

Gestaltungsplan Zentralstrasse

Planungsbericht
gemäss Art. 47 Raumplanungsverordnung (RPV)

Gemeinde Dierikon

27. November 2020 rev. 24. September 2021

Impressum

Eigentümerschaft

Genossenschaft Migros Luzern (GS Nrn. 143, 150, 272)

Peter Huser, Thomas Huser & Markus Huser (GS Nr. 151)

Rudolf Schindler (GS Nr. 242)

Susag Immobilien AG (GS Nr. 144)

Seeholzer Agro-Handel & Service (GS Nr. 50)

Werner Niederberger (GS Nrn. 131, 134, 137, 169)

Gestaltungsplan

KEEAS AG
Sihlstrasse 59, 8001 Zürich
044 252 85 45, www.keeas.ch

Ilva Gerber, MSE FHO Spatial Development & Landscape Architecture
Nora Mühlberger, Bsc of Art, Bsc FHO Raumplanung, MAS GSR

Richtprojekt und Verkehrskonzept

Hosoya Schaefer Architects AG Zürich
Flüelastrasse 10, 8048 Zürich

Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH
Vulkanstrasse 120, 8048 Zürich

IBV Hüsler AG
Olgastrasse 4, 8001 Zürich

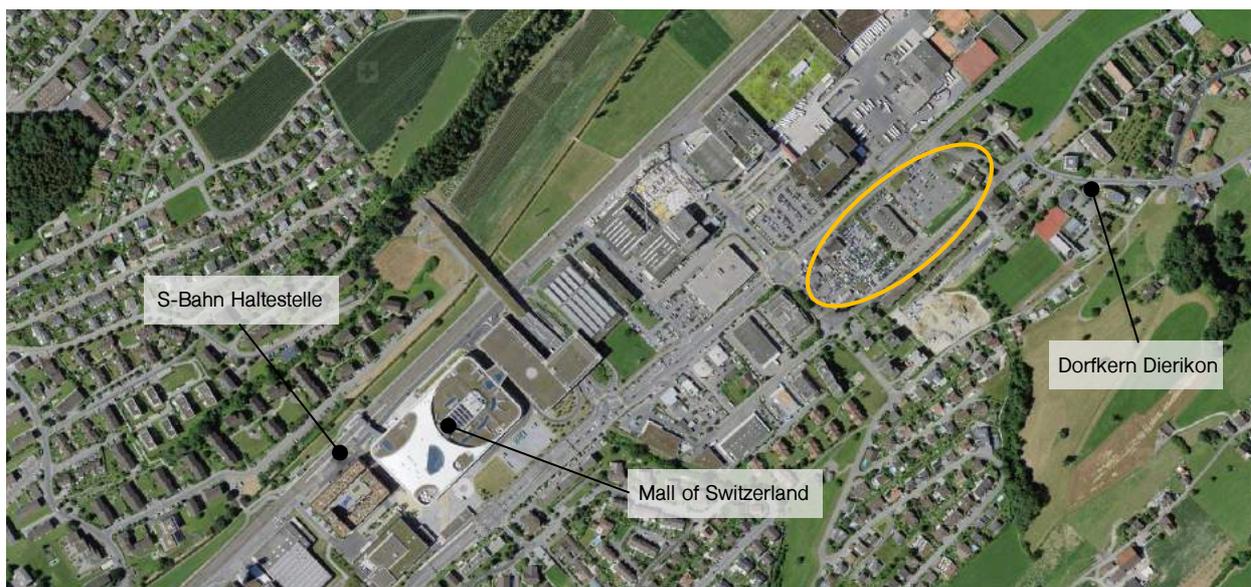
Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
1.1	Ausganglage	3
1.2	Gestaltungsplanperimeter	4
1.3	Organisation und Ablauf der Planung	5
2	Begründung und Ziele	6
2.1	Begründung für den Gestaltungsplan	6
2.2	Ziel des Gestaltungsplans	6
3	Rahmenbedingungen und Besonderheiten des Areals	6
3.1	Kantonale und Regionale Rahmenbedingungen	6
3.2	Kommunale Rahmenbedingungen	9
3.3	Weitere Rahmenbedingungen	12
4	Richtprojekt	14
4.1	Nutzungskonzept	16
4.2	Bauliche Dichte	17
4.3	Freiraumgestaltung	17
4.4	Erschliessung und Parkierung	23
5	Etappierung und Parzellierung	30
5.1	Etappierung	30
5.2	Privatrechtliche Regelungen	31
6	Gestaltungsplan	32
6.1	Allgemeine Bestimmungen	33
6.2	Art und Mass der baulichen Nutzung	33
6.3	Architektonische und freiräumliche Gestaltung	35
6.4	Erschliessung und Parkierung	36
6.5	Etappierbarkeit	38
6.6	Umweltaspekte	38
6.7	Schlussbestimmungen	40
7	Interessenabwägung und Fazit	41
7.1	Ziele und Grundsätze der Raumplanung (Art. 1 und 3 RPG)	41
7.2	Kantonale und regionale Rahmenbedingungen	41
7.3	Kommunale Rahmenbedingungen	41

