

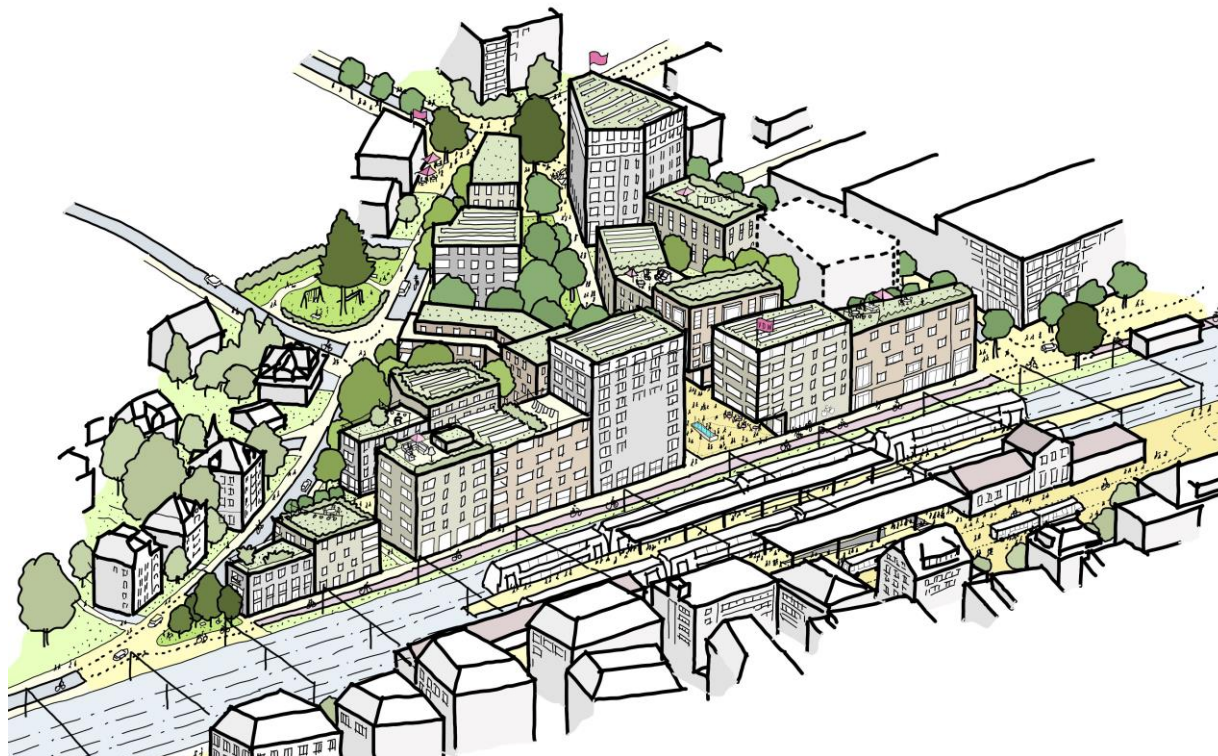
Gemeinde Emmen



Entwicklungsstudie Schützenmatt

Mitwirkungsbericht

Vom Gemeinderat am 06.07.2022 verabschiedet.



Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines.....	3
2	Städtebau.....	5
3	Nutzungen.....	9
4	Mobilität.....	11
5	Freiraum	13
6	Umwelt	15
7	Akzeptanzbefragung	16

Teilnehmende

Fünf Ortsparteien (SP, Grüne, Mitte, SVP, FDP)

