

Entwicklung Gesamtkonzept nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ESP Willisau

Schlussbericht zum Workshopverfahren



Juni 2025

Impressum

Auftraggeber: Dienststellen rawi und vif des Kantons Luzern, Stadt Willisau, Region Luzern West, Wirtschaftsförderung Luzern
Autor: georegio ag, Bahnhofstrasse 35, 3400 Burgdorf
Titelbild: Themenpläne Gesamtkonzept (Atelier Corso, Bryum, AKP)

Version	Datum	Inhalt
1.0	19.12.2024	Entwurf Schlussbericht Workshopverfahren
1.1	14.01.2025	Bereinigter Entwurf
1.2	08.04.2025	Bereinigter Entwurf nach Klausursitzung Stadtrat
2.0	25.06.2025	Bereinigte Fassung

Entwicklung Gesamtkonzept nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ESP Willisau

Schlussbericht zum Workshopverfahren

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Ausgangslage und Zielsetzung	1
1.2	Beteiligte: Begleitgremium und Bearbeitungsteam	2
1.3	Vorgehen	2
2	Ergebnisse der einzelnen Workshops	3
2.1	Workshop 1 vom 11.06.2024: Ortsanalyse / Städtebau inkl. Zielbild	3
2.2	Workshop 2 vom 12.08.2024: Möglichkeiten und Ambitionen	6
2.3	Workshop 3 vom 24.10.2024: Vision und Umsetzung	9
2.4	Zusatzabklärungen öffentlicher Verkehr	12
3	Gesamtkonzept	13
3.1	Beurteilungen Experten	13
3.2	Verbindlichkeit	16
4	Kommunikation und Umsetzung	17
5	Unterschriften (Zustimmung zu den Ergebnissen)	18
	Anhang 1: Protokoll Workshop 1 vom 11.06.2024: Ortsanalyse/ Städtebau, Zielbild	19
	Anhang 2: Protokoll Workshop 2 vom 12.08.2024: Möglichkeiten und Ambitionen	26
	Anhang 3: Protokoll Workshop 3 vom 24.10.2024: Vision und Umsetzung	36

Separates Dokument

Gesamtkonzept nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ESP Willisau

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage und Zielsetzung

Gemäss kantonalem Richtplan 2015 werden mit den Entwicklungsschwerpunkten (ESP) grossflächige Arbeitsplatzgebiete an gut erschlossenen Standorten festgelegt, an deren qualitativ guter Entwicklung bis zur Baureife, Verfügbarkeit und Promotion ein vorrangiges volkswirtschaftliches Interesse besteht. Solche ESP können für die Nutzungsprofile Industrie/Gewerbe/Logistik, Büro/Dienstleistungen und Einkaufen/Freizeit ausgeschieden werden. Die Nutzungsprofile zeigen die Schwerpunkte der angestrebten Entwicklung des betreffenden ESP auf.

Im kantonalen Richtplan 2015 ist der ESP Willisau mit einer Fläche von ca. 70 ha festgelegt (Nutzungsprofil: Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen, Einkauf, Freizeit).

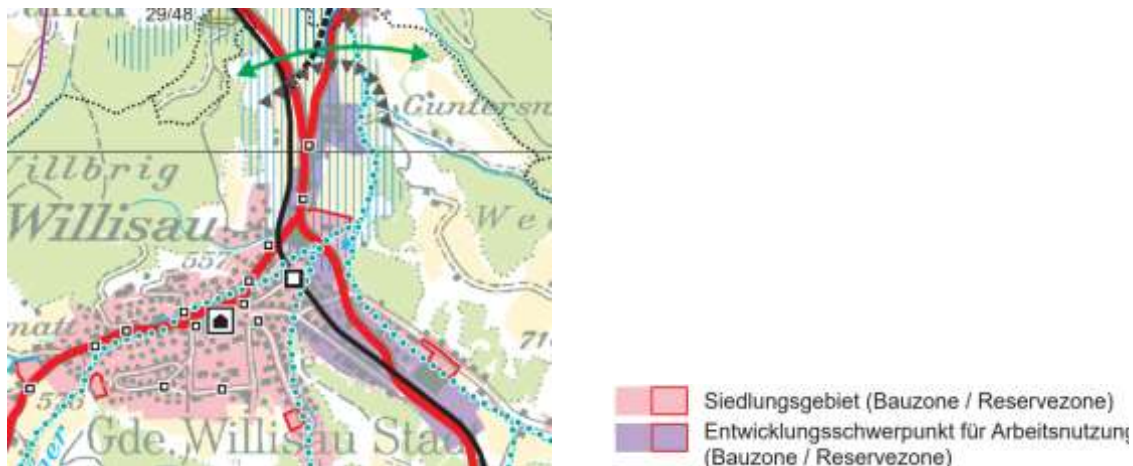


Abb. 1 Ausschnitt ESP Willisau (violett) Richtplankarte Kanton Luzern

Der Kanton, die regionalen Entwicklungsträger (vorliegend REGION LUZERN WEST) und die Gemeinden (vorliegend Stadt Willisau) fördern die Umsetzung und Weiterentwicklung der ESP in enger Zusammenarbeit mit den weiteren Beteiligten wie der Wirtschaftsförderung (WFLU) und dem Verkehrsverbund Luzern (VVL) sowie Grundeigentümern und Investoren.

In der Kooperationsvereinbarung ESP Willisau vom 18. September 2023 zwischen dem Kanton Luzern (vertreten durch die Dienststellen rawi und vif), der Stadt Willisau, der REGION LUZERN WEST und der Wirtschaftsförderung Luzern wurden gemeinsam die Entwicklungsabsichten festgelegt und ein breit zusammengesetztes Steuergremium, die Steuerungsgruppe ESP Willisau, etabliert. Gemäss der Kooperationsvereinbarung soll ein Gesamtkonzept nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung erarbeitet werden. Zur Erarbeitung dieses Konzepts werden im Sinne eines SIA-analogen Workshopverfahrens eine Reihe von Workshops durchgeführt. Als Ergebnis liegt ein «Gesamtkonzept» vor, welches der konkreten räumlichen Situation vor Ort gerecht wird (Gewerbe / Industriegebiet), die kantonalen und kommunalen Instrumente zweckmässig mitbetrachtet und gleichzeitig die Erwartungen der verschiedenen Akteure zu erfüllen vermag.

Die Hauptziele des Verfahrens sind:

- Prüfen des Potenzials des ESP Willisau im Rahmen einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.
- Ausarbeiten einer oder mehrerer Varianten zu einem Gesamtkonzept (mit Massnahmen), das als Grundlage für weitere Projektierungen im ESP-Perimeter dient.
- Erarbeiten einer konsolidierten Ergebnissicherung des gesamten Entwicklungsprozesses der Phase 1 in Form eines Schlussberichts.

Der Prozess des Workshopverfahrens wird im vorliegenden Schlussbericht festgehalten. Der Schlussbericht dient dem Verfahrensnachweis, in dem die Projektentwicklung von der Ortsanalyse bis hin zum Gesamtkonzept inkl. Darstellung der konkreten Inhalte und Diskussionen während des

Workshopprozesses dokumentiert werden. Weiter umfasst der Schlussbericht Überlegungen zur Verbindlichkeit des Gesamtkonzepts und eine Würdigung durch das Begleitgremium mit Empfehlungen zur Weiterbearbeitung.

Die inhaltlichen Hauptergebnisse in Form des Gesamtkonzepts sind in einem separaten Dokument festgehalten.

1.2 Beteiligte: Begleitgremium und Bearbeitungsteam

Ein Begleitgremium hat im Rahmen der Workshops die erarbeiteten Inhalte beurteilt und Inputs gegeben. Zudem hat das Begleitgremium Entscheide zur weiteren Bearbeitung getroffen. Die fachliche Bearbeitung erfolgte durch ein Bearbeitungsteam von Städtebauern für die gestalterischen Fragen, sowie durch Fachexperten für weitere Aspekte wie Erschliessung / Mobilität und Freiraumgestaltung. Folgende Personen haben am Projekt mitgearbeitet:

Begleitgremium mit Stimmrecht

- André Marti, Stadtpräsident, Stadt Willisau (Vorsitz)
- Daniel Bammert, Stadtammann, Stadt Willisau (ohne Teilnahme an den Workshops)
- Chantal Strotz, Gebietsmanagerin REGION LUZERN WEST (Gesamtkoordination)
- Christoph Lampart, Projektleiter Dienststelle rawi Kanton Luzern
- André Rösch, Abteilungsleiter Dienststelle vif Kanton Luzern (ohne Teilnahme an den Workshops)
- Kathrin Scherer, Leiterin Unternehmensentwicklung Wirtschaftsförderung Luzern
- Guido Roos, Geschäftsführer REGION LUZERN WEST
- Reto Derungs, stadtlandplan AG, Fachbegleitung Städtebau, Ortsplaner der Stadt Willisau
- Priska Lorenz, e4plus AG, Fachbegleitung Nachhaltigkeit
- Maurice Weber, W+P Weber und Partner AG, Fachbegleitung Industriearealentwicklung

Bearbeitungsteam

- Han van de Wetering, Atelier Corso GmbH, Bereich Städtebau
- Samuel Ammann, Atelier Corso GmbH, Bereich Nutzung
- Pascal Hofmann, Bryum GmbH, Bereich Freiraum/Klima
- Adrian Leuenberger, AKP Verkehrsingenieur AG, Bereich Verkehr

Verfahrensbegleitung und -leitung

- Thomas Frei, georegio ag, Gesamtplaner REGION LUZERN WEST, Workshop-Moderation
- Fabian Kuster, georegio ag, Workshop-Protokolle

1.3 Vorgehen

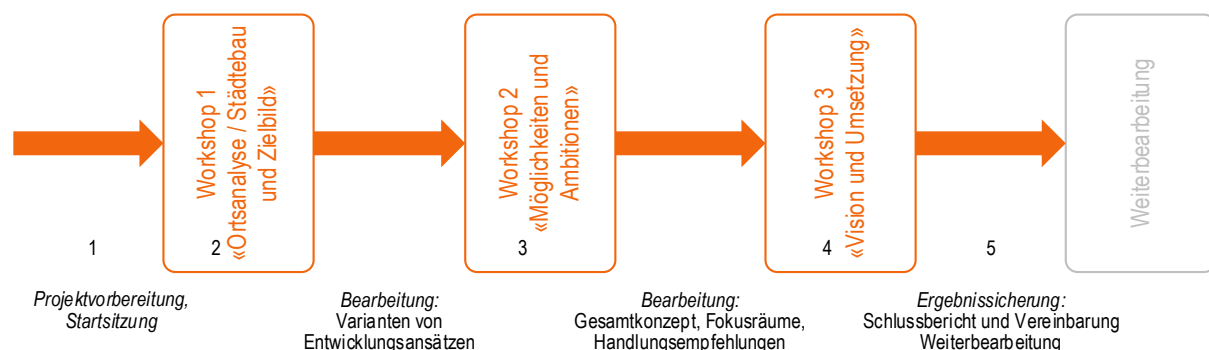


Abb. 2 Vorgehen im Überblick

Zur Erarbeitung des Gesamtkonzepts wurde ein SIA-analoges Workshopverfahren durchgeführt. Das Verfahren gliederte sich entsprechend in eine Workshop-Reihe, in denen die durch das Bearbeitungsteam erarbeiteten Entwürfe zusammen mit dem Begleitgremium besprochen, kommentiert und konkretisiert wurden. Zwischen den gemeinsamen Workshops entwickelte das

Bearbeitungsteam das Konzept weiter und berücksichtigte dabei die Empfehlungen des Begleitgremiums. Bei Bedarf führte das Bearbeitungsteam bilaterale Gespräche mit Mitgliedern des Begleitgremiums oder externen Wissensträgern. Das Vorgehen bestand im Grundsatz aus einer stufenweisen Annäherung an das angestrebte Ergebnis in fünf Arbeitsschritten (Abb. 1).

Die Workshops fanden an folgenden Terminen statt, sie dauerten jeweils 3–4 Stunden:

Workshop 1	11.06.2024	Ortsanalyse / Städtebau und Zielbild	Kap. 2.1
Workshop 2	12.08.2024	Möglichkeiten und Ambitionen	Kap. 2.2
Workshop 3	24.10.2024	Vision und Umsetzung	Kap. 2.3

Tab. 1 Zeitplan Workshopverfahren

2 Ergebnisse der einzelnen Workshops

2.1 Workshop 1 vom 11.06.2024: Ortsanalyse / Städtebau inkl. Zielbild

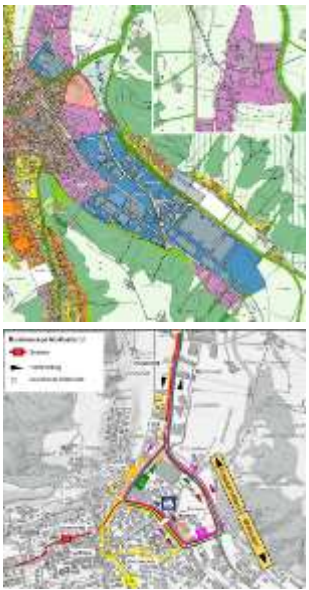


Ausgangslage Als Grundlage für die Erarbeitung des Gesamtkonzepts für den ESP Willisau haben das Begleitgremium und das Bearbeitungsteam am ersten Workshop die Vollständigkeit und die Richtigkeit der Analyse beurteilt. Daraus abgeleitet wurde zusammen mit dem Begleitgremium eine gemeinsame Zielfindung für die Entwicklung des ESP definiert.

Resultate 1) Grundlagen

Planung: Willisau hat als Arbeitsgebiet eine grosse Bedeutung für die ganze REGION LUZERN WEST und erfüllt zugleich auch die Funktion einer kommunalen Arbeitszone für die Stadt Willisau. Auf kommunaler Stufe erstreckt sich der ESP Willisau über diverse Zonen (Arbeitszonen, Wohn- und Mischzonen, Grünzonen). Es stellt ein dynamisches Gebiet mit diversen Potenzialen (z.B. unüberbaute Bauzonen) dar.

Verkehr: Die bestehenden Bahn- und Busverbindungen bilden das Rückgrat des öV. Die Buslinien werden in Zukunft wohl etwas höher frequentiert sein. Diverse Schleifen in Industriequartiere sind geprüft worden bzw. sind Bestandteil von künftigen Überlegungen. Ein S-Bahn Anschluss im Industrieareal war noch nie ein Thema gewesen. Weiter kommen in Willisau zwei Kantonsstrassen zusammen, womit



eine wichtige Durchleitungsfunktion wahrgenommen wird. Weitere Elemente sind die Umfahrungsstrassen sowie die drei nationalen Fahrradroutes.

Verkehrsbelastung: Basierend auf aktuellen Siedlungsdaten (Stand: Mitte 2024) kann festgestellt werden, welche Verkehrsstellen wie stark belastet sind. Es lässt sich aktuell eine Zunahme der Mobilitätsbedürfnisse aus Südwesten feststellen. Entsprechend ist der Engpass Grundmatt von Südwesten her kombiniert mit der Schranke ein zentraler Faktor.

Freiraum: Innerhalb des ESP-Perimeters sind Erholungsräume (bspw. Freibad) und freie Flächen mit teils guten Böden (Fruchtfolgeflächen) vorhanden. Diese sollen wesentlicher Bestandteil der Überlegungen sein, wenn es darum geht, wo, wieviel und in welcher Form Überbauungen erfolgen.



2) Analyse und Handlungsansätze

Die heterogene Struktur des ESP-Perimeters wird betont. Daraus ergibt sich der mögliche Handlungsansatz mit einer differenzierten standortgerechten Entwicklung auf Basis des Bestands («Cluster-Bildung»).

Im Zusammenhang mit dem Thema Verkehr wird die Orientierung an den klassischen vier Pfeilern (4V) vorgeschlagen. Der Verkehr soll mit intelligenten Mobilitätskonzepten vermieden, mit Förderung von flächeneffizienten Verkehrsmitteln verlagert und durch die zweckmässige Anbindung von Arealen verträglicher gestaltet und vernetzt werden. Ein allenfalls erforderlicher Ausbau oder eine Anpassung der Infrastruktur soll in der Langfristbetrachtung dennoch berücksichtigt werden.

3) Gemeinsame Zielfindung

Die Leitideen und das Zielbild sollen als Grundlage für die Weiterbearbeitung dienen. Im Rahmen der Präsentation wurden fünf Cluster («Businessmeile Ettswilerstrasse», «Wellis und neues Bahnhofquartier», «Werkquartier und Handwerkmeile», «Industrie und Gewerbe Rossgassmoos/ Menznauerstrasse», «Productive Town Umfahrungsstrasse») näher vorgestellt.



Diskussion

1) Grundlagen

- Aufgrund der klassischen Herangehensweise der Grundlagenerarbeitung vom Zonenplan über den Verkehr zur Landschaft blieb die Nutzersicht in den Grundlagen bisher zu wenig berücksichtigt.
- Betreffend Energie erscheint es auf der einen Seite wichtig zu wissen, wo bereits heute Potenzial für PV-Anlagen vorhanden ist. Auf der anderen Seite soll auch das Thema der Wärmeverbünde aufgenommen werden. Das Begleitgremium stellt fest, dass ein nachhaltiger Effekt mit Eigenwärme aus der

Region erst dann entsteht, wenn mehrere Unternehmen investieren bzw. sich beteiligen (z.B. Wellis-Areal löst die Energiefrage für sich selbst).

2) Analyse und Handlungsansätze

- Ein Industriegleisanschluss existiert zwar, wird aber de facto von niemanden genutzt. Die Tendenz geht in Richtung Stilllegung, da es vorliegend keinen Betrieb gibt, welcher seine Logistik sinnvoll über die Bahn abwickeln kann.
- In Willisau ist die Trennung zwischen Industrie und (Wohn-)Siedlungen relativ gut umgesetzt. In zentrumsnahen Gebieten (insb. Wellis/Steinmatt) hat die Industrie eine geringere Priorität.
- Einem weiteren Ausbau des Bussystems wird eine hohe Priorität beigemessen.
- Das Nutzungspotenzial soll so gelenkt werden, dass die gewünschten Unternehmungen und Menschen angezogen werden. Dies kann nicht vollständig beeinflusst werden, aber Rahmenbedingungen für eine Lenkung können geschaffen werden.

