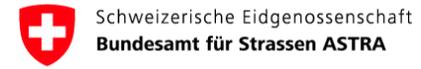


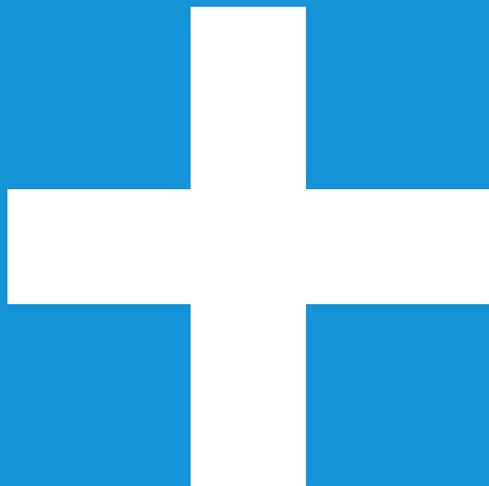
Projektpartner:



# Herzlich willkommen zum Workshop II

## Projekt ESP Rothenburg Gesamtkonzept Siedlung und Verkehr

Rothenburg, 17. Januar 2024



# Begrüßung

**Michael Riedweg, Gemeinderat Rothenburg**

**Andreas Roos, Gemeinderat Emmen**

Workshop II ESP Rothenburg

## Ziele des heutigen Workshops

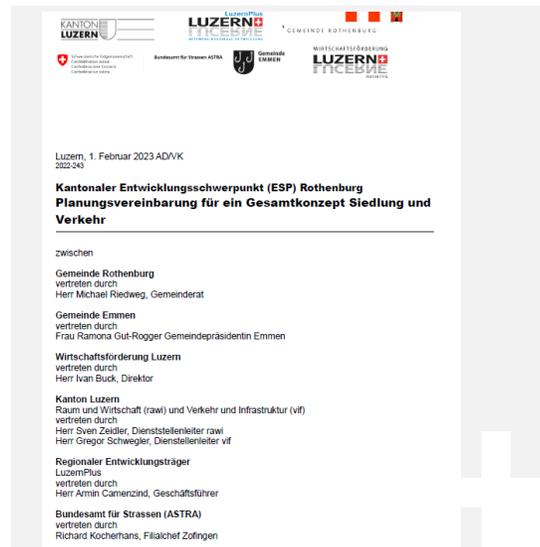
- + Das Projektteam hat weiter gearbeitet und präsentiert den **aktuellen Stand der Arbeiten**
- + Wir benötigen Ihre **Rückmeldungen, Inputs** und **Würdigungen** zu den gemachten Arbeiten
- + Uns ist es wichtig, dass wir eine **gemeinsame Haltung** zum ESP Rothenburg **mit Ihnen zusammen** entwickeln können
- + Mit dem heutigen Workshop helfen Sie uns im Projekt **praxisnah und umsetzungsorientiert** zu bleiben



# Vorgehen: Gemeinsam und kooperativ



Projektpartner



Gemeinsame Planungsvereinbarung



Einbezug der Stakeholder



# Kompromissbereitschaft ist Voraussetzung

## Heute Abend wird es konkret werden:

- + Entwicklung von ESP Rothenburg wird gehemmt, der MIV kommt im ESP Rothenburg rein physikalisch an seine Grenzen.
- + Eine Kapazitätserweiterung der Strassen durch den ESP Rothenburg ist nicht Teil des Projektes
- + Der ESP Rothenburg muss für ÖV- und neue Mobilitätsangebote attraktiv sein
- + Die Siedlungsentwicklung im ESP Rothenburg muss etappiert und mittel- bis langfristig angeschaut werden
- + Entwicklung bei den bestehenden Flächen steht zunächst im Vordergrund



# Veränderung als Chance

- + Starker und attraktiver Luzerner Wirtschaftsraum  
Rothenburg Station
- + Positive Entwicklung als Unternehmensstandort
- + Qualitativ hochwertiger Arbeits- und Lebensraum
- + Verbesserung der Standortfaktoren
  
- + Reduktion der Verkehrsprobleme
- + Sicherstellung der Erreichbarkeit des  
Gesamtverkehrssystems
- + Stärkung des ÖV und Langsamverkehr
- + Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- + Weiterentwicklung überbaute Gebiete

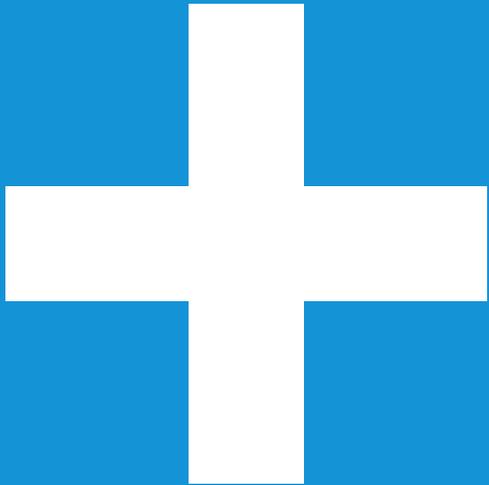


# Gemeinsam in dieselbe Richtung

## Projekt als «Knopflöser»

- + Als Gemeinden sind wir bereit, den ESP Rothenburg zusammen mit den weiteren Projektpartnern attraktiv zu entwickeln
- + Ohne Ihre Unterstützung wird dies jedoch nicht gehen.
- + Aus unserer Sicht ist es wichtig, dass Sie als Nutzer des ESP Rothenburg die Entwicklung nachvollziehen und so auch die Chancen erkennen können





# Sicht des Kantons

**Mike Siegrist, Kanton Luzern rawi**  
**Kantonsplaner, CO-Bereichsleiter Kantonalplanung und Grundlagen**

Workshop II ESP Rothenburg

# Kantonale Instrumente für die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung



■ Aktuell laufende Richtplan-gesamtrevision: Kap M basiert auf Planungsbericht ZuMoLu

■ Quelle Grafik: Planungsbericht ZuMoLu

# KANTON LUZERN KRP Kap S6 kant. ESP u. weit. Arbeitsgebiete

- Räumliche Festlegung von wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten (ESP) inkl. ihren Nutzungsprofilen und strategischen Erweiterungsgebiete
- Festlegung von strategischen Arbeitsgebieten (SAG)
- Festlegung von Regionalen Arbeitsplatzgebieten (in Tabelle)

## Behördenverbindliche Festlegungen

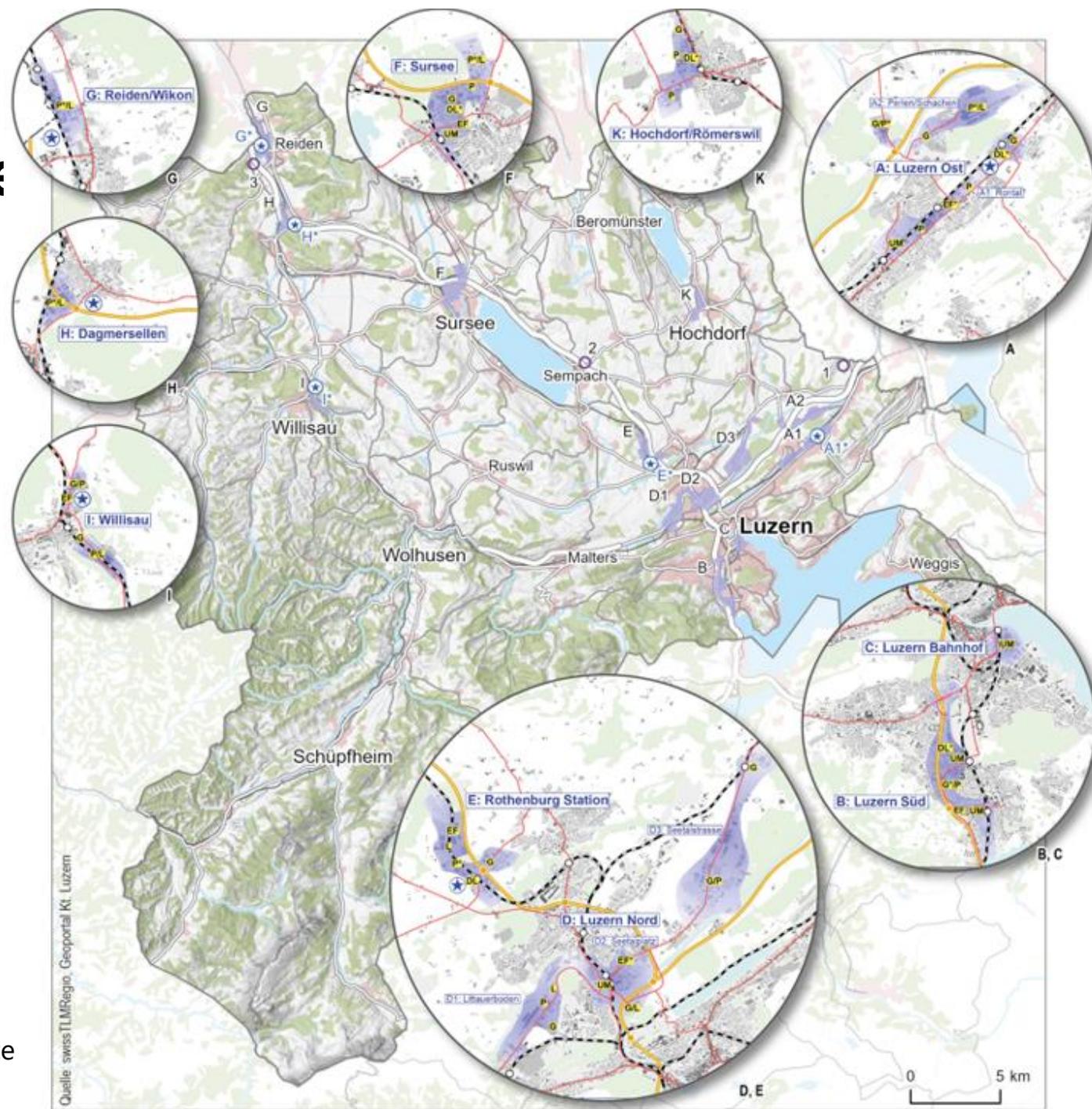
- Entwicklungsschwerpunkt (ESP), siehe genaue Gebietsdarstellung in Richtplankarte
- ⊙ Strategische ESP-Erweiterung, in Prüfung
- Strategische Arbeitsgebiete (SAG), in Überprüfung

## Nutzungsprofile

- DL / DL\* Dienstleistung
  - EF / EF\* Einkauf/Freizeit
  - G / G\* Gewerbe
  - P / P\* Produktion
  - L Logistik
  - UM Urbane Mischnutzung
- ohne / \*mit untergeordnetem Wohnanteil  
mit geringem / \*hohem strassenseitigen Schwerverkehrsanteil

## Informationsinhalte

- Siedlung
- Wald
- Gewässer
- Autobahn
- Hauptstrasse
- Nebenstrasse
- Eisenbahn
- Kantonsgrenze