Paul Jäger, Unabhängig für Emmen

Umwelt und Naturschutzkommission der Gemeinde Emmen UNK

Eine juristische Person

Zwei Privatpersonen

1 Allgemeines

Nr.	Eingabe	Erwägung des Gemeinderats
1.1	<p>Auf einen Baubeginn im Jahr 2025 ist zu verzichten. Die Planung ist mit dem Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke zu koordinieren.</p> <p>Je nach Konzept des neuen Bahnhofs Emmenbrücke ergeben sich verschiedenste mögliche "Bestvarianten" bezüglich der städtebaulich sinnvollsten Lösung (Erhöhung Areal, Gebäude direkt am Aussenperron etc). Bei einer Mehrausnutzung von fast 50% ist es vertretbar, die Planung des Areals mit den SBB Plänen zu koordinieren und für den Bereich entlang der Gleise erst eine Lösung bei definitiver Entscheidung der SBB festzusetzen. Soll der BP vorher bewilligt werden, so sind die Baufelder entlang der Gleise erst nach Entscheid der SBB zu bebauen und der BP muss zwingend Varianten für die verschiedenen Möglichkeiten (Aussen und Mittelperrons aufweisen). Es wäre eine vertane Chance für Emmenbrücke jetzt einfach möglichst schnell an dieser Lage etwas zu realisieren, es wird bereits genügend gebaut.</p>	<p>Der Koordination der Entwicklung Schützenmatt mit dem Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke wird eine hohe Beachtung geschenkt.</p> <p>Betreffend dem Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke ist Stand 2022 geplant, 4 Perrons à je 320 m sowie ein zusätzliches Gütergleis zu realisieren. Die 4 Perrons sind als Mittelperrons vorgesehen. Die Ausbauten des Bahnhofs Emmenbrücke sind vom Parlamentsbeschluss abhängig, welcher im Jahr 2026 erwartet wird. Die Projektierung startet erst nach dem Parlamentsbeschluss, die Bauarbeiten müssen bis zur Eröffnung des Durchgangsbahnhofs Luzern abgeschlossen sein (voraussichtlich im Jahr 2040). Die SBB war bereits in der Entwicklungsstudie involviert, um die Schnittstelle zum Bahnhof Emmenbrücke sicherzustellen. Auch in den weiteren Planungsprozessen (Studienauftrag, Bebauungsplan, Bauprojekte) wird die SBB involviert sein.</p> <p>Stand heute können aus betrieblichen Gründen keine Aussenperrons realisiert werden. Bereits in der Entwicklungsstudie wurde untersucht, welche Auswirkungen Aussen- und Mittelperrons auf die städtebauliche Setzung haben. In der Studie kam man zum Schluss, dass beide Varianten möglich sind. Aufgrund des Niveauunterschieds zur Schützenmatt bringen Aussenperrons nicht solche Vorteile mit sich wie an anderen Bahnhöfen (z.B. Mattenhof Kriens).</p> <p>Mit dem Baubeginn zu warten, bis die Planungen der SBB abgeschlossen sind, wird zum jetzigen Zeitpunkt nicht als zielführend erachtet. Im Rahmen des Bebauungsplans wird geprüft, in wie weit mit verschiedenen Bebauungsvarianten gearbeitet werden kann.</p>

Nr.	Eingabe	Erwägung des Gemeinderats
1.2	<p>Es ist zwingend ein Bebauungsplan zu realisieren. (Kein Gestaltungsplan)</p> <p>Ein Bebauungsplan ist an dieser Lage Pflicht, eine solche Mehrausnutzung mittels Gestaltungsplan lehnen wir kategorisch ab. Eine Umzonung ohne BP-Pflicht (siehe OPR) lehnen wir ebenfalls ab.</p>	<p>Über die Schützenmatt muss ein Bebauungsplan erarbeitet werden. Im Rahmen der Ortsplanungsrevision soll für das Gebiet Schützenmatt eine Bebauungsplanpflicht ausgeschieden werden.</p>
1.3	<p>Es stehen grosse Veränderungen auf beiden Seiten des Bahnhofes Emmenbrücke an. Wurden die beiden Planungen aufeinander abgestimmt?</p>	<p>Die verschiedenen Planungen rund um den Bahnhof Emmenbrücke werden durch den Bereich Planung der Gemeinde Emmen koordiniert.</p>

2 Städtebau

Nr.	Eingabe	Erwägung des Gemeinderats
2.1	<p>Das oberste Geschoss soll als Attikawohnung konzipiert werden.</p> <p>In Emmen werden immer wieder Attikawohnungen gesucht. Leider hat es davon zu wenig.</p>	<p>Ob die obersten Geschosse als Attika oder als reine Vollgeschosse konzipiert werden, ist vorwiegend eine städtebauliche Frage. Im Rahmen des Studienauftrags werden fünf Planerteams eine städtebauliche Lösung erarbeiten. Den Teams soll nicht vorgegeben werden, ob Attikas realisiert werden sollen oder nicht.</p>
2.2	<p>Das Erdgeschoss des Areals Schützenmatt ist zwingend auf der Höhe der Geleise zu realisieren. Eine Grabensituation zwischen den Geleisen und den Gebäuden ist unattraktiv. Variante Eine Variante des Bahnhofsbaus mit Aussenperrons ist zu berücksichtigen.</p> <p>Ich war vor ein paar Wochen mit dem Zug im Mattenhofquartier. Ich fühlte mich sofort wohl, als ich aus dem Zug stieg und ins Quartier spazierte, welches auf Gleisniveau war. Keine der beiden Seiten ist dort die "hintere Seite des Bahnhofs", so scheint es. Ich finde, dieses Gefühl der Bahnhofsrückseite muss unbedingt vermieden werden.</p>	<p>Der Niveauunterschied zwischen den Gleisen und der Schützenmatt liegt im Bereich der heutigen Unterführung bei rund 3 m.</p> <p>Die Schützenmatt auf das Niveau der Gleise aufzuschütten könnte nur in Erwägung gezogen werden, wenn alle bestehenden Gebäude auf einmal abgerissen und neu gebaut würden. Das ist jedoch in der Schützenmatt nicht vorgesehen. Im Perimeter gibt es sechs verschiedenen Grundeigentümerschaften, welche alle unterschiedliche Realisierungsabsichten haben. Die Schützenmatt wird sich daher Schritt für Schritt entwickeln. Eine Terrainaufschüttung ist unter diesen Umständen nicht möglich.</p> <p>Auch hat sich in der Entwicklungsstudie gezeigt, dass der Niveauunterschied auch etwas Positives mit sich hat. So ist im Bereich des geplanten Bahnhofsplatz Nord keine gossen Rampen und Treppenanlage notwendig, um in die bestehende Unterführung zu gelangen.</p> <p>Im Rahmen des Studienauftrags müssen die Teams aufzeigen, wie der Niveauunterschied städtebaulich und gestalterisch gelöst wird. Es wird diesbezüglich eine hohe Qualität erwartet. Eine Bahnhofsrückseite soll es nicht geben.</p>
2.3	<p>Das Erdgeschoss der Überbauung Schützenmatt ist entlang der Gleise auf Höhe Gleiskante zu heben.</p>	<p>Der Niveauunterschied zwischen den Gleisen und der Schützenmatt liegt im Bereich der heutigen Unterführung bei rund 3 m.</p> <p>Die Schützenmatt auf das Niveau der Gleise aufzuschütten könnte nur in Erwägung gezogen werden, wenn alle bestehenden Gebäude auf einmal</p>

