STADT WILLISAU

BEBAUUNGSPLAN WELLISAREAL



PLANUNGSBERICHT

16. September 2026 – Beschluss

Abkürzungen:
ASP = Abendspitze (Anzahl Fahrten zur Abendspitzenstunde)
BILU: kantonales Bauinventar Luzern
BP: Bebauungsplan
BZR: Bau- und Zonenreglement
DWV = durchschnittlicher Werktagesverkehr
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

BEARBEITUNG
stadtlandplan AG (vormals Burkhalter Derungs AG)
Baselstrasse 21
6003 Luzern
www.stadtlandplan.ch
Projekt-Nr. 91835

STAND
Mitwirkung Bevölkerung: 27.10. – 01.12.2023
Kantonale Vorprüfung: Eingabe 05.10.2023; zweite Eingabe 22.05.2025
Öffentliche Auflage: 24.11. – 23.12.2025
Beschlussfassung:
Genehmigung:

Titelbild: Modellfoto Richtprojekt, Feb. 2025, 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	8
2.	Planungsprozess	9
2.1.	Übersicht	9
2.2.	Testplanung	9
2.3.	Richtprojekt	11
2.4.	Bebauungsplan	12
2.5.	Bebauungsplanverfahren	13
3.	Bebauungskonzept	14
3.1.	Städtebau	14
3.2.	Arealentwicklung und Nutzungsverteilung	17
3.3.	Freiraum	19
3.4.	Erschliessung und Mobilität	21
3.5.	Umwelt und Energie	26
4.	Bebauungsplan	28
4.1.	Allgemeine Bestimmungen	28
4.2.	Baubereiche	28
4.3.	Bauvorschriften	30
4.4.	Freiraum	31
4.5.	Erschliessung und Mobilität	33
4.6.	Energie und Umwelt	35
4.7.	Etappierung, Realisierung	35
4.8.	Vertragliche Regelungen	36
4.9.	Umgang mit Anträgen aus Vorprüfungsbericht	36
5.	Teiländerung Zonenplan	38
5.1.	Umzonung	38
5.2.	Ergänzung Anhang 8 BZR	38
5.3.	Mehrwertabgabe	39
6.	Beurteilung nach Art. 47 RPV	40
6.1.	Betroffene Sachthemen	40
6.2.	Auswirkungen und Nachweise	40

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, Bericht 31.10.2025, Planunterlagen 17.02.2025 - Beilage 2: Richtprojekt Teil Landschaft, Vogt Landschaftsarchitekten, 31.10.2025 - Beilage 3: Zwischenbericht Begleitgremium zum optimierten Richtprojekt, 20.11.2024
- Testplanung	- Beilage 4: Testplanung Wellisareal, Ergebnisse und Empfehlungen, Zeitraumplanungen AG, 31.05.2021
- Verkehr:	- Beilage 5: Mobilitätskonzept zum Bebauungsplan Wellisareal, RAPP AG, 31.10.2025 - Beilage 6: Erschliessung Wellis-Areal, Willisau, RAPP AG, 31.10.2025
- Entwässerung:	- Beilage 7: Wellisareal Willisau, Kurzbericht Entwässerungskonzept/Vorstudie, Planquadrat AG, 17.02.2025
- Energie und Nachhaltigkeit:	- Beilage 8: Wellis Willisau Energiekonzept, s.brücker gmbh, 10.03.2025 - Beilage 9: Wellisareal Willisau, SNBS-Vorprüfung, WerkRaumKlima gmbh, 14.03.2025
- Lärm:	- Beilage 10: Bebauungsplan Wellisareal, Lärmschutznachweis, SINUS AG, 17.02.2025
- NIS:	- Beilage 11: Areal Wellis – Under Schwizermatt, Willisau, Abklärung NIS-Belastung, Enotrac AG, 30.03.2023
- Störfall:	- Beilage 12: Arealentwicklung Wellis, Willisau, Risikobericht nach Störfallverordnung (inkl. NIS), IPSO ECO AG, 21.01.2020
- Geologie:	- Beilage 13: Geologisch-geotechnischer Vorbericht (Grundlage für Richtprojekt), Keller + Lorenz AG, 23.03.2020 - Beilage 14: Hydrogeologische Machbarkeitsbeurteilung Thermische Grundwassernutzung, Keller + Lorenz AG, 27.04.2023
- Geruch	- Beilage 15: Berechnung von Mindestabständen bei Tierhaltungsanlagen

1. EINLEITUNG

1.1. Ausgangslage

Lage

Der Planungsperimeter 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 Arbeitszonen im Norden und historisch gewachsener Stadt.

Zonenplan

Der Planungsperimeter 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.

Eigentum, Flächen

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.

Bebauung

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.

Aktuelle Nutzung

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.

Stand der Ortsplanung

Die Stadt hat zwischen 2014 und 2018 eine Gesamtrevision der Nutzungsplanung nach dem revidierten, übergeordneten Recht vorgenommen. Das Siedlungsleitbild als strategiesche 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 an der Gemeindeversammlung vom 2. Sept. 2025 beschlossen.

1.2. Absicht

Gesuch

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.

Lagepotenzial

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 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 postitive 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.

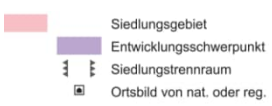




Abb. 1 Ausschnitt kant. Richtplan

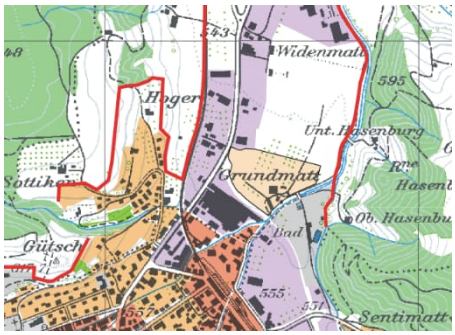


Abb. 2 Ausschnitt REP Willisau-Wiggertal

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

REP Willisau-Wiggertal

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.

Siedlungsleitbild

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

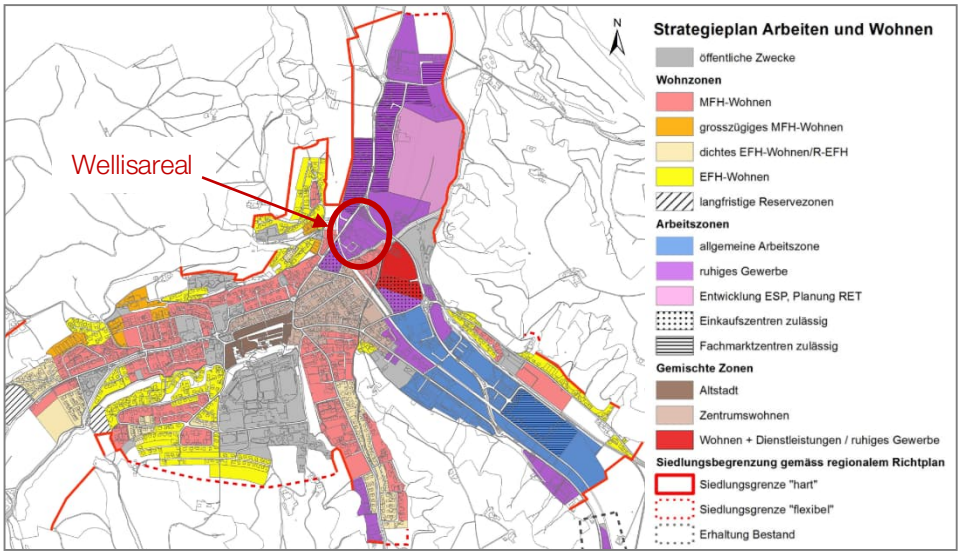


Abb. 3 Siedlungsleitbild Willisau 2015: Strategieplan Arbeiten und Wohnen, S. 26

Nutzungsverteilung und Nutzungsplanung

Nutzungsverteilung entlang von Achsen

Der erweiterte Siedlungraum rund um den Planungsperiemter 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.

Landschaft

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.

Nutzungsplanung

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.

Bauinventar

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

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 waren in der Vergangenheit Staus vor dem Bahnübergang, welche bei Verkehrsspitzen bis in den Kreisel zurückreichten. Mit dem 2024 abgeschlossenen Neubau des Grundamttkreisels wurde eine Bypass-Spur erstellt, welche dies behebt. Dabei wurde 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:
- 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).
- 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).

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.

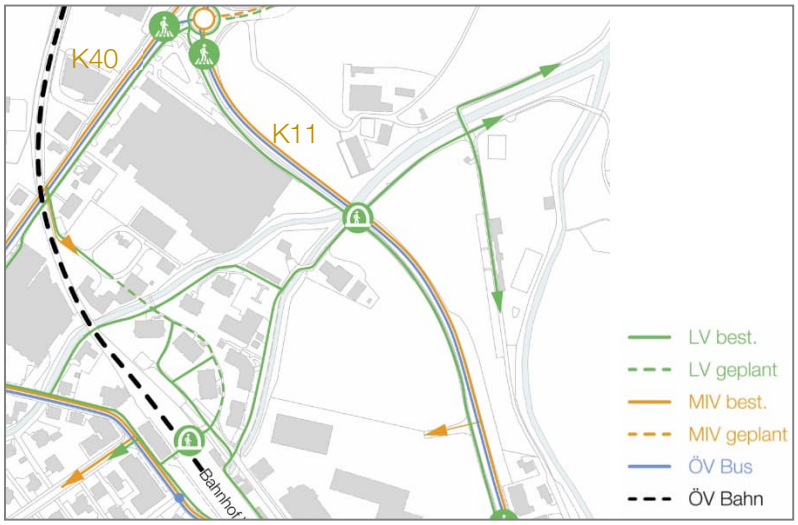


Abb. 4 Verkehrsnetz im Gebiet Wellisareal und Bahnhof, Analyseplan 2019

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

Ziele der Areal-entwicklung

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:

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.

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
	Optimierung und Überarbeitung	bis Juli 2023
	Abgabe Richtprojekt 2025	Feb. 2025
Bebauungsplan	Start	Nov. 2022
	Erarbeitung Fachplanungen, Nachweise	bis Juni 2023
	Fertigstellung Bebauungsplan und Beilagen	Sept. 2023
	Optimierung und Überarbeitung	Herbst 2024
	Anpassungen an Richtprojekt 2025	April 2025

Tab. 1: Übersicht Planungsprozess

2.2. Testplanung

Art des Verfahrens

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

Organisation

Das Testplanungsverfahren wurde von der ZEITRAUM Planungen AG Luzern im Auftrag der GKA Immobilien AG Willisau organisiert und begleitet.
Für die fachliche Begleitung und Beurteilung wurde ein Beurteilungsgremium eingesetzt, welches sich aus Fachpersonen, Grundeigentümern und Vertretern von Stadt und Kanton zusammensetzte.

Bearbeitungsteams

Für die Testplanung wurden drei Teams eingeladen:

- Deon Architekten AG, Luzern mit Maurus Schifferli, Landschaftsarchitekten AG, mrs partner AG, intosens AG;

- Herzog & de Meuron Basel Ltd. mit Vogt Landschaftsarchitekten AG, Rapp Trans AG;
- Stücheli Architekten, Zürich mit Balliana Schubert Landschaftsarchitekten AG, AKP Verkehrsingenieur AG, Intep – Integrale Planung GmbH.

