

---

# Masterplan Monosuisse-Areal

## Projekt „Viscosistadt“

---

Bericht vom 07. September 2012

---



# EM2N

Mathias Müller | Daniel Niggli  
Architekten AG | ETH | SIA | BSA

Josefstrasse 92  
CH-8005 Zürich

T +41 (0)44 215 60 10  
F +41 (0)44 215 60 11

em2n@em2n.ch | www.em2n.ch

## Inhaltsverzeichnis

---

|     |  |    |
|-----|--|----|
| 1   | Zusammenfassung  | 3  |
| 2   | Masterplan: Planungsinstrument zur Qualitätssicherung      | 3  |
| 3   | Verbindliche Vorgaben                                      | 4  |
| 3.1 | Agglomerationsprogramm Luzern                              | 4  |
| 3.2 | Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Luzern Nord                  | 4  |
| 3.3 | Verkehrsprojekt Seetalplatz/ Gerliswilstrasse              | 4  |
| 3.4 | Hochwasserschutzprojekt                                    | 4  |
| 4   | Aufgabe und Ziele  | 5  |
| 4.1 | Ausgangslage   | 5  |
| 4.2 | Planungsperimeter  | 6  |
| 4.3 | Nutzungsvorstellungen                                      | 7  |
| 4.4 | Nachhaltigkeit   | 7  |
| 4.5 | Freiraumgestaltung   | 7  |
| 5   | Masterplan Monosuisse-Areal                                | 8  |
| 5.1 | Bisherige Stadtentwicklung                                 | 8  |
| 5.2 | Monosuisse Areal – Das „Paestum“ Emmens                    | 9  |
| 5.3 | Vier Städtebauliche Thesen                                 | 10 |
| 5.4 | Phasenkonzept und Etappierungsvorschlag                    | 14 |
| 5.5 | Nutzungsflexibilität                                       | 15 |
| 5.6 | Nutzungskonzept  | 15 |
| 5.7 | Differenzierungskonzept: Gebäudevielfalt und Höhenvielfalt | 16 |
| 5.8 | Denkmalschutz  | 16 |
| 5.9 | Variantenprüfung Wohnnutzung Bebauung Nord                 | 17 |
| 6   | Umgebungsgestaltung  | 18 |
| 6.1 | Aussenraumkonzept  | 18 |
| 6.2 | Parzellengrenze zwischen Kanton und Areal                  | 19 |
| 6.3 | Hochwasserschutz / Ufergestaltung                          | 19 |
| 6.4 | Renaturierung / Verlegung Schossbach                       | 19 |
| 6.5 | Werkleitungen / Versickerung / Retention                   | 20 |
| 6.6 | Etappierung Park   | 20 |
| 7   | Verkehrskonzept  | 21 |
| 7.1 | Langsamverkehr   | 21 |
| 7.2 | MIV-Erschliessung  | 22 |
| 7.3 | Parkierungsberechnung                                      | 23 |
| 7.4 | Parkierungsanlagen   | 24 |
| 7.5 | Anlieferung  | 25 |
| 7.6 | Notzufahrten   | 26 |
| 8   | Beteiligte   | 27 |
| 8.1 | Begleitgremium   | 27 |
| 8.2 | Planungsteam   | 27 |
| 9   | Weiteres Vorgehen  | 28 |
| 10  | Anhang   | 28 |

## 1 Zusammenfassung

---

Der Grossraum Luzern befindet sich seit längerer Zeit in einem dynamischen Entwicklungsprozess. Es ist anzunehmen, dass die Stadt Luzern und umliegende Gemeinden weiter räumlich und funktional zusammenwachsen werden.

Emmenbrücke hat sich im Laufe der Jahrzehnte aufgrund verschiedener Entwicklungsimpulse räumlich dezentral entwickelt. Die Stadtmorphologie ist entsprechend sehr heterogen ausgebildet und es existiert kein übergeordnetes, identitätsstiftendes Zentrum. Das „Monosuisse-Areal“ an zentraler gut erschlossener Lage bietet die historische Chance, quasi retroaktiv ein „Zentrum“ am Fluss auf Basis einer gewachsenen Struktur zu etablieren.

Im Jahr 2011 wurde ein begleiteter Studienauftrag mit vier renommierten Planungsteams durchgeführt. Der Beitrag „PAESTUM“ des Büros EM2N wurde dabei zur Weiterbearbeitung empfohlen: Das transformierte Monosuisse-Areal soll als Teil eines neuen Stadtzentrums gelesen werden, das sich mit seinem durchlässigen Netz aus öffentlichen Gassen und Plätzen maximal mit dem umliegenden Quartier vernetzt. Der flussseitige „Emmenpark“ wird dabei zu einem zentralen öffentlichen Freiraum, der die Stadt neu an den Fluss bringt. Die industrielle Prägung und urbane Atmosphäre des Areals soll weitgehend erhalten bleiben und zum planerischen Ausgangspunkt der Transformation werden. Die industrielle Logik hat zu einer grossen Vielfalt an interessanten Gebäudetypologien mit spezifischem Ausdruck und vielfältigen Aussenräumen geführt, die im weiteren Entwicklungsprozess aufgegriffen werden sollen.

Der Masterplan „Monosuisse-Areal“ ist das Resultat der Überarbeitung des Studienauftragprojekts. Diese Überarbeitungsphase wurde von einem Ausschuss des Beurteilungsgremiums bestehend aus Vertretern der Bauherrschaft, der Gemeinde Emmen und externen Fachexperten begleitet. Er dient als Grundlage für den im Anschluss auszuarbeitenden Bebauungsplan und ist als Richtprojekt für die Entwicklung des Gesamtareals zu verstehen.

## 2 Masterplan: Planungsinstrument zur Qualitätssicherung

---

Der Masterplan „Monosuisse-Areal“ fasst die überarbeiteten und ergänzten Konzepte und Planungen für die weitere bauliche Entwicklung des „Monosuisse-Areals“ in Emmen zusammen. Er bildet zugleich die planerische und inhaltliche Grundlage für das bevorstehende UVB- und Bebauungsplanverfahren im Sinne eines architektonischen Leitbildes, welches erste Aussagen zu den Typologien, Proportionen, Materialisierungen etc. macht (Flexibilität s. Kapitel 5.5). Für die Qualitätssicherung wurde ein beratendes Begleitgremium eingesetzt (s. Kapitel 8.1), dessen Mitglieder auch die Erarbeitung des Bebauungsplans begleiten werden.

Der Masterplan „Monosuisse-Areal“ wird als ein selbstbindendes, informelles Planungsinstrument zu Koordinations- und Steuerungs- und Qualitätssicherungszwecken verstanden, wird jedoch keiner öffentlichen Auflage / Mitwirkung unterzogen und bildet somit kein behördenverbindliches Regelwerk im Sinne des PBG.

Mit Verabschiedung des Dokuments durch die Beteiligten des Begleitgremiums bringen sie ihre zustimmende Kenntnisnahme zu den im „Masterplan“ gemeinsam festgelegten Punkten zum Ausdruck.

## 3 Verbindliche Vorgaben

---

### 3.1 Agglomerationsprogramm Luzern

---

Den Kernanliegen der Agglomerationsprogramme zur Koordination von Siedlung und Verkehr wird entsprochen. Die vormalige industrielle Nutzung auf dem „Monosuisse-Areal“ wird in ein lebendiges, durchmischtes, dichtes und urbanes Quartier überführt. Seine zentrale Lage bietet schon heute eine hohe ÖV-Erschliessungsgunst. Die Öffnung und Umnutzung des Areals führt zudem zu einer städtebaulichen Aufwertung der übergeordneten Gesamtsituation.

### 3.2 Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Luzern Nord

---

Der im Richtplan 2008 beschlossene ESP Luzern Nord zeigt die nachhaltige koordinierte Entwicklung von Siedlung und Verkehr sowie Lebensräumen, Umwelt und Arbeitsgebieten von kantonaler und regionaler Bedeutung auf. Seine Anliegen und Festlegungen finden u.a. mit den zukünftig zugeführten Nutzungen, der integrativen Planung des Hochwasserschutzprojekts und dem „Emmenpark“ auf dem „Monosuisse-Areal“ Berücksichtigung.

### 3.3 Verkehrsprojekt Seetalplatz/ Gerliswilstrasse

---

Die Massnahmen, Auswirkungen und Rahmenbedingungen, die sich im Zuge des kantonalen Verkehrsprojekts „Seetalplatz“ für das „Monosuisse-Areal“ ergeben, werden in der Konzeption von Erschliessung, Zu- und Abfahrten, Parkierung und Langsamverkehr berücksichtigt. Die aus dem Planstand vom 01. September 2011 ersichtlichen Vorgaben bilden die Grundlage für das Verkehrskonzept des „Monosuisse-Areals“. In der Volksabstimmung vom 17. Juni 2012 wurde das Verkehrsprojekt Seetalplatz mit grosser Mehrheit angenommen.

### 3.4 Hochwasserschutzprojekt

---

Das bisherige kantonale Hochwasserschutzprojekt im Bereich des „Monosuisse-Areals“ ging bis dato von der bestehenden industriellen Nutzung aus. Mit dem begonnenen Wandlungsprozess ergeben sich hier neue Potentiale insbesondere hinsichtlich einer Abstimmung mit dem vorgesehenen „Emmenpark“ entlang der Emme. Nach ersten konstruktiven Gesprächen zwischen Kanton und Landschaftsarchitekt wird sich dieser Abschnitt des Hochwasserschutzprojekts in der weiteren Planung zu einem attraktiven öffentlichen Erholungs- und Aufenthaltsraum wandeln und zu einer Verbesserung der ökologischen Verhältnisse beitragen. Ausweitungen, Abflachungen von Böschungen verbessern das Abflussverhältnis im Hochwasserextremfall.

