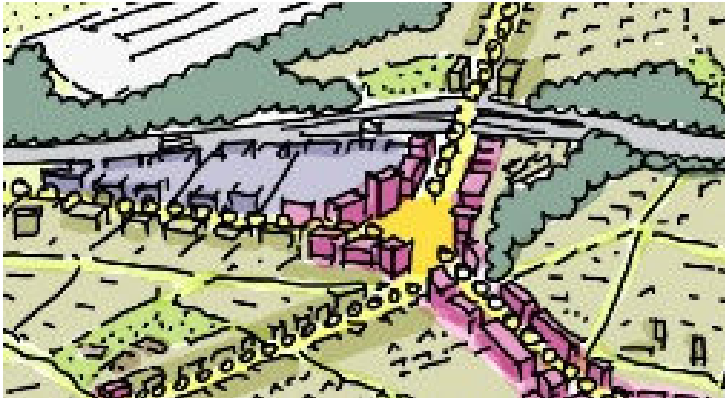
Verkehr:

- Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Seetalstrasse.
- Erneuerung des Bussystems mit einer strukturierenden Buslinie resp. einem System von überlagerten Buslinien auf der Seetalstrasse.
- Schaffung von parallelen grünen Routen.

Die Gebäude an der Seetalstrasse sollen stärker auf den Stadtboulevard ausgerichtet werden. Dies gilt auch für das Wohncenter Emmen.

Das Meierhöfliquartier und insbesondere auch der südliche Quartierteil sollen durch durchgängige Fussgängerachsen besser mit der Seetalstrasse verbunden und besser an den ÖV angebunden werden.

Quartierbaustein Sprengi



Der Quartierbaustein Sprengi wird zum wichtigen Quartierzentrum und Umsteigeknoten für die nördlichen Quartiere. Obwohl es um eine langfristige Umsetzung geht hat die Planung wegen der Komplexität und vielen Abhängigkeiten Priorität.

Wichtige Themen und Massnahmen

Städtebau:

- Umstrukturierung und Erneuerung der ersten Bautiefe des Sprengiplatzes.
- Umstrukturierung des Gewerbegebiets Sumpf.

Landschaft und Freiraum:

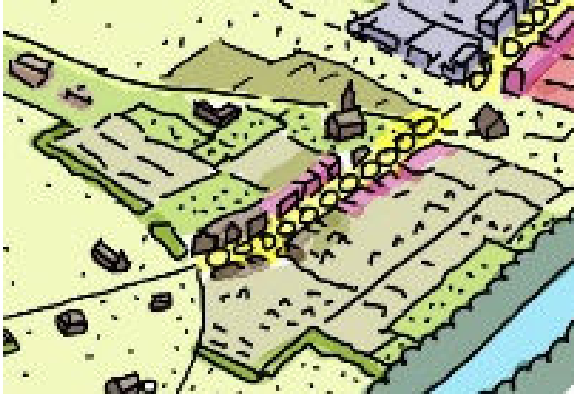
- Umgestaltung Sprengiplatz zum frequentierten Stadtplatz.

Verkehr:

- Gestaltung der Rothenburgstrasse als durchgehender Stadtraum, Dosierung und Lenkung des Verkehrs im Bereich des Autobahnanschlusses; Koordination Projekt Astra in Zusammenarbeit mit der Region.
- Umgestaltung Sprengiplatz zur attraktiven Verkehrsdrehscheibe und ÖV-Umsteigeknoten, neue Verkehrsführung.
- Optimierung der Busführung mit einer besseren Umsteigesituation und direkteren Linienführung.

Umsteigeknoten sind prioritär an den Bahnhöfen zu planen. Haltestellen an anderen Plätzen sind besser zu signalisieren.

Quartierbaustein Emmen-Dorf



Der Quartierbaustein Emmen-Dorf wird zum Quartierzentrum für Emmen-Dorf und die weiteren östlichen Quartiere. Die Planung des Quartierbausteins ist eher langfristig anzugehen.

Wichtige Themen und Massnahmen

Städtebau:

- Umstrukturierung und Verdichtung der ersten Bautiefe der Seetalstrasse im dörflichen Kontext, Förderung von Zentrumsnutzungen.
- Neue bauliche Entwicklungen in Kombination mit den Landschaftsfenstern.

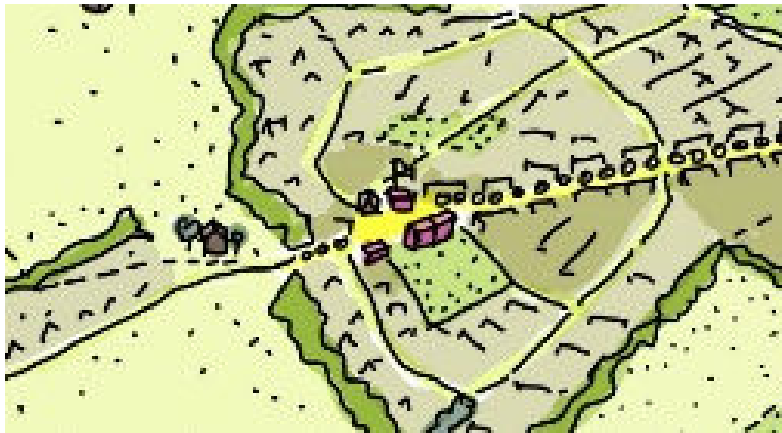
Landschaft und Freiraum:

- Sicherung und Präzisierung der Landschaftsfenster.
- Umgestaltung der Seetalstrasse zur attraktiven Avenue.

Verkehr:

- Betriebs- und Gestaltungskonzept Seetalstrasse.
- Veloschnellroute entlang Reussufer.

Quartierbaustein Zentrum Erlen



Der Quartierbaustein Zentrum-Erlen macht den Knoten Erlen-, Schönbühl- und Neuhofstrasse zu einem attraktiven Quartiertreffpunkt. Die Planung des Quartierbausteins ist eher langfristig anzugehen, in der Ortsplanung ist die Teilüberbauung der Familiengärten aber zu klären.

Wichtige Themen und Massnahmen

Städtebau

- Schaffung eines kleinen Quartiertreffpunkts an der Kreuzung Erlen-, Neuhof- und Schönbühlstrasse.
- Erhalt der Familiengärten, nur Überbauung der ersten Bautiefe an der Erlenstrasse für Zentrumsnutzungen.

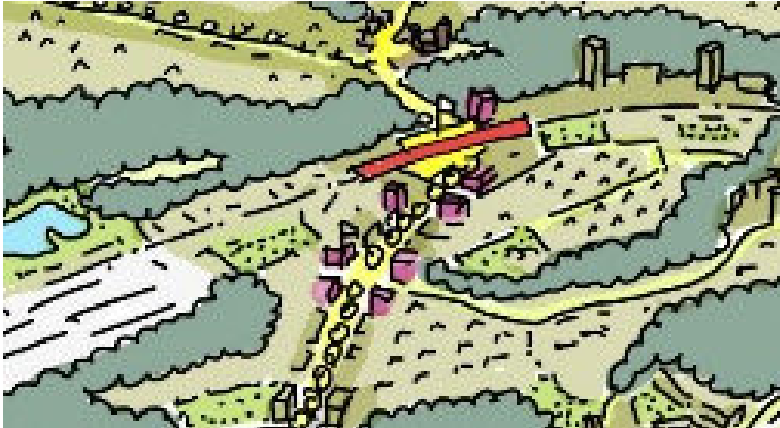
Landschaft und Freiraum

- Umgestaltung Kreuzungsbereich Erlen-, Neuhof- und Schönbühlstrasse zum kleinen Quartierplatz.

Verkehr

- Umgestaltung der Erlenstrasse zur attraktiven Quartierachse, Weiterführung der Kernfahrbahn.
- Optimierung Lage der Bushaltestelle.
- Feinmaschige Vernetzung des Quartiertreffpunkts: Fuss- und Velowege ins Quartier.

Quartierbaustein Zentrum Kapf - Mühlematt



Der Quartierbaustein Zentrum-Kapf - Mühlematt macht die Abfolge von wichtigen Verkehrsräumen entlang der Rothenburgstrasse zu einer Sequenz von kleinen Quartierzentren und Treffpunkten. Obwohl es um eine langfristige Umsetzung geht hat die Planung wegen der Komplexität und vielen Abhängigkeiten eine hohe Priorität.

Wichtige Themen und Massnahmen

Städtebau:

- Gezielte Verdichtung der ersten Bautiefe, Adressierung an der Strasse.
- Städtebauliche Auszeichnung der Quartierzentren und Treffpunkte.
- Prüfung hohes Haus als Merkpunkt des Bahnhofs Rothenburg-Dorf.

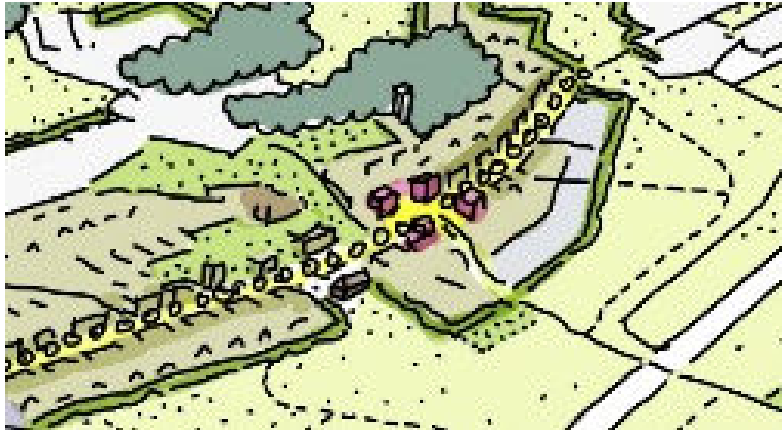
Landschaft und Freiraum:

- Umgestaltung der Rothenburgstrasse zur urbanen Avenue.

