



Gemeinde
Eschenbach
Luzern



GEMEINDE ESCHENBACH

TEILREVISION ESCHENBACH-DORF



PLANUNGSBERICHT

Nach Art. 47 Raumplanungsverordnung

08.05.2026 – Vorprüfung und Mitwirkung

INHALTSVERZEICHNIS

1.	AUSGANGSLAGE	3
1.1.	Einleitung	3
1.2.	Projektstudie	5
1.3.	Ablauf	9
2.	GRUNDLAGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN	10
2.1.	Kantonale und regionale Planungen	10
2.2.	Kommunale Planungen	11
3.	ÄNDERUNGEN	14
3.1.	Anpassung Zonenplan	14
3.2.	Anpassung Bau- und Zonenreglement	15
3.3.	Beurteilung	16
3.4.	Fazit	18

Die vorliegende Teilrevision der Nutzungsplanung umfasst folgende Dokumente:

100 Änderung am Zonenplan
200 Änderung am Bau- und Zonenreglement
300 Planungsbericht
301 Projektstudie
302 Altlastenuntersuchung

IMPRESSUM

AUFTRAGGEBERIN

LIAG AG
Luzernstrasse 11
6274 Eschenbach
www.amstutz.ch

GEMEINDE

Gemeinde Eschenbach
Oeggenringenstrasse 12
6274 Eschenbach
www.eschenbach-luzern.ch

BEARBEITUNG

stadtlandplan AG
Baselstrasse 21
6003 Luzern
www.stadtlandplan.ch

1. AUSGANGSLAGE

1.1. Einleitung

Die Nutzungsplanung der Gemeinde Eschenbach wurde 2021 – 2025 einer Gesamtrevision unterzogen. Die Genehmigung durch den Regierungsrat erfolgte am 2. September 2025.

Stand der
Ortsplanung

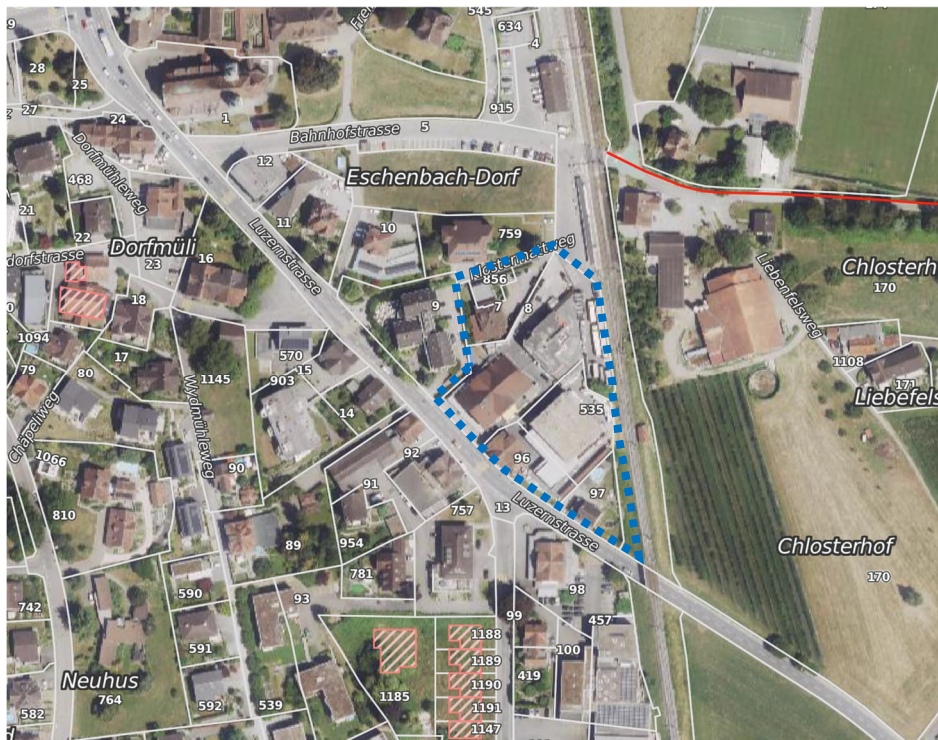


Abb. 1: Orthofoto des Kantons Luzern mit Planungsperimeter (blau gepunktet)

Die LIAG AG ist Eigentümerin der Grundstück-Nrn. 8, 96 und 535 in der Arbeitszone IIIb (AIIIb) und den Grundstück-Nrn. 7 und 856 in der Kernzone B (KB). Die im Areal Amstutz ansässige Firma Amstutz Produkte AG wurde zwischenzeitlich verkauft und wird den Standort an der Luzernstrasse 11 (Parz. Nr. 8) verlassen. Die bestehenden Industriegebäude sollen fachgemäss zurückgebaut und das Areal mittelfristig neu überbaut werden. Damit das Areal neu überbaut werden kann, ist eine Umzonung des Areals von der heutigen Arbeitszone in die Kernzone B mit Gestaltungsplanpflicht vorgesehen. Als Grundlage für die Umzonung hat im Auftrag der LIAG AG ein Planerteam unter der Federführung von Cometti Truffer Hodel Architekten die zweckmässige Überbauung und Nutzung des Areals im Rahmen einer Machbarkeitsstudie untersucht (vgl. Dokument 301_Projektstudie). Die Projektstudie wird unter der Leitung der consero ag aktuell in einem qualifizierten und qualitätssichernden Konkurrenz-Verfahren geprüft, vertieft und weiterbearbeitet werden. Das Projekt aus der Machbarkeitsstudie bildet dazu die Grundlage, das Projekt im Rahmen des Studienauftrags kann sich aber in der Folge noch verändern. Auf dem Areal Amstutz sind neben Wohnungen auch Dienstleistungen des täglichen Bedarfs sowie Büros vorgesehen. Im Erdgeschoss an der Luzernstrasse sind Dienstleistungsflächen geplant. Mit der Kernzone B wird ein Wohnanteil von 80 % sowie ein Arbeits- und Dienstleistungsanteil von 20 % angestrebt. Aus dem heute industriell geprägten Areal soll ein offener und zugänglicher Ort geschaffen werden.