## 4 Aufgabe und Ziele

---

Das Kapitel basiert auf Textauszügen aus den folgenden Dokumenten:

- Programm des Beurteilungsgremiums vom 14. Juni 2011 von planteam S
- Schlussbericht des Beurteilungsgremiums vom 1. Dezember 2011 von planteam S

### 4.1 Ausgangslage

---

Die Monosuisse AG ist Eigentümerin des grössten Teils des Areals. Nebst der Monosuisse AG sind weitere Betriebe auf dem Areal eingemietet:

- Swissflock AG
- Kantonale Verwaltung
- Klein- und Mittelbetriebe (Dienstleistungsbetriebe)

Aufgrund der allgemeinen Entwicklungen ist nicht auszuschliessen, dass heutige industrielle Aktivitäten auf dem Areal stillgelegt werden (Konzentration an anderen Standorten usw.). Die Gebäude sind teilweise stark auf die heutigen Produktionsbetriebe ausgerichtet und für andere Nutzungen ungeeignet. Aufgrund der Zentrumsentwicklungen in Emmenbrücke (insbesondere auch aufgrund der Entwicklung gemäss Masterplan Stadtzentrum Luzern Nord) drängt sich aus raumplanerischer Sicht eine schrittweise Nutzungstransformation des Areals auf: Die optimale Erreichbarkeit (Nähe zum Bahnhof, vorhandene Bushaltestellen) und die umgebenden Zentrumsnutzungen haben den Standort längst für eine höhere Arbeitsplatzdichte aufgewertet. Das Potenzial des Bezuges zum Wasser, die vorhandenen Identität stiftenden Bauten und der Kulturcluster machen das Areal auch für Wohnnutzungen attraktiv.



## 4.2 Planungsperimeter

Der Planungsperimeter umfasst sämtliche Parzellen der Monosuisse AG mit einer Fläche von 83'642 m<sup>2</sup> und die nördliche Parzelle Nr. 3937 der Gemeinde Emmen mit einer Fläche von 5'139 m<sup>2</sup>. Bei der Parzelle der Gemeinde ist entlang der Industriegeleise ein erweiterter Grenzabstand von 10 Meter einzuhalten.

Das heutige Industriegebiet wird grösstenteils durch seine Grossbauten charakterisiert. Im Osten ist es durch die Gerliswilstrasse vom restlichen Siedlungsbereich mit kleinteiliger Parzellierung und zentrumsbildenden Nutzungen abgetrennt. In diesem Gebiet liegen zwei Grossprojekte auf (u.a. Centraltower). Im Norden schliesst die Emmenweidstrasse das betrachtete Gebiet zum ehemaligen Viscose-Areal ab. Dieses ist bereits heute nicht mehr auf eine rein industrielle Nutzung ausgerichtet. Im Westen verläuft entlang des gesamten Areals die Kleine Emme.

Im Süden trennt das markante Kinogebäude das Planungsgebiet vom Seetalplatz. Eine bauliche Erweiterung des MAXX Kinopalastes (Projekt VSI, hellrot) steht in Projektierung. Die Viscosuisse Immobilien AG (VSI AG) als Grundeigentümerin plant Verkaufsf lächen mit einem Parkhaus zwischen dem Kino- und dem Nexisgebäude (Projekt) sowie Wohn- und Geschäftsbauten entlang der Kleinen Emme (Option). Die Masterplanung Luzern Nord sieht südlich des Seetalplatzes eine hohe Arbeitsplatzdichte mit Dienstleistungsbetrieben (auch kantonale Verwaltung) und Wohnungen vor.

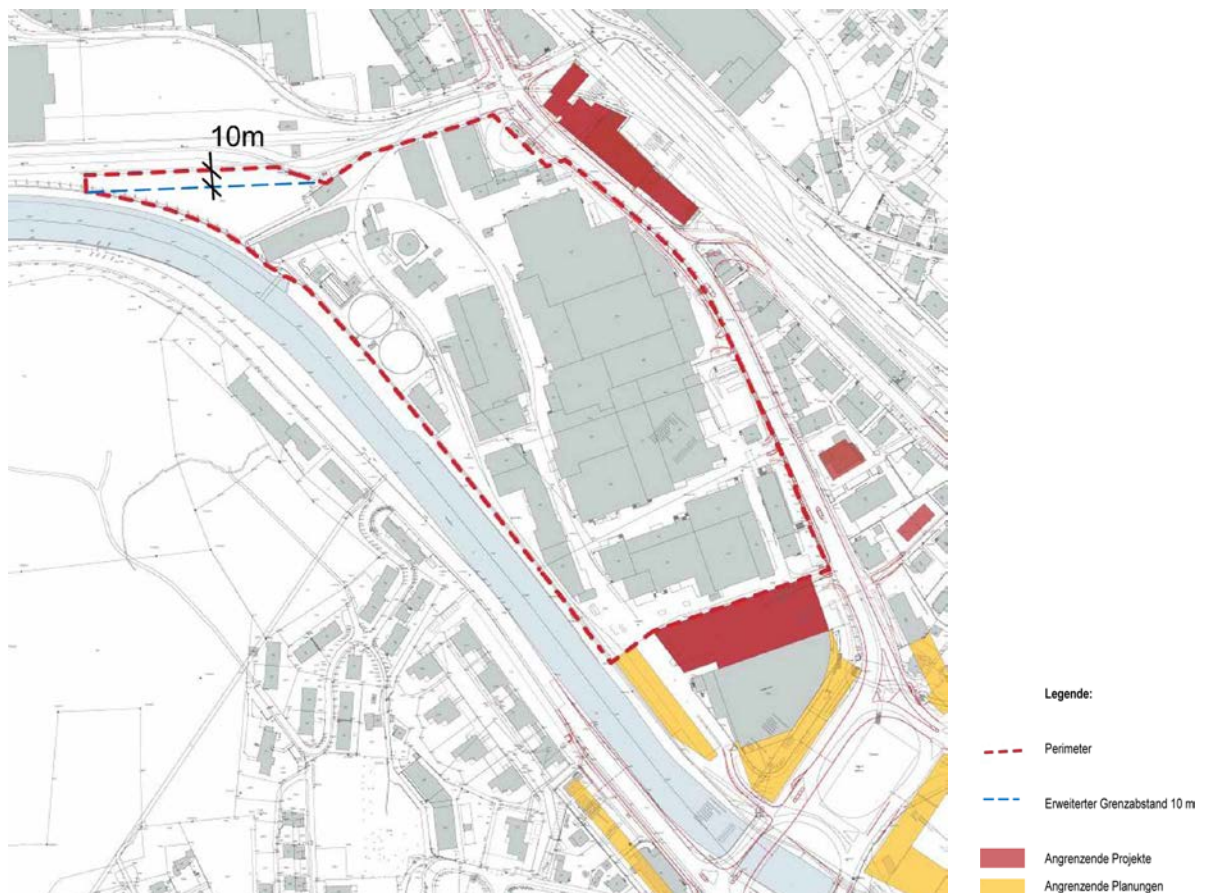


Abb.: Übersichtsplan mit Perimeter des Planungsgebiets

## 4.3 Nutzungsvorstellungen

---

Neben den ansässigen industriellen Produktionsbetrieben wird ein komplementäres Nutzungskonzept mit Mischnutzungen aus Büro und Dienstleistungsbetrieben (vom Kleingewerbe, kleineren Verkaufsgeschäften über Gastronomie bis zu Hotelbetrieb), öffentlichen Nutzungen (Hochschule etc.), und einem möglichst hohen Wohnanteil angestrebt. Erwartet wird eine nachhaltige Quartierentwicklung mit tags und abends belebten Plätzen. Die Nutzungen in den an diese Plätze angrenzenden Bauten, insbesondere im Erdgeschoss, sollen dieses Ziel unterstützen.

## 4.4 Nachhaltigkeit

---

Ein modernes, zukunftsorientiertes Zentrum muss heute auch die unter dem Begriff „Nachhaltigkeit“ zusammenfassbaren Ansprüche erfüllen. Auf die Testplanung bezogen bedeutet dies, dass im Gesamtkonzept die städtebaulich-architektonischen, funktionellen, sozialen, ökologischen und ökonomischen Aspekte ausgewogen zu berücksichtigen sind. Als nachhaltige Lösung darf das Konzept in keinem der Bereiche schwerwiegende Defizite oder Nachteile aufweisen; die Lösung soll sich im Gegenteil durch eine besonders geschickte Umsetzung des Nachhaltigkeitskonzeptes auszeichnen. Es ist erwünscht, dass sich die Ausarbeitung des Konzeptes an den Leitgedanken und Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft orientieren.

## 4.5 Freiraumgestaltung

---

Die Gemeinde erwartet, dass im Rahmen des städtebaulichen Konzepts ein „öffentlicher Park“ einbezogen wird. Mit einem nutzerspezifisch ausgebildeten Freiraumkonzept soll eine attraktive Wohn- und Arbeitswelt entstehen.