3) Gemeinsame Zielfindung

- *Businessmelle Ettiswilerstrasse:* In der Diskussion wird festgehalten, dass das EG bei Gewerbebetrieben attraktiv ist, aber in den OG praktisch nur Büroräumlichkeiten in Frage kommen. Vorliegend ist die Ettiswilerstrasse allerdings klar kein Bürostandort. Hier steht das Handwerk im Vordergrund und nicht das «Business». Entsprechend soll ein anderer Begriff gewählt werden.
- *Wellis und neues Bahnhofquartier:* Eine Mischnutzung mit hohem Wohnanteil wird kontrovers diskutiert. Der Spielraum ist kurzfristig beim neuen Bahnhofquartier eher klein, ein Grossteil des Areals sind aktuell bestehende industriell geprägte Nutzungen. Ein Areal Bahnhofplatz Ost böte hingegen einen grossen Vorteil für die Erschliessung der Industriegebiete.
- *Menznauerstrasse:* Es sind gut funktionierende Industriebetriebe angesiedelt, womit eine Transformation in Mischnutzungen kaum reelle Chancen hat. Die Entwicklung des Übergangs vom mehrheitlich wohnintensiven nordwestlichen Teil zum reinen Arbeitsquartier ist im Zonenplan bereits berücksichtigt.
- *Rossgassmoos:* Als Problemstellung werden insbesondere die LKW-Erschliessung, die Mitarbeiter-Parkierung sowie eine zweckmässige Busverbindung identifiziert.
- *Productive Town:* Ähnliche Typologie wie bei der Ettiswilerstrasse.

- Empfehlungen
- Das Begleitgremium schlägt vor, die Cluster zu vereinfachen und auf 2–3 Typologien zu beschränken.
 - Der Zeitaspekt soll für einen nächsten Bearbeitungsschritt ebenfalls einfließen. Das Zielbild sollte daher auch auf die Zeitachse gelegt werden.
 - Welche Nutzungsart wird als Zielbild betrachtet? Wo und welche Rahmenbedingungen sollen geschaffen werden, um entsprechende «Zugpferde» nach Willisau zu holen?
 - Flächenangebote sollen aufgezeigt und gleichzeitig kategorisiert werden. Auch eine Übersicht über den zusätzlich anfallenden Verkehr auf den relevanten Strassen wäre interessant bzw. bietet eine Hilfestellung für die Beurteilung der weiteren Entwicklung.

2.2 Workshop 2 vom 12.08.2024: Möglichkeiten und Ambitionen



Ausgangslage Am ersten Workshop hat man sich entschieden, das Zielbild in einem weiteren Schritt gemeinsam zu verfeinern.

Resultate 1) Wünschenswerte Nutzungen

Ausgehend von Visionen der Stadt wurden die wünschenswerten Nutzungen aus der lokalen/regionalen sowie der kantonalen Sichtweise diskutiert.

Vision Stadt	Hohe Wertschöpfung, viele Arbeitsplätze, tiefe Kosten für die Infrastrukturmassnahmen.
Lokale/regionale Sichtweise	Die Kosten für die Infrastrukturmassnahmen sind bei der Planung zu berücksichtigen. Weiter muss an die regionale Wirtschaftsförderung gedacht werden. Bspw. die Holzindustrie ist in der Region sehr stark. Für die Region wären Ausbildungs- und Weiterbildungsstätten von Interesse.
Kantonale Sichtweise	Ausarbeitung, welche Firmen angesiedelt werden können, wäre interessant, wobei die Trennung vom Wunschdenken beachtet werden muss. Die Ansiedlung muss auch politisch vertretbar sein.

Diskussion Es braucht nach Möglichkeit wertschöpfungsintensive und krisenresistente Unternehmen. Zudem sollen die Synergien genutzt und die Wertschöpfungsketten geschlossen werden.

- Es gilt den Entwurf des kantonalen Richtplans zu beachten.
 - Industrie, Gewerbe und Produktion: Gewerbe/ Produktion werden begrüsst.
 - Einkauf und Freizeit: Bereits vorhanden, kein weiterer Ausbau.
 - Logistik: Für neues reines Logistikunternehmen ist es der falsche Standort.
 - Wohnen: Historische Ausgangslage Trennung Wohnen/Arbeiten bewahren.
- Willisau wird als zentraler Ort für die Region betrachtet. Aber es gibt auch eine kommunale Nachfrage für lokale Betriebe. Die Abwägung zwischen Regelungen und Marktnachfrage wird als wichtig erachtet.
- Aktuell sind vor allem Holz, Lebensmittel, Bau und Zubringer als Branche vertreten.
- Es sind weiterhin grosse Flächen vorhanden. Eine genaue Übersicht der Freiflächen kann dienlich sein. Das Potenzial kann für die Ansiedlung eines grösseren Produktionsbetriebes genutzt werden.

Resultate

2) Vertiefung des Zielbildes

Planung (Profil, Potenzial): Im ESP Willisau gibt es nach wie vor Potenzial für die Entwicklung (unbebaute Bauzonen sowie unternutzte Flächen wie z.B. oberirdische Parkierungsanlagen). Die Einteilung in 5 Cluster soll vereinfacht werden, im Sinne von Eignungsgebieten für verschiedene Nutzungen aufgrund der Grösse des Gebiets oder der nötigen Erschliessung.

Verkehr: Beim öffentlichen Verkehr sind (1) die Verlängerung der Linie nach Rossgassmoos, (2) die Erschliessung des Wohnquartiers Menzbergstrasse, (3) die Erweiterung im Bereich Bahnhof Ost sowie (4) die allgemeine Taktverdichtung zu beachten. Beim MIV soll man auf dem Bestand aufbauen. Zukünftige Ausbauten müssen mit der Siedlungsentwicklung und dem übergeordneten Strassennetz abgestimmt werden. Betreffend Velo- und Fussverkehrserschliessung sollen Netzlücken geschlossen, die Netzdichte angepasst und bei Neubauprojekten direkte Verbindungen gebaut werden.

Freiraum: In einem von Gewerbe geprägten Gebiet müssen die ökologischen Themen mit anderen Themen verknüpfen werden, um Wirkung zu erzielen. Die bestehenden Freiräume (z.B. Raum entlang der Wigger) bilden die Basis.



Diskussion

Planung (Profil, Potenzial): Es braucht weniger Typisierungen. Es gibt im ESP Willisau zwei Gebiete, welche sich abheben: Bahnhofsquartier bzw. Wellis-Areal (eher Entwicklung in ein gemischtgenutztes Areal mit sehr grossem Wohnanteil) und das Gebiet der Ettiswilerstrasse (mit Einkaufsmöglichkeiten). Vielfach ist es nicht eine Frage der Nutzung, sondern viel mehr eine Frage der Parzellengrösse (Kleinparzellen suggerieren auch kleine Unternehmen). Weiter soll nicht zu stark in der aktuellen Nutzung, sondern vermehrt auch in die Zukunft gedacht werden.

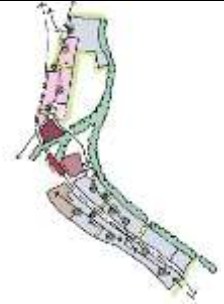
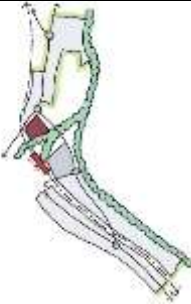
Verkehr: Die hellblauen Linien stellen erste Ideen dar, welche vertiefter abzuklären sind. In einem Konzept sollen nur umsetzbare Ideen dargestellt sein.

Freiraum: In der Abbildung fehlt die Bubble «Ökonomie». Zudem soll vermehrt mit Anreizen geschaffen werden.

Resultate/
Diskussion

3) Varianten 1–3

Für die Weiterentwicklung der Handlungsansätze werden 3 Varianten vorgestellt.

V1: (inter)nationaler ESP	V2: überregionaler ESP	V3: lokaler/regionaler ESP
		
■ Viele grosse (inter)nationale Firmen	■ An zentralen Lagen regional und national bedeutsame Firmen ■ Gezielte Clusterbildung	■ Lokales Gewerbe mit einzelnen Grossfirmen ■ Keine Clusterbildung

- Starke Clusterbildung mit hoher Wertschöpfung und Synergieeffekten - Vorbildfunktion nachhaltige Entwicklung wahrnehmen (z.B. Mobilität, Energie)	Pragmatische Lösungen Nachhaltigkeit	Punktuellen Lösungen Nachhaltigkeit, Fokus auf Funktionalität
Einschätzung des Begleitgremiums:		
- Einige Ansichten werden geteilt. - Synergien müssen gezielt genutzt werden. - Teilweise zu ambitioniert (zwei Bahnhöfe). - Verhältnis Wohnen und Arbeiten beim Bahnhofquartier Ost ist zu prüfen. - Machbarkeit Busbahnhof Ost ist zu klären.	- Pragmatik gefällt grundsätzlich. - KMU-Cluster Wydematt muss die Wirkung sowie die Situierung des Ortseingangs bedacht werden. Allenfalls auch mit Prüfung der Auszonung. - Bei der Industrie Ross-gassmoos eine sinnvolle Erschliessung ermöglichen. - Schiessstände sollen auch in dieser Variante aufgenommen werden.	- Bei Verdichtung braucht es weiterhin Einzonungen. Die Nachfrage für Einzonungen für das lokale Gewerbe ist bei dieser Variante grösser. - Festhalten an rückwertiger Erschliessung muss geprüft werden. - Als Möglichkeit des Brandings kann eine leichte «Amerikanisierung» des Strips Ettiswilerstrasse mit wenig Aufwand geprüft werden.

Empfehlungen Das Begleitgremium favorisiert grundsätzlich eine Variante «2+». Allgemein hat man jedoch erkannt, dass vor allem die Ausarbeitung einer etappierten Herangehensweise im Sinne eines Entwicklungskonzepts zielführender (Entwicklung von V2 in Richtung V1) ist als das reine Betrachten von verschiedenen Varianten. Es muss jetzt mitgedacht werden, was man für Variante 1 und Variante 2 zukünftig benötigt. Daraus ergeben sich die folgenden Empfehlungen:

- Entwicklungsweg statt Variantenauswahl (Roadmap für die Umsetzung der langfristigen Vision), A-C Standorte (Erläuterung: siehe Workshop 3) und diese auf Zeitachse setzen.
- Statt neue Cluster aufbauen eher auf die Synergienutzung bestehender Nutzungen eingehen.
- Handwerkermeile Menznauerstrasse mitdenken.
- Regelwerke, wie mit Nutzungen und Synergien umgegangen wird, sind wichtiger als formale Nutzungs-Cluster.
- Entwurf Mengengerüst (Angebot- und nachfrageseitig).

2.3 Workshop 3 vom 24.10.2024: Vision und Umsetzung

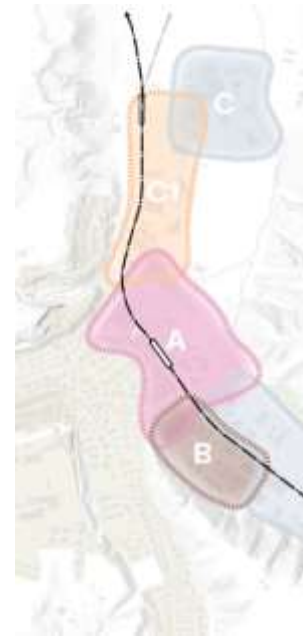


Ausgangslage	Ein Teil des Bearbeitungsteams hat sich zusammen mit A. Marti und Ch. Strotz sowie der Verfahrensleitung getroffen, um den Workshop 3 inhaltlich vorzubereiten.
Resultate	1) Flächenmanagement Es wird der Ansatz verfolgt, den zukünftigen Flächenbedarf mit Erkenntnissen aus der Vergangenheit (15 Jahresschritte) einzuschätzen. Demgegenüber stehen die Flächenpotenziale, welche sich aus den unbebauten Bauzonen im ESP sowie aus weiteren Flächenpotenzialen (unernutzte Flächen oder erneuerungsbedürftige Areale) zusammensetzen. Es kann festgehalten werden, dass ein grosses Flächenpotenzial an unterschiedlichen Standorten vorliegt. Mit der Ergänzung der räumlichen Dimension wurde basierend auf diesen Grundlagen ein Mengengerüst erstellt.
Diskussion	- Die Annahme von durchschnittlich 3.4 Geschossen für Logistikgebäude wird kritisch betrachtet, da eher unrealistisch. - Es fehlt eine Zahl wie weit das Flächenpotenzial zeitlich für die abgeschätzte zukünftige Flächenkonsumation reicht. Zudem müssen die Zahlen einerseits mit dem Areal BRACK und andererseits ohne BRACK betrachtet werden (Angebot und künftige Nachfrage ohne heutiges Areal BRACK inkl. der von BRACK gesicherten Landreserven). - Aus Sicht Wirtschaft wird am liebsten auf der grünen Wiese gebaut, was aus Sicht Raumplanung schwierig ist. Der klassische Zielkonflikt darf die Entwicklung nicht bremsen, indem nur auf Innenentwicklung gesetzt wird. Gleichzeitig muss die Innenentwicklung aber auch beachtet werden können. Beide Flächenpotenziale müssen für die künftige Entwicklung von Nachfrage und Angebot berücksichtigt werden.

Resultate

2) Gesamtkonzept Siedlung und Verkehr (inkl. Standorttypen)

- Das Gesamtkonzept bzw. die Legende ist in drei Bereiche gegliedert: Siedlung, Verkehr und Freiraum/Landschaft.
- Die Unterteilung der Gebiete wird nicht mit Cluster, sondern über die Standortqualität erfolgen.
- A-Standort: Zentral, hohe Arbeitsplatzdichte, gute ÖV-Erschliessung, öffentliche Räume → gut kombinierbar mit hohem Anteil Wohnnutzung.
- B-Standort: Lokal verknüpft, aber etwas abseits von Hauptverkehrsträger (öV, MIV), dafür günstigere Flächen → eher untergeordnete Wohnnutzung.
- C-Standort: Eher am Rand, gute MIV-Erreichbarkeit, niedrigere Arbeitsplatzdichte (Logistik- und Industrieunternehmen)

**Siedlung:**

- Gemäss Gesamtkonzept ist vorgesehen, die Einkäufe des täglichen Bedarfs an der Ettiswilerstrasse möglichst gegen Süden zu konzentrieren (aktive Erdgeschosse).
- Das Wellisareal / Bahnhofquartier Ost wird als Mischquartier mit Wohnnutzung und aktiven Erdgeschossen mit Zentrumsnutzungen gesehen.

Verkehr:

- In diesem Teil wird insbesondere auf das ÖV-Zielbild mit einem Bahnhof Ost eingegangen. So könnte der Bahnübergang Ettiswilerstrasse sowie der Abschnitt Bruggmatt – Grundmatt umgangen werden.
- Ebenfalls ein ÖV-Zielbild stellt die Erschliessung Menzbergstrasse sowie die Erschliessung Menznauerstrasse und Rossgassmoos dar. Beide Massnahmen würden Verlängerungen bestehender Buslinien bedeuten.

Freiraum/Landschaft:

- Als Grundsatz schlägt das Bearbeitungsteam vor, das Gewerbegebiet in klare Siedlungsränder zu fassen. Verträglicher und verbindlicher Übergang zum Landschaftsraum soll geschaffen werden.
- Konkrete Massnahmen können bspw. das Aufwerten von Strassenräumen oder die Ausbildung von Verkehrsknoten mit Freiraumtrittsteinen sein.

Diskussion

Standorttypen:

- Konzept der A-C Standorte ist stark von den Arbeitszonen her gedacht.
- Die höheren Wohnanteile führten zu Diskussionen im Begleitgremium:
 - Es wird erkannt, dass der A-Standort nicht zwingend prioritär für die Arbeitsnutzung vorzusehen ist.
 - Man muss sich aber strategisch im Klaren sein: Bei mehr Wohnnutzung wird es das Wohnquartier anstelle des ESP stärken. Ersatz der wegfallenden Flächen für Arbeitsnutzung muss angeboten werden können. Der kantonale ESP für Arbeitsnutzung darf künftig netto nicht weniger Platz für Arbeitsnutzung aufweisen.
 - Das Gewerbe ist vom Städtli räumlich losgelöst, was als Stärke betrachtet wird. Wenn beim A-Standort zu stark auf die Wohnnutzung fokussiert wird, wird es eine Separierung in einen nördlichen und einen südlichen Teil des ESP geben.

Siedlung:

- Die Ein-/Auszonungen im nördlichen ESP-Bereich werden grundsätzlich positiv gewürdigt. Die Auszonung der Fläche Nr. 2 wird als prioritär betrachtet. Ob die Einzonung zuerst auf der Fläche Nr. 1, 3 oder 4 erfolgt, ist aktuell noch nicht entscheidend.
- Parzellenscharfe Darstellungen sollen möglichst vermieden werden.
- Der städtebauliche Wert des Ostergau-Kreisels soll nicht überbewertet werden (mehr funktionaler Wert).
- Die Umfahrungsstrasse soll weiter den Charakter einer Umfahrungsstrasse haben. Mit einer starken Entwicklung wird bald eine nächste Umfahrungsstrasse benötigt, was zu vermeiden ist.
- Für einen Industriebetrieb sind normalerweise 16 m Gebäudehöhe ausreichend. Mit 25 m kann auch multifunktional geplant werden.

**Verkehr:**

- Forderungen wie ein Hub oder eine Sammelgarage direkt in potenzielle Einzonungsflächen oder Innenentwicklungsprojekte miteinzubeziehen.
- Bussystem Bahnhof Ost und Buslinien: Die Ideen sind weiterzuverfolgen. Eine Abstimmung mit dem VVL fand bisher nicht statt, sie ist vor Finalisierung des Gesamtkonzeptes Siedlung/Verkehr vorzunehmen.
- Pendlerverkehr wird als grössere Herausforderung gesehen als der Gewerbeverkehr.

Freiraum / Landschaft:

- Der Mehrwert im nordöstlichen Bereich des Fokusraumes 3 (Bahnhofquartier Ost) wird eher als theoretischer Mehrwert betrachtet. Freiräume können auch innerhalb des Areals geschaffen werden und nicht nur am Rand. Zudem stellt es Stand Heute eine Mischzone dar und ist als Grünzone entsprechend teuer zu erkaufen.
- Abschliessend wird noch darauf hingewiesen, dass Gewässerraumachsen prominenter dargestellt werden dürfen.

Resultate**3) Fokusräume**

Neben dem Bahnhofquartier Ost gibt es innerhalb des kantonalen ESP weitere Räume, denen besondere Beachtung zu schenken ist.