Ausgangslage
Firma Amstutz
Produkte AG

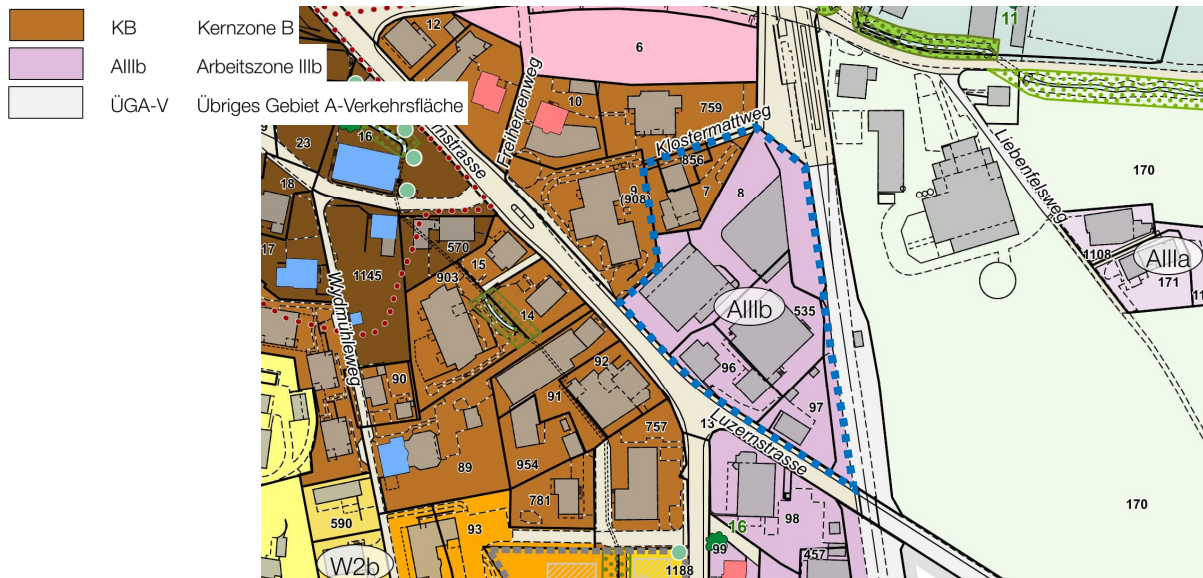


Abb. 2: Ausschnitt Zonenplan in Genehmigung (2025) mit Planungsperimeter (blau gepunktet)

Ausgangslage Gemeinde

Im Rahmen der erarbeiteten Gesamtrevision war das Areal der Firma Amstutz Produkte AG bei Mitwirkungen und Veranstaltungen ein Thema. Die Firma ist ein Anbieter von chemisch-technischen Reinigungs- und Pflegelösungen, inklusive eigenentwickelter Reinigungsgeräte. Aufgrund der zentralen Lage innerhalb der Siedlung empfinden verschiedene Anwohnende ein erhöhtes Risiko durch chemische, umwelttechnische oder physikalische Gefahren. Die Firma mit Sitz in Eschenbach ist seit 1950 am heutigen Standort. Der Konflikt zwischen der wachsenden Siedlung von Eschenbach und der Unternehmung (rund 100 Mitarbeiter:innen) war bekannt und sollte auf lange Sicht gelöst werden. Bereits im Rahmen der Erarbeitung der Gesamtrevision wurden Gespräche mit den Firmenbesitzern geführt, um die Koordination zwischen der Gemeinde und dem Betrieb sicherzustellen. Zum damaligen Zeitpunkt (2020/21) war die Entwicklung der Firma Amstutz Produkte AG noch nicht klar. Aus diesem Grund erscheint im Siedungsleitbild als direkte Massnahme nur eine «Sicherung der Siedlungsverträglichkeit».

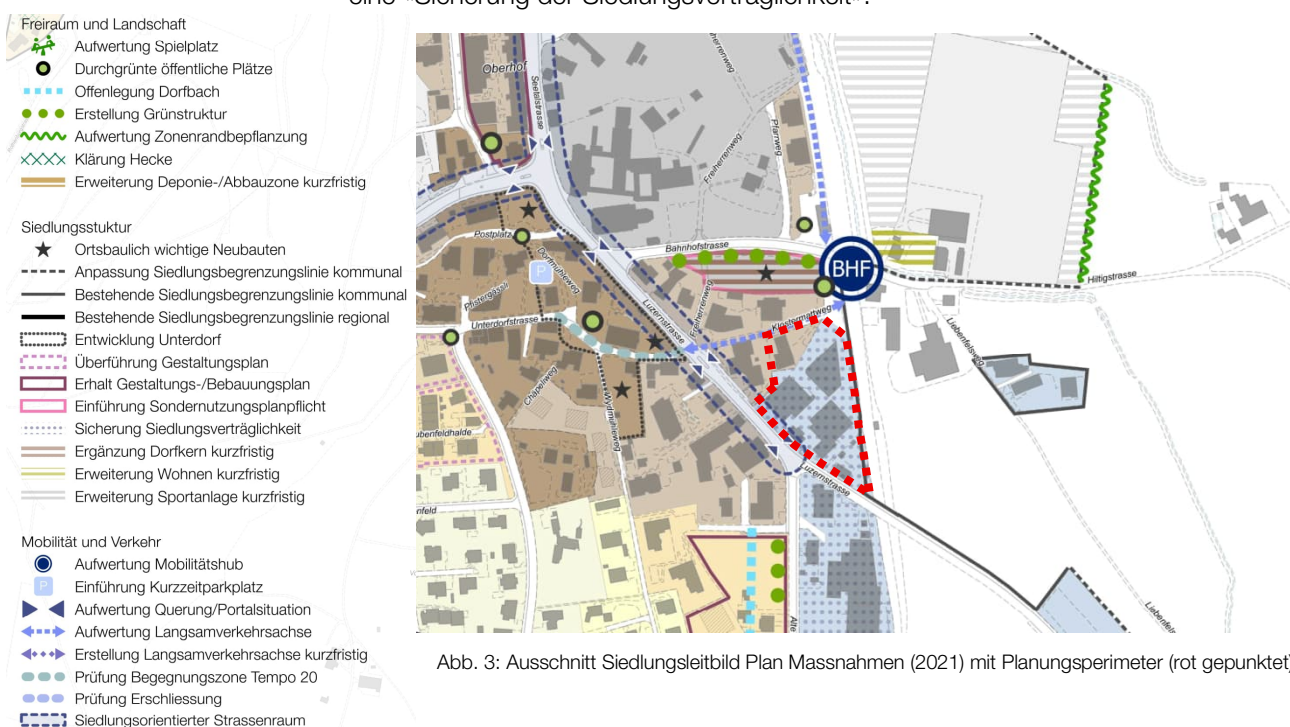


Abb. 3: Ausschnitt Siedungsleitbild Plan Massnahmen (2021) mit Planungsperimeter (rot gepunktet)