Nr.	Eingabe	Erwägung des Gemeinderats
	<p>Wenn die Überbauung 3m unter dem Gleis zu liegen kommt so wird der Veloweg entlang der Gleise als eine Art "Emmer Bahnhofgraben" geführt und wird zu einer wenig attraktiven Visitenkarte von Emmen. Zudem ist diese Variante besser mit allfälligen Anpassungen an dem Bahnhofsausbau (Aussenperrons) zu vereinbaren. Die Trennwirkung der Eisenbahn kann so verringert werden und nicht wie in der Entwicklungsstudie noch gefördert werden (Vgl. Unterschied Bahnhof Oerlikon und Oerlikon Ost) Die wegfallenden Geschossflächen können durch höhere Gebäude kompensiert werden. Der Niveauunterschied zwischen Überführung Seetalstrasse und PU Emmenbrücke Bahnhof (heutiger Veloweg) wäre somit auch nicht mehr vorhanden. Gleichzeitig kann der Unterirdische Bereich unter dem Veloweg für eine Velostation gebraucht werden.</p>	<p>abgerissen und neu gebaut würden. Das ist jedoch in der Schützenmatt nicht vorgesehen. Im Perimeter gibt es sechs verschiedenen Grundeigentümerschaften, welche alle unterschiedliche Realisierungsabsichten haben. Die Schützenmatt wird sich daher Schritt für Schritt entwickeln. Eine Terrainaufschüttung ist unter diesen Umständen nicht möglich.</p> <p>Auch hat sich in der Entwicklungsstudie gezeigt, dass der Niveauunterschied auch etwas Positives mit sich hat. So ist im Bereich des geplanten Bahnhofplatz Nord keine gossen Rampen und Treppenanlage notwendig um in die bestehende Unterführung zu gelangen.</p> <p>Im Rahmen des Studienauftrags müssen die Teams aufzeigen, wie der Niveauunterschied städtebaulich und gestalterisch gelöst wird. Es wird diesbezüglich eine hohe Qualität erwartet. Wie die Velo-Schnellroute entlang der Gleise geführt wird, müssen die Teams aufzeigen. Auch hier wird eine hohe Qualität gefordert. Eine Bahnhofsrückseite soll es nicht geben.</p>
2.4	<p>Der Bahnhofplatz Nord ist zwingend auf Ebene Gleise der Gleise und nicht auf Ebene des Eingangs der Personenunterführung oder des Areals zu erstellen.</p>	<p>Siehe Antwort zur Eingabe 2.2</p>
2.5	<p>Eine Variante des Bahnhofsbaus mit Aussenperrons ist aus städtebaulicher Sicht zu bevorzugen. Die Gemeinde Emmen soll mittels einer eigenen Studie allfällige Lösungsvarianten für den Bahnhof Emmenbrücke erarbeiten.</p> <p>Die Aussage eine Variante des Bahnhofs Emmenbrücke mit Aussenperrons keine Städtebaulichen Vorteile bringt, teilen wir nicht. Ein Perron als Teil des Städtischen Gefüge (bsp. Kriens Mattenhof) ist schon rein von den Wegbeziehungen zu bevorzugen. Weiter reduziert dies die Trennwirkung.</p>	<p>Der Koordination der Entwicklung der Schützenmatt mit dem Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke wird eine hohe Beachtung geschenkt.</p> <p>Betreffend dem Ausbau des Bahnhofs Emmenbrücke ist Stand 2022 geplant, 4 Perrons à je 320 m sowie ein zusätzliches Gütergleis zu realisieren. Die 4 Perrons sind als Mittelperrons vorgesehen. Die Ausbauten des Bahnhofs Emmenbrücke sind vom Parlamentsbeschluss abhängig, welcher im Jahr 2026 erwartet wird. Die Projektierung startet erst nach dem Parlamentsbeschluss, die Bauarbeiten müssen bis zur Eröffnung des Durchgangsbahnhofs Luzern abgeschlossen sein (voraussichtlich im Jahr 2040).</p>