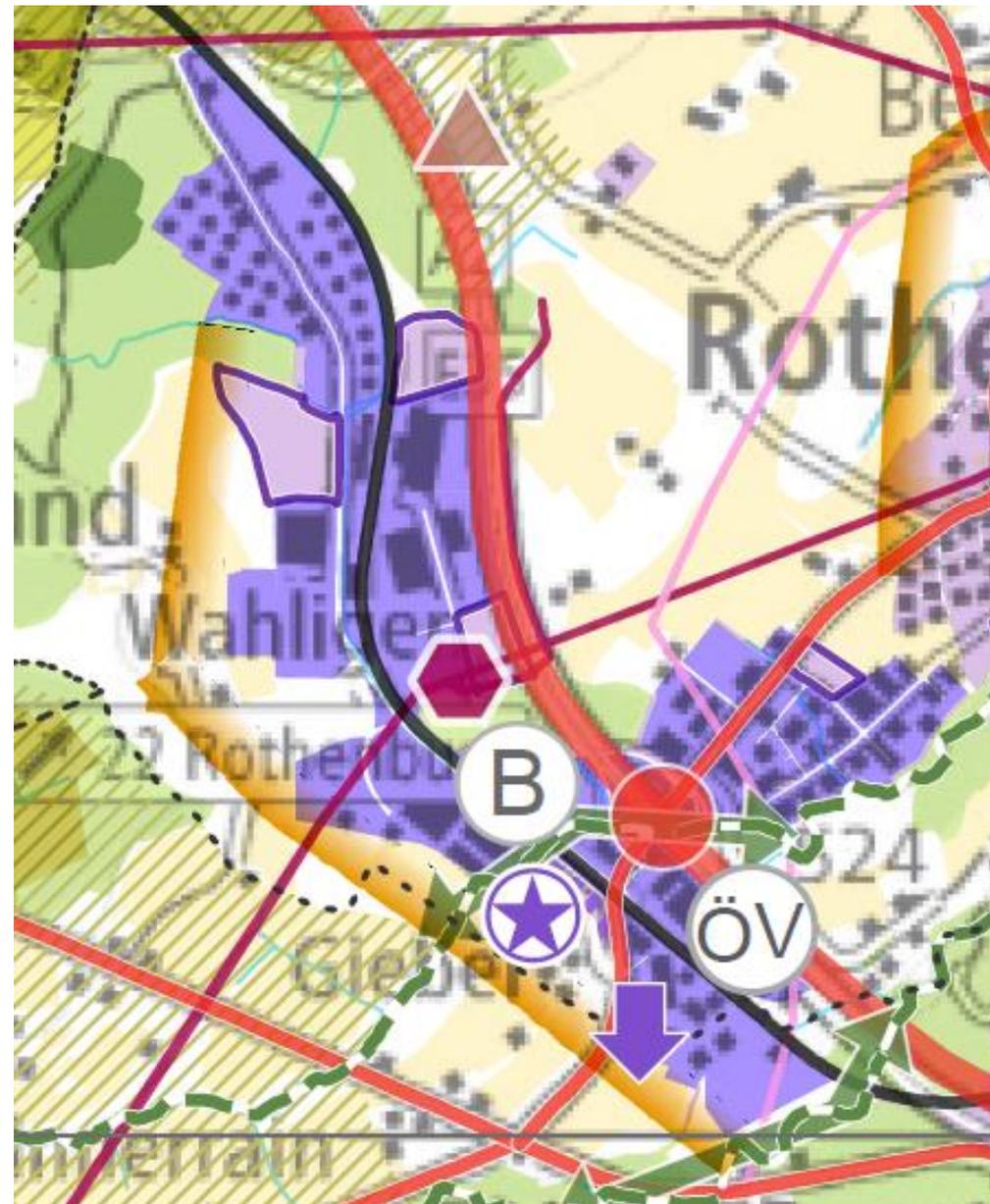


S6-2.A1 Kantonale Entwicklungsschwerpunkte inkl. Erweiterungsgebiete sowie strategische Arbeitsplatzgebiete

Ausgangslage	Koordinationsbedarf/geplant	Verweis auf Unterkapitel
<b>Siedlung</b>		
	Siedlungsgebiet (Bauzone/Reservezone)	S1
	Entwicklungsschwerpunkt für Arbeitsnutzung (Bauzone/Reservezone)	S6
	Entwicklungsschwerpunkt Mischgebiet	S6
	ESP-Erweiterungsoption, basierend auf ESP-Gebietsplanung	S6
	Strategische ESP-Erweiterung, in Prüfung	S6
	Strategisches Arbeitsgebiet, in Überprüfung	S6
	Siedlungstrennraum	S1

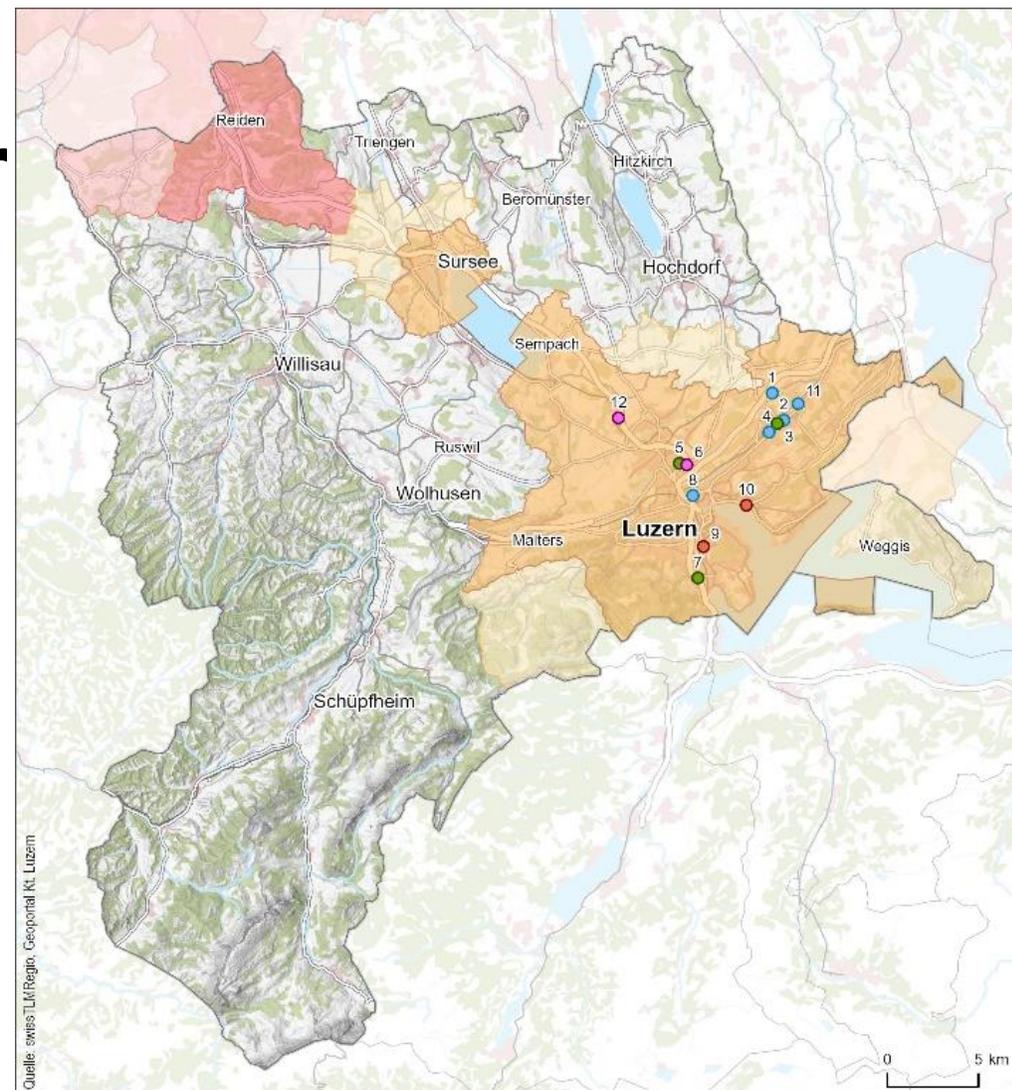
## Mögliche Arbeitszonenerweiterungen

- In Reservezonen (betriebsspezifisch)
- Gestützt auf eine ESP-Gebietsplanung
- Strategische ESP-Erweiterung



# KRP Kap R2 Abstimmung von Siedlung und Verkehr

- Festlegung der verkehrsintensiven Einrichtungen und der LU-Gemeinden Agglomerationsprogramme Luzern und Aareland 5. Generation
- Auftrag an Kanton für federführende Erarbeitung der beiden Agglomerationsprogramme (AP)
- Auftrag an Gemeinden, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Rahmen von räumlichen Entwicklungskonzepte (REK) und Nutzungsplanungen (NP) aufeinander abzustimmen; dabei zu berücksichtigende Zielsetzungen sind behördenverbindlich festgelegt
- Festlegung von Standortkriterien für Verkehrsintensive Einrichtungen (> 500PP oder > 400 Lw-Fahrten/Tag)



## Behördenverbindliche Festlegungen

- AP-Perimeter Luzern
  - Bearbeitungsperimeter
  - Betrachtungsperimeter
- AP-Perimeter Aareland
  - Bearbeitungsperimeter
  - Betrachtungsperimeter

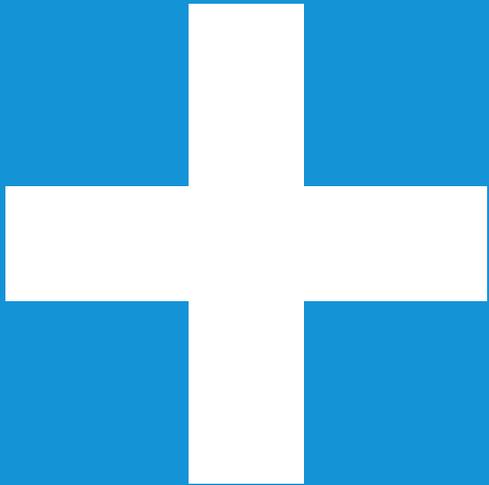
## Verkehrsintensive Einrichtungen

- Arbeiten
- Einkaufszentrum
- Fachmarkt
- Freizeit

## Informationsinhalte

- Siedlung
- Wald
- Gewässer
- Autobahn
- Hauptstrasse
- Nebenstrasse
- Eisenbahn
- Kantonsgrenze





# Programm und Arbeitsweise

**Paul Krummenacher, frischer wind**  
Konzeption und Moderation Workshops

Workshop II ESP Rothenburg

# Programm und Arbeitsweise

- + **Mentimeter:** Wer im Raum ist
- + **Projektstand und Rückblick Workshop I**  
Empfehlungen aus dem ersten Workshop – und was seither geschah
- + **Inhaltsblöcke**  
3 Blöcke mit Präsentation und Tischdiskussionen
- + **Abschluss**  
Weiteres Vorgehen
- + **Apéro**



# Programm und Arbeitsweise



Tischwechsel



Tischwechsel



## Block 1 – Verkehr

- + Tischdiskussion,  
Rückmeldungen per  
Mentimeter,  
Plenumsdiskussion

## Block 2 – Zukunftsbild

- + Tischdiskussion,  
Rückmeldungen per  
Mentimeter,  
Plenumsdiskussion

## Block 3 – Entwicklung

- + Tischdiskussion,  
Rückmeldungen aus den  
Tischen



## Wer im Raum ist

Nutzen Sie bitte den QR-Code  
oder gehen sie auf

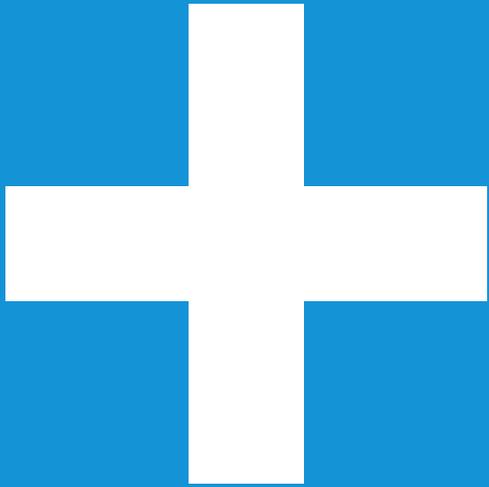
**menti.com**

und geben dort

**1363 0785**

ein.