Verkehr:

- Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Rothenburgstrasse.
- Umgestaltung und Redimensionierung des Kreisels Kapfstrasse, ebenerdige Führung des Fussverkehrs.
- Verlängerung der RBuslinie bis zum Bahnhof Rothenburg-Station.

Quartierbaustein Zentrum Rüeggisingen



Der Quartierbaustein Zentrum-Rüeggisingen macht den Knoten Rüeggisinger-, Kirchfeld- und Kasernenstrasse zu einem attraktiven Quartiertreffpunkt. Die Planung des Quartierbausteins ist eher langfristig anzugehen.

Wichtige Themen und Massnahmen

Städtebau

- Gezielte Verdichtung der ersten Bautiefe, Adressierung an der Strasse.
- Städtebauliche Auszeichnung des Quartierzentrums am Knoten Kirchfeld- und Kasernenstrasse.

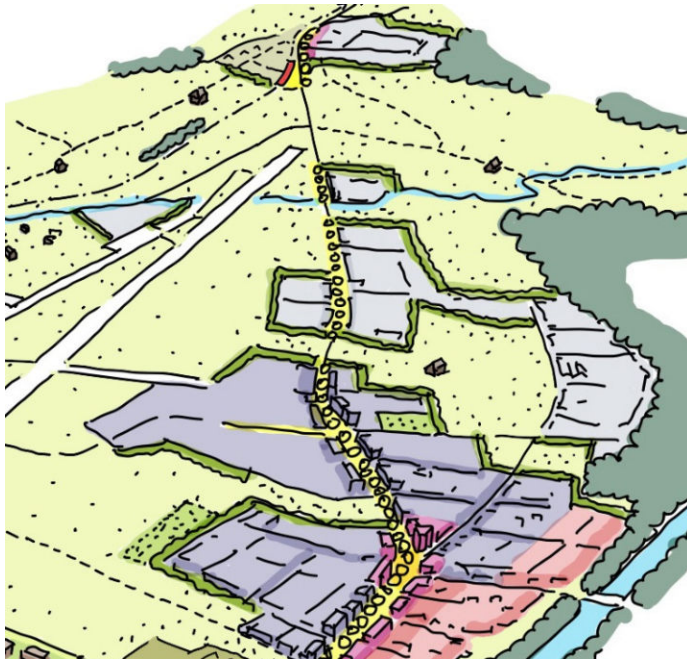
Landschaft und Freiraum

- Umgestaltung Rüeggisingerstrasse zur attraktiven Avenue.
- Erhalt und Aufwertung des Landschaftsfensters im Bereich des bestehenden Hofes an der Rütistrasse.

Verkehr

- Betriebs- und Gestaltungskonzept Rüeggisingerstrasse, Prüfung einer Kernfahrbahn.
- Umgestaltung Knoten Kirchfeld- und Kasernenstrasse zum kleinen Quartierplatz.
- Optimierung Lage der Bushaltestelle, Ausgestaltung als Fahrbahnhaltestelle.

Fokusgebiet Arbeitsplatzgebiete Seetalstrasse



Die Arbeitsplatzgebiete sollen sich hochwertig entwickeln, die Nutzungen sind zu konzentrieren. Entlang der Seetalstrasse entwickeln sich repräsentative Bauten und führen zu einer Attraktivierung des gesamten Standorts. Der genaue Bedarf an Arbeitszonen sollen beim Gewerbe und den bestehenden Unternehmen in einem zweiten Schritt evaluiert werden. Im Rahmen der planungsrechtlichen Umsetzung ist eine genaue Positionierung von Arbeitszonen zu überprüfen, vorausgesetzt die übergeordneten Qualitätskriterien bleiben erfüllt (z.B. Landschaftsfenster).

Wichtige Themen und Massnahmen

Städtebau:

- Auszonung von nicht nutzbaren oder schwierig erschliessbaren Arbeitszonen oder von Arbeitszonen auf denen keine Entwicklungsabsichten absehbar sind.
- Allfällige Definition von Reservezonen als langfristiges Entwicklungspotenzial.

Landschaft und Freiraum:

- Be- und Durchgrünung der Arbeitszonen.
- Sicherung und Bewirtschaftung der Landschaftsfenster.
- Aufwertung der Seetalstrasse.