## 5 Masterplan Monosuisse-Areal

---

### 5.1 Bisherige Stadtentwicklung

---

Emmenbrücke verzeichnet seit der Industrialisierung eine stetig wachsende Bevölkerungsentwicklung. Im Zuge der Automobilisierung und dem Ausbau des S-Bahn-Netzes ergaben sich starke Entwicklungsschübe. So ist Emmen beinahe unbemerkt in die Grössenordnung von Städten wie Zug, Rapperswil-Jona oder Sion vorgestossen. Diese Entwicklung fand jedoch räumlich keine Entsprechung. Anstelle einer konzentrierten urbanen Siedlungsentwicklung bildeten sich dezentrale Schwerpunkte wie der östlich liegende Dorfkern, die „Einkaufsmeile“ Gerliswilstrasse, die am Emmeufer „angespülten“ Industriebetriebe, das Verwaltungszentrum und die Shoppingcenter. So finden sich im gesamten Gemeindegebiet lose verstreute und weitgehend beziehungslose öffentliche Einrichtungen und Quartiere.

#### Neues Altes Zentrum

In Emmenbrücke finden wir keine Altstadt und kein gewachsenes Zentrum vor. Auf dem Monosuisse-Areal herrscht jedoch eine durchaus urbane Atmosphäre mit gassenartigen Räumen in besterschlossener, zentraler Lage. Ein grosses Potential liegt zudem direkt nebenan: die Emme. Als Vergleich könnte die Stadt Winterthur dienen. Sie verfügt natürlich über ein historisch gewachsenes Zentrum mit Altstadt. Das zentral gelegene umgenutzte Sulzer Areal ist mittlerweile jedoch auch zu einem wichtigen Teil des Stadtzentrums geworden. Seine Identität wird durch urbane, platzartige Aussenräume, enge Gassen und die Integration von industriellen Strukturen gestärkt.



Abb.: Schwarzplan Situation Emme

## 5.2 Monosuisse Areal – Das „Paestum“ Emmens

---

Das Industriekonglomerat auf dem Monosuisse-Areal besticht durch die Qualität seiner Bestandsstrukturen. Das Areal ist eine Stadt in der Stadt. Die Vielfalt der unterschiedlichen Volumina, Fassaden und Typologien erzeugt urban geprägte, äusserst differenzierte Stadträume. Diese Grundanlage eignet sich hervorragend, um ausgehend vom heute schon Vorhandenen, in einer Serie von inkrementellen Schritten mitten in Emmen ein neues Zentrum entstehen zu lassen.

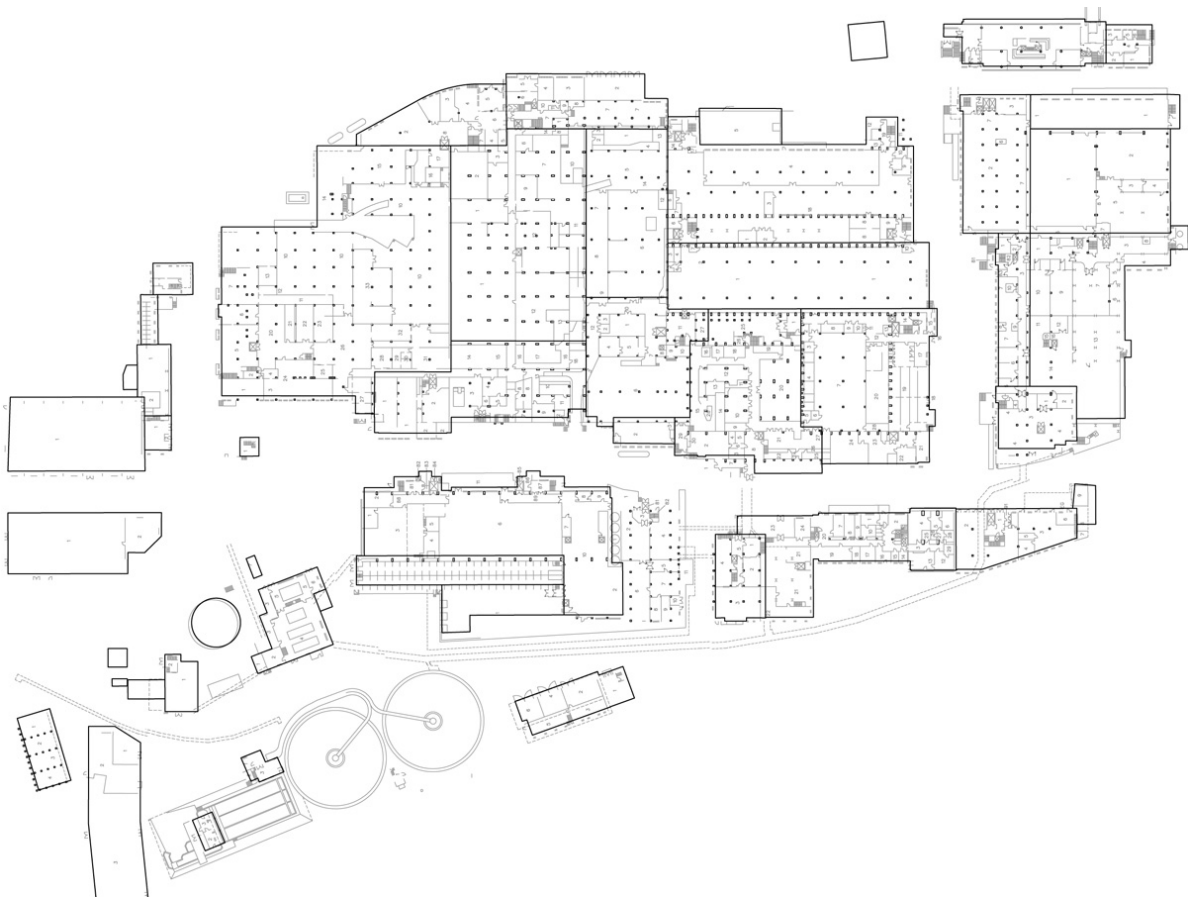


Abb.: Bestand Erdgeschoss Monosuisse-Areal

## 5.3 Vier Städtebauliche Thesen

## I. Zentrum aktivieren und vernetzen

Das zentral zwischen Emme und Bahnhof liegende Monosuisse-Areal hat mit seiner heute schon dichten und urbanen Struktur das Potential, Teil des zukünftigen Zentrums von Emmen zu werden. Mit seinen öffentlichen Räumen und seiner Durchlässigkeit vernetzt das Monosuisse Areal die umgebenden Quartiere untereinander und mit dem neuen Bahnhof.

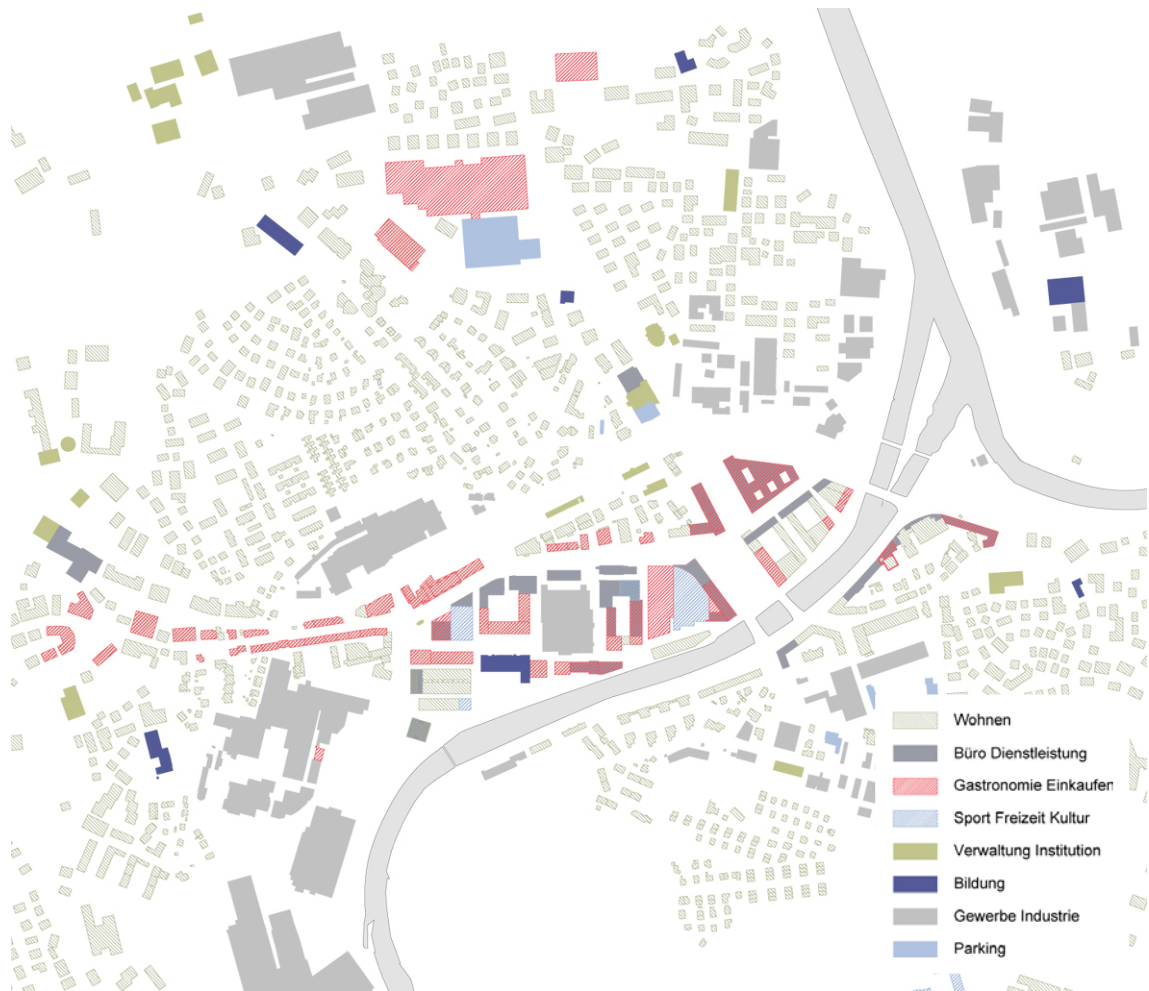


Abb.: Übersicht Nutzungsplan

## II. Stadt am Fluss

Emmen weist einen Mangel an öffentlichen Freiräumen auf und liegt heutzutage beziehungslos an der Emme. Das Monosuisse-Areal bietet nun die historische Chance, dies zu ändern. Hier, im zukünftigen Herzen von Emmen, kann die Emme zu einem Teil des Stadtraums werden. Ein qualitätsvoller, parkartiger und naturnaher Flussraum bringt Emmen an seinen Fluss und wertet das Zentrum auf.