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

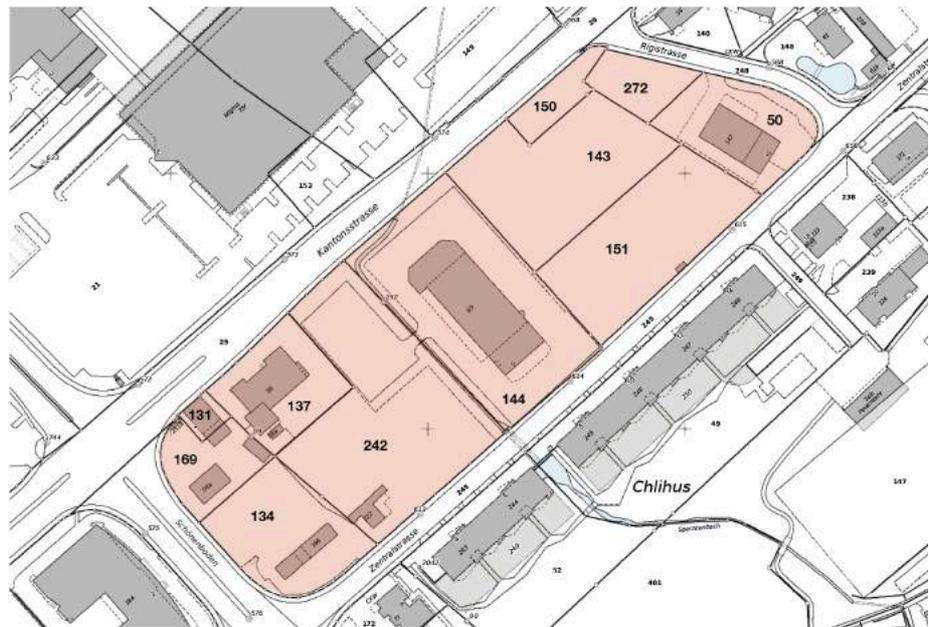
Das rund 2.4 ha grosse, in einem Arbeitsgebiet entlang der Kantonsstrasse situierte Areal Zentralstrasse liegt im Zentrum der Gemeinde Dierikon. Das Areal besteht aus mehreren Parzellen und ist heute mit einzelnen Gewerbebauten (Autohandel, -waschanlage, -werkstatt), grossen Parkierungsflächen und unbebauten Bereichen versehen. Auf Initiierung der Gemeinde wurden die Eigentümerschaften angestossen, sich Gedanken zur Zukunft des Areals zu machen. Im Sinne der Gemeinde sollten die Grundstücke, welche sich im Privatbesitz befinden, mittelfristig umgenutzt bzw. mehr ausgenutzt und neu bebaut werden. In einem ersten Schritt prüften die Eigentümerschaften hierzu gemeinsam mit einem Team aus Planerinnen, Architekten, Landschaftsarchitektinnen und Verkehrsplanenden die Entwicklungsmöglichkeiten auf dem Areal. Das Resultat ist ein Richtprojekt, welches die bauliche, freiräumliche und verkehrliche Idee aufzeigt und als Grundlage für die baurechtliche Umsetzung dient. Das Ziel hierbei ist es, dass auf dem Areal langfristig ein Nutzungsdurchmischtes Gebiet mit Schwerpunkt Wohnen entsteht. Die Umsetzung dieses Vorhabens erfordert eine Umzonung des Gebietes in die Zentrumszone Zentralstrasse mit Gestaltungsplanpflicht, welche im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision erfolgt. Der vorliegende Bericht nach Art. 47 RPV dient der Erläuterung des Gestaltungsplans. Er zeigt die Hintergründe der Planung auf, vermittelt die Absichten hinter den Festsetzungen und ergänzt damit die rechtlich verbindlichen Inhalte des Gestaltungsplans (Plan und Sonderbauvorschriften).