Gewerbe
Wydematt



Knoten Grundmatt



Bahnhofquartier
Ost



Quartierzentrum
Möbelfabrik/ Hug



Rossgassmoos/
Menznauerstrasse

4) Handlungsempfehlung/Umsetzung

- Einbettung Gesamtkonzept in die formellen Planungsinstrumente einfließen (räumliches Entwicklungskonzept und BZR; d.h. auch Festlegung der Verbindlichkeit für Behörden bzw. Grundeigentümer).

Stufe Ortsplanung	Verankerung Gesamtkonzept Siedlung und Verkehr in Ortsplanung (Siedlungsleitbild und BZR)
-------------------	---

Stufe Arealentwicklung (Fokusräume)	▪ Anstossen/Vorbereiten von Gebietsplanungen
Stufe Grundeigentümer/Unternehmen	▪ Instrument für Lobbying bei potenziellen Neuan siedlungen ▪ Sensibilisierung für übergeordnete Themen bei Ausbauabsichten der bestehenden Grundeigentümer

Diskussion

3) Fokusräume

- Das Konzept der Fokusräume wird vom Begleitgremium gewürdigt, die wichtigen Weiterbearbeitungsorte sind damit bezeichnet.
- Es muss zusätzlich beachtet werden, dass parallel zur Fokusraum-Betrachtung auch zwei Einzelmassnahmen umgesetzt werden müssen, die unabhängig von den Fokusräumen bearbeitet werden müssen:
 - Anbindung Wydemattstrasse zum Bahnhof (Verbindung Langsamverkehr)
 - Auszonung/Abtausch Fläche Nr. 2 mit Einzonungsfläche 1, 3 oder 4

4) Handlungsempfehlung/Umsetzung

- Der konkrete Mehrwert der Anpassung des Siedlungsleitbildes wird nicht geteilt. Das vorliegende Gesamtkonzept kann als Ergänzung für das Siedlungsleitbild betrachtet werden.

Empfehlungen Weiterbearbeitungsaufträge werden vom Bearbeitungsteam aufgenommen. Grundsätzlich handelt sich u.a. um folgende Bearbeitungspunkte:

- Zahlen/Berechnungen zum Flächenmanagement gemäss Kap. 3.1 verfeinern.
- Konkret diskutierte Plananpassungen gemäss Diskussionen umsetzen (nord-östlicher Grünraum im Fokusraum 3 weglassen, andere Darstellung Mischgebiet Bahnhofgebiet usw.).
- Darstellerische Kommunikation in den Plänen beachten (nicht parzellenscharf arbeiten).
- Grundsätzliche Rücksprache mit dem VVL (siehe Kap. 2.4).

Weiteres Vorgehen

Im Rahmen eines Nachbereitungstermins im Kreis des Bearbeitungsteams sowie A. Marti, Ch. Strotz und T. Frei, und danach in der Steuerungsgruppe (entspricht im Wesentlichen dem Begleitgremium) wird das weitere Vorgehen bestimmt.

2.4 Zusatzabklärungen öffentlicher Verkehr

Wie in Kap. 2.3 «Diskussion Teil Verkehr» beschrieben, fand vor dem Workshop 3 zum Thema ÖV-Zielbild noch keine Absprache mit dem Verkehrsverbund Luzern (VVL) statt. Adrian Leuenberger aus dem Bearbeitungstermin hat im Nachgang die erarbeiteten Ideen mit dem VVL besprochen. Daraus ergaben sich folgende Erkenntnisse:

- Bushof Ost: Sehr begrüssenswert aus Sicht VVL. Die Raumsicherung für einen Bushof Ost mit 3 Haltekanten entspricht auch ihren Vorstellungen.
- Linie 63 Taktverdichtung und Anpassungen in Sursee geplant. Voraussichtlich keine Linienanpassung in Willisau möglich.
- Linie 66. Verlängerung bis Rossgassmoos denkbar.
- Linie 272. Führung in Menzbergstrasse denkbar. Zeit ist jedoch knapp und andere Linienführungsvarianten sind zu prüfen. Neue Verbindung Menzbergstrasse mit Schlossfeldstrasse?
- Linie 271. Führung durch Dorf ist nicht zwingend. Allfällige Zeitersparnisse durch Bushof Ost würden jedoch in Ettiswil benötigt, daher wahrscheinlich keine Linienanpassung in Willisau.

Die geplanten Ideen wurden positiv aufgenommen; sie werden Anfang 2025 weiter konkretisiert. Die Rückmeldungen werden in Zusammenarbeit mit dem restlichen Bearbeitungsteam in das Gesamtkonzept einfließen.

3 Gesamtkonzept

Für die detaillierten Inhalte und den Gesamtplan wird auf das separate «Gesamtkonzept» verwiesen.

3.1 Beurteilungen Experten

3.1.1 Beurteilung aus Sicht der Dienststelle rawi (Christoph Lampart)

Mit dem Gesamtkonzept wird das Ziel einer geordneten, für den Standort Willisau stimmigen und nachhaltigen Entwicklungsstrategie verfolgt. Die Ergebnisse der drei Workshops sowie die fundierte fachliche Ausarbeitung der Unterlagen durch die beteiligten Planungsbüros bilden eine gute Grundlage für die weiteren Planungsschritte.

Die etappierte Herangehensweise überzeugt durch eine systematische und vorrausschauende Planung. Sie berücksichtigt den zeitlichen Aspekt und bezieht den Ausbau bestimmter Infrastrukturen in dieser frühen Phase mit ein. Die räumliche Vermischung von Wohnen und Arbeiten rund um den Bahnhof Willisau ist grundsätzlich vorstellbar, sollte jedoch mit Bedacht und Sorgfalt umgesetzt werden.

Aufgrund der kurzen Distanzen birgt das Fuss- und Veloverkehrsnetz aus kantonaler Sicht ein grosses Potenzial. Die gezielte Stärkung der Infrastruktur für den Langsamverkehr sowie die gesamtheitliche Mobilitätsbetrachtung für das ESP-Gebiet werden daher begrüsst.

Die Auszonung der Fläche «Wydenmatt» wird aus raumplanerischer Sicht als zweckmässig erachtet. Eine Verlagerung dieser Fläche innerhalb des ESP-Gebiets ist zu prüfen. Darüber hinaus werden die Überlegungen zum Umgang mit der Bausubstanz, der Ökologie und Biodiversität sowie der Siedlungsränder als zielführend erachtet.

3.1.2 Beurteilung aus Sicht der kantonalen Wirtschaftsförderung (Kathrin Scherer)

Das Gesamtkonzept (und die Einteilung in die A-C Standorte) bestätigt, dass in Willisau die Trennung zwischen Industrie und Siedlung schon heute gut und zweckdienlich umgesetzt ist, und das auch so beibehalten werden soll. Der klare Fokus auf Gewerbe- Industrie entlang der Umfahrungsstrasse und Ettiswilerstrasse ist richtig und soll mit einem entsprechend pragmatischen und zweckmässigen Regelwerk gestützt werden. In Bahnhofsnähe ist der richtige Nutzungsmix zwischen Arbeiten und Wohnen (auch in anderen ESP) eine Herausforderung.

Die Positionierung des ESP Willisau mit überregionaler Ausstrahlung (hin zu nationaler Ausstrahlung) mit Fokus auf Industrie, Gewerbe (inkl. Dienstleistungen) und Produktion ist richtig.

Das Angebot an Flächen wurde richtig erkannt. In Willisau hat es noch eingezontes Land in der Arbeitszone und es gibt Verdichtungs- und Einzonungspotential. Mit der Bereitstellung eines attraktiven Flächenangebots ist der ESP Willisau in einer guten Position.

Für die bessere ÖV-Erschliessung gibt es interessante Ansätze, die weiterverfolgt werden. Gerade auch die ÖV-Erschliessung der Industriegebiete (Rossgassmoos) kann einen Beitrag leisten, die Strassen vom Pendlerverkehr zu entlasten. Die Herausforderung des ESP liegt in der Erschliessung v.a. mit dem MIV von der Autobahn her. Da braucht es wohl noch weitere (überregionale) Überlegungen.

Ein Wort zum Prozess: Dieser war gut geführt, zweckdienlich und schlank. Besonders positiv hervorheben möchte ich den Einbezug von Industrie- und Energieplanung in die Begleitgruppe. Die nächsten Schritte sind m.E. erkannt und ich bin zuversichtlich, dass die pragmatische und zweckdienliche Umsetzung gelingen wird.

3.1.3 Beurteilung aus Sicht der REGION LUZERN WEST

Das Vorgehen hat einiges an Zeit und Ressourcen benötigt. Dank dem Einbezug von Fachleuten aus unterschiedlichen Bereichen können wir jedoch den ESP gesamtheitlich betrachten und planen. Ich bin überzeugt, dass dieses Vorgehen zielführend ist und entsprechend Früchte tragen wird.

3.1.4 Beurteilung aus Sicht des Ortsplaners (Reto Derungs)

Allgemein

- Das Konzept zeigt ein realistisches Zukunftsbild, ist aber aktuell in vielen Punkten noch vage.
- Gute Ideen zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung, neue Bus-Linien und -Haltestellen.
- Verschiedene Einträge im Plan sind noch nicht ausdiskutiert und gefestigt. Weiterbearbeitung ist zu empfehlen.
- Für direkte Übernahme in Siedlungsleitbild ist der aktuelle Stand zu vage, Konkretisierungen wären notwendig.

Vorschläge für Weiterbearbeitung im Gesamtkonzept

- Raumplanung/Städtebau:
 - Bahnhof Ost:
 - Räume differenzieren (unter Berücksichtigung Zonenplan)
 - Vision und Ziele bzgl. zukünftiger Nutzung und Nutzungsmix, Charakter und Stadtbild (Gebäudehöhen) schärfen und differenzieren
 - Räumliche Dichte in den verschiedenen Teilräumen / Arbeitsgebieten schärfen (unter Berücksichtigung der geltenden Gesamthöhen gem. BZR)
 - Standorte für «markantes/höheres Haus»: Standorte und Zielhöhen diskutieren und schärfen
 - «Orte mit besonderen Qualitätsansprüchen»: Standorte diskutieren und klären
 - Landschaftliche Querverbindungen diskutieren und klären.
- Verkehr:
 - Präzisere Aussagen zur Belastbarkeit des Verkehrsnetzes (v.a. MIV): Verkehrsabwicklung, Schwachstellen und Belastungsgrenzwerte im Netz, etc.
 - Präzisere Aussagen zur zulässigen Verkehrserzeugung und Mobilität in den verschiedenen Teilräumen / Arbeitsgebieten.
- Diverses:
 - Bilanz bzgl. Arbeitsflächenangebot: wie, wo und wann bringt das Konzept einen Zugewinn an Fläche?
 - Vorschläge für Umsetzung in BZR anpassen auf aktuellen Stand und Zweckmässigkeit.
 - Inwiefern wird das Konzept dem Titel «Gesamtkonzept nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ESP Willisau» gerecht?

Ausgewählte Punkte für die Weiterbearbeitung in den Fokusräumen

- Sondierungen bei Grundeigentümern
- Auszonung Widenmatt: Konzept für Kompensation und Rückführung erstellen.
- Einzonungen: zweckmässige Flächen definieren; Einzonungs- und Erschliessungsvoraussetzungen, Flächen- und Standortpotenzial sowie zweckmässige Etappierung klären.
- Grundlagen für die Umwidmung des Bahnhofquartiers Ost erarbeiten, konkrete Visionen und Ziele definieren, Planungssperimeter (z.B. für Testplanung) festlegen.
- Ideen für ÖV-Erschliessung räumlich vertiefen, Flächenbedarf ermitteln, Machbarkeit nachweisen: Bahnhaltestelle Widenmatt, separate Busspur Widenmatt, Bushaltestelle Grundmatt, neue Buslinie Rossgassmoss
- Menznauerstrasse (Ringlinie), Bus-Wendeschleife Rüttsch

3.1.5 Beurteilung aus Sicht der Expertin für Nachhaltigkeit (Priska Lorenz)

Das «Gesamtkonzept nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ESP Willisau» berücksichtigt aus dem Bereich Nachhaltigkeit insbesondere Mobilitäts- und Klimaadaptions-Themen.

Mobilität: Die Entwicklung des ESP Willisau wird neue Mobilitätsbedürfnisse von Kund:innen, Mitarbeitenden und für die Güterlogistik nach sich ziehen. Das Gesamtkonzept zeigt plausibel auf, mit welchen Massnahmen eine nachhaltige Mobilitätsgestaltung durch energie- und flächeneffiziente Mobilitätsträger erreicht werden kann. Hier zeigt sich schön, welche Chancen die Entwicklung des ESP für die gesamte Stadt Willisau mit sich bringt, beispielsweise bzgl. neuem Bushof Ost oder S-Bahnhöfen. Wichtig ist daher eine Integration dieser Ideen in übergeordnete Mobilitätsplanungen von Gemeinde und Kanton. Einer klimaneutralen Pendlermobilität ist aufgrund des grossen Wirkungspotenzials aus meiner Sicht kurzfristig die höchste Priorität beizumessen.

Bei der Anpassung an den Klimawandel stehen im Konzept Hitzeminderung und Erhalt und Förderung der Biodiversität im Vordergrund. Massnahmen dazu (Begrünung, Vernetzung) sind gut abgebildet und berücksichtigt. Weitere Themen der Klimaanpassung, wie beispielsweise der sommerliche Wärmeschutz, Arealgestaltung oder Naturgefahren sind noch nicht behandelt worden und in der weiteren Entwicklung einzubeziehen.

Potenzial besteht bei weiteren Themen aus den Bereichen Energie und Klima, beispielsweise bei der künftigen Energieversorgung, der Energieproduktion oder der grauen Energie. Diese Themen sind im weiteren Verlauf zu bearbeiten. Wichtig dabei sind klare Vorgaben z.B. zum Gebäudestandard in den raumplanerischen Instrumenten. Zudem ist eine optimale Vernetzung der Energieproduktion und -nutzung innerhalb des ESP, aber auch darüber hinaus anzustreben (z.B. Abwärmernutzung, optimale Nutzung Solarstrom vor Ort durch vZEVs und LEGs).

Um den ESP nachhaltig zu entwickeln, ist eine ganzheitliche Betrachtung der Aus- und Wechselwirkungen mit der Stadt und Region Willisau wichtig. Dazu gehören nebst den wirtschaftlichen und finanziellen Aspekten auch Aspekte wie Bevölkerungsentwicklung (z.B. benötigter Wohn- und Schulraum), Fachkräfteverfügbarkeit, künftige Nutzung von bestehenden Gebäuden und Arealen oder kulturelle Aspekte.

Zusammenfassend ist bei der Weiterentwicklung des ESP ein besonderes Augenmerk auf eine klimaverträgliche und klimaadaptive Siedlungs- und Verkehrsgestaltung zu legen. Dadurch wird das gesamte Gebiet aufgewertet. Das entwickelte Gesamtkonzept ist aus meiner Sicht ein sinnvolles Zielbild und eine sehr wertvolle Grundlage für die Konkretisierung und Weiterentwicklung des ESP Willisau.

3.1.6 Beurteilung aus Sicht des Experten für Industriearealentwicklung (Maurice Weber)

Die Aufgabe war es ein Gesamtkonzept ESP Willisau zu erarbeiten, welches Potentiale und klare Strukturen bzgl. der Hauptthemen Wohnen, Industrie/Gewerbe, Landschaft, Verkehr und Nachhaltigkeit aufzeigen soll.

Das vorliegende Konzept zeigt diese klaren Strukturen auf und ist auch bzgl. Anordnung und Aufteilung Wohnen/Arbeiten sehr gut aufgestellt.

Die Gewerbe- und Industrieareale sind entlang der Hauptverkehrsachse gut zugänglich und ihrer Zugehörigkeit entsprechend angeordnet. Es gilt hier an einigen Stellen eine Verdichtung und optimale Ausnutzung der Höhen zu erzielen. An anderen Stellen soll die Verkehrsführung und der öffentliche Verkehr verbessert werden, damit die Betriebe eine gute Zugänglichkeit für Zu- und Wegfahrten der LKW's/Lieferwagen erhalten, respektive die Mitarbeiter gut zu ihren jeweiligen Arbeitsplätzen gelangen können. Die Aufteilung in Industrie-Betriebe mit höherem Verkehrsaufkommen und Gewerbebetrieben mit weniger Zu-/Wegfahrten ist gelungen. Bei der Parkierung von Industriebetrieben mit vielen Mitarbeitern sollen im Zuge des verdichteten Bauens auch vermehrt Hochpark-Anlagen erstellt werden. Dies, um die restlichen Landreserven optimal nutzen zu können. Mehrfachnutzungen von solchen gemeinsam erstellten Parkanlagen für mehrere Betriebe wäre das Ziel.

Der Kern der Siedlung mit Wohnen + öffentlichen Einrichtungen mit Gewerbe ist von den Industriearealen gut separiert. Die Neugestaltung des Zentrums um den Bahnhof für Wohn/Gewerbe mit der Nähe zur historischen Altstadt macht Willisau interessant – Wohnen + Arbeiten in Fussdistanz.

Innerhalb der Industrie- und Gewerbeareale gibt es einiges an Potential für interessante Kombinationen verschiedener Betriebe. ZB ein Fachbaumarkt kombiniert mit Handwerkerbetrieben – durch Synergien bei Lagerung/Transport/Gebäudevolumen entsteht eine Win-Win-Situationen für beide Unternehmen. Oder das mehrgeschossige Bauen mit der Kombination Produktion/Logistik – im Erdgeschoss wird Lager/Logistik angeordnet, währenddem im Obergeschoss die Produktion errichtet wird. Vertikale Ver- und Entsorgung mit Rohstoffen, Verpackungsmaterial und Fertigprodukten der Produktion sorgen für kurze Wege und kompakte Betriebslösungen. Weitere Konzeptideen wurden diskutiert und können in den konkreten Projekten weiterverfolgt werden. Mit dem vorliegenden Gesamtkonzept sind Möglichkeiten für verschiedene Nutzer aufgezeigt, welche sich in Willisau ansiedeln wollen. Es können regionale wie auch überregionale und nationale Betriebe angesprochen werden. Dabei sind verschiedene Branchen (Maschinen-/Apparatebau, Pharma, Gewerbe/Handwerk, etc.) denkbar, welche sich in den entsprechenden Zonen aufbauen oder weiterentwickeln können. Es gilt nun in einer nächsten Phase potenzielle Nutzer zu finden, welche die Vorteile des Standortes Willisau für ihre Tätigkeiten bestmöglich abgebildet sehen.