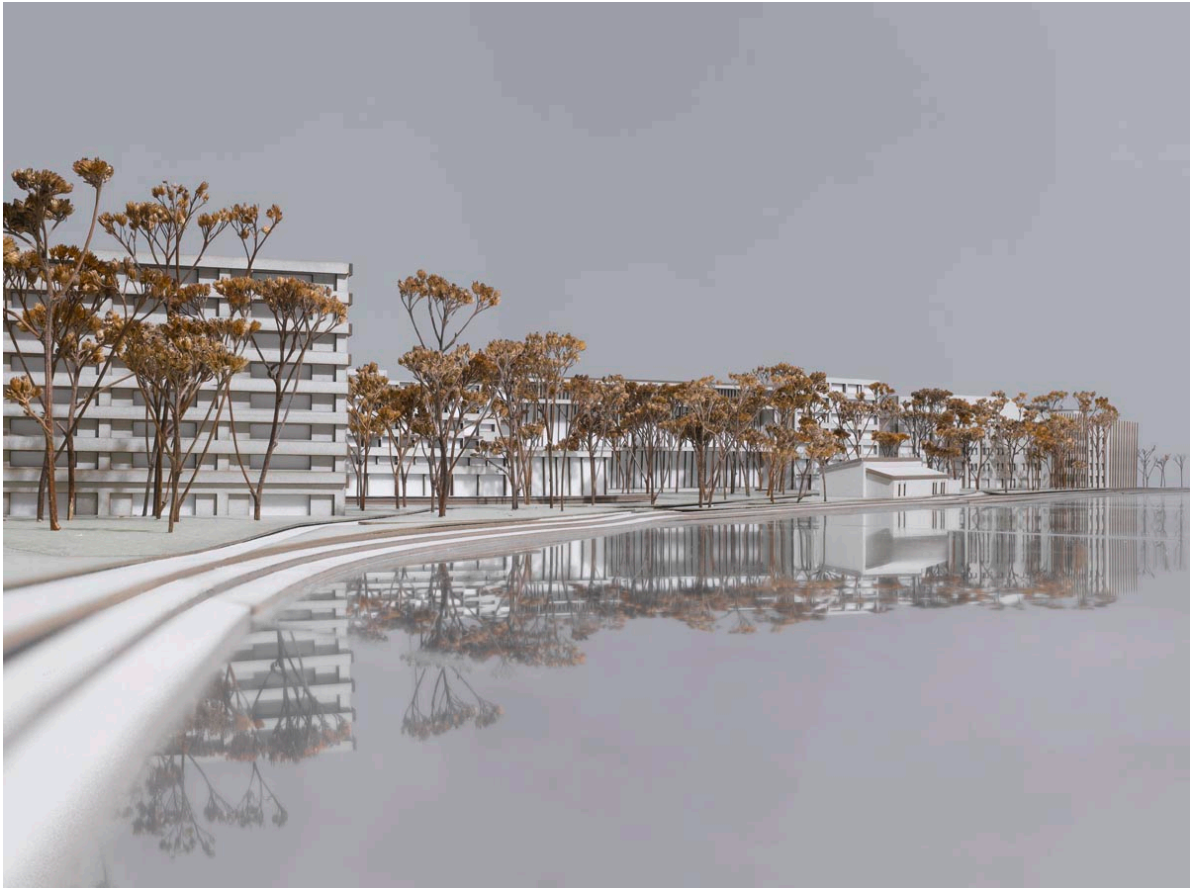


Abb.: Modellfoto „Stadt am Fluss“



## III. Urbane Identität

Das Monosuisse-Areal ist stark von seiner industriellen Nutzung geprägt. Es ist einer der urbansten Orte in Emmen, eine eigentliche Stadt in der Stadt. Dieser industrielle Charakter schafft eine starke Identität. In dieser Einzigartigkeit des Areals liegt sein eigentliches Potential, das unbedingt genutzt und weiterentwickelt werden sollte.



Abb.: Bestandsgebäude

## IV. Vielfalt

Eine Stärke des Areals ist seine grosse Vielfalt, sowohl in Bezug auf die Bautypologien, als auch im Bereich der Aussenräume. Kleine und grosse Bürogebäude, regalartig gestapelte, nutzungsneutrale Industriegebäude, Lagergebäude und Shedhallen werden mit reinen Wohnbauten ergänzt und ergeben eine komplette Sammlung urbaner Bautypen. Die urbanen Aussenräume werden zu Stadtplätzen, Strassen und Gassen. Im Inneren der Bebauung entstehen ruhige Hofräume, während der parkartige Flussraum das Areal an die Emme bringt. In der Zusammenschau entsteht ein lebendiges Stadtquartier das mehr ist, als nur eine Ansammlung von Häusern oder eine Siedlung.



Abb.: Fotomontage „Urbanes Wohnen am wilden Flusspark“

## 5.4 Phasenkonzept und Etappierungsvorschlag

Aufgrund der schwierig einschätzbaren Marktlage im Bereich Dienstleistung und Büro sowie der gegenseitigen Beeinträchtigung von Wohn- und Industrienutzung ist es nötig, das Areal ganz pragmatisch in kleinen Schritten zu entwickeln. Daher muss in Bezug auf die Etappierung die grösst mögliche Offenheit das Ziel sein. Dies hat den Vorteil, auf Marktveränderungen flexibel reagieren zu können und das neue Quartier längerfristig lebendig zu erhalten.

Phase A und B stellen keine Etappierung da. Wenn Phase A vollumfänglich realisiert ist, so ist ein durchgehendes Wegenetz im Sinne einer stadträumlichen Erlebbarkeit des Areals umgesetzt.

Als erstes wird das heutige Gebäude 745 (1) als Katalysator für eine Hochschulnutzung oder einen „Technopark“ umgebaut. Dazu entsteht ein Teil des Parks. Die beiden südlichen Gebäude werden an attraktiver Lage am Fluss und Park als nächstes errichtet (2). Ein Neubau an der Gerliswilstrasse gibt dem Monosuisse-Areal dann eine erste neue Adresse (3). Die Aufstockung des Bestands und mehrere Neubauten im Bereich A als Einzelinvestitionen könnten als nächstes gebaut werden. Der vorgelagerte Piazza Pontina erhöht die Standortqualität mit Bezug zum Fluss (4). Der nördliche längliche Neubau am Centralplatz öffnet schliesslich das Areal stärker gegen Norden (5). Das Hochhaus am Centralplatz festigt als nächstes dieses „Entree“ des Monosuisse-Areal und bildet den Schlussstein der Nord-Süd-Achse des Areals (6). Der erhaltene Teil der Shedhalle und die südlich liegenden Neubauten (ex-swiss-flock) tragen mit einem hohen Wohnanteil zur Belebung des Quartiers bei (7). Ein weiterer hoher Wohnanteil wird nun im Nordwestbereich des Areals am Park und am Fluss errichtet (8). Schliesslich kann noch das heutige RAV und die flussbegleitenden Gebäude im Süden zum Werterhalt aus- oder umgebaut werden (9).

Phase C könnte ebenfalls in kleinteiligen Einheiten wie (4) oder (7) umgesetzt werden.

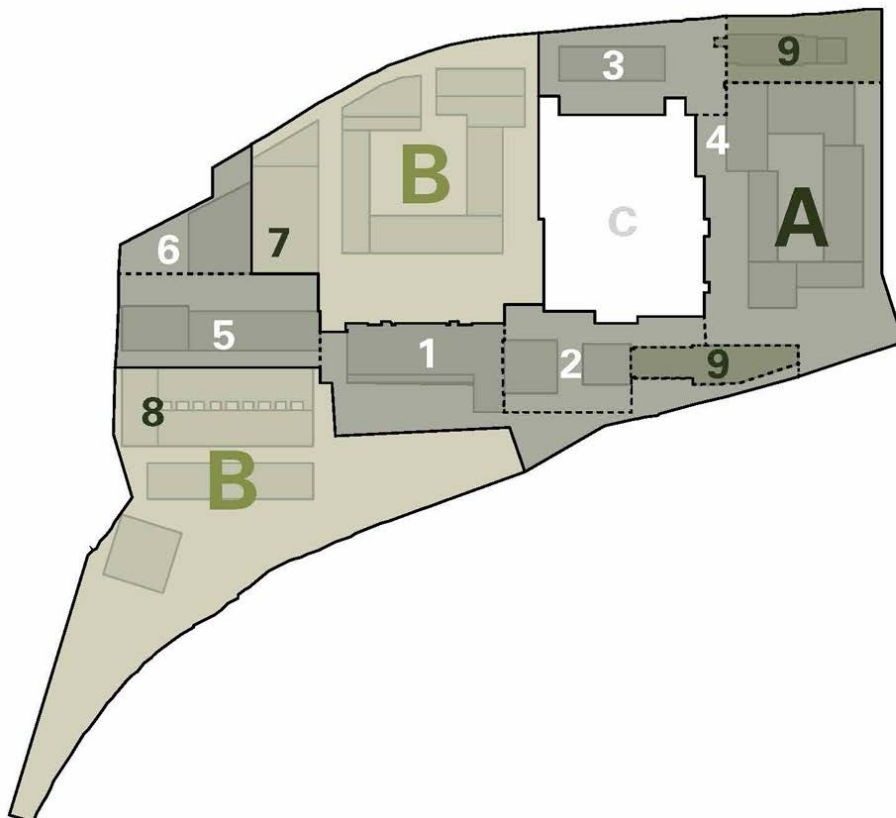


Abb.: Möglicher Etappierungsplan

## 5.5 Nutzungsflexibilität

Die vorgeschlagene Bebauungsstruktur basiert auf dem Gedanken der Nutzungsflexibilität. Der möglicherweise längere Entwicklungshorizont des Gesamtareals kann durch nutzungsneutral angelegte Gebäudetypen, die sich mit ihrer robusten Grundstruktur an Teilen des Bestands orientieren, optimal aufgefangen werden.