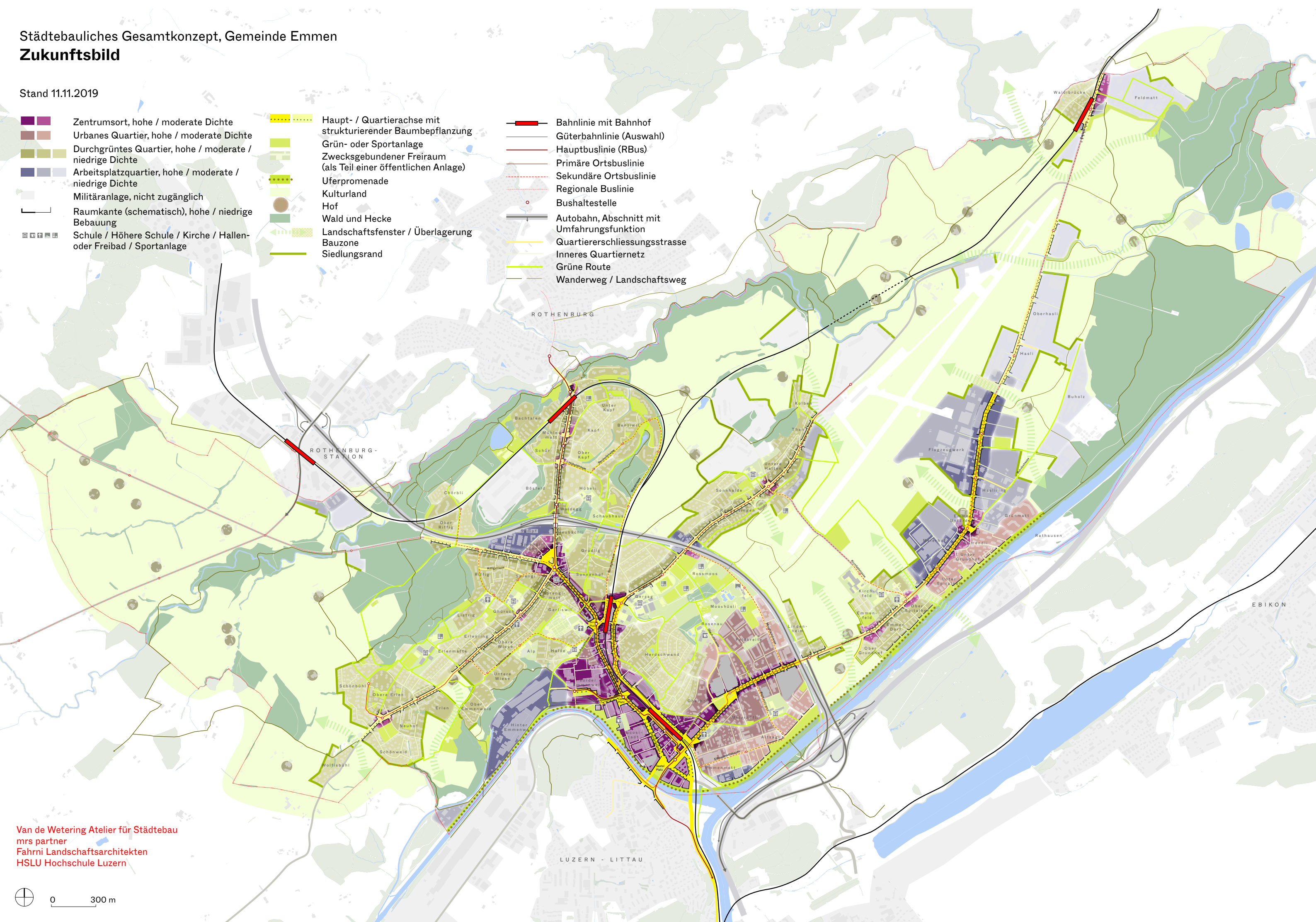
Verkehr

- Abstimmung Siedlung und Verkehr: An peripheren Lagen weniger Dichte zulassen, um die Verkehrserzeugung gering zu halten.

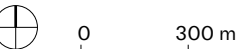
Städtebauliches Gesamtkonzept, Gemeinde Emmen Zukunftsbild

Stand 11.11.2019

-
- Zentrumsort, hohe / moderate Dichte
 Urbanes Quartier, hohe / moderate Dichte
 Durchgrüntes Quartier, hohe / moderate / niedrige Dichte
 Arbeitsplatzquartier, hohe / moderate / niedrige Dichte
 Militäranlage, nicht zugänglich
 Raumkante (schematisch), hohe / niedrige Bebauung
 Schule / Höhere Schule / Kirche / Hallen- oder Freibad / Sportanlage
- Haupt- / Quartierachse mit strukturierender Baumbepflanzung
 Grün- oder Sportanlage
 Zwecksgebundener Freiraum (als Teil einer öffentlichen Anlage)
 Uferpromenade
 Kulturland
 Hof
 Wald und Hecke
 Landschaftsfenster / Überlagerung
 Bauzone
 Siedlungsrand
- Bahnlinie mit Bahnhof
 Güterbahnlinie (Auswahl)
 Hauptbuslinie (RBus)
 Primäre Ortsbuslinie
 Sekundäre Ortsbuslinie
 Regionale Buslinie
 Bushaltestelle
 Autobahn, Abschnitt mit Umfahrfunktion
 Quartierschliessungsstrasse
 Inneres Quartiernetz
 Grüne Route
 Wanderweg / Landschaftsweg



Van de Wetering Atelier für Städtebau
mrs partner
Fahrni Landschaftsarchitekten
HSLU Hochschule Luzern