Zusammengefasst kann man festhalten, dass das Gesamtkonzept ESP Willisau einige Chance für die Entwicklung der verschiedenen Industrieareale bietet. Es gilt nun diese Chancen und Möglichkeiten aufzuzeigen und damit die „richtigen“ Firmen für Willisau an den Standort zu bringen.

3.2 Verbindlichkeit

Es stellt sich die Frage, wie das Ergebnis des Workshopverfahrens «Gesamtkonzept ESP Willisau» langfristig gesichert werden soll und kann. Wird das Gesamtkonzept auf kommunaler Ebene als Leitbild betrachtet, droht es lokal, regional und kantonale in Vergessenheit zu geraten. Eine starke verbindliche Festlegung des Gesamtkonzeptes mit Richtplan-Charakter oder sogar einer (teilweisen) grundeigentümergebundenen Regelung schränkt jedoch die Flexibilität des Konzepts für die Behörden auf Gemeinde-, Regional- und Kantonsebene und Grundeigentümer / Investoren ein. Zudem würde es ein Planverfahren mit Vorprüfung und öffentlicher Auflage, Beschluss durch den Stadtrat (Richtplan) und Genehmigung nach dem kantonalen Planungs- und Baugesetz (PBG) nach sich ziehen.

Grundsätzlich streben weder die Stadt Willisau noch die REGION LUZERN WEST einen regionalen Teilrichtplan an. Die Bestimmungen des ESP sind strategischer Natur und nicht grundeigentümergebunden. Das Gesamtkonzept soll für die Stadt Willisau und die REGION LUZERN WEST wegweisend sein, jedoch kann es auf kantonaler Ebene nicht behördenverbindlich werden. Die Dienststelle Raum und Wirtschaft (rawi) war im vorliegenden Workshopverfahren zudem beteiligt.

Nichtsdestotrotz soll ein gewisser Grad an Verbindlichkeit geschaffen werden:

Ebene Stadt Willisau

Das Gesamtkonzept soll in die Ortsplanung und den verschiedenen Arealentwicklungen der Stadt Willisau einfließen (u.a. Siedlungsleitbild). Daher wird eine Behördenverbindlichkeit im weiteren Sinne angestrebt. Substanzielle Abweichungen vom Gesamtkonzept im Rahmen von Planungsgeschäften in der Ortsplanung und Arealentwicklungen müssen begründet werden. Der Stadtrat kann in Einzelfällen ein Fachgutachten einfordern. Der Stadtrat von Willisau ist verantwortlich die strategische Ausrichtung bzw. Entwicklung im Sinne eines Monitorings zu begutachten.

Ebene Grundeigentümer

Für die Stufe Grundeigentümer soll das Gesamtkonzept nur informativen Charakter haben, also nicht verbindlich sein. Situativ kann die Stadt Willisau mit Grundeigentümern (auf freiwilliger Ebene) Planungsvereinbarungen für konkrete Umsetzungsmassnahmen abschliessen, um die Verbindlichkeit von strategisch bedeutenden Massnahmen zu sichern.

Das Beurteilungsgremium verabschiedet die oben eingefassten Grundsätze zur Verbindlichkeit mit der Zustimmung zum vorliegenden Schlussbericht als Empfehlung (siehe Kap. 5).

4 Kommunikation und Umsetzung

Information und Einbezug Anspruchsgruppen, Kommunikation

Die Nachbargemeinden (politische Ebene) wurden an einer Veranstaltung über die Ergebnisse informiert.

Die REGION LUZERN WEST hat sich 2025 an mehreren Sitzungen mit dem Gesamtkonzept befasst.

Für die Unternehmer/-innen und die Grundeigentümer/-innen im ESP-Perimeter wurde im April Quartal 2025 eine Informationsveranstaltung organisiert. Vorgängig wurden die von zentralen Massnahmen Direktbetroffenen in einem direkten Gespräch orientiert.

Umsetzung, Controlling, Weiterentwicklung der Massnahmen

Die Umsetzung, das Controlling und die Weiterentwicklung der Massnahmen sind verbindlich zu regeln. Dazu wird eine neue Kooperationsvereinbarung zwischen dem Kanton Luzern (vertreten durch die Dienststellen rawi und vif), der Stadt Willisau, der REGION LUZERN WEST und der Wirtschaftsförderung Luzern angestrebt.

5 Unterschriften (Zustimmung zu den Ergebnissen)

Mit den nachfolgenden Unterschriften bestätigen die Mitglieder des Begleitgremiums, des Bearbeitungsteams und der Verfahrensbegleitung, dass sie die Ergebnisse des Gesamtkonzepts zur stufengerechten Umsetzung empfehlen.

	Datum	Unterschrift
Begleitgremium mit Stimmrecht		
André Marti, Stadtpräsident, Stadt Willisau (Vorsitz)		
Daniel Bammert, Stadtammann, Stadt Willisau		
Chantal Strotz, Gebietsmanagerin REGION LUZERN WEST (Gesamtkoordination)		
Christoph Lampart, Projektleiter Dienststelle rawi Kanton Luzern		
André Rösch, Abteilungsleiter Dienststelle vif Kanton Luzern		
Kathrin Scherer, Leiterin Unternehmensentwicklung Wirtschaftsförderung Luzern		
Guido Roos, Geschäftsführer REGION LUZERN WEST		
Reto Derungs, stadtlandplan AG, Fachbegleitung Städtebau, Ortsplaner der Stadt Willisau		
Priska Lorenz, e4plus AG, Fachbegleitung Nachhaltigkeit		
Maurice Weber, W+P Weber und Partner AG, Fachbegleitung Industriearealentwicklung		
Bearbeitungsteam		
Han van de Wetering, Atelier Corso GmbH, Bereich Städtebau		
Samuel Ammann, Atelier Corso GmbH, Bereich Nutzung		
Pascal Hofmann, Bryum GmbH, Bereich Freiraum/Klima		
Adrian Leuenberger, AKP Verkehrsingenieur AG, Bereich Verkehr		
Verfahrensbegleitung und -leitung		
Thomas Frei, georegio ag, Workshop-Moderation		
Fabian Kuster, georegio ag, Workshop-Protokolle		

Anhang 1:**Protokoll Workshop 1 vom 11.06.2024: Ortsanalyse/ Städtebau, Zielbild**

(ohne Beilage)

Kanton Luzern
REGION LUZERN WEST
Stadt Willisau
Wirtschaftsförderung Luzern

Gesamtkonzept nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ESP Willisau**Protokoll zum Workshop 1: «Analyse und Ziele»**

Dienstag, 11. Juni 2024, 09.00 – 11.45 Uhr,
Stadtmühle Willisau, Müliggass 7, Willisau

Teilnehmende**Begleitzgremium mit Stimmrecht (Auftraggeber/innen und Expert/innen)**

- André Marti, Stadtpräsident, Stadt Willisau (Vorsitz)
- Chantal Strotz, Gebietsmanagerin REGION LUZERN WEST (Gesamtkoordination)
- Kathrin Scherer, Unternehmensentwicklung Wirtschaftsförderung Luzern
- Reto Derungs, stadtländplan AG, Fachbegleitung Städtebau, Ortsplaner der Stadt Willisau
- Priska Lorenz, e4plus AG, Fachbegleitung Nachhaltigkeit
- Maurice Weber, W+P Weber und Partner AG, Fachbegleitung Industriearealentwicklung

Bearbeitungsteam

- Samuel Ammann, Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Themenbereich Nutzung
- Pascal Hofmann, Bryum GmbH, Themenbereich Freiraum/Klima
- Adrian Leuenberger, AKP Verkehrsingenieur AG, Themenbereich Verkehr

Koordination

- Thomas Frei, georegio ag, Gesamtplaner REGION LUZERN WEST, Workshop-Moderation
- Fabian Kuster, georegio ag, Workshop-Protokoll

Entschuldigt

- Daniel Bammert, Stadttammann, Stadt Willisau
- Christoph Lampart, Projektleiter Dienststelle rawi Kanton Luzern
- Guido Roos, Geschäftsführer REGION LUZERN WEST
- Han van de Wetering, Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Schlüsselperson Städtebau

Ziele des Workshops 1

- Klärung der Aufgabe und des Vorgehens
- Diskussion der Ausgangslage
- Verabschiedung der Analyse und Projektzielsetzung als Basis für die Ausarbeitung von «Möglichkeiten und Ambitionen»

Beilage

- Präsentation Workshop 1

1. Begrüssung

A. Marti begrüsst die Teilnehmenden zum ersten Workshop. Er betont die Wichtigkeit der Entwicklung des ESP Willisau für die Stadt Willisau und die REGION LUZERN WEST und formuliert als heutiges Workshopziel, dass das Bearbeitungsteam basierend auf den Diskussionen zielführend weiterarbeiten kann.

2. Kurze Vorstellungsrunde

Im Rahmen einer Vorstellungsrunde stellen alle Teilnehmenden sich und ihre Funktion innerhalb des Workshopverfahrens vor. A. Rösch von der Dienststelle vif Kanton Luzern wird nicht Teilnehmer in den Workshops sein, sondern sich bilateral mit den Schlüsselpersonen Verkehr austauschen.

3. Information über das Vorgehensprogramm

T. Frei präsentiert das Vorgehensprogramm. Die Hauptziele des gesamten Verfahrens sind:

- Prüfen des Potenzials des ESP Willisau im Rahmen einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.
- Ausarbeiten einer oder mehrerer Varianten zu einem Gesamtkonzept (mit Massnahmen), das als Grundlage für weitere Projektierungen im ESP-Perimeter dient.
- Erarbeitung einer konsolidierten Ergebnissicherung des gesamten Entwicklungsprozesses der Phase 1 in Form eines Schlussberichts.

Das Erreichen der Ziele wird im Rahmen von drei Workshops angestrebt. Das Konzept sieht eine stufenweise Annäherung an das angestrebte Ergebnis vor. Als Ergebnisse ist zum einen das Gesamtkonzept (mit Massnahmen) vorgesehen sowie zum anderen der Schlussbericht zum Workshopverfahren, welcher u.a. als Verfahrensnachweis dient.

T. Frei betont die Wichtigkeit der Grundsätze der Zusammenarbeit in den Workshops. Offenheit in der Zusammenarbeit, Vertraulichkeit der Prozessergebnisse, Einhalten von Kommunikationsregeln, Sicherstellung der Ergebnissicherung sowie die Verbindlichkeit der Ergebnisse als Voraussetzung für die Weiterbearbeitung.

4. Input Bearbeitungsteam / Diskussion

4.1 Beurteilung der Vollständigkeit und Richtigkeit der Analyse

Teil Grundlagen

S. Ammann stellt die planerischen Grundlagen hinsichtlich kantonaler Richtplan und ESP-Programm Kanton Luzern vor. Willisau hat als Arbeitsgebiet eine grosse Bedeutung für die ganze Region Luzern West. Auf kommunaler Stufe erstreckt sich der ESP Willisau über diverse Zonen (All, AIV, W1, W2, Grünzone, Mischzone). Es stellt insgesamt ein dynamisches Gebiet mit diversen Potenzialen wie grösseren unüberbaute Bauzonen dar. A. Marti ergänzt, dass nebenstehend eingezeichnete Bauzonenreserve in vorliegender Analyse nicht zwingend einbezogen werden muss.



A. Leuenberger präsentiert die Verkehrsgrundlagen. Der Busverkehr wird als Rückgrat der Mobilität bezeichnet. Wenn dieser nicht funktioniert, wird auf den MIV umgestiegen. Die Busse werden in Zukunft wohl etwas höher frequentiert sein. Diverse Schlaufen in Industriequartiere sind geprüft worden bzw. sind Bestandteil von zukünftigen Überlegungen (vgl. Abbildung rechts in roter Farbe). Ein S-Bahn Anschluss im Industrieareal war noch nie Thema gewesen. Weiter kommen in Willisau zwei Kantonsstrassen zusammen, womit eine wichtige Durchleitungsfunktion wahrgenommen wird. Weitere Elemente sind Umfahungsstrassen sowie die drei nationalen Fahrradrouten.



Die Verkehrsdaten basieren auf Siedlungsdaten, aus welchen der Verkehr berechnet, und mit den jeweiligen Netzen simuliert wurde. Dadurch kann festgestellt werden, welche Verkehrsstellen wie stark belastet sind. Beispielsweise stellt die geschlossene Schranke einen Engpass bis Grundmatt dar. Es lässt sich aktuell eine Zunahme der Mobilitätsbedürfnisse aus Südwesten feststellen. Die farbigen Zahlen auf der Folie «Grundlagen – Verkehr, Mobilität» stellen Prognosezahlen ohne entsprechende Massnahmen dar.

Für die Verkehrsdaten wurden die neusten Siedlungsdaten verwendet, auch wenn diese gerade im Hinblick auf die aktuellen Planungen (Gestaltungsplan Brack) schwierig abzuschätzen sind. Schichtarbeitsthematiken sind berücksichtigt. Der Gestaltungsplan Brack ist in Bearbeitung, jedoch sind noch nicht alle Daten vorhanden.



Die provisorischen Daten lassen darauf schliessen, dass sich mit Ausnahme des Areal Brack die Daten nicht wesentlich entwickelt haben. Entsprechend ist der Engpass Grundmatt von Südwesten her kombiniert mit der Schranke ein zentraler Faktor. Die orangen Zahlen bzw. Pfeile müssen in dieser Hinsicht unter Berücksichtigung von aktualisierten Daten auch berücksichtigt werden.

P. Hofmann stellt die Grundlagen zur Landschaft und dem Freiraum vor. Er vermittelt die Erkenntnis, dass es innerhalb des ESP-Perimeters immer noch freie Flächen mit teils guten Böden (Fruchtfolgeflächen) hat. Es soll gut überlegt werden, wieviel und in welcher Form gebaut werden soll.

Diskussion

M. Weber bemerkt die klassische Herangehensweise der Grundlagenarbeit vom Zonenplan über den Verkehr zur Landschaft. Dabei blieb die Nutzersicht in den Grundlagen bisher zu wenig berücksichtigt. Es ist zu klären, welche Nutzenden die Stadt Willisau anziehen will oder was physisch überhaupt möglich ist. Beispielsweise ist ein LKW-Terminal aufgrund der grösseren Autobahndistanz kaum realistisch. Diese Fragestellungen werden u.a. in den nächsten Traktanden noch behandelt.

P. Lorenz betont die Wichtigkeit des Themas Energie. Auf der einen Seite geht es um PV-Anlagen, wo bereits heute Potenzial bei den Gebäuden vorhanden ist. Auf der anderen Seite dreht es sich auch um Wärmeverbünde. Kleinere Wärmeverbünde sind in der Nähe vorhanden. Das Wellisareal löst die Energiefrage für sich selbst, die Frage ist höchstens, ob dort noch über das Quartier hinweg geplant wird, was Stand jetzt nicht der Fall ist. Entscheidend ist, dass ein nachhaltiger Effekt mit Eigenwärme aus der Region erst dann entsteht, wenn mehrere Unternehmen investieren bzw. sich beteiligen.

R. Derungs weist darauf hin, dass der ESP durchaus auch überregional betrachtet werden darf.

Teil Analyse und Handlungsansätze

P. Hofmann führt weiter mit der Präsentation der Analyse und den daraus resultierenden Handlungsansätzen. Dabei stehen insbesondere die strategische Bedeutung, die landschaftliche Lesung, die Identität / Visitenkarte sowie die Ökologie / Biodiversität im Vordergrund.

S. Ammann stellt die heterogene Struktur vor. Als möglicher Handlungsansatz wird eine differenzierte standortgerechte Entwicklung auf Basis des Bestands («Cluster-Bildung») vorgeschlagen, welcher unter Ziff. 4.2 («Leitideen und Zielbildung») konkret vorgestellt wird. Im Zusammenhang mit der Ettiswilerstrasse wird als Beispiel genannt, dass sich lediglich drei Bäume auf einer Distanz von rund 400 m finden lassen. Hinsichtlich Baukultur wird Willisau im Übrigen als gutes Beispiel im Kanton Luzern wahrgenommen.

Abschliessend stellt A. Leuenberger noch die Analyse und Handlungsansätze zum Thema Verkehr vor. Orientierend an den klassischen V's, soll der Verkehr mit intelligenten Mobilitätskonzepten vermieden, mit Förderung von flächeneffizienten Verkehrsmitteln verlagert und u.a. durch zweckmässige Anbindung von grossen Arealen verträglicher gestaltet werden.

Diskussion

Strategische Bedeutung: A. Marti weist darauf hin, dass der Industriegleisanschluss zwar existiert, aber de facto von niemanden genutzt wird. Die Tendenz geht in Richtung Stilllegung, da es vorliegend keinen Betrieb gibt, welche seine Logistik sinnvoll über die Bahn abwickeln kann. K. Scherer bestärkt diese Ansicht mit dem Argument, dass im Kanton Luzern nur wenige Industriebetriebe mit grossen schweren Waren auf Gleisanschlüssen angewiesen sind (bspw. Kiesunternehmen, Kronospan usw.).

Identität: Die Industrie im Zentrum zulassen ist schwierig, da die Stadt wenig Handlungsspielraum besitzt. Erstens stellt sich die Fragen nach Reserven im Innern und zweitens welcher Betrieb überhaupt ins Zentrum ziehen will. Auch K. Scherer betont den zunehmenden Konflikt zwischen Industrie und Siedlung bezüglich Emissionen und Sicherheitsgedanken. In Willisau ist die Trennung zwischen Industrie und Siedlung relativ gut umgesetzt. Zudem hat die öffentliche Hand bei solchen Umstrukturierungsfragen nicht immer eine Vermittlungsfunktion inne.

Ökologie / Biodiversität: A. Marti schlägt vor, dass im Rahmen des nächsten Workshops seitens der Stadt Willisau noch aufgezeigt werden kann, wie man im Gestaltungsplan Brack mit der Biodiversität umgeht.

Verkehr: Bei schlechter Witterung pendeln die wenigsten Menschen gerne mit dem Fahrrad. Aus Sicht von M. Weber muss daher dem guten Ausbau eines Bussystems in den grossen Arealen entsprechend Priorität gegeben werden. Auch A. Leuenberger teilt diese Meinung, weist zusätzlich jedoch darauf hin, dass dies koordinativ mit den jeweiligen Behörden/Unternehmungen nicht immer ohne Herausforderungen realisierbar ist.