Entsprechend der Aufnahmefähigkeit des Immobilienmarkts, aber auch zur Erhöhung der Anzahl potentieller Investoren sind eher kleine Investitionseinheiten in einer Grössenordnung von 5'000 bis 10'000m<sup>2</sup> GF angedacht, die flexibel entwickelt werden können. Auch unterstützt dies wiederum das gesuchte differenziert gezeichnete Bild von Gebäuden und Aussenräumen.

## 5.6 Nutzungskonzept

Die Erdgeschosse sind entsprechend der gewünschten städtebaulichen Aktivierung mehrheitlich mit kulturellen, kommerziellen, gastronomischen und serviceorientierten Nutzungen belegt. Das idealerweise zur Hochschule umgenutzte Gebäude (Bau 745) am Nylsuisse-Platz bildet als öffentliche Institution einen wichtigen Anker. Grundsätzlich ist aufgrund der hohen Erschliessungsgunst durch Bahnhofsnähe zudem ein höherer Wohnanteil erwünscht. Dieser kann beispielsweise durch eine vertikale Nutzungsmischung auch auf den östlichen Arealteilen – vergleichbar mit Strukturen in gewachsenen Gründerzeitvierteln – erreicht werden. Ein maximaler Wohnanteil kann durch spezielle Lärmtypologien mit leichtem Gesamtflächenverlust erreicht werden. Es kann ein Wohnungsanteil von 30% bis ca. 50% nachgewiesen werden.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird die Nutzungskonzeption verfeinert. Grundsätzlich wird ein starke und lebendige Nutzungsdurchmischung mit Wohnen, Gewerbe, Büro, Gastronomie, Kleinhandel und Kulturnutzungen angestrebt. In diesem Rahmen ist auch eine Hotelnutzung denkbar.

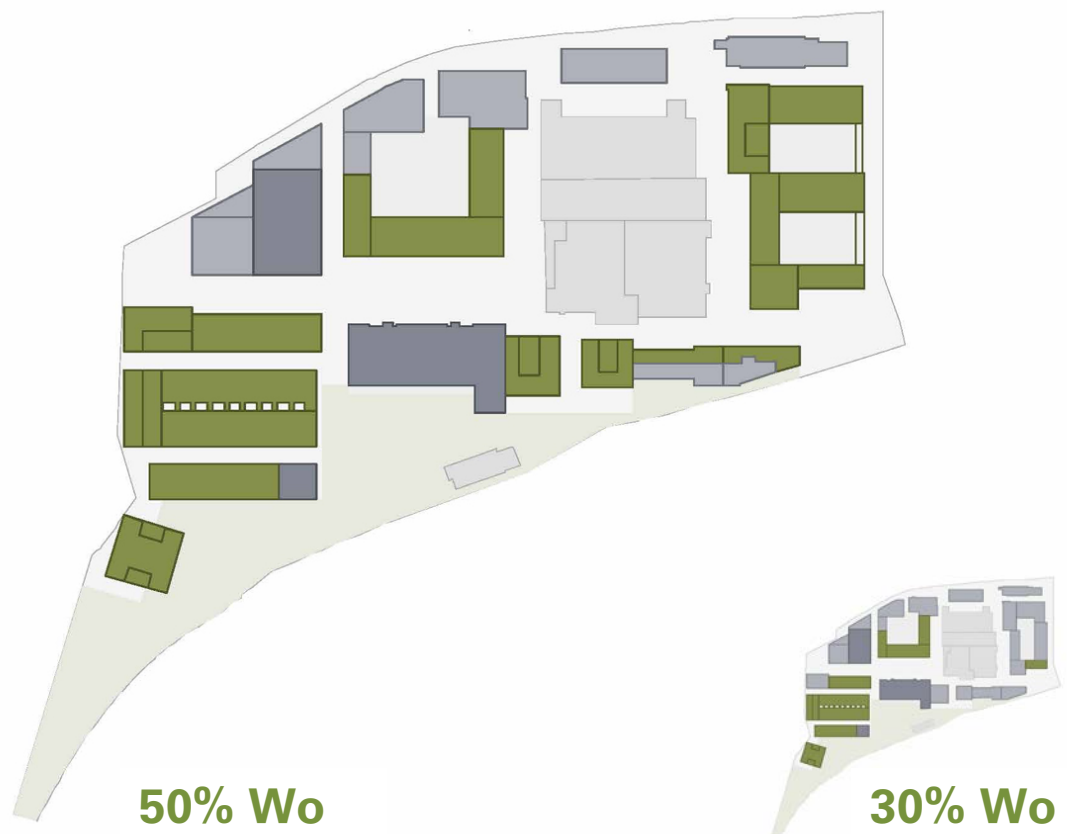


Abb.: Mögliche Nutzungsflexibilität



## 5.7 Differenzierungskonzept: Gebäudevielfalt und Höhenvielfalt

Das gewachsene Bauensemble aus unterschiedlich grossen und unterschiedlich hohen Häusern wird zum Ausgangspunkt für den städtebaulichen Transformationsprozess. Der Masterplan zeigt eine mögliche städtische Parzellierungsstruktur auf, die das gewünschte organische Weiterwachsen ermöglichen soll, um ein selbstverständliches Nebeneinander von Alt und Neu zu garantieren. An öffentlichen Strassen, Gassen und Plätzen liegen private Parzellen. Über die unterschiedliche Höhenentwicklung in den Baufeldern soll insbesondere entlang der Emme und der Gerliswilstrasse weiterhin eine differenzierte bauliche Silhouette erzeugt werden. Zwei Hochpunkte (max. 35m) am Centralplatz (Haus 01) und im Park (Haus 16) verorten die neuen öffentlichen Räume. Die genaue Lage und Höhe dieser Hochpunkte wird zu Anfang des Bebauungsplanverfahrens in einem Entscheidungsfindungsprozess mit dem Begleitgremium auf Grundlage vertiefter Abklärungen bestimmt. So wird ein städtebaulich geordnetes aber differenziertes Gesamtbild erreicht – weg vom Gestus einer homogenen, grossmassstäblichen Gesamtüberbauung hin zu einem gewachsenen Stadtteil.

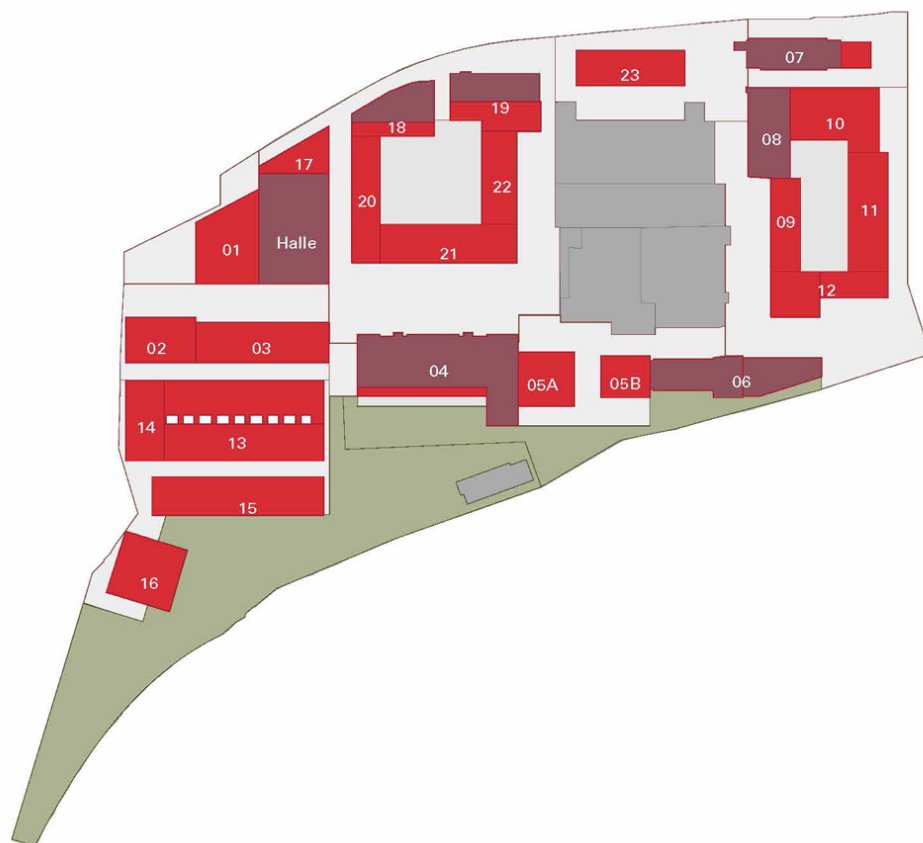


Abb.: Mögliche Gebäude- und Höhenvielfalt

## 5.8 Denkmalschutz

Teile der bestehenden Bausubstanz werden als schützenswert bzw. erhaltenswert eingeschätzt und sind in das Bauinventar der Gemeinde Emmen aufgenommen worden (schützenswert sind die Bauten 458, 723, erhaltenswert sind die Bauten 711, 716 und 730, die Bauten 701 und 702 können ersetzt werden > siehe auch Wettbewerbsprogramm Seite 15). Der vorliegende Masterplan berücksichtigt diese denkmalpflegerischen Einstufungen vollumfänglich. Das städtebauliche Konzept versucht sogar bedeutend mehr bestehende Substanz zu erhalten, um einen möglichst organischen