Neben den Grundstücken der ehemaligen Firma Amstutz Produkte AG und dem Bahngleis befinden sich noch weitere Grundstücke im Planungsperimeter. Das Grundstück Nr. 97 ist im Privatbesitz und heute mit einem dreigeschossigen Wohnhaus bebaut. Das Gebäude ohne Arbeitsnutzung nördlich der Kantonsstrasse allein in der Arbeitszone zu belassen, kann raumplanerisch nicht begründet werden. Aus diesem Grund soll auch das Grundstück Nr. 97 von der Arbeitszone in die Kernzone B umgezont werden. Angrenzend an das genannte Grundstück schliesst noch das Bahntrasse der SBB (Parzelle Nr. 4) mit einer Teilfläche der Arbeitszone an den Projektperimeter. Diese Fläche soll von der Arbeitszone in die Verkehrsfläche umgezont werden. Total sind also sieben Grundstücke mit einer Fläche von 7'619 m² betroffen. Wobei die sich bereits heute in der Kernzone B befindlichen Grundstück-Nrn. 7 und 856 lediglich von der Gestaltungsplanpflicht betroffen sind.

Definition Perimeter

Parzellen-Nr.	Grundnutzung heute	Grundnutzung neu	Gestaltungsplanpflicht	Fläche [m ²]
4 (Teilbereich)	Arbeitszone IIIb	Übriges Gebiet A-Verkehrsfläche	Nein	327
7	Kernzone B	Kernzone B	Ja	770
8	Arbeitszone IIIb	Kernzone B	Ja	3'379
96	Arbeitszone IIIb	Kernzone B	Ja	828
97	Arbeitszone IIIb	Kernzone B	Nein	703
535	Arbeitszone IIIb	Kernzone B	Ja	1'375
856	Kernzone B	Kernzone B	Ja	237

Mit der vorliegenden Teilrevision soll das zentral gelegene, ehemalige Areal Amstutz zu einem attraktiven Ortseingang von Eschenbach entwickelt werden. Dabei sollen bestehende Risiken durch die Industrie behoben und attraktive Flächen für Arbeits- und Wohnnutzungen geschaffen werden. Mit dieser Strategie stellt die Gemeinde sicher, dass der Übergang von der Arbeitszone ins Zentrum sanft verläuft. Die Projektstudie setzt ihren Fokus im Erdgeschoss weiterhin auf Arbeitsnutzung, öffnet aber in den oberen Geschossen den Spielraum für Wohnungen an zentraler Lage.

Ziele

1.2. Projektstudie

Die Projektstudie wurde federführend durch das Büro Cometti Truffer Hodel erarbeitet. Begleitet und unterstützt wurden sie für den Bereich Aussenraum/Freiraum durch Appert Zwahlen Partner und für den Bereich Verkehr/Mobilität durch TEAM-verkehr. Die Eigentümerschaft wurde zusätzlich durch die Firma consero beraten und begleitet. In einer ersten Sitzung wurde ein Variantenstudium mit vier unterschiedlichen Ansätzen diskutiert und beurteilt. In den weiteren Sitzungen wurden die Erarbeitungsergebnisse präsentiert, besprochen und durch das Planerteam weitervertieft. Am 28. November 2024 wurde das Projekt zusätzlich durch den Fachbeirat von Eschenbach positiv beurteilt. Die Projektstudie dient als Grundlage für die Umzonung und das anschliessende qualitätssichernde Verfahren. Die Projektstudie kann sich im Rahmen des Studienauftrags noch verändern. Das Ergebnis des qualitätssichernden Verfahrens ist in ein Richtprojekt zu konkretisieren, welches in einem Gestaltungsplan rechtlich gesichert werden soll.

Allgemein

Bebauung

Der vorliegende Entwurf der Variante Eschenhof macht sich die räumlichen und ortsbaulichen Prämissen zu Nutze und reagiert mit Bebauungsstruktur, Dichte und der Ausformulierung der Freiräume entsprechend. Entlang der Luzernstrasse markieren zwei grossmassstäbliche Gebäude den Eingang in die Gemeinde. Die Stellung der Volumina zueinander definiert die Hangkante des stark abfallenden Terrainverlaufs und bildet mit einer räumlichen Ausklinkung eines strassenzugewandten Platzbereiches den öffentlichsten Ort der Überbauung. Sinngemäss schreibt diese ortsbauliche Setzung den Charakter Eschenbachs entlang der Luzernstrasse weiter. Eine Baumreihe mit standortgerechten Baumarten führt die Reihe im Norden gegen Süden weiter. Der Platzbereich hebt sich durch eine andere Materialisierung klar vom Strassenraum ab und Pflanztufts mit Bäumen bieten einen schattigen Aufenthaltsort in direktem Bezug zur belebten Erdgeschossesebene.