Es wird abschliessend festgehalten, dass in der Analyse/Handlungsansätze die Aspekte Wirtschaft und Mensch noch zu wenig beleuchtet wurden. Das Nutzungspotenzial soll nach Möglichkeit so gelenkt werden, dass die gewünschten Unternehmungen und Menschen angezogen werden können. Dies kann nicht vollständig beeinflusst werden, aber Rahmenbedingungen können geschaffen werden. Gerade internationale Arbeitnehmende schätzen die Naturnähe, während Schweizer Arbeitnehmende eher schwieriger zu «bewegen» sind.

4.2 Gemeinsame Zielfindung

Leitidee und Zielbild: Präsentation und Diskussion

S. Ammann stellt die Leitideen und das Zielbild vor. Diese sollen als Grundlage für die Weiterbearbeitung dienen. Nachfolgend werden die Präsentation und die Diskussion pro Cluster zusammengeführt.

Businessmeile Ettiswilerstrasse: Der «amerikanische» Charakter wird hervorgehoben. Ein mögliches Beispiel eines Zielbildes stellt Lugano dar, mit verkehrsorientiertem Charakter, aber breiteren Strassenräumen. In der Diskussion wird festgehalten, dass das EG bei Gewerbebetrieben attraktiv ist, aber in den OG praktisch nur Büroräumlichkeiten in Frage kommen. M. Weber bringt das Beispiel «Aldi/Lidl» ein: Der allgemein beobachtbare vermehrte Zuzug von Aldi und Lidl in die Zentren wird mit Verkaufsfläche im EG und Lager/Büros im OG vollzogen. So wird eine kompaktere Lösung geschaffen. Vorliegend ist die Ettiswilerstrasse allerdings klar kein Bürostandort. Hier steht das Handwerk im Vordergrund und nicht das «Business». Entsprechend soll ein anderer Begriff gewählt werden als «Businessmeile». Bezüglich Begründung erwähnt M. Weber die mögliche Gefahr von Wildwechsel aufgrund von zu vielen Korridoren. Die Korridore sind jedoch nicht als Wildtierkorridore zu verstehen und nördlich in Richtung Alberswil ist bereits ein mächtiger Wildtierkorridor festgelegt.

Aspekt Grundwasser: Gemäss A. Marti ist dies überall ähnlich. Bei zwei UG's ist das Grundwasser schnell erreicht. Bautechnisch lösbar, aber man möchte den Grundwasserträger nicht stören.

Wellis und neues Bahnhofsquartier: Als zentrales Quartier wird eine Mischnutzung mit hohem Wohnanteil (50%) vorgeschlagen.

Der Spielraum ist beim neuen Bahnhofsquartier aus Sicht Gemeinde eher klein, da neben der Reserve (Abbildung rechts blauer Kreis) auch zwei bestehende Firmen zu berücksichtigen sind (Abbildung rechts roter Kreis).

Ein Areal Bahnhofplatz Ost böte hingegen einen grossen Vorteil für die Erschliessung der Industriegebiete. R. Derungs sieht den hohen Anteil an Wohnen skeptisch. Die Arbeitsnutzung würde konkurrenziert (höhere Wertschöpfung durch Wohnen) und Arbeitszonen gehen allenfalls verloren. Das Verhältnis der jeweiligen Nutzung (Wohnen/Arbeiten) muss sehr gut gesteuert werden.



Menznauerstrasse (Werkquartier/Handwerkmeile): Auch hier soll mit einer allfälligen Mischnutzung vorsichtig umgegangen werden. Das Quartier eignet sich gut für kleinere Gewerbe, welche bei gemischter Nutzung durch die Folgen der höheren Mieten jedoch benachteiligt werden. Typologien mit Mischnutzungen gibt es bereits beim Wellisareal. Bei der Menznauerstrasse sind gut funktionierende Industriebetriebe angesiedelt, womit eine Transformation kaum reelle Chancen hat. Die Entwicklung des Übergangs vom mehrheitlich wohnintensiven nordwestlichen Teil zum reinen Arbeitsquartier kann diskutiert werden. Dies ist im Zonenplan jedoch bereits so berücksichtigt. P. Lorenz sieht das Potenzial im Bestand höchstens aus ökologischer Sicht hinsichtlich grauer Energie. M. Weber legt dar, dass Gewerbebetriebe oder allgemein produzierende Betriebe tendenziell weniger stark in die Höhe bauen. Bei verkehrsintensiverem Gewerbe (z.B. Brack) sind höhere Bauten interessanter. Die Menznauerstrasse führt gegen die Altstadt hin, womit dort eher niedrige Frequenzen angestrebt werden sollten.

Rossgassmoos: Als Problemstellung werden insbesondere die LKW-Erschliessung, die Mitarbeiter-Parkierung sowie eine zweckmässige Busverbindung identifiziert. Der Zugang im Norden wird mit dem Gestaltungsplan Brack angegangen, es braucht wahrscheinlich aber eine übergreifend umfassendere Analyse.

Productive Town: Grundsätzlich eine ähnliche Typologie wie bei der Ettiswilerstrasse. Das Beispiel mit den grossen Fenstern kann gerade auch dort zu stehen kommen.

Abgeleitet aus dieser Erkenntnis schlägt A. Marti vor, die Cluster zu vereinfachen und auf 2-3 Typologien zu beschränken. Beispielsweise stellt die Ettiswilerstrasse klar eine verkehrsorientierte Typologie dar, während KMU's eher zentrumsorientierte Typologien in Betracht ziehen.

Der Zeitaspekt soll für einen nächsten Bearbeitungsschritt ebenfalls einfließen. Mit der Frage nach der mengenmässigen Entwicklung sollte auch der zeitliche Aspekt abgebildet werden können. Das Zielbild sollte daher auch auf die Zeitachse gelegt werden.

Unter diesem Aspekt kommt gemäss M. Weber auch die Nutzungsart ins Spiel. Welche Nutzungsart wird als Zielbild betrachtet. Wo und welche Rahmenbedingungen sollen geschaffen werden, um entsprechende «Zugpferde» nach Willisau zu holen?

Abschliessend schlägt R. Derungs vor, die Flächenangebote aufzuzeigen und gleichzeitig diese zu kategorisieren. So sind für ein kommunales Kleingewerbe andere Flächenangebote von Interesse als für einen Betriebe mit regionaler Bedeutung. Auch eine Übersicht über den zusätzlich anfallenden Verkehr auf den relevanten Strassen wäre ein interessant bzw. bietet eine Hilfestellung für die Beurteilung der weiteren Entwicklung.

5. Aufträge an das Bearbeitungsteam zur Weiterbearbeitung

Abgeleitet ergeben sich folgende Aufträge an das Bearbeitungsteam zur Weiterbearbeitung:

- Energie: Potenzial PV-Anlagen bei bestehenden Gebäuden sowie Thematik Wärmeverbünde berücksichtigen.
- Verkehrsdaten soweit es geht mit Daten Gestaltungsplan Brack aktualisieren.
- Wichtigkeit des guten Ausbaus eines Bussystems berücksichtigen.
- Den Industriegleisanschlüssen geringe Bedeutung zuweisen.
- Für die Ansiedlung von Industrie im Zentrum hat die Stadt wohl zu wenig Handlungsspielraum und wird aufgrund des Konfliktpotenzials auch nicht als erstrebenswert beurteilt.
- In der Analyse/Handlungsansätze die Aspekte Wirtschaft und Mensch mehr beleuchten.
- Ettiswilerstrasse: Kein Bürostandort und deshalb wohl Begriffsänderung angebracht.
- Wellis/neues Bahnhofquartier: Hoher Anteil an Wohnen schwierig, das Verhältnis Wohnen/Arbeiten muss bei einer Mischnutzung sehr gut gesteuert werden können.
- Menznauerstrasse: Transformation zu mehr Wohnen hat kaum Chancen, da bereits gut funktionierende Industriegebiete angesiedelt.
- Allgemein Leitidee/Zielbild: Cluster können vereinfacht werden, indem auf 2-3 Typologien beschränkt wird.
- Zeitaspekt soll für einen nächsten Bearbeitungsschritt ebenfalls einfließen.
- Konkretisierung des Nutzungsbedarfs (welche Nutzungsart wird als Zielbild betrachtet?)
- Flächenangebote aufzeigen und diese kategorisieren.
- Übersicht über den zusätzlich anfallenden Verkehr auf den relevanten Strassen darstellen.

6. Varia und nächste Termine

Ausblick auf den zweiten Workshop

Am Anfang des 2. Workshops wird ca. ein Viertel der Zeit in die weitere Auseinandersetzung mit dem Zielbild investiert. Diese Auseinandersetzung basiert auf der heutigen Diskussion. Im Anschluss wird die restliche Zeit des 2. Workshops in die Präsentation und Diskussion von drei Möglichkeiten (Varianten) investiert. Die Einladung für den Workshop erfolgt eine Woche vor dem Termin durch georegio. Drei bis vier Tage vor dem Workshop verschickt das Bearbeitungsteam Unterlagen zur Vorbereitung an alle Teilnehmende.

Vor dem 2. Workshop werden bilaterale Zwischengespräche des Bearbeitungsteams mit den Experten erfolgen.

Einbezug weiterer Workshop-Teilnehmenden

Der Einbezug von weiteren Workshop-Teilnehmenden (Unternehmer/innen und Grundeigentümer/innen) ist vorderhand nicht vorgesehen. Dieser Punkt wird nach dem 2. Workshop noch einmal geprüft.

Mitteilungen

Keine Wortmeldungen.

Kommunikation

Die Inhalte des Workshops bleiben in diesem Rahmen vertraulich.

Termine

Die nächsten Workshops finden an folgenden Terminen statt:

- Zweiter Workshop: 12.08.2024, 14.00 Uhr, Stadtmühle Willisau
- Dritter Workshop: 24.10.2024, 09.00 Uhr, Stadtmühle Willisau

Für das Protokoll: F. Kuster

Anhang 2: Protokoll Workshop 2 vom 12.08.2024: Möglichkeiten und Ambitionen (ohne Beilage)

Kanton Luzern
REGION LUZERN WEST
Stadt Willisau
Wirtschaftsförderung Luzern

Gesamtkonzept nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ESP Willisau

Protokoll zum Workshop 2: «Möglichkeiten und Ambitionen»

Montag, 12. August 2024, 13.30 – 17.15 Uhr,
Stadtmühle Willisau, Müliggass 7, Willisau

Teilnehmende

Begleitzgremium mit Stimmrecht (Auftraggeber/innen und Expert/innen)

- André Marti, Stadtpräsident, Stadt Willisau (Vorsitz)
- Chantal Strotz, Gebietsmanagerin REGION LUZERN WEST (Gesamtkoordination)
- Guido Roos, Geschäftsführer REGION LUZERN WEST
- Christoph Lampart, Projektleiter Dienststelle rawi Kanton Luzern
- Priska Lorenz, e4plus AG, Fachbegleitung Nachhaltigkeit
- Reto Derungs, stadtländplan AG, Fachbegleitung Städtebau, Ortsplaner der Stadt Willisau
- Maurice Weber, W+P Weber und Partner AG, Fachbegleitung Industriearealentwicklung

Bearbeitungsteam

- Han van de Wetering, Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Schlüsselperson Städtebau
- Samuel Ammann, Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Themenbereich Nutzung
- Pascal Hofmann, Bryum GmbH, Themenbereich Freiraum/Klima
- Adrian Leuenberger, AKP Verkehrsingenieur AG, Themenbereich Verkehr

Koordination

- Thomas Frei, georegio ag, Gesamtplaner REGION LUZERN WEST, Workshop-Moderation
- Carmen Metzler, georegio ag, Workshop-Protokoll

Entschuldigt

- Daniel Bammert, Stadtlammann, Stadt Willisau
- Kathrin Scherer, Unternehmensentwicklung Wirtschaftsförderung Luzern

Gäste

- Anna Spiess

Ziele des Workshops 2

- Entwicklung einer gemeinsamen Haltung hinsichtlich einer nachvollziehbaren und folgerichtigen Weiterentwicklung der Analyse, Zielsetzungen und Handlungsansätze gemäss Workshop 1
- Gemeinsames Ausloten von Entwicklungsmöglichkeiten und strategischen Ansätzen aufgrund von drei vorbereiteten Varianten (mit Aussagen zu den Schlüsselthemen Nutzungen, Verkehr/Mobilität, Siedlung, Landschaft/Freiraum, etc.)
- Wahl des zu verfolgenden Entwicklungsansatzes mit Aufträgen an das Bearbeitungsteam zur Weiterbearbeitung in einem Gesamtkonzept

Beilage

- Präsentation Workshop 2

1. Begrüssung, Vorstellung der neu anwesenden Mitglieder der Begleitgruppe

A. Marti begrüsst die Teilnehmenden zum zweiten Workshop. Im Rahmen einer Vorstellungsrunde stellt er alle Teilnehmenden und ihre Funktion innerhalb des Workshopverfahrens vor.

2. Kurzer Rückblick auf Workshop 1 vom 11. Juni 2024

T. Frei stellt das Programm des Workshops 2 vor. Am Ende des Workshops sollen die nächsten Bearbeitungsschritte für das Bearbeitungsteam geklärt sein. Die Hauptziele des Verfahrens bleiben seit dem ersten Workshop vom 11. Juni 2024 unverändert.

Nach dem ersten Workshop hat man sich dazu entschieden, das Zielbild nochmals gemeinsam zu verfeinern. Weiter stellt er die Aufträge zur Weiterbearbeitung vor, welche nach dem ersten Workshop definiert wurden (s. Begleitpräsentation F. 6+7).

Welche Nutzungen erachtet man im ESP Willisau als nutzen- und wünschenswert?

A. Marti teilt mit, dass sie dieser Frage innerhalb der Gemeinde nachgegangen sind und in einem ersten Schritt entsteht ein Wunschdenken: Hohe Wertschöpfung, viele Arbeitsplätze, tiefe Kosten für die Infrastrukturfolgemassnahmen. Aber dieses Wunschdenken muss heruntergebrochen und für Willisau realistisch gedacht werden.

Lokale/regionale Sichtweise: Die Kosten für die Infrastrukturfolgemassnahmen sind bei der Planung zu berücksichtigen. Weiter muss an die regionale Wirtschaftsförderung gedacht werden. Bspw. die Holzindustrie ist in der Region sehr stark. Die Handwerkerumsiedlung aus dem Zentrum und der Einkauf sind nicht drängende Themen bzw. werden aktuell schon abgedeckt. Für die Region wären Ausbildungs- und Weiterbildungsstätten von Interesse.

Kantonale Sichtweise: Aus kantonaler Sicht wäre es interessant auszuarbeiten, welche Firmen angesiedelt werden können, aber hier muss man ebenfalls vom Wunschdenken abtrennen. Die Ansiedlung muss auch politisch vertretbar sein.

Man hat hier mit relativ kostengünstigen Flächen viel Potential. Aber für die ganz grossen Ansiedlungen hat man die Ressourcen nicht. Für einen reinen Dienstleistungscampus (D4) ist es aus seiner Sicht nicht der richtige Ort. Der Verkehr muss stark berücksichtigt werden. Zu bedenken ist, dass man in der Region sehr viele Handwerker hat und diese will man auch halten. Aber es gibt auch akademische Leute und dazu vergleichsweise wenig akademische Arbeitsstätten. Da sieht A. Marti Potential. Obwohl man nicht an der Autobahn liegt, ist man sehr zentral und innert 2 Stunden an den Landesgrenzen.

G. Roos bestätigt, dass aus Sicht Region zentral ist, dass es möglichst viele gute Arbeitsplätze mit gesunden Unternehmen hat. Weiter müssen die negativen Auswirkungen der zusätzlichen Mobilität möglichst tief gehalten werden. Die Mobilität bringt aber auch positive Aspekte. Man könnte aufgrund der zusätzlichen Nachfrage eine Taktverdichtung schaffen. Schliesslich gibt es mehrere Nutzungen mit Sonderbauzonen in den umliegenden Gemeinden und diese sollen bei der Bearbeitung mitgedacht werden.

Aus dem Entwurf des kantonalen Richtplans sind folgende Punkte aufgeführt:

- Industrie, Gewerbe und Produktion: Gewerbe und Produktion werden begrüsst.
- Einkauf und Freizeit: Einkauf und Freizeit hat es bereits und muss nicht noch weiter ausgebaut werden.
- Logistik: Für ein reines Logistikunternehmen ist es der falsche Standort. Es gibt keine hohe Wertschöpfung, aber viele Emissionen. Mit Brack hat man bereits ein Logistikunternehmen. Aber Logistik bei einer produzierenden Firma ist selbstverständlich.
- Wohnen: Das Thema Wohnen ist kein Thema. Willisau hat die historische Ausgangslage, dass Arbeiten und Wohnen getrennt sind. Daran sollte man sich halten, ausser beim Bahnhof Willisau.

Für C. Strotz ist wichtig, dass die Region gestärkt und die Leute vor Ort Arbeit finden können. Es braucht wertschöpfungsintensive und krisenresistente Unternehmen. Aber man muss realistisch bleiben und es soll kein Wunschdenken sein. Zudem sollen die Synergien genutzt und die Wertschöpfungsketten geschlossen werden.

C. Lampart bezieht sich ebenfalls auf den Entwurf des kantonalen Richtplans und diesen gilt es zu beachten. Industrie, Gewerbe und Produktion stehen klar im Fokus. Einkauf und Freizeit ist möglich, aber nicht wünschenswert. Was bereits vorhanden ist, kann erhalten werden. Zusätzliche Logistik ist nicht wünschenswert. Im Richtplan ist Logistik festgehalten, um bereits vorhandene Firmen zu legitimieren und Logistik von produzierenden Firmen zu ermöglichen. Er klärt die definitive Version im kantonalen Richtplan ab. Man muss sicherlich berücksichtigen, dass der Bahnhof in der Nähe ist.

P. Lorenz sieht Willisau als zentraler Ort für die Region. Was Leute nicht jeden Tag benötigen, muss an einem Ort gebündelt werden und diese Bündelung muss man in Willisau schaffen. Auch sie ist skeptisch gegenüber einer Logistikunternehmung, da Willisau nicht an der Autobahn liegt. Schliesslich ist zu bedenken, dass es viele akademische Leute gibt, die aus der Region wegziehen und würde man passende Stellen schaffen, so könnte man diese wieder zurückholen bzw. hierbehalten.