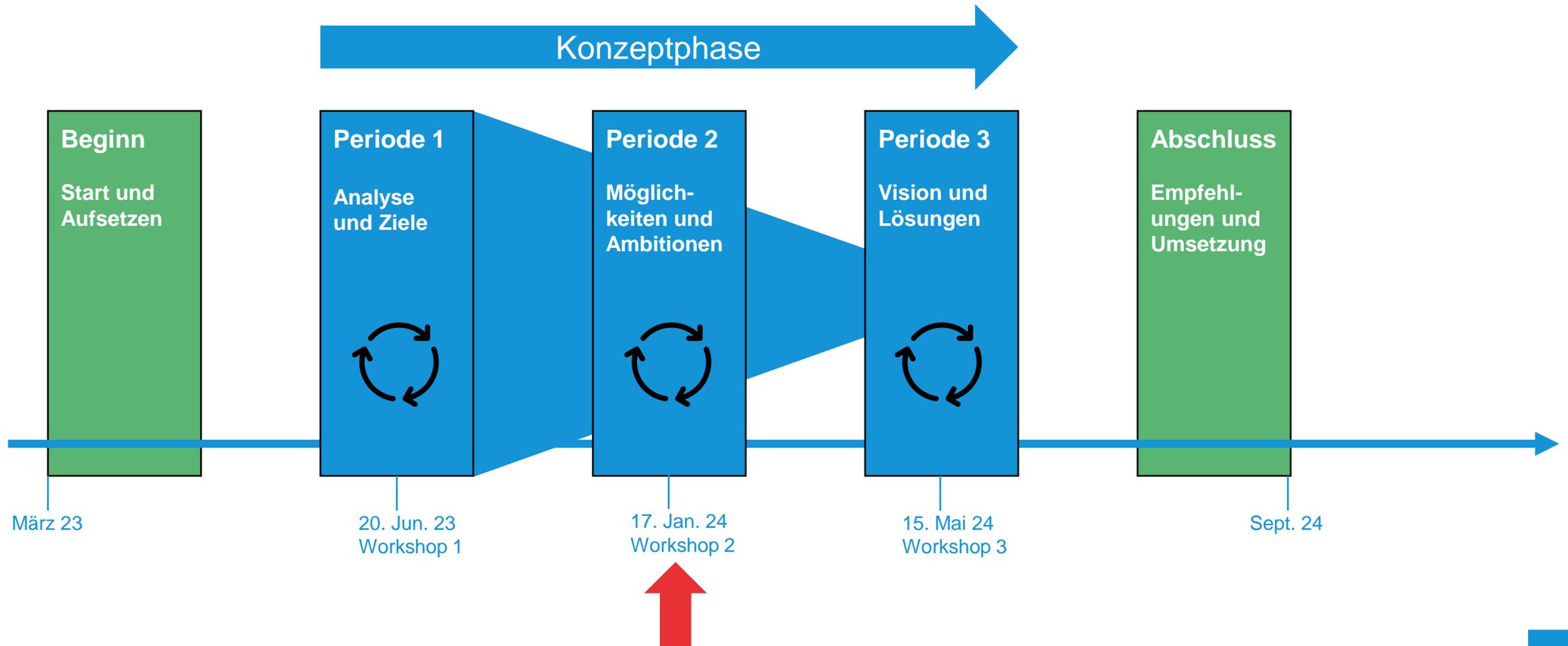


# Stand der Arbeiten im Projekt

**Han van de Wetering, Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH**  
Fachexperte Städtebau

Workshop II ESP Rothenburg

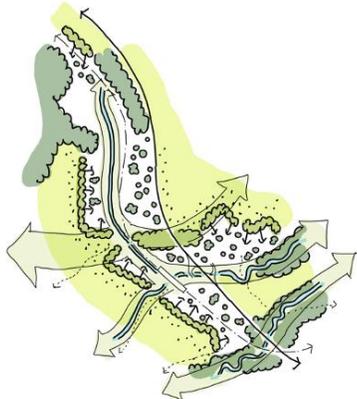
# Projektplanung



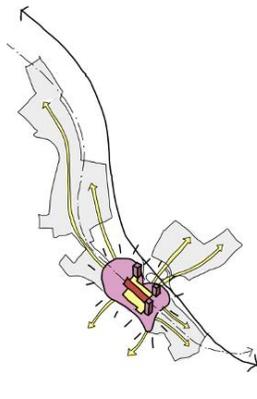
# Inhalte Workshop I vom 20. Juni 2023

## Was haben wir gemacht?

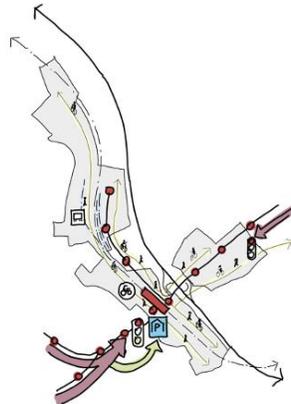
- + Chance ESP Rothenburg Station
- + Einordnung im kantonalen Kontext
- + Auslegeordnung bestehender Projekte und Ambitionen im Gebiet
- + Analyse des Gebiets
- + Handlungsansätze
- + 8 räumliche Lösungsideen



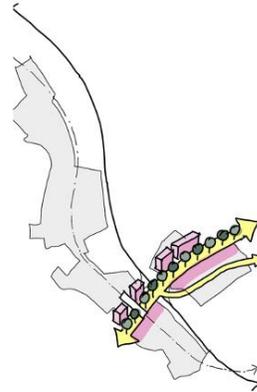
Campus und Gartenstadt



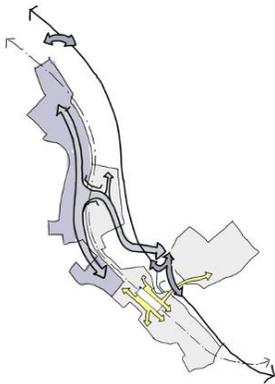
Lebendiges Zentrum



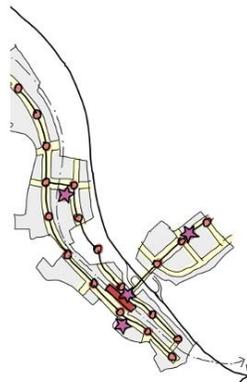
Mobilitätshub mit Push & Pull



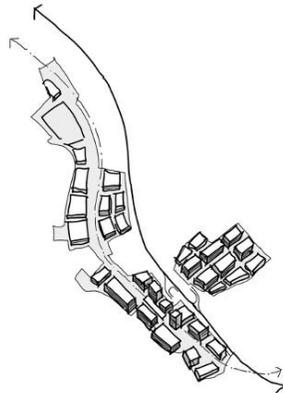
Starke Querachse



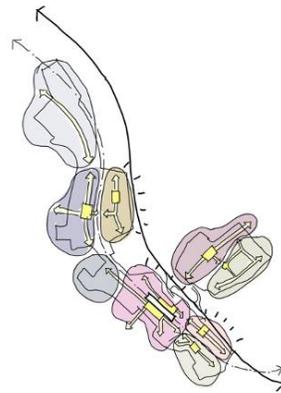
Spange und optimierter Anschluss



Innere Systeme für Alle



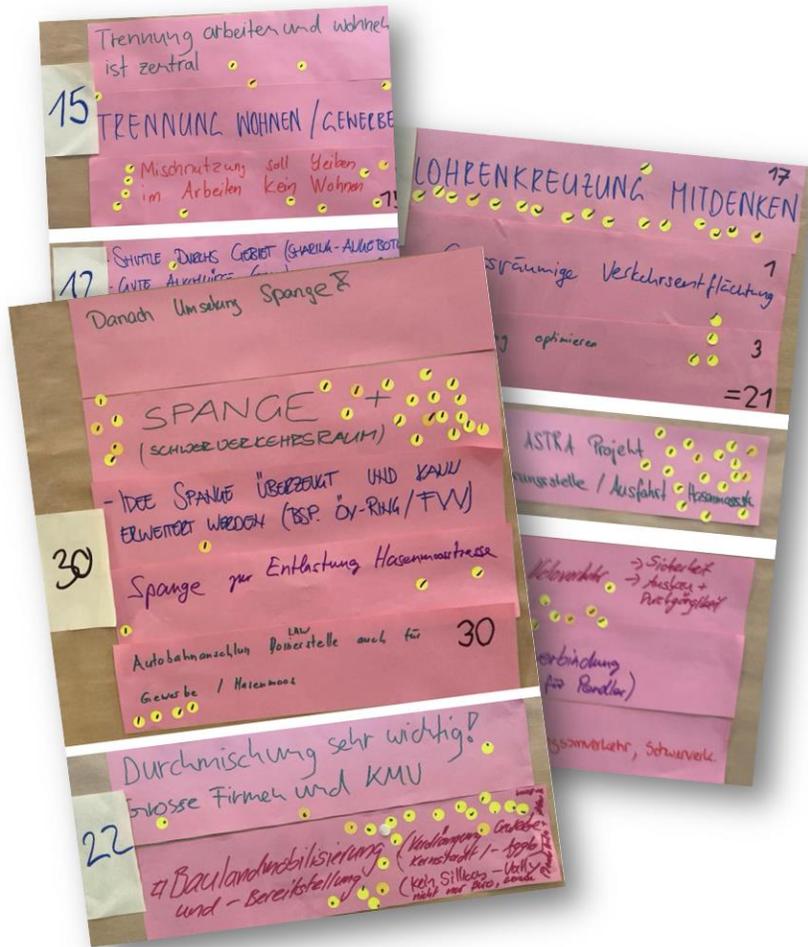
Dichte, Qualität und Stapelung



Clustervielfalt



# Dialog Workshop I



## Generelles Feedback

Positive und wohlwollende Haltung gegenüber der Planungsabsicht sowie den ersten Erkenntnissen und Lösungsideen. Unklarheit gegenüber laufenden Planungen (Knoten Lohren, Bahnhof, Busbevorzugung).

## 1 Campus und Gartenstadt

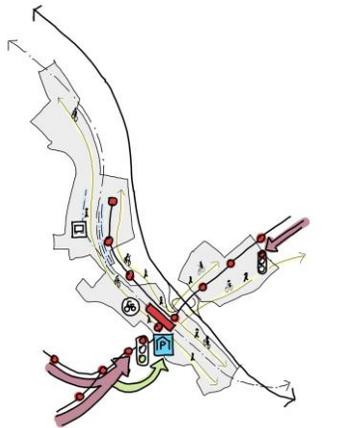
Eine verbesserte Aufenthaltsqualität und mehr Grün wurden begrüsst. Die beiden Begriffe wurden teilweise als verwirrend oder nicht passend für Rothenburg Station befunden.

## 2 Lebendiges Zentrum

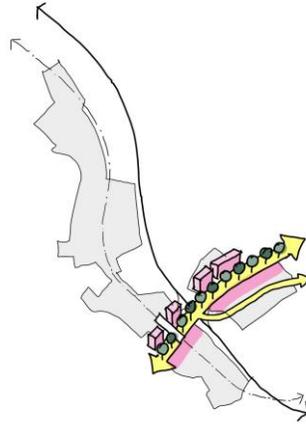
Die Idee wurde unterstützt. Die Projektabsichten der Bebauungspläne (bspw. Sicherheitszentrum) waren diversen Anwesenden noch nicht oder nur in Teilen bekannt.



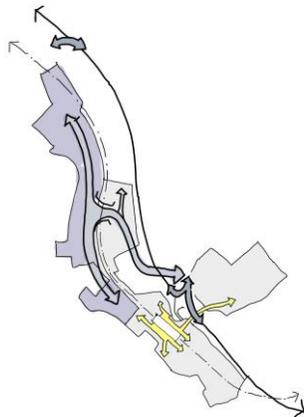
# Dialog Workshop I



Mobilitätshub mit Push & Pull



Starke Querachse



Verbindung und optimierter Anschluss

## 3 Mobilitätshub

Mobilität und Verkehr als grosses Thema beim 1. Workshop. Man war sich insgesamt einig, dass diesbezüglich etwas gemacht werden muss und alle zu einer Verbesserung beitragen müssen, um weitere Entwicklungen zu ermöglichen.

## 4 Starke Querachsen

Die Idee wurde unterstützt. Insbesondere die heutige Verkehrssicherheit und Netzlücken wurden bemängelt.

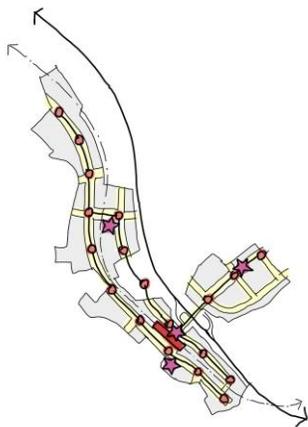
## 5 Spange und optimierter Anschluss

Verbindung Hasenmoos- Wahligenstrasse wurde von den meisten als grosse Chance erachtet. Teilweise wurde ebenfalls ein Anschluss an den Schwerverkehrsraum gefordert.

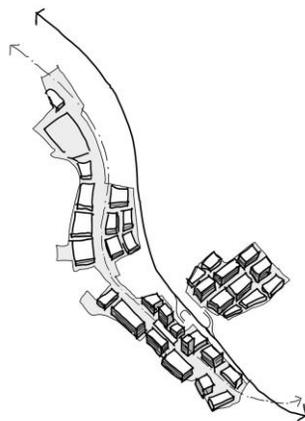
**Achtung: Die Verbindung Hasenmoos- Wahligenstrasse bedeutet nicht einen Kapazitätsausbau!**



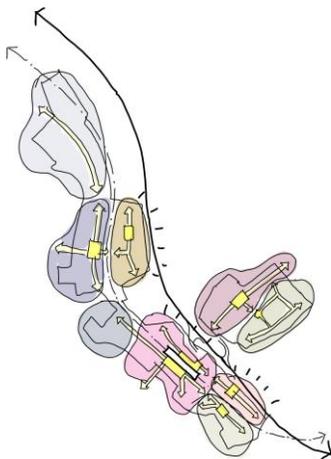
# Dialog Workshop I



*Innere Systeme für Alle*



*Dichte, Qualität und Stapelung*



*Clustervielfalt*

## **6 Innere Systeme für Alle**

Die Idee wurde unterstützt. Neue Mobilitätsformen wie selbstfahrende Shuttles und Sharing-Angebote für Mitarbeitende kamen gut an. Schaffung einer eigenen Identität als wichtiges Thema für Rothenburg Station.