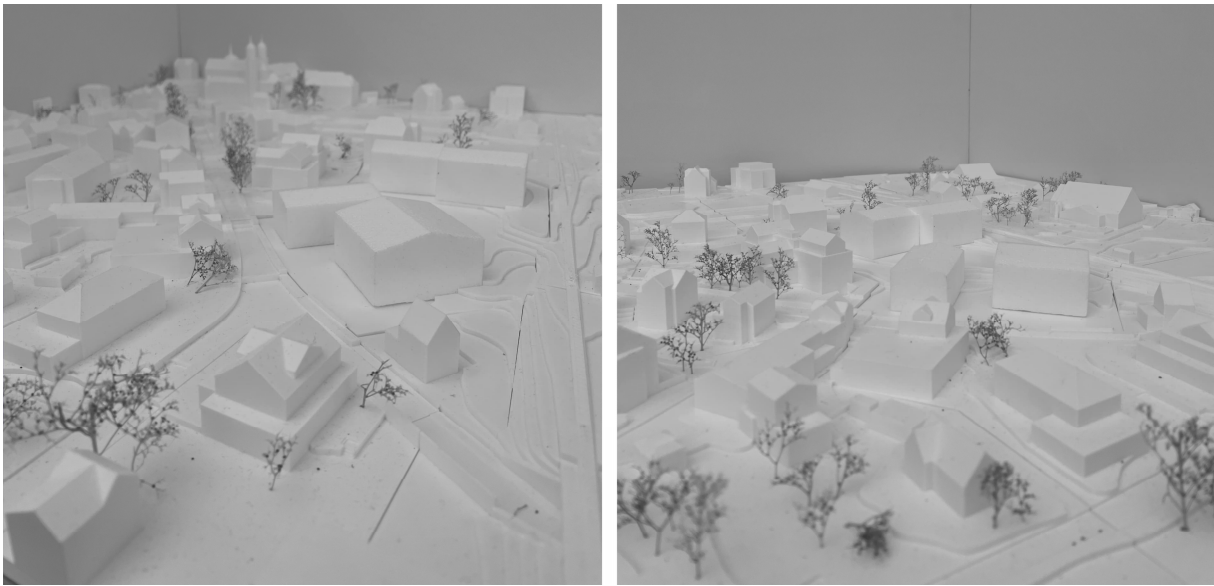


Abb. 4: Modellbilder von Cometti Truffer Hodel

Freiraum und Durchwegung

Die zum Strassenraum höherliegende Gartenebene gestaltet sich als durchgrünter Binnenraum mit Bezug zur Wohnnutzung und zur übergeordneten Durchwegung durch das Areal. Der sich durch die Stellung der Gebäudekörper an der Luzernstrasse und deren zum Bahnhofsareal kegelförmig öffnende Freiraum stellt einen direkten räumlichen Bezug zum offenen Kulturland jenseits der Gleise her. Der Bezug zur Landschaft bleibt ablesbar und wird im Siedlungskörper spürbar. Weich geschwungene Wege und Plätze definieren Durchwegung und Aufenthalt. Pflanzflächen mit Solitärsträuchern formulieren den Schwellenraum zu den innenliegenden Privaträumen der Wohnungen aus. Der durchgrünte Binnenraum zeigt sich teils nicht unterbaut, was die Pflanzung grosser Gehölze in einem natürlichen Habitat ermöglicht und einem natürlichen Wasserkreislauf zugutekommt.



Abb. 5: Freiraum, Durchwegung und Erschliessung von Cometti Truffer Hodel | Appert Zwahlen Partner

Die Fassaden der nördlichen Gebäudekörper beziehen sich auf die Fusswegeverbindung des Klostermattwegs und hin zum offenen Raum in Richtung Bahnhof und zur historischer Klosteranlage. Grosszügige Vorbereiche definieren die Gebäudezugänge und grenzen sich mittels Bepflanzung gegenüber dem öffentlichen Raum sowie den Anlieferungsbereichen des möglichen Grossverteilers ab. Eine Langsamverkehrsachse ermöglicht in Zukunft die Bewegung durch das Areal und schafft eine direkte Verbindung zwischen der alten Kantonstrasse und dem Bahnhofsareal.

Gebäudezugänge



Abb. 6: Dimensionen von Cometti Truffer Hodel

Das heute nicht zugängliche Amstutz-Areal soll sich in der Zukunft dem Dorf öffnen. Es soll eine zweite öffentliche Torsituation als Eingang ins Dorfzentrum bilden und sich über öffentliche Erdgeschossnutzungen in die Dorfstruktur einfügen. In den weiteren Geschossen entstehen zentrums- und bahnhofsnahe Wohnräume.

Nutzungen

Die Projektstudie teilt das Areal in zwei unterschiedliche Bereiche auf. Die erste Gruppierung liegt an der Luzernerstrasse und die zweite, höher gelegene Gruppierung am Klostermattweg. Die Gruppierung an der Luzernstrasse schafft einen Vorraum, welcher angelehnt an die Vorplatzstruktur der Luzernstrasse ist. Eine Baumreihe als Grünraum begleitet die Strasse und führt so die bereits bestehende Reihe weiter. Die Überbauung fügt sich so am Dorfkern an und bindet sich in die öffentliche Dorfstruktur mit ein. Durch das Parkhaus wird das Areal optimal erschlossen

Gruppierung in zwei Bereiche

und führt den Verkehr direkt in das Untergeschoss. So kann das – heute durch Lieferverkehr besetzte – innere des Areals in Zukunft verkehrsfrei gestaltet werden. Um auf den vorhandenen ursprünglichen Höhenversprung zu reagieren, adressiert sich die zweite Gruppierung am Klostermattweg und fügt sich so in die bestehende Struktur ein.

Erschliessung
motorisierter
Individualverkehr

Im Rahmen der Studie wurden verschiedene Erschliessungsvarianten überprüft. Die favorisierte Variante sieht eine Erschliessung des Areals über einen gebündelten Anschlusspunkt an der Luzernstrasse K16 vor. Gegenüber heute wird die flächige Erschliessung des Grundstücks Nr. 8 direkt an die Kantonsstrasse mit dem künftigen Anschlusspunkt gebündelt und bereinigt. Die Ein- und Ausfahrt in das Areal kommt in der Nähe der bestehenden Grundstückszufahrt auf dem Grundstück Nr. 9 zu liegen. Die genaue Lage des neuen Anschlusspunktes muss mit der bestehenden Grundstückszufahrt abgestimmt werden und ist im weiteren Projektverlauf festzulegen. Die Sichtweiten wurden für zwei mögliche Anschlusspunkte nachgewiesen. Das Anlieferungsdock für Dienstleistungsflächen befindet sich im nördlichen Bereich des Perimeters auf Niveau des Bahnhofs. Die Zu- und Wegfahrt erfolgt über die Bahnhof-strasse. Die Waren gelangen vom Dock über einen Warenlift auf die tieferliegende Verkaufsebene.



Abb. 7: Erschliessungskonzept TEAMverkehr.zug

Parkfelder

Die Parkfelder werden in einer Sammeltiefgarage untergebracht, welche über den Anschlusspunkt an die Luzernstrasse angebunden ist. Aufgrund der eingeschränkten Platzverhältnisse und der Lage im Zentrum von Eschenbach direkt beim Bahnhof soll ein reduziertes Parkierungsangebot realisiert werden.