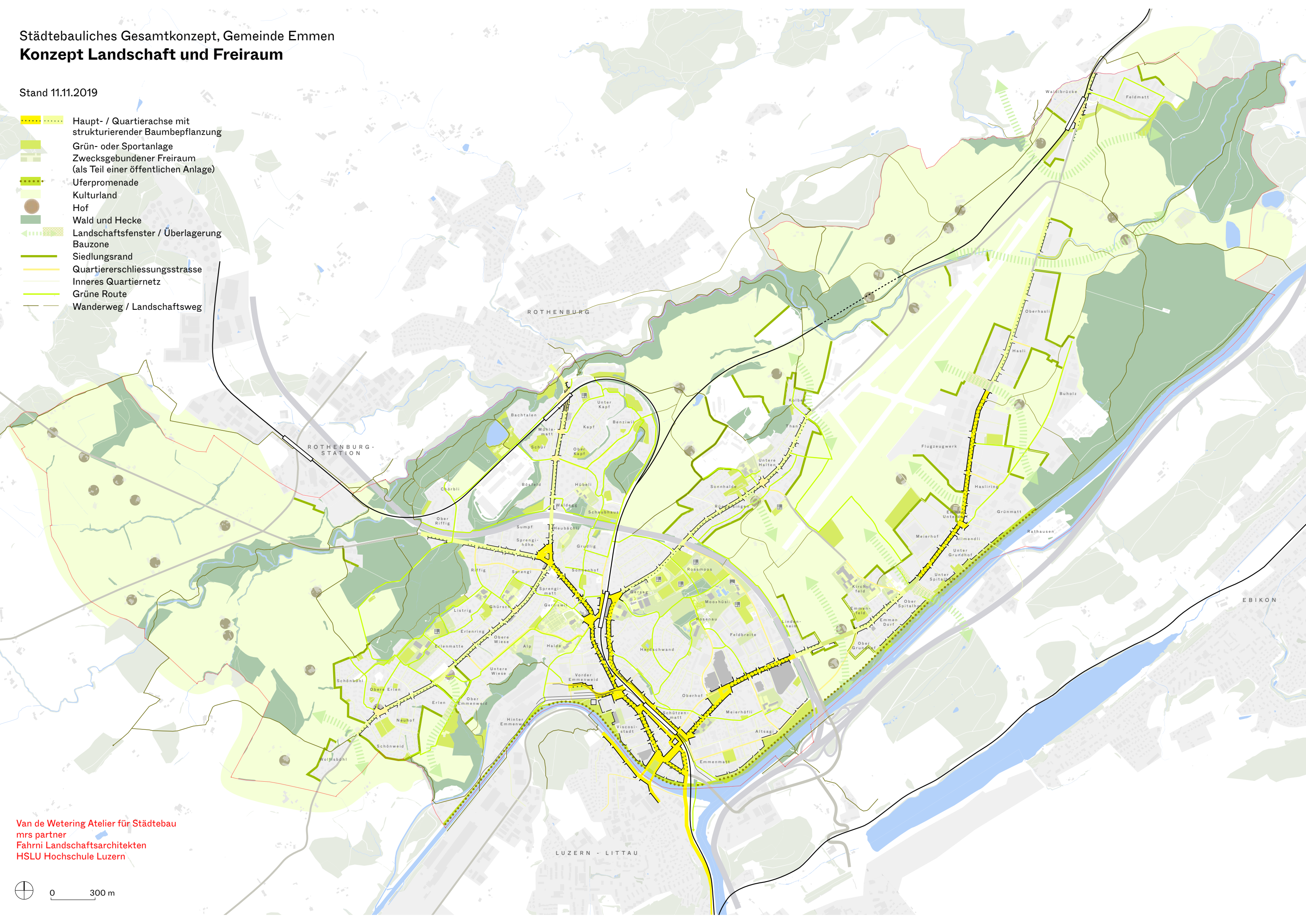


Städtebauliches Gesamtkonzept, Gemeinde Emmen
Konzept Landschaft und Freiraum

Stand 11.11.2019

- Haupt- / Quartierachse mit strukturierender Baumbepflanzung
- Grün- oder Sportanlage
- Zwecksgebundener Freiraum (als Teil einer öffentlichen Anlage)
- Uferpromenade
- Kulturland
- Hof
- Wald und Hecke
- Landschaftsfenster / Überlagerung
- Bauzone
- Siedlungsrand
- Quartierschliessungsstrasse
- Inneres Quartiernetz
- Grüne Route
- Wanderweg / Landschaftsweg

Van de Wetering Atelier für Städtebau
mrs partner
Fahrni Landschaftsarchitekten
HSLU Hochschule Luzern