## **7 Dichte, Qualität und Stapelung**

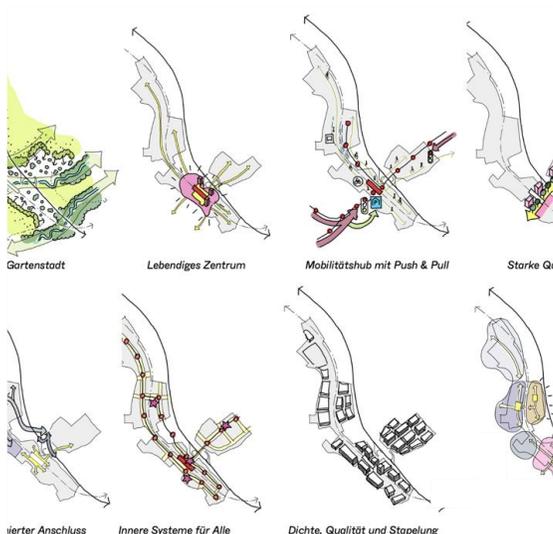
Wenig konkrete Rückmeldungen zum Thema. Einige Forderungen nach Baulandmobilisierung.

## **8 Clustervielfalt**

Klare Positionierung als Arbeitsplatzgebiet ohne Wohnnutzung. Angst vor Verdrängung von Gewerbe und Industrie war feststellbar. Teilweise kritische Haltung gegenüber einer Ansiedlung von wertschöpfungsstarken Branchen (High-Tech, «Silicon Valley»).

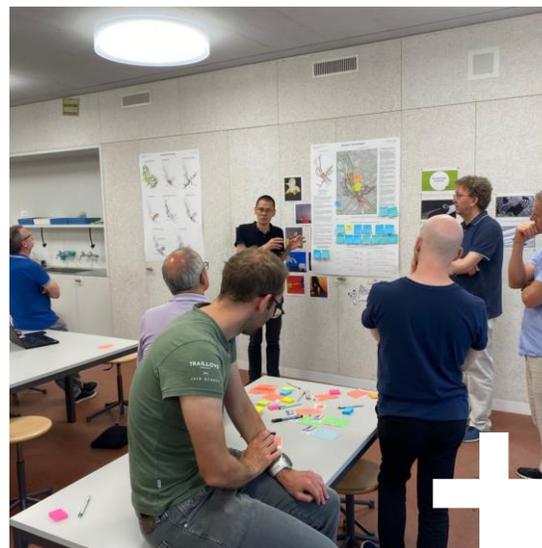


# Was ist in der Zwischenzeit passiert?



## 8 Lösungsideen

- + Auswertung Workshop I
- + Kritische Würdigung



## Workshops im Projektteam

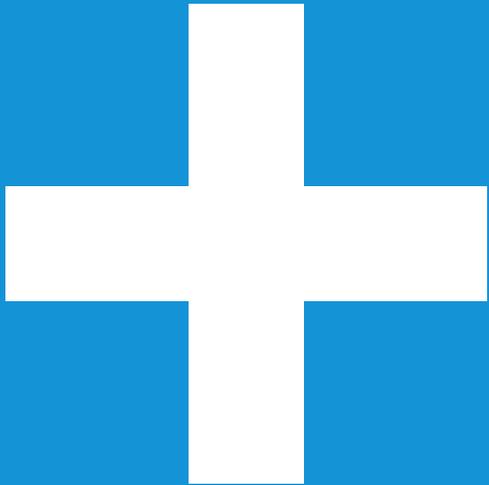
- + Szenarien erarbeitet, Variantenstudium
- + Bedürfnisse Projektpartner aufgenommen



## Zukunftsbild Verkehr und Siedlung

- + Lösungsansätze Verkehr erarbeitet
- + Realitätschecks



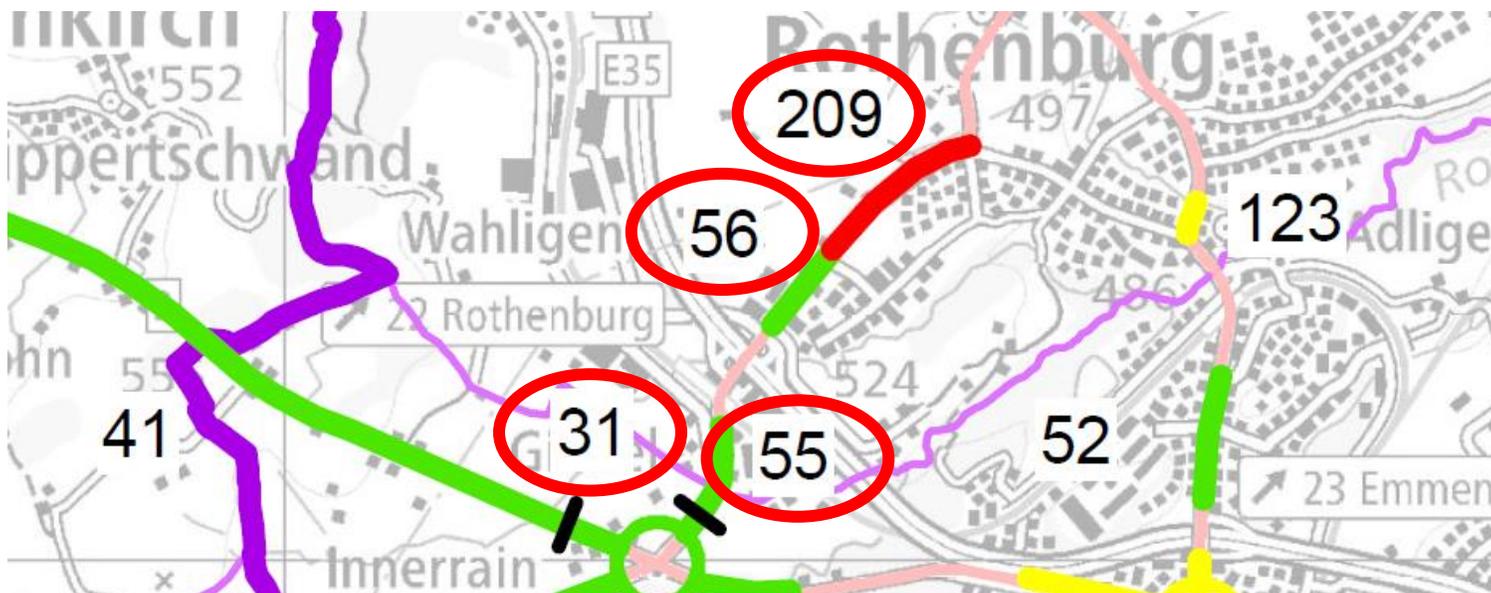


# Block 1 – Fokus Verkehr

**Adrian Leuenberger, AKP Verkehrsingenieur AG**  
Fachplaner Verkehr

Workshop II ESP Rothenburg

# Bauprogramm 2023 – 2026 Kanton Luzern



K 12/13/ 15 a		A; ÖV-11.1j		Emmen, Knoten Lohrensage, Optimierung Leistungsfähigkeit und Anpassung Bushaltestellen, Erstellen und Ergänzen Radverkehrsanlage	3	31	A	12'200'000	700'000	500'000	2'000'000	5'000'000	4'000'000	
K 15 a		A; ÖV-9.1g		Emmen/Rothenburg, Abschnitt Lohren (exkl.) – Einmündung Hasenmoosstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und Verkehrsmanagement in Koordination Sanierung Strasse	3	55	A	5'900'000	450'000	250'000	200'000	1'000'000	2'000'000	2'000'000
K 15 a		B; ÖV-9.1i	A; ÖV-7.2	Rothenburg, Einmündung Buzibachstrasse – Autobahnanschluss (exkl.), Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und Verkehrsmanagement	3	56	A	6'900'000	250'000	150'000	100'000		1'000'000	5'400'000
K 15 a		C; ÖV-7.8		Rothenburg, Abschnitt Einmündung Butzibachstrasse – Abzweigung Rosengartenstrasse, Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und Verkehrsmanagement	3	209	C	3'300'000	100'000				200'000	3'000'000

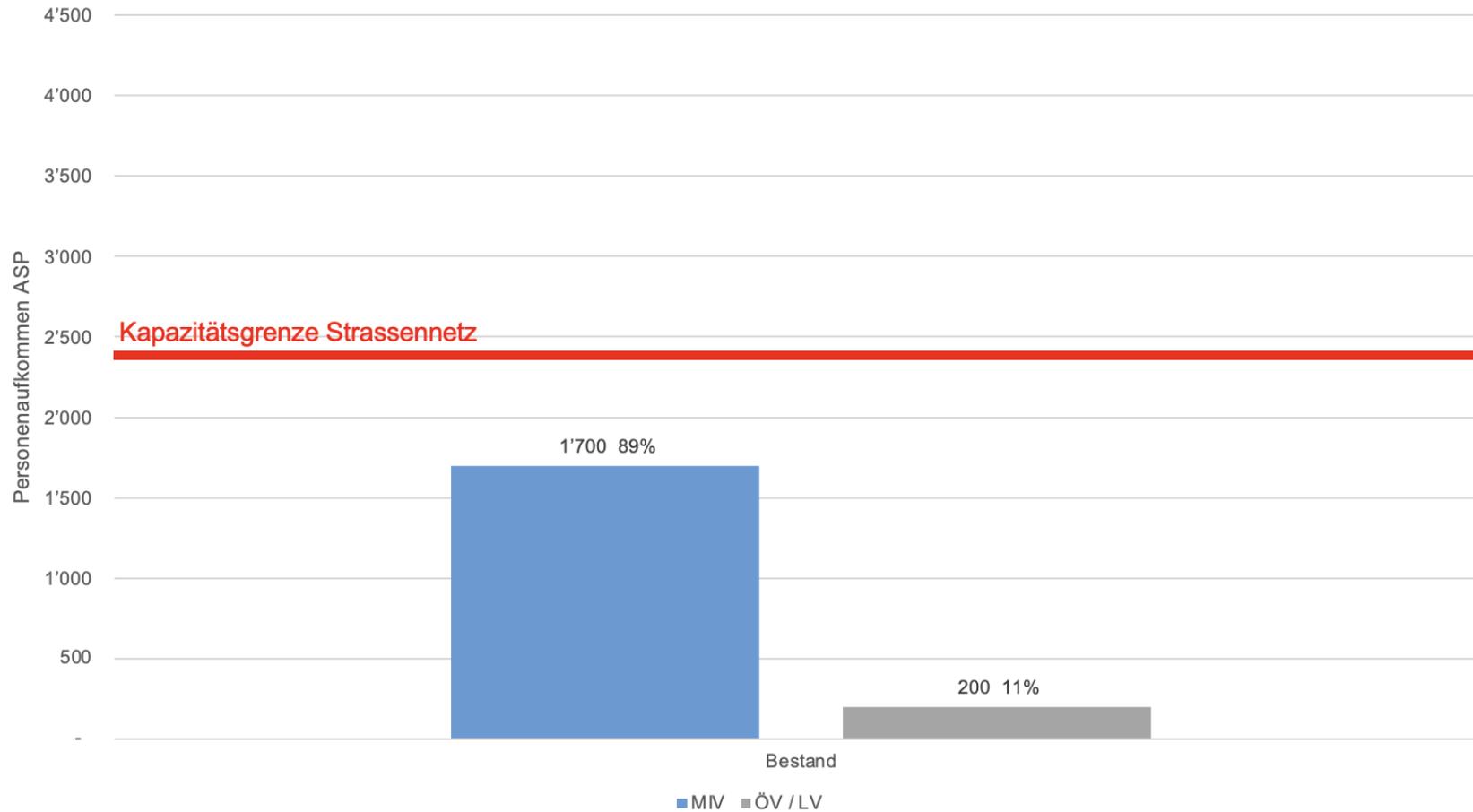


# Kapazität und Ausbaumöglichkeiten Verkehrsnetz

- + Studie zur Prüfung möglicher Massnahmen zur Optimierung des Verkehrssystem im ESP Rothenburg
- + Zusammenarbeit von Bund (ASTRA), Kanton (vif, rawi), Gemeinden
- + Prüfung zahlreicher Massnahmen
  - Verbindung Wahligenstrasse – Hasenmoosstrasse
  - Spurausbauten bei Zufahrten
  - Ausbau Kreisel A2-Anschluss (Zweistreifig, Bypässe, ...)
  - Optimierung Kreisel A2-Anschluss (Mehrstreifige Zufahrten, Turboelemente, ...)
  - Umbau Anschlussknoten mit Lichtsignalanlagen
  - Verlängerung und Ausbau A2 Ausfahrt (Pannestreifenumnutzung)
- + Kapazitätsgrenze des Strassennetzes ist mit den geplanten Bauvorhaben seitens Kanton (Bauprogramm) erreicht
- + Kapazitätsgrenze A2 Richtung Luzern erreicht