Für den Fuss- und Veloverkehr erfolgt der Zugang zu den neuen Nutzungen direkt über den Gehweg an der Luzernstrasse und rückwärtig über den Bahnhofplatz. Für den Fussverkehr ist eine direkte Verbindung von der alten Kantonsstrasse durch das Areal zum Bahnhof vorgesehen. Aufgrund der topografischen Gegebenheiten (über 9 m Höhendifferenz zwischen Niveau Luzernstrasse und Bahnhof) benutzen Velofahrende die Luzernstrasse und den Klostermattweg, um von der alten Kantonsstrasse zum Bahnhof zu gelangen. Dazu ist der Ausbau des Klostermattwegs von heute rund 2.0 m auf einen 3.5 m breiten Fuss- und Veloweg nötig.

Fuss- und
Veloverkehr

1.3. Ablauf

Für die Ausarbeitung der Teilrevision ist folgender Ablauf vorgesehen:

Verfahren

Arbeitsphase	Termine
Erarbeitung Projektstudie (Architekturbüro) Erarbeitung Nachweise Verkehr (Verkehrsplaner)	Sommer 2024 – Sommer 2025
Erarbeitung Teilrevision (stadtlandplan AG)	Sommer 2025
Besprechung Ausschuss Ortsplanungskommission	18. August 2025
Kantonale Vorprüfung Start Studienauftrag	Januar 2026
Start Mitwirkung an Gemeindeversammlung (30 Tage)	20. Mai 2026
Überarbeitung Teilrevision	Sommer 2026
Öffentliche Auflage Teilrevision Erarbeitung Gestaltungsplan	September 2026
Allfällige Einsprachebehandlung/Bereinigung	Okt./Nov. 2026
Beschlussfassung Urnenabstimmung	28. Februar 2027
Genehmigung Regierungsrat	Herbst 2027

2. GRUNDLAGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN

2.1. Kantonale und regionale Planungen

Grundlagen

Aus dem kantonalen Richtplan ergeben sich keine spezifischen Vorgaben für das Areal. Gemäss dem regionalen Entwicklungsplan Seetal bildet Eschenbach ein regionales Subzentrum mit Zentrumsfunktion. Hier sollen Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen prioritär angeordnet werden.

Gefahren

Die Grundstücke Nrn. 7, 8 (Teilbereich im Nordosten) und 856 weisen eine Restgefährdung Wasser auf. Die Oberflächenabflusskarte bestätigt die Gefahrenkarte und zeigt in den gleichen Bereichen eine erhöhte Fliesstiefe auf. Die Sicherstellung des Hochwasserschutzes erfolgt durch bauliche Massnahmen im Rahmen des Bauprojekts.

- mittlere Gefährdung
- geringe Gefährdung
- Restgefährdung



Abb. 8: Auszug aus der Gefahrenkarte des Kantons Luzern

Bei den technischen Gefahren ist der bestehende stationäre Betrieb auf dem Grundstück Nr. 96 eingezeichnet. Dieser fällt mit der vorliegenden Planung weg. Weiter ist die Kantonsstrasse als Durchgangsstrasse gekennzeichnet. Es gibt keinen Konsultationsbereich, welcher Massnahmen mit sich ziehen würde.

Altlasten

Das Grundstück Nr. 8 wird als belasteter Standort ausgewiesen, welcher untersuchungsbedürftig ist. Im Rahmen der laufenden Planung muss abgeklärt werden ob und wie weit der Boden belastet ist und welche allfälligen Massnahmen/Sanierungsarbeiten unternommen werden müssen.

- keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu erwarten
- weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig
- überwachungsbedürftig
- sanierungsbedürftig
- untersuchungsbedürftig
- Untersuchungsbedürftigkeit noch nicht definiert



Abb. 9: Auszug aus der Altlastenkarte des Kantons Luzern

Entlang der Hauptstrasse (20'500 Fahrzeuge pro Tag) sind bei den Bauten teilweise die Alarm- resp. die Immissionsgrenzwerte überschritten. Im Rahmen des Gestaltungsplans/Baugesuchs muss aufgezeigt werden, wie damit umgegangen wird.

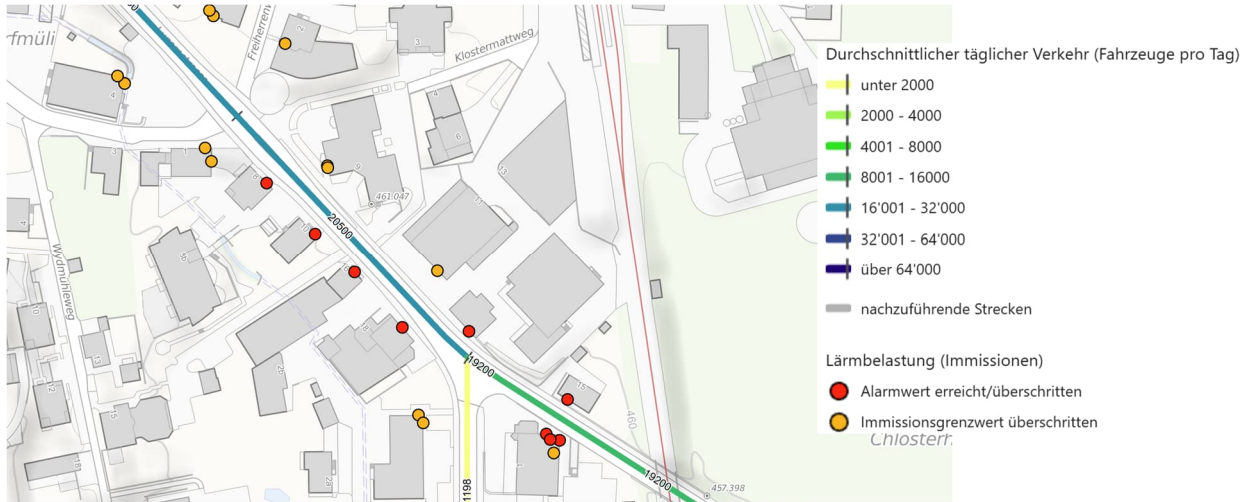


Abb. 10: Auszug aus dem Strassenlärmkataster des Kantons Luzern

Die Klimaanalysekarte in der Nacht zeigt, dass das Areal heute eine erhöhte Lufttemperatur und wenige Windfelder, im Gegensatz zu umliegenden Gebieten, aufweist. Das Areal ist stark befestigt und soll im Rahmen der vorliegenden Planung entsiegelt werden.