R. Derungs ist ebenfalls der Meinung, dass man mit Gewerbe und Dienstleistung hier am richtigen Ort ist. Jedoch ist zu beachten, dass man auch eine kommunale Nachfrage für lokale Betriebe hat, welche nicht so einfach gedeckt werden. Dazu muss man die Flächenpotentiale unterscheiden, welche entweder national, kantonal oder regional gebraucht werden. Hier muss eine Abwägung zwischen Regelungen und Marktnachfrage gefunden werden.

M. Weber bringt ein, dass aktuell vor allem Holz, Lebensmittel, Bau, und Zubringer als Branche vertreten sind. Aber die Frage ist, was wünschenswert wäre. Es gibt hier grosse Flächen und wenn man einem grossen Produktionsbetrieb eine Fläche geben will, dann muss man auch Zufahrten für deren Logistik ermöglichen. Man muss aufbereiten, wie viele grosse freie Flächen vorhanden sind und diese muss man auch offen, transparent und gezielt kommunizieren. Es benötigen viele Firmen Flächen. Bspw. suchen sie mit einer Pharmafirma einen Platz für 15'000 m². Es gibt Gemeinden/Städte, welche eine genaue Übersicht über ihre Freiflächen haben. Dies wäre wünschenswert.

R. Derungs bestätigt, dass die Flächen gerade mit nationalem Potential schnell erkannt werden sollen und die müssen verfügbar gemacht werden. Es ist aber nebensächlich, wer sich ansiedelt.

3. «Möglichkeiten und Ambitionen»

Einschub Pendlerstatistik Willisau 2020:

- ➔ Zupendler Kanton: 90% der Zupendler kommen aus dem Kanton Luzern, 3% Bern, 2% Aargau
- ➔ Zupendler Gemeinden: beinahe 50% aus der Gemeinde Willisau.
- ➔ Wegpendler Kanton: 90% innerhalb Luzern
- ➔ Wegpendler Gemeinden: beinahe 50% Willisau; zudem Grosswangen, Hergiswil, Menznau und Schötz
- ➔ Kurze Strecken: Velopotential ist vorhanden

3.1. Vertiefung des Zielbilds gemäss Workshop vom 11. Juni 2024

Erkenntnisse Verkehr

A. Leuenberger präsentiert die Handlungspotentiale im Teil Verkehr. Beim öffentlichen Verkehr sind folgende Punkte zu beachten:

- Verlängerung der Linie nach Rossgassmoos (Aktuell wird das Gebiet Rossgassmoos mit dem öffentlichen Verkehr nicht erschlossen)
- Erschliessung Wohnquartier Menzbergstrasse
- Erweiterung Bereich Bahnhof Ost
- Allgemeine Taktverdichtung und Erweiterung Busnetz

A. Marti erkundet sich, ob hellblaue Ideen sind oder bereits auf die Machbarkeit geprüft sind. Für ihn ist wichtig, dass man in einem Konzept nur einbringen soll, was auch möglich ist. Sonst macht man Versprechen, die man nicht einhalten kann.

A. Leuenberger bestätigt, dass dies erste Ideen sind, welche vertiefter abzuklären sind. Weiter geht er auf den MIV ein. Dort soll man auf dem Bestehenden aufbauen. Der Kreisel Grundmatt wird bereits umgebaut umgebaut sodass, das Strassennetz vorerst ausreichen muss.

Erst längerfristig bei einem allfälligen Ausbau in der Wydematt und zusätzlichen Verkehr könnte ein Ausbau des Strassennetzes geprüft werden. Neue Verbindungen, welche zirkelförmig um den Bereich Wydematt gelegt werden, müssten mit der Siedlungsentwicklung und dem übergeordneten Strassennetz auf der Achse Willisau bis Autobahn abgestimmt werden.

Gemeinsam mit der Siedlungsentwicklung soll die genaue Velo- und Fussverkehrerschliessung geprüft werden. Hier sollen Netzlücken geschlossen, die Netzdichte angepasst und bei Neubauprojekten direkte Verbindungen gebaut werden. Die Bereitschaft für Bus-, Fuss- und Veloverkehr ist in dicht bebauten Gebieten höher.

Erkenntnisse Profil, Potenzial

H. van de Wetering fasst zusammen, dass im ESP Willisau grundsätzlich noch viel Potenzial besteht. Insgesamt ist es ein ESP mit vielen Möglichkeiten.

... ist eine gute Stützlage und eine hohe Frequenz benötigt?

Stütz-Ettensmattstrasse

- Autoorientierte Einkaufsziele für Produkte (periodischer Bedarf) (entgegenwärtig für den täglichen Bedarf)
- Alles an einem Ort
- Nutzungen: Einkauf (Fachmärkte, Detailhandel), Gastronomie, Show-Rooms/Veranst.

... ist eine Fläche oder eine bestehende Fläche für einen Betrieb mit mittlerer Erreichbarkeit, lokaler Ausstrahlung und gemäss Besucherfrequenz ausfall?

Handwerkswirtschaft Menzbergstrasse

- Zentrumsmasse Flächen für kleine bis mittlere Handwerksbetriebe
- Übergangsfunktion durch bestehendes Gewerbe/Industrie (Ordnungsstruktur)
- Nutzungen: Handwerk, Manufakturwesen, Forschung Kreativwirtschaft, Freizeit/Sportnutzungen

... ist eine Fläche für eine arbeitsschaffende Nutzung und/oder hoher Frequenz benötigt?

Mischgebiet Bahnhof Ost

- Zentrumsmasse Flächen in Betriebsnähe mit guter Erreichbarkeit
- Nutzungen: Büro/Dienstleistung, Einkauf (täglicher Bedarf), sportbezogene Nutzungen, Forschung, High-Tech



... ist eine Fläche für einen Betrieb mit höherer Erreichbarkeit und höherer (wöchentlich) Ausfall?

KMU-Cluster Wydematt

- Flächen für kleine bis mittlere Handwerksbetriebe mit mittlerer bis hoher Anteil Wirtschaftsstruktur und Besucherfrequenz
- Übergangsfunktion mit Verkaufsleistungen (Fachmärkte, Gastronomie)
- Nutzungen: Handwerk, Nachverarbeitungs Verkaufsfunktionen (Bauwirtschaft), Show-Rooms, Werkstatt

... ist eine grosse Fläche benötigt?

Industriecluster Rossgassmoos

- Flächen für grossflächige Formate mit Industrie- und Arbeitsplatznutzungen
- Nutzungen mit höherer Warennachfrage und Verkehrsfrequenzen
- Nutzungen: Industrie, Logistik, Produktion, Bau, Pharma
- Anzahl möglicher neuer Grossparzellen mit über 4000 m² Grundfläche: 5

A. Marti weist darauf hin, dass man die Zahlen beim Bestand und das Potenzial nochmals überprüft (F.14).

H. van de Wetering erklärt die unterschiedlichen Cluster im ESP Willisau. Nicht alle haben dieselben Bedürfnisse. Bspw. ein Handwerker muss möglichst rasch zur lokalen Kundschaft kommen. Deswegen liegt er möglichst zentrumsnah und profitiert von den Synergieeffekten mit anderen Handwerkbetrieben.

A. Marti bringt ein, dass es aus seiner Sicht weniger Typisierungen braucht. Eine Unterteilung in 5 Cluster ist zu detailliert. Es gibt im ESP Willisau zwei Gebiete, welche sich wirklich abheben: Bahnhofsquartier bzw. Wällis (eher Arbeitsplatzentwicklung), Ettiswilerstrasse (mit Einkaufsmöglichkeiten). Seiner Meinung nach ist es nicht eine Frage der Nutzung, sondern viel mehr eine Frage der Grösse. Kleinpärzellen suggerieren auch kleine Unternehmen. In der Praxis ist es so, dass man eine Anfrage erhält und dann wird geschaut, wo noch Platz vorhanden ist. Dann kann nicht geschaut werden, in welches Cluster dies branchenmässig passen könnte.

A. Leuenberger ergänzt, dass man sich im Vorhinein Gedanken bzgl. Erschliessung machen muss. So muss man prüfen, welche Firma in Bezug auf Erschliessung, wo Sinn macht (z.B. für welche Strassen dies zu einem erhöhten Lastwagenverkehr führen würde).

H. van de Wetering fasst zusammen, dass man nicht von Branchenclustern spricht, sondern mehr von Eignungsgebieten aufgrund Themen wie der Grösse des Gebiets oder die nötige Erschliessung. Es ist dementsprechend mehr ein Regelwerk. Man geht weniger von der Nutzung aus, sondern viel mehr vom Regelwerk.

G. Roos weist darauf hin, dass man nicht zu stark in der aktuellen Nutzung und den aktuellen Bedürfnissen denkt, sondern vermehrt auch in der Zukunft plant.

T. Frei fasst zusammen, dass die Begrifflichkeiten der Cluster angegangen werden. Inhaltlich ist man sich einig, aber die Begrifflichkeit muss angepasst werden. Es ist zu klären, ob es ein Regelwerk ist oder es eine bessere Bezeichnung gibt.

Erkenntnisse Freiraum

P. Hofmann erklärt, dass man in einem von Gewerbe geprägtem Gebiet die ökologische Themen mit anderen Themen verknüpfen muss. Bspw. pflanzt man Bäume, um das Ortsbild zu verschönern und nicht mit dem Anreiz Lebensraum zu generieren. Dies ist ein Nebeneffekt. Man muss Überschneidungen mit anderen Themen schaffen.



A. Marti ist der Meinung, dass in der Abbildung die Bubble Ökonomie fehlt.

P. Lorenz legt den Fokus zudem darauf, dass vermehrt mit Anreizen geschaffen werden kann. Wenn man eine ökologische Aufwertung vornimmt, so kann es bspw. einen Bonus bei der Ausnützungsziffer geben.

G. Roos bringt ein, dass hier das Gewässer (Wiggere) fehlt.

S. Amman nimmt dies auf und weist darauf hin, dass dies bei den Varianten mitgedacht wurde.

3.2. Weiterentwicklung der Handlungsansätze Herleitung der Varianten

H. van de Wetering erklärt, dass man unterschiedliche Varianten erarbeitet hat, damit man sieht, dass es verschiedene Lösungen für das Gebiet gäbe. Es geht dabei um die Frage, was ist vorstellbar und was sind die Ambitionen. Es sollen aber nicht Varianten erarbeitet werden, welche nicht umsetzbar sind. Es können aber auch Mischformen der Varianten das Resultat sein, denn sie können sich auch über die Zeit weiterentwickeln. Folgende drei Varianten wurden ausgearbeitet:

- ESP mit (inter)nationaler Ausstrahlung
- ESP mit überregionaler Ausstrahlung
- ESP mit lokaler/regionaler Ausstrahlung

3.3. Variante 1: «ESP mit (inter)nationaler Ausstrahlung»

Allgemein: sehr hohe Ambitionen, grosse Entwicklungsabsichten, starke Verdichtung, Clusterbildung, sehr visionär, zwei zusätzliche Bahnhöfe

Hohe Qualität und Nachhaltigkeit: Begrünungen, Reduktion der Parkplätze, Einbettung der Gewässerräume, feinmaschiges Netz von Grünstreifen mit Fuss- und Velowegen

Einschub Baumarkt 2.0:

- Baumarkt als zentrale Drehscheibe für Administration, Akquise, Anlieferung, Materialeinkauf, etc.
- Angrenzende Handwerksbetriebe → Synergieeffekte
- Gemeinsamer Freiraum, gemeinsame Parkierung, gemeinsame Mitarbeiterangebote



M. Weber erklärt, dass beim Baumarkt 2.0 für die Handwerksbetriebe eine Win-Win Situation entsteht. Die Handwerksbetriebe müssen nur noch eine Produktionsfläche haben. Sie können die Waren direkt vom Bauhaus beziehen, benötigen keine eigene Anlieferung. Es gibt eine zentrale Drehscheibe für die anliegenden Handwerksbetriebe. Hier gibt es gemeinsame Synergien. Der Baumarkt hat bspw. eine Kantine, in welcher alle Mitarbeiter und auch die Handwerker günstiger essen können.

A. Marti sieht die Vorteile eines Baumarkts 2.0. Jeder hat Mitarbeitende, welche essen und parkieren müssen. Dies kann gebündelt werden. Für ihn sind Fragen offen wie: Kann man in dieser effizienten Nutzung Gewinn erzielen? Ist es wirklich ein Mehrwert, wenn man eine Bündelung schafft? Was ist für den ESP Willisau überhaupt möglich? Hier müsste man das Potential bzw. die Nachfrage eruieren.

M. Weber bringt ein, dass sich das Unternehmen Bauhaus immer mehr dazu entwickelt, dass sie mehrgeschossig bauen. Aus Seiner Sicht ist dies in Willisau möglich, es braucht einen Grundsatzentscheid.

H. van de Wetering bestätigt dies und fragt sich, wie weit will man gehen. Was will man schaffen?

ESP mit (inter)nationaler Ausstrahlung pro Cluster (s. Präsentation)

- KMU-Cluster Wydematt
 - Städtebau/Nutzung: mittlere Dichte, grosse EG-Flächen, Synergieeffekte Verkauf (s. Einschub Baumarkt 2.0), repräsentative Fassaden
 - Landschaft/Freiraum: gestalteter Ortseingang, Freiraum für die Mitarbeitenden, gestalteter Siedlungsrand und vegetativer Übergang zum Kulturland
 - Verkehr/Mobilität: Veloroute, neuer Bahnhof, Mobilitätsangebote (inkl. Hubs)
- Strip Ettiswilerstrasse
 - Städtebau/Nutzung: hohe Dichte, repräsentative Fassaden, Verkaufsflächen für schwere Güter, konsequente Stapelung von Nutzungen
 - Landschaft/Freiraum: gestalteter Siedlungsrand mit gestaffelter Bebauung, Aussenräume für Mitarbeitende und vegetativer Übergang zum Kulturland
 - Verkehr/Mobilität: Veloroute, konsequente Erschliessung ab Ettiswilerstrasse, gebündelte Sammelgaragen
- Bahnhofsquartier Ost
 - Städtebau/Nutzung: Mischgebiet, «Neustadt» mit höheren Bauten, neuer Bahnhofplatz, Umfahungsstrasse

- Landschaft/Freiraum: Freiraumvernetzung, Begrünung der Hauptstrassen, Bahnhofplatz mit hochwertiger Gestaltung
- Verkehr/Mobilität: attraktive Wegverbindung, Busbahnhof auf der Ostseite
- Handwerkermeile Menznauerstrasse
 - Städtebau/Nutzung: Weiterbauen im Bestand, Umnutzung der grossen Hallen, Weiterentwicklung Hofsituation
 - Landschaft/Freiraum: Quervernetzung mit Sichtfenster, Längsverbindungen entlang Waldrand, Hofsituation mit Bepflanzung, zweiseitige Baumreihe bei Industriegebiet
 - Verkehr/Mobilität: Aufwertung Verbindung Steinmatt, Verkehrsberuhigung Menznauerstrasse, Parkierung aus dem Strassenraum in Sammelgarage
- Industrie Rossgassmoos
 - Städtebau/Nutzung: Grossvolumen, flächenintensive Nutzungen, raumbildende Fassaden, Lager- und Rangierflächen
 - Landschaft/Freiraum: Freiraumsystem aus öffentlichen und halböffentlichen Freiräumen, Aufwertung Ortseingang, Quervernetzungen, Baumreihen
 - Verkehr/Mobilität: Bahnhof Rossgassmoos, Fuss- und Veloverbindungen

Diskussion

A. Marti bringt ein, dass bei der Handwerkermeile Menznauerstrasse gegenüber dem Möbelgeschäft Hallen stehen, bei denen grosses Potential vorhanden ist. Diese müssen mitgedacht werden.

A. Marti ist der Meinung, dass vor allem beim eingezeichneten Verkehrsknoten in der Industrie Rossgassmoos noch ein Potential besteht.

M. Weber erkundet sich bzgl. der Unterführung in der Industrie Rossgassmoos und der aktuellen Verkehrssituation. Gibt es da Überlegungen zur Verbesserung der Situation?



A. Leuenberger sagt, dass man mit aktuellen Verkehrsdaten arbeitet. Aber es muss in einem nächsten Schritt die Erschliessung geklärt werden. Ein Konzept dazu wurde nicht erarbeitet.

A. Marti ergänzt, dass Brack ein Verkehrskonzept gemacht hat und den Anschluss geprüft hat. Gemäss ihren Analysen sollte die aktuelle Verkehrssituation weiterhin funktionieren.

R. Derungs bringt ein, dass man auch kurzfristige Potentiale in den Abbildung aufnehmen soll. Man sieht nur was langfristig gemacht werden muss, aber was kurzfristig erreicht wird, nicht. Es braucht nicht nur Varianten, sondern eine zeitliche Abfolge.

A. Marti teilt viele Ansichten der Variante 1, aber zwei Bahnhöfe in diesem Gebiet erachtet er als zu ambitioniert und unrealistisch. Beim Bahnhofquartier Ost steht 50% / 50% Wohnung und Gewerbe. Er fragt sich, ob das realistisch ist. Weiter muss man klären, ob der Busbahnhof Ost überhaupt möglich ist. Wo gibt es Mehrwerte? Es braucht ein Argumentarium, wenn man dies machen will.

3.4. Variante 2: «ESP mit überregionaler Ausstrahlung»

Allgemein: hohe Ambitionen, Fokus auf Schlüsselgebiete, mittlere Verdichtung, Fokusgebiete an zentralen Lagen mit starker Verdichtung, grobe Clusterbildung

Balance Qualität / Nachhaltigkeit und Funktionalität: Hauptstrassen mit vereinzelt Begrünung, schmale Grünstreifen mit Fussweg, Reduktion oberirdische PP

ESP mit überregionaler Ausstrahlung pro Cluster (s. Präsentation)

- **KMU-Cluster Wydematt**
 - Städtebau/Nutzung: Weiterentwicklung im Bestand, Fokus auf KMU, Einzonung östlich der Wydemattstrasse, Auszonung Spickel Wydematt Nord
 - Landschaft/Freiraum: gestalteter Ortseingang, üppig begrünte Vorzonen, gestalteter Siedlungsrand, einseitige Baumreihen, durchgehende Querverbindungen
 - Verkehr/Mobilität: zentrale Parkieranlagen
- **Strip Ettiswilerstrasse**
 - Städtebau/Nutzung: Konzentration Verkaufsflächen auf südlichen Abschnitt, Stapelung und Verdichtung flächenintensiven Nutzungen, Ersatzneubauten beim westlichen Auftakt
 - Landschaft/Freiraum: gestalteter Strassenraum mit einseitiger Baumreihe
 - Verkehr/Mobilität: Aufwertung Veloinfrastruktur, rückwertige Erschliessung an der Wydemattstrasse
- **Bahnhofsquartier Ost**
 - Städtebau/Nutzung: Mischgebiet um Bahnhof, Akzentuierung beim Kreisel Ostergau
 - Landschaft/Freiraum: begrünter Bahnhofplatz
 - Verkehr/Mobilität: Busbahnhof auf der Ostseite, Aufwertung Ostergauerstrasse
- **Handwerkermeile Menznauerstrasse**
 - Städtebau/Nutzung: Aufwertung und Verdichtung erste Bautiefe, Erhalt Holzindustrie, kleine Zentralität
 - Landschaft/Freiraum: Quervernetzungen, Platzbildungen und Begrünungen bei Zentralitäten
 - Verkehr/Mobilität: Verlagerung und Aufwertung der Parkierung im Strassenraum, Busschleife
- **Industrie Rossgassmoos**
 - Städtebau/Nutzung: parzellenorientierte Entwicklung, Erhalt Holzindustrie, Fokusraum Diwisa / Futterturm / Brack
 - Landschaft/Freiraum: Begrünung im Strassenraum
 - Verkehr/Mobilität: neue Überführung, Busschleife

Diskussion

A. Marti bringt ein, dass man beim KMU-Cluster Wydematt diskutieren muss, wie der Ortseingang aussieht und ob er am richtigen Ort ist. Deshalb wäre es spannend beim Wydematt die Auszonung zu diskutieren. Dies wäre auch in den anderen Varianten zu prüfen.