Nr.	Eingabe	Erwägung des Gemeinderats
		<p>Die SBB war bereits in der Entwicklungsstudie vertreten, um die Schnittstelle zum Bahnhof Emmenbrücke sicherzustellen. Auch in den weiteren Planungsprozessen (Studienauftrag, Bebauungsplan, Bauprojekte) wird die SBB involviert sein.</p> <p>Stand heute können aus betrieblichen Gründen keine Aussenperrons realisiert werden. Bereits in der Entwicklungsstudie wurde untersucht, welche Auswirkungen Aussen- und Mittelperrons auf die städtebauliche Setzung haben. In der Studie kam man zum Schluss, dass beide Varianten möglich sind. Aufgrund des Niveauunterschieds zur Schützenmatt bringen Aussenperrons nicht solche Vorteile mit sich wie an anderen Bahnhöfen (z.B. Mattenhof Kriens).</p> <p>Dass die Gemeinde in einer eigenen Studie Lösungsvarianten für den Bahnhof Emmenbrücke erarbeitet, wird nicht als zielführend erachtet. Die Thematik ist sehr komplex und der Mehrwert einer eigenen Studie wird zum heutigen Zeitpunkt nicht erkannt. Die Zusammenarbeit mit der SBB ist fachlich konstruktiv und transparent.</p>
2.6	<p>Es ist auch eine verdichtete Bauform mit mehr Freiraum denkbar.</p> <p>Im Sinne eines haushälterischen Umgangs mit dem Boden, können die Gebäude auch höher ausfallen um mehr Freiraum zu ermöglichen. (Keine Erhöhung der baulichen Dichte)</p>	<p>Als Grundlage für den Studienauftrag gilt eine oberirdische Geschossfläche inkl. Aussengeschossflächen von 30'000 – 40'000 m². Zudem gibt es je nach Lage Vorgaben betreffend der maximalen Gebäudehöhe. Zudem wird verlangt, dass der Freiraum betreffend Aufenthaltsqualität und Begrünung eine hohe Qualität aufweisen muss. Mit diesen Vorgaben müssen die fünf Planerteams des Studienauftrags eine städtebauliche Lösung erarbeiten. Bei der Jurierung wird dem Freiraum eine hohe Beachtung geschenkt.</p>
2.7	<p>M. E. sind auf dem Gelände Schützenmatt auch einige interessante bestehenden Gebäude. Können diese nicht in die Verdichtung miteinbezogen werden? Aus unterschiedlichen Gründen, u.a.</p>	<p>Im Perimeter Schützenmatt gibt es sechs verschiedenen Grundeigentümerschaften, welche alle unterschiedliche Realisierungsabsichten haben. Die Schützenmatt wird sich daher Schritt für Schritt entwickeln und es werden</p>

Nr.	Eingabe	Erwägung des Gemeinderats
	<p>im Sinne der Nachhaltigkeit, bedaure ich, wenn sämtliche Gebäude neu errichtet werden. Siehe als Beispiel die Industriestrasse in Luzern, wo einige bestehende Gebäude in die Neubauten einbezogen werden, nur z. T. sind diese erhaltenswert wie auf der Schützenmatte das Kaufhaus Sonnenhof.</p>	<p>nicht alle Gebäude auf einmal abgerissen und neu gebaut. Ob z.B. das bestehende Kaufhaus langfristig erhalten werden soll oder nicht, wird den Planerteams des Studienauftrags überlassen. Diese müssen aufzeigen, wie mit den bestehenden Gebäuden umgegangen wird und wie sich diese allfällig in einer neuen städtebaulichen Lösung integrieren können. Auch müssen die Teams aufzeigen, wie die Etappierung funktioniert.</p>
2.8	<p>Die Verdichtung im Süden und Richtung Gleise wird begrüsst. Hingegen stehen wir der Verdichtung (v.a. Gesamthöhe der Bauten) im nördlichen und östlichen Bereich kritisch gegenüber.</p>	<p>Im Programm zum Studienauftrag wird festgehalten, dass entlang der Schützenmattstrasse der Übergang zu den Quartieren Oberhof und Herdswand quartierverträglich gestaltet werden muss. Die fünf Planerteams des Studienauftrags müssen dies entsprechend berücksichtigen. Zu beachten ist, dass bereits heute mit einem Gestaltungsplan 20 m hohe Gebäude möglich sind.</p>