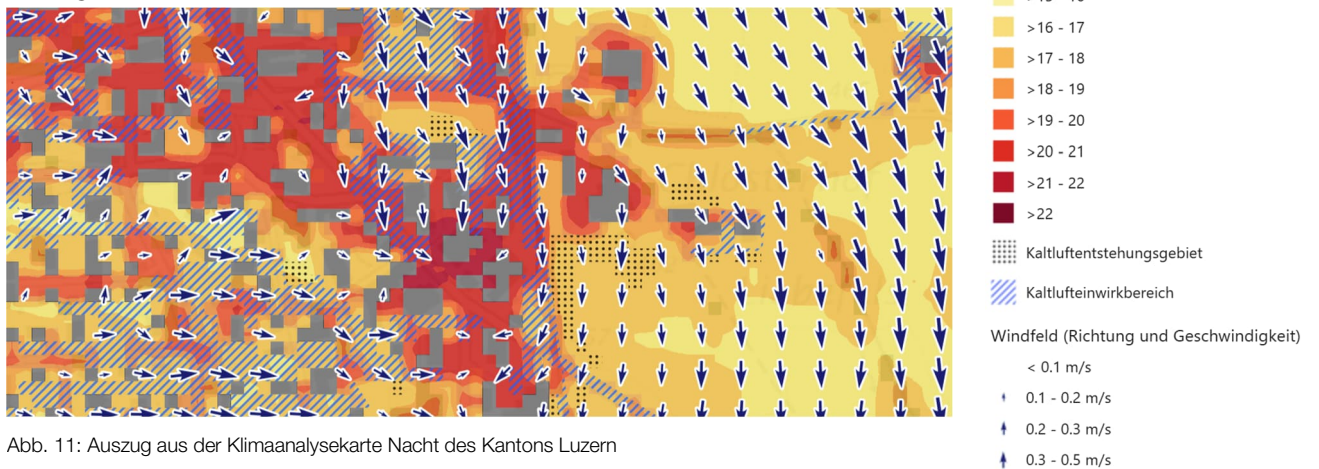


Abb. 11: Auszug aus der Klimaanalysekarte Nacht des Kantons Luzern

Entlang der Luzernstrasse befinden sich im Abstand von 4.0 m zur Strassenparzelle seit 1988 kantonale Normalbaulinien gemäss Strassengesetz. Bei den Gebäuden mit der Assekoranznummern 112 und 174 führen zusätzlich Bestandesbaulinien um die Bauten und unterschreiten den 4.0 m Abstand zur Strasse.

Baulinien

— in Kraft



Verkehrsrichtplan

12 | stadtlandplan AG



Abb. 13: Auszug aus dem Verkehrsrichtplan der Gemeinde Eschenbach (Stand in Genehmigung)

Das Areal Amstutz liegt innerhalb des im kommunalen Energierichtplan definierten Versorgungssperimeters des Fernwärmeverbunds Eschenbach (Gebiet P3 – Kernzone). Aufgrund der hohen Wärmebedarfsdichte, der zentralen Lage sowie der bestehenden fossilen Heizsysteme wird ein Anschluss an das bestehende Fernwärmenetz als prioritäre Wärmeversorgungsform vorgesehen. Die Fernwärmeversorgung erfolgt über die Energieverbund Eschenbach AG, welche erneuerbare Energie in Form von regionalen Holzschnitzeln nutzt. Gemäss revidiertem Bau- und Zonenreglement (Art. 75) ist bei Neubauten und Sanierungen in diesem Gebiet ein Anschluss an den Wärmeverbund in erster Priorität zu prüfen. Die Gemeinde kann zudem eine Anschlusspflicht verfügen, sofern die technischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen erfüllt sind.

Energierichtplan



Abb. 14: Auszug aus dem Energierichtplan der Gemeinde Eschenbach (2025)

3. ÄNDERUNGEN

3.1. Anpassung Zonenplan

Anpassung
Zonenplan

Am Zonenplan sind folgende Änderungen vorgesehen:

- Umzonung von 6'282 m² von der Arbeitszone IIIb in die Kernzone B.
- Auszonung von 327 m² von der Arbeitszone IIIb in die Zone Übriges Gebiet A-Verkehrsfläche.
- Festlegung von 6'589 m² als Gestaltungsplanpflicht.



Bauzone



KB

Kernzone B

Nichtbauzone



ÜGA-V

Übriges Gebiet A-Verkehrsfläche

Weitere Festlegung



Gestaltungsplanpflicht

3.2. Anpassung Bau- und Zonenreglement

Durch die Neudefinition der Gestaltungsplanpflicht werden die Bestimmungen im Anhang 5: Gestaltungsplanvorgaben (Art. 52) mit der Nummer 3 «Eschenbach-Dorf» ergänzt.

ANHANG 5: GESTALTUNGSPLANVORGABEN (ART. 52)