M. Weber sagt, dass er bei der Industrie Rossgassmoos die geplanten Gebäudeformen der Diwisa mitteilen kann. Weiter muss dort die Parkierung gut gedacht werden, sodass es sinnvoll erschlossen ist.

A. Marti gefällt, dass man bei der Variante 2 pragmatisch vorgeht. Die Variante 1 ist zwar sehr schön und ambitioniert, aber hier ist man pragmatisch und kann etwas erreichen. Die Gefahr bei Variante 1 ist, dass man am Schluss nichts umsetzen kann und es bei Ideen bleibt.

R. Derungs ist aufgefallen, dass man in Variante 2 die Schiessstände aufhebt und bei Variante 1 nicht. Dies sollte aufgenommen werden.

3.5. Variante 3: «ESP mit lokaler/regionaler Ausstrahlung»

Allgemein: zurückhaltende Steuerung Gemeinde, Fokus auf bestehende Unternehmen, leichte Verdichtung, keine minimale Geschossigkeit, keine Einzonungen, keine Cluster, Quick Wins

Fokus auf Funktionalität: keine Anpassung der Hauptstrassen, Einbettung der Gewässerräume, Gestaltung Siedlungsränder, oberirdische PP

ESP mit überregionaler Ausstrahlung pro Cluster (s. Präsentation)

- **Wydematt**
 - Städtebau/Nutzung: parzellenorientierte Entwicklung, punktuelle Aufwertung, niedrige Dichte
 - Landschaft/Freiraum: Begrünung und Entsiegelung bestehender PP, schmaler Grünstreifen

- Verkehr/Mobilität: Veloführung, Bereitstellung Velo-Sharing-Standorte
- Strip Ettiswilerstrasse
 - Städtebau/Nutzung: Überzeichnung des amerikanischen Strips als Branding, Ersatzneubau Auftakt Strip
 - Landschaft/Freiraum: Begrünung und Entsiegelung bestehender PP, schmaler Grünstreifen
 - Verkehr/Mobilität: Konsequente rückwertige Erschliessung
- Bahnhof Ost
 - Städtebau/Nutzung: leichte Verdichtung, Überbauung unbebauter Bauzonen
 - Landschaft/Freiraum: Strassenbäume
 - Verkehr/Mobilität: oberirdische Querung Kreisel Ostergau
- Menznauerstrasse
 - Städtebau/Nutzung: Mischnutzung, kleine Zentralität, mehrheitlich Gewerbe/Industrie
 - Landschaft/Freiraum: Platzbildung als Übergang Industriegebiet zum Ortskern
 - Verkehr/Mobilität: Aufwertung im Strassenraum bspw. Mehrzweckstreifen
- Rossgassmoos
 - Städtebau/Nutzung: kein Nutzungsprofil, neue Bebauungen
 - Landschaft/Freiraum: Strassenbäume, Verbindungen Seewag/Menznauerstrasse
 - Verkehr/Mobilität: Bereitstellung Velo-Sharing-Standorte

Diskussion

A. Marti erkundet sich, weshalb man keine Einzonung machen sollte. Es gibt weiterhin Bedarf und wenn man nicht verdichtet, dann bräuchte es tendenziell mehr Einzonungen. Die Nachfrage für Einzonungen ist in dieser Variante grösser. Es ist so, dass für lokale Gewerbe weiterhin eingezont werden kann. Weiter ist für ihn unklar, weshalb man in Variante 3 immer noch bei einer rückwertigen Erschliessung bleibt. Dies muss noch weitergedacht werden.

H. van de Wetering ist der Meinung, dass mit den aktuellen raumplanerischen Vorgaben Einzonungen kaum mehr möglich sind, wenn es nicht verdichtet wird.

A. Marti sagt, dass die Idee Amerikanisierung des Strips Ettiswilerstrasse nach einem schlechten Witz tönte, aber evtl. ist dies wirklich eine Möglichkeit fürs Branding, welche mit wenig Aufwand umgesetzt werden kann.

4. Wahl des weiterzuverfolgenden Entwicklungsansatzes und Aufträge an das Bearbeitungsteam zur Weiterbearbeitung (Entwurf Gesamtkonzept)

M. Weber ist der Meinung, dass es keine Variante gibt, wofür er sich vollumfänglich entscheiden könnte. Im Grundsatz ist Variante 2 weiterzuverfolgen, aber tendenziell eher Variante 2+ oder 2++. Aber die Variante 3 gibt trotzdem auch bereits gewisse Quick Wins. Dies ist die erste Etappe. Man hat eine zeitliche Etappierung.

R. Derungs ist ebenfalls der Meinung, dass es ein etappiertes Ziel ist. Sonst bevorzugt er Variante 2+, welche weiterzuverfolgen ist. Bei der Variante 1 gibt es eine Einzonung bei der Bahnlinie und eine bei der Wydemattstrasse. Was ist besser geeignet? Die Auszonung in Variante 2 ist schwierig, aber sollte man prüfen. Wo sind die kurzfristigen Potentiale? Die sollte man abholen.

P. Lorenz sieht am ehesten die Variante 2. So ist es auch möglich, dass sie umgesetzt wird. Aber es braucht eine etappierte Sichtweise. Es braucht bereits bei der Variante 2 eine aktive Politik. Hier sind die möglichen Hebelwirkungen auszuarbeiten. Braucht es Vorschriften? Braucht es Anreize?

C. Strotz unterstützt das bisherig Gesagte. Sie findet Variante 1 interessant, aber die zusätzlichen Bahnhöfe sind fast nicht machbar. Aber die Idee Baumarkt 2.0 sollte man weiterverfolgen bzgl. Synergienutzung.

G. Roos sagt, dass Variante 3 keine Variante ist. Aus seiner Sicht ist es klar Variante 2. Aber man muss sie noch etwas schärfen. Grundsätzlich muss man zuerst gross denken, man kann immer noch zurückbuchstabieren. Schliesslich ist es ein erstes Papier, man kann es noch immer anpassen. Weiter wünscht er sich mehr Diskussionen beim Workshop. Einen zweiten Busbahnhof sieht er nicht und auch weitere Bahnhöfe erachtet er als unrealistisch. Die Wiggertalbahn ist der alte Name, heute heisst es Spange Schliessung Wiggertal. Bzgl. Baumarkt 2.0 ist er eher skeptisch. Hier sind Beziehungen viel wichtiger.

C. Lampart sagt, dass Variante 3 kein Weg ist. Variante 2 ist ambitioniert und weiterzuverfolgen, aber auch aus Variante 1 müssen Punkte mitgedacht werden. Er sieht die Etappierung, aber wenn die Variante 1 das Ziel ist, muss man schon jetzt für gewisse Infrastrukturen mitdenken, sonst ist es verbaut. Die zwei Schiessstände sind aufzulösen.

A. Marti sagt, dass man es als Vision benennen muss. Man muss etappiert vorgehen und eine Roadmap erstellen. So haben Varianten 1 und 2 die Chance mit einer zeitlichen Unterteilung. Es muss jetzt mitgedacht werden, was man für Variante 1 und 2 später benötigt. Ihm fehlt noch ein Mengengerüst (angebots- und nachfrageseitig). Zudem ist zu klären, wo es eine Plausibilisierung braucht und wo Thesen ausreichen (Bspw. Busbahnhof Ost, Areal Möbelfabrik). Schliesslich sind die Begrifflichkeiten bis zur nächsten Sitzung zu definieren:

- Entwicklungsweg statt Variantenauswahl, A-C Standorte und diese auf Zeitachse setzen
- statt Baumarkt 2.0 eher auf die Synergienutzung eingehen
- Regelwerk (oder ähnlich) statt Cluster

5. Varia und nächste Termine

5.1. Ausblick auf den dritten Workshop zum Thema «Vision und Umsetzung»

T. Frei nimmt die Inputs für das Nachbriefing mit dem Bearbeitungsteam auf. Weiter wird es für den nächsten Workshop einen Vorbereitungstermin mit dem Bearbeitungsteam geben. Vor dem 3. Workshop werden zudem bilaterale Zwischengespräche des Bearbeitungsteams mit den Experten erfolgen.

5.2 Einbezug weiterer Workshop-Teilnehmenden

Kein Einbezug zu diesem Zeitpunkt, evtl. nach dem 3. Workshop.

5.3 Mitteilungen

Der Sitzungsstart wäre idealer xx.15 oder xx.45, da die Zugverbindungen dann besser sind.

5.4 Kommunikation

Die Inhalte des Workshops bleiben in diesem Rahmen vertraulich.

5.5 Termine

Die nächsten Workshops finden an folgenden Terminen statt:

- Dritter Workshop: 24.10.2024, 08.45 – 12.15 Uhr, Stadtmühle Willisau

Für das Protokoll: C. Metzler

Anhang 3: Protokoll Workshop 3 vom 24.10.2024: Vision und Umsetzung (ohne Beilage)

Kanton Luzern
REGION LUZERN WEST
Stadt Willisau
Wirtschaftsförderung Luzern

Gesamtkonzept nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ESP Willisau

Protokoll zum Workshop 3: «Vision und Umsetzung»

Donnerstag, 24. Oktober 2024, 08.45 – 12.15 Uhr
Stadtmühle Willisau, Müliggass 7, Willisau

Teilnehmende

Begleitgremium mit Stimmrecht (Auftraggeber/innen und Expert/innen)

- André Marti, Stadtpräsident, Stadt Willisau (Vorsitz)
- Chantal Strotz, Gebietsmanagerin REGION LUZERN WEST (Gesamtkoordination)
- Christoph Lampart, Projektleiter Dienststelle rawi Kanton Luzern (bis 11.40)
- Kathrin Scherer, Unternehmensentwicklung Wirtschaftsförderung Luzern
- Guido Roos, Geschäftsführer REGION LUZERN WEST
- Reto Derungs, stadtländplan AG, Fachbegleitung Städtebau, Ortsplaner der Stadt Willisau
- Maurice Weber, W+P Weber und Partner AG, Fachbegleitung Industriearealentwicklung (ab 09:05)

Bearbeitungsteam

- Han van de Wetering, Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Themenbereich Städtebau
- Samuel Ammann, Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Themenbereich Nutzung
- Pascal Hofmann, Bryum GmbH, Themenbereich Freiraum/Klima
- Adrian Leuenberger, AKP Verkehrsingenieur AG, Themenbereich Verkehr

Koordination

- Thomas Frei, georegio ag, Gesamtplaner REGION LUZERN WEST, Workshop-Moderation
- Fabian Kuster, georegio ag, Workshop-Protokoll

Entschuldigt

- Daniel Bammert, Stadtlammann, Stadt Willisau
- André Rösch, Abteilungsleiter Dienststelle vlf Kanton Luzern
- Priska Lorenz, e4plus AG, Fachbegleitung Nachhaltigkeit
- Deborah Bösch, Projektleiterin Dienststelle rawi Kanton Luzern

Ziele des Workshops 3:

- Gemeinsame Beurteilung der Prognose der Flächenentwicklungen
- Auseinandersetzung mit den durch das Bearbeitungsteam entwickelten Standorttypen A-C
- Entwicklung einer gemeinsamen Haltung hinsichtlich Finalisierung des Richtnutzungskonzepts mit den Themenbereichen Siedlung, Verkehr sowie Landschaft, Freiraum und Vernetzung
- Auseinandersetzung mit den Objektblättern «Fokusräume» im ESP Willisau
- Verabschiedung Richtnutzungskonzept und – falls erforderlich – Definition von Aufträgen für die finale Bearbeitung
- Festlegen des weiteren Vorgehens

Beilage

- Präsentation Workshop 3 inkl. Flächenpotenziale und Gesamtkonzept-Plan (vorgängig versendet)

1. Begrüssung

A. Marti begrüsst die Teilnehmenden zum dritten Workshop.

2. Kurzer Rückblick auf Workshop 2 vom 12.08.2024 und Vorbesprechung 10.10.2024

T. Frei stellt das Programm des Workshops 3 vor. Am Ende des Workshops soll das Richtnutzungskonzept so weit wie möglich verabschiedet bzw. die Aufträge für die finale Bearbeitung geklärt sein. Die Hauptziele des Verfahrens bleiben seit dem ersten Workshop vom 11. Juni 2024 unverändert. T. Frei bedankt sich beim Bearbeitungsteam für die bisher erarbeiteten Unterlagen.

Nach dem zweiten Workshop hat man erkannt, dass vor allem die Ausarbeitung einer etappierten Herangehensweise im Sinne eines Entwicklungskonzept zielführender ist als das reine Betrachten von verschiedener Varianten.

Zur Vorbereitung des Workshops 3 hat sich ein Teil des Bearbeitungsteam (Han van de Wetering, Samuel Ammann) zusammen mit A. Marti und Ch. Strotz sowie dem Koordinationsteam am 10. Oktober 2024 getroffen. Diese Teams-Sitzung diente als inhaltliche Vorbereitung für den heutigen Workshop 3.

3. «Vision und Umsetzung»

3.1 Flächenmanagement

S. Ammann stellt das Flächenmanagement vor. Gerade die Nachfrageseite hinsichtlich Flächenkonsumation ist schwierig abzuschätzen. Es wird der Ansatz verfolgt den zukünftigen Flächenbedarf mit Erkenntnissen aus der Vergangenheit (15 Jahresschritte) einzuschätzen.

Demgegenüber stehen die Flächenpotenziale, welche sich aus den unbebauten Bauzonen im ESP sowie aus weiteren Flächenpotenzialen (unernutzte Flächen oder erneuerungsbedürftige Areale) zusammensetzen. Es kann festgehalten werden, dass ein grosses Flächenpotenzial an unterschiedlichen Standorten vorliegt.

Als Ausgangslage geht man gemäss neuesten Erkenntnissen (RAPP, 2024) von einer anzustrebenden durchschnittlichen Geschossigkeit von 3.4 für die Logistik aus. Die Erkenntnisse aus dieser Studie zeigen, dass die Flächeneffizienz von Logistiktungen in der Schweiz erhöht werden muss.

Basierend auf diesen Grundlagen wurde mit der Ergänzung der räumlichen Dimension ein Mengengerüst erstellt.

Diskussion

A. Marti fehlt eine zusätzliche Zahl wie weit das Flächenpotenzial zeitlich für die abgeschätzte zukünftige Flächenkonsumation reicht. Zudem müssen die Zahlen einerseits mit BRACK und andererseits ohne BRACK betrachtet werden. S. Ammann geht spontan davon aus, dass das Flächenpotenzial eher kaum für drei Generationen reichen wird mit Blick auf die Entwicklung der letzten 15 Jahren.

R. Derungs bemerkt, dass die Realisierung von durchschnittlich 3.4 Geschosse schwierig umsetzbar ist. Dies erfordert reglementarische Eingriffe.

Gemäss M. Weber wird jeder Logistiker sagen, dass man nicht 3.4 Geschosse baut. Ein Logistiker will grundsätzlich Umschlag im Erdgeschoss realisieren.

A. Marti schlussfolgert, dass aus Sicht Wirtschaft am liebsten auf der grünen Wiese gebaut wird, aber aus Sicht Raumplanung nur schwierig Einzonungen geschaffen werden können. Es handelt sich um einen klassischen Zielkonflikt. Hier ist wichtig, dass die Entwicklung nicht gebremst werden darf, indem

nur auf Innenentwicklung gesetzt wird. Gleichzeitig muss die Innenentwicklung aber auch beachtet werden können.

M. Weber erkennt die Innenentwicklung bzw. Verdichtung auch als Chance für die Attraktivität des Ortes. Denn wenn auch die Arbeitsgebiete räumlich zerstückelt sind, dann ist dies auch für die Bürger/innen nicht attraktiv. Wenn man Industriebrachen nutzen kann, dann gelingt diese Verdichtung.

K. Scherer ergänzt, dass dies aus planerischer Sicht völlig unbestritten ist. Auf Unternehmensebene ist dies jedoch noch nicht überall im strategischen Denkprozess verankert. Im Kanton Luzern gibt es zudem nicht so viele Industriebrachen.

Grundsätzlich sollen Anreize anstelle von Auflagen verfolgt werden. Sonst ist gemäss M. Weber ein Standort nicht attraktiv genug. K. Scherer ergänzt, dass ein Regelwerk Anreize nicht ausschliesst. Trotzdem bleibt die Frage, was für eine Nutzung im 3. Stock angesiedelt wird.

3.2 Gesamtkonzept Siedlung und Verkehr (inkl. Standorttypen)

H. van de Wetering stellt das Gesamtkonzept vor. Die Legende ist in drei Bereiche gegliedert: Siedlung, Verkehr und Freiraum/Landschaft.

Die Unterteilung der Gebiete soll vorliegend nicht mit Cluster, sondern über die Standortqualität erfolgen. Das Konzept der A,B,C-Standorte wird dabei meist für Analysen auf regionaler Ebene gebraucht, wobei es auch vorliegend als zielführend erachtet wird.