Transformationsprozess zu gewährleisten. Der Schutzzumfang der schützenswerten Bausubstanz wird darüber hinaus parallel zum Bebauungsplanverfahrens in Absprache mit der kantonalen Denkmalpflege konkretisiert.

## 5.9 Variantenprüfung Wohnnutzung Bebauung Nord

Um die konzeptionell und strategisch gewünschte Nutzungsflexibilität nachzuweisen, wurden für alle Baufelder sowohl mögliche Grundrisse für Wohnen und als auch für Büros geprüft. Die auf den Masterplänen dargestellten Grundrisse zeigen eine mögliche Grundrisstruktur für Erdgeschoss und für Regelobergeschosse für das gesamte Monosuisse-Areal auf.

Vor allem bei den Etappe 6 und 8 (Bebauung Nord / Centralplatz) besteht eine lokale hohe Lärmbelastung durch Strassen- und Eisenbahnlärm.

Die Lärmbelastung am Centralplatz (Etappe 6) lässt keine Wohnnutzung zu. Unter Umständen ist an diesem städtebaulich prägnanten Ort jedoch eine Hotelnutzung denkbar.

Auf dem Baufeld-Perimeter Nord (Etappe 8) hat sich gezeigt, dass verschiedene Bebauungsvarianten unterschiedliche Vor- und Nachteile bezüglich Ausnützung, Etappierung (Berücksichtigung bestehender Infrastrukturen wie Brunnen, Kläranlage), und Orientierung mit sich bringen. Hier wurden deshalb drei typologisch unterschiedliche Varianten mit ca. der gleichen Ausnützung für Wohnen zeichnerisch nachgewiesen. Die gezeigten Grundrissvarianten wurden von Lärmspezialisten geprüft und als realisierbar beurteilt (s. Anhang „Beilage Masterplan“).



Abb.: Etappe 8, Bebauung Nord, Variantenprüfung



## 6.2 Parzellengrenze zwischen Kanton und Areal

Im Hochwasserschutzprojekt war vorgesehen, dass der Kanton das Land bis zur Baulinie (10m ab Ufermauer) erwirbt. Neu soll der Kanton Flussterrassen inklusive Uferweg erwerben. Eine Voranfrage beim Amt für Verkehr und Infrastruktur (LU) hat ergeben, dass die neue Parzellengrenze so vorstellbar ist und der Uferweg im Besitz des Kantons im Sinne der Öffentlichkeit und des Unterhalts begrüsst wird. Die definitive Festlegung der Parzellengrenze ist Verhandlungssache mit dem Grundeigentümer.

## 6.3 Hochwasserschutz / Ufergestaltung

Eine lokale Vergrößerung des Gewässerraums wird vom Amt für Verkehr und Infrastruktur (LU) begrüsst. Die Ufergestaltung basiert auf Angaben derselben Dienststelle.

## 6.4 Renaturierung / Verlegung Schossbach

Der Schossbach ist ein eingedoltes Fließgewässer, welches aufgrund der Errichtung des Gebäudes 16 verlegt werden muss. Bei einer Verlegung muss der Bach laut neuer Gewässerschutzverordnung geöffnet und ein Gewässerraum von 11m freigehalten werden. Nach Voranfragen beim Amt für Raumentwicklung(LU) und Amt für Verkehr und Infrastruktur(LU) ist folgender Zielzustand denkbar: Eine Verlegung östlich des Gebäudes 16 in Koordination mit der Gemeinde soll angestrebt werden. Im Bereich des Parks soll das Gewässer möglichst naturnah gestaltet werden. Eine teilweise Öffnung soll auch im städtischen Bereich erfolgen. Eine vollständige Bachöffnung ist aufgrund der engen Platzverhältnisse schwierig. Die neue Mündung des Baches im Bereich der nördlichen Flussterrasse ist vorstellbar.



Abb.: Übersichtsplan Verlegung Schossbach



## 6.5 Werkleitungen / Versickerung / Retention

---

Im Hochwasserschutzprojekt des Kantons ist die Verlegung der Energieleitungen im Uferbereich vorgesehen. Die vorgeschlagene Ufergestaltung im Masterplan sieht ebenfalls eine Verlegung vor. Bei Verlegung muss ein Pflichtabstand ab Uferlinie von 6m eingehalten werden. Auch eine Verlegung in den bestehenden Leitungsgang ist denkbar. Der begehbare Leitungskanal kann bestehen bleiben.

Das Areal liegt in der Gewässerschutzzone Au. Versickerung und Retention können gemäss Vorgaben des Kantons über Kieskoffer oder mindestens 50cm humusierten Oberboden erfolgen. Die genaue Definition der erforderlichen Versickerung soll in Absprache mit dem UWE erfolgen. Es wurden drei verschiedene Varianten zur Retention/ Versickerung und Reinigung erarbeitet. Retention und Versickerung sowie Reinigung können sowohl gänzlich im Park sowie im Park und Areal erfolgen.

## 6.6 Etappierung Park

---

In Phase A wird ein eigenständiger Teilabschnitt des Parks realisiert. Bereits zu diesem Zeitpunkt wird es sowohl Park- und Flussterrassen sowie die Stadtterrasse geben.



Abb.: Übersichtsplan Phase A

## 7 Verkehrskonzept

### 7.1 Langsamverkehr

In Anbetracht der guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und des angestrebten Parkplatzangebots nimmt der Langsamverkehr eine bedeutende Rolle ein.

Innerhalb des Areals:

Die durchlässigen Baufelder sorgen für ein feinmaschiges Langsamverkehrsnetz, das eng mit dem attraktiven Uferraum der Kleinen Emme verknüpft ist. Ansprechend gestaltete Strassen, Gassen und Aufenthaltsflächen sind entscheidend für die Attraktivität des Fussverkehrs. Die Gestaltung der Fahrgassen und Plätze muss auf die Bedürfnisse des Langsamverkehrs - speziell jener der Fussgänger - Rücksicht nehmen. In der nächsten Planungsphase sind die Abstellanlagen für den Veloverkehr zu präzisieren und in das Konzept zu integrieren.

Ausserhalb des Areals:

Die Anbindung des Monosuisse-Areals an das aussenliegende bestehende Fusswegnetz erfolgt einerseits entlang der und über die Kleine Emme, andererseits zur Gerliswilstrasse, zur Emmenweidstrasse und zum Seetalplatz. Anzustreben sind Fussgängerstreifen in Wunschlinien bzw. in der Flucht der beiden weiterführenden Fusswegachsen, bspw. zum Bahnhof Emmenbrücke oder zu den Bushaltestellen Central und Seetalplatz. Die im Strassenprojekt Seetalplatz vorgesehenen Standorte der Fussgängerstreifen liegen nicht alle in den Wunschlinien und sind entsprechend zu überprüfen bzw. allenfalls durch zusätzliche Fussgängerstreifen zu ergänzen.