Ablauf

Die Erarbeitung erfolgte zwischen September 2020 und März 2021 in mehreren Schritten, bei denen die Zwischenresultate dem Beurteilungsgremium präsentiert und mit diesem diskutiert wurden:

1. Startveranstaltung, 01.09.2020: Begehung vor Ort
2. Werkstattgespräch, 16.10.2020: Präsentation und Diskussion von Analysen und Konzeptansätzen/-varianten
3. Zwischenbesprechung, 05.02.2021: Präsentation und Diskussion der Konzepte
4. Schlusspräsentation, 03.03.2021: Präsentation der Bebauungskonzepte

Abgabe, Vorprüfung

Nach der Schlussabgabe der Bebauungskonzepte am 17.03.2021, erfolgte die fachliche Vorprüfung durch die Verfahrensorganisatorin, ZEITRAUM Planungen AG.

Ergebnisse

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 & de Meuron vorgeschlagen.

Ausstellung

Anfangs Dezember 2021 wurden die Ergebnisse der Testplanung an einer zweitägigen Ausstellung im Showroom des Wellisareals der interessierten Bevölkerung vorgestellt.



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

Dokumentation

Die Testplanung und ihre Ergebnisse sind im Schlussbericht «Testplanung Wellisareal: Ergebnisse und Empfehlungen», ZEITRAUM Planungen AG vom Mai 2021 (Beilage 4) ausführlich dokumentiert.

2.3. Richtprojekt

Pflichtenheft

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

Organisation

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

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.

Perimeter

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.

Ablauf

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

Koordination

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.

Abgabe Richtprojekt 2022

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

Weiterbearbeitung

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

Richtprojekt 2023

Das Richtprojekt für die öffentliche Mitwirkung und zur Eingabe in die kant. Vorprüfung wurde bis Sommer 2023 fertiggestellt.

Überprüfung Wirtschaftlichkeit

Im Sommer 2024 unterzog die Eigentümerschaft das Bebauungskonzept einer vertieften Wirtschaftlichkeitsprüfung, welche Optimierungsbedarf bzgl. Baukosten und Nutzflächen ergab. Insbesondere die vorgesehene Erhaltung der Fabrik (Baubereich N1) zeigte ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis, da die bestehende Struktur einen zu starren Rahmen für die vorgesehenen Nutzungen bietet und eine ineffiziente Flächen- und Volumenausnützung ergibt.

Optimierung Richtprojekt 2024

Aufgrund der Erkenntnisse schlug die Grundeigentümerschaft der Stadt im Sept. 2024 eine Optimierung des Richtprojektes vor. In Absprache mit der Stadt wurde das Richtprojekt anschliessend im Herbst/Winter 2024/25 durch das Projektteam (Herzog & de Meuron, Vogt, RAPP) überarbeitet. Die Überarbeitung erfolgte im Austausch mit dem Beurteilungsgremium und der Stadt.



Abb. 6 Visualisierung Richtprojekt Wellisareal (Herzog & de Meuron, 2025), Auftakt am Kreisel



Abb. 7 Visualisierung Richtprojekt Wellisareal (Herzog & de Meuron, 2025), Vogelperspektive von Westen

Dokumentation

Das überarbeitete Richtprojekt ist in den beiden Dokumenten «Richtprojekt Architektur» und Landschaft von Herzog & de Meuron Basel Ltd., Vogt Landschaftsarchitekten AG und Rapp Trans AG (Beilagen 1 und 2), welche auf den 31.10.2025 bzw. 17.02.2025 (Pläne) datiert sind, ausführlich dokumentiert. Das «alte» Richtprojekt datierte auf den 29.06.2023. Eine Übersicht über die konzeptionellen Grundsätze gibt das nachfolgende Kapitel 3.

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 stadtlandplan AG (vormals 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 4 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.

Überarbeitung 2025

Wo sich aus dem optimierten Richtprojekt Anpassungsbedarf ergab, wurde der Bebauungsplan im Frühjahr 2025 angepasst.

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.

Die Planunsgsdokumente wurden im Oktober 2023 beim Kanton zur Vorprüfung eingereicht. Die Rückmeldungen durch den Kanton erfolgten im Mai 2024 und für den Teil Erschliessung und Mobilität im Dezember 2024. Der Vorprüfungsbericht wurde aufgrund der angekündigten Änderung des Richtprojektes nicht ausgefertigt.	Kant. Vorprüfung
Da die Optimierung des Richtprojektes massgebende Änderungen des städtebaulichen Konzepts und des Bebauungsplans ergab, verlangte der Kanton eine erneute Vorprüfung des überarbeiteten Projektes. Die Eingabe erfolgte im April 2025. Der kant. Vorprüfungsbericht vom 3.9.2025 beurteilt die Planung als recht- und zweckmässig.	2. kant. Vorprüfung
Die öffentliche Mitwirkung erfolgte parallel zur kant. Vorprüfung im Nov./Dez. 2023. Sie startet mit einem öffentlichen Informationsanlass am 7. Nov. 2023.	Mitwirkung
Nach Abschluss der kant. Vorprüfung wurden die Ergebnisse ausgewertet und notwendige Anpassungen vorgenommen. Der Umgang mit den Anträgen der kant. Dienstellen aus dem Vorprüfungsbericht ist in Kap. 4.9 dokumentiert.	Auswertung
Die 30-tägige, öffentliche Auflage erfolgte vom 24.11. bis 23.12.2025. Innerhalb dieser Frist gingen 5 Einsprachen ein. Mit den Einsprechenden wurden Verhandlungen geführt, wobei in zwei Fällen eine gütliche Einigung erzielt werden konnte. Die verbleibende Einsprache wird der Gemeindeversammlung zum Beschluss vorgelegt.	Öffentliche Auflage
Der Bebauungsplan und die erforderliche Umzonung der Arbeitszone Wellisareal werden der Gemeindeversammlung zum Beschluss vorgelegt.	Beschluss
Nach dem Beschluss durch die Gemeindeversammlung werden die Dokumente beim BUWD zur Genehmigung durch den Regierungsrat eingereicht.	Genehmigung

3. BEBAUUNGSKONZEPT

Das folgende Kapitel basiert auf den Dokumenten zum Richtprojekt Architektur (Herzog & de Meuron/ Vogt Landschaftsarchitekten / Rapp Trans, Beilagen 1 - 2) und gibt eine Übersicht über die Grundsätze des Bebauungskonzepts. Die detaillierten Planungsdokumente sind in den Beilagen 1 bis 9 ersichtich.

Projektleitbild

Im Richtprojekt (S. 6) formulieren die Projektverfasser folgendes 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, ansässigem Gewerbe und Wohnungsmarkt zu reagieren.»

3.1. Städtebau

Bebauungskonzept

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. 8 zeigt, bleiben die Struktur und Körnung der Bauten im Perimeter Nord nahe am heutigen Bestand. Davon abweichend wird der Turm auf 45 m erhöht. Im Süden werden Neubauten in einer dreizeiligen Anordnung eingefügt.

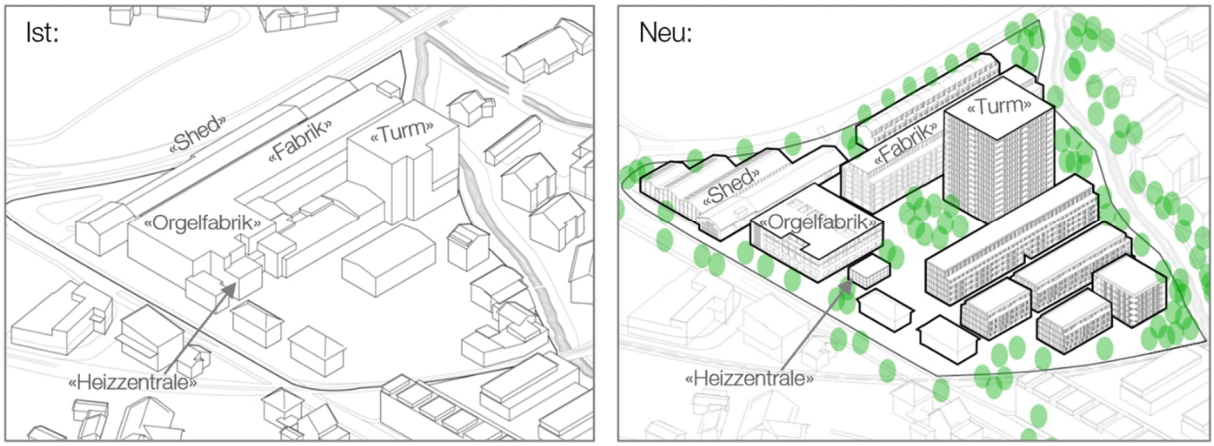


Abb. 8: Vergleich Ist-Situation (links) und Richtprojekt (rechts) (Herzog & de Meuron, 2025)

Bestehende Struktur erhalten

Die Gebäudestruktur im Norden mit den Gebäudetypen «Shed», «Orgelfabrik», «Heizzentrale», «Fabrik und «Turm» soll weitgehend erhalten bleiben. Bei der «Orgelfabrik» und der«Heizzentrale» 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.

Orgelfabrik

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

repräsentative Stellung an der Ettiswilerstrasse gibt. Im rückwärtigen Bereich wird ein Teil rückgebaut.

Heizzentrale

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

Shed

Beim langgezogenen, niedrigen Gewerbebau an der Umfahrungsstrasse soll der Kopfbau an der Ettiswilerstrasse langfristig erhalten bleiben («Shed-Bestand»). Der östliche Gebäudeteil wird rückgebaut und schafft Platz für die Erschliessung sowie einen neuen Baubereich mit sog. «Townhouses». Gegen den Kreisel hin werden drei neue «Shed»-Zeilen erstellt, welche zukünftig den «Stadteingang» am Kreisel bilden. Die Architektur und Freiraumgestaltung muss dieser Portalsituation gerecht werden (vgl. Abb. 6). Das erste Gebäude am Kreisel ist eingeschossig, die anschliessenden langgestreckten Zeilen zweigeschossig.