Lage des Areals Zentralstrasse in der Gemeinde Dierikon (orange) (Quelle Hintergrund: map.geo.admin.ch)

1.2 Gestaltungsplanperimeter

Der Perimeter liegt östlich der S-Bahn-Haltestelle Buchrain und umfasst die Grundstücke zwischen Kantonstrasse, Rigistrasse, Zentralstrasse und Schönenboden. Er umfasst insgesamt 23'748 m² und setzt sich aus 11 Einzelgrundstücken von fünf verschiedenen Eigentümerinnen und Eigentümern zusammen. Auf den einzelnen Grundstücken liegen unterschiedliche Dienstbarkeiten vor, welche im Kapitel 3 behandelt werden.



Perimeter Gestaltungsplan

Grundstück (KTN)	Fläche	Eigentümer
50	1'816 m ²	Seeholzer Agro Handel & Service AG
272	717 m ²	Genossenschaft Migros Luzern
150	537 m ²	Genossenschaft Migros Luzern
143	3'151 m ²	Genossenschaft Migros Luzern
151	3'015 m ²	Peter, Thomas & Markus Huser
144	4'701 m ²	Susag Immobilien AG
242	4'838 m ²	Rudolf Schindler
131	208 m ²	Werner Niederberger
134	2'099 m ²	Werner Niederberger
137	1'619 m ²	Werner Niederberger
169	1'047 m ²	Werner Niederberger
Total	23'748 m²	

1.3 Organisation und Ablauf der Planung

Der Gestaltungsplan bildet die wichtigste Grundlagen für die Umzonung des Areals. Er dient daher auch als Beilage zur laufenden Ortsplanungsrevision und zeigt auf, welche Entwicklung durch die Umzonung auf dem Areal Zentralstrasse ermöglicht wird. Bei der kantonalen Vorprüfung der Ortsplanungsrevision und damit der Umzonung des Areals Zentralstrasse wurde der Gestaltungsplan zur Nachvollziehbarkeit und zur Schaffung von Transparenz für das Vorhaben auf dem Areal beigelegt. Entsprechend liegt der Gestaltungsplan auch der Bevölkerung bei der Abstimmung zur Umzonung des Areals vor.

Planungsschritte	Datum
Ortsplanungsrevision Gemeinde Dierikon inkl. Umzonung Areal Zentralstrasse	
Eingabe OPR und GP Zentralstrasse (als Beilage) beim Kanton	November 2020
Vorprüfung der Dokumente	Bis März 2021
Öffentliche Auflage 30 Tage und Amtspublikation	Juni 2021
Gemeindeversammlung zur Abstimmung zur OPR (inkl. Umzonung Zentralstrasse)	13. Dezember 2021
Gestaltungsplan Zentralstrasse	
Zustimmung Planungskommission	Oktober 2020
Eingabe bei der Gemeinde	Oktober 2020
Öffentliche Auflage 30 Tage und Amtspublikation (als Beilage zur Umzonung)	Juni 2021
Gemeindeversammlung zur Abstimmung zur OPR (als Beilage zur Umzonung)	13. Dezember 2021
Antrag an den Gemeinderat	
Genehmigung durch Gemeinderat	
Auflage 20 Tage und Amtsblattpublikation	
Ggf. Beschwerden und Genehmigungsverfahren / allfälliger Beschwerdeentscheid, etc. Auflage 30 Tag und Amtsblattpublikation	

2 Begründung und Ziele

2.1 Begründung für den Gestaltungsplan

Der Gestaltungsplan Zentralstrasse soll das vorhandene, heute noch nicht genutzte Potenzial des Areals Zentralstrasse besser ausschöpfen und damit einen positiven Beitrag zur Aufwertung sowie Entwicklung der Gemeinde beigetragen. Es soll ein nutzungsdurchmischtes Gebiet mit vielfältigen Wohnungen, modernen Arbeitsplätzen, kleinteiligen Konsummöglichkeiten, der Versorgung dienenden Quartierläden und attraktiven Freiräumen entstehen.