Nr.	Gebietsbezeichnung	Vorgaben für den Gestaltungsplan
3	Eschenbach-Dorf	- Architektonisch qualitätsvolle Bebauung mit zeitgemässer Dichte, welche sich an der Projektstudie «Transformation Areal Amstutz» vom 11. Juli 2025 orientiert. Die Bebauung und Aussenraumgestaltung entlang der Luzernstrasse sowie am Bahnhof bilden einen stimmigen Auftakt zum Dorf und tragen zur Adressbildung und Stärkung des öffentlichen Raums bei. - Es ist ein Mindestanteil an publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen vorzusehen, welche vorzugsweise entlang der Luzernstrasse und beim Bahnhof angeordnet werden. 20 % der Hauptnutzflächen nach SIA 416 sind als Arbeits- und Dienstleistungsflächen zu realisieren. - Gesamtheitliche, verkehrsfreie Freiraumgestaltung innerhalb der Siedlung mit vielen ökologisch wertvollen Grün- und attraktiven, gemeinschaftlich nutzbaren Spiel- und Erholungsflächen. - Anbindung und Infrastruktur für Velos und Fussgänger (Grünelemente entlang Luzernstrasse, Sicherstellung und Optimierung Fuss- und Veloanschluss Klostermattweg und Verbindung Bahnhof – Alte Kantonsstrasse). Realisierung eines fussgängerfreundlichen und velotauglichen Quartiers mit direkten Verbindungen. - Einstellhalle für die gesamte Bebauung. Die Erschliessung und Parkierung des Grundstücks Nr. 759 sowie künftige Erschliessungslösungen für das Grundstück Nr. 97 sind zu klären. Die gemeinsame Erschliessung mit der Einstellhalle auf dem Grundstück Nr. 9 ist aufzuzeigen. - Im Rahmen der Erarbeitung des Gestaltungsplan ist mit der Gemeinde zu prüfen ob und inwieweit ein Raumbedarf für öffentliche Mobilitätsbedürfnisse beim Bahnhof besteht. - Prüfung 1. Priorität Anschluss Fernwärmenetz. Ergibt sich aufgrund technischer und wirtschaftlicher Entwicklung ein ökologisch und wirtschaftlich vorteilhafteres System, muss dies begründet und nachgewiesen werden. - Der Gestaltungsplan ist auf Basis eines qualitätssichernden Konkurrenzverfahrens zu erarbeiten.

3.3. Beurteilung

Von der vorliegenden Planung sind folgende Sachthemen betroffen:

Sachthemen	nicht relevant	relevant	Kapitel
Haushälterische Bodennutzung		x	3.3.1
Eingliederung in die Landschaft/Ortsbild		x	
Landwirtschaft und Fruchtfolgeflächen	x ¹⁾		
Schutzobjekte Denkmalpflege	x ²⁾		3.3.2
Verkehrsaufkommen, Erschliessung und Parkierung		x	
Lärmschutz (Emissionen und Immissionen)		x	
Wald und bestockte Flächen	x ³⁾		
Wildtierkorridore	x ⁴⁾		
Gewässerraumfreihaltung	x ⁵⁾		
Grundwasserschutz und Siedlungsentwässerung	x ⁶⁾		
Schutz vor Naturgefahren (Gefahrenkarte und Massnahmen)	x ⁷⁾		
NIS-Verordnung	x ⁸⁾		
Störfallverordnung	x ⁹⁾		
Energie	x ¹⁰⁾		3.3.3
Altlasten		x	
Mehrwertausgleich		x	3.3.4

1) Es sind keine Landwirtschaftszone oder Fruchtfolgefläche betroffen.

2) Es ist kein Schutzobjekt betroffen.

3) Es sind kein Wald oder bestockte Flächen betroffen.

4) Es ist kein Wildtierkorridor betroffen.

5) Es sind kein Gewässer oder Gewässerraum betroffen.

6) Der Grundwasserschutz oder die Siedlungsentwässerung sind nicht betroffen.

7) Es erfolgt keine Änderung in Bezug auf den Schutz vor Naturgefahren.

8) Die NIS-Verordnung ist nicht betroffen.

9) Die Störfallverordnung ist nicht betroffen.

10) Es erfolgt keine Änderung in Bezug auf das Thema Energie.

3.3.1. Bodennutzung und Eingliederung

Haushälterische
Bodennutzung

Mit der Kernzone B kann ergänzend zum historischen Ortskern und dem Oberhof ein gemischtes Angebot an Gewerbe-, Dienstleistungs- und Wohnflächen an zentraler Lage geschaffen werden. Das Areal kann in zeitgemässer Dichte bebaut und damit eine raumplanerisch gut gelegene Innenentwicklung realisiert werden.

Eingliederung in die
Landschaft/Ortsbild

Durch die beiden Planungsebenen an der Luzernstrasse und am Bahnhof wird die bestehende Topografie gut aufgenommen. Das heute stark versiegelte Areal kann durch die Neubebauung geöffnet und begrünt werden. Die Idee die Landschaft östlich des Bahngleises in das Dorfzentrum fliessen zu lassen, gelingt mit der leicht abgeneigten und zweiteiligen Baukörpersetzung. Neben dem Einbezug der Landschaft können auch die beiden unterschiedlichen Adressen am Bahnhof und an der Luzernstrasse mit der Neubebauung ersichtlich ergänzt werden. Ankommende mit dem ÖV haben eine neue Eingangssituation beim Bahnhof, alle anderen Verkehrsteilnehmenden, die via Hauptstrasse oder alte Kantonsstrasse kommen, haben die neue Torsituation im Süden. Mit der Aufwertung der Grünräume entlang der Hauptstrasse und im Bereich der Wohngebäude entsteht ein neues begrüntes Quartier an zentraler Lage. Im Schnitt bzw. in den Ansichten kann gut aufgezeigt werden,

dass die bestehenden Firsthöhen aus der Umgebung aufgenommen werden und am Zentrum von Eschenbach weitergebaut wird. Mit der Erdgeschossnutzung der Dienstleistungsflächen wird eine Nutzung an der Hauptachse erstellt, die vom grossen Kundenstrom profitieren kann und das Dorf von Eschenbach weiter belebt.

3.3.2. Mobilität und Lärm

Die Luzernstrasse, welche das Areal erschliesst, ist bereits heute stark frequentiert und weist in der Abendspitzenstunde über 1'800 Fahrten auf. Trotz dieser hohen Grundbelastung zeigt die verkehrstechnische Analyse, dass das durch das Projekt zusätzlich erzeugte Verkehrsaufkommen vergleichsweise gering ist. In der Abendspitze wird mit je rund 30 zusätzlichen Zu- und Wegfahrten gerechnet, während in der Morgenspitze lediglich etwa je 10 Fahrten erwartet werden. Diese Zahlen lassen darauf schliessen, dass der Mehrverkehr keine signifikanten Auswirkungen auf die bestehende Verkehrsqualität haben wird. Die Leistungsbeurteilung der neuen Anschlusspunkte an die Luzernstrasse weisen alle eine Verkehrsqualitätsstufe D auf, was als ausreichend gilt. Besonders positiv fällt auf, dass der Linksabbiegende von der Luzernstrasse auf das Areal mit der sehr guten Stufe A bewertet wird. Eine separate Linksabbiegespur ist daher nicht erforderlich.