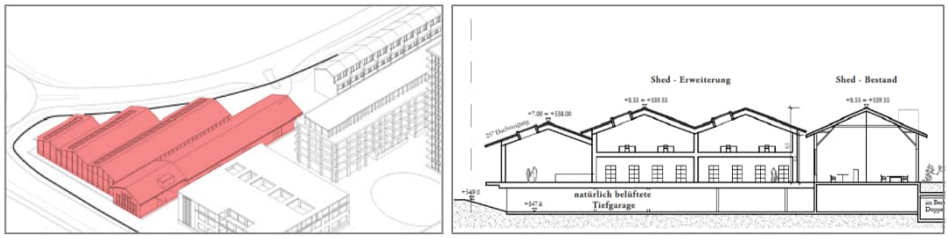


Abb. 9 Darstellungen Shedgebäude im Richtprojekt Wellisareal (Herzog & de Meuron, 2025)

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

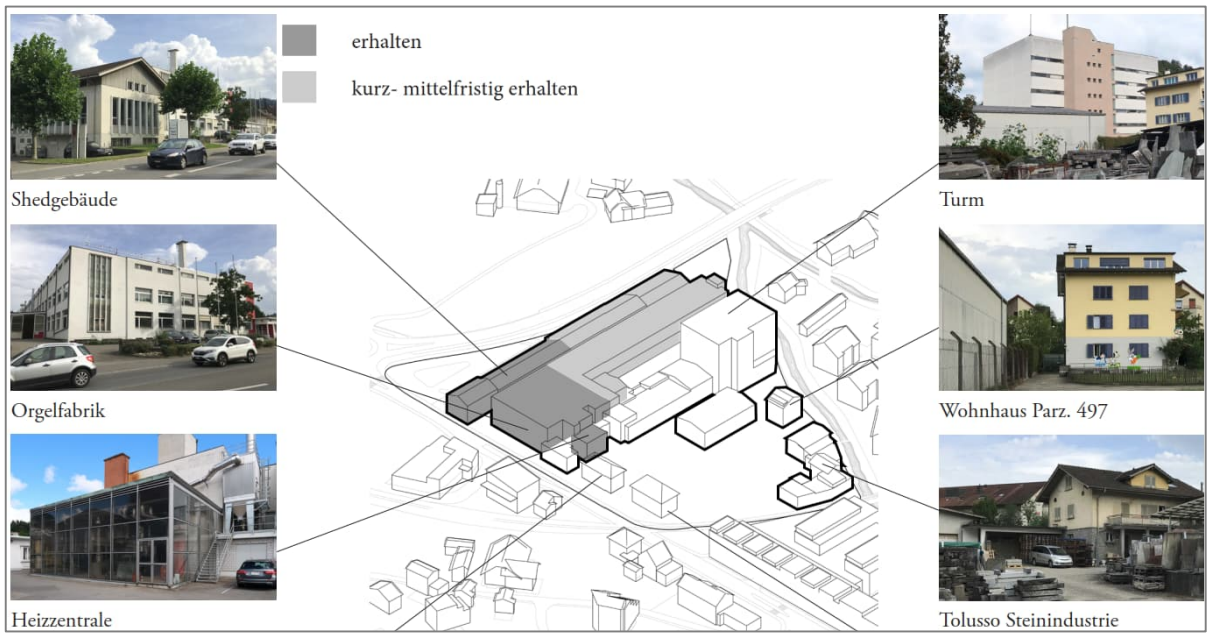


Abb. 10:Darstellung der zu erhaltenden bzw. zu ersetzenden Bauten (Auszug Richtprojekt, Herzog & de Meuron, 2025, S. 19)

Bauten ersetzen

Der knapp 27 m hohe Lagerturm ist heute für das Areal charakteristisch. Seine Erhaltung wurde in der Testplanung geprüft, aber als unzweckmässig beurteilt. Gleiches stellte sich für das Fabrikgebäude heraus.

Fabrik

Der Beton-Rohbau des langen Fabrikgebäudes sollte im ursprünglichen Richtprojekt erhalten bleiben und mittelfristig zu Wohnzwecken umgebaut werden. Diese Absicht wurde jedoch aufgrund vertiefter Abklärungen verworfen, da die Wirtschaftlichkeit nicht gegeben ist. Das Gebäude soll daher in praktisch identischer Lage und Stellung, aber mit 5 Vollgeschossen plus Attika höher als bisher, ersetzt werden.

Turm

Als Ersatz für den heutigen Lagerturm war ein zehngeschossiges Wohngebäude in vergleichbarer Dimension, aber um ein Geschoss höher, bzw. mit einer Gesamthöhe von max. 32 m, vorgesehen. Im Rahmen der Projektoptimierung wurde das Gebäude auf 45 m erhöht und gleichzeitig verschlankt. Das neue Gebäude wird in der Lage um rund 25 m von der Enziwigger - und damit aus dem Gewässerraum heraus – wegverschoben (s. Abb. 12). Damit wird wertvoller Freiraum am Gewässer gewonnen. Ein Ersatzbau bietet zudem auch bautechnische und nutzungsmässige Vorteile (vgl. Richtprojekt S. 18).

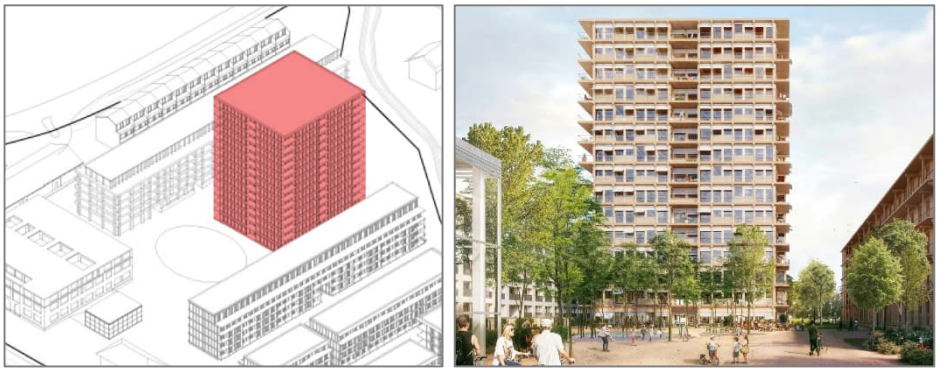


Abb. 11: Darstellungen «Turm» im Richtprojekt Wellisareal (Herzog & de Meuron, 2025)

Quartierplatz

Wie Abb. 12 zeigt, wirkt sich die Anordnung des Turm-Ersatzbaus auch günstig auf den neuen Quartierplatz aus, welcher mit einer Breite von rund 40 m immer noch grosszügig dimensioniert ist.



Abb. 12: Vergleich Bebauungskonzept mit Erhaltung Lagerturm (links) und Ersatzbau (rechts) (HdM, 2025)

Townhouses

Im Rahmen der Projektoptimierung wurde an der Umfahrungsstrasse ein neuer Baubereich für sog. Townhouses geschaffen. Diese ersetzen den östlichen Teil der bestehenden Gewerbezeile. Sie sind als schlanke, dreigeschossige Reihenhäuser mit lärmunempfindlichen Nutzungen auf der Nordseite und Wohnräumen im Süden konzipiert. Eine rein gewerbliche Nutzung ist ebenfalls möglich.

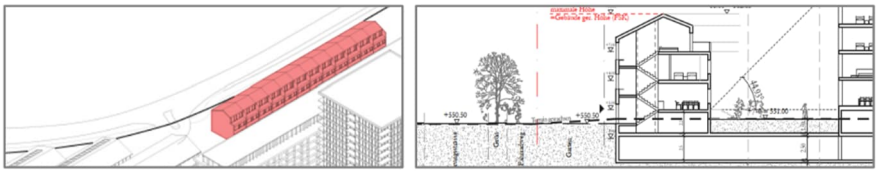


Abb. 13:Townhouses (HdM, 2025)

Zeilen Süd

Im Süden sind drei neue Zeilen mit viergeschossigen Wohnbauten vorgesehen. Die nördliche Zeile (N4) gehört zum Areal Nord. Sie 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. Diese Zeile wurde im Rahmen der Projektoptimierung um ein Attikageschoss erhöht. Die beiden Zeilen im Areal Süd bestehen aus drei viergeschossigen Längsbauten (drei Vollgeschosse plus rückversetztes Dachgeschoss) sowie einer fünfgeschossigen Punktbaute an der südöstlichen Arealecke. Die Wohnzeilen weisen gegen Süden attraktive Wohn- und Freiräume auf.

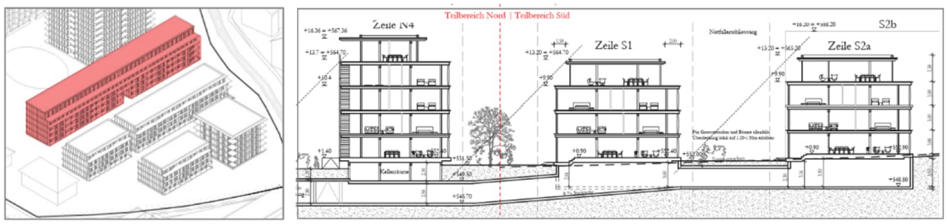


Abb. 14: Darstellungen Zeilen Süd im Richtprojekt Wellisareal (Herzog & de Meuron 2025), rot = überarbeitete Zeile N4

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. Als letzte Etappe dürfte der Perimeter Süd entwickelt werden.

Nutzungsmix

Mit der vorgesehenen Umwandlung des Areals wird sich die Nutzung etappenweise in Richtung Wohnen verschieben. Gewerbliche und publikumsorientierte Nutzungen konzentrieren sich im Areal Nord. Im Shedgebäude an der Umfahrungsstrasse bleibt die Nutzung langfristig gewerblich. Ein bedeutender Gewerbeanteil oder sonstige, publikumsorientierte Nutzungen sind auch in der Orgelfabrik sowie in den Erdgeschossen am Quartierplatz vorgesehen.

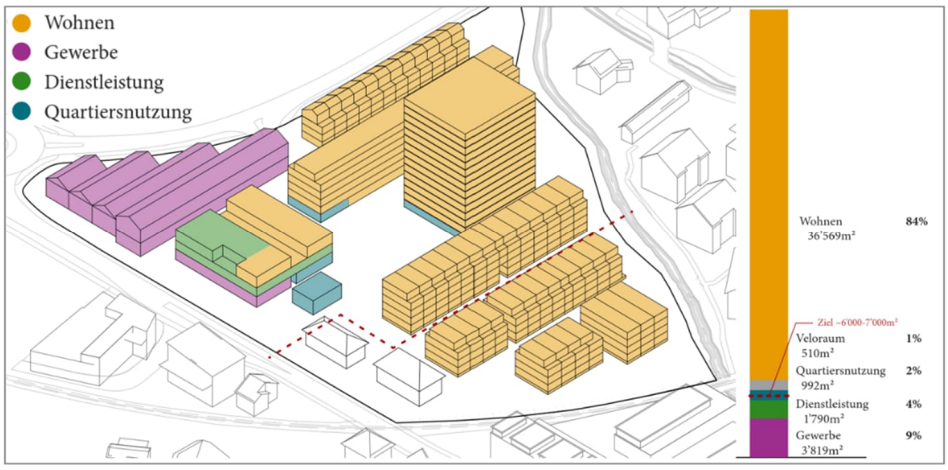


Abb. 15: Nutzungsverteilung gem. Richtprojekt S. 124f (Herzog & de Meuron, 2025)

Nach Abschluss der Transformation wird die Wohnnutzung bei rund 84% liegen (vgl. Abb. 15), mit reiner Wohnnutzung im Süden.

Flächen / Dichte

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

	Nordareal	Südareal	Total
GF oberirdisch [m²]:	36'223	7'457	43'680
Überbauungsziffer (ÜZ):	0.42	0.33	0.40
Anz. Wohnungen:	251	82	333

Tab. 1: Nutzung und Dichte gem. Richtprojekt S. 124 (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 Gebäude im Norden (Orgelfabrik, Fabrik und Townhouses) für moderne und diverse Wohnformen prädestiniert. Angestrebt wird ein breites Angebot aus Familienwohnungen, Kleinwohnungen, Atelierwohnungen, Generationenwohnungen, Wohnen im Alter, betreutem Wohnen oder ähnlichem.

Wohnungsspiegel

Im Richtprojekt präsentiert sich die Verteilung der Wohnungsgrössen wie folgt:

Wohnungstyp	Nordareal	Südareal	Summe	Anteil
1.5 Zi. – Whg.	0	21	21	6%
2.5 Zi. – Whg.	28	18	46	24%
3.5 Zi. – Whg.	75	31	106	32%
4.5 Zi. – Whg.	106	6	112	34%
5.5 Zi. – Whg.	33	6	39	12%
6.5 Zi. – Whg.	9	0	9	3%
Total:	251	82	**333**	100%

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

Zielnutzungen Gewerbe

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

- 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

Ungeeignete Gewerbenutzungen

Gleichzeitig werden folgende Nutzungen am Standort als wenig geeignet erachtet:

- 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)

EG-Nutzungen

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.

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 Schleppkurven 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.

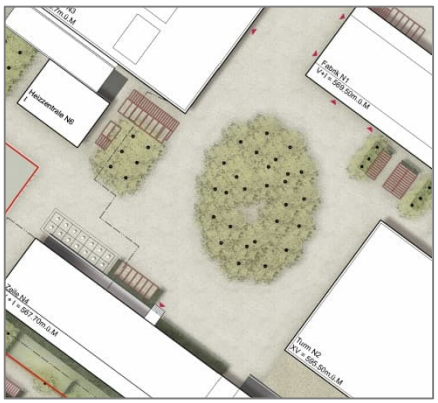


Abb. 16: Quartierplatz (Planausschnitt Vogt AG)



Abb. 17: Visualisierung im Richtprojekt S. 36 (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.

Gemeinschafts-flächen

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

Aufweitung

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.



Abb. 18: Aufweitung Gewässerraum beim Turm (Auszug Richtprojekt Landschaft, Vogt AG, 2025, S. 31 und 17)

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.

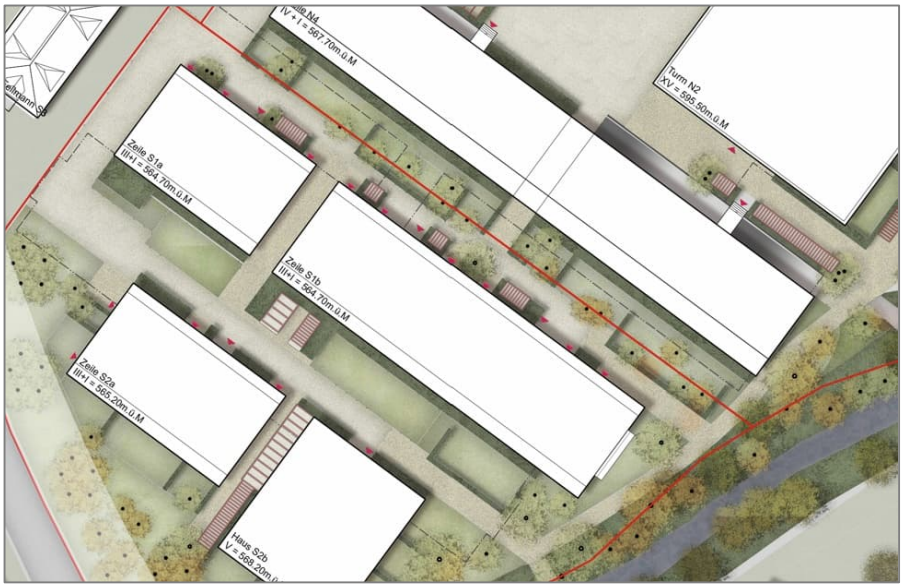


Abb. 19: Gassen, gemeinschaftliche und private Freiräume zwischen den Zeilen (Plan Vogt AG, 2025)

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 570 Parkfelder (461 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 412 Autoabstellplätze. Diese verteilen sich wie folgt auf die Perimeter und Nutzungen:

Nutzung	Perimeter Nord	Perimeter Süd
Wohnen	164	45
Gewerbe, Gastro, Quartiernutzungen etc.	94	
Besucher, Kunden	94	15

Tab. 3: Parkplatzbedarf für leichte Motorwagen (vgl. Mobilitätskonzept 2025/Beilage 5, S. 25)

Motorrad-Abstellpätze

Für Motorräder wird aufgrund von Erfahrungswerten ein Bedarf von 15% der Autoabstellplätze angenommen, was total 62 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 1’301 Abstellplätzen für Wohnen sowie 61 für gewerbliche Nutzungen, d.h. insgesamt 1’362 Abstellplätze, welche sich wie folgt verteilen:

Nutzung	Perimeter Nord	Perimeter Süd
Wohnen	1’056	245
Gewerbe, Gastro, Quartiernutzungen etc.	61	

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

Zentrale Tiefgarage

Es wird eine zentrale, unterirdische Einstellhalle für das gesamte Areal erstellt, welche den Parkplatzbedarf praktisch vollständig deckt. Einzige Ausnahmen bilden wenige Kurzzeit-Parkplätze an der Ettiswilerstrasse.

Zu- und Wegfahrt

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. 20).

Layout

Die Einstellhalle erstreckt sich eingeschossig über das Areal. Im ursprünglichen Richtprojekt war noch ein zweites UG vorgesehen. Im Rahmen der Optimierung konnte darauf verzichtet werden. Das Layout der Tiefgarage gem. Richtprojekt zeigt die nachfolgende Abb. 20.

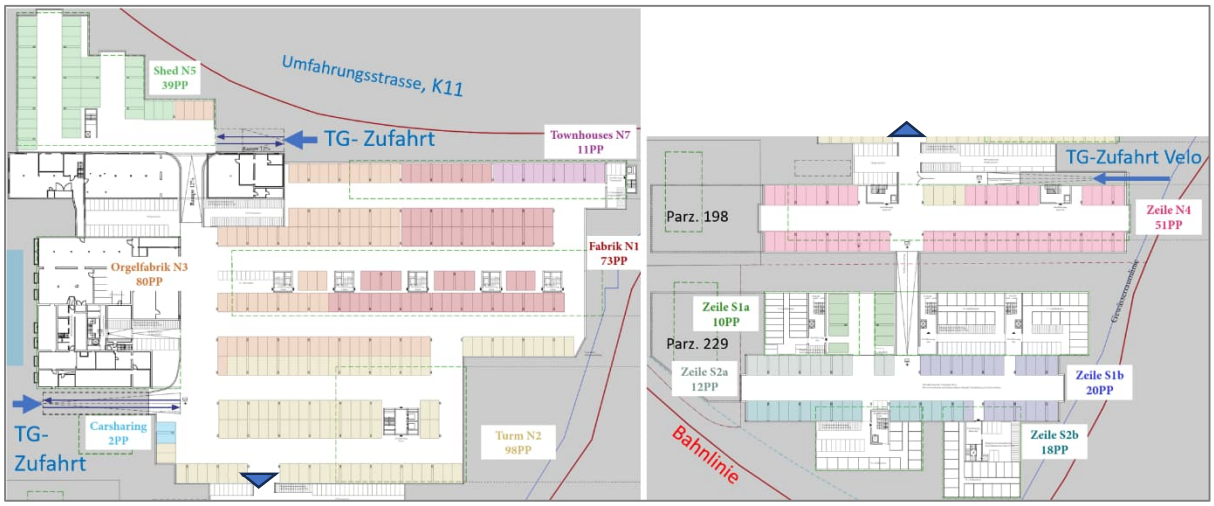


Abb. 20:Layout Tiefgarage (TG), Areal Nord (links) und Areal Süd (rechts) gem. Richtprojekt S. 96 (Herzog & de Meuron, 2025)

Erstellung in Etappen

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 (vgl. Richtprojekt S. 103).

Autoabstellplätze

Besucher- und Kundenparkplätze werden zentral, direkt bei den beiden Zufahrtsrampen angeordnet und als Pool-Parkplätze bewirtschaftet. Der Bedarf wird etappenweise bereitgestellt, wobei Stammparkplätze im Rahmen der Etappierung aus dem Pool-Bereich herausverschoben werden. Eine mögliche Etappierung ist in Beilage 2 des Mobilitätskonzepts aufgezeigt. Die Stammparkplätze für Bewohner liegen unter den Gebäuden.

Velo-Abstellplätze

Die Langzeit-Abstellplätze werden gut zugänglich in der Einstellhalle angeordnet. Die vorgesehene Verteilung ist im Richtprojekt auf S. 108 dargestellt.

Erschliessung MIV

Erschliessungs-konzept

Der motorisierte Verkehr wird von den beiden Kantonsstrassen direkt in die zentrale Einstellhalle geführt (ZF1 + ZF3 in Abb. 21). 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.

Erschliessung MIV

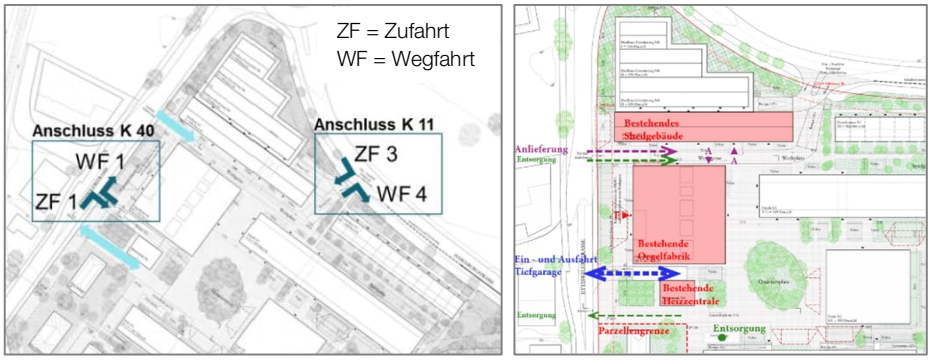


Abb. 21: Erschliessung Areal ab Ettiswilerstrasse und Umfahrungsstrasse (RAPP AG, 2025)

Erschliessung nach Etappen

In der ersten Etappe erfolgt die Erschliessung der Tiefgarage rein über die Ettisiwilerstrasse. Dabei wird die Verkehrsmenge gegenüber dem IST-Zustand (DWV[1] = 325 Fahrten, ASP[1] = 30 Fahrten) rel. moderat zunehmen (DWV = 400, ASP = 45 Fahrten, vgl. Bericht Erschliessung, RAPP AG/Beilage 6, S. 7f). Die 15 zusätzlichen Fahrten zur Abendspitzenstunde sind auf der Ettiswilerstrasse verkraftbar. Mit den weiteren Bauetappen, wird das Rechtsabbiege-Regime eingeführt, sobald die Einstellhallenzufahrt an der Umfahrtungsstrasse realisiert ist.

Areal-Zufahrt Ettiswilerstrasse

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

- Anlieferung Gewerbebetriebe Werkgasse: Zufahrt ab Ettisiwilerstrasse (hellblauer Pfeil in Abb. 21) und Wegfahrt auf Umfahrungsstrasse (WF4 in Abb. 21);
- Entsorgungs-Lkw zur Leerung der Unterflurcontainer (1 x wöchentlich): Zufahrt ab Ettisiwilerstrasse Nord (hellblauer Pfeil in Abb. 21) und Wegfahrt auf Ettiswilerstrasse Süd (hellblauer Pfeil in Abb. 21 unten);
- Umzugsfahrzeuge, notwendige Anlieferungen Wohnen (z.B. Möbelwagen): hellblaue Pfeile in Abb. 21.

TG-Anschluss Ettiswilerstrasse

Die Abb. 22 zeigt die Tiefgaragen-Erschliessung in der ersten Etappe, inkl. PW-Schleppkurven auf (gem. Beilage 6).

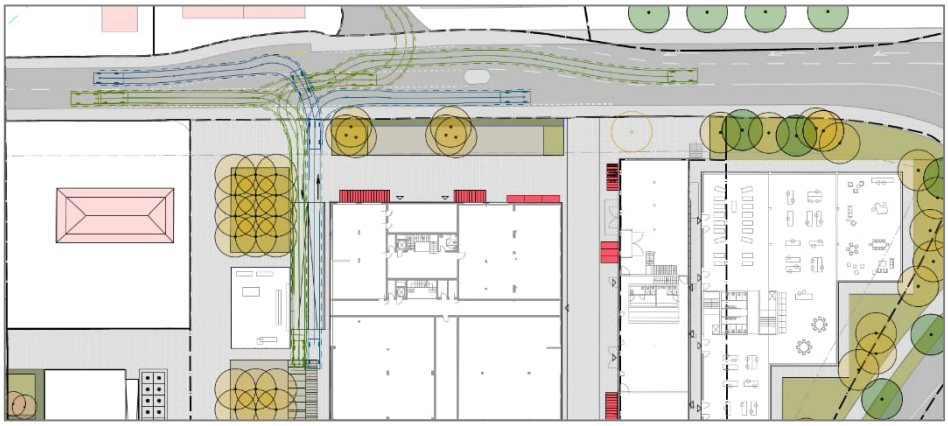


Abb. 22: Erschliessung Tiefgarage ab Ettiswilerstrasse, PW-Schleppkurven grün/blau (RAPP AG, 2025)

Anschluss Umfahrungsstrasse

Die Abb. 23 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.

[1] *DWV = durchschnittlicher Werktagesverkehr / ASP = Abendspitze (Ziel- und Quellverkehr)*

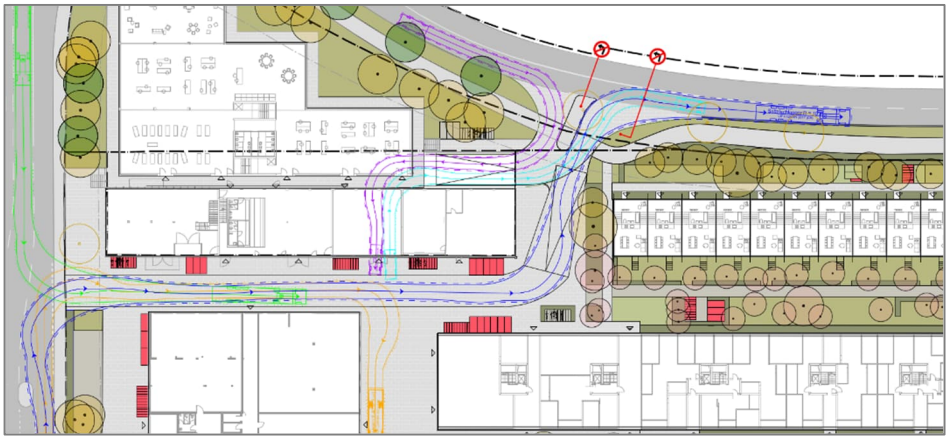


Abb. 23: Erschliessung TG ab Umfahrungsstrasse, Anlieferung Gewerbe, Schleppkurven Lkw + PW (RAPP AG, 2025)

Koordination Kantonsstrasse

Die neue Ein- und Ausfahrt in die Kantonsstrasse sowie die Verschiebung des Rad- und Gehweges auf der Umfahrungsstrasse lösen ein Bauvorhaben Dritter aus. Die Koordination ist frühzeitig sicherzustellen.

Option nur Umfahrungsstrasse

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. 13).

Notfall-Fahrzeuge

Das Wegnetz innerhalb des Areals wird so ausgestaltet, dass die Erschliessung für Notfall-Fahrzeuge gewährleistet ist (vgl. Abb. 24).

Nachweise

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

Auswirkungen auf Strassennetz

Die Anschlüsse sind so zu gestalten, dass der Verkehrsfluss auf dem übergeordneten Strassennetz gewährleistet bleibt. Zu diesem Zweck sind die Tiefgaragenzufahrten unterirdisch fahrdynamisch anzuordnen. Der Nachweis sowie die Leistungsfähigkeit der Anschlüsse ist mit jedem Bauprojekt gemäss VSS-Norm nachzuweisen.

Erschliessung MIV auf dem Areal

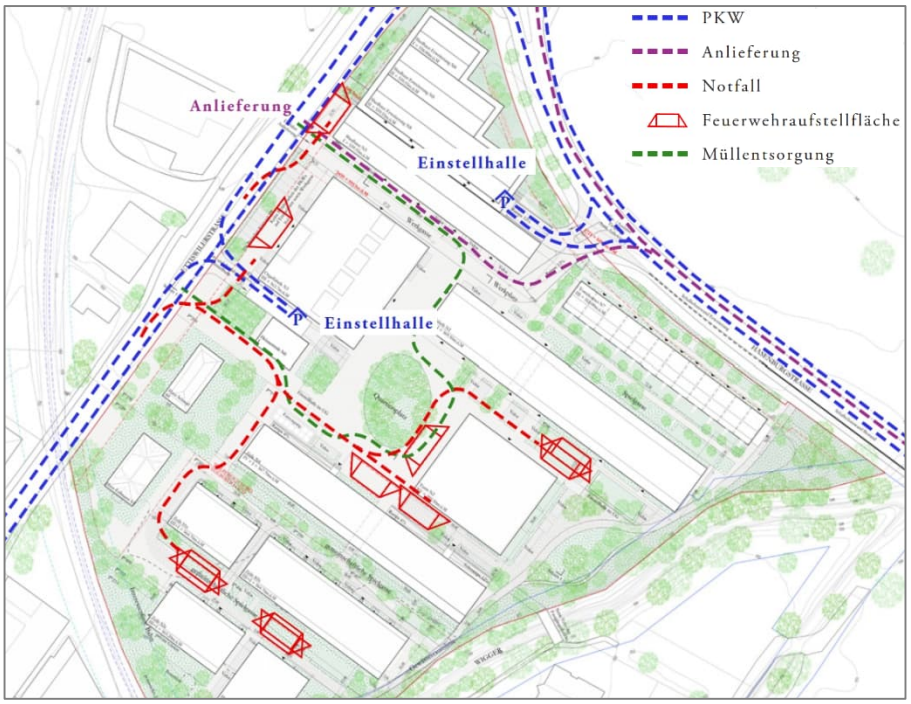


Abb. 24: Erschliessung motorisierter Verkehr auf dem Areal (Richtprojekt S. 93, HdM/RAPP AG)

Erschliessung Velo- und Fussverkehr

Velo

Der Veloverkehr wird, wie bisher, entlang der Kantonsstrassen um das Areal geführt. Entlang der Ettisiwilerstrasse 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.

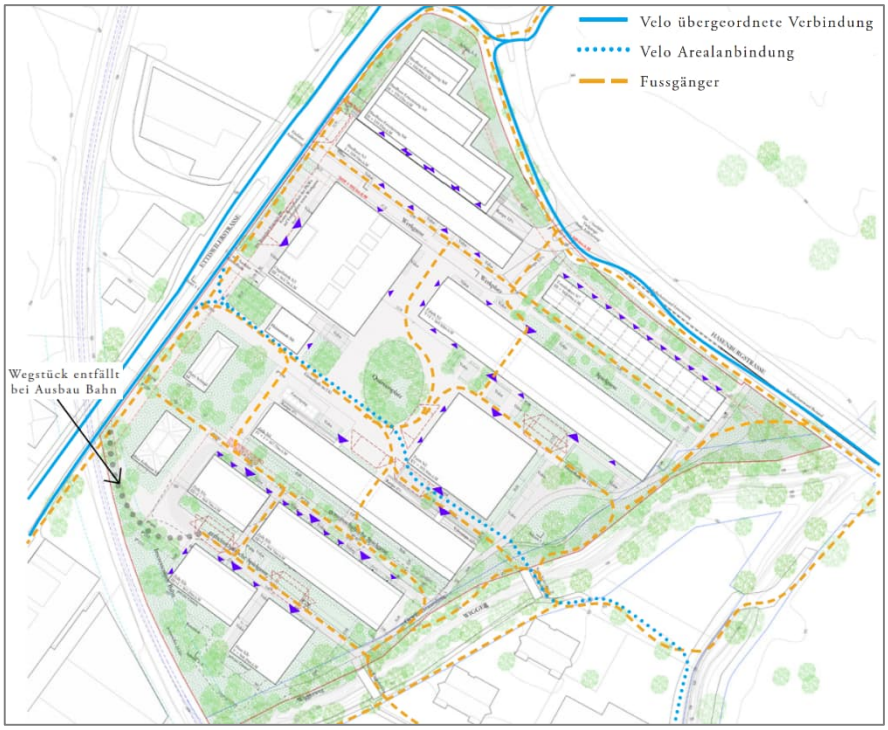


Abb. 25: Erschliessung Fussgänger und Veloverkehr (Richtprojekt S. 93, HdM/RAPP AG, 2025)

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, 17.02.2025, 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. 29ff). 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

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

Massnahmen 2. Priorität — Zeigt sich im Verlauf des Controllings, dass die Zielvorgaben des Mobilitätskonzepts nicht eingehalten werden können, sind Massnahmen der zweiten Priorität umzusetzen.

Siedlungsentwässerung

Ausgangslage — 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.

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

Regenabwasser — 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.

Dokumentation — 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.

3.5. Umwelt und Energie

Entsorgung

Unterflurcontainer — Die Abfallentsorgung erfolgt zentral in einer Unterflurcontainer-Sammelstelle, welche im Süden des Quartierplatzes angeordnet wird. Die Erschliessung für den Entsorungs-Lkw ist in Abb. 24 aufgezeigt.

Nachhaltigkeit

SNBS-Vorprüfung — 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 Schweiz (SNBS, Version 2.1) entwickeln und realisieren lässt (SNBS-Vorprüfung WerkRaumKlima gmbh/Beilage 9).

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 zertifzierbar werden die Gebäude Shed (N5) und Heizzentrale (N6) beurteilt (Erneuerung im Bestand, hoher Gewerbeanteil). Bei der Orgelfabrik (N3) ist sie voraussichtlich möglich.

Energie

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.

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.

Elektrizität

Das Energiekonzept ist im Bericht der s.brücker gmbh vom 10.03.2025 dokumentiert (Beilage 8).

Energiekonzept

Lärm

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.

Lärmschutz durch Siedlungsstruktur

Mit der Transformation des Areals gilt zukünftig für den gesamten Perimeter die Lärmempfindlichkeitsstufe III. Im Zusammenhang mit dem Strassen- und Eisenbahnlärm ist gemäss Schreiben des uwe vom 5. August 2020 die Einhaltung der Planungswerte anzustreben, wobei als oberstes Limit zumindest die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte in Verbindung mit Anhang 3 resp. 4 LSV nachzuweisen ist. Für die untersuchten Lärmquellen Strassenlärm, Eisenbahnlärm und Industrie- und Gewerbelärem können die Planungswerte mit Ausnahmen bei N3, N5 und N7 bei allen Gebäuden eingehalten werden (vgl. Lärmschutznachweis SINUS AG/Beilage 10).

Lärm-ES III

Der Immissionsgrenzwert der ES III nachts wird lediglich bei der Orgelfabrik (N3) an der Strassenfassade überschritten. Die entsprechenden Räume verfügen über Zweitfenster, bei welchen die Planungswerte eingehalten werden können. Bei den Shedbauten (N5) werden die anzustrebenden Planungswerte der Gewerbenutzungen (tagsüber) an der Nordwest- und Nordostfassade überschritten. Bei den Townhouses (N7) ist dies an der Nordwestfassade der Fall. Die Immissionsgrenzwerte sind jedoch bei beiden Baubereichen eingehalten (vgl. Richtprojekt Architektur S. 114f und Lärmschutznachweis). Die Anforderungen von Umweltschutzgesetz und Lärmschutz-Verordnung können unter der Voraussetzung der Zustimmung durch die kantonale Vollzugsbehörde erfüllt werden.

Belastete Gebäude

4. BEBAUUNGSPLAN

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

4.1. Allgemeine Bestimmungen

Geltungsbereich

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.

Ziele, Art. 3

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.

Fachgremium, Qualitätssicherung Art. 4 + 5

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.

4.2. Baubereiche

Baubereiche Art. 6 - 11

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.



Abb. 26: Ausschnitt Bebauungsplan mit Baubereichen

Baubereich Hochbauten

Bezeichnung

Die Baubereiche Hochbauten werden im Perimeter Nord mit N1 bis N7 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:
- Unterirdische Bauten wie Licht- und Entlüftungsschächte
- Notausstiege für Luftschutzräume und dergleichen
- Erschliessungsbauwerke für den Fussverkehr
- Vorspringende Gebäudeteile nach §112a Abs. 2h PBG (max. 1.5 m Auskragung auf max. 1/3 Fassadenlänge)

Trennung S1a/b

Die Baubereiche S1a und S1b werden durch eine mind. 3 m breite Gasse abgetrennt. Sie ist im BP mit der Lage gem. Richtprojekt als «Gasse» bezeichnet. Die Lage ist schematisch und kann im Bauprojekt verschoben werden. In diesem Fall können die aGbF aus Art. 7 zwischen den beiden Baubereichen übertragen werden.

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.

Aufbauten (Art. 7 Abs. 4)

Mit Ausnahme der Baubereiche N2, N5, N6 und N7 sind auf den Dächern zusätzliche Aufbauten mit max. 3.0 m Höhe und auf max. 10% der Dachfläche zulässig, wenn sie folgende Funktionen erfüllen:
- technisch bedingte Aufbauten,
- gemeinschaftlich nutzbare Dachterrassenaufbauten zwecks Sonnen- und Regenschutz (inkl. Stauraum).

Hinweis: Die Erstellung von Solaranlagen gem. übergeordnetem Recht (Art. 32a RPV) ist überall möglich (sie dürfen den Dachrand um max. 1 m überragen).

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 6'600 m^2 Hauptnutzfläche (HNF) für Arbeits- und Dienstleistungsnutzungen, öffentliche Nutzungen oder Quartiersnutzungen baulich vorzusehen und zu nutzen. Diese werden für die Baubereiche wie folgt festgelegt:
- N5 (Shed): 100%
- N6 (Heizzentrale): 100%
- N3 (Orgelfabrik): Erdgeschoss vollständig
- N2 (Turm): Erdgeschoss im Bereich Quartierplatz
- N1 (Fabrik): Erdgeschoss im Bereich Quartierplatz.

Öffentliche Nutzungen

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;

- Platzzugewandte EG-Flächen in den Baubereichen N1, N2, N3 und N6;
- Flusszugewandte EG-Fläche im Baubereich S1b als Gemeinschaftsraum.

EG-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.

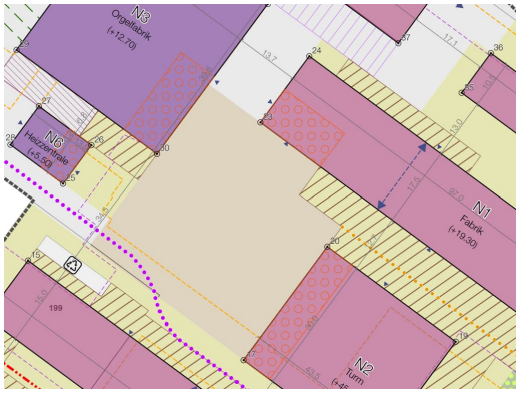


Abb. 27: EG publikumsorientiert am Quartierplatz

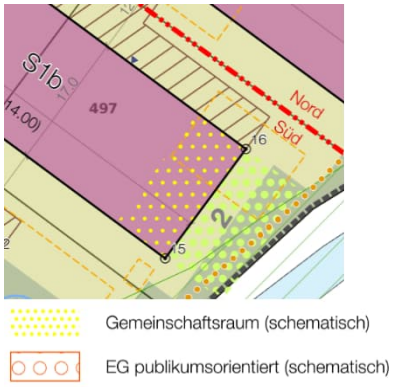


Abb. 28 Gemeinschaftsraum an der Wigger

Nebenbauten

Baubereich Nebenbauten, Art. 9



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.

Einstellhalle

Zufahrtsrampen, Art. 10



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.

Baubereich Einstellhalle, Art. 11

Der Baubereich Einstellhalle gibt für den landschaftsorientierten Freiraum die maximale, unterbaubare Fläche verbindlich vor. Für den restlichen Perimeter ist er orientierend, da das Einstellhallen-Layout in der weiteren Planung noch ändern kann. Die definitive Fläche und Lage ist im Bauprojekt unter Berücksichtigung der Anforderungen an die Siedlungsentwässerung und Bepflanzung festzulegen.

4.3. Bauvorschriften

Grundsätze, Art. 12

Der Artikel 12 gibt allgemeine Grundsätze vor, welche neue Bauten erfüllen müssen:
- Nachhaltiges Bauen, mit einem hohen Anteil an nachhaltigen Baumaterialien;
- Lichte Höhe von mind. 3.0 m bei neuen, nicht bewohnten Erdgeschossen;
- Adressbildende Fassaden- und Aussenraumgestaltung am Quartierplatz und an der Ettiswilerstrasse.

Hochbauten Bestand, Art. 13

Der Artikel 13 sichert konzeptionelle Grundsätze aus dem Richtprojekt, welche für die zu erhaltenden Bestandesbauten gelten sollen:
- Substanzerhalt bestehender Bauten in den Baubereichen N3 (Orgelfabrik) und N5 (Shed) soweit als möglich. Bei der Orgelfabrik ist dies insb. von der Statik abhäng;
- Erhaltung der Heizzentrale im Baubereich N6 in ihrem bestehenden Charakter.

Hochbauten neu Art. 14

Für die neuen Bauten werden in Art. 14 folgende konkrete Vorgaben aus dem Richtprojekt vorgegeben:

- Im Baubereich N2 (Turm) ist das Erdgeschoss gegen den Platz hin ebenerdig anzulegen;
- In den Gebäudezeilen der Baubereiche N1 und N4 ist jeweils 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.
- Gestaltung des Baubereichs N5 (Shedgebäude) als kleinteilige Struktur aus aneinandergebauten Längsbauten mit Schrägdächern gem. Richtkonzept sowie respräsentativer Gestaltung als «Zentrumseingang» am Kreisel.
- Sicherstellung der Anlieferung der neuen Shed-Gebäude im Norden von Süden her (durch das Gebäude hindurch).


Durchgang


Anlieferung

Dachgestaltung Art. 15

Mit Ausnahme der Baubereiche N5 (Shed) und N7 (Townhouses) 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.

4.4. Freiraum

Freiraumgestaltung Art. 16

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:

- Offener, durchlässiger und naturnaher Charakter;
- Berücksichtigung stadtklimatischer Aspekte;
- Qualitätsvolle Begrünung aus standortgerechter, einheimischer Vegetation mit angemessenem Gehölzanteil;
- Attraktive Aufenthaltsflächen und Sitzgelegenheiten für alle Altersgruppen;
- Mit dem ersten Baugesuch ist ein detailliertes Freiraumprojekt über den Perimeter der ersten Etappe einzureichen;
- Darauf aufbauende, projekspezifische Freiraumplanung für jede weitere Etappe.

Freiraumtypen

Die Freiraumflächen werden nach Nutzungszweck und Freiraumtyp unterteilt:

- Quartierplatz: intensive, multifunktionale Nutzung, urbane Freiraumgestaltung;
- Siedlungsorientierter Freiraum: Quartiernutzung, siedlungsorientierter Freiraum;
- Landschaftsorientierter Freiraum: extensive Nutzung, hoher Anteil an ökologisch wertvollen Flächen;
- Verkehrsfläche: Mischverkehr mit Fokus auf Lkw-Befahrbarkeit und Verkehrs sicherheit.





Die Erstellung von betrieblich bedingten Anlagen für den Ein- und Auslad, inkl. Vordächern ist im bezeichneten Bereich zulässig.

Gemeinschafts-flächen, Art. 20

Art. 20 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.

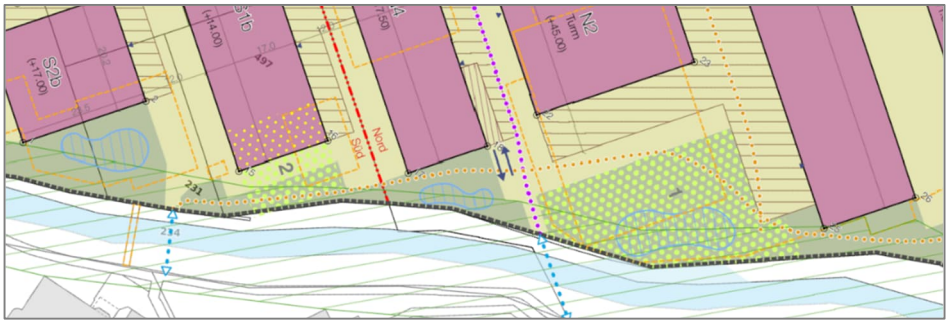


Abb. 29: Ausschnitt Bebauungsplan (gedreht) mit Gemeinschaftsflächen Nr. 1 und 2

Verkehrsfläche, Art. 21

Diese Flächen dienen in erster Linie der Arealerschliessung sowie der gewerblichen Anlieferung. Daneben müssen aber auch betrieblich bedingte Anlagen für den Ein-/Auslad sowie zugehörige Vordächer Platz finden.

Aufwertung Strassenraum Art. 22

Mit dem Kreiselprojekt wurde 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 und 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. Die zukünftige Lage der Fussgängerführung ist vom Gestaltungskonzept abhängig und kann sowohl ausserhalb wie auch innerhalb des BP-Perimeter verlaufen. Der im BP eingezeichnete Fussweg (Abb. 30) zeigt dies schematisch auf.