2.2 Ziel des Gestaltungsplans

Die Revision des Bau- und Zonenreglements sieht für das Gebiet neben der Umzonung in die Zentrumszone Zentralstrasse eine Gestaltungsplanpflicht vor. Mit dem Gestaltungsplan werden die bau- und planungsrechtlichen Voraussetzungen für die angestrebte Entwicklung des Areals gemäss Richtkonzept gesichert. Der Gestaltungsplan bezweckt die Festlegung der massgeblichen Elemente der künftigen Überbauung und des Konzepts für die Erschliessungsanlagen, die Freiraumgestaltung und die öffentliche Wegverbindung. Ziel dabei ist es, eine einwandfreie ortsbauliche Einordnung in die Umgebung, eine standortgerechte Nutzung unter Berücksichtigung der Lärmbelastung, eine verdichtete Nutz- und Bauweise an geeigneter Lage, eine hochwertige städtebauliche und architektonische Siedlung mit qualifizierten aufenthaltsfreundlichen Freiräumen sowie eine optimale Verkehrssituation zu realisieren.

3 Rahmenbedingungen und Besonderheiten des Areals

3.1 Kantonale und Regionale Rahmenbedingungen

Richtplan Kanton Luzern

Gemäss Kantonalem Richtplan liegt der Gestaltungsplanperimeter im Baugebiet und grenzt direkt an eine Kantonsstrasse. Weiter liegt das Areal aufgrund der bisherigen Nutzung am Rande eines Entwicklungsschwerpunkts (ESP) für Arbeitsnutzung. Mit solchen ESP werden grossflächige Arbeitsplatzgebiete an gut erschlossenen Standorten festgelegt, an deren qualitativ guter Entwicklung bis zur Baureife, Verfügbarkeit und Promotion ein vorrangiges volkswirtschaftliches Interesse besteht. Der Richtplan wird jedoch derzeit revidiert (Anmerkung: Die nachstehend beschriebenen Planungsinstrumente sehen Areal als Transformations- und potentiell Umzonungsgebiet).



Ausgangs-
lage Koordina-
tions-
aufgabe

Siedlung

- Siedlungsgebiet (Bauzone / Reservezone)
- Entwicklungsschwerpunkt für Arbeitsnutzung (Bauzone / Reservezone)
- Ortsbild von nat. oder reg. Bedeutung

Mobilität

- Kantonstrasse
- Schieneninfrastruktur
- Bahnhof / Haltestelle
- Bushaltestelle

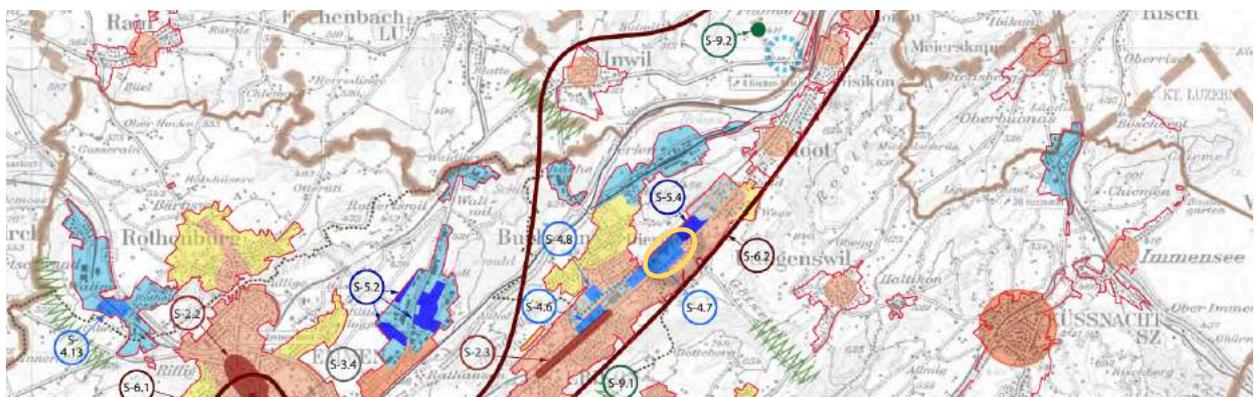
Geografische Basisinformation

- Fliessgewässer
- Gemeindegrenze

Auszug Kantonalen Richtplan (GP-Perimeters orange) (Quