

STADT WILLISAU

## BEBAUUNGSPLAN WELLISAREAL



## PLANUNGSBERICHT

23. Oktober 2023 – Kant. Vorprüfung

### Abkürzungen:

ASP = Abendspitze (Anzahl Fahrten zur Abendspitzenstunde)  
BILU: kantonales Bauinventar Luzern  
BP: Bebauungsplan  
BZR: Bau- und Zonenreglement  
DWV = durchschnittlicher Werktagerverkehr  
EG: Erdgeschoss  
ES: Lärm-Empfindlichkeitsstufe  
ESP: Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten  
GEP: Genereller Entwässerungsplan  
GF: Geschossfläche gem. SIA 416  
HdM: Herzog & de Meuron  
HNF: Hauptnutzfläche gem. SIA 416  
MIV: Motorisierter Individualverkehr  
NIS: Nicht ionisierende Strahlung  
PBG: Planungs- und Baugesetz  
PP: Parkplatz  
REP: Regionaler Entwicklungsplan Willisau-Wiggertal, 2007  
SBV: Sonderbauvorschriften  
SNBS: Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz  
TG: Tiefgarage  
ZMB: Zweckmässigkeitsbeurteilung

## IMPRESSUM

### KONTAKT

Stadt Willisau  
Zehntenplatz 1  
6130 Willisau  
[www.willisau.ch](http://www.willisau.ch)

### BEARBEITUNG

Burkhalter Derungs AG  
Baselstrasse 21  
6003 Luzern  
[www.bdplan.ch](http://www.bdplan.ch)  
Projekt-Nr. 91835

### STAND

Mitwirkung Bevölkerung:  
Kantonale Vorprüfung:  
Öffentliche Auflage:  
Beschlussfassung:  
Genehmigung:

Titelbild: Visualisierung Richtprojekt, Stand Juni 2023, Herzog de Meuron Basel Ltd.

# INHALTSVERZEICHNIS

1.	Einleitung	5
1.1.	Ausgangslage	5
1.2.	Absicht	5
1.3.	Rahmenbedingungen	6
1.4.	Ziele der Arealentwicklung	9
2.	Planungsprozess	9
2.1.	Übersicht	9
2.2.	Testplanung	9
2.3.	Richtprojekt	11
2.4.	Bebauungsplan	12
2.5.	Bebauungsplanverfahren	12
3.	Bebauungskonzept	13
3.1.	Städtebau	13
3.2.	Arealentwicklung und Nutzungsverteilung	16
3.3.	Freiraum	18
3.4.	Erschliessung und Mobilität	20
3.5.	Umwelt und Energie	25
4.	Bebauungsplan	27
4.1.	Allgemeine Bestimmungen	27
4.2.	Baubereiche	27
4.3.	Bauvorschriften	29
4.4.	Freiraum	30
4.5.	Erschliessung und Mobilität	32
4.6.	Energie und Umwelt	34
4.7.	Etappierung, Realisierung	34
4.8.	Vertragliche Regelungen	35
5.	Teiländerung Zonenplan	35
5.1.	Umzonung	35
5.2.	Ergänzung Anhang 7 BZR	36
5.3.	Mehrwertabgabe	37
6.	Beurteilung nach Art. 47 RPV	38
6.1.	Betroffene Sachthemen	38
6.2.	Auswirkungen und Nachweise	38

Die vorliegende Planung umfasst folgende Dokumente:

Bebauungsplan: - Bebauungsplan, M 1:1'000  
- Sonderbauvorschriften

Dokumentation:

- Richtprojekt: - Beilage 1: Richtprojekt Architektur, Wellisareal Willisau, Herzog & de Meuron Ltd./ Vogt Landschaftsarchitekten / RAPP AG, 29.06.2023  
- Beilage 2: Richtprojekt Teil Landschaft, Vogt Landschaftsarchitekten, 14.07.2023  
- Beilage 3: Richtprojekt Teil Verkehr, RAPP AG, 30.06.2022
- Testplanung - Beilage 4: Testplanung Wellisareal, Ergebnisse und Empfehlungen, Zeitraumplanungen AG, 31.05.2021
- Verkehr: - Beilage 5: Mobilitätskonzept zum Bebauungsplan Wellisareal, RAPP AG, 30.05.2023  
- Beilage 6: Erschliessung Wellis-Areal, Willisau, RAPP AG, 07.08.2023
- Entwässerung: - Beilage 7: Wellisareal Willisau, Kurzbericht Entwässerungskonzept/Vorstudie, Planquadrat AG, 25.07.2023
- Energie und Nachhaltigkeit: - Beilage 8: Input Energiekonzept und Nachhaltigkeit im Rahmen des Bebauungsplans, brücker+ernst gmbh, 11.01.2023  
- Beilage 9: Wellisareal Willisau, SNBS-Vorprüfung, brücker+ernst gmbh, 15.06.2023
- Lärm: - Beilage 10: Bebauungsplan Wellisareal, Lärmschutznachweis, SINUS AG, 05.07.2023  
- Beilage 11: Bebauungsplan Wellis-Areal, Lärmbeurteilung aufgrund Kürzung Lärmschutzwand Umfahrungsstrasse, SINUS AG, 26.06.2023
- NIS: - Beilage 12: Areal Wellis – Under Schwizermatt, Willisau, Abklärung NIS-Belastung, Enotrac AG, 30.03.2023
- Störfall: - Beilage 13: Arealentwicklung Wellis, Willisau, Risikobericht nach Störfallverordnung (inkl. NIS), IPSO ECO AG, 21.01.2020
- Geologie: - Beilage 14: Geologisch-geotechnischer Vorbericht (Grundlage für Richtprojekt), Keller + Lorenz AG, 23.03.2020  
- Beilage 15: Hydrogeologische Machbarkeitsbeurteilung Thermische Grundwassernutzung, Keller + Lorenz AG, 27.04.2023

# 1. EINLEITUNG

## 1.1. Ausgangslage

Der Planungssperimeter liegt zentral im Talboden von Willisau, umgeben von den beiden Kantonsstrassen K11 (Umfahrungsstrasse) und K40 sowie der Bahnlinie und der Enziwigger im Süden. Von Norden bildet das Areal das Tor zur Stadt bzw. den Übergang zwischen den Arbeitszonen im Norden und der historisch gewachsenen Stadt.

Lage

Der Planungssperimeter Wellisareal kann in zwei Teilflächen aufgeteilt werden:

- Der Perimeter Nord liegt in der Arbeitszone IV und umfasst die Industrie- und Gewerbebauten der Möbelindustrie, d.h. das eigentliche Wellisareal.
- Der Perimeter Süd liegt in der Kernzone C und umfasst ältere Wohnbauten sowie im Süden das Areal der Tolusso-Steinindustrie, direkt an der Bahnlinie.

Zonenplan

Der Perimeter Nord umfasst eine Fläche von 2.12 ha im Eigentum der Foroom Immobilien AG. Der Perimeter Süd liegt in der Kernzone C und besteht aus kleineren Parzellen mit unterschiedlichen Grundeigentümern. Seine Fläche beträgt 0.65 ha.

Eigentum, Flächen

Der Perimeter Nord ist dicht bebaut mit Industrie- und Gewerbebauten, die ab den 1930er Jahren für die ortsansässige Möbelindustrie errichtet wurden. Ortsbaulich prägend ist der massive, knapp 27 m hohe Lagerturm direkt an der Enziwigger. Der Perimeter Süd ist bisher locker bebaut und weist verschiedene Reserve- und Brachflächen auf. Das Erscheinungsbild prägen die beiden Wohnbauten an der Ettiswilerstrasse aus der ersten Hälfte 20. Jh.

Bebauung

Die Rahmenbedingungen in der Möbelindustrie haben sich in den letzten Jahrzehnten stark verändert und einen Rückgang der einheimischen Produktion bewirkt. Diese Entwicklung erfasste auch den Standort Willisau. Die Nutzungsintensität auf dem Areal ist deutlich zurückgegangen.

Aktuelle Nutzung

Die Stadt hat zwischen 2014 und 2018 eine Gesamtrevision der Nutzungsplanung nach dem revidierten, übergeordneten Recht vorgenommen. Das Siedlungsleitbild als strategische Grundlage wurde 2015 beschlossen. Der Beschluss und die Genehmigung der Gesamtrevision erfolgten im Jahr 2019. Aufgrund der Fusion mit Gettnau sowie ortsplanerischer Pendenzen, wie der Festlegung des Gewässerraums ausserhalb Bauzone, wurde ab Herbst 2021 eine Teilrevision der Nutzungsplanung erarbeitet und im Juli 2023 beim Kanton zur Vorprüfung eingereicht.

Stand der Ortsplanung

## 1.2. Absicht

Im Rahmen der Gesamtrevision der Ortsplanung kam die Eigentümerschaft des Perimeters Nord mit der Idee einer Neuausrichtung auf die Stadt zu und stellte den Antrag für eine Umzonung. Da der Antrag spät im Verfahren einging, konnte er im Rahmen der Gesamtrevision nicht mehr behandelt werden.

Gesuch

Das Areal liegt an zentraler und gut erschlossener Lage am Übergang zwischen Stadtzentrum und dem regionalen Arbeits-Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wydenmatt sowie den Erholungsräumen Wigger und Haseburg (Freibad). Die Lagequalität in Verbindung mit der Arealgrösse bietet Potenzial für eine

Lagepotenzial

städtebauliche Entwicklung, welche das Stadtzentrum rund um den Bahnhof erweitert und stärkt.

Haltung Stadt	Der Stadtrat hat sich seit Eingang des Gesuchs intensiv mit dem Potenzial und möglichen Entwicklungsoptionen im betroffenen Gebiet befasst. Er sieht gute Chancen für eine positive und qualitätsvolle Stadtentwicklung. Dabei stand von Anfang an fest, dass eine zukünftige Umnutzung und Umgestaltung des Areals im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens und in engem Austausch mit der Stadt zu erarbeiten ist.
Planungsperimeter	Zwischen dem Perimeter Nord und Süd bestehen starke Abhängigkeiten, insbesondere was die Erschliessung betrifft (Anbindung an das übergeordnete Strassennetz, interne Erschliessung und Parkierung). Aber auch aus städtebaulicher Sicht sollte die Planung über den Gesamtperimeter abgestimmt erfolgen. Aus diesen Gründen wurden alle betroffenen Grundstückeigentümer von Beginn weg in die Planung einbezogen.
Testplanung und Richtprojekt	Zur Herleitung und Erarbeitung eines qualitätsvollen und auf die Lage abgestimmten Bebauungs- und Nutzungskonzepts wurde eine Testplanung mit drei Teams durchgeführt, welche im August 2020 startete und im Mai 2021 abgeschlossen werden konnte. Das überzeugendste Ergebnis wurde anschliessend zu einem Richtprojekt weiterbearbeitet.
Bebauungsplan	Die wichtigen Qualitäten und Eckwerte aus dem Richtprojekt sollen über einen Bebauungsplan grundeigentümerverbindlich gesichert werden. Ein genehmigungsfähiger Bebauungsplan bildet die Voraussetzung für die Umzonung des Perimeters Nord von der Arbeitszone IV in die Kernzone.

### 1.3. Rahmenbedingungen

Für die Planung sind die nachfolgenden, übergeordneten Rahmenbedingungen zu beachten:

#### Richtplanung

Kant. Richtplan	Gemäss kantonalem Richtplan 2015 ist die Stadt Willisau ein Zentrum in der Landschaft (Z4). Sie hat somit die Aufgabe, die ländlichen Zentrumsfunktionen zu stärken, urbane Qualitäten in Zentrumslagen zu schaffen, Gebiete mit hoher Dichte an zentralen, gut erschlossenen Lagen zu entwickeln sowie kantonale Entwicklungsschwerpunkte und regionale Arbeitsplatzgebiete umzusetzen. Im Richtplan ist die Arbeitszone Wellisareal Bestandteil des kant. Entwicklungsschwerpunkts (ESP) Arbeiten.
-----------------	--

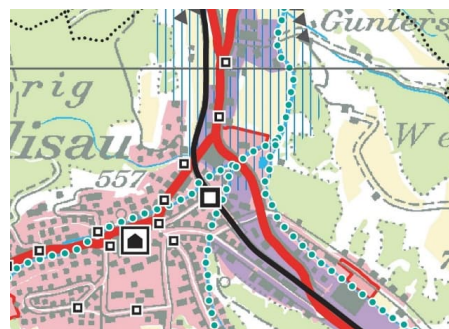
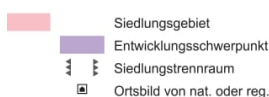


Abb. 1 Ausschnitt kant. Richtplan

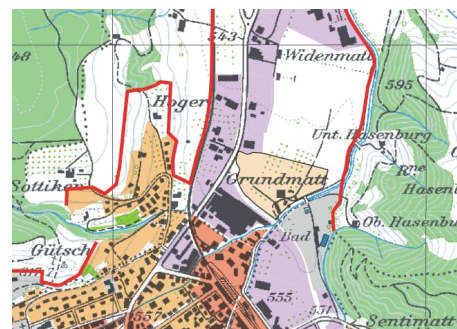


Abb. 2 Ausschnitt REP Willisau-Wiggertal

Mit der aktuell laufenden Revision des Richtplans soll das Areal aus dem ESP-Perimeter entlassen werden.

Der regionale Entwicklungsplan (REP) wurde 2007 genehmigt. Die Aussagen zur regionalen Bedeutung von Willisau sowie der wirtschaftlichen Entwicklungsziele sind aber nach wie vor gültig. So soll mit der Förderung des Entwicklungsschwerpunkts (ESP) die Bedeutung von Willisau als Arbeitsstandort gestärkt und der Bahnhof Willisau zu einem attraktiven Umsteigeknoten für den Verkehr weiterentwickelt werden.

REP Willisau-  
Wiggertal

Im Siedlungsleitbild der Stadt Willisau ist der Planungsperimeter als Arbeitsgebiet für ruhiges Gewerbe sowie mit der Entwicklungsstrategie «Erneuern» und «Weiterentwickeln» bezeichnet.

Siedlungsleitbild

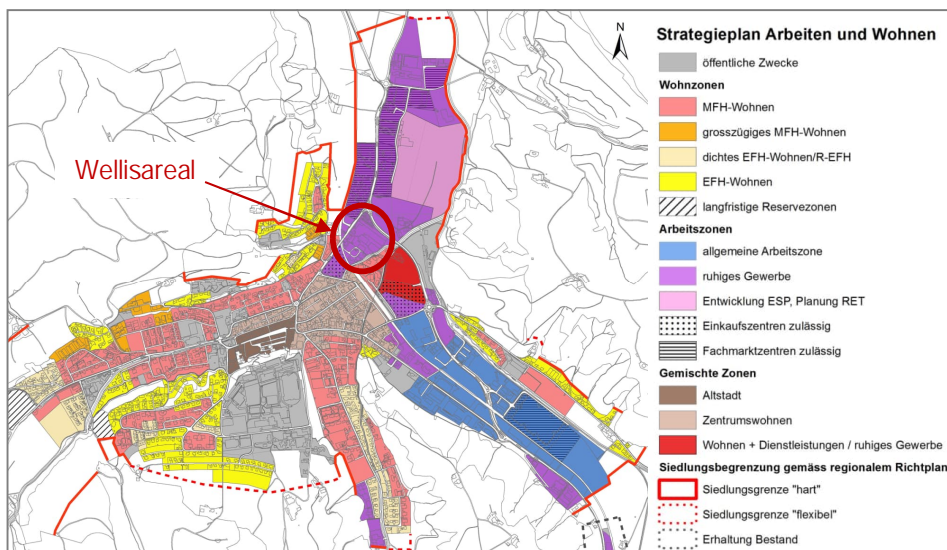


Abb. 3 Siedlungsleitbild Willisau 2015: Strategieplan Arbeiten und Wohnen, S. 26

## Nutzungsverteilung und Nutzungsplanung

Der erweiterte Siedlungsraum rund um den Planungsperimeter verläuft entlang von Achsen, welche jeweils von spezifischen Nutzungen geprägt sind. An der Strassenachse Richtung Norden liegt die «Einkaufsachse», Richtung Menznau die «Arbeitsachse» und Richtung Hergiswil die «Wohnachse». Das Gebiet Bahnhofstrasse – Städtli weist eine gemischte Nutzung auf. Der Planungsperimeter befindet sich am Schnittpunkt dieser Achsen.

Nutzungsverteilung  
entlang von Achsen

Die Enziwigger wird ab dem Löwen-Kreisel flussabwärts zum Grünkorridor mit parallel verlaufendem Fussweg. Sie ist ein wichtiges Landschaftselement im Siedlungsraum und gleichzeitig Vernetzungsachse zum Landschaftsraum im Norden, welcher mit dem Weg entlang der Wigger und dem Freibad Haseburg wichtige Erholungsräume aufweist.

Landschaft

Mit der Gesamtrevision der Nutzungsplanung 2019 wurde der Zonenplan im Planungsperimeter nicht verändert. Neu hinzu kamen jedoch der überlagerte Gewässerraum sowie die Baulinie entlang der Bahnlinie zur Sicherung des Wiggertalbahn-Korridors. Aktuell ist eine weitere Teilrevision der Nutzungsplanung beim Kanton in der Vorprüfung, welche den Perimeter aber nicht tangiert.

Nutzungsplanung

Das zweigeschossige Wohnhaus mit Jahrgang 1951 auf Parzelle 198 ist im kant. Bauinventar als erhaltenswert eingestuft.

Bauinventar

## Erschliessung und Verkehr

Kantonsstrassen	Der Perimeter grenzt im Norden an die K11, welche als Umfahrungsstrasse für den Nord-Süd verlaufenden Verkehr dient. Im Westen führt die Ettiswilerstrasse (K40) dem Perimeter entlang ins Stadtzentrum und weiter nach Hergiswil.
Kreisel Grundmatt	Problematisch sind Staus vor dem Bahnübergang, welche bis in den Kreisel zurückreichen können. Dies soll zukünftig mit einer Bypass-Spur verhindert werden, welche der Kanton mit dem Ausbauprojekt Grundamttkreisel aktuell erstellt. Dabei wird der Kreisel auch in der Lage leicht verschoben, was sich auf den Strassenraum entlang dem Planungsperimeter auswirkt. Er wird im Norden etwas vom Perimeter wegverschoben.
Bauprogramm	Im kant. Strassenbauprogramm sind weitere Massnahmen aufgelistet: <ul style="list-style-type: none"><li>- Nr. 28: Planung zur Optimierung des Gesamtverkehrssystems in Abstimmung mit der ZMB Umfahrung Alberswil - Schötz, Variantenstudium und ZMB Aufhebung Niveauübergang Ettiswilerstrasse Willisau, (Topf A, ab 2024).</li><li>- Nr. 220: Planung von Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr und für den öffentlichen Verkehr auf der K40 zwischen Kreisel Grundmatt und Kreisel Bruggmatt (Topf C).</li></ul>
ÖV	Die Fussdistanz zum Bahnhof Willisau liegt je nach Arealstandort zwischen 250 m und 350 m vom Wellisareal entfernt. Vom Bahnhof verkehren die S-Bahnlinien S6/S7/S77 sowie verschiedene Buslinien. Die ÖV-Erschliessung entspricht der «ÖV-Güteklasse B» bzw. der kantonalen «ÖV-Angebotsstufe 4» und kann als gut bis sehr gut bezeichnet werden. Die Bahnlinie verläuft im Süden direkt dem Perimeter entlang.
Fuss- und Radverkehr	Der Fuss- und Radverkehr wird heute um den Perimeter herumgeführt. Entlang der Umfahrungsstrasse K11 verläuft ein separater Rad- und Fussweg im Mischverkehr. An der Ettiswilerstrasse verkehren Fussgänger auf dem Trottoir und Velos auf der Fahrbahn, ohne Radstreifen. Interessante Fuss- und Radwege führen südlich der Enziwigger zum Bahnhof oder in Richtung Freibad Haseburg.

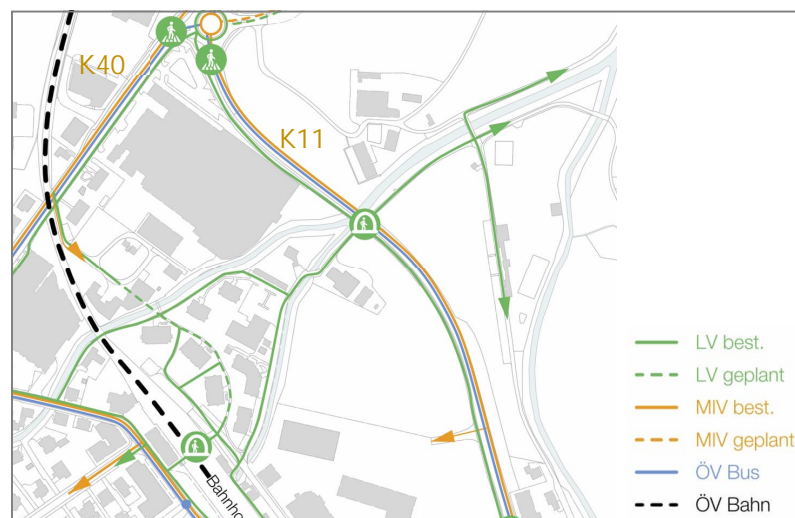


Abb. 4 Verkehrsnetz im Gebiet Wellisareal und Bahnhof, Analyseplan 2019

Siedlungs-entwässerung	Heute fliesst eine Mischabwasserleitung DN 800 aus dem Gebiet Bruggmatt/Gütschrain durch das Wellisareal, welche mittels Regenüberlauf bei Starkregen in die Wigger entlastet. Die Überführung in ein Trennsystem ist bei nächster Gelegenheit vorzunehmen. Die Umnutzung des Wellisareals bietet Anlass dazu.
------------------------	--



## 1.4. Ziele der Arealentwicklung

Im Rahmen der Testplanung wurden für die Arealentwicklung nachfolgende Ziele formuliert (vgl. Beilage 4, Testplanung Wellisareal, S. 7):

«Das Ziel ist, eine überzeugende und konkrete Vision für die Transformation des heutigen Wellisareals zu einem lebenswerten Stadtbaustein zu erhalten. Es soll unter Ausgleich der Interessen der Grundeigentümer und der öffentlichen Hand sowie unter städtebaulichen als auch wirtschaftlichen Gesichtspunkten eine für den Standort optimale städtebauliche Konzeption entwickelt werden, die als Grundlage für die planungs- und baurechtliche Umsetzung dient.»

Übergeordnete Ziele:

- Mehrwert für Quartier und Stadt
- Substanz weiterentwickeln durch Erneuerung und Transformation
- Erschliessungssicherheit und Anbindung an umliegende Quartiere und Freiräume
- Zuträgliche Nutzung und Lage mit quartierbildendem Charakter
- Gute Durchlässigkeit für Fuss- und Veloverkehr inkl. Anbindung an den öffentlichen Verkehr
- Wirtschaftlich tragbares städtebauliches Konzept
- Etappierbarkeit des Entwicklungsprozesses.

Ziele der Arealentwicklung

Übergeordnete Ziele

## 2. PLANUNGSPROZESS

### 2.1. Übersicht

Die Erarbeitung des Bebauungskonzepts, inkl. der zugehörigen Planungen und des Bebauungsplans erfolgte in einem umfassenden Planungsprozess mit den folgenden massgebenden Planungsschritten und Meilensteinen:

Testplanung	Vorbereitung, Grundlagen	2019/2020
	Startveranstaltung	1. Sept. 2020
	Abschluss	Mai 2021
	Öffentliche Ausstellung der Resultate	3./4. Dez. 2021
Richtprojekt	Unterzeichnung Pflichtenheft	Okt. 2021
	Start	Nov. 2021
	Abgabe Richtprojekt 2022	Aug. 2022
	Weiterbearbeitung Richtprojekt	bis Juli 2023
Bebauungsplan	Start	Nov. 2022
	Erarbeitung Fachplanungen, Nachweise	bis Juni 2023
	Fertigstellung Bebauungsplan und Beilagen	Sept. 2023

Tab. 1: Übersicht Planungsprozess

### 2.2. Testplanung

Für die Erarbeitung eines auf den Standort und die Entwicklungsziele zugeschnittenen Bebauungskonzepts schlug die Grundeigentümerschaft das Verfahren der Testplanung vor. Dazu wurden drei Planungsteams eingeladen, um

Art des Verfahrens

Konzeptvarianten für das Areal zu erarbeiten und im Dialog mit dem Beurteilungsgremium weiterzuentwickeln.

Organisation	<p>Das Testplanungsverfahren wurde von der ZEITRAUM Planungen AG Luzern im Auftrag der GKA Immobilien AG Willisau organisiert und begleitet.</p> <p>Für die fachliche Begleitung und Beurteilung wurde ein Beurteilungsgremium eingesetzt, welches sich aus Fachpersonen, Grundeigentümern und Vertretern von Stadt und Kanton zusammensetzte.</p>
Bearbeitungsteams	<p>Für die Testplanung wurden drei Teams eingeladen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Deon Architekten AG, Luzern mit Maurus Schifferli, Landschaftsarchitekten AG, mrs partner AG, intosens AG;</li><li>- Herzog &amp; de Meuron Basel Ltd. mit Vogt Landschaftsarchitekten AG, Rapp Trans AG;</li><li>- Stücheli Architekten, Zürich mit Balliana Schubert Landschaftsarchitekten AG, AKP Verkehrsingenieur AG, Intep – Integrale Planung GmbH.</li></ul>
Ablauf	<p>Die Erarbeitung erfolgte zwischen September 2020 und März 2021 in mehreren Schritten, bei denen die Zwischenresultate dem Beurteilungsgremium präsentiert und mit diesem diskutiert wurden:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Startveranstaltung, 01.09.2020: Begehung vor Ort</li><li>2. Werkstattgespräch, 16.10.2020: Präsentation und Diskussion von Analysen und Konzeptansätzen/-varianten</li><li>3. Zwischenbesprechung, 05.02.2021: Präsentation und Diskussion der Konzepte</li><li>4. Schlusspräsentation, 03.03.2021: Präsentation der Bebauungskonzepte</li></ol>
Abgabe, Vorprüfung	<p>Nach der Schlussabgabe der Bebauungskonzepte am 17.03.2021, erfolgte die fachliche Vorprüfung durch die Verfahrensorganisatorin, ZEITRAUM Planungen AG.</p>
Ergebnisse	<p>Das Beurteilungsgremium beurteilte und würdigte die verschiedenen Bebauungskonzepte an den beiden Schlusssitzungen vom 28.04 und 06.05.2021. Für die Weiterbearbeitung zum Richtprojekt wurde das Konzept des Teams um Herzog &amp; de Meuron vorgeschlagen.</p>
Ausstellung	<p>Anfangs Dezember 2021 wurden die Ergebnisse der Testplanung an einer zweitägigen Ausstellung im Showroom des Wellisareals der interessierten Bevölkerung vorgestellt.</p>
Dokumentation	<p>Die Testplanung und ihre Ergebnisse sind im Schlussbericht «Testplanung Wellisareal: Ergebnisse und Empfehlungen», ZEITRAUM Planungen AG vom Mai 2021 (Beilage 4) ausführlich dokumentiert.</p>



Abb. 5: Modelle der Testplanung, von links nach rechts: (1) Deon Architekten, (2) Herzog & de Meuron, (3) Stücheli Architekten

## 2.3. Richtprojekt

Im Herbst 2021 wurde zwischen den Grundeigentümern und den Vertretern der Stadt ein Pflichtenheft für die Erarbeitung des Richtprojekts vereinbart und unterzeichnet.

Pflichtenheft

Das Team von Herzog & de Meuron Basel Ltd. mit Vogt Landschaftsarchitekten AG und Rapp Trans AG erarbeitete das Richtprojekt im Auftrag der Grundeigentümerschaft.

Organisation

Analog zur Testplanung wurde ein Begleitgremium eingesetzt, welches sich aus Fachpersonen, Grundeigentümern und Vertretern der Stadt zusammensetzte. Die Verfahrensbegleitung erfolgte durch die ZEITRAUM Planungen AG Luzern.

Die beiden Wohngebäude an der Ettiswilerstrasse 20 und 22 (Parz. Nr. 229, 198) wurden aus dem Perimeter ausgeklammert, da seitens Grundeigentümer kein Interesse für eine weitere Beteiligung an der Planung bestand.

Perimeter

Die Erarbeitung erfolgte zwischen November 2021 und Mai 2022 mit drei Zwischenbesprechungen, bei denen die Zwischenresultate und offene Punkte mit dem Begleitgremium diskutiert wurden.

Ablauf

Parallel zur Erarbeitung erfolgten Abklärungen bei den kant. Dienststellen, u.a. zur Arealerschliessung ab der Kantonsstrasse. Mit der Stadt wurden Optionen für die planungsrechtliche Sicherung des Richtprojektes in der Nutzungsplanung erörtert.

Koordination

Das grundsätzliche Richtprojekt wurde bis im Sommer 2022 fertiggestellt und im August 2022 abgegeben.

Abgabe  
Richtprojekt 2022

Im Rahmen der Bebauungsplanerarbeitung traten offene Punkte hervor, welche es zu klären und abzutiefen galt. Die erforderlichen Bearbeitungsschritte wurden durch das Bearbeitungsteam laufend vorgenommen.

Weiterbearbeitung

Das definitive Richtprojekt wurde schliesslich bis Sommer 2023 fertiggestellt.

Richtprojekt 2023

Das Richtprojekt ist im Dokument «Wellisareal Willisau: Richtprojekt Architektur» vom 29.06.2023 von Herzog & de Meuron Basel Ltd., Vogt Landschaftsarchitekten AG und Rapp Trans AG (Beilagen 1 - 3) ausführlich dokumentiert. Eine Übersicht über die konzeptionellen Grundsätze gibt das nachfolgende Kapitel 3.

Dokumentation



Abb. 6 Visualisierung Richtprojekt Wellisareal (Herzog & de Meuron), Blick von Norden

## 2.4. Bebauungsplan

Zuständigkeit	Da für Bebauungspläne das ordentliche Ortsplanungsverfahren mit öffentlicher Auflage und Beschluss durch die Gemeindeversammlung gilt, übernimmt die Stadt die Erarbeitung des Bebauungsplans.
Organisation	Die Erarbeitung des Bebauungsplans erfolgte durch das Ortsplanungsbüro Burkhalter Derungs AG im Auftrag der Stadt Willisau. Dazu wurde ebenfalls ein schrittweises Vorgehen mit regelmässigen Sitzungen zum Austausch zwischen Grundeigentümerschaft, Stadt und Fachplanern gewählt.
Nachweise Fachplanungen	Als Grundlage für die Bestimmungen im Bebauungsplan waren verschiedene fachliche Nachweise notwendig, welche von spezialisierten Planungsbüros im Auftrag der Grundeigentümerschaft zu erarbeiten waren. Dies betrifft u.a. die Themenbereiche Verkehr und Mobilität, Siedlungsentwässerung, Energie, Lärm, NIS-Belastung, Risiko, Geologie. Die Fachplanungen sind in den Beilagen 5 bis 15 ersichtlich.
Ablauf	Die Arbeiten starteten im Herbst 2022. Die Zwischenresultate sowie die Nachweise der Fachplanungsbüros wurden an 8 Sitzungen zwischen Vertretern der Grundeigentümerschaft und der Stadt beraten.
Dokumente	Der Bebauungsplan besteht aus dem Plan im Massstab 1:1'000 und den zugehörigen Sonderbauvorschriften.

## 2.5. Bebauungsplanverfahren

Für Bebauungspläne gilt das Verfahren nach den §§ 61 – 64 PBG.

Kant. Vorprüfung	Die Planungsdokumente werden im September 2023 beim Kanton zur Vorprüfung eingereicht.
Mitwirkung	Die öffentliche Mitwirkung erfolgt parallel zur kant. Vorprüfung im Nov./Dez. 2023. Sie startet mit einem öffentlichen Informationsanlass am 7. Nov. 2023.
Auswertung	Nach Abschluss der kant. Vorprüfung werden die Ergebnisse ausgewertet und notwendige Anpassungen vorgenommen.
Öffentliche Auflage	Die 30-tägige, öffentliche Auflage ist für Frühling 2024 vorgesehen. In dieser Zeit können Einsprachen gegen den Bebauungsplan schriftlich bei der Stadt eingereicht werden.
Beschluss	Der Bebauungsplan und die erforderliche Umzonung der Arbeitszone Wellisareal werden der Gemeindeversammlung voraussichtlich im Herbst 2024 zum Beschluss vorgelegt.
Genehmigung	Nach dem Beschluss durch die Gemeindeversammlung werden die Dokumente beim BUWD zur Genehmigung durch den Regierungsrat eingereicht.

### 3. BEBAUUNGSKONZEPT

Das folgende Kapitel basiert auf dem Bericht zum Richtprojekt Architektur (Herzog & de Meuron/ Vogt Landschaftsarchitekten / Rapp Trans, Beilagen 1 - 3) und gibt eine Übersicht über die Grundsätze des Bebauungskonzepts. Die detaillierten Planungsdokumente sind in den Beilagen 1 bis 12 ersichtlich.

Im Richtprojekt (S. 6) formulieren die Projektverfasser folgendes Projektleitbild:

Projektleitbild

*«Das in sich geschlossene Industrieareal wird zu einem offenen, lebendigen Wohn- und Werkraum transformiert. Das grossflächige, an zentraler, prominent sichtbarer Lage gelegene Areal soll seinen spezifischen Charakter aus den gegebenen Strukturen entwickeln – welche teilweise erhalten, teilweise in struktureller Analogie weitergebaut werden. Im Zentrum dieser Strategie steht der Gedanke eines organischen Wachstums, welches das Areal auf dem bereits Gebauten aufbauend in einzelnen Etappen weiterentwickelt. Mit dieser Strategie des schrittweisen Ersatzes resp. Umbaus ist sichergestellt, dass jede Etappe für sich ein funktionierendes Quartier schafft, was ein tabula rasa Ansatz nicht leisten kann. Zudem ermöglicht eine organische Entwicklung, flexibel auf die Bedürfnisse von Eigentümer, ansässiger Gewerbe und Wohnungsmarkt zu reagieren.»*

#### 3.1. Städtebau

Das Bebauungskonzept orientiert sich stark am baulichen Bestand und industriellen Charakter. Bestehendes und Charakteristisches soll, soweit möglich und sinnvoll, in die Neukonzeption integriert werden. Wie die nachfolgende Abb. 7 zeigt, bleiben die Struktur und Körnung der Bauten im Perimeter Nord nahe am heutigen Bestand. Im Süden werden Neubauten in einer dreizeiligen Anordnung eingefügt.

Bebauungskonzept

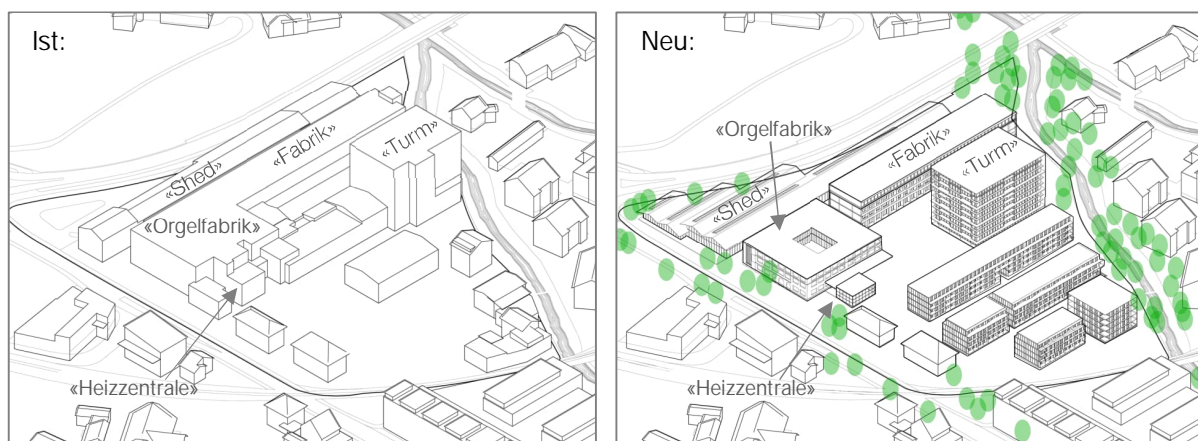


Abb. 7: Vergleich Ist-Situation (links) und Richtprojekt (rechts)

Die Gebäudestruktur im Norden soll weitgehend erhalten bleiben. Dies betrifft die Gebäude «Orgelfabrik», «Heizzentrale» und «Fabrik». Bei ersteren soll die ursprüngliche Gestaltung erhalten bzw. wiederhergestellt werden. Zusammen mit dem Shedgebäude bleibt damit die industrielle Gebäudetypologie an der Ettiswilerstrasse erhalten und gibt dem Strassenraum einen typischen Charakter.

Bestand erhalten

Das Hauptgebäude an der Ettiswilerstrasse entstand aus der alten Orgelfabrik. Deren Bausubstanz soll nach Möglichkeit erhalten und die ursprüngliche Fassadenstruktur wieder erkennbar gemacht werden, was dem Gebäude eine

Orgelfabrik



repräsentative Stellung an der Ettiswilerstrasse gibt. Das dreigeschossige Gebäude erhält einen zentralen, grossen Innenhof in den beiden Obergeschossen.

Heizzentrale

Die Heizzentrale mit ihrer charakteristischen industriellen Architektur und den grossen Glasfassaden soll erhalten bleiben. Sie wird zukünftig den Eingang zum Quartierplatz prägen.

Fabrik

Der Beton-Rohbau des langen Fabrikgebäudes soll erhalten bleiben und mittelfristig zu Wohnzwecken umgebaut werden. Das Gebäude wird um ein Geschoss auf vier Geschosse erhöht.

Die nachfolgende Abbildung aus dem Richtprojekt (S. 19) zeigt die zur Erhaltung und die zur Ersetzung vorgesehenen Bauten auf.

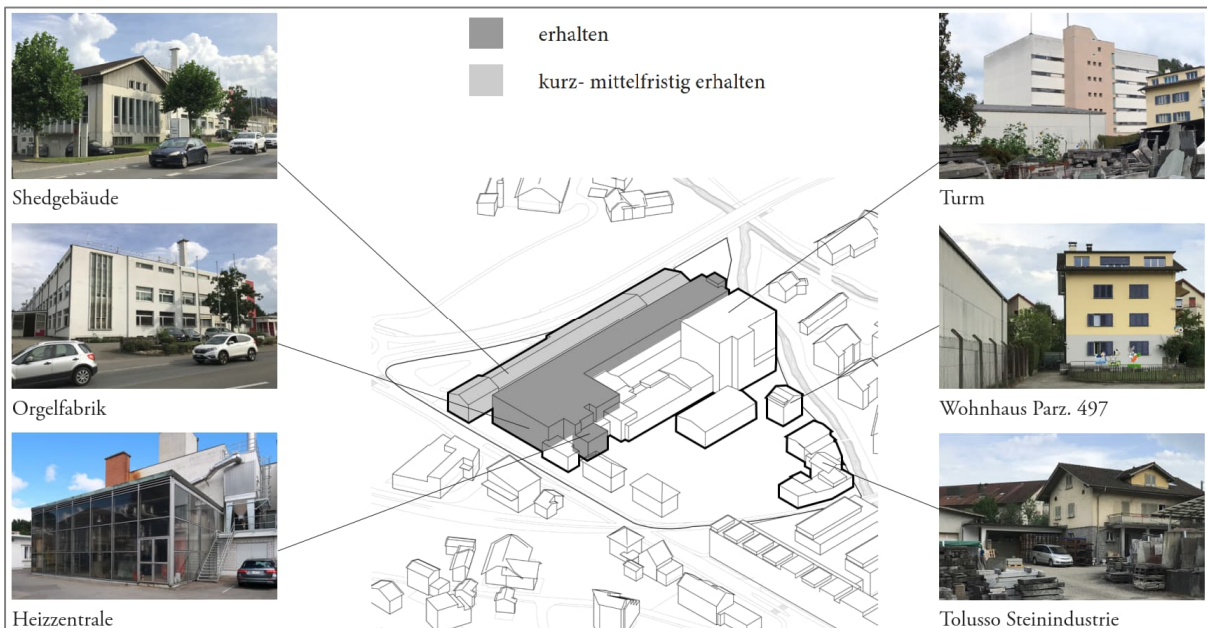


Abb. 8: Darstellung der zu erhaltenden bzw. zu ersetzenden Bauten (Auszug Richtprojekt, Herzog & de Meuron, S. 19)

Bauten ersetzen

Der hohe Lagerturm sowie das Gewerbegebäude an der Umfahrungsstrasse sind heute für das Areal charakteristisch. Ihre Erhaltung wurde in der Testplanung geprüft, aber langfristig als unzweckmässig beurteilt. Sie sollen kurz- bis mittelfristig durch Bauten von ähnlicher Struktur und Volumen ersetzt werden.

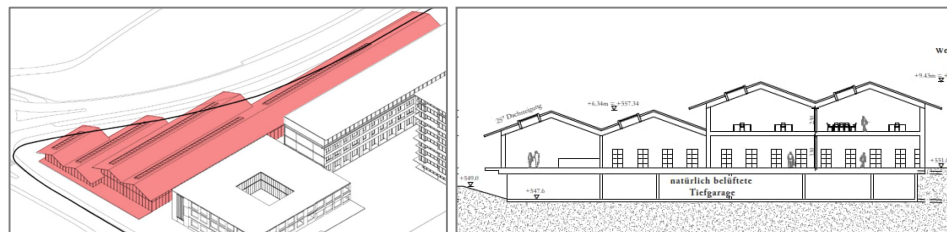


Abb. 9 Darstellungen Shedgebäude im Richtprojekt Wellisareal (Herzog & de Meuron)

Shedgebäude

Der langgezogene, niedrige Gewerbebau an der Umfahrungsstrasse soll solange bleiben, bis der Bedarf für einen Neubau gegeben ist. Danach soll er durch zeilenartige Gewerbebauten in ähnlicher Typologie ersetzt werden (vorliegend «Shedgebäude» genannt). Das Gebäude repräsentiert von Norden her kommend den Eingang in die Stadt. Dies gilt speziell für die Lage am Kreisell, welche in Architektur und Freiraumgestaltung angemessen darauf reagieren muss (vgl. Abb.

6). Die ersten beiden Riegel im Norden sind eingeschossig. Die langgestreckten Riegel zweigeschossig.

Als Ersatz für den heutigen Lagerturm soll ein zehngeschossiges Wohngebäude in vergleichbarer Dimension, aber um ein Geschoss höher, bzw. mit einer Gesamthöhe von max. 32 m, erstellt werden. Das neue Gebäude wird in der Lage um rund 16 m von der Enziwigger - und damit aus dem Gewässerraum heraus – wegverschoben (s. Abb. 11). Damit wird wertvoller Freiraum am Gewässer gewonnen. Ein Ersatzbau bietet zudem auch bautechnische und nutzungsmässige Vorteile (vgl. Richtprojekt S. 18).

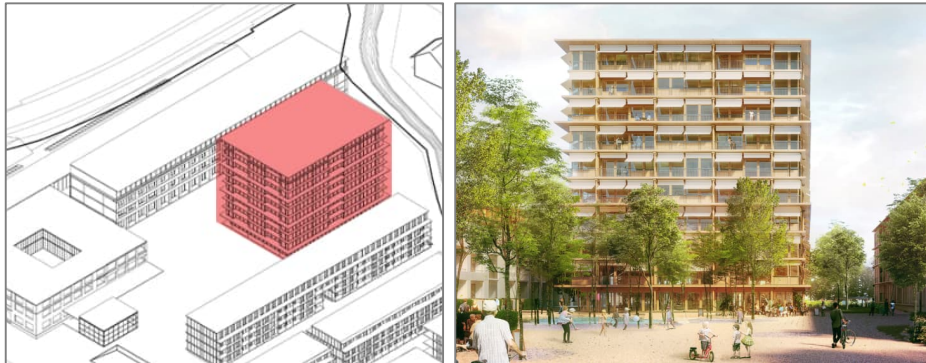


Abb. 10: Darstellungen «Turm» im Richtprojekt Wellisareal (Herzog & de Meuron)

Wie Abb. 11 zeigt, wirkt sich die Anordnung des Turm-Ersatzbaus auch günstig auf den neuen Quartierplatz aus, welcher mit einer Breite von rund 33 m immer noch grosszügig dimensioniert ist.

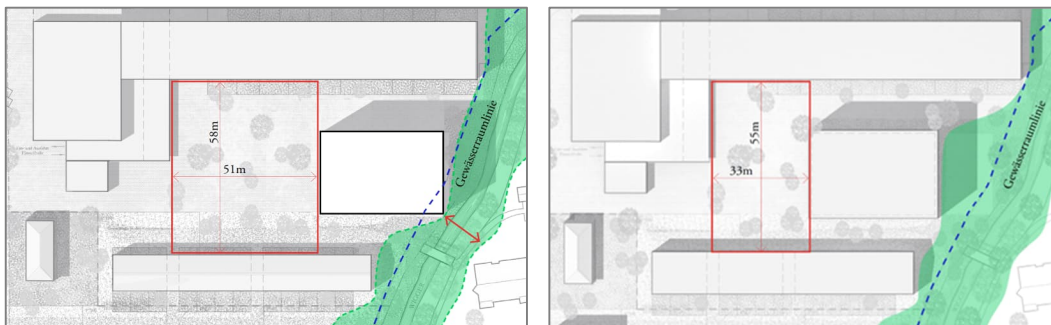


Abb. 11: Vergleich Bebauungskonzept mit Erhaltung Lagerturm (links) und Ersatzbau (rechts)

Im Süden sind drei Zeilen mit viergeschossigen Wohnbauten vorgesehen. Die nördliche Zeile schliesst mit der Rückseite den Quartierplatz ab. Etwa in Zeilenmitte wird ein Durchgang in den unteren beiden Geschossen freigehalten, welcher eine direkte Verbindung zwischen Quartierplatz und Perimeter Süd ermöglicht. Die Wohnzeilen weisen gegen Süden attraktive Wohn- und Freiräume auf.

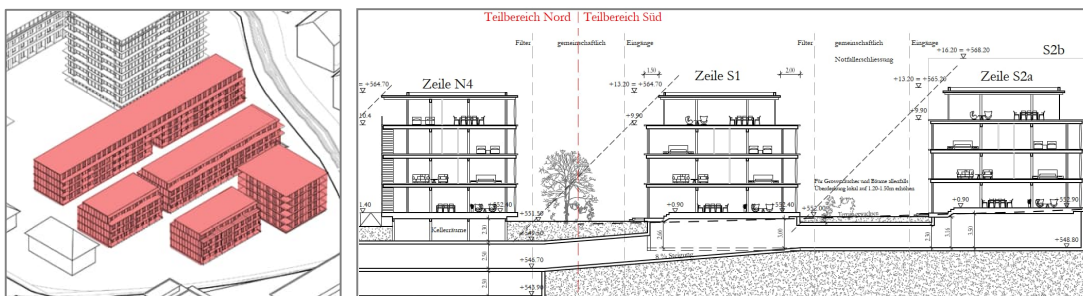


Abb. 12: Darstellungen «Turm» im Richtprojekt Wellisareal (Herzog & de Meuron)

### 3.2. Arealentwicklung und Nutzungsverteilung

Arealentwicklung in Etappen

Die Transformation vom heutigen Industrieareal zu einem urbanen Zentrumsquartier wird in Etappen geschehen. Dies ist aufgrund der unterschiedlichen Eigentumsstruktur in den beiden Perimetern Nord und Süd gegeben. Aus heutiger Sicht wird die Entwicklung in der Arealmitte mit der Erstellung des Quartierplatzes und der umliegenden Gebäude starten. Der Ersatz des Gewerberiegels an der Umfahrungsstrasse durch die Shedgebäude gem. Richtprojekt soll der gewerblichen Nachfrage folgen. Als letzte Etappe dürfte der Perimeter Süd entwickelt werden.

Bestandesbauten

Auch in den Bestandesgebäuden ist eine Transformation in Etappen vorgesehen. So sollen die beiden unteren Geschosse der Fabrik in einer ersten Phase gewerblich bleiben, während darüber bereits zwei Wohngeschosse erstellt werden. In einer späteren Phase sollen auch die unteren beiden Geschosse zu Wohnungen umgebaut werden.

Nutzungsmix

Mit der vorgesehenen Umwandlung des Areals wird sich die Nutzung etappenweise in Richtung Wohnen verschieben. Gewerbliche und publikumsorientierte Nutzungen konzentrieren sich im nördlichen Arealteil. Im Shedgebäude an der Umfahrungsstrasse bleibt die Nutzung langfristig gewerblich. Ebenso sind für die Erdgeschosse in der Orgelfabrik und im Turm mehrheitlich gewerbliche oder sonstige, publikumsorientierte Nutzungen vorgesehen, welche zur Belebung des öffentlichen Raums beitragen. Nach Abschluss der Transformation wird die Wohnnutzung bei rund 80% liegen (vgl. Abb. 13), mit reiner Wohnnutzung im Süden.

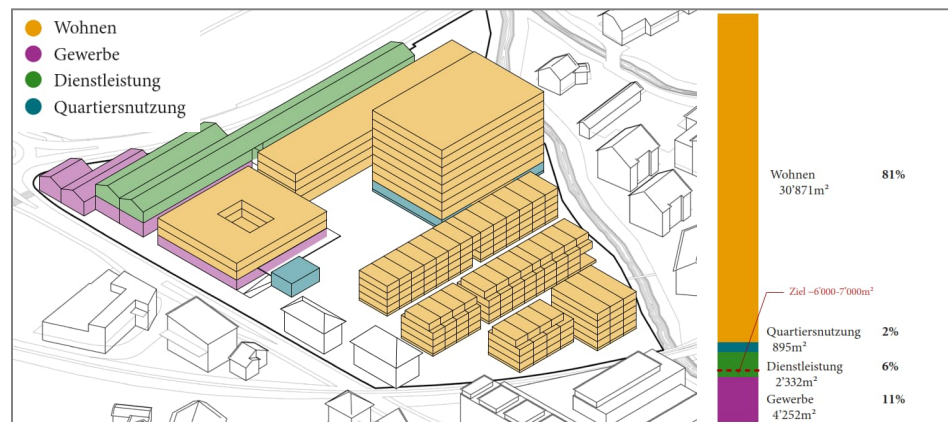


Abb. 13: Nutzungsverteilung gem. Richtprojekt S. 109 (Herzog & de Meuron)

Flächen / Dichte

Das Richtprojekt weist folgende Flächen- und Dichte-Kennzahlen aus:

	Nordareal	Südareal	Total
GF oberirdisch [m²]:	30'893	7'457	38'350
Überbauungsziffer (ÜZ):	0.45	0.33	0.42
Anz. Wohnungen:	217	82	299

Tab. 1: Nutzung und Dichte gem. Richtprojekt S. 108 (Herzog & de Meuron)

Wohnen

Das Richtprojekt sieht für das Wellisareal einen breiten Mix an Wohnungen und Wohnformen vor, was durch die verschiedenen Bautypologien begünstigt wird. So sind speziell die Bestandesgebäude im Norden (Orgelfabrik und Fabrik) für moderne und diverse Wohnformen prädestiniert. Angestrebt wird ein breites Angebot aus



Familienwohnungen, Kleinwohnungen, Atelierwohnungen, Generationenwohnungen, Wohnen im Alter, betreutem Wohnen oder ähnlichem.

Im Richtprojekt präsentiert sich die Verteilung der Wohnungsgrössen wie folgt:

Wohnungsspiegel

Wohnungstyp	Nordareal	Südareal	Summe	Anteil
1.5 Zi. – Whg.	46	21	67	22%
2.5 Zi. – Whg.	53	18	71	24%
3.5 Zi. – Whg.	73	31	104	35%
4.5 Zi. – Whg.	33	6	39	13%
5.5 Zi. – Whg.	5	6	11	4%
6.5 Zi. – Whg.	7	0	7	2%
Total:	217	82	299	100%

Tab. 2: Wohnungsspiegel gem. Richtprojekt (Herzog & de Meuron)

Für gewerbliche und publikumsorientierte Geschossflächen werden folgende Nutzungen angestrebt oder als geeignet erachtet:

Zielnutzungen  
Gewerbe

- Kleingewerbe und Kreativwirtschaft: Handwerker, Maler, Schreiner, Velowerkstatt/-händler, Ateliers
- Wertschöpfungs- und Arbeitsplatzintensive Betriebe
- Dienstleistungen: Büro, Co-Working Space, Coiffure, Physiotherapie, Arzt, Spitex, Yoga-/Tanzstudio, Fitnessraum (24h)
- Gastronomie: Café, Restaurant, Bar
- Hotel, B&B
- Verkauf: Quartierladen, Bäckerei, Blumengeschäft, Kiosk, Apotheke
- Eventraum, Showroom, Quartier Gemeinschaftsraum
- Bildung, Schulung, Seminarräume z.B. Erwachsenenbildung, kulturelle Veranstaltungen
- Kita, Ludothek

Gleichzeitig werden folgende Nutzungen am Standort als wenig geeignet erachtet:

Ungeeignete  
Gewerbenutzungen

- Transport- / verkehrsintensive Betriebe
- Grosser Verkaufsladen mit Gütern des täglichen Bedarfs
- Grossverteiler
- Fachmarkt
- Reine Lagerräume, die nicht mit dem am Ort produzierenden Gewerbe stehen
- Grossflächige Autogaragen (exklusiv Ausstellungs- und Verkaufsräume für Autos)

Am Quartierplatz und entlang der Ettiswilerstrasse wird in den Erdgeschossen ein angemessener Anteil an publikumsorientierten Nutzungen angestrebt, um eine Belebung der wichtigen öffentlichen Räume zu erreichen. Beim Turm sieht das Richtprojekt zum Quartierplatz hin öffentliche oder gemeinschaftliche Nutzungen wie z.B. ein Café, Bioladen oder Co-Workingspace vor. Zur Wigger hin bietet sich die Nutzung durch eine Kita an.

EG-Nutzungen

### 3.3. Freiraum

Die räumliche Struktur des Bebauungskonzepts schafft vielfältige Freiräume, welche ihrem Lagepotenzial gemäss genutzt und gestaltet werden. Das Freiraumkonzept ist im Richtprojekt der Vogt Landschaftsarchitekten erläutert (Beilage 2).

#### Öffentliche, halbprivate und private Freiräume

- Öffentliche Räume Die Vorzone an der Ettiswilerstrasse und die von dort wegführende Verbindungsachse zur Enziwigger (und weiter zum Bahnhof) sowie der zentrale Quartierplatz sollen als attraktive öffentliche Räume gestaltet werden.
- Halbprivate Räume Die Wegflächen zwischen den Zeilen im Süden sowie die Werkgasse im Norden werden derart gestaltet, dass sie den vielfältigen Nutzungsbedürfnissen der Bewohner und Nutzer vor Ort gerecht werden. Sie haben einen gemeinschaftlichen Charakter.
- Private Räume Auf der Südseite der Wohnbauten und gegen die Enziwigger hin werden Freiraumflächen, für die kein gemeinschaftliches Bedürfnis besteht, als private Aussenräume oder Gartenflächen gestaltet.

#### Quartierplatz

- Aufenthalt Der Platz selber und speziell die Vorzonen vor dem Turm und der Orgelfabrik sollen attraktive Aufenthaltsflächen für die Anwohner und nach Möglichkeit auch für die Öffentlichkeit (z.B. als Gastronomie-Aussenfläche) bieten. Zudem soll der Platz bei Bedarf auch für Anlässe wie Quartierfest, Wochenmarkt, etc. dienen können.
- Platzverkehr Der Quartierplatz muss vielfältige Funktionen übernehmen. Einerseits dient er der Fussgängervernetzung innerhalb des Quartiers und durch das Quartier und soll direkte Verbindungen ermöglichen. Gleichzeitig ist das sporadische Befahren mit Lkw notwendig, wobei insb. die Schleppekurven für das Entsorgungsfahrzeug zur Leerung der zentralen Abfallsammelstelle Raum beanspruchen.
- Gestaltung Das Richtkonzept sieht für den Platz einen zentralen, unversiegelten und von einem lockeren Baumring gerahmten Bereich vor.



Abb. 14: Quartierplatz (Planausschnitt Vogt AG)



Abb. 15: Visualisierung im Richtprojekt S. 71 (HdM)

#### Gewässerraum

- Gestaltung Das Bebauungskonzept gibt dem Gewässerraum gegenüber heute mehr Raum. Dieser soll für eine naturnahe Aufwertung der Uferbereiche und des Gewässers genutzt werden. Die Gestaltung des Gewässerabschnitts erfolgt möglichst natürlich

und mit standorttypischen Pflanzen und Kleinstrukturen. An geeigneten Stellen werden Zugänge und Sitzgelegenheiten erstellt.

Im Freiraum oberhalb des Uferbereichs sind zwei gemeinschaftliche Spiel- und Erholungsflächen mit Blick aufs Gewässer vorgesehen.

Gemeinschaftsflächen

Um den Bachraum für die Bevölkerung besser erlebbar zu machen, ist im Bereich des «Turms» eine Aufweitung des Gerinnes der Enziwigger mit zugänglicher Flachwasserzone vorgesehen. Diese soll über einen Pfad und einen treppenartigen Abgang mit Steinblöcken in der Böschung erreichbar sein.

Aufweitung



Abb. 16: Aufweitung Gewässerraum beim Turm (Auszug Richtprojekt Landschaft, Vogt AG, S. 15-19)

## Freiräume Süd

Die Freiräume zwischen den Zeilen entsprechen einer Mischung aus gemeinschaftlichen und privaten Flächen, welche sich abwechseln. An den Gassen finden sich Nutzungen wie Ruhebereiche, Spiel- und Sitzplätze, Mieter- und Gemeinschaftsgärten, gedeckte Veloständer, etc. Gleichzeitig müssen sie auch als Fahrbereich und Aufstellflächen für Rettungsfahrzeuge funktionieren können, sind aber als solche nicht explizit ausgewiesen. Im Alltag sollen sie als gemeinschaftlich nutzbare Spielgassen genutzt werden können.



Abb. 17: Gassen, gemeinschaftliche und private Freiräume zwischen den Zeilen (Plan Vogt AG)

### 3.4. Erschliessung und Mobilität

#### Standortgerechte Mobilität

Lagepotenzial und Mobilitätsmix

Aufgrund der zentralen Lage und der Nähe zum Bahnhof bestehen sehr gute Voraussetzungen, um einen grossen Teil der Mobilitätsbedürfnisse mit flächeneffizienten und umweltschonenden Mobilitätsformen zu decken. Für den Fuss- und Veloverkehr sowie die ÖV-Anbindung sind gute bauliche und betriebliche Rahmenbedingungen zu schaffen. Diese werden im Bebauungsplan und im Mobilitätskonzept festgelegt. Damit sind die Voraussetzungen für einen reduzierten MIV-Anteil gegeben, was insb. für die Wohnnutzungen veranschlagt werden kann.

#### Parkplatzbedarf

Herleitung  
Parkplatzbedarf

Im Richtprojekt wurde definiert, dass die Stammparkplätze für Wohnen auf 60% des Richtbedarfs reduziert werden. Für die übrigen Nutzungen (Gewerbe, Gastronomie, Quartiersnutzungen, etc.) wird auf den Normbedarf abgestellt. Der Parkplatzbedarf wird im Mobilitätskonzept (Beilage 5) auf Basis des Parkplatzreglements der Stadt Willisau sowie der VSS-Normen hergeleitet.

Autoabstellplätze

Auf Basis des Richtkonzepts beträgt der Richtwert für das Wellisareal 527 Parkfelder (418 Stamm- und 109 Besucherparkplätze). Da der Bedarf an Stammparkplätzen für Wohnen auf 60% des Normbedarfs veranschlagt wird, reduziert sich der Gesamtbedarf auf dem Areal auf 403 Autoabstellplätze. Diese verteilen sich wie folgt auf die Perimeter und Nutzungen:

Nutzung	Perimeter Nord	Perimeter Süd
Wohnen	185	62
Gewerbe, Gastro, Quartiernutzungen etc.	156	

Tab. 3: Parkplatzbedarf für leichte Motorwagen (vgl. Mobilitätskonzept/Beilage 5, S. 25)

Motorrad-  
Abstellplätze

Für Motorräder wird aufgrund von Erfahrungswerten ein Bedarf von 15% der Autoabstellplätze angenommen, was total 60 Parkfeldern entspricht.

Velo-Abstellplätze

Für den Bedarf an Veloabstellplätzen gilt ein Richtwert von einem Veloparkplatz pro Zimmer. Für das Wellisareal ergibt dies ein Total von 924 Abstellplätzen für Wohnen sowie 87 für die übrigen Nutzungen, d.h. insgesamt 1'011 Abstellplätze, welche sich wie folgt verteilen:

Nutzung	Perimeter Nord	Perimeter Süd
Wohnen	679	245
Gewerbe, Gastro, Quartiernutzungen etc.	87	

Tab. 4: Velo-Abstellplätze (vgl. Mobilitätskonzept/Beilage 5, S. 26ff)

20% der Abstellplätze sind gem. Norm für Spezialvelos wie Cargo-Bikes vorzusehen und in der entsprechenden Grösse zu erstellen. Die Abstellplätze sind in Langzeit- (70%) und Kurzzeitparkplätze (30%) aufgeteilt. Die Kurzzeitparkplätze werden dezentral, ebenerdig zugänglich sowie möglichst gedeckt an den Gebäudeeingängen oder um den Quartiersplatz herum platziert. Die Langzeitparkplätze kommen in der Tiefgarage zu liegen.

## Tiefgarage

Es wird eine zentrale, unterirdische Einstellhalle für das gesamte Areal erstellt, welche den Parkplatzbedarf praktisch vollständig deckt. Einzige Ausnahmen bilden die max. drei Lkw-Laderampen beim Shedgebäude an der Umfahrungsstrasse sowie wenige Kurzzeit-Parkplätze an der Ettiswilerstrasse.

Zentrale Tiefgarage

Die Zu- und Wegfahrt für den motorisierten Verkehr erfolgt von der Ettiswilerstrasse im Westen sowie der Umfahrungsstrasse (K11) im Norden über je zweispurige Rampen. Für Velos wird eine zusätzliche Rampe mit Zugang von Südosten (ab Brücke über die Enziwigger in Arealmitte) erstellt (s. Abb. 18).

Zu- und Wegfahrt

Die Einstellhalle erstreckt sich eingeschossig über das Areal. Unter dem Quartierplatz ist ein zweites UG vorgesehen. Das Layout der Tiefgarage gem. Richtprojekt zeigt die nachfolgende Abb. 18.

Layout

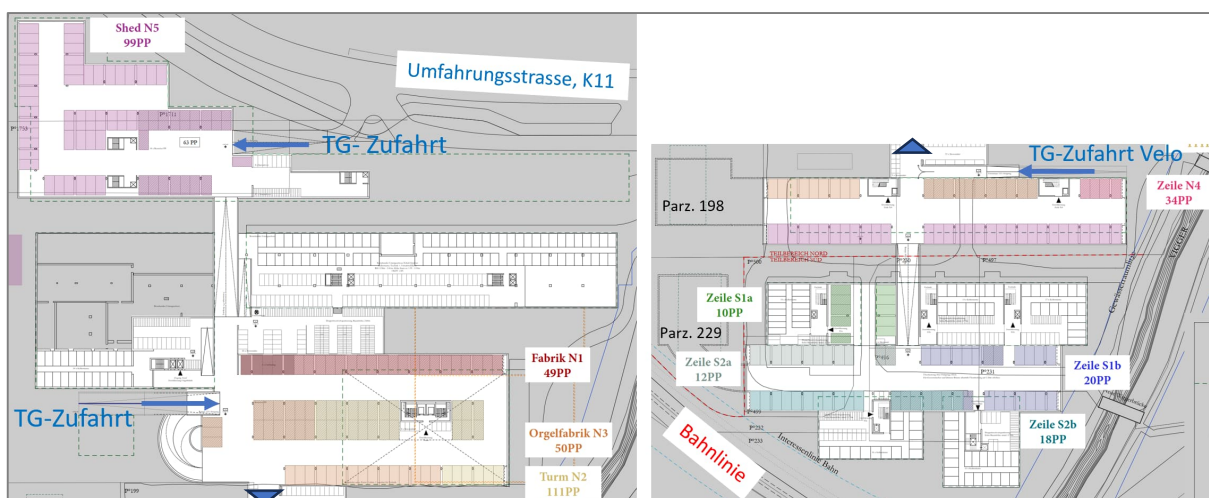


Abb. 18: Layout Tiefgarage (TG), Areal Nord (links) und Areal Süd (rechts) gem. Richtprojekt S. 96 (Herzog & de Meuron)

Die Erstellung erfolgt in Etappen. Im Falle eines zukünftigen Bedarfs sollen auch der Anschluss und die Erschliessung der Grundstücke Nr. 198 und 229 über die Einstellhalle möglich sein. In der ersten Etappe wird die Einstellhalle im Bereich Quartierplatz mit Erschliessung ab Ettiswilerstrasse erstellt

Erstellung in Etappen

Besucher- und Kundenparkplätze werden zentral, direkt bei den beiden Zufahrtsrampen angeordnet. Die Stammparkplätze für Bewohner liegen unter den Gebäuden. Die mögliche Anordnung der Parkplätze ist im Richtprojekt auf S. 96 dargestellt.

Autoabstellplätze

Die Langzeit-Abstellplätze werden gut zugänglich in der Einstellhalle angeordnet. Die vorgesehene Verteilung ist im Richtprojekt auf S. 98 dargestellt.

Velo-Abstellplätze

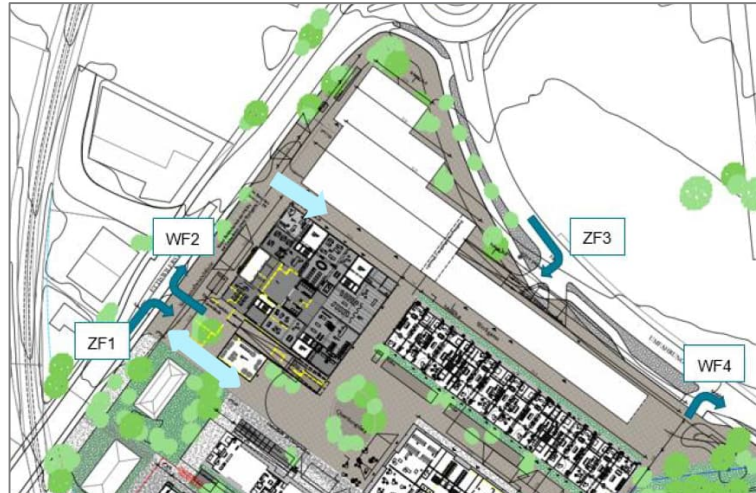
## Erschliessung MIV

Der motorisierte Verkehr wird von den beiden Kantonsstrassen direkt in die zentrale Einstellhalle geführt (blaue Pfeile in Abb. 19). Damit bleibt das Areal grundsätzlich verkehrsfrei. Beide Anschlüsse werden mittelfristig als Rechts-Rechts-Knoten betrieben. Links einbiegen oder ausfahren wird nicht möglich sein. Mit diesem Regime wird der Verkehrsfluss auf den Kantonsstrassen möglichst wenig beeinträchtigt und es kann auf die Erstellung einer Linksabbiegespur verzichtet werden, was räumlich kaum realisierbar wäre.

Erschliessungskonzept



## Erschliessung MIV



ZF = Zufahrt  
WF = Wegfahrt

Abb. 19: Erschliessung Areal ab Ettiswilerstrasse (links) und Umfahrungsstrasse (rechts) (RAPP AG)

## Erschliessung nach Etappen

In der ersten Etappe erfolgt die Erschliessung der Tiefgarage rein über die Ettiswilerstrasse. Dabei wird die Verkehrsmenge gegenüber dem IST-Zustand (DWV<sup>1</sup> = 325 Fahrten, ASP<sup>1</sup> = 30 Fahrten) rel. moderat zunehmen (DWV = 440, ASP = 55 Fahrten, vgl. Bericht Erschliessung, RAPP AG/Beilage 6, S. 6f). Die 25 zusätzlichen Fahrten zur Abendspitzenstunde sind auf der Ettiswilerstrasse verkräftbar. Mit den weiteren Bauetappen, wird das Rechtsabbiege-Regime eingeführt, sobald die Einstellhallenzufahrt an der Umfahrungsstrasse realisiert ist.

## TG-Anschluss Ettiswilerstrasse

Die Abb. 20 zeigt die Tiefgaragen-Erschliessung in der ersten Etappe, inkl. PW-Schleppkurven auf (gem. Beilage 6).

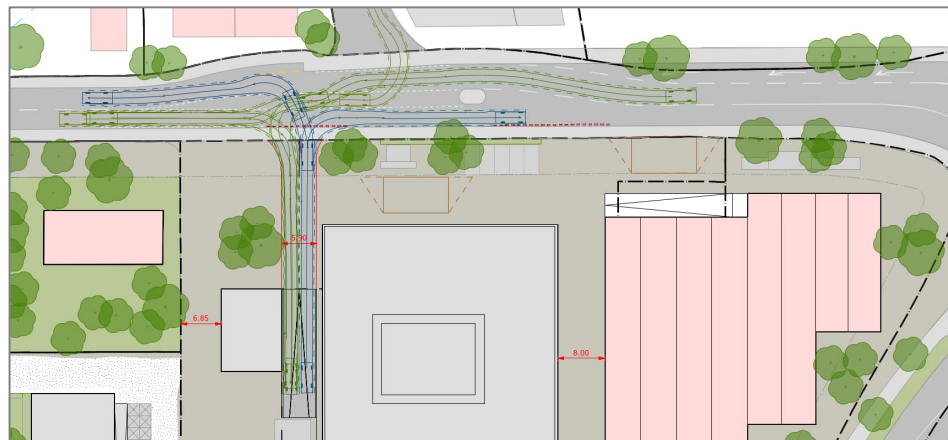


Abb. 20: Erschliessung Tiefgarage ab Ettiswilerstrasse, PW-Schleppkurven grün/blau (RAPP AG)

## Areal-Zufahrt Ettiswilerstrasse

Zufahrten in das Areal hinein erfolgen nur sporadisch für folgende Nutzungen:

- Anlieferung Gewerbebetriebe Werkgasse: Zufahrt ab Ettiswilerstrasse (hellblauer Pfeil oben in Abb. 19) und Wegfahrt auf Umfahrungsstrasse (WF4 in Abb. 19);
- Entsorgungs-Lkw zur Leerung der Unterflurcontainer (1 x wöchentlich): Zufahrt ab Ettiswilerstrasse Nord (hellblauer Pfeil in Abb. 19 oben) und Wegfahrt auf Ettiswilerstrasse Süd (hellblauer Pfeil unten);
- Umzugsfahrzeuge, notwendige Anlieferungen Wohnen (z.B. Möbelwagen): hellblaue Pfeile in Abb. 19.

<sup>1</sup> DWV = durchschnittlicher Werktagerverkehr / ASP = Abendspitze (Ziel- und Quellverkehr)

Die Abb. 21 zeigt die Tiefgaragen-Erschliessung ab der Umfahrungsstrasse im Rechtsabbiege-Regime mit Zufahrt ab Grundmatt-Kreisel und Wegfahrt in Richtung Menznau. Zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit bei der Zu- und Wegfahrt (insb. Einhaltung der erforderlichen Sichtweiten) muss die Linienführung des Radweges, ausserhalb des Perimeters auf Grundstück Kanton, angepasst werden.

Anschluss  
Umfahrungsstrasse

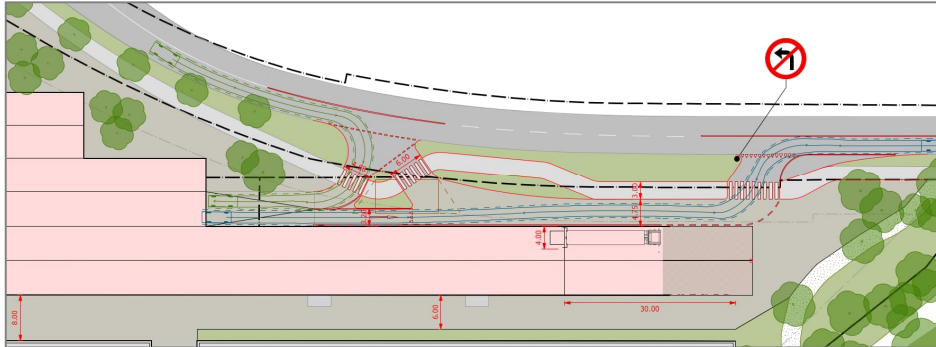


Abb. 21: Erschliessung Tiefgarage ab Umfahrungsstrasse, PW-Schleppkurven grün/blau (RAPP AG)

Sollte die Erschliessung über die Ettiswilerstrasse längerfristig nicht mehr möglich sein, funktioniert die Areal-Erschliessung auch nur über die Umfahrungsstrasse (vgl. Bericht Erschliessung, RAPP AG/Beilage 6, S. 12).

Option nur  
Umfahrungsstrasse

Die Lkw-Erschliessung für das Shed-Gebäude erfolgt ab der Umfahrungsstrasse, analog derjenigen für PW. Die Lkw fahren jedoch in Richtung SE weiter und anschliessend retour an die Laderampen am südöstlichen Gebäudeende.

Lkw-Erschliessung

Das Wegnetz innerhalb des Areals wird so ausgestaltet, dass die Erschliessung für Notfall-Fahrzeuge gewährleistet ist (vgl. Abb. 22).

Notfall-Fahrzeuge

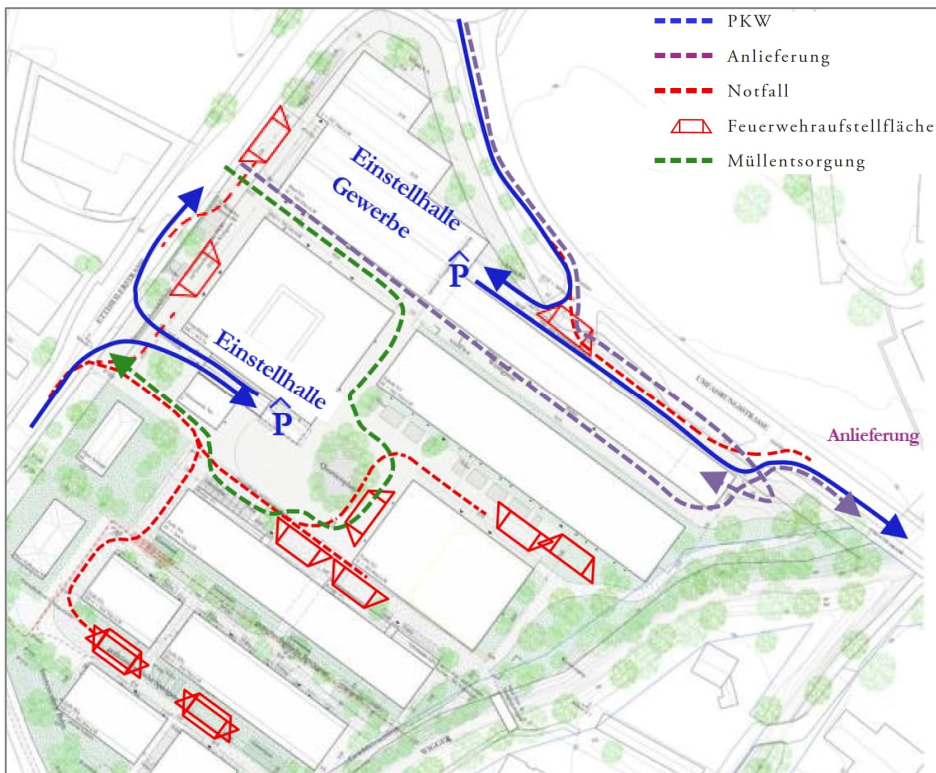


Abb. 22: Erschliessung motorisierter Verkehr auf dem Areal (Richtprojekt S. 93, HdM/RAPP AG)

Erschliessung MIV  
auf dem Areal

Nachweise

Die Nachweise der Schleppkurven für PW und Lkw sowie der erforderlichen Sichtweiten zeigt der Erschliessungsbericht der RAPP AG auf (Beilage 6).

### Erschliessung Velo- und Fussverkehr

Velo

Der Veloverkehr wird, wie bisher, entlang der Kantonsstrassen um das Areal geführt. Entlang der Ettiswilerstrasse ist dafür in Absprache mit dem Kanton ein Radstreifen zu erstellen. Mit dem Projekt kommt neu eine arealquerende Langsamverkehrsverbindung für den Fuss- und Veloverkehr hinzu, welche eine direkte Verbindung zwischen Ettiswilerstrasse und Wigger bis zum Bahnhof herstellt.

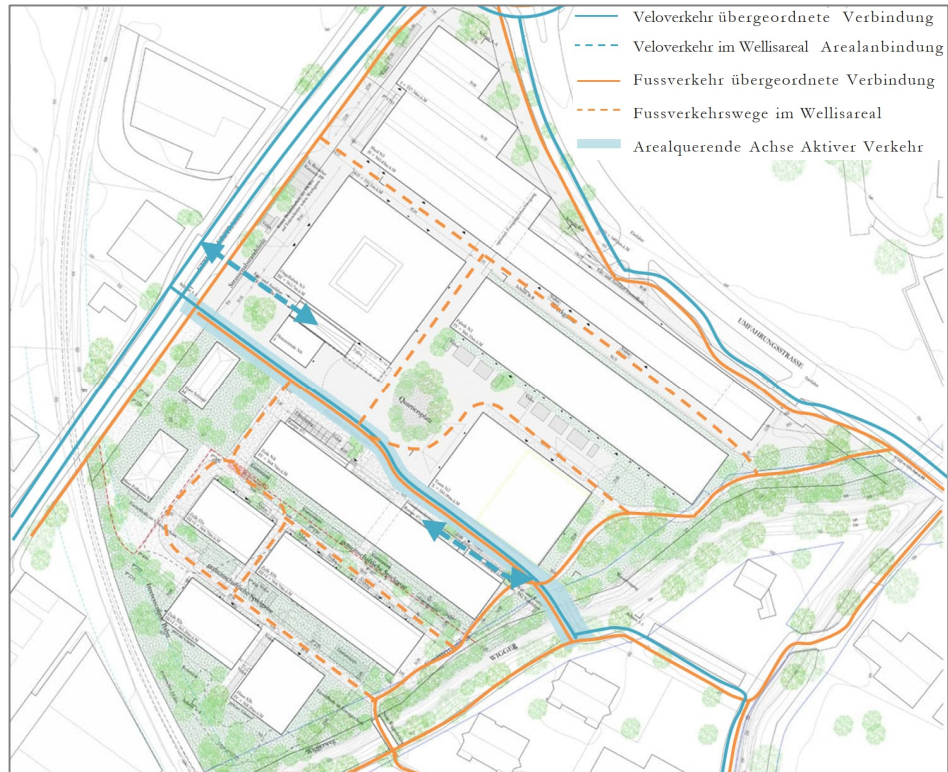


Abb. 23: Erschliessung Fussgänger und Veloverkehr (Richtprojekt S. 93, HdM/RAPP AG)

Fussgänger

Bisher ist das Areal für den Fussverkehr nicht zugänglich. Mit der Transformation wird ein engmaschiges Fussgängernetz geschaffen. Zentrales Element darin ist die arealquerende, öffentliche Langsamverkehrsverbindung in West-Ost-Richtung. Ebenfalls von öffentlichem Charakter sind der neue, naturnahe Uferweg entlang der Enziwigger sowie eine fussgängerfreundliche Vorzone entlang der Ettiswilerstrasse. Die übrigen Wege im Areal sind vorwiegend für die arealinterne Erschliessung vorgesehen.

### Mobilitätskonzept

Mobilitätskonzept

Grundlage zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität und zur Sicherstellung, dass die Mobilität mit reduziertem Parkplatzangebot funktioniert, bildet das Mobilitätskonzept (Rapp AG, 30.05.2023, Beilage 5). Es gibt konkrete Massnahmen in den Handlungsfeldern Organisation, Kommunikation, aktive Mobilität (Fuss/Velo) und MIV vor und ordnete sie nach Prioritäten.

Massnahmen  
1. Priorität

In erster Priorität sind die nachfolgenden Massnahmen vorgesehen (vgl. Mobilitätskonzept S. 30ff). Sie sind bei der Realisierung der ersten Bauetappe umzusetzen, soweit sie für diese Etappe relevant sind.  
- Areal-App/Mobilitätsplattform



- Depot für Lieferdienste
- Qualitativ hochwertige Veloabstellplätze
- Velowerkstatt
- Cargo-Bike-Verleihstation
- Bewirtschaftung der Stammparkplätze
- Carsharing-Stellplatz

Die verkehrlichen Auswirkungen der Arealentwicklung und die Wirksamkeit der Massnahmen aus dem Mobilitätskonzept sind im Rahmen eines regelmässigen Controllings zu überprüfen.

Controlling

Zeigt sich im Verlauf des Controllings, dass die Zielvorgaben des Mobilitätskonzepts nicht eingehalten werden können, sind Massnahmen der zweiten Priorität umzusetzen.

Massnahmen  
2. Priorität

### Siedlungsentwässerung

Die bauliche Realisierung des Richtprojektes erfordert auf dem Südareal die Umlegung der bestehenden Mischabwasserleitung. Bei dieser Gelegenheit sind die Voraussetzungen zu schaffen, dass mittel- bis langfristig das ganze Einzugsgebiet W gem. GEP Willisau im Trennsystem entwässert werden kann.

Ausgangslage

Die Arealentwässerung erfolgt im Trennsystem. Im Perimeter Süd wird die bestehende Mischwasserleitung entfernt. Als Ersatz wird eine neue Schmutzabwasserleitung unter Kostenbeteiligung Wellisareal bei der Ettiswilerstrasse erstellt.

Schmutzabwasser

Regenabwasser soll soweit möglich nach dem «Schwammstadtprinzip» vor Ort gespeichert, verdunstet und versickert werden. Die Flachdach-Flächen werden als Retention genutzt, so dass bei einem Starkregen max. 10% abfließt. Das überschüssige Regenabwasser gelangt in eine unterirdische Versickerungsanlage mit Notüberlauf in die Enziwigger. Verkehrs- und Freiraumflächen werden möglichst direkt oder in angrenzenden Grünflächen versickert. Dazu werden im Perimeter flache Versickerungsmulden mit max. Einstautiefen von 30 cm angelegt.

Regenabwasser

Das Entwässerungskonzept ist im Bericht der Planquadrat AG (Beilage 7) dokumentiert. Darin sind auch die berechneten Regenabwassermengen sowie die notwendigen Versickerungsflächen aufgeführt und im Plan schematisch verortet.

Dokumentation

## 3.5. Umwelt und Energie

### Entsorgung

Die Abfallentsorgung erfolgt zentral in einer Unterflurcontainer-Sammelstelle, welche im Süden des Quartierplatzes angeordnet wird. Die Erschliessung für den Entsorgungs-Lkw ist in Abb. 22 aufgezeigt.

Unterflurcontainer

In einer späteren Etappe wird im Bereich der Lkw-Laderampen beim Shed-Gebäude zusätzlich eine Sammelstelle für gewerbliche Abfälle erstellt.

Gewerbeabfälle

### Nachhaltigkeit

Die Areal-Bebauung soll neusten Nachhaltigkeitsstandards entsprechen. Dazu wurde im Rahmen einer Vorprüfung evaluiert, ob und unter welchen Voraussetzungen sich das Bauvorhaben nach dem Standard Nachhaltiges Bauen

SNBS-Vorprüfung

	Schweiz (SNBS, Version 2.1) entwickeln und realisieren lässt (SNBS-Vorprüfung brücker+ernst gmbh/Beilage 7).
SNBS Gold	Die Vorprüfung zeigte, dass bei den zertifizierbaren Gebäuden der Gold-Standard erreicht werden kann. Dieser Standard wird für die Areal-Entwicklung als Ziel gesetzt. Als nicht zertifizierbar werden die Gebäude Orgelfabrik, Shed und Heizzentrale beurteilt (Erneuerung im Bestand, hoher Gewerbeanteil).
	<b>Energie</b>
Wärmeversorgung	Die Wärmeversorgung des Wellisareals wird über Grundwasser und Wärmepumpen sichergestellt. Dabei erfolgt eine Entnahme des Grundwassers im Süden und eine Rückgabe im Norden der jeweiligen Etappe.
Elektrizität	Auf den Dächern der Gebäude wird Fotovoltaik installiert, um eigene elektrische Energie für die Gebäude zu erzeugen. Die elektrische Energie soll über einen oder mehrere Zusammenschlüsse zum Eigenverbrauch (ZEV) auf dem Areal weitgehend selber verwendet werden.
	<b>Lärm</b>
Lärmschutz durch Siedlungsstruktur	Die Bauten und Nutzungen im Perimeter sind so angeordnet, dass sie gegenüber den beiden Kantonsstrassen einen Lärmschutzriegel bilden. Die im Areal liegenden Wohn- und Gewerbeflächen sind dadurch gut vor Lärm geschützt. Auch beim Shed- und Orgelgebäude sind die Räume aufgrund der Anordnung von der Lärmquelle Strasse abgewandt.
Lärm-ES III	Mit der Transformation des Areals gilt zukünftig für den gesamten Perimeter die Lärmempfindlichkeitsstufe III. Für die untersuchten Lärmquellen Strassenlärm, Eisenbahnlärm und Industrie- und Gewerbelärm können die Planungswerte mit einer Ausnahme bei allen Gebäuden eingehalten werden (vgl. Lärmschutznachweis SINUS AG/Beilage 10).
Belastete Gebäude	Einzig bei den strassenzugewandten Räumen der Orgelfabrik werden die Planungswerte der ES III überschritten (vgl. Richtprojekt Herzog & de Meuron, S. 102 sowie Lärmschutznachweis S. 10f). Alle von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Räume verfügen jedoch über Zweitfenster, welche zum Lüften geeignet sind und bei denen die Planungswerte eingehalten werden können. Die Anforderungen von Umweltschutzgesetz und Lärmschutz-Verordnung können unter der Voraussetzung der Zustimmung durch die kantonale Vollzugsbehörde erfüllt werden.
Lärmschutzwand K11	Um die Ausfahrt auf die Umfahrungsstrasse gem. Abb. 21 zu realisieren, muss der NW-Teil der bestehenden Lärmschutzwand auf einer Länge von rund 50 m rückgebaut werden. Die Auswirkungen auf die Liegenschaften auf den Parz. Nrn. 1411, 211 und 674, für welche die Lärm-Empfindlichkeitsstufe III gilt, wurden in einem Lärmgutachten der SINUS AG geprüft (Beilage 11). Das Ergebnis zeigt, dass die Planungswerte der Lärm-ES III auch nach Rückbau der Wand noch eingehalten werden.

## 4. BEBAUUNGSPLAN

Die wichtigen Qualitäten und Eckwerte aus dem Richtprojekt sollen im Bebauungsplan und den Sonderbauvorschriften (SBV) grundeigentümergebunden gesichert werden. Sie sind wie folgt aufgebaut:

### 4.1. Allgemeine Bestimmungen

Die ersten beiden Artikel beschreiben den Geltungsbereich und die Bestandteile des Bebauungsplans sowie das Verhältnis zum übergeordneten Recht. Soweit der Bebauungsplan nichts anderes vorschreibt, gelten die Bestimmungen des Bau- und Zonenreglements Willisau.

Geltungsbereich

Artikel 3 listet die Ziele auf, welche mit der Siedlungsentwicklung gem. Bebauungsplan erreicht werden sollen. Die Transformation des heutigen Industrieareals zur modernen Zentrumszone wird in mehreren Bauetappen erfolgen. Dabei sind die einzelnen Bauprojekte auf die Erreichung der formulierten Ziele auszurichten und daran zu beurteilen.

Ziele, Art. 3

Zur Sicherstellung der Qualitätsanforderungen aus dem Bebauungsplan wird ein Fachgremium aus mindestens drei Personen eingesetzt, welches die Bauprojekte beurteilt und bei Bedarf fachlich begleitet. Die Aufgaben und Zusammensetzung des Gremiums gibt Artikel 4 vor. Artikel 5 definiert das Vorgehen zur Qualitätssicherung.

Fachgremium,  
Qualitätssicherung  
Art. 4 + 5

### 4.2. Baubereiche

Der Bebauungsplan legt die Lage, Stellung und max. Volumen der Bauten mit Baubereichen gem. §30 PBG verbindlich fest. Sie sind eng um die Gebäude gem. Richtprojekt gelegt. Ihre Polygonpunkte sind mit dem Plan sowie durch die Koordinatenpunkte in Anhang 2 SBV bestimmt. Baubereiche werden für Hochbauten, Nebenbauten und die Einstellhallen-Zufahrten festgelegt. Bei den Hochbauten wird zwischen Neubau und Erneuerung im Bestand unterschieden.

Baubereiche  
Art. 6 - 11

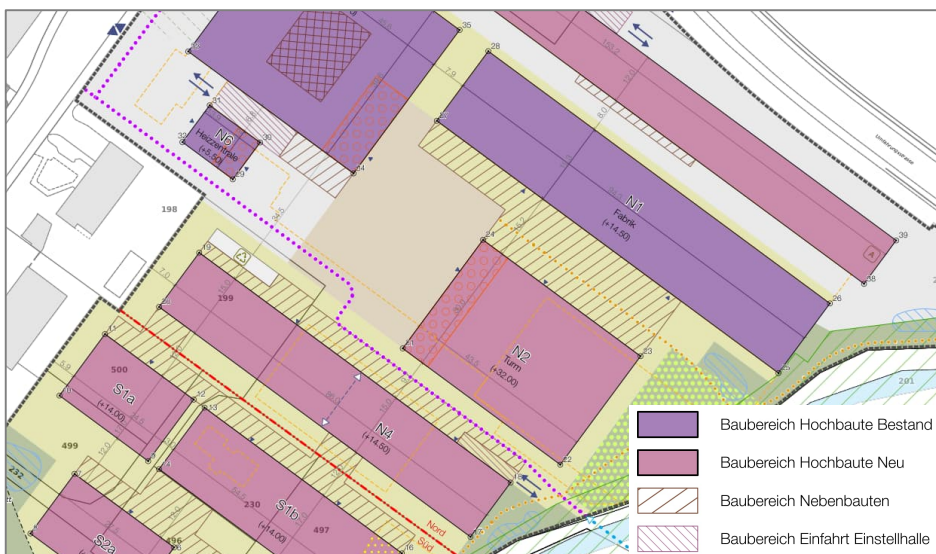


Abb. 24: Ausschnitt Bebauungsplan mit Baubereichen

## Baubereich Hochbauten

Bezeichnung	Die Baubereiche Hochbauten werden im Perimeter Nord mit N1 bis N6 und im Perimeter Süd mit S1a bis S2b bezeichnet.
Spielraum Lage	Bei den fixen Rändern, z.B. an der Umfahrungsstrasse, der Werkgasse oder zur Enziwigger, sind die Baubereiche genau auf die Fassadenflucht gem. Richtprojekt gesetzt. An den übrigen Seiten wird jeweils ein Spielraum von 0.5 m gegeben. Die Gebäudeflächen sollen aber nicht grösser als im Richtprojekt ausfallen. Deshalb wird in Art. 7 für jeden Baubereich die max. anrechenbare Gebäudefläche (aGbF) vorgegeben.
Überschreitungen	Die Baubereiche dürfen überschritten werden für: <ul style="list-style-type: none"><li>- Unterirdische Bauten wie Licht- und Entlüftungsschächte</li><li>- Notausstiege für Luftschutzräume und dergleichen</li><li>- Erschliessungsbauwerke für den Fussverkehr</li><li>- Vorspringende Gebäudeteile nach §112a Abs. 2h PBG (max. 1.5 m Auskrantung auf max. 1/3 Fassadenlänge)</li></ul>
Gebäudehöhen Hochbauten	Die max. Gebäudehöhen sind in Art. 7 SBV über eine max. Höhenkote in Meter über Meer bestimmt. Da das massgebende Terrain auf Stufe Bebauungsplan noch nicht für jeden Baubereich exakt bestimmt werden kann, sind die EG-Koten sowie die Gesamthöhen nur orientierend.
Spielraum Höhe	U.a. aus diesem Grund wurden die max. Gebäudehöhen im Bebauungsplan gegenüber dem Richtprojekt teilweise leicht erhöht, um genügend Spielraum im konkreten Bauprojekt zu haben, so dass die vorgesehenen Geschosse auch gebaut werden können. Für die Baubereiche N1 (Fabrik) und N5 (Shed) wird in Art. 7 Abs. 2 zusätzlich die Möglichkeit zur Gewährung von Mehrhöhen bis max. 1.5 m gewährt. Dies könnte allenfalls durch zukünftige gewerbliche Bedürfnisse, welche heute noch nicht absehbar sind (N5), oder durch konstruktive Anforderungen beim Aufbau im Bestand (N1) erforderlich werden.
Aufbauten (Art. 7 Abs. 4)	Auf den Dächern sind zusätzliche Aufbauten mit max. 3.0 m Höhe und auf max. 10% der Dachfläche zulässig, wenn sie folgende Funktionen erfüllen: <ul style="list-style-type: none"><li>- technisch bedingte Aufbauten,</li><li>- gemeinschaftlich nutzbare Dachterrassenaufbauten zwecks Sonnen- und Regenschutz (inkl. Stauraum).</li></ul>
Lichthof	Im Baubereich N3 (Orgelfabrik) ist ein Lichthof gem. Konzeption im Richtprojekt (S. 58) anzulegen. Dies ist im Bebauungsplan schematisch eingezeichnet.



## Nutzungsverteilung

Sicherung Nutzungsmix Art. 8	Im Rahmen der Projekterarbeitung (Testplanung und Richtprojekt) wurde die langfristig anvisierte Nutzungsverteilung auf dem Areal hergeleitet (vgl. Kap. 3.2). Zur Sicherung einer langfristig guten Nutzungsdurchmischung wird in Art. 8 SBV für den Perimeter Nord die minimale, nicht Wohnzwecken dienende Nutzfläche festgelegt. Dazu sind mindestens 6'000 m <sup>2</sup> Hauptnutzfläche (HNF) für Arbeits- und Dienstleistungsnutzungen, öffentliche Nutzungen oder Quartiersnutzungen baulich vorzusehen und zu nutzen. Diese werden für die Baubereiche wie folgt festgelegt: <ul style="list-style-type: none"><li>- N5 (Shed): 100%</li><li>- N6 (Heizzentrale): 100%</li><li>- N3 (Orgelfabrik): Erdgeschoss mehrheitlich</li><li>- N2 (Turm): Erdgeschoss mehrheitlich</li></ul>
------------------------------	---

Öffentliche und gemeinschaftliche Nutzungen sind wie folgt vorzusehen:

- Infrastruktur für den Quartierplatz: Wasser- und Stromversorgung, öffentliche Toilette. Diese sind in einem Gebäude der Baubereiche N1, N2, N3 oder N6, mit direktem Zugang auf den Platz, zu integrieren;
- Platz- und flusszugewandte EG-Flächen im Baubereich N2 (Turm);
- Flusszugewandte EG-Fläche im Baubereich S1b als Gemeinschaftsraum.

Öffentliche Nutzungen

An den zentralen Orten mit öffentlichem Charakter sollen die EG-Nutzungen zur Belebung beitragen und daher einen möglichst publikumsorientierten Charakter haben, d.h. Laufkundschaft bringen. Die massgebenden Lagen am Quartierplatz sind im Bebauungsplan bezeichnet. Die Flächen sind schematisch und im konkreten Bauprojekt zu bestimmen. Ergänzend dazu sind auch EG-Nutzungen an der Ettiswilerstrasse für diesen Zweck vorzusehen.

EG-Nutzungen



Abb. 25: EG publikumsorientiert am Quartierplatz



Abb. 26 Gemeinschaftsraum an der Wigger

- Gemeinschaftsraum (schematisch)
- EG publikumsorientiert (schematisch)

## Nebenbauten

Velo-Abstellflächen und -unterstände sowie andere Siedlungsinfrastrukturen sind in den Baubereichen für Nebenbauten anzuordnen. Die Baubereiche dürfen nicht vollständig überbaut werden. Die Nutzungen müssen sich auf den nachweislich notwendigen Bedarf beschränken. Die max. Gesamthöhe beträgt 3.0 m.

Baubereich Nebenbauten, Art. 9



## Einstellhalle

Die Lage der Zufahrtsrampen ist im Bebauungsplan als «Baubereich Einfahrt Einstellhalle» festgelegt. Sie können verschoben werden, wenn dies aus verkehrstechnischer Sicht notwendig ist und die Freiraumqualität dadurch gewahrt bleibt. Es sind zwei Zufahrten sowie eine separate Rampe nur für den Veloverkehr zu erstellen.

Zufahrtsrampen, Art. 10



Auf die Festlegung eines lagegenauen Baubereichs wird verzichtet, da das Einstellhallen-Layout in der weiteren Planung noch ändern kann. Der Baubereich gem. Art. 11 SBV umfasst daher alle Flächen ausserhalb der Baubereiche Hochbauten, welche für die Erstellung einer unterirdischen Einstellhalle erforderlich sind. Als Massstab dient die Einstellhalle gem. Richtprojekt.



Baubereich Einstellhalle, Art. 11

## 4.3. Bauvorschriften





Der Artikel 12 gibt allgemeine Grundsätze vor, welche neue Bauten erfüllen müssen:

Grundsätze, Art. 12

- Nachhaltiges Bauen, mit einem hohen Anteil an nachhaltigen Baumaterialien;
- Lichte Höhe von mind. 3.0 m bei neuen, nicht bewohnten Erdgeschossen;

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adressbildende Fassaden- und Aussenraumgestaltung am Quartierplatz und an der Ettiswilerstrasse.</li> </ul>
Hochbauten Bestand, Art. 13	<p>Der Artikel 13 sichert konzeptionelle Grundsätze aus dem Richtprojekt, welche für die zu erhaltenden Bestandesbauten gelten sollen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Substanzerhalt der bestehenden Bauten in den Baubereichen N1 (Fabrik) und N3 (Orgelfabrik) soweit als möglich;</li> <li>- Gestaltung des Baubereichs N5 (Shedgebäude) als kleinteilige Struktur aus aneinandergebauten Längsbauten mit Schrägdächern gem. Richtkonzept;</li> <li>- Festlegung von Standort und Bauvorgaben für die Lkw-Anlieferung im Baubereich N5; Die Abstellfläche ist gegen die Umfahrungsstrasse (Ausfahrspur aus der Einstellhalle) zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit (Sichtbeziehungen) weitgehend offen zu halten;</li> <li>- Erhaltung der Heizzentrale im Baubereich N6 in ihrem bestehenden Charakter.</li> </ul>
 Anlieferung	
Hochbauten neu Art. 14	<p>Für die neuen Bauten werden in Art. 14 folgende konkrete Vorgaben aus dem Richtprojekt vorgegeben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Im Baubereich N2 (Turm) ist das Erdgeschoss gegen den Platz hin ebenerdig anzulegen;</li> <li>- In der Gebäudezeile im Baubereich N4 ist ein Einschnitt in den unteren beiden Geschossen von mind. 4 m Breite als Durchgang zu erstellen. Dieser ist im Plan als «Gebäudedurchgang Erdgeschoss» schematisch eingezeichnet.</li> </ul>
 Durchgang	
Dachgestaltung Art. 15	<p>Mit Ausnahme von Baubereich N5 (Shed) sind alle Bauten mit Flachdach zu erstellen. Die Dächer sollen einen möglichst hohen Beitrag zur Regenwasserretention, Energiegewinnung und Klimaanpassung leisten. Im Idealfall werden Retention, Solaranlagen und Extensivbegrünung grossflächig miteinander kombiniert. Die Erstellung bedarfsgerechter Dachterrassenflächen ist zulässig.</p>

#### 4.4. Freiraum

Freiraumgestaltung Art. 16	<p>Die Freiraumgestaltung ist auf eine übergeordnete Gestaltung gemäss den Vorgaben im Richtprojekt auszurichten. Massgebend ist insb. der Teil Landschaft (Beilage 2, Vogt Landschaftsarchitekten). Der Art. 16 nennt die Anforderungen an Gestaltung und Qualitätssicherung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Offener, durchlässiger und naturnaher Charakter;</li> <li>- Berücksichtigung stadtklimatischer Aspekte;</li> <li>- Qualitätsvolle Begrünung aus standortgerechter, einheimischer Vegetation mit angemessenem Gehölzanteil;</li> <li>- Attraktive Aufenthaltsflächen und Sitzgelegenheiten für alle Altersgruppen;</li> <li>- Mit dem ersten Baugesuch ist ein detailliertes Freiraumprojekt über den Perimeter der ersten Etappe einzureichen;</li> <li>- Darauf aufbauende, projektspezifische Freiraumplanung für jede weitere Etappe.</li> </ul>
Freiraumtypen	<p>Die Freiraumflächen werden nach Nutzungszweck und Freiraumtyp unterteilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Quartierplatz: intensive, multifunktionale Nutzung, urbane Freiraumgestaltung;</li> <li>- Siedlungsorientierter Freiraum: Quartiernutzung, siedlungsorientierter Freiraum;</li> <li>- Landschaftsorientierter Freiraum: extensive Nutzung, hoher Anteil an ökologisch wertvollen Flächen;</li> <li>- Verkehrsfläche: Mischverkehr mit Fokus Fussgänger, Strassenraumgestaltung.</li> </ul>
	
	
	
	



Art. 21 sichert die gemeinschaftlichen Spiel- und Erholungsflächen, welche das Richtprojekt an der Enziwigger vorsieht (vgl. Kap. 3.3):

- Nr. 1, östlich N2: öffentlicher Spielplatz und Erholungsraum am Gewässer;
- Nr. 2, östlich S1b: Gemeinschaftliche Spiel- und Erholungsfläche für das Quartier.

Gemeinschaftsflächen, Art. 21

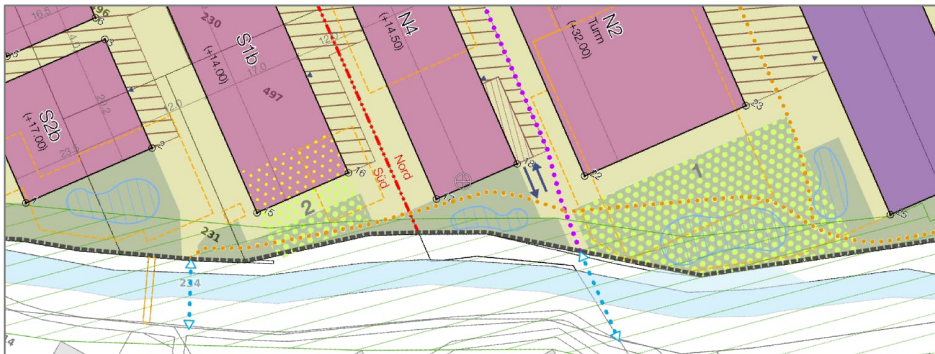


Abb. 27: Ausschnitt Bebauungsplan (gedreht) mit Gemeinschaftsflächen Nr. 1 und 2

Mit dem Kreiselpjekt wird die Ettiswilerstrasse umgestaltet und eine Bypass-Spur erstellt. Weitere Anpassungen werden zukünftig notwendig, um die Verkehrssicherheit zu verbessern (z.B. Erstellung Radstreifen). Die Strassenraumgestaltung und speziell die Velo- und Fussgängerführung entlang der Kantonsstrasse sind in gegenseitiger Absprache (Kanton, Stadt, Grundeigentümer Wellisareal) zu planen, so dass eine zweckmässige Flächennutzung, Verkehrsführung und Strassenraumgestaltung bis zur Fassade der Baubereiche N3, N5, N6 realisiert werden kann. Dafür notwendige Flächen innerhalb des Bebauungsplanperimeters sind als öffentliche Wegflächen zur Verfügung zu stellen und die strassenzugewandten Vorzonen städtebaulich ansprechend zu gestalten.

Aufwertung Strassenraum Art. 22

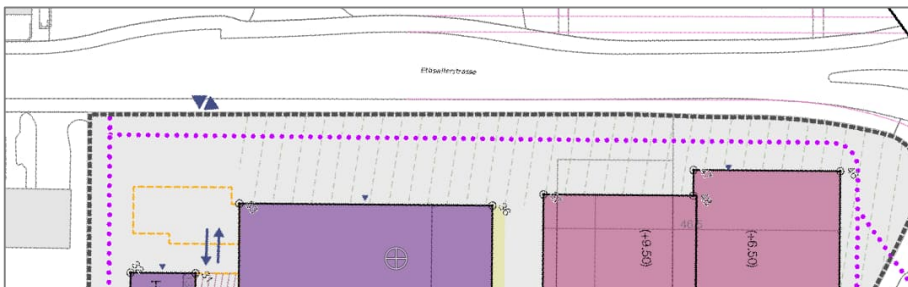


Abb. 28: Ausschnitt Bebauungsplan (gedreht), Aufwertung Strassenraum an der Ettiswilerstrasse

Der Art. 23 verweist auf das übergeordnete Entwässerungskonzept der Planquadrat AG (Beilage 7). Oberflächlich anfallendes Regenabwasser ist in 1. Priorität zu versickern. Die dafür vorgesehenen Flächen sind, abgestimmt auf den Konzeptplan Entwässerung, im Bebauungsplan schematisch eingezeichnet. An der Ettiswilerstrasse sind jedoch keine Flächen eingezeichnet, weil deren Lage heute noch völlig offen ist.

Entwässerung, Versickerung Art. 23



Das übergeordnete Siedlungsentwässerungskonzept legt die Basis. Diese ist mit projektspezifischen Konzepten, welche funktional zusammenhängende Perimeter umfassen, im Rahmen der Bauprojekte zu konkretisieren.

Entwässerungskonzepte

## 4.5. Erschliessung und Mobilität

Die Vorgaben zu Erschliessung und Mobilität dienen der Sicherung des Erschliessungs- und Mobilitätskonzepts gemäss Richtprojekt, welches in den Beilagen 3, 5 und 6 dokumentiert ist (vgl. auch Kap. 3.4).

Areal-Zufahrt  
Art. 24

Die im Plan eingezeichneten Zufahrten zeigen die Zugangspunkte für die Areal-Erschliessung ab dem übergeordneten Verkehrsnetz. Ihre Lage im Bebauungsplan ist schematisch und in der weiteren Planung zu bestimmen. Die Planung der Anschlussknoten hat in Absprache mit der zuständigen kant. Dienststelle zu erfolgen. Von den Knoten ist der Verkehr direkt in die zentrale Einstellhalle zu führen.

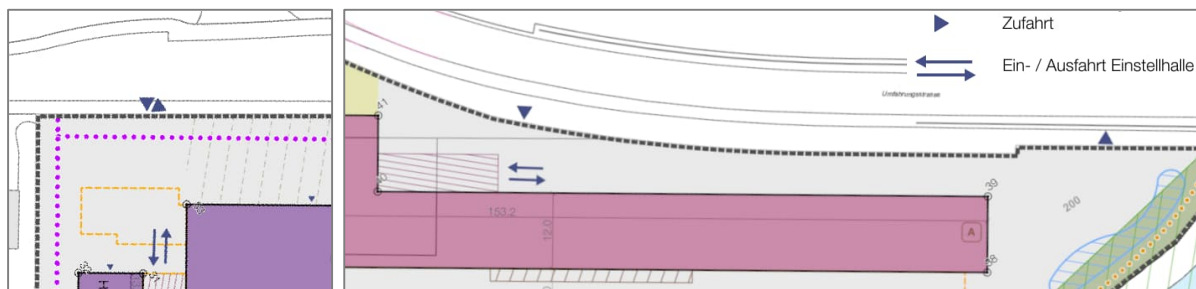


Abb. 29: Areal-Zufahrten Ettiswilerstrasse (links) und Umfahrungsstrasse (rechts); Ein-/Ausfahrten Einstellhalle

Anlieferung  
Werkgasse

Nebst den offiziellen Zufahrten sind sporadische Zufahrten ab der Ettiswilerstrasse in die Werkgasse für Gewerbebezüge/Anlieferung zulässig (Art. 24 Abs. 3).

Rettungsfahrzeuge,  
Anlieferung

Die Erschliessbarkeit der Gebäude für Notfälle und Umzüge ist im Richtprojekt ausgewiesen. Sie ist im Rahmen der Baugesuche sicherzustellen.

### Fuss- und Radwege

Öffentliche Fuss-  
und Radwege,  
Art. 25

Das zentrale Wegnetz im Areal ist öffentlich. Diese Wege sind hindernisfrei begehbar und nach einheitlichen Gestaltungsgrundsätzen gemäss Freiraumkonzept (Art. 16) im Rahmen der jeweiligen Bauetappen zu realisieren. Sie sind, soweit technisch möglich und zweckmässig, mit sickerfähigen Belägen zu versehen. Der Bebauungsplan gibt den Verlauf der arealquerenden Langsamverkehrsachse, als kombinierter Fuss- und Radweg, vor und zeigt die reinen Fusswege entlang der Enziwiger und im Areal auf.

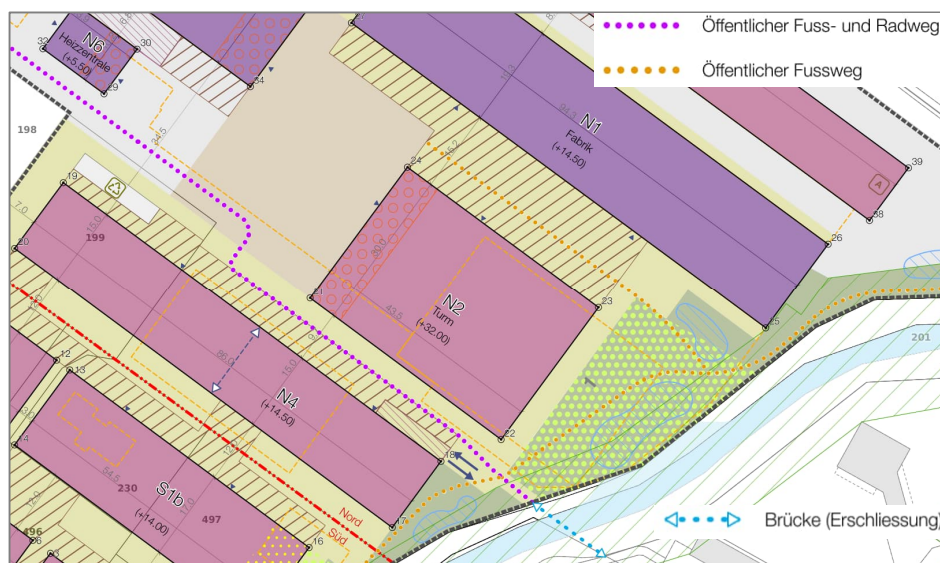


Abb. 30: Öffentlicher Fuss- und Radweg (violett gepunktet) und öffentliche Fusswege (orange gepunktet)



Der arealquerende Fuss- und Radweg soll eine möglichst direkte Linie zum Bahnhof erhalten. Zu diesem Zweck ist eine neue Brücke über die Enziwigger zu erstellen. Im Sinne eines attraktiven Wegnetzes ist auch die bestehende Fussgängerbrücke im Perimeter Süd durch eine zeitgemässe Variante zu ersetzen, wobei sie in der Lage auf das neue Wegnetz auszulegen ist. Die Planung der Brücken obliegt der Stadt, in Absprache mit dem Kanton und abgestimmt auf die Arealentwicklung. Aufgrund ihrer Lage ausserhalb des Perimeters sind sie als «orientierender Inhalt» im Plan aufgeführt.

Brücken



Arealinterne Fusswege sind im siedlungsorientierten Freiraum zu erstellen.

Interne Fusswege

### Mobilitätskonzept

Der Artikel 26 verweist auf das übergeordnete Mobilitätskonzept, welches im Rahmen des Richtprojekts erarbeitet wurde (Beilage 5). Dieses bildet die Grundlage für die projektspezifischen Mobilitätskonzepte, welche in den einzelnen Bauetappen einzureichen sind. Dazu listet Abs. 3 eine Auswahl an Massnahmen auf, welche in einem solchen Konzept zu prüfen sind.

Mobilitätskonzept,  
Art. 26

Die verkehrlichen Auswirkungen der Arealentwicklung und die Wirksamkeit der Massnahmen aus dem Mobilitätskonzept sind im Rahmen eines regelmässigen Controllings zu überprüfen. Dieses ist spätestens zwei Jahre nach Fertigstellung der ersten Bauetappe, in Absprache mit der Abteilung Bau- und Infrastruktur der Stadt Willisau, erstmals durchzuführen.

Controlling

### Parkierung

Der Artikel 27 gibt die Ermittlung der Anzahl Autoabstellplätze im Rahmen der konkreten Bauprojekte vor. Die Mengeneduktion ggü. dem Normbedarf (s. Kap. 3.4) gewährt der Stadtrat, wenn im Rahmen des projektspezifischen Mobilitätskonzepts fundierte Nachweise für einen nachhaltig reduzierten Bedarf erbracht sowie geeignete Massnahmen zur Sicherstellung ergriffen werden (Abs. 4).

Parkierung MIV,  
Art. 27

Die Abs. 5 und 6 bezeichnen Massnahmen zur Vermeidung von Überlastungen auf dem übergeordneten Strassennetz, falls sich im Laufe der Arealentwicklung eine derartige Entwicklung abzeichnen sollte. In Frage kommen Beschränkungen der Abstellplätze und der Fahrtenzahl, sowie Massnahmen zur Verkehrsdosierung.

Vermeidung von  
Verkehrs-  
überlastungen

Die Abs. 7 bis 9 machen Vorgaben zur Lage und Bewirtschaftung der Abstellplätze, Abs. 10 zur Erstellung der notwendigen Infrastruktur für die Elektromobilität.

Lage und  
Bewirtschaftung

Während die baulichen Vorgaben für die unterirdische Einstellhalle in Art. 11 (Baubereich Einstellhalle) aufgeführt sind, regelt Art. 28 die Parkierung in derselben. Dabei soll insb. die Anzahl und langfristige Lage der Besucherparkplätze gesichert werden. Sie sind zentral auf der ersten Etage unter dem Quartierplatz sowie bei der Ein-/Ausfahrt an der Umfahrungsstrasse anzuordnen. Bis der Bedarf eintritt, dürfen diese Flächen als Stammparkplätze genutzt werden, wobei zur Sicherung der Verfügbarkeit nur die Vermietung zulässig ist.

Einstellhalle, Art. 28

Der Art. 29 macht die Vorgaben zur Berechnung der Anzahl Veloabstellplätze und ihrer räumlichen Verteilung (ober- und unterirdisch). Mind. 30% der erforderlichen Menge sind oberirdisch als Kurzzeit-Abstellplätze anzulegen.

Veloparkierung,  
Art. 29

## Abfallentsorgung

Abfallentsorgung,  
Art. 30



Die Lage der zentralen Entsorgungssammelstelle mit Unterflurcontainern ist im Bebauungsplan südlich des Quartierplatzes schematisch eingetragen. Zusätzlich ist eine gewerbliche Sammelstelle im Bereich der Anlieferung am SE-Rand des Baubereichs N5 (Shed) vorzusehen.

## 4.6. Energie und Umwelt

Wärme-/Kälte-  
versorgung, Art. 31

Der Artikel 31 macht die Vorgaben zur Energieversorgung gem. Kap. 3.5. Die Wärme- und Kälteversorgung der Bauten erfolgt zu 100% aus erneuerbaren Energien und wird über Grundwasser und Wärmepumpen sichergestellt. Die Erstellung der Grundwasser- und Rückgabeburgen sowie der übergeordnet notwendigen Leitungen hat im Rahmen der ersten Bauetappe zu erfolgen. Die erforderlichen Rechte/Dienstbarkeiten sind mit dem Bebauungsplan im Grundbuch einzutragen.

Eigenstrom-  
produktion

Art. 31 Abs. 3 fordert die grossflächige Installation von Photovoltaikanlagen zur Eigenstromproduktion. Dieser soll über einen oder mehrere Zusammenschlüsse zum Eigenverbrauch (ZEV) auf dem Areal weitgehend selber verwendet werden.

Nachhaltiges  
Bauen, Art. 32

Der Artikel 32 gibt die Zielvorgaben bzgl. nachhaltigem Bauen gem. Kap. 3.5. Die Planung, Realisierung und der Betrieb der Gebäude haben sich am Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS) zu orientieren. Neubauten erreichen den Standard SNBS Gold oder gleichwertig, gem. SNBS Hochbau oder SNBS-Areal. Eine Zertifizierung ist anzustreben, aber nicht zwingend. Die Qualitätssicherung und Zielerreichung ist mind. durch eine, von der Vollzugsbehörde vorgegebene, ausgewiesene Fachperson sicherzustellen.

Lärmschutz,  
Art. 33

Gem. Art. 30 LSV sind für Gebäude mit lärmempfindlichen Räumen die Planungswerte der Empfindlichkeitsstufe III einzuhalten. Für «kleine kleine Teile von Bauzonen» kann die Behörde Ausnahmen gestatten. Dies ist für Baubereich N3 (Orgelfabrik) an der NW-Fassade notwendig, wo in den Obergeschossen lärmempfindliche Räume vorgesehen sind. Im Gegensatz dazu sind im Baubereich N5 (Shed) keine lärmempfindlichen Nutzungen an der Ettiswilerstrasse vorgesehen (Vorgabe: reine Arbeitsnutzung).

## 4.7. Etappierung, Realisierung

Etappierung,  
Art. 34

Die bauliche Entwicklung im Bebauungsplan-Perimeter wird in Etappen geschehen. Dafür sind jeweils zweckmässige Perimeter zu bilden, so dass die jeweiligen Realisierungsstände funktional und gestalterisch gute Lösungen ergeben. Die Reihenfolge der Realisierung der einzelnen Baubereiche ist unter Vorbehalt und Abhängigkeit der Erschliessung und Infrastruktur frei.

Dienstbarkeiten,  
Vereinbarungen  
Art. 35

Alle für die weitere Entwicklung und den zukünftigen Betrieb notwendigen Rechte und Pflichten zwischen den Grundeigentümern, mit der Stadt sowie weiteren beteiligten Parteien sind frühzeitig zu sichern. Die Vertraglichen Regelungen sind mit dem Bebauungsplan unterschriftsbereit vorzulegen und mit der Rechtsgültigkeit des Bebauungsplanes im Grundbuch einzutragen.

Ausnahmen,  
Art. 36

Der Artikel 36 gibt dem Stadtrat die Möglichkeit, Ausnahmen von den Vorschriften des Bebauungsplans zu bewilligen, wenn das Gesamtkonzept dadurch nicht

beeinträchtigt wird und die Änderungen städtebaulich zu einer gleichwertigen oder besseren Lösung führen.

## 4.8. Vertragliche Regelungen

Die Stadt schliesst mit den Grundeigentümern einen städtebaulichen Vertrag ab, welcher die Zuständigkeiten und zu gewährenden Rechte regelt:

Städtebaulicher Vertrag

- Erstellung und Finanzierung von Erschliessungsanlagen mit öffentlichem Interesse
- Unterhalt von Wegen und Flächen mit öffentlichem Interesse
- Gewährung von Dienstbarkeiten (Wegrechte, Leitungsrechte, Anbaurechte, etc.)

Die Eintragung der erforderlichen Dienstbarkeiten im Grundbuch ist Voraussetzung für die Erteilung der Baubewilligung.

## 5. TEILÄNDERUNG ZONENPLAN

### 5.1. Umzonung

Voraussetzung für die vorgesehene Transformation des heutigen Industrieareals zur modernen Zentrumszone ist die Umzonung des Perimeters Nord in eine geeignete Mischzone. Der Perimeter Süd liegt bereits in der Kernzone C. Aus diesem Grund und weil die entsprechenden BZR-Bestimmungen gut mit den Entwicklungszielen im Wellisareal übereinstimmen, wird die heutige Arbeitszone IV in die Kernzone C umgezont. Dies betrifft eine Fläche von insgesamt 22'493 m<sup>2</sup> auf den Grundstücken Nr. 198, 199, 200, 1711, 1753.