Verkehrsaufkommen

Die Erschliessung des Areals erfolgt über einen neuen, gebündelten Anschlusspunkt an die Luzernstrasse (K16). Die Anlieferung für die geplanten Dienstleistungsflächen wird hingegen rückseitig über die Bahnhofstrasse abgewickelt. Diese Trennung von Kunden- und Lieferverkehr trägt zur Entlastung des inneren Areals bei. Für den Fuss- und Veloverkehr ist eine direkte Anbindung über den Gehweg an der Luzernstrasse sowie über den Bahnhofplatz vorgesehen. Zusätzlich wird eine neue Langsamverkehrsachse geschaffen, die eine Verbindung zwischen der alten Kantonsstrasse und dem Bahnhofsareal ermöglicht. Aufgrund der topografischen Gegebenheiten, insbesondere der Höhendifferenz von über neun Metern zwischen Luzernstrasse und Bahnhof, ist eine direkte Veloverbindung durch das Areal jedoch nicht praktikabel. Die Veloführung soll daher auf bestehenden Routen wie die Luzernstrasse und den Klostermattweg optimiert werden.

Erschliessung

Die Parkierung wird in einer unterirdischen Sammeltiefgarage organisiert, die über die Luzernstrasse erschlossen wird. Insgesamt entstehen 27 Parkplätze für die Wohnungen am Klostermattweg sowie 22 Parkplätze für die Wohnungen an der Luzernstrasse. Zusätzlich sind 37 Besucherparkplätze für das Gewerbe vorgesehen. Angesichts der zentralen Lage des Areals und der unmittelbaren Nähe zum Bahnhof wird bewusst ein reduziertes Parkierungsangebot angestrebt, um den motorisierten Individualverkehr zu minimieren und nachhaltige Mobilitätsformen zu fördern.

Parkierung

Im Rahmen der geplanten Transformation wurde eine lärmrechtliche Grobbeurteilung durchgeführt. Das Areal ist sowohl durch die Luzernstrasse als auch durch die nahegelegene Bahnlinie lärmbelastet. Während die Eisenbahnlärmbelastung unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte liegt, überschreitet der Strassenlärm in einigen Fassadenbereichen, insbesondere entlang der Luzernstrasse, die zulässigen Werte für Wohnräume. Um dennoch eine verträgliche Wohnnutzung zu ermöglichen, sind bauliche Massnahmen vorgesehen. Dazu zählen unter anderem lärmschützende Grundrisslösungen, schallgedämmte Fenster sowie Balkone und Loggien als Pufferzonen. Die lärmtechnischen Anforderungen können so eingehalten werden,

Lärmschutz
(Emissionen und Immissionen)

sodass das Areal trotz der bestehenden Belastung sinnvoll und gesetzeskonform entwickelt werden kann.

3.3.3. Altlasten

Altlasten

Ein Teil des Areals Amstutz ist im Kataster der belasteten Standorte eingetragen und gilt als untersuchungsbedürftig. Im Jahre 2024 wurde eine erste Untersuchung gemäss der Altlastenverordnung durchgeführt (vgl. Bericht 302_Altlastenuntersuchung). Es wurden keine Hinweise auf PFAS gefunden. Allerdings kam es in der Vergangenheit zu Gewässerverschmutzungen. Es besteht der Verdacht, dass Schadstoffe in den Boden gelangt sein könnten, insbesondere bei alten Tanks, Lagerplätzen und der Kanalisation. Deshalb ist eine technische Altlastenuntersuchung nötig, um zu klären, ob eine Gefahr für das Grundwasser oder die Umwelt besteht. Diese Untersuchung wird in mehreren Schritten durchgeführt und kostet voraussichtlich rund 50'000 Franken.

3.3.4. Mehrwertausgleich

Mehrwertausgleich

Die Umzonung mit Gestaltungsplanpflicht ist mehrwertabgabepflichtig. Der Mehrwert gemäss § 105 Planungs- und Baugesetz (PBG) von 20 % geht an die Gemeinde.

3.4. Fazit

Innenentwicklung und Eingliederung

Die geplante Umnutzung des Areals Amstutz stellt eine sinnvolle Verdichtung im bestehenden Siedlungsgebiet dar und entspricht damit dem Prinzip der haushälterischen Bodennutzung. Durch die Umzonung von einer Arbeits- in eine Kernzone wird das Areal für eine gemischte Nutzung mit Wohnen, Dienstleistungen und Gewerbe geöffnet, was die innerörtliche Entwicklung stärkt und neue Qualitäten schafft. Städtebaulich fügt sich das Projekt sensibel in das bestehende Ortsbild ein. Die Bebauungsstruktur nimmt Bezug auf die Luzernstrasse und den Klostermattweg/Bahnhof und schafft durch differenzierte Freiräume und Grünstrukturen eine harmonische Verbindung zwischen Dorfkern, Bahnhof und Kulturlandschaft.

Mobilität

Im Bereich Mobilität überzeugt das Projekt durch eine klare Erschliessung: Der motorisierte Verkehr wird gebündelt über die Luzernstrasse erschlossen, während die Anlieferung für die geplanten Dienstleistungsflächen rückseitig über die Bahnhofstrasse abgewickelt wird. Eine neue Fussverkehrsachse verbessert die Anbindung für Fussgänger:innen. Die Veloführung via Luzernstrasse und den Klostermattweg ist noch zu optimieren. Die Parkierung erfolgt in einer unterirdischen Garage mit reduziertem Angebot.

Lärmschutz

Hinsichtlich Lärmschutz zeigt die Studie, dass die Immissionsgrenzwerte für Bahnlärm eingehalten werden. Beim Strassenlärm sind in einzelnen Bereichen Überschreitungen feststellbar, die jedoch durch bauliche Massnahmen wie Loggien, Grundrissgestaltung und Schallschutzfenster kompensiert werden können.

Altlasten

Ein Teil des Areals ist im Kataster der belasteten Standorte eingetragen und gilt als untersuchungsbedürftig. Weitere Abklärungen sollen gemäss dem Bericht zur Altlastenuntersuchung aus dem Jahr 2024 erfolgen.

Zusammenfassung

Insgesamt gelingt mit dem Projekt eine ausgewogene Abwägung zwischen Siedlungsentwicklung, Ortsbildpflege, Mobilitätsanforderungen und Umweltverträglichkeit.