Abb. 30: Ausschnitt Bebauungsplan (gedreht), Aufwertung Strassenraum entlang der Ettiswilerstrasse

Entwässerung, Versickerung Art. 23

Der Art. 23 verweist auf das übergeordnete Entwässerungskonzept der Planquadrat AG (vgl. 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.

Entwässerungs-konzepte

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

4.5. Erschliessung und Mobilität

Die Vorgaben zu Erschliessung und Mobilität dienen der Sicherung des Erschliessungs- und Mobilitätskonzepts gemäss Richtprojekt, welches in den Beilagen 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.

Die Zu- und Wegfahrt zur Einstellhalle erfolgt in einer ersten Bebauungsetappe ab der Ettiswilerstrasse über EH1. In einer möglichst frühen, nächsten Etappe ist der Anschluss EH2 zu erstellen und in Betrieb zu nehmen.

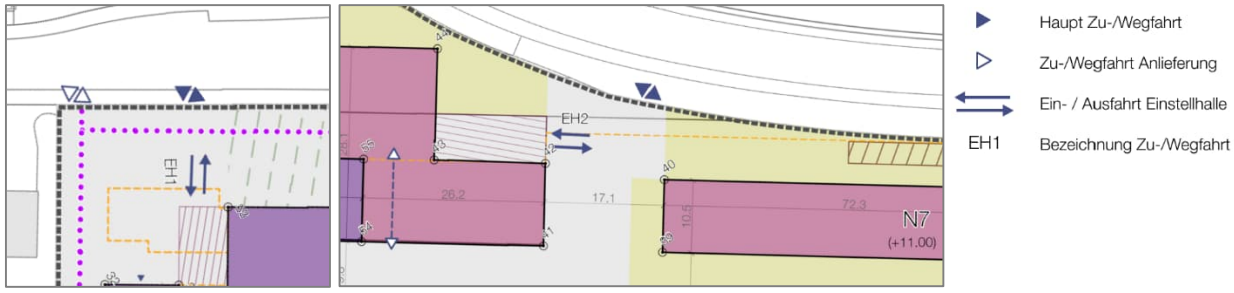


Abb. 31: Areal-Zufahrten Ettiswilerstrasse (EH1) und Umfahrungsstrasse (EH2); Ein-/Ausfahrten Einstellhalle

Anlieferung Werkgasse

Die Anlieferung mit Lieferwagen und leichten Lkw erfolgt über die Haupt Zu-/Wegfahrt. Daneben sind sporadische Direktzufahrten ab der Ettiswilerstrasse in die Werkgasse mit grossen Lkw/Sattelzügen für die gewerbliche Anlieferung sowie die Entleerung der Unterflurcontainer zulässig (Art. 24 Abs. 4). Die Fahrtenzahl und Zufahrt sind auf den effektiven Bedarf zu beschränken und zu regulieren (Installation eines automatischen Schrankensystems, z.B. versenkbare Poller).

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 Enziwigeer und im Areal auf. Ein zukünftig wünschbarer Fusswegeanschluss ins Gebiet Grundmatt ist als Option eingezeichnet.



Abb. 32: Öffentlicher Fuss- und Radweg (violett gepunktet) und öffentliche Fusswege (orange gepunktet)

Brücken (Abs. 6)

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.

Interne Fusswege

Arealinterne Fusswege sind im siedlungsorientierten Freiraum zu erstellen.

Mobilitätskonzept

Mobilitätskonzept, Art. 26

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.

Controlling

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.

Parkierung

Parkierung MIV, Art. 27

Der Artikel 27 gibt die Ermittlung der Anzahl Autoabstellplätze im Rahmen der konkreten Bauprojekte vor. Die Mengenreduktion 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).

Vermeidung von Verkehrsüber-lastungen

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.

Die Abs. 7 bis 10 machen Vorgaben zur Lage und Bewirtschaftung der Abstellplätze, Abs. 11 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 Kunden-, Besucher- und Carsharing-Parkplätze gesichert werden. Sie sind zentral 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 (Art. 27 Abs. 7).

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

Die Lage der zentralen Entsorgungssammelstelle mit Unterflurcontainern ist im Bebauungsplan südlich des Quartierplatzes schematisch eingetragen. Zusätzlich ist eine gewerbliche Sammelstelle im Bereich der Werkgasse vorzusehen.

Abfallentsorgung, Art. 30



4.6. Energie und Umwelt

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 Rückgabebrunnen sowie der übergeordnet notwendigen Leitungen hat im Rahmen der ersten Bauetappe zu erfolgen. Die erforderlichen Rechte/Dienstbarkeiten sind mit dem Bebauungsplan im Grundbuch einzutragen.

Wärme-/Kälte-versorgung, Art. 31

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.

Eigenstrom-produktion

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.

Nachhaltiges Bauen, Art. 32

Im Areal ist die Einhaltung der Planungswerte der Lärmempfindlichkeitsstufe III anzustreben und nachzuweisen. Als absolute und maximale Belastungsgrenze gilt die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte. Die Nachweise sind anhand eines Lärmgutachtens im Baubewilligungsverfahren zu erbringen.

Lärmschutz, Art. 33

4.7. Etappierung, Realisierung

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. Um die Anforderungen an die Erschliessung sowie eine qualitätsvolle ortsbauliche Gestaltung am Kreisel zu

Etappierung, Art. 34

erfüllen, sind die Realisierung der Zu-/Wegfahrt EH2 sowie des Shedgebäudes Nord (am Kreisel) in einer frühen Etappe vorzusehen (Realisierung von N1, N5 oder N7).

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

Städtebaulicher Vertrag

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

- 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.

4.9. Umgang mit Anträgen aus Vorprüfungsbericht

Anträge zum Bebauungsplan

Baubereich Einstellhalle

Die Einstellhalle gem. Richtprojekt wird neu als Baubereich im Bebauungsplan festgehalten.

Erschliessung ab Umfahrungsstrasse

Das Richtprojekt hält beim Abzweiger ab der Kantonsstrasse bis zur Grundstücksgrenze einen 10 m-Radius ein und reduziert diesen dann innerhalb des Areals auf 6 m, was aufgrund der erforderlichen Temporeduktion zur Querung des Radweges den örtlichen Verhältnissen angepasst erscheint. Die Pläne in Beilage 6 zeigen, dass die Grundvoraussetzungen erfüllt sind, um die vorgesehene Kantonsstrassenanbindung verkehrlich sicher zu gestalten. Die definitive Gestaltung muss im Bauprojekt erfolgen. Dies wurde an der Besprechung zwischen Verkehrsplaner und Dienststelle vif vom 28.10.25 so besprochen und in Beilage 6 unter Punkt 6 sowie Aktennotiz im Anhang ergänzt.

Erschliessung ab Ettiswilerstrasse

Das Erschliessungskonzept wird so angepasst, dass die gewerbliche Erschliessung mit Lieferwagen und Klein-Lkw ebenfalls über den Hauptanschluss erfolgt. Die zusätzlichen, im Bebauungsplan als «Zu-/Wegfahrt Anlieferung» bezeichneten, Anschlüsse werden nur sporadisch mit grossen Lkw/Sattelzügen befahren. Dies betrifft das Entsorgungsfahrzeug zur Entleerung der Unterflurcontainer sowie wenige gewerbliche Anlieferungen in die Werkgasse. Damit konzentriert sich der massgebende Verkehr effektiv auf einen Hauptanschluss. Die neue Regelung ist in Art. 24 Abs. 4 formuliert. Die beiden Anlieferungsanschlüsse werden nur sehr selten befahren und mit einer Zufahrtsregulierung (z.B. versenkbare Poller) ausgerüstet. Diese Massnahme wurde auch ins Mobilitätskonzept aufgenommen («Sicherstellung Anlieferungskonzept», S. 31).

Anträge zu den Sonderbauvorschriften

Die EG-Koten sind in Art. 7 SBV bereits orientierend festgehalten. Eine verbindliche Festlegung auf Stufe Bebauungsplan ist vorliegend nicht zweckmässig.	EG-Kote
Die definitiven Ausmasse der Einstellhalle können auf Stufe Bebauungsplan noch nicht abschliessend festgelegt werden. Für projektspezifische Lösungen ist genügend Spielraum zu erhalten. Jedoch soll der landschaftsorientierte Freiraum möglichst nicht unterbaut werden, weshalb der Baubereich Einstellhalle dort verbindlich gilt. Für den restlichen Perimeter ist er orientierend. Art. 11 Abs. 2 SBV wird entsprechend ergänzt.	Art. 11, Baubereich Einstellhalle
Die Festlegung einer fixen Grünanteil-Quote im Bebauungsplan ist nicht zweckmässig. Dies kann erst in einer konkreten Planung wie dem Freiraumprojekt gem. Art. 16 SBV erfolgen (z.B. Festlegung der für die hindernisfreien Erschliessung notwendigen versiegelten Flächen).	Art. 18, Siedlungs-orientierter Freiraum
Die geforderte Fahrtenreduktion ist in Art. 27 Abs. 5 + 6 geregelt. Innerhalb des Perimeters (= Kompetenzbereich der Stadt) ist der Antrag damit erfüllt. Beim Strassennetz (Leistungssteigerung des Verkehrssystems) liegt die Zuständigkeit für Massnahmen beim Kanton.	Art. 26, Mobilitäts-konzept
Mit der Bemessung des Parkplatzbedarfs nach VSS bzw. nach BGF gem. Parkplatzreglement Willisau wurde bereits ein niedriger Normbedarf festgelegt. Wird der Bemessung ein Mindestbedarf von 1.5 Abstellplätzen pro Wohnung gem. PP-Reglement zugrunde gelegt, erhöht sich der Normbedarf auf 653 PP. Mit dieser Bezugsbasis reduziert sich der Gesamtbedarf auf 63%, womit die Forderung praktisch erfüllt ist.	Art. 27, Parkierung MIV
Art. 29 SBV wird so ergänzt, dass pro Bauetappe 75% des errechneten PP-Bedarfs fix zu erstellen ist und 25% provisorisch erstellt werden können. Diese Flexibilität ist aufgrund der etappierten Entwicklung notwendig.	Art. 29, Velo-Parkierung
Die beantragte Formulierung ist weniger klar, als die bestehenden Bestimmungen und sogar widersprüchlich bzw. weniger streng. Es wird daher darauf verzichtet.	Art. 33, Lärm

Anträge zum Planungsbericht

Die Einhaltung der erforderlichen Mindestabstände zu den Ställen/Tierhaltungsanlagen der Liegenschaft Grundmatt (Parz. 203) sind in Beilage 15 nachgewiesen.	Abstand Tierhaltung
Die Arealerschliessung erfordert bauliche Anpassungen an der Kantonsstrasse, was ein Bauvorhaben Dritter und entsprechender Koordination bedarf. Dies wurde im Planungsbericht unter Kap. 3.4 ergänzt.	Bauliche Anpassung Kantonsstrasse
Die Anschlüsse sind so zu gestalten, dass der Verkehrsfluss auf dem übergeordneten Strassennetz gewährleistet bleibt. Die vorgeschlagenen Massnahmen wurden unter Kap. 3.4 ergänzt.	Belastung Strassennetz

5. TEILÄNDERUNG ZONENPLAN

5.1. Umzonung

Umzonung Arbeitszone IV

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 22'511 m^2 auf den Grundstücken Nr. 198, 199, 200, 1711, 1753.