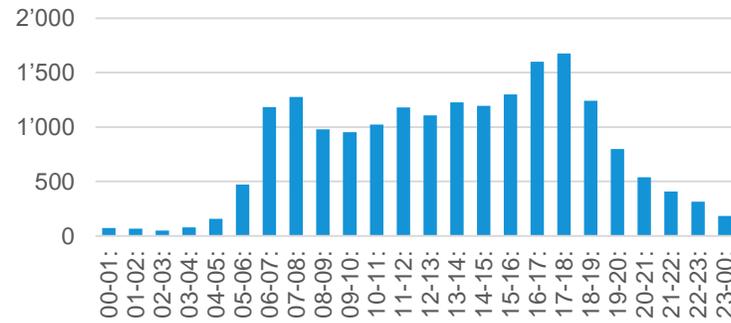


# Verkehrsaufkommen ESP Rothenburg heute

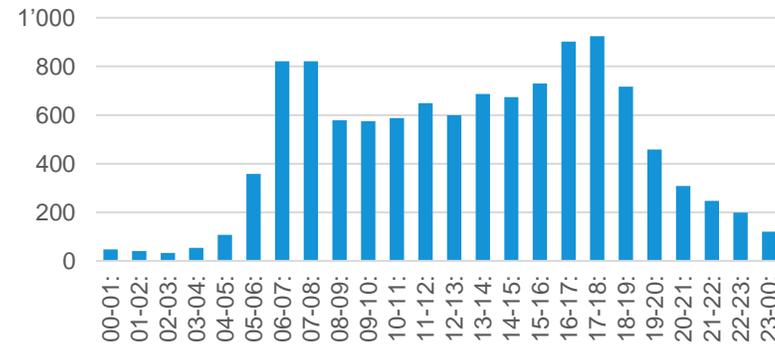


# Beispielhafte Tagesganglinie Verkehr heute

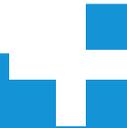
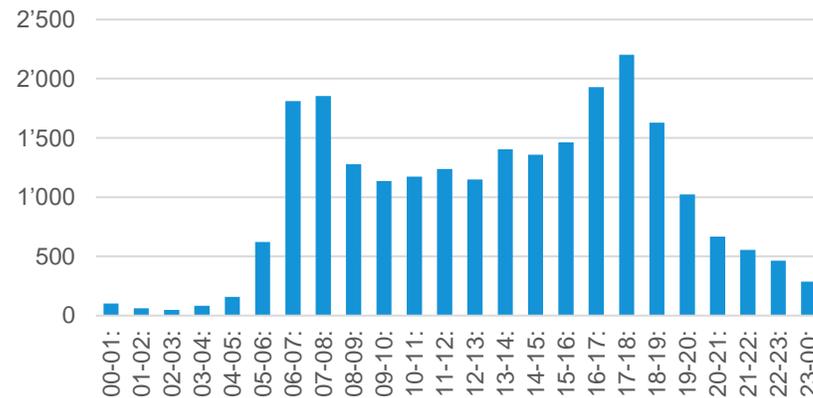
Tagesganglinie 2019 Kreisel Wahligen Mo-Fr, Seite Loren



Tagesganglinie 2019 Kreisel Wahligen Mo-Fr, Seite A2



Tagesganglinie 2019 Knoten Lohren



# Entwicklung ESP Rothenburg

## Mengengerüst Rothenburg Station

1 Industrie Hasenmoos	
Grundfläche Gebiet	203'500
ÜZ Bestand	10'000
BGF Bestand	10'000
Nutzende Bestand	38
AZ Bestand	0.05
Raum/Nutzer Bestand	263
ÜZ Entwurf	36'000
Durchschn. Gesch. neu	1.3
BGF Entwurf	46'800
Nutzfläche Entwurf	37'440
Raumbedarf/Nutzer	130
Nutzende Entwurf	288
AZ Entwurf	0.23
zus. BGF	36'800
zus. Nutzende	250
Raum/Nutzer Neu	163

2 Pistor	
Grundfläche Gebiet	153'500
ÜZ Bestand	71'800
BGF Bestand	143'600
Nutzende Bestand	650
AZ Bestand	0.94
Raum/Nutzer Bestand	221
ÜZ Entwurf	86'000
Durchschn. Gesch. neu	2.0
BGF Entwurf	172'000
Nutzfläche Entwurf	137'600
Raumbedarf/Nutzer	130
Nutzende Entwurf	1'058
AZ Entwurf	1.12
zus. BGF	28'800
zus. Nutzende	408
Raum/Nutzer Neu	163

3 Fachmarkt-Cluster Waligen	
Grundfläche Gebiet	133'000
ÜZ Bestand	42'400
BGF Bestand	99'000
Nutzende Bestand	245
AZ Bestand	0.74
Raum/Nutzer Bestand	404
ÜZ Entwurf	64'500
Durchschn. Gesch. neu	3.0
BGF Entwurf	133'000
Nutzfläche Entwurf	154'400
Raumbedarf/Nutzer	100
Nutzende Entwurf	1'344
AZ Entwurf	1.45
zus. BGF	44'000
zus. Nutzende	1'299
Raum/Nutzer Neu	125

4 Gewerbevielfalt	
Grundfläche Gebiet	105'000
ÜZ Bestand	29'000
BGF Bestand	80'000
Nutzende Bestand	479
AZ Bestand	0.76
Raum/Nutzer Bestand	167
ÜZ Entwurf	44'000
Durchschn. Gesch. neu	2.5
BGF Entwurf	110'000
Nutzfläche Entwurf	88'000
Raumbedarf/Nutzer	100
Nutzende Entwurf	880
AZ Entwurf	1.05
zus. BGF	30'000
zus. Nutzende	401
Raum/Nutzer Neu	125

5 Zentrum	
Grundfläche Gebiet	69'000
ÜZ Bestand	18'700
BGF Bestand	125'450
Nutzende Bestand	3'200
AZ Bestand	1.82
Raum/Nutzer Bestand	39
ÜZ Entwurf	26'500
Durchschn. Gesch. neu	3.0
BGF Entwurf	132'500
Nutzfläche Entwurf	106'000
Raumbedarf/Nutzer	30
Nutzende Entwurf	3'533
AZ Entwurf	1.92
zus. BGF	7050
zus. Nutzende	333
Raum/Nutzer Neu	38

6 Business Meile	
Grundfläche Gebiet	92'500
ÜZ Bestand	24'100
BGF Bestand	96'400
Nutzende Bestand	801
AZ Bestand	1.04
Raum/Nutzer Bestand	120
ÜZ Entwurf	41'000
Durchschn. Gesch. neu	3.5
BGF Entwurf	143'900
Nutzfläche Entwurf	114'800
Raumbedarf/Nutzer	80
Nutzende Entwurf	1'435
AZ Entwurf	1.55
zus. BGF	47'000
zus. Nutzende	634
Raum/Nutzer Neu	100

7 KMU-Cluster	
Grundfläche Gebiet	111'000
ÜZ Bestand	32'000
BGF Bestand	80'000
Nutzende Bestand	753
AZ Bestand	0.72
Raum/Nutzer Bestand	106
ÜZ Entwurf	46'000
Durchschn. Gesch. neu	3.0
BGF Entwurf	138'000
Nutzfläche Entwurf	110'400
Raumbedarf/Nutzer	100
Nutzende Entwurf	1'104
AZ Entwurf	1.24
zus. BGF	58'000
zus. Nutzende	351
Raum/Nutzer Neu	125

8 urbane Logistik	
Grundfläche Gebiet	44'500
ÜZ Bestand	17'000
BGF Bestand	42'500
Nutzende Bestand	221
AZ Bestand	0.96
Raum/Nutzer Bestand	192
ÜZ Entwurf	25'000
Durchschn. Gesch. neu	3.0
BGF Entwurf	75'000
Nutzfläche Entwurf	60'000
Raumbedarf/Nutzer	90
Nutzende Entwurf	667
AZ Entwurf	1.69
zus. BGF	32'500
zus. Nutzende	446
Raum/Nutzer Neu	113

9 Urbane Industrie	
Grundfläche Gebiet	35'500
ÜZ Bestand	18'800
BGF Bestand	25'200
Nutzende Bestand	137
AZ Bestand	0.71
Raum/Nutzer Bestand	184
ÜZ Entwurf	18'000
Durchschn. Gesch. neu	2.5
BGF Entwurf	45'000
Nutzfläche Entwurf	36'000
Raumbedarf/Nutzer	130
Nutzende Entwurf	277
AZ Entwurf	1.27
zus. BGF	19'800
zus. Nutzende	140
Raum/Nutzer Neu	163

Einzonung Pistor	
Grundfläche Gebiet	45'000
ÜZ Entwurf	23'000
Durchschn. Gesch. neu	1.5
BGF Entwurf	34'500
Nutzfläche Entwurf	27'600
Raumbedarf/Nutzer	100
Nutzende Entwurf	276
AZ Entwurf	0.77

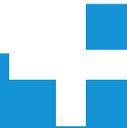
Einzonung Fachmarkt-Cluster	
Grundfläche Gebiet	13'000
ÜZ Entwurf	6'200
Durchschn. Gesch. neu	3.3
BGF Entwurf	21'700
Nutzfläche Entwurf	17'360
Raumbedarf/Nutzer	100
Nutzende Entwurf	174
AZ Entwurf	1.67

Einzonung Zentrum	
Grundfläche Gebiet	32'000
ÜZ Entwurf	14'000
Durchschn. Gesch. neu	4.0
BGF Entwurf	56'000
Nutzfläche Entwurf	44'800
Raumbedarf/Nutzer	60
Nutzende Entwurf	747
AZ Entwurf	1.75