Umzonung  
Arbeitszone IV

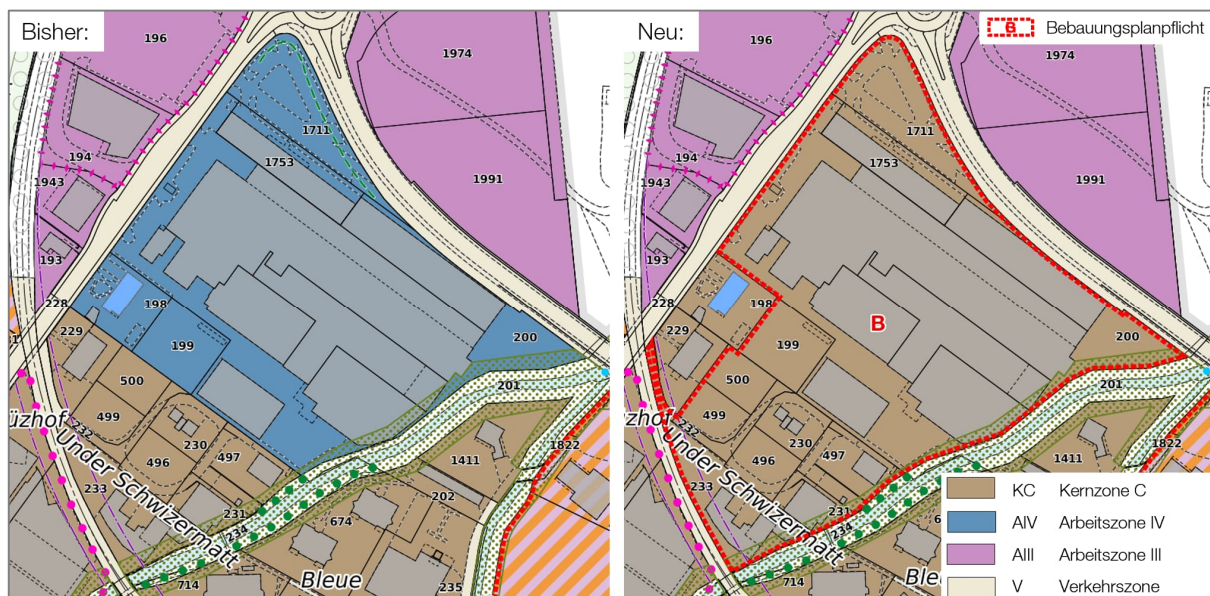


Abb. 31: Umzonung Perimeter Nord von der Arbeitszone IV in die Kernzone C.

Die Parz. Nr. 198 liegt zwar ausserhalb des Bebauungsplan-Perimeters. Aufgrund der bestehenden Wohnnutzung sowie im Sinne einer einheitlichen Zonierung wird sie ebenfalls umgezont.

Parz. Nr. 198

Im Zuge der Arealentwicklung wird die Erschliessung des Perimeter Süd entlang der Bahnlinie langfristig entfallen. Ein weiterer Grund wäre die zukünftige Realisierung

Umzonung  
Verkehrszone

eines zusätzlichen Gleises für die Wigertalbahn. Daher wird die entsprechende Verkehrszone auf Parz. Nr. 232 ebenfalls der Kernzone C zugewiesen.

Bebauungsplanpflicht

Bebauungsplan und Umzonung sind direkt miteinander verknüpft. Aus diesem Grund wird dem Areal, bzw. dem Perimeter gem. Bebauungsplan Wellisareal im Zonenplan eine Bebauungsplanpflicht überlagert.

## 5.2. Ergänzung Anhang 7 BZR

Mit der Überlagerung der Bebauungsplanpflicht im Zonenplan ist der Anhang 7 BZR mit den zugehörigen Vorgaben zu ergänzen. Diese entsprechen den Zielen in Art. 3 Abs. 2 der Sonderbauvorschriften.

Anhang 7 BZR

Der Anhang 7 BZR «Gebiete mit Gestaltungs- oder Bebauungsplanpflicht» wird wie folgt ergänzt (blau):

Nr.	Gebietsbezeichnung	Vorgaben
6	Wellisareal Parz. 199, 200, 1711, 1753, 230, 231, 232, 233, 496, 497, 499, 500	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entwicklung einer auf die prominente und zentrale Lage abgestimmten, gesamtheitlichen Bebauung gemäss dem Richtprojekt «Wellisareal Willisau» vom Juni 2023, welche als Bindeglied zwischen Arbeitsplatzgebiet im Norden und Stadt im Süden funktioniert und das Siedlungsgebiet qualitativ ergänzt und weiterentwickelt.</li> <li>- Schaffung eines lebendigen und offenen Quartiers, dessen industrielle Vergangenheit ablesbar bleibt und identitätsstiftend wirkt. Dies unterstreicht eine gute Nutzungsdurchmischung mit Gewerbe entlang der Kantonsstrassen, publikumsorientierten Nutzungen am Quartierplatz sowie einem breiten und vielfältigen Wohnungsangebot über das gesamte Areal;</li> <li>- Städtebauliche Aufwertung der öffentlichen Strassenräume an der Umfahrungsstrasse und der Ettiswilerstrasse sowie Erstellung einer ansprechenden Eingangspforte am Grundmatt-Kreisel;</li> <li>- Erstellung von baulich klar gefassten und attraktiv gestalteten Baubereichen mit eigenem Charakter und Adressierung der Bauten auf den öffentlichen Raum;</li> <li>- Städtebaulich und architektonisch hohe Qualität und Nachhaltigkeit der Bauten, Anlagen und Freiräume;</li> <li>- Gesamtheitliche und attraktive Freiraumgestaltung mit einer ausgewogenen Verteilung von privat, halböffentlich und öffentlich nutzbaren Flächen und einer guten Ausstattung mit naturnahen Grünflächen und -Strukturen; Wichtige öffentliche Freiräume sind der Platz zwischen Turm und Orgelfabrik, die Erholungsfläche an der Enziwigger, die Ettiswilerstrasse sowie die Querverbindung zum Bahnhof;</li> <li>- Gute Vernetzung mit den bestehenden Quartieren über direkte, attraktive Verbindungen;</li> <li>- Energetisch hochwertige Bebauung;</li> <li>- Festlegung eines robusten Regelwerks, welches eine etappierte bauliche Entwicklung über einen längeren Zeithorizont ermöglicht.</li> </ul>

### 5.3. Mehrwertabgabe

Mit der Umzonung des Perimeters Nord von der Arbeitszone IV in die Kernzone C und dem gleichzeitigen Erlass des Bebauungsplans Wellisareal wird ein Planungsmehrwert geschaffen, für den gem. §105 PBG eine Mehrwertabgabe zu entrichten ist. Diese beträgt gem. §105b PBG 20% des Mehrwerts.

Abgabepflicht

Die Höhe des Mehrwerts wird gemäss Art. 7 ff. der kommunalen Verordnung über den Mehrwertausgleich bei Auf- und Umzonungen der Stadt Willisau vom 3. September 2020 ermittelt.

Bemessung

Die Stadt Willisau und die betroffenen Grundeigentümer schliessen einen Vertrag zur Mehrwertabgabe ab, welcher die Modalitäten der Mehrwertabgabe regelt.

Vertrag

Mehrwertabgabe

Die Mehrwertabgabe wird nach Rechtskraft der Baubewilligung für die erste Etappe oder dem Verkauf eines Grundstücks für den gesamten Bebauungsplanperimeter fällig.

Fälligkeit

## 6. BEURTEILUNG NACH ART. 47 RPV

### 6.1. Betroffene Sachthemen

Von der vorliegenden Planung sind folgende Sachthemen betroffen:

Sachthemen	nicht relevant	relevant
Flächenbeanspruchung / haushälterische Bodennutzung		x
Landwirtschaft	x	
Eingliederung in die Landschaft/Ortsbildschutz		x
Schutzobjekte Denkmalpflege, Natur- und Landschaftsschutz		x
Verkehrsaufkommen, Erschliessung und Parkierung		x
Lärmschutz (Emissionen und Immissionen)		x
Lichtverschmutzung		x
Wald	x	
Gewässerraum-Freihaltung		x
Grundwasserschutz / Siedlungsentwässerung		x
Schutz vor Naturgefahren (Gefahrenkarte, Massnahmen)		x
NIS-Verordnung		x
Störfallverordnung		x
Alllasten		x

Tab. 5: Von der Planung betroffene Sachthemen

### 6.2. Auswirkungen und Nachweise

Haushältersiche Bodennutzung	<p><b>Flächenbeanspruchung / haushälterische Bodennutzung</b></p> <p>Das Areal ist heute unternutzt. Der Bebauungsplan schafft die Voraussetzungen für eine moderne,utzungsdurchmischte Zentrumsbebauung mit einer guten baulichen Dichte und einer hohen Nutzungsdichte.</p>
Qualitätssicherndes Verfahren	<p><b>Eingliederung in die Landschaft / Ortsbildschutz</b></p> <p>Mit dem Planungsverfahren aus Testplanung und begleiteter Richtprojekt-Erarbeitung wurde eine gute Qualitätssicherung bei der Projekterarbeitung sichergestellt.</p>
Ortsbauliche Eingliederung	<p>Mit dem vorliegenden Richtprojekt wird die Stadt an prominenter Lage qualitativ weiterentwickelt. Die bauliche Erscheinung des Areals wird stark aufgewertet, während die industrielle Herkunft gleichzeitig erkennbar bleibt. Die Struktur und Körnung der Bauten im Perimeter Nord bleiben nahe am heutigen Bestand, wodurch die Ortsbauliche Eingliederung zweifelsfrei gesichert ist.</p>
Bauinventar	<p><b>Schutzobjekte / Denkmalpflege</b></p> <p>Das erhaltenswerte Wohnhaus auf Parz. 198 ist nicht Bestandteil des Bebauungsplans und wird vom Projekt nicht negativ tangiert.</p>
Fussweg- und Veloerschliessung	<p><b>Verkehrsaufkommen, Erschliessung und Parkierung</b></p> <p>Das Areal ist heute nicht öffentlich zugänglich. Mit der Transformation wird ein engmaschiges Fussgängernetz geschaffen. Die arealquerende Langsamverkehrsachse wird für Fussgänger und Velofahrer eine attraktive W-E-Verbindung zum Bahnhof bringen.</p>

<p>Das Richtprojekt ist auf einen hohen Anteil nachhaltiger Mobilität ausgelegt. Der Standort und die Rahmenbedingungen dafür sind günstig. Aus diesem Grund kann der Parkplatzbedarf auf 60% des Normbedarfs reduziert werden. Grundlage zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität bildet das vorliegende Mobilitätskonzept (Beilage 5).</p>	<p>Verkehrsaufkommen MIV</p>
<p>Um die Belastung des übergeordneten Strassennetzes gering zu halten, soll ein Rechtsabbiege-Regime eingeführt werden, welches mittelfristig über zwei Knoten an der Ettiswiler- und Umfahrungsstrasse läuft und längerfristig auch nur über den Knoten an der Umfahrungsstrasse funktionieren könnte.</p>	<p>Belastung Strassennetz</p>
<p>Die Auswirkungen der Verkehrserzeugung aus dem Areal wurden im Richtprojekt Teil Verkehr (Beilage 3) überprüft. Dabei wurden u.a. die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Grundmatt-Kreisels überprüft. Die Leistungsfähigkeit auf der Ettiswilerstrasse und der Umfahrungsstrasse wird als ausreichend klassiert. Bei der Aktualisierung des Verkehrsmodells wird der Kanton die Verkehrserzeugung des Wellisareals mitberücksichtigen.</p>	<p>Nachweis Leistungsfähigkeit</p>
<p>Der motorisierte Verkehr wird von den beiden Kantonsstrassen direkt in die zentrale Einstellhalle geführt. Damit bleibt das Areal grundsätzlich verkehrsfrei.</p>	<p>Erschliessung MIV</p>
<p>Die Ein- und Ausfahrt an der Umfahrungsstrasse birgt ein Risiko für schnellfahrende Velofahrer auf dem Radweg. Aus diesem Grund soll/muss die Linienführung des Radweges angepasst werden, so dass gute Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern sichergestellt sind. Weitere Massnahmen wie Signalisierung, Markierungen und allenfalls auch bauliche Abtrennungen sind notwendig, um die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu garantieren. Die konkreten Massnahmen sind im Rahmen des Bauprojektes zu planen und umzusetzen.</p>	<p>Verkehrssicherheit</p>
<p>Die Parkierung der Autos erfolgt unterirdisch. Da die Mobilität tendenziell «autoarm» funktionieren soll, ist eine ausreichende Anzahl an Veloabstellplätzen (inkl. Spezialvelos) zu erstellen. Diese sind mind. zu 30% oberirdisch als Kurzzeitparkplätze anzulegen.</p>	<p>Parkierung</p>
<p>Aufgrund der Nähe zum Bahnhof kann die ÖV-Erschliessungsgüte als gut bis sehr gut bezeichnet werden. Ein bedeutender ÖV-Anteil an der Gesamtmobilität erscheint realistisch.</p>	<p>Öffentlicher Verkehr</p>
<p><b>Emissionen und Immissionen</b></p>	
<p>Das städtebauliche Konzept schirmt das Areal gegen die beiden Kantonsstrassen und damit gegenüber den massgebenden Lärmquellen wirkungsvoll ab. Das Lärmgutachten weist nach, dass die Planungswerte der ES III praktisch überall eingehalten werden können. Einzige Ausnahme bilden die strassenzugewandten Räume der Orgelfabrik.</p>	<p>Lärmschutz im Areal</p>
<p>Um die Ausfahrt auf die Umfahrungsstrasse zu realisieren, muss ein Teil der bestehenden Lärmschutzwand rückgebaut werden. Gem. Lärmgutachten sind die Planungswerte auf den betroffenen Grundstücken danach immer noch eingehalten.</p>	<p>Lärmschutzwand</p>
<p>Aufgrund des hohen Wohnanteils besteht arealintern ein grosses Interesse, die Lichtemissionen gering zu halten.</p>	<p>Lichtemissionen</p>
<p><b>Gewässerschutz</b></p>	
<p>Im Bestand steht der Lagerturm innerhalb des Gewässerraums, deutlich zu nahe der Enziwigger. Mit dem Bebauungskonzept wird dieser Abstand deutlich</p>	<p>Gewässerraum</p>

vergrössert und bedeutender Abstand zum Gewässerraum gewonnen. Die gewässernahen Freiräume sollen extensiv gestaltet und mehrheitlich extensiv genutzt werden.

Grundwasser	<p>Der Perimeter liegt im Gewässerschutzbereich Au. Gem. geologisch-geotechnischem Vorbericht (Beilage 14) befindet sich die Grundwasseroberfläche selbst bei Hochwasserstand über ca. 10 m unterhalb der Geländeoberkante. Die vorgesehenen Tiefgaragengeschosse sind daher gut realisierbar. Bei der Planung von unterirdischen Bauten und Anlagen (insb. Grundwasser-Wärmepumpe) sind die notwendigen Abklärungen und Vorkehrungen zum Grundwasserschutz zu treffen.</p>
Naturgefahren	<p><b>Naturgefahren und Risiko</b></p> <p>Das Areal ist durch eine geringe bis mittlere Gefährdung durch fließendes Hochwasser mit schwacher Intensität betroffen (mittlere Intensität nur sehr lokal bei der Abtiefung am Kreisel). Aufgrund der geringen Fliesshöhen ist ein wirkungsvoller Hochwasserschutz mit einfachen baulichen Massnahmen sowie mobilen Massnahmen (z.B. bei den Tiefgarageneinfahrten) gut umsetzbar. Die geeigneten Massnahmen sind im Rahmen der Bauprojekte zu treffen.</p>
NIS-Verordnung	<p>Die NIS-Belastung durch die Bahnlinie wurde im Bericht der Enotrac AG (Beilage 12) untersucht. Der Bericht zeigt, dass die Einhaltung der Baulinie an der Bahnlinie (auch «Interessenlinie BLS» genannt) ausreicht, dass der Anlagegrenzwert (AGW) eingehalten werden kann, was vorliegend der Fall ist. Für die Einhaltung des AGW ist ein Abstand von maximal 6.5 m von der Gleisachse notwendig. Die «Interessenlinie BLS» liegt 10 m und weiter von der Gleisachse entfernt.</p>
Störfallverordnung	<p>Die Risiken nach Störfallverordnung wurden im Bericht der IPS ECO AG (Beilage 13) untersucht und dokumentiert. Potenzielle Störfallquellen sind die Ettiswilerstrasse und die Umfahrungsstrasse. Für das Areal beginnt die Risiko-Relevanz gem. Störfallverordnung ab einer durchschnittlichen Personendichte von 475 Personen/ha. Mit dem vorliegenden Bebauungskonzept wird diese im Einflussbereich der pot. Risikoquellen nicht erreicht.</p>
Altlasten	<p>Der Perimeter hat keinen Eintrag im Kataster der belasteten Standorte (KbS). Gem. geologisch-geotechnischem Vorbericht (Beilage 14) ist grossflächig mit künstlichen Auffüllungen zu rechnen, die Fremdstoffe enthalten können. Bei den Aushubarbeiten dürften gewisse Kubaturen an schwach verschmutztem (VVEA Typ Bv) bis Inertstoffmaterial (VVEA Typ B) anfallen.</p>