Anpassung an Strassenprojekt

Nach der Fertigstellung des Grundmattkreisels durch den Kanton wurde die Parzellierung im Jahr 2025 an die neue Strassengeometrie angepasst und das Grundstück Nr. 1711 in Richtung Norden bis an den Kreisel vergrössert. Mit der am 2.9.2025 beschlossenen Teilrevision wurde die bestehende Arbeitszone um die entsprechende Fläche vergrössert.

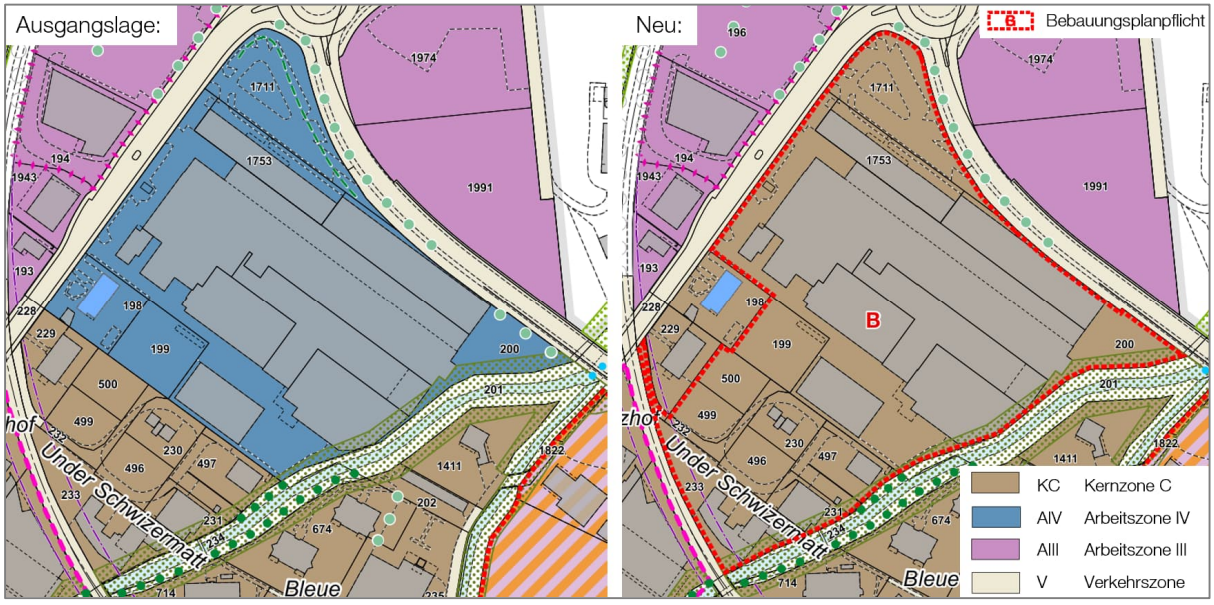


Abb. 33:Umzonung Perimeter Nord von der Arbeitszone IV in die Kernzone C.

Parz. Nr. 198

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

Umzonung Verkehrszone

Im Zuge der Arealentwicklung wird die Erschliessung des Perimeter Süd entlang der Bahnlinie langfristig entfallen. Ein weiterer Grund wäre die zukünftige Realisierung eines zusätzlichen Gleises für die Wigertalbahn. Daher wird die entsprechende Verkehrszone auf Parz. Nr. 232 ebenfalls der Kernzone C zugewiesen.

Bebauungsplan-pflicht

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 8 BZR

Mit der Überlagerung der Bebauungsplanpflicht im Zonenplan ist der Anhang 8 BZR mit den zugehörigen Vorgaben zu ergänzen. Diese entsprechen den Zielen in Art. 3 Abs. 2 der Sonderbauvorschriften.

Der Anhang 8 BZR «Gebiete mit Gestaltungs- oder Bebauungsplanpflicht» wird wie folgt ergänzt (blau):

Anhang 7 BZR

Nr.	Gebietsbezeichnung	Vorgaben
8	Wellisareal Parz. 199, 200, 1711, 1753, 230, 231, 232, 233, 496, 497, 499, 500	- Entwicklung einer auf die prominente und zentrale Lage abgestimmten, gesamtheitlichen Bebauung gemäss dem Richtprojekt «Wellisareal Willisau» vom Oktober 2025, welche als Bindeglied zwischen Arbeitsplatzgebiet im Norden und Stadt im Süden funktioniert und das Siedlungsgebiet qualitätsvoll ergänzt und weiterentwickelt. - Realisierung 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; - Städtebauliche Aufwertung der öffentlichen Strassenräume an der Umfahrungsstrasse und der Ettiswilerstrasse sowie Erstellung einer ansprechenden Eingangspforte am Grundmatt-Kreisel; - Erstellung von baulich klar gefassten und attraktiv gestalteten Baubereichen mit eigenem Charakter und Adressierung der Bauten auf den öffentlichen Raum; - Städtebaulich und architektonisch hohe Qualität und Nachhaltigkeit der Bauten, Anlagen und Freiräume; - 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; - Gute Vernetzung mit den bestehenden Quartieren über direkte, attraktive Verbindungen; - Energetisch hochwertige Bebauung; - Festlegung eines robusten Regelwerks, welches eine etappierte bauliche Entwicklung über einen längeren Zeithorizont ermöglicht. - Im Perimeter Nord ist die Erstellung eines Hochhauses mit max. 45 m Gesamthöhe zulässig.

5.3. Mehrwertabgabe

Abgabepflicht

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.

Bemessung

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.

Vertrag Mehrwertabgabe

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

Fälligkeit

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

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
Geruchsimmissionen		x
Wald	x	
Gewässerraum-Freihaltung		x
Grundwasserschutz / Siedlungsentwässerung		x
Schutz vor Naturgefahren (Gefahrenkarte, Massnahmen)		x
NIS-Verordnung		x
Störfallverordnung		x
Altlasten		x

Tab. 5: Von der Planung betroffene Sachthemen

6.2. Auswirkungen und Nachweise

Flächenbeanspruchung / haushälterische Bodennutzung

Haushälterische Bodennutzung

Das Areal ist heute unternutzt. Der Bebauungsplan schafft die Voraussetzungen für eine moderne, nutzungsdurchmischte Zentrumsbebauung mit einer guten baulichen Dichte und einer hohen Nutzungsdichte.

Eingliederung in die Landschaft / Ortsbildschutz

Qualitätssicherndes Verfahren

Mit dem Planungsverfahren aus Testplanung und begleiteter Richtprojekt-Erarbeitung wurde eine gute Qualitätssicherung bei der Projekterarbeitung sichergestellt.

Ortsbauliche Eingliederung

Mit dem vorliegenden Richtprojekt wird die Stadt an prominenter Lage qualitätsvoll 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.

Das überarbeitete Richtprojekt mit dem 45 m hohen Hochhaus wurde am 17.02.2025 durch die Baukommission Ortskern begutachtet. Die Kommission begrüsst die Verschlankung des Turms und beurteilt die neue Höhe an diesem Ort als verträglich. Sie weist darauf hin, dass im Bauprojekt grosser Wert auf eine qualitätsvolle Fassaden- und Dachgestaltung zu legen ist. Um dies sicherzustellen, soll die Baukommission Ortskern bei der architektonische Ausformulierung des Baufeldes N2 in geeigneter Form einbezogen werden (Art. 5 Abs. 5).

Baukommission Ortskern

Schutzobjekte / Denkmalpflege

Das erhaltenswerte Wohnhaus auf Parz. 198 ist nicht Bestandteil des Bebauungsplans und wird vom Projekt nicht negativ tangiert.

Bauinventar

Verkehrsaufkommen, Erschliessung und Parkierung

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.

Fussweg- und Veloerschliessung

Das Richtprojekt ist auf 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).

Verkehrsaufkommen MIV

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.

Belastung Strassennetz

Die Auswirkungen der Verkehrserzeugung aus dem Areal wurden 2024 durch die kant. Dienststelle vif mittels Verkehrssimulation 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.

Nachweis Leistungsfähigkeit

Der motorisierte Verkehr wird von den beiden Kantonsstrassen direkt in die zentrale Einstellhalle geführt. Damit bleibt das Areal grundsätzlich verkehrsfrei.

Erschliessung MIV

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.

Verkehrssicherheit

Die Parkierung der Autos erfolgt unterirdisch. Da die Mobiltiät tendenziell «autoarm» funktionieren soll, ist eine ausreichende Anzahl an Veloabstellplätzen (inkl. Spezialvelos) zu erstellen. Diese sind mind. zu 30% oberirdisch als Kurzzeitparkplätze anzulegen.

Parkierung

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.

Öffentlicher Verkehr

Emissionen und Immissionen

Lärmschutz im Areal

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. Ausnahme bilden die strassenzugewandten Räume in den Baubereichen N3, N5 und N7.

Lichtemissionen

Aufgrund des hohen Wohnanteils besteht arealintern ein grosses Interesse, die Lichtemissionen gering zu halten.

Geruch

Nördlich der Umfahrungsstrasse auf Grundstück Nr. 203 befindet sich der aktive Landwirtschaftsbetrieb Grundmatt, welcher Rinder und Jungsauen hält. Neue Wohnbauten im Bebauungsplanperimeter müssen die Mindestabstände gem. FAT-Bericht Nr. 476 einhalten. Die erforderlichen Mindestabstände sind in Beilage 15 hergeleitet und betragen 83 m gegenüber Wohnzone bzw. 58 m gegenüber Mischzone. Die kürzeste Distanz zwischen dem Stall Gebäude Nr. 13a und Baubereich N7 beträgt 86 m. Die Anforderungen sind damit eingehalten. Günstig wirkt zudem auch die Gebäudeausrichtung innerhalb N7 gegen Süden hin, mit Abschirmung gegen Immissionen wie Lärm und Geruch auf der Nordseite.

Gewässerschutz

Gewässerraum

Im Bestand steht der Lagerturm innerhalb des Gewässerraums, deutlich zu nahe der Enziwigger. Mit dem Bebauungskonzept wird dieser Abstand deutlich vergrössert und bedeutender Abstand zum Gewässerraum gewonnen. Die gewässernahen Freiräume sollen extensiv gestaltet und mehrheitlich extensiv genutzt werden.

Grundwasser

Der Perimeter liegt im Gewässerschutzbereich Au. Gem. geologisch-geotechnischem Vorbericht (Beilage 13) 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.

Naturgefahren und Risiko

Naturgefahren

Das Areal ist durch eine geringe bis mittlere Gefährdung duch 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.

NIS-Verordnung

Die NIS-Belastung durch die Bahnlinie wurde im Bericht der Enotrac AG (Beilage 11) 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.

Störfallverordnung

Die Risiken nach Störfallverordnung wurden im Bericht der IPS ECO AG (Beilage 12) 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.

Der Perimeter hat keinen Eintrag im Kataster der belasteten Standorte (KbS). Gem. geologisch-geotechnischem Vorbericht (Beilage 13) 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.

Altlasten