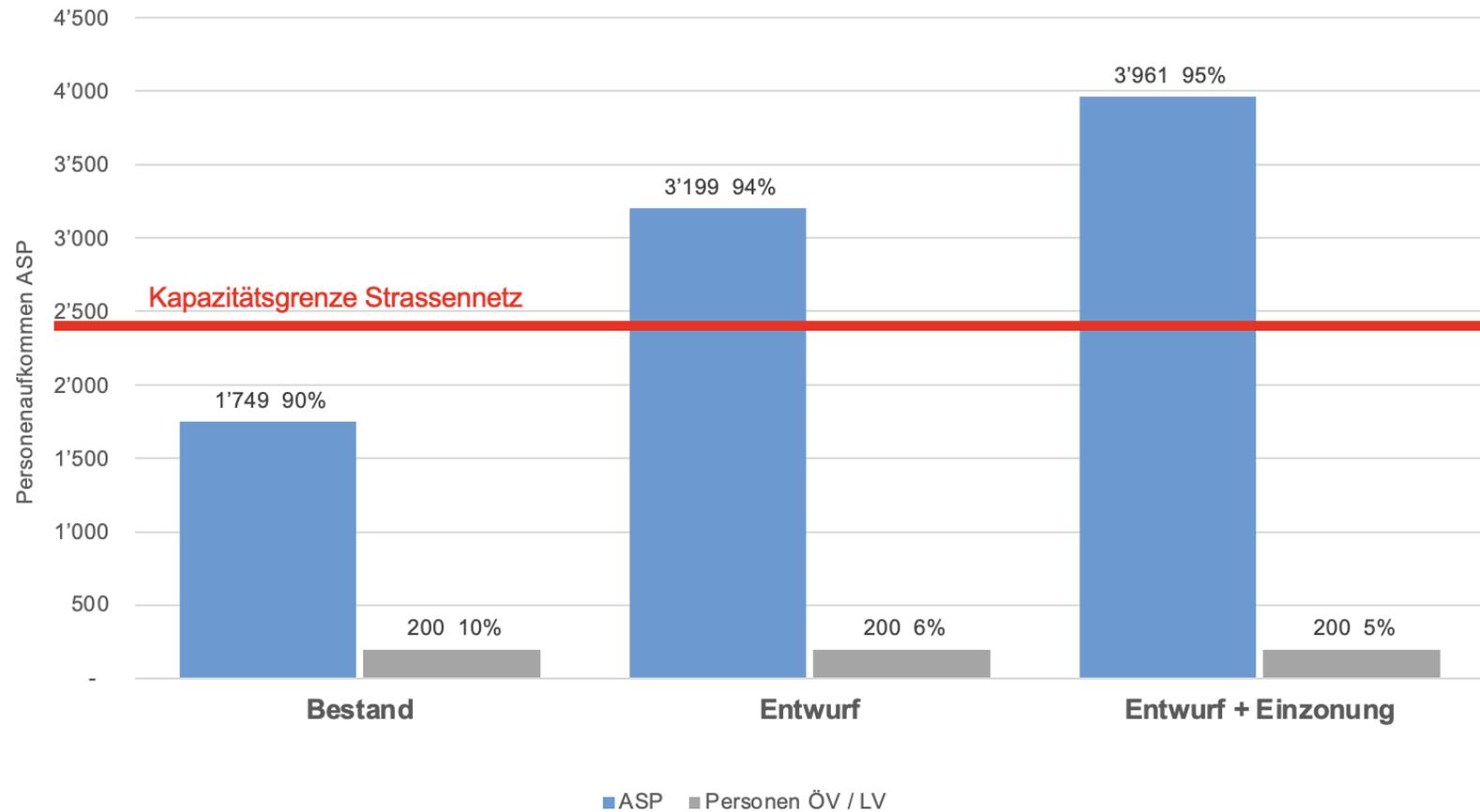
Einzonung KMU-Cluster	
Grundfläche Gebiet	9'000
ÜZ Entwurf	4'400
Durchschn. Gesch. neu	3.5
BGF Entwurf	15'400
Nutzfläche Entwurf	12'320
Raumbedarf/Nutzer	100
Nutzende Entwurf	123
AZ Entwurf	1.71

Urbane Industrie (Einzonung)	
Grundfläche Gebiet	92'000
ÜZ Entwurf	43'500
Durchschn. Gesch. neu	2.0
BGF Entwurf	87'000
Nutzfläche Entwurf	69'600
Raumbedarf/Nutzer	100
Nutzende Entwurf	696
AZ Entwurf	0.93

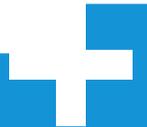
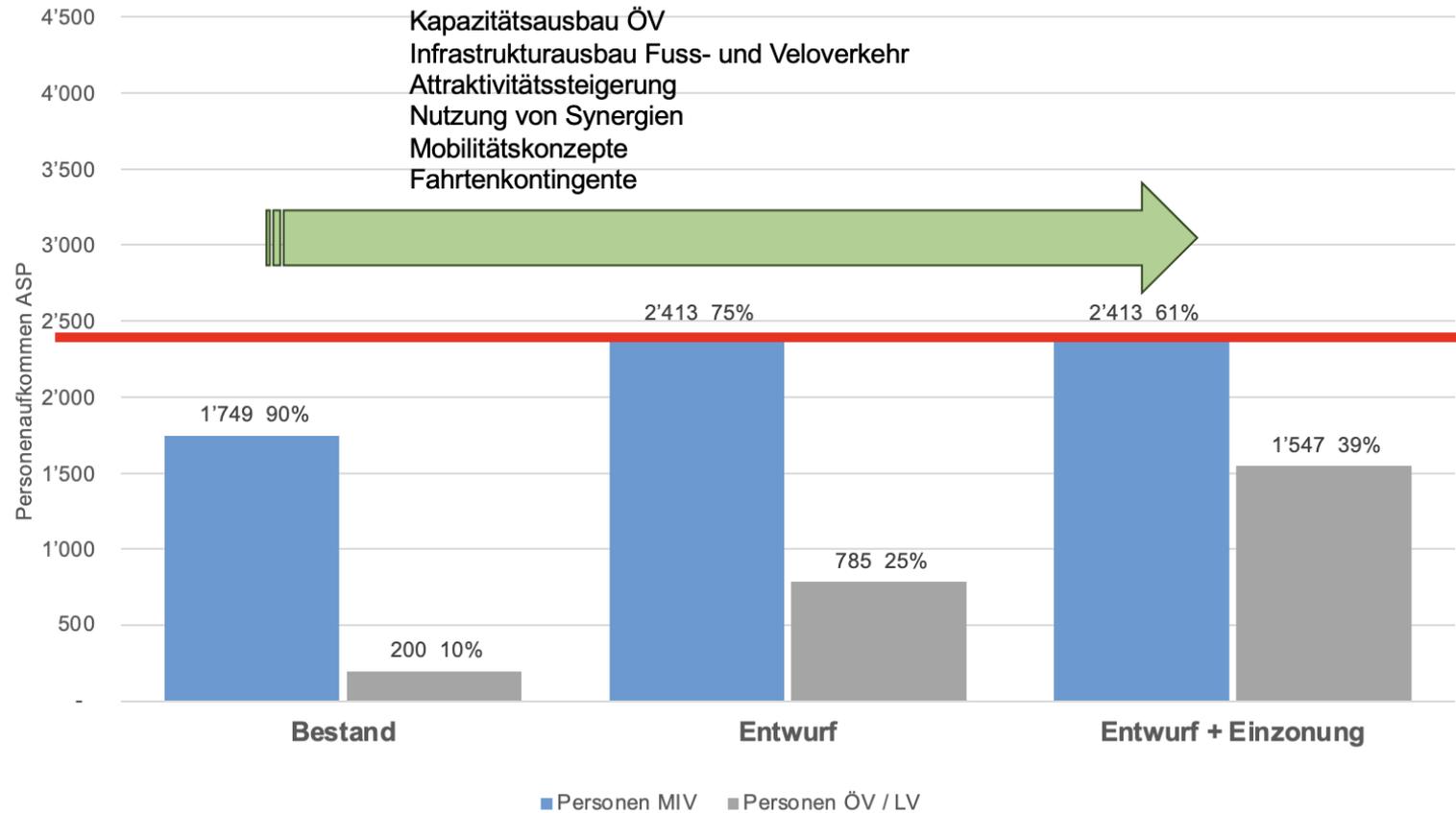
Bestand	6'524
zus. ohne Einzonung	4'262
zus. mit Einzonung	6'278
<b>Total</b>	<b>12'802</b>
Total ohne Einzonung	10'786



# Entwicklung bei unverändertem Mobilitätsverhalten



# Erforderliche Entwicklung Mobilitätsverhalten



## Fazit Verkehr Rothenburg

- + Die Kapazitätsgrenze des Verkehrssystems für Personenwagen ist erreicht
  
- + Was noch möglich ist, ist aktuell seitens Kanton in Planung (Bauprogramm)
  
- + Eine weitere Entwicklung im Gebiet setzt eine effizienteres Mobilitätsverhalten voraus (von bestehenden und zukünftigen Nutzern)
  - Flächeneffizienz
  - Verlagerung weg von den Spitzenzeiten
  - Minimierung der Wege durch Synergienutzungen
  - Beschränkte Strassenkapazität für unvermeidbaren Verkehr freihalten



## Block 1: Verkehr - Tischdialog

Bitte diskutieren Sie:

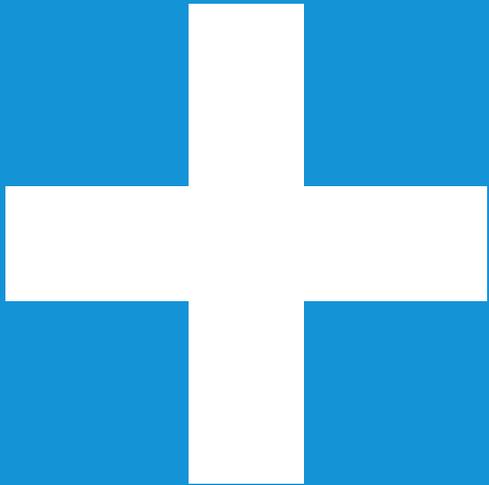
- + Was hat Ihnen gefallen?
- + Was ist Ihnen wichtig?
- + Was finden Sie kritisch?
- + Was hat Ihnen eventuell gefehlt?

Nutzen Sie bitte den QR-Code  
oder gehen sie auf  
**menti.com**  
und geben dort  
**1363 0785**  
ein.



- + Einigen Sie sich bitte fortlaufend auf wichtige Rückmeldungen und schicken Sie diese bitte per Mentimeter.  
→ Immer **«Absenden»** klicken nicht **«nächste Frage»**





# Block 2 – Zukunftsbild

**Han van de Wetering, Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH**  
Fachexperte Städtebau

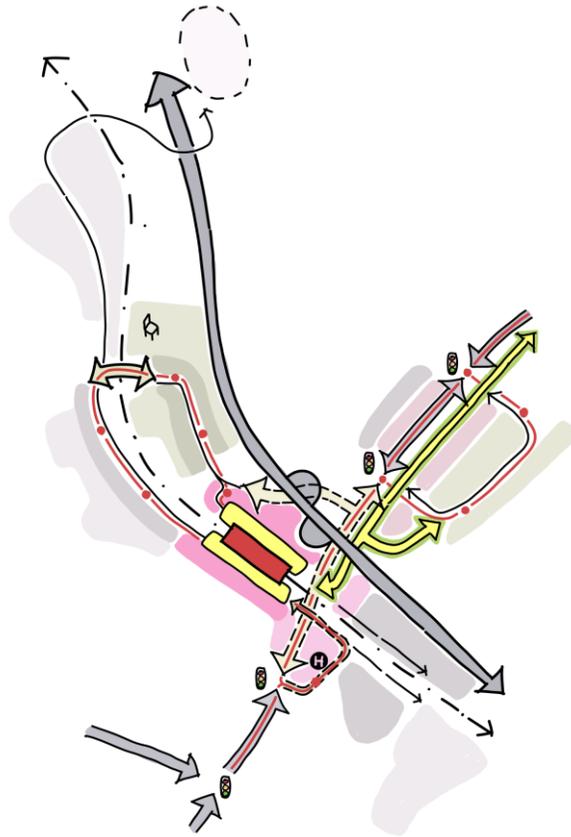
Workshop II ESP Rothenburg

# Städtebauliche und verkehrliche Studie ESP Rothenburg Station



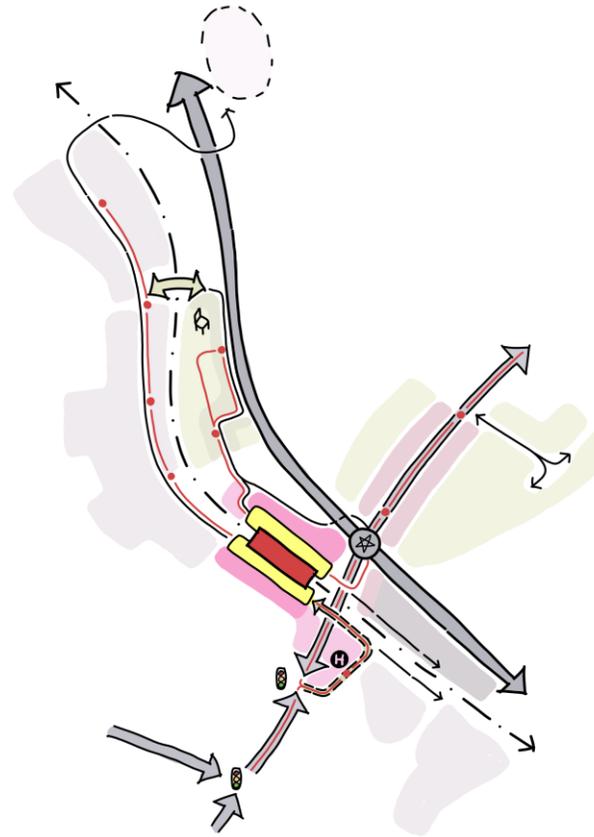
# Vorbereitung Workshop II

## Variantenfächer Szenarien



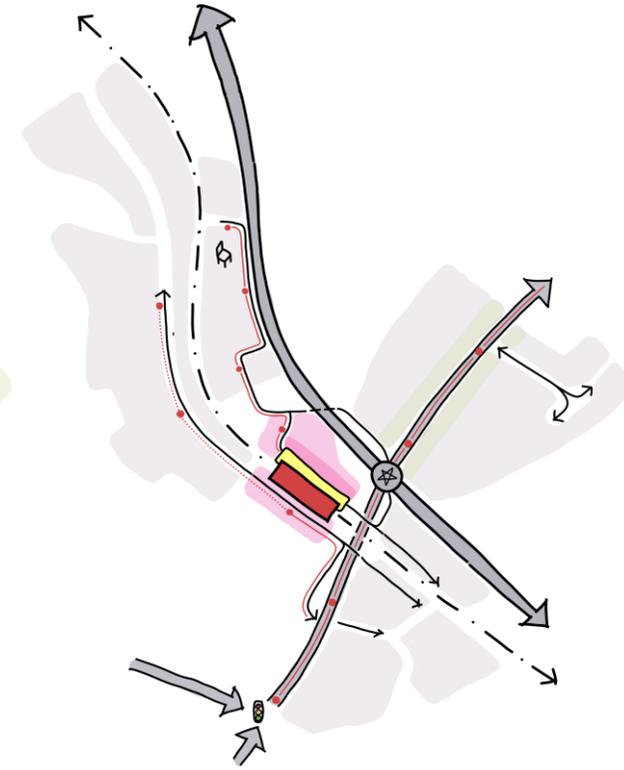
*Szenario 1: Kantonale Ausstrahlung mit klarer Profilierung und Cluster*