- A-Standort: Zentral, hohe Arbeitsplatzdichte, gute ÖV-Erschliessung, öffentliche Räume (Büros, Hotels, Funshopping, Forschung und Bildung) -> gut kombinierbar mit Wohnnutzung.
- B-Standort: Lokal verknüpft aber etwas abseits von Hauptverkehrsträger (ÖV, MIV), dafür günstigere Flächen (Handwerkerbetriebe, KMU, Kreativwirtschaft) -> eher untergeordnete Wohnnutzung.
- C-Standort: Eher am Rand, gute MIV-Erreichbarkeit, niedrigere Arbeitsplatzdichte (braucht viel Platz (Logistik- und Industrieunternehmen))

Diskussion

A. Marti betont, dass das Konzept mit den A-C Standort stark von den Arbeitszonen gedacht ist. Beim A-Standort ist ein hoher Wohnanteil fast zwingend und Arbeitsnutzung als sekundär zu betrachten, welche aber im EG vorhanden sein soll für eine gut gemischte Nutzung.

R. Derungs hat mit der hohen Wohnnutzung östlich des Bahnhofes eher Mühe. Wenn schon von einem hohem Wohnanteil ausgegangen wird, dann gefährdet man zentrale Räume für Dienstleistungen. Warum nicht zuerst den Wohnanteil unterordnen und dies im Laufe der Entwicklung justieren? Er sieht die Gewerbenutzung (Dienstleistung) als Hauptfunktion.

G. Roos bringt die Frage des Marktpotenzials bzw. Marktnachfrage ins Spiel. Auch M. Weber entgegnet, dass gerade im DL-Sektor Flächen eher abgebaut werden (Digitalisierung, Home-Office usw.). Wenn ein Bürostandort kreiert werden soll, muss dies multifunktional betrachtet werden. Beispielsweise mit einer Wohnnutzung in den oberen Geschossen, welche auch für Home-Office dienen.

A. Marti stellt klar, dass der Pendlerverkehr gegenüber dem Gewerbeverkehr das grössere Problem ist. Nur 0.5 bis 1 Parkplatz pro Wohnung kann man nur in Bahnhofnähe realisieren. Deshalb auch prioritär Wohnraum in Bahnhofnähe schaffen.

Gemäss R. Derungs muss man sich strategisch im Klaren sein, was dies für den ESP bedeutet. Bei mehr Wohnnutzung wird es das Wohnquartier anstelle des ESP stärken.

Es wird erkannt, dass der A-Standort nicht zwingend prioritär für die Arbeitsnutzung vorzusehen ist, insbesondere bei einer regionalen Ausstrahlung. Wenn es am Ende der Entwicklung ein ESP mit nationaler Ausstrahlung werden soll, dann darf der A-Standort jedoch nicht nur Wohnnutzung sein.

G. Roos sensibilisiert, dass ein gemeinsames Verständnis für den Begriff «regionaler ESP» notwendig ist. Der kantonale ESP ist vorliegend vorgegeben. Eine Skalierung gegen unten ist tabu, gegen oben kann man diskutieren. A. Marti ergänzt, dass gegen unten jedoch auch kommunale Interessen zu berücksichtigen sind. Es muss auch der lokalen Bevölkerung und Gewerbe dienen.

K. Scherer sieht die grossen Dienstleister eher weniger und sieht das grösste Potenzial in den B und C-Standorten. H. van de Wetering fügt hinzu, dass der wirtschaftliche Erfolg u.a. davon abhängt, ob Flächen gefunden werden können. Gemäss R. Derungs hat man bei einer Wohnnutz-Priorisierung genau dann keine Flächen verfügbar, weil dann kein Dienstleister auf Flächen in der Nähe eines Bahnhofs kommt.

C. Lampart attestiert Willisau eine gute Ausgangslage. Das Gewerbe ist vom Städtli räumlich losgelöst, was stets als Stärke betrachtet wird. Wenn beim A-Standort zu stark auf die Wohnnutzung fokussiert wird, dann wird es eine Separierung in einen nördlichen und südlichen Teil des ESP geben. Letztendlich muss jeder ESP seine Eigenheiten finden.

3.3 Aspekt Siedlung

S. Ammann erläutert den Aspekt Siedlung beginnend von Norden nach Süden. Vorgesehen ist die Einkäufe des täglichen Bedarfs an der Ettiswilerstrasse möglichst gegen Süden zu richten (aktive Erdgeschoss). Das Wellisareal / Bahnhofquartier Ost wird als Mischquartier mit Wohnnutzung und aktiven Erdgeschosse mit Zentrumsnutzungen gesehen.

Diskussion

A. Marti erkundigt sich, warum der nördliche Teil des Bahnhofquartier Ost weiss hinterlegt ist, obwohl es sich um eine eingezonte Fläche handelt. S. Ammann erläutert, dass diese Fläche als grüne Lunge des Quartiers angesehen wird, worauf beim Aspekt Freiraum / Landschaft eingegangen wird.



Die Ein-/Auszonungen im nördlichen ESP-Bereich werden grundsätzlich gewürdigt. K. Scherer fragt sich, warum die Fläche Nr. 1 prioritärer behandelt werden sollte, als die Flächen 3 und 4. P. Hofmann sieht bei den Flächen 3 und 4, dass bei einer nicht sofortigen Einzonung, der landschaftliche Raum nicht sogleich zerschnitten wird.

A. Marti stellt die Wichtigkeit einer prioritären Behandlung der Auszonung Nr. 2 dar, welche gleichzeitig mit einer Einzonung der Fläche 1 oder 3 geplant werden kann.

Die Überlegungen widersprechen dem Siedlungsleitbild nicht grundsätzlich. Für R. Derungs haben alle Flächen etwa die gleiche Priorität. Planerisch folgen die Flächen der Parzellenstruktur, was ortsbaulich schöne Fläche ergeben, jedoch nicht zwingend entwicklungsmässig richtig sein müssen (es sind z.B. eher längliche Flächen).

G. Roos ist überzeugt, dass die Fläche Nr. 4 als zweite Priorität betrachtet werden muss. Zudem irritiert die Farbgebung. Es wirkt so, als ob ganze östliche Fläche neben 3 und 4 auch eingezont werden würde. Dies muss gestalterisch für die Kommunikation angepasst werden.



Auch C. Lampart begrüsst die Auszonung auf der Fläche Nr. 2. Ob die Einzonung dann bei der Fläche 1, 3 oder 4 stattfindet, kann diskutiert werden. Zudem sollen parzellenscharfe Darstellungen möglichst vermieden werden. Vielmehr mit Pfeilen oder gestrichelten Linien arbeiten. Das irritiert sonst die Grundeigentümerschaften.

A. Marti informiert, dass die Flächen 3 und 4 unterschiedlichen Eigentümer (inkl. Landwirt) gehören. Der Landwirtschaftsbetrieb auf der Fläche 4 wird eher ein Nebenerwerbsbetrieb bleiben, wird in den nächsten Jahren auch nicht aufgegeben. Dies ist aber auch nicht störend für das Siedlungskonzept.

Der städtebauliche Wert des Ostergau-Kreisels soll nicht überbewertet werden. Gemäss R. Derungs hat dieser hauptsächlich einen funktionalen Wert als Verkehrs-Verteiler. H. van de Wetering ist einig, dass keine unnatürlichen Plätze geschaffen werden sollen, jedoch können gerade bei Kiesel und Kreuzungen gestalterische Qualitäten geschaffen werden. Abschliessend bemerkt A. Marti, dass die Farbwahl auf S. 20 nicht ganz ideal gewählt ist. Das Gelb beim Bahnhof ähnelt dem Gelb beim Kiesel sehr stark.

R. Derungs hinterfragt eine allfällige Aufwertung der Umfahrungsstrasse. A. Marti und H. van de Wetering stellen dar, dass es sich vielmehr um eine Aufwertung im Sinne von «keine Parkplätze direkt an der Strasse» handeln soll. Dies müsste mit Anreizen anstelle von Vorschriften umgesetzt werden. Bei der Ettiswilerstrasse können eher Vorschriften, auch gerade in Sachen Mehrhöhe, diskutiert werden.

G. Roos fügt hinzu, dass Willisau aus regionaler Sicht glücklicherweise eine Umfahrungsstrasse hat. Der Charakter der Umfahrungsstrasse muss behalten werden. Es gibt Beispiele von anderen Orten, bei denen die Umfahrungsstrasse stark entwickelt wurde und nach 30 Jahren wird eine nächste Umfahrungsstrasse benötigt. Dies muss unbedingt vermieden werden.

M. Weber erläutert, dass normalerweise 16m für Industriebetriebe praktisch sind. Vielfach steht in Regelwerken 12m, was niemanden wirklich zufriedenstellt. Mit 25m kann man zudem multifunktional planen (Industrie, Produktionen und Gewerbe gleichzeitig mit Aspekt der Mehrgeschossigkeit). Für die Kommunikation und für die städtebauliche Auslegeordnung ist es wichtig, dass dies dann auch in 3D gezeigt wird.

Das dargestellte Mischgebiet Bahnhofgebiet sollte eher die braune Farbe der Menznauerstrasse haben. Ansonsten entsteht auch eine flächenmässige Konkurrenz gegen Süden.

M. Weber fragt sich, warum innerhalb des Fokusraum 5 ein gelber Raum eingezeichnet wurde. S. Ammann erläutert, dass dieses Gebiet wichtig ist für die künftige Entwicklung. Da noch nichts gross entwickelt wurde, hat es ein hohes Potenzial u.a. auch für die Vernetzung. R. Derungs schlägt vor, dass der weisse Stern eher für die Platzsituation vorgesehen werden kann. Allgemein wird hauptsächlich über Aufwertungen geredet, wobei auch Flächen für Aussiedlungsprogramme aufgeführt werden können.

Gemäss T. Frei muss der weisse Pfeil in der Legende noch aufgeführt werden.



3.4 Aspekt Verkehr

A. Leuenberger geht auf Verkehr ein. Auch hier erfolgt die Erläuterung aufgeteilt in das nördliche und südliche ESP-Gebiet.

Diskussion

Allgemein fragt sich R. Derungs, ob der Standort vom Hub nicht in der Nähe der S-Bahn sein müsste. Auch die Sammelgarage müsste aus seiner Sicht eher auf der Wydematt-Seite als besser erschlossener Teil sein. A. Leuenberger ist sich dies bewusst und weist auf die bewusst gewählte schematische Lage hin. In diesem Sinne ist auch hier für die Kommunikation an die Lesenden wichtig, dass eher mit Bereichen als mit konkreten Verortungen gearbeitet wird.

Abschliessend schlägt R. Derungs vor, Forderungen wie ein Hub oder eine Sammelgarage gleich direkt in potenzielle Einzonungsflächen miteinzubeziehen. So ist von Anfang an klar, was im Zusammenhang mit der Einzonung auch realisiert werden muss.

A. Leuenberger präsentiert die Vertiefungen zum Bussystem Bahnhof Ost und den Buslinien. Es ist bereits ein hoher Detaillierungsgrad vorhanden, welcher in einer späteren Phase überprüft werden kann. R. Derungs bringt die Idee ein, dass eine Linienführung auch im Tagesverlauf angepasst werden kann, um eine bedürfnisgerechte Ausbildung der Buslinien zu ermöglichen. Vielleicht kann so bei der Buslinie 271 morgens und abends Rossgassmoos bedient werden, aber sonst nicht.

Ch. Strotz erkundigt sich, ob bereits eine Abstimmung mit dem VVL stattfand. A. Leuenberger erachtet es als zielführend den VVL in einer Form einzubeziehen, aber die Frage nach der richtigen Ebene (konkrete Zahlen, Finanzierung usw.) stellt sich zuerst. Konkrete Zahlen können kaum geliefert werden, nur grobe Abschätzungen.

A. Marti hält abschliessend fest, dass man nicht zu detailliert werden darf. Ein grundsätzliches OK soll beim VVL jedoch abgeholt werden, da man im Quartier Bahnhof Ost auf Grundlage des Bussystems Räume sichern soll. Hier müsste man vom VVL wissen, ob eine Weiterentwicklung überhaupt möglich ist. Auch der bestehende Bushof muss angegangen werden.

3.5 Aspekt Landschaft, Freiraum und Vernetzung

Pascal stellt den Aspekt Landschaft, Freiraum und Vernetzung vor (vgl. Beilage).

Diskussion

Der Mehrwert im nordöstlichen Bereich des Fokusraumes 3 wird eher als theoretischer Mehrwert betrachtet. Freiräume können auch innerhalb des Areals geschaffen werden und nicht nur am Rand. Zudem stellt es Stand Hute eine Mischzone dar und ist als Grünzone entsprechend teuer zu erkaufen. Die Wichtigkeit dieser Fläche ist unter diesen Umständen nicht gegeben.



K. Scherer weist darauf hin, dass man von der Darstellung her eher von der Einzonung 1 ausgegangen ist, obwohl die Priorisierung basierend auf den obigen Diskussionspunkten noch nicht abschliessend geklärt ist.

R. Derungs bringt die Möglichkeit eines Fahrradweges entlang der künftigen Einzonungsflächen Nr. 3 und 4 ins Spiel. Dies, weil die Anbindung vom Bahnhof her für den Langsamverkehr nicht attraktiv ist.

A. Marti sieht diese Möglichkeit jedoch eher nicht, die Pfeile sind funktional richtig abgebildet im Plan.

A. Marti weist darauf hin, dass westlich des bestehenden Landwirtschaftsbetriebes bereits ein Bauprojekt besteht. R. Derungs empfiehlt den querenden Pfeil westlich der 30er Zone Wydematt etwas südlicher zu ziehen.



Abschliessend wird noch darauf hingewiesen, dass Gewässerraumachsen prominenter sein dargestellt werden dürfen.

3.6 Fokusräume

S. Ammann erklärt den Mechanismus der Fokusräume. Neben dem Bahnhofquartier Ost gibt es innerhalb des kantonalen ESP auch andere Räume, welchen es besondere Beachtung zu schenken gibt.

Diskussion

A. Marti würdigt das Konzept der Fokusräume und misst auch jedem die notwendige Bedeutung zu. Es muss zusätzlich beachtet werden, dass parallel zur Fokusraum-Betrachtung auch zwei Einzelmassnahmen umgesetzt werden müssen, bevor zu detailliert in Fokusräumen gedacht wird.

- Anbindung Wydemattstrasse zum Bahnhof
- Abtausch Fläche Nr. 2 mit Einzonungsfläche 1, 3 oder 4

R. Derungs empfiehlt, das Areal Bahnhofquartier Ost noch zusätzlich und gestützt auf den Zonenplan zu unterteilen. Beispielsweise sind im nördlichen Bereich teilweise bis zu 90% Wohnnutzung Realität, während im Rahmen des Fokusraumes 40% angestrebt werden.

3.7 Handlungsempfehlung und Priorisierung

H. van de Wetering erklärt, dass die Handlungsempfehlung als Zusammenfassung zu sehen ist, wie das Richtnutzungskonzept eingebettet werden soll auf Stufe Ortsplanung/Arealentwicklung usw. Aus seiner Sicht müssen zwingend zwei Sachen angepackt werden. Einerseits die Aktualisierung des Siedungsleitbildes und andererseits die Bahnhofplanung.

Diskussion

R. Derungs sieht den konkreten Mehrwert der Anpassung des Siedungsleitbildes nicht. Das vorliegende Richtnutzungskonzept hat bereits diesen Charakter und kann als Ergänzung für das Siedungsleitbild betrachtet werden. T. Frei unterstützt diese Interpretation und weist nochmals darauf hin, dass keine Parzellenschärfe erreicht werden soll, damit die geeignete Flughöhe gewahrt werden kann.

4. Verabschiedung Richtnutzungskonzept für die weitere Bearbeitung

Weiterbearbeitungsaufträge werden vom Bearbeitungsteam aufgenommen. Grundsätzlich handelt sich u.a. um folgende Bearbeitungspunkte:

- Zahlen/Berechnungen zum Flächenmanagement gemäss Kap. 3.1 verfeinern.
- Konkret diskutierte Plananpassungen gemäss Diskussionen umsetzen (nordöstlicher Grünraum im Fokusraum 3 weglassen, andere Darstellung Mischgebiet Bahnhofgebiet usw.).
- Darstellerische Kommunikation in den Plänen beachten (nicht parzellenscharf arbeiten).
- Grundsätzliche Rücksprache mit dem VVL

Im Rahmen eines Nachbereitungstermin im Kreis des Bearbeitungsteams, A. Marti, Ch. Strotz und T. Frei wird das weitere Vorgehen thematisiert.

Aktuell erkennt A. Marti die Möglichkeit eines weiteren Termins, um vorgängig auch die Meinungen anderer Interessengruppen abzuholen.

T. Frei blendet die vorgängig verschickten Fragen nochmals ein. A. Marti sieht die zweitletzte Frage (Folie 10, Begleitpräsentation) noch nicht richtig behandelt. Es wurden jedoch viele Fakten geschaffen. M. Weber erwähnt in diesem Zusammenhang das Beispiel Altstadt Wil: Viele Mischnutzungen in der Umgebung erzeugen auch Publikum für die Altstadt. Hier kann man sich gemäss A. Marti auch die Frage stellen, ob dies die Aufgabe des ESP ist oder vielmehr eine Gebietsplanung zwischen Altstadt

und Bahnhofquartier. Ch. Strotz erwähnt abschliessend, dass die Auswirkungen nicht nur auf den Siedungskern, sondern auch auf die umliegenden Gemeinden betrachtet werden müssen.

5. Varia und weiteres Vorgehen

5.1 Ausblick auf die Umsetzung

Noch nicht abschliessend geklärt. Es wird in einer Form eine Weiterbearbeitung geben.

5.2 Einbezug weiterer Interessenvertretungen

Vorgängig zu einem allfälligen weiteren Termin.

5.3 Mitteilungen

A. Marti gibt noch aktuelle kommunale Infos:

- Gestaltungsplan competec ist in Bearbeitung.
- Teilrevision Ortsplanung liegt öffentlich auf im Moment. Nur ein Punkt zentral -> Parkplatzartikel wird angepasst.
- 17. September war Wirtschaftsanlass (wird jährlich wiederholt). Dort braucht es dann sicher noch Informationsbedarf.

G. Roos ruft ins Bewusstsein, dass es im Anschluss an die intelligente und kreative Entwicklungsphase auch eine Transformationsphase braucht, welche den längeren Prozess darstellt. Für K. Scherer ist es wichtig, dass das Potenzial klar kommuniziert werden kann und nicht zu viele ungelöste Fragestellungen gegen aussen getragen werden.

5.4 Kommunikation

Keine Wortmeldungen.

Für das Protokoll: F. Kuster