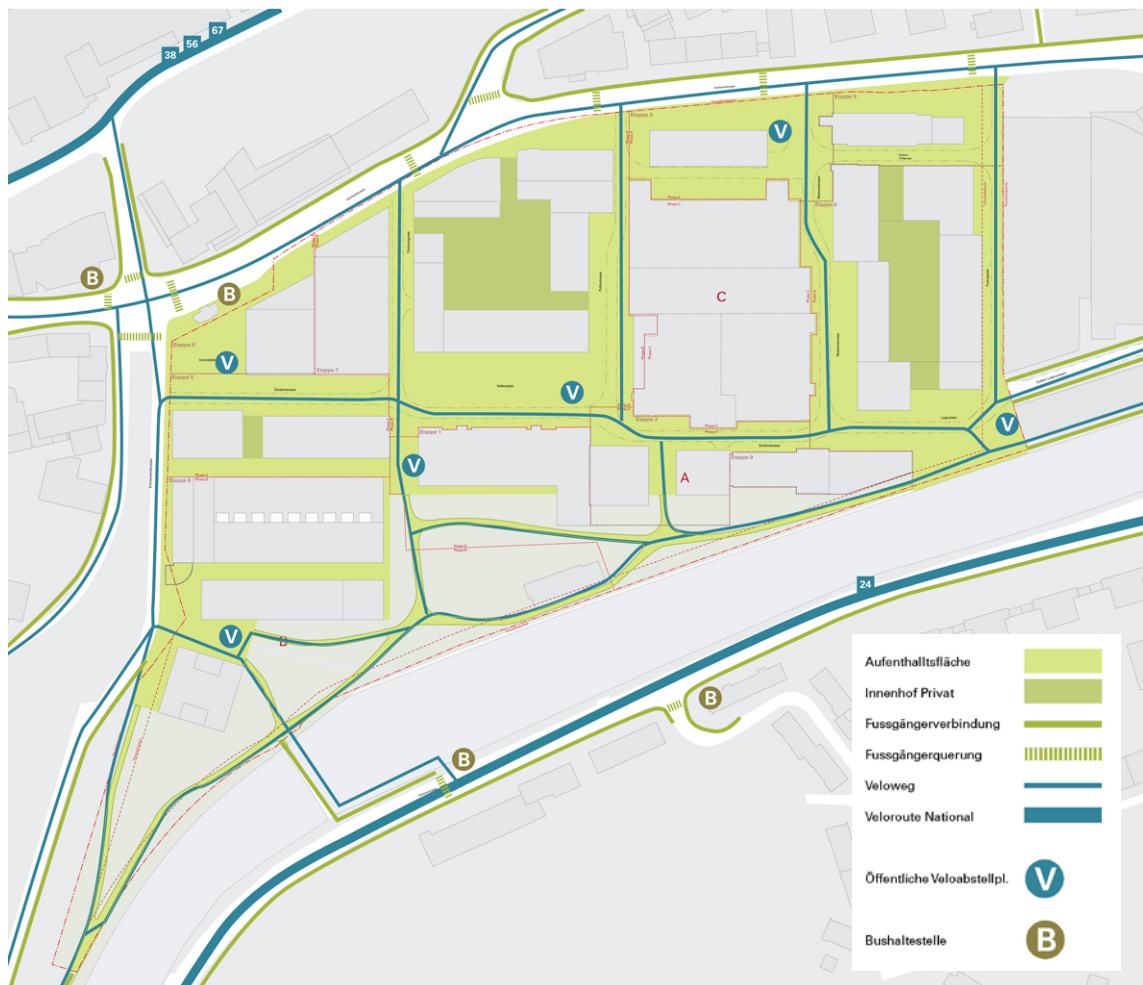


Abb.: Langsamverkehr

## 7.2 MIV-Erschliessung

Die Hauptzugänge des Areals für den motorisierten Individualverkehr befinden sich an der Gerliswilstrasse beim Zugang Pförtnerhaus (Zu- und Wegfahrt von/nach allen Seiten möglich) sowie an der Emmenweidstrasse beim Zugang Centralplatz (Zu- und Wegfahrt von/nach allen Seiten möglich).

Von beiden Portalen sind die Parkieranlagen auf möglichst kurzem Weg erschlossen. Dadurch vermindert sich die Verkehrsbelastung innerhalb des Areals. Mit der gewählten Kammerung der Parkhauserschliessung wird zudem der Durchgangsverkehr durch das Areal verhindert. Innerhalb des Areals soll so wenig Verkehr wie möglich zirkulieren.

Entlang der Zufahrten gibt es ein Angebot an Kurzparkplätzen für Kunden möglicher Verkaufsgeschäfte.



Abb.: Verkehrskonzept Endzustand

## 7.3 Parkierungsberechnung

Die Parkierungsberechnung von Planteam S vom 16. Mai 2011 basiert auf der Annahme, dass in der betreffenden Verkehrszone 230 Ein- und Ausfahrten in der massgebenden Spitzenstunde (Abendspitzenstunde) verursacht werden dürfen. Über die Grundflächen leiten sich daraus für das Monosuisse-Areal 182 Ein- und Ausfahrten ab. Zusätzlich dürfen von der Parzelle der Gemeinde Emmen 14 Ein- und Ausfahrten verursacht werden. Für den Planungssperimeter sind somit gesamthaft 196 Ein- und Ausfahrten in der Abendspitzenstunde zulässig. Diese vorgegebene Obergrenze wurde im Rahmen einer kürzlich erfolgten Besprechung mit den zuständigen Behörden bestätigt.

Aufgrund bisheriger Erfahrungen und Richtlinien besteht eine Korrelation zwischen der Anzahl Parkplätze innerhalb eines Areals und dem daraus induzierten Verkehrsaufkommen. Über das spezifische Verkehrspotential eines Parkplatzes für die verschiedenen Nutzungen lässt sich die Anzahl Parkplätze ableiten. Bei der vorgegebenen Anzahl Ein- und Ausfahrten sind maximal 1'477 Parkplätze möglich (unter der Annahme eines niedrigen spezifischen Verkehrspotentials von Parkplätzen für Verkaufs- oder Gastronomienutzungen). Steigt der Umschlaggrad dieser Parkplätze (bspw. aufgrund mehr Verkaufsfläche für den täglichen Bedarf), sinkt die Parkplatzmenge, wenn die vorgegebene Anzahl der Ein- und Ausfahrten nicht überschritten werden soll.

Mit der einschlägigen VSS-Norm wurde eine Plausibilitätsprüfung der Anzahl Parkplätze über die projizierten Geschossflächen durchgeführt. Diese zeigt unter Berücksichtigung der sehr guten ÖV-Anbindung des Areals und eines hohen Langsamverkehrsanteils folgendes Ergebnis:

| Wohnanteil | Parkplatzminimum | Parkplatzmaximum | Mittelwert |
|------------|------------------|------------------|------------|
| 50%        | 905 PP           | 1'809 PP         | 1'357 PP   |
| 30%        | 996 PP           | 1'993 PP         | 1'494 PP   |

Tabelle 1: Übersicht der nach VSS-Norm erforderlichen Anzahl Parkplätze

Anhand des Vergleichs der unterschiedlichen Wohnanteile lassen sich folgende Punkte festhalten:

- Die Resultate der beiden Berechnungsarten der Parkplatzmenge (über das spezifische Verkehrspotential und anhand der VSS-Norm) liegen in derselben Grössenordnung.
- Unter Berücksichtigung eines hohen Langsamverkehrsanteils und einer sehr guten ÖV-Erschliessung können beide Nutzungsszenarien (50% und 30% Wohnanteil) umgesetzt werden.

Eine Minderung des Wohnanteils löst tendenziell das Bedürfnis nach mehr Parkplätzen aus. Mittels der optimalen Anbindung des Monosuisse-Areals an das Netz des öffentlichen Verkehrs (S-Bahnstation Emmenbrücke, Bushaltestellen Seetalplatz und Central) und einem hohen Anteil Langsamverkehr am Ziel-/Quellverkehr des Monosuisse-Areals lassen sich erst eine reduzierte Anzahl Pflichtparkplätze realisieren. Das ÖV-Angebot kann von Seiten Arealentwicklung nicht weiter beeinflusst werden.

Deshalb kommt dem Langsamverkehr in der Gebietsentwicklung ein sehr hoher Stellenwert zu. Konsequenz daraus müssen attraktive Aussenräume, ein dichtes und sicheres Wegnetz, ausreichend und einfach zugängliche Abstellanlagen für Velos, ein attraktiver Zugang zum ÖV und eine gute Anbindung des Areals an das umgebende Fuss- und Velonetz sein. Wird der Bedeutung des Langsamverkehrs zu wenig Rechnung getragen, hat dies eine erhöhte Nachfrage nach Parkplätzen zur Folge. Dies ist letztendlich auch eine Frage des Zielpublikums.



## 7.4 Parkierungsanlagen

In fünf unterirdischen Parkierungsanlagen verteilt über das Areal können bis zu 1'000 Parkplätze aufgezeigt werden, wovon ca. 20% in einem 2. Untergeschoss liegen. In einer zentralen oberirdischen mehrgeschossigen Parkierungsanlage können bis zu 1'000 Parkplätze aufgezeigt werden, wodurch sich die Anzahl unterirdischer Parkplätze im 2. Untergeschoss reduzieren liesse.

Somit ergibt sich eine mögliche Gesamtparkplatzzahl von rund 1'500 Parkplätzen auf dem Areal. Diese Zahl ist als Gesamtplafond zu verstehen. Es erfolgt keine lineare Zuteilung, also keine absolute Zuordnung auf Gebäude, sondern es wird auf die jeweils arealinternen Bedürfnisse für ihre Erstellung Rücksicht genommen.