Grosse Ambitionen, starke, zusammenhängende Lösungen, zukunftsfähige Entwicklung



*Szenario 2: Regionale Ausstrahlung mit differenzierter Entwicklung der Gebiete*

ESP mit regionaler Ausstrahlung: Nur teilweise grosse Ambitionen, mehrheitlich generell akzeptierte Einzellösungen, Fokus auf kurz- bis mittelfristige Entwicklung



*Szenario 3: Lokale Ausstrahlung mit Fokus Industrie*

Industrie- und Gewerbegebiet mit lokaler Ausstrahlung: zurückhaltende Ambitionen, Fokus auf bestehende Lösungen, beschränkte und kurzfristige Entwicklung

## Variantenfächer Szenarien



*Scenario 1: Kantonale bis nationale Ausstrahlung*



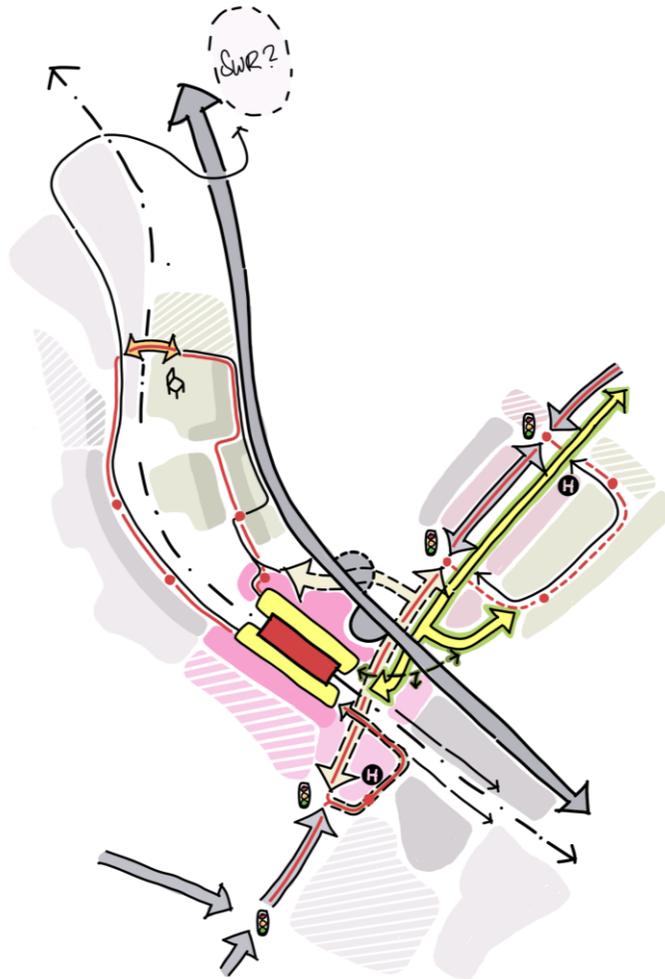
*Scenario 2: Regionale Ausstrahlung*



*Scenario 3: Lokale Ausstrahlung*



# Szenario 1: Kantonaler ESP



## Hauptelemente

### 5 Inneres Sammelstrassennetz

- Attraktive Strassen mit Velostreifen und Gehbereichen mit durchgehender Bepflanzung (Baumreihe)
- Neue Verbindung Ost-West oberhalb der IKEA als ergänzende Verbindung für ÖV, FVV und MIV / Schwerverkehr

### 6 Inneres ÖV-System

- Regionalbusse (öffentlicher Verkehr) überlagert mit ergänzenden Ortsbussen (privat) im dichten Takt (1/4h-Takt)

### 7 Bahnhofplätze

- Zwei verkehrsarme, feinmaschig vernetzte Bahnhofplätze (entlastet durch Lenkung Verkehr über neue Verbindung)

### 8 Autobahnanschluss

- Optimierung Verkehrsströme durch Dosierung und Lenkung Kantonsstrasse
- Weitere (langfristige) Optimierung durch Änderung Auslegung der Anschlussstelle
- Velobrücke Buzibach - Bahnhof zur Entflechtung des Velos zwischen den beiden Kreisverkehrsanlagen Huoben und Waligen

Hohe Dichte (z.B. AZ 1.0 - 1.2)

Grosses Entwicklungspotential (ca. 10'800 Raumnutzer)

Modal Split: ca. 30% ÖV-Anteil

Mittlere Reduktion MIV: ca. -25%

**Zukunftsbild**

# Zukunftsbild ESP Rothenburg



## Städtebau, Freiraum und Landschaft

- Kompakter Siedlungskörper (auch dichte Industrie-Anlagen).
- konsequente Verdichtung entlang der Verkehrs- und ÖV-Achsen, Strassen als vollwertige, repräsentative öffentliche Räume.
- starkes Zentrum und Rückgrat Stationsstrasse, klare Profilierung und Clustervielfalt der Gebiete.
- Grosszügige äussere Landschaft (mit attraktiven Sichtbezügen) und vernetzte innere Landschaft

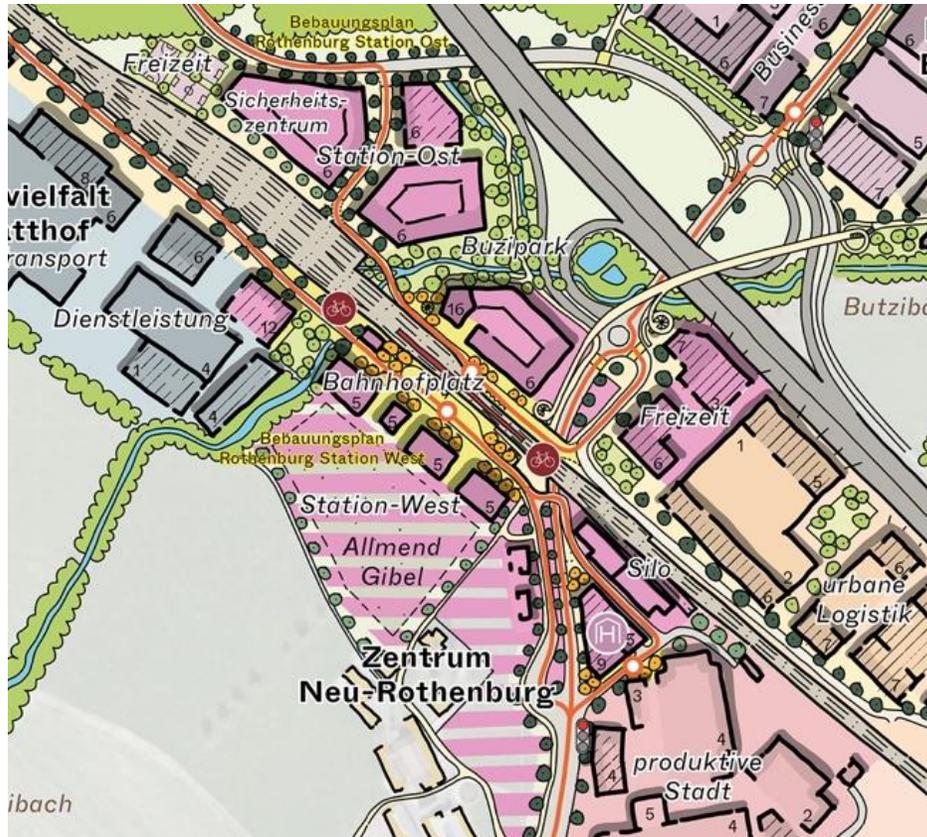
## Verkehr

- Starke Massnahmen Push+Pull (Dosierung, Verkehrslenkung, Parkierung, Mobilitätshub, Mobilitätsangebote)
- Sicherere und direktere Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr im Bereich der Autobahnanschlüsse
- Kompakt gehaltenes ÖV-System mit Buslinie und einem ergänzenden Ortsbus entlang den Sammelstrassen in Ringlinie geführt
- Verbindung zwischen IKEA und Fachmarkt-Cluster Waligen zur Entlastung Bahnhof und Kreisel Huoben. (Kein Kapazitätsausbau! Sondern Verlagerung zur besseren Verträglichkeit)



*Beispiel Südpol Kriens: auch bei Industrie- und Logistikknutzungen sind Überlagerungen möglich (Bild vdw).*

## Zentrum Neu-Rothenburg



- Neues Zentrum am Bahnhof mit hoher Nutzer- und Angebotsdichte (Dienstleistung, Verpflegung, Gastronomie, Freizeit, Sport, Mobilität)
- eigenständige Identität mit hoher Strahlkraft und baulicher Akzentuierung (Hochhausstandort)
- Verdichtung und Weiterentwicklung im direkten Bahnhofsumfeld (Stocker Stahl, Zumbühl Transport, Logistik-Zentren); urbanere Typologien mit Überlagern und Stappeln von Nutzungen
- Bahnhofplätze als Begegnungszonen mit hoher Aufenthaltsqualität (ohne Schwerverkehr – Schwerverkehr wird über Verbindung Hasenmoos – Waligen geführt)
- Aufweitung der Bahnunterführung für mehr Komfort und Sicherheitsempfinden, integrierte Velostation à Niveau.

Skizze Aufweitung Bahnunterführung mit Anschluss an Fuss- und Velobrücke



Beispiel Campus Roche, Rotkreuz: hochwertiger zentraler Treffpunkt eines Arbeitsplatzgebiets (Bild vdw).



# Fachmarkt-Cluster Waligen



## Fachmarkt-Cluster Waligen

- Neue zentrale Achse Wahligenstrasse als Typ „Strip“ mit beidseitiger, dichter Bebauung.
- Starke Profilierung mit Verkaufsnutzungen für schwere Güter (Fachmärkte).
- 4 bis 5-geschossige Bebauung (teilweise auch höher) entlang der Strasse mit übertiefen Erdgeschossen für Produktion oder Lager.
- Vitrine A2: Sichtbezug der Bauten zu Autobahn stärken (Aufstockungen, Werbung usw.).
- Synergienutzungen durch Verbindung Hasenmoos-Waligen (bspw. Lagerflächen).

## IKEA 2.0

- Weiterentwicklung der Typologie IKEA.
- Flächige, oberirdische Parkierung verlagern in kompakte, mehrgeschossige Parkieranlagen.
- Förderung von eigenen Mobilitätsformen (selbstfahrender Shuttle, Cargo-Bikes ab Bahnhof, Sharing-Lieferwagen usw.).
- Nutzung der grossen Dachflächen für Aufstockungen, «urban farming», zur Energiegewinnung oder Parkierung.



## Buzibachring



- Gewerbering Buzibach mit direktem Anschluss ab Bahnhof über Fuss- und Velobrücke.
- Starke Verdichtung unter Beibehalt des Nutzungsschwerpunkts »KMU« entlang der Buzibachstrasse.
- Stationsstrasse als Rückgrat mit hoher Bebauung in der ersten Bautiefe (5-10 Geschosse).
- Parzellenübergreifende Entwicklung unter Beibehalt der kleinteiligen Struktur möglich.
- Synergien fördern (gemeinsame Mensa, Konferenzräume, Fahrzeugpark, Sharing).
- Spezialnutzung im Gefährdungsbereich der Gasleitung.
- Mobilitäts-Hub beim Ortseingang Stationsstrasse.
- Langfristige Umlegung Autobahnanschluss mit ÖV-Linie über Buzibach.