3 Nutzungen

Nr.	Eingabe	Erwägung des Gemeinderats
3.1	<p>Das ganze Areal soll sowohl Wohnen und Arbeiten beinhalten. Wobei «Arbeiten» auch Büroflächen beinhaltet und nicht nur publikumsorientierte Erdgeschosse.</p> <p>Das Quartier eignet sich bestens, um mit ÖV zur Arbeit zu kommen. Die Nähe zum Seetalplatz und der kantonalen Verwaltung wird das Gebiet für kleine Unternehmen noch attraktiver machen. Darum finden wir Büroräume an dieser Stelle richtig. Vor allem in dem Gebäude, das zum Bahnhof hin das Quartier begrenzt.</p>	<p>Im Programm zum Studienauftrag wird festgehalten, dass für die Durchmischung und Belebung des Bahnhofsareals ein möglichst grosser Anteil an Nicht-Wohnnutzung von Vorteil sind. In den Erdgeschossen am Bahnhofplatz-Nord und am Schützenmatt-Platz sind publikumsorientierte Verkauf-, Dienstleistungs- und Gastgewerbenutzungen vorzusehen. Entlang der Gleise sind im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss keine Wohnnutzungen zulässig.</p>
3.2	<p>Über das gesamte Areal sind mindestens 25% der Flächen dem Arbeiten zuzuordnen (Maximaler Wohnanteil von 75%).</p> <p>Der Seetalplatz entwickelt sich mit der KSVE und dem LUKB Gebäude zu einem Cluster für Büronutzungen in der Agglomeration Luzern, die Schützenmatt ist eine sinnvolle Ergänzung. Emmen verfügt heute nur über halb so viele Arbeitsplätze wie Einwohner. Es ist ein Ziel der Gemeinde diesen Anteil zu erhöhen. An einer solchen Lage (wohl in Zukunft einer der Besten Bürolagen in der Innerschweiz) kann keine reine Wohnsiedlung erstellt werden. Der Horizont soll nicht nur kurzfristig, sondern auch langfristig sein. Nur Arbeitsnutzungen im Erdgeschoss sind nicht ausreichend.</p>	<p>Im Programm zum Studienauftrag wird festgehalten, dass für die Durchmischung und Belebung des Bahnhofsareals ein möglichst grosser Anteil an Nicht-Wohnnutzung von Vorteil sind. In den Erdgeschossen am Bahnhofplatz-Nord und am Schützenmatt-Platz sind publikumsorientierte Verkauf-, Dienstleistungs- und Gastgewerbenutzungen vorzusehen. Entlang der Gleise sind im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss keine Wohnnutzungen zulässig.</p> <p>Zum jetzigen Zeitpunkt ein maximaler Wohnanteil von 75% vorzuschreiben, wird nicht als zielführend erachtet. Mit den Vorgaben zum Studienauftrag wird klar verlangt, dass es Nicht-Wohnnutzungen geben muss. Der genaue Anteil hängt auch von der städtebaulichen Setzung ab. Im Rahmen des Bebauungsplans wird geprüft, in wie weit es verbindliche Nutzungsvorschriften für die Grundeigentümer geben wird.</p>
3.3	<p>Mindestens ein Drittel der Mehrausnutzung soll preisgünstiger Wohnraum sein.</p>	<p>Im Programm zum Studienauftrag wird festgehalten, dass es die Grundeigentümerschaft Brun als Option sieht, ein Gebäude als gemeinnütziges und generationenübergreifendes Wohnen an eine Wohnbaugenossenschaft im Baurecht abzugeben. Einen genauen Anteil bereits jetzt festzulegen, wird</p>

Nr.	Eingabe	Erwägung des Gemeinderats
	Preisgünstiger und bezahlbarer Wohnraum ist auch in Emmen ein Bedürfnis. Zudem sollen verschiedenste Wohnformen berücksichtigt werden.	nicht als zielführend erachtet. Es ist vorwiegend eine politische Frage, welche bei der ersten Lesung des Bebauungsplans mit dem Einwohnerrat thematisiert werden soll.
3.4	<p>Mindestens ein Dach eines Hochpunktes soll öffentlich zugänglich sein (Dachpark, Restaurant/Bar).</p> <p>In Emmen wird immer höher gebaut, es gibt aber keinen öffentlichen Ort an dem die Skyline genossen werden kann.</p>	Die Zugänglichkeit zu den Gebäuden hängt unter anderem von deren Nutzungen ab. Zum jetzigen Zeitpunkt soll noch nicht festgelegt werden, ob ein Dachgeschoss öffentlich zugänglich sein muss oder nicht.
3.5	<p>Ungenutzte Gebäude und Freiflächen sind in der Zwischenzeit zwischen zu nutzen.</p> <p>Sollten Mieter der Gebäude/Freiflächen ausziehen so sind an dieser zentralen Lage bis zu (Abbruch-) Baubeginn die entsprechenden Flächen zwischen zu nutzen.</p>	Im Perimeter Schützenmatt gibt es sechs verschiedenen Grundeigentümerschaften, welche alle unterschiedliche Realisierungsabsichten haben. Die Schützenmatt wird sich daher Schritt für Schritt entwickeln und es werden nicht alle Gebäude auf einmal abgerissen und neu gebaut. Im Rahmen des Studienauftrags müssen die Planerteams aufzeigen, wie die Etappierung aussieht. Es wird verlangt, dass insbesondere der Freiraum für jede Zwischentappe eine hohe Qualität aufweist. Zwischennutzungen für die Gebäude und Freiräume sollen möglich sein.
3.6	Gemeinschaftliche Räume und Plätze so oft als möglich einplanen -> Begegnungszonen	Im Programm zum Studienauftrag wird verlangt, dass für Wohnnutzungen gemeinschaftlich und multifunktional nutzbare Räume realisiert werden müssen. Betreffend den Freiräumen wird ebenfalls vorgeschrieben, dass diese zu einem gewissen Mass auch gemeinschaftlich nutzbar sein müssen.