Abb.: Mögliche Parkierungsanlagen unterirdisch

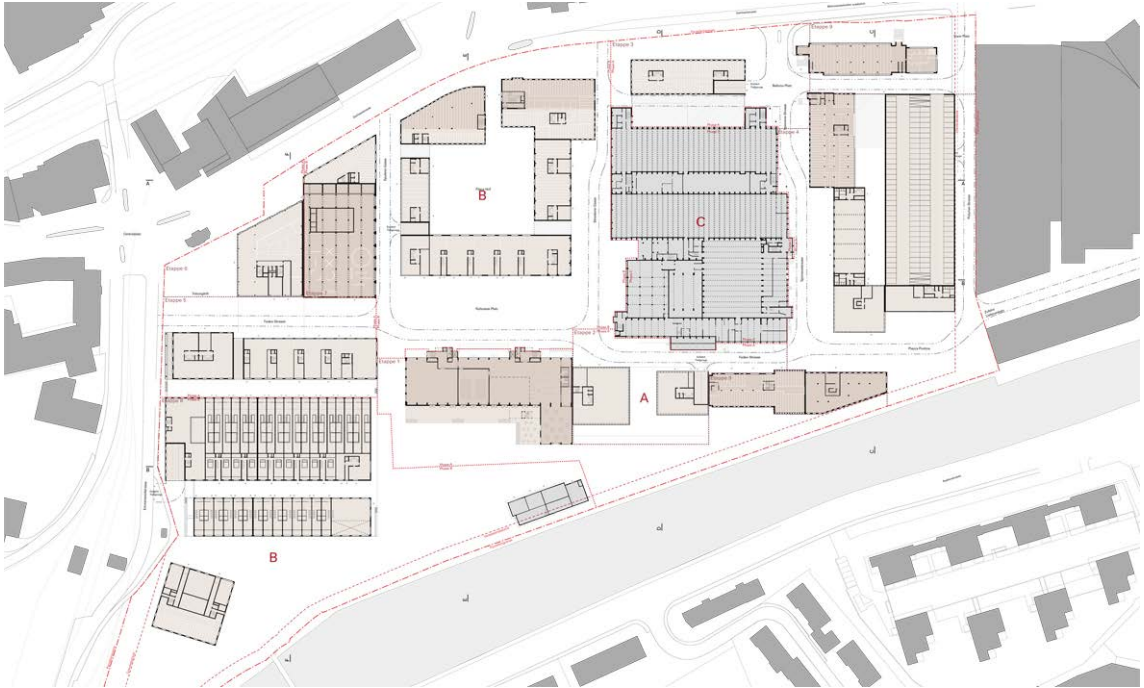


Abb.: Mögliche Parkieranlage oberirdisch

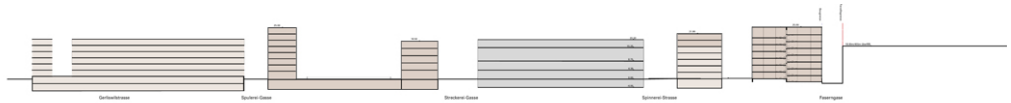


Abb.: Längsschnitt Areal (versetzte Schnittlinie)

## 7.5 Anlieferung

Es ist davon auszugehen, dass sowohl Sattelschlepper als auch Lastwagen mit Anhänger für Lieferungen eingesetzt werden. Da auf dem Areal im Zuge der Umnutzungen mit hohen Fußgängerfrequenzen gerechnet werden muss, sind längere Rückwärtsfahrten oder Wendemanöver in den Fahrgassen für den Schwerverkehr zu minimieren. Daher soll die Anlieferung im Einbahnsystem erfolgen.

Die Fahrgassen werden mit einer lichten Breite von 5 m so ausgestaltet, dass der Begegnungsfall Personenwagen / Lastwagen bei 20 km/h möglich ist. Zusätzliche punktuelle Einengungen sind im Sinne von verkehrsberuhigenden Massnahmen denkbar. Ebenso sind punktuelle Ausweitungen vorgesehen, wo ein Lastwagen einen stehenden Lastwagen überholen kann.

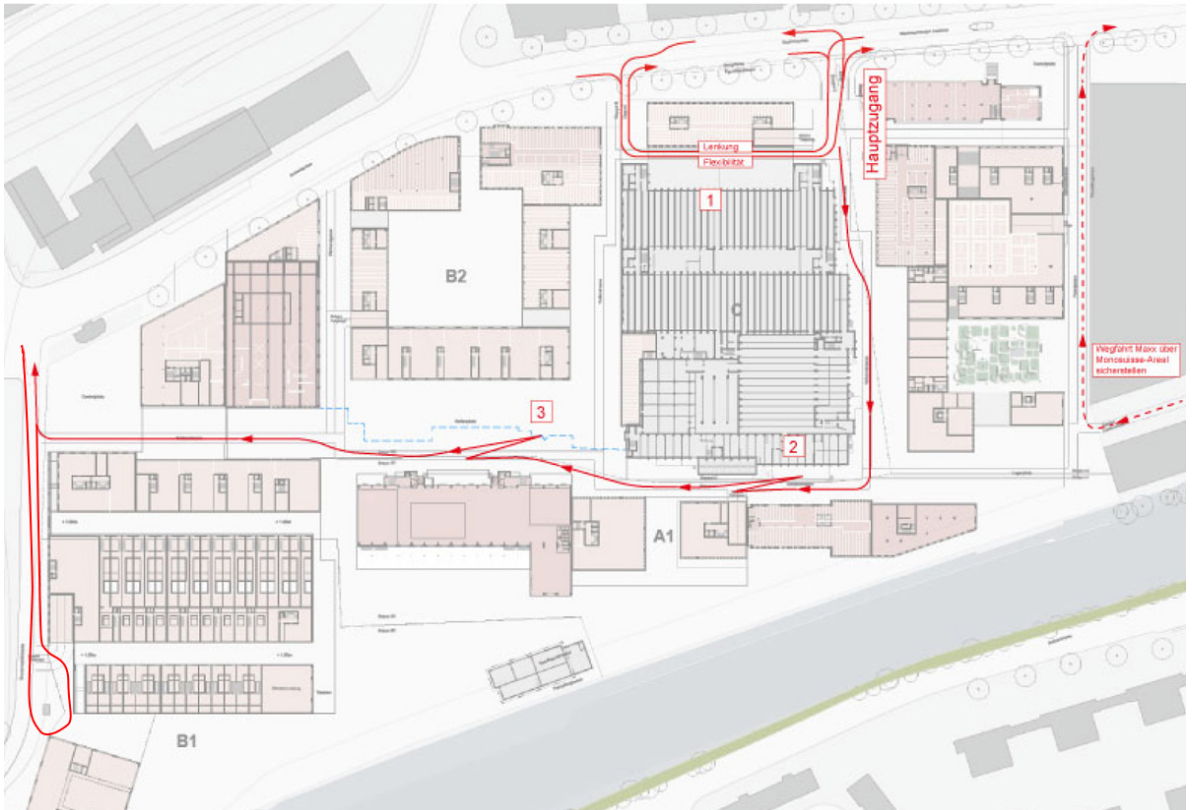


Abb.: Anlieferungskonzept

## 7.6 Notzufahrten

Alle Strassen und Gassen sind für Notfallfahrzeuge befahrbar, insbesondere jene Gassen, in welchen weder Anlieferung noch Autoverkehr vorgesehen sind. Die Notzufahrt muss nebst den oben genannten Anknüpfungspunkten auch bei der Spulereigasse von der Gerliswilstrasse und beim Zugang Maxx möglich sein.

## 8 Beteiligte

---

### 8.1 Begleitgremium

---

Bauherrschaft/ Vertreter Monosuisse AG:

- Christoph Tobler, CEO Sefar Gruppe
- Franz Albers, Mitglied VR Sefar Holding AG
- Alain Homberger, Mitglied VR Sefar Holding AG (Vorsitz Immobilienausschuss)
- Beat Hämmerli, Mitglied VR Sefar Holding AG
- Werner Häller, Geschäftsleiter Monosuisse AG
- Elmar Ernst, Leiter Immobilien Monosuisse AG
- Rolf Wyss, Leiter Technik Monosuisse AG

Gemeinde Emmen:

- Hans Gantenbein, Leiter Departement Bau und Umwelt
- Mirco Derrer, Stadtplaner

Fachpersonen:

- Thomas Lussi, Lussi+Halter Partner Architekten
- Monika Schenk, Hager Partner AG (Landschaftsarchitektur)
- Reto Höin, Planteam S AG (Akustik und Lärm)
- Hansueli Remund, Planteam S AG
- Rachel Gaudenz, Planteam S AG

### 8.2 Planungsteam

---

|                         |  |
|-------------------------|--|
| Architekten:            | EM2N <ul style="list-style-type: none"><li>- Daniel Niggli</li><li>- Fabian Hörmann</li><li>- Martin Broder</li></ul>                                |
| Landschaftsarchitekten: | Schweingruber Zulauf <ul style="list-style-type: none"><li>- Lukas Schweingruber</li><li>- Dominik Bueckers</li><li>- Eva-Maria Schgaguler</li></ul> |
| Verkehrsplaner:         | ewp AG <ul style="list-style-type: none"><li>- Daniel Heer</li><li>- Thomas Hablützel</li></ul>  |
| Tiefbauingenieur:       | Emch+Berger WSB AG <ul style="list-style-type: none"><li>- Hanspeter Hürlimann</li></ul>   |
| Kostenplanung:          | b&p baurealisation ag <ul style="list-style-type: none"><li>- Timo Philippen</li><li>- Tanja Jackscharth</li></ul>                                   |

## 9 Weiteres Vorgehen

---

Mit den vorliegenden Dokumenten wird die Phase I „Masterplan“ abgeschlossen. Es beginnt unmittelbar Phase II „Entwurf Bebauungsplan, Erarbeitung UVP und Entwurf Umzonung“, die bis ca. Dezember 2012 dauert. Der Einwohnerrat wird im Herbst 2012 über den Masterplan in Kenntnis gesetzt. Ab Dezember beginnt Phase III „Festsetzungsverfahren Bebauungsplan, UVP und Umzonung“. Rückmeldungen aus Mitwirkung, Stellungnahmen und Auflage werden im Jahr 2013 in die Dokumente eingearbeitet. Im Frühjahr 2014 finden dann die 1. und die 2. Lesung im Einwohnerrat statt.

## 10 Anhang

---

- Übersicht Masterplankonzept, EM2N, 23. Juli. 2012
- Masterplan Erdgeschoss, EM2N, 23. Juli. 2012
- Masterplan Obergeschoss, EM2N, 23. Juli. 2012
- Zusammenstellung Gebäudematrix, EM2N, 23. Juni. 2012