*Beispiel Thurgauerstrasse, ZH:  
Gewerbegebiet entlang Hauptstrasse,  
direkte Erschliessung über  
Parallelstrasse (auch für Fuss- und  
Veloverkehr) (Bild vdw).*



*Beispiel Bahnstrasse, Bern:  
Kleinteiliges Gewerbehaus  
mit Handwerksbetriebe,  
gemeinsame  
Infrastrukturen wie  
Sitzungszimmer und  
Cafeteria (Bild vdw).*

# Umgang «Erweiterungsgebiete»



## 1. Priorität – zentrale Gebiete (rot)

*bestehende vollständige Erschliessung und Anbindung, zentrale Lage, hoher potentieller ÖV-Erschliessungsgrad*

- Waligen Süd (Entwicklungsreserve Gemeinde): Zentrale Lage und vollständige zweiseitige Erschliessung, Spezialnutzung unter Hochspannungsleitung
- Westliches Eingangstor Buzibach (Entwicklungsreserve Gemeinde): vollständige bestehende Erschliessung, Verbesserung Torwirkung am Ortseingang
- Gibel (strategische ESP-Erweiterung Kanton): Zentrale Lage am Bahnhof, Erschliessung nur rückwärtig über Hasenmoos- und Gibelstrasse.

## 2. Priorität – Randlagen (gelb)

- Pistor Nord (Entwicklungsreserve Gemeinde): Voraussetzung Verbindung Hasenmoos - Waligen inkl. Bus-Ringlinie wird erstellt, Gewährleistung der ökologischen Vernetzung
- Waligen Nord (Entwicklungsreserve Gemeinde): Voraussetzung Verbindung Hasenmoos - Waligen inkl. Bus-Ringlinie wird erstellt.
- Neuenkirchstrasse/Lohrenhalde (ESP-Erweiterungsoption Gemeinde): Strassenseitige Erschliessung aufgrund Randlage unproblematisch, Einzoning als mögliche Folgelösung für Deponie, keine arbeitsplatzintensiven Nutzungen.
- Östliches Eingangstor Buzibach (übriges Gebiet): Erstellung einer Erschliessung unter Berücksichtigung Hecke und Feldgehölze

**Mengengerüst**

# Mengengerüst



## Arbeitsplatzintensiver Osten – flächenintensiver Westen

- Potenzial Raumnutzer ohne Einzonungen: ca. 10'800

### Wichtige Erkenntnisse:

- **Quantensprung zwischen Bahn und Autobahn:** starke Verdichtung, neue Profilierung, mehr Arbeitsplätze, städtebauliche Prägnanz
- Flächenintensives Gewerbe und Industrien westseitig der Bahn
- Starke Verdichtung entlang der Achse Stationsstrasse und am Bahnhof Rothenburg Station
- **Clusterorientierte Entwicklung:** Entwicklungspotenziale bei allen Clustern, klare Profilierung verhindert Verdrängung
- **Fachmarkt-Cluster Wahligen:** grosses Potenzial in Bebauung, Profilierung und Nutzung (Überlagerungen mit Produktion, Handwerk, Montage, Reparatur, Verteilzentren, Pick-up-Standort Fachmärkte usw.); Vervierfachung der Raumnutzer möglich; starke Adressierung zur Wahligenstrasse - Visitenkarte zur Autobahn
- **KMU-Cluster Buzibach:** viel Entwicklungspotenzial, grosse Bedeutung einer bewussten Lenkung der Entwicklung (kleinteilige, parzellenorientierte Entwicklung, klare Profilierung und Regelung notwendig)

## Block 2: Zukunftsbild

Bitte diskutieren Sie:

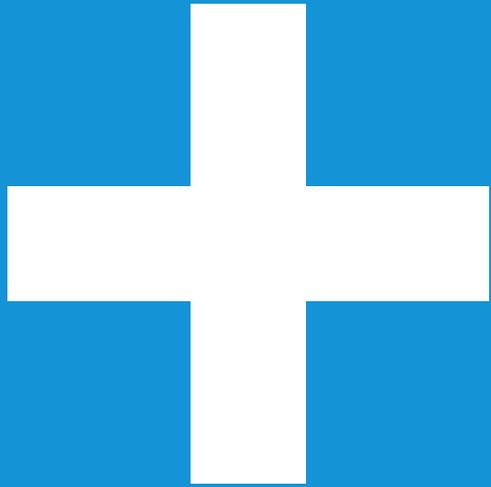
- + Was hat Ihnen gefallen?
- + Was ist Ihnen wichtig?
- + Was finden Sie kritisch?
- + Was hat Ihnen eventuell gefehlt?

Nutzen Sie bitte den QR-Code  
oder gehen sie auf  
**menti.com**  
und geben dort  
**1363 0785**  
ein.



- + Einigen Sie sich bitte fortlaufend auf wichtige Rückmeldungen und schicken Sie diese bitte per Mentimeter.  
→ Immer **«Absenden»** klicken nicht **«nächste Frage»**





# Block 3 – Entwicklung nach innen

Workshop II ESP Rothenburg

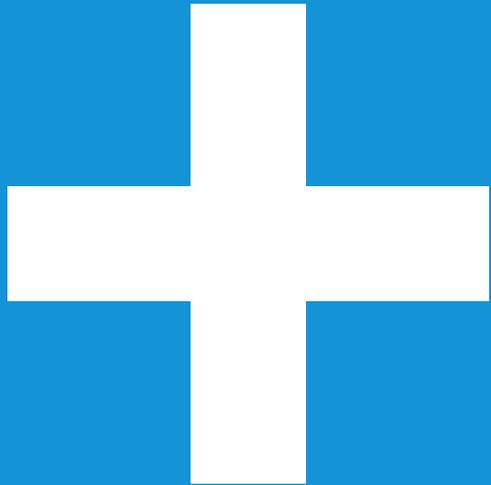
## Tischdialog 3: Weiterdenken! Was ist nötig, damit wir dem Anspruch der Entwicklung nach innen gerecht werden?

- + Welche Nutzungen wünschen Sie sich am Bahnhof Rothenburg Station?
- + Welches Mobilitätsangebot wäre für Ihre Mitarbeiterinnen attraktiv? (Velo-Sharing ab Bahnhof, Bus, carpooling, Mobility, selbstfahrender Shuttle ab Bahnhof)
- + Welche ergänzenden Nutzungen würden zu Ihrer Branche/Cluster passen? Welche Nutzungen wünschen Sie sich in Ihrem Gebiet?
- + Sehen Sie auf Ihrem bestehenden Areal Entwicklungspotenzial/-spielraum?
- + Welche Synergielösungen könnten Sie sich in Ihrem Cluster vorstellen? (Büro, Konferenzräume, Mensa, Parking, Werkstätte, Fahrzeugpark, Lager)
- + Was können Sie bzw. Ihr Unternehmen dazu beitragen?

**Welche Fragen müssen wir uns darüber hinaus stellen?**

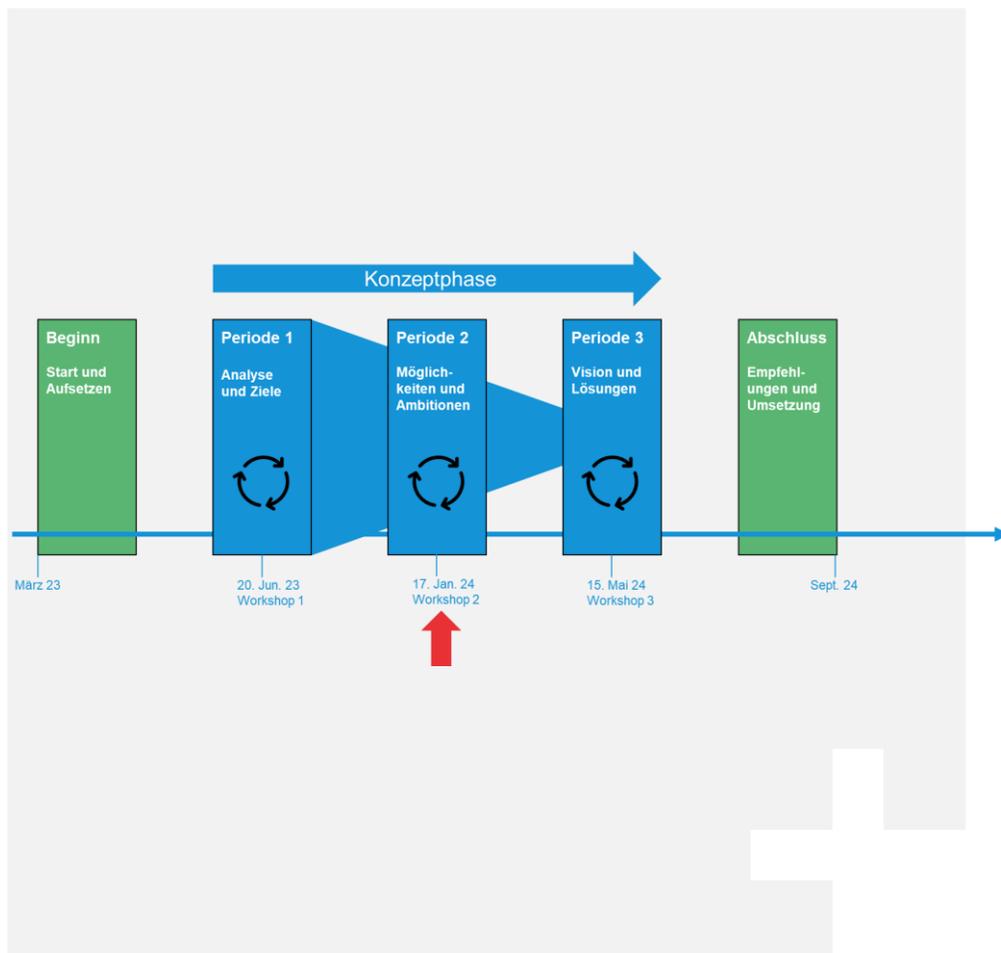
**Bitte schreiben Sie alles auf und bestimmen Sie jemanden, der/die uns danach berichtet.**





# Nächste Schritte

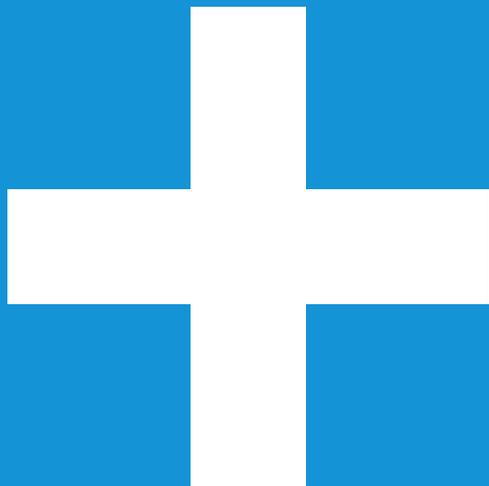
Workshop II ESP Rothenburg



# Wie weiter?

- + Auswertung des Workshops II
  - Protokoll wird wiederum an alle Stakeholder mit Emailadresse gesendet
- + Periode 3 – Vision und Lösungen
  - Zeitschiene und Etappierung der Entwicklung
  - Lösungsansätze zur Umsetzung
  - Umsetzungsmassnahmen entwickeln
  - Workshop 3 am 15. Mai 2024
- + Abschluss im Herbst 2024





# Abschluss

**Michael Riedweg, Gemeinderat Rothenburg**

**Andreas Roos, Gemeinderat Emmen**

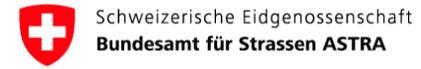
Workshop II ESP Rothenburg

# Herzlichen Dank

- + **Ihnen allen** für das Mitmachen heute Abend und Ihr Interesse an der Zukunft von Rothenburg und Emmen mitzuarbeiten
- + Den Fachpersonen **Paul Krummenacher, Han van de Wetering und Adrian Leuenberger** für die Moderation und fachlichen Inputs
- + **Michael Beck**, Gemeinde Rothenburg und **Andrea Baumann**, LuzernPlus für die Organisation des heutigen Abends



Projektpartner:



# Herzlichen Dank

## Projekt ESP Rothenburg Gesamtkonzept Siedlung und Verkehr

Rothenburg, 17. Januar 2024