4 Mobilität

Nr.	Eingabe	Erwägung des Gemeinderats
4.1	Es sind zwingend autoarme Wohn- und Arbeitsformen zu berücksichtigen	Aufgrund der zentralen Lage und dem guten Anschluss an den öffentlichen Verkehr eignet sich das Gebiet Schützenmatt gut, um eine reduzierte Anzahl an Parkplätzen zu realisieren. Betreffend der Berechnung der Anzahl Parkplätze ist der Entwurf des neuen Parkplatzreglements massgebend. Sowohl für die Wohnnutzungen wie auch für die Arbeitsnutzungen wird es gegenüber dem Normbedarf eine starke Reduktion geben.
4.2	Autoarmes und autofreies Wohnen und Arbeiten sind zwingend notwendig. An dieser exzellenten Lage ist autoreduziertes Wohnen zu wenig, eine grosse Reduktion ist hier notwendig.	Siehe Antwort zur Eingabe 4.1
4.3	Ist es möglich, von der Parkplatzvorgabe abzuweichen auf dem Gebiet?	Siehe Antwort zur Eingabe 4.1
4.4	Parkplätze für Autos: Angebot klein lassen	Siehe Antwort zur Eingabe 4.1
4.5	Das Objekt Seetalstrasse 11 mit diversen öffentlichen Nutzungen sei möglichst gut an die Fussgänger- / Radweg anzubinden und der bestehende Zugang zum bestehenden Parking des Objektes muss immer sichergestellt sein. Das Objekt Seetalstrasse 11 beherbergt neben den Geschäften ALDI und Denner, vier Arztpraxen. Für diese Nutzungen ist die Anbindung an den Bahnhof und das Entwicklungsgebiet Schützenmatt entscheidend. Ebenso so wichtig ist ein uneingeschränkter Zugang zur bestehenden Parkieranlage.	Die Durchlässigkeit des Schützenmattareals für den Fussverkehr wird im Programm zum Studienauftrag vorgeschrieben. Auch wird die Zugänglichkeit zum Bahnhof Emmenbrücke für den Veloverkehr vorgeschrieben. Die genaue Lage der jeweiligen Verbindungen müssen die fünf Teams des Studienauftrags festlegen. Die Zugänglichkeit zum Parking des Objekts Seetalstrasse 11 wird durch die Entwicklung der Schützenmatt nicht eingeschränkt.

4.6	Bei der Velo-Schnell-Route ist darauf zu achten, dass keine Kreuzung mit dem Fussweg erfolgt (inkl. Zugang zu den Parkplätzen).	Im Programm zum Studienauftrag wird vorgeschrieben, dass die Velo-Schnellroute möglichst kreuzungs- und konfliktfrei ausgestaltet werden muss. Die genaue Lage und Ausgestaltung müssen die fünf Teams im Rahmen des Studienauftrags aufzeigen.
4.7	Fahrradparkplätze grosszügig gestalten, dass auch Lastenvelos und Anhänger genügend Platz zur Verfügung steht	Im Programm zum Studienauftrag ist festgehalten, dass Abstellräume für Kinderwagen, Veloanhänger, fahrzeugähnliche Geräte und dergleichen erstellt werden müssen.
4.8	Parkplätze für Autos mit Ladestationen ausstatten. E-Mobilität favorisieren / Anreize schaffen diesbezüglich	Im Entwurf des Bau- und Zonenreglements, welches zur Mitwirkung und kant. Vorprüfung eingereicht wurde ist festgehalten, dass Parkplätze für die E-Mobilität vorbereitet werden müssen. Es müssen Leerrohre realisiert werden und die elektrische Versorgung zum Gebäude bzw. zur Überbauung für eine Ausstattung von 100% aller Abstellplätze ausgelegt bzw. vorbereitet sein. Diese Vorgaben werden ebenfalls in den Bebauungsplan Schützenmatt aufgenommen.