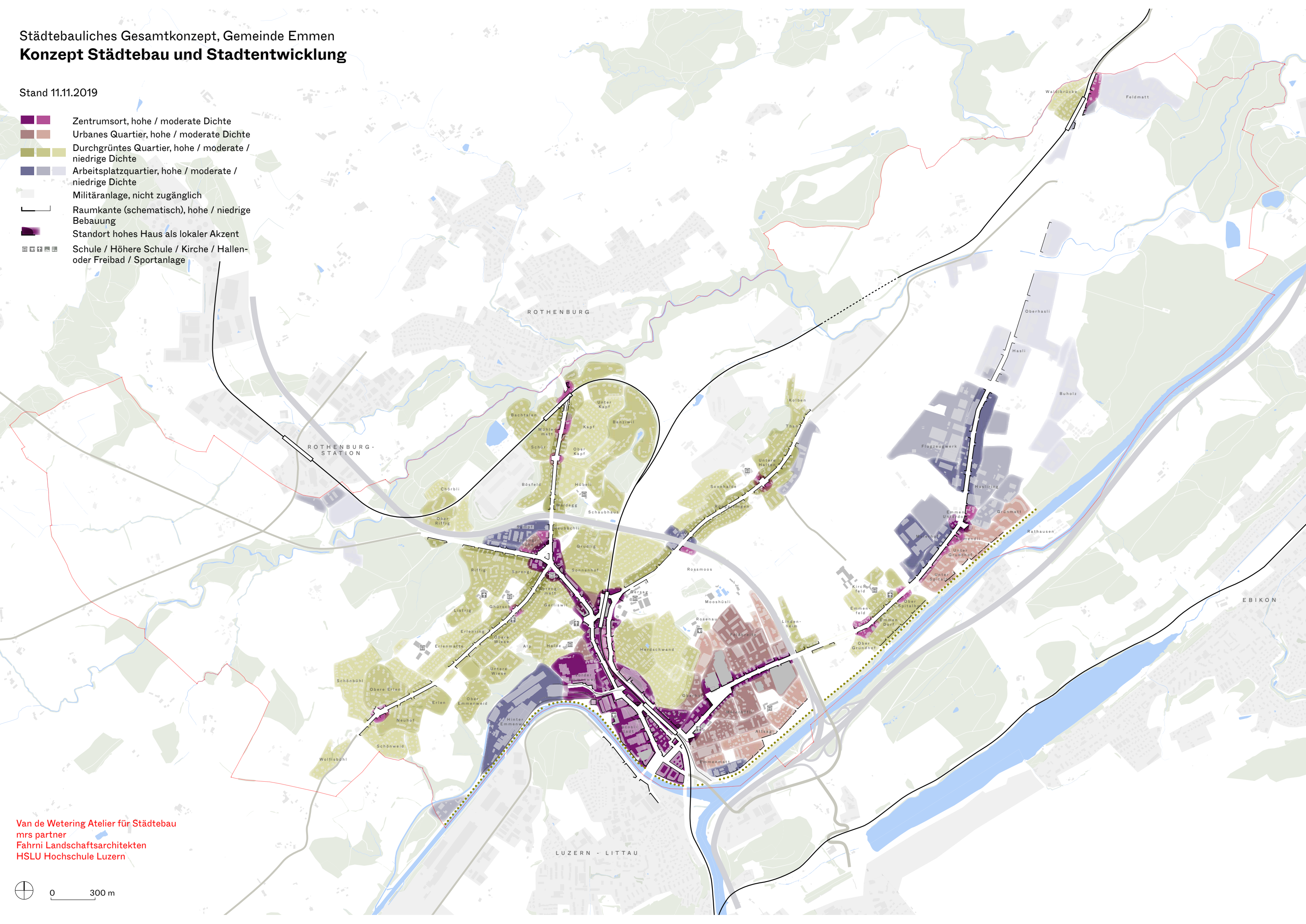
Städtebauliches Gesamtkonzept, Gemeinde Emmen
Konzept Städtebau und Stadtentwicklung

Stand 11.11.2019

- Zentrumsort, hohe / moderate Dichte
- Urbanes Quartier, hohe / moderate Dichte
- Durchgrüntes Quartier, hohe / moderate / niedrige Dichte
- Arbeitsplatzquartier, hohe / moderate / niedrige Dichte
- Militäranlage, nicht zugänglich
- Raumkante (schematisch), hohe / niedrige Bebauung
- Standort hohes Haus als lokaler Akzent
- Schule / Höhere Schule / Kirche / Hallen- oder Freibad / Sportanlage











Van de Wetering Atelier für Städtebau
mrs partner
Fahrni Landschaftsarchitekten
HSLU Hochschule Luzern

0 300 m



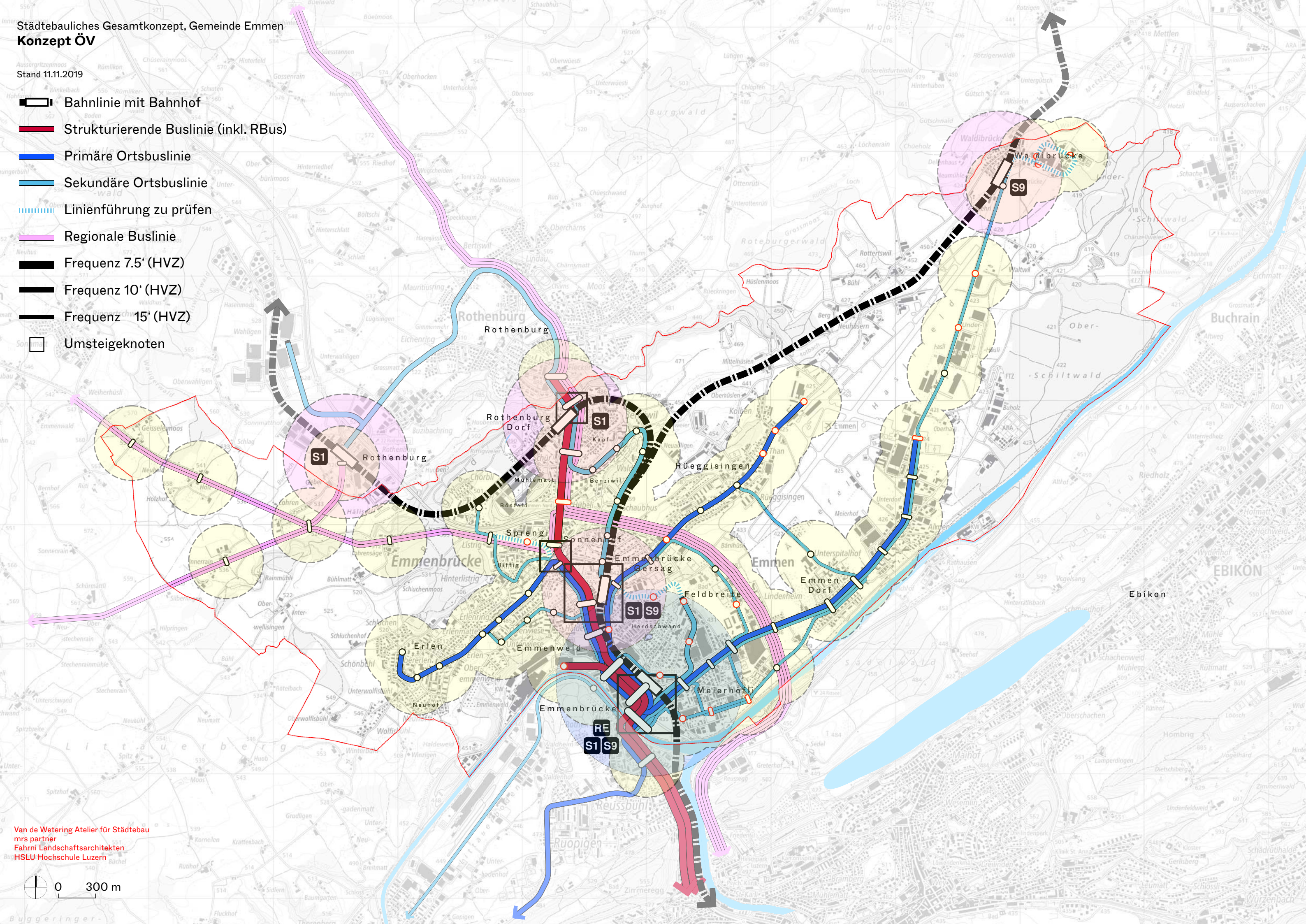
Städtebauliches Gesamtkonzept, Gemeinde Emmen
Konzept ÖV

Stand 11.11.2019

-  Bahnlinie mit Bahnhof
-  Strukturierende Buslinie (inkl. RBus)
-  Primäre Ortsbuslinie
-  Sekundäre Ortsbuslinie
-  Linienführung zu prüfen
-  Regionale Buslinie
-  Frequenz 7.5' (HVZ)
-  Frequenz 10' (HVZ)
-  Frequenz 15' (HVZ)
-  Umsteigeknoten

Van de Wetering Atelier für Städtebau
mrs partner
Fahrni Landschaftsarchitekten
HSLU Hochschule Luzern

0 300 m



Städtebauliches Gesamtkonzept, Gemeinde Emmen
Konzept Fuss- und Veloverkehr

Stand 5.11.2019

Entlang Hauptverkehrsstrassen

- Städtisch geprägte strukturierte Fuss- und Veloroute, übergeordnet
- Quartierstrukturierende Fuss- und Veloroute und weitere übergeordnete Verbindung

Abseits Hauptverkehrsstrassen

- Städtisch geprägte strukturierte Fuss- und Veloroute, übergeordnet
- Landschaftlich geprägte strukturierte Fuss- und Veloroute, übergeordnet
- Quartierstrukturierende grüne Fuss- und Veloroute und weitere übergeordnete Verbindung
- Sekundäre Fuss- und Veloroute

Freizeitnetz

- Wanderweg
- Landschaftsweg
- Nationale Veloroute
- Regionale Veloroute
- Nationale Wanderroute

Grundstruktur

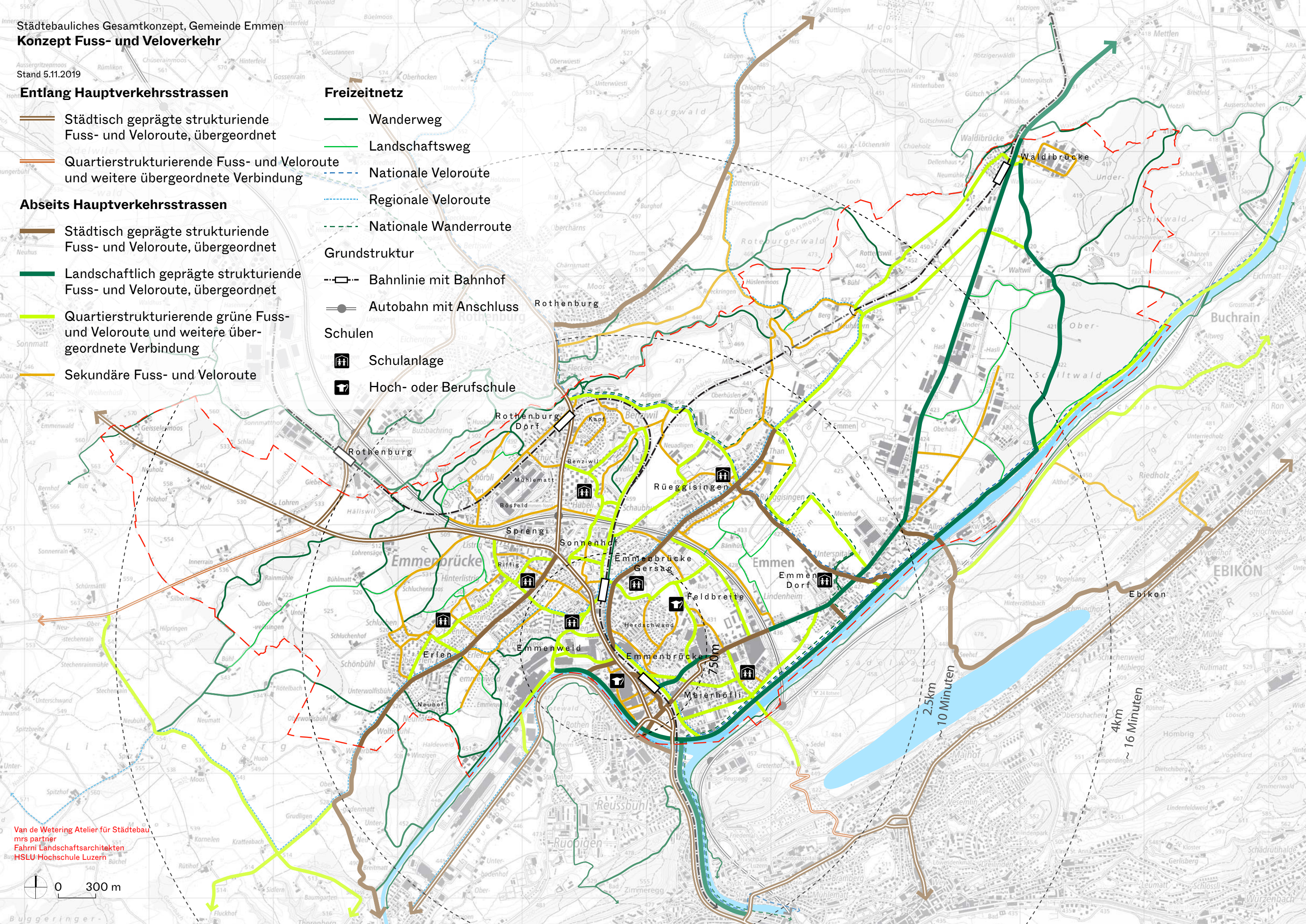
- Bahnlinie mit Bahnhof
- Autobahn mit Anschluss

Schulen

- Schulanlage
- Hoch- oder Berufsschule

Van de Wetering Atelier für Städtebau
mrs partner
Fahrni Landschaftsarchitekten
HSLU Hochschule Luzern

0 300 m



Städtebauliches Gesamtkonzept, Gemeinde Emmen
Konzept MIV

Stand 11.11.2019

- Autobahn
- Basisnetz, strukturierendes Netz
- Städtisches Hauptnetz
- Sammelstrasse
- Bedeutende Erschliessungsstrasse
- Ortsdurchfahrt/Quartierdurchfahrt
- Bahnlinie mit Bahnhof
- Ortseingang
- Bestehende LSA mit möglichem Beitrag zur Dosierung und Verkehrslenkung/Busbevorzugung
- Bestehende Dosierungsstelle (inkl. Busbevorzugung)
- Geplante/mögliche neue Dosierungsstelle (inkl. Busbevorzugung)
- Städtischer P+R mit geringer Kapazität (max. 20-30 PP)
- P+R am Agglomerationsrand an der S-Bahn

Van de Wetering Atelier für Städtebau
mrs partner
Fahrni Landschaftsarchitekten
HSLU Hochschule Luzern

0 300 m