5 Freiraum

Nr.	Eingabe	Erwägung des Gemeinderats
5.1	<p>Die Freiraumgestaltung soll qualitativ hoch sein. Stadtklimatische Begebenheiten sollen berücksichtigt werden (Fassadenbegrünung, Wasserelemente und Schattenplätze)</p>	<p>Im Programm zum Studienauftrag wird dem Freiraum eine hohe Beachtung geschenkt. Es wird verlangt, dass die Aussenräume auf die verschiedenen Nutzungsbedürfnisse und auf sozialräumliche Qualitäten auszurichten sind. Es sollen unterschiedlichen Typologien von Grünräumen und Durchgrünungen gesucht werden, immer unter dem Aspekt einer Vielfalt von Aufenthalts und Begegnungsräumen mit einem hohen Wiedererkennungswert und mit dem Ziel, ökologisch und mikroklimatisch optimale Bedingungen zu schaffen. Die Dächer müssen zwingend begrünt werden, Fassadenbegrünungen sollen geprüft werden. Die Freiräume sollen sowohl besonnte wie auch beschattete Plätze aufweisen.</p>
5.2	<p>Der öffentliche Freiraum ist ansprechend zu möblieren und gestalten. Er ist bezüglich Besonnung und Beschattung mit den umliegenden Gebäuden zu optimieren.</p> <p>Der Freiraum ist qualitativ so zu gestalten, dass er als innerstädtischer Aktivitätsraum nutzbar wird.</p>	<p>Siehe Antwort zur Eingabe 5.1</p>
5.3	<p>Potenzial für Aufenthaltsflächen und ökologisch-klimatische Funktionen Es sollen auch Wasserflächen, Fassadenbegrünungen und Dachgärten miteinbezogen werden.</p> <p>Eine stadtklimatisch ausgewogene Überbauung kann durch Wasserflächen, Fassadenbegrünungen und Dachgärten vermehrt gefördert werden.</p>	<p>Siehe Antwort zur Eingabe 5.1</p>

Nr.	Eingabe	Erwägung des Gemeinderats
5.4	Aus den Planungsunterlagen wird ersichtlich, dass man Grünflächen erhalten will. Auch Bäume sollten entlang der Strassen gepflanzt (zum Teil erhalten) werden. Werden auch begrünte Dächer oder Fassaden für die neu erstellten Bauprojekte in Betracht gezogen?	Im Programm zum Studienauftrag wird festgehalten, dass entlang der Schützenmatt- und Hochdorferstrasse Bäume vorgesehen werden müssen. Die Dächer müssen zwingend begrünt werden, Fassadenbegrünungen sollen geprüft werden.
5.5	Bei der Begrünung ist neben Bäumen auch auf Grünflächen zu achten.	Siehe Antwort zur Eingabe 5.1
5.6	Die Blutbuche und Symbioseebäume zwingend stehen lassen (zumal die Bäume per Gutachten gesund sind!)	Die Blutbuche muss gemäss dem Programm zum Studienauftrag erhalten werden. Die Umgebung der Blutbuche ist als Begegnungsort aufzuwerten.
5.7	So wenig versiegelte Flächen wie nur möglich (Wasseraufnahme des Bodens ermöglichen!)	Im Programm zum Studienauftrag ist festgehalten, dass auf eine möglichst geringe Bodenversiegelung zu achten ist.
5.8	Überall wo möglich, biodivers begrünen, sei es auf dem Boden sowie auf den Dächern.	Auf die Biodiversität wird im Rahmen des Studienauftrags und der anschliessenden Bauprojekte geachtet werde

6 Umwelt

Nr.	Eingabe (sinngemäss)	Erwägung des Gemeinderats
6.1	<p>Das Areal soll den Standard eines 2000-Watt Areals bzw. dem entsprechenden Nachfolgezertifikat (SNBS Areal, Minergie Areal) erfüllen.</p> <p>Das Areal soll bezüglich verschiedenen Energievorschriften in Erstellung und Betrieb hohe Anforderungen erfüllen.</p>	<p>Im Rahmen des Bebauungsplans werden erhöhte Energievorschriften verbindlich gefordert werden, so wie dies bei Bebauungsplänen in der Gemeinde Emmen üblich ist. Ob ein konkretes Zertifikat gefordert wird oder nicht, wird im Rahmen des Bebauungsplans festgelegt.</p>
6.2	<p>Die Wärmeerzeugung hat zu 100% aus nachhaltigen Quellen zu erfolgen.</p> <p>Das Potential für eine nachhaltige Wärmeerzeugung (bsp. Fernwärme, Wärmeverbund Seetalplatz) ist gross und eine nachhaltige Erzeugung ist im Sinne der nachhaltigen Entwicklung der Gemeinde unverzichtbar.</p>	<p>Im Rahmen des Bebauungsplans werden erhöhte Energievorschriften verbindlich gefordert werden, so wie dies bei Bebauungsplänen in der Gemeinde Emmen üblich ist. Die Wärmeerzeugung wird dabei auch eine Rolle spielen.</p> <p>Gemäss § 6 des kantonalen Energiegesetzes kann die Gemeinde von den Grundeigentümern verbindlich verlangen, dass sich diese an ein thermisches Netz anschliessen, sofern der Anschluss zweckmässig und zumutbar ist.</p>
6.3	<p>Der Bahnverkehr am Bahnhof Emmenbrücke wird künftig weiter zunehmen. Dies führt wohl zu einer grösseren Lärmbelastung. Werden Massnahmen im Bereich Lärmschutz für die Anwohnerinnen und Anwohner rund um den Bahnhof Emmenbrücke ergriffen?</p>	<p>Betreffend dem Lärmschutz ist die nationale Lärmschutzverordnung massgebend. Dies entsprechenden Vorgaben müssen auch bei der Entwicklung der Schützenmatt eingehalten werden.</p>

7 Akzeptanzbefragung

These	Stimme zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme nicht zu
Es ist sinnvoll, ein Areal an so zentraler und gut erschlossener Lage in Emmenbrücke intensiver zu nutzen und attraktiver zu gestalten.	7	1	0	0
Der «Bahnhofplatz-Nord» ist ein wichtiger, öffentlicher Freiraum mit typischen, bahnhofsnahe Erdgeschossnutzungen.	5	2	1	0
Eine zusammenhängende Grünfläche von mind. 1000 Quadratmetern ist wichtig, um auf der Schützenmatt und im erweiterten Quartier ein hochwertiges Freiraumangebot zu schaffen.	4	2	1	1
Die Freiräume sind möglichst grün und mit vielen Bäumen zu gestalten, damit die Aufenthaltsqualität hoch ist.	4	3	0	1
Die Freiräume sollen Begegnungen ermöglichen.	6	1	1	0
Entlang der Bahngleise gibt es eine schnelle und kreuzungsfreie Veloschnellroute.	4	4	0	0
Zwischen dem «Bahnhofplatz-Nord» und dem «Schützenmatt-Platz» gibt es eine grosszügig gestaltete, sichere und öffentliche Fusswegverbindung, in welchem man sich auch länger aufhalten kann.	5	3	0	0
Die Quartiere Herdschwand und Oberhof werden über eine öffentliche Fusswegverbindung möglichst direkt an den Bahnhof angeschlossen.	7	0	1	0
Die Schützenmatt wird vom motorisierten Verkehr weitestgehend freigehalten. Ab der Schützenmatt- und Hochdorferstrasse gibt es direkte Tiefgarageneinfahrten. Eine Ausnahme bilden Fahrten für Anlieferungen und Rettungsdienste.	4	4	0	0

Die Schützenmattstrasse wird als ruhige Quartierstrasse erhalten. Durch zusätzliche Begrünungen wird der Strassenraum attraktiver gestaltet.	6	1	1	0
Die Gestaltung der Hochdorferstrasse wird primär den Übergang zur dichten Bebauung entlang der Seetalstrasse gewährleisten. Sie wird mit einer Baumreihe gestaltet.	4	2	2	0
Die bestehende Blutbuche gegenüber der Einfahrt zur Herdschwandstrasse hat eine hohe Qualität. Sie ist möglichst zu erhalten.	2	3	3	0
Die Parkierung wird grossmehrheitlich in unterirdischen Einstellhallen erfolgen.	6	2	0	0
Beim «Bahnhofplatz-Nord» gibt es ausreichend Veloabstellplätze.	5	1	1	1
Aufgrund der zentralen Lage und guten Erschliessung (ÖV, Velo usw.) eignet sich die Schützenmatt für eine bauliche Verdichtung.	5	1	2	0
Beim «Bahnhofplatz-Nord» und beim «Schützenmatt-Platz» sind zur städtebaulichen Akzentuierung Gebäude mit einer Höhe von maximal 30 m möglich (ca. 9 Geschosse).	4	3	1	0
Je nach Bauungsvariante sind weitere Gebäude mit einer Höhe von maximal 30 m möglich (ca. 9 Geschosse).	4	2	2	0
Im westlichen Abschnitt der Schützenmattstrasse bis zur Einmündung der Oberhofstrasse werden bis zu 20 m hohe Gebäude (ca. 6 Geschosse), welche kleinteilig und durchlässig gestaltet werden, als verträglich erachtet. Mit dieser reduzierten Höhe soll eine optimale Anbindung an das angrenzende Quartier erreicht werden.	6	1	1	0
In den übrigen Gebieten der Schützenmatt werden bis zu 25 m hohe Gebäude (ca. 7 - 8 Geschosse) als verträglich erachtet.	5	2	1	0
Auf der Schützenmatt werden vielfältige Wohnformen angeboten.	5	3	0	0
Auf der Schützenmatt braucht es Eigentumswohnungen.	4	1	2	0
Auf der Schützenmatt braucht es Mietwohnungen.	7	1	0	0

Auf der Schützenmatt braucht es Genossenschaftswohnungen.	3	2	2	1
Auf der Schützenmatt braucht es ein Angebot für Wohnen im Alter.	3	4	0	1
Publikumswirksame Verkaufs-, Dienstleistungs- und Gastgewerbenutzungen beim «Bahnhofplatz-Nord» und beim «Schützenmatt-Platz» sind wichtig für eine attraktive Quartierentwicklung.	7	1	0	0
Die Lage an den Gleisen eignet sich als Standort für zentral gelegene Arbeitsplätze.	5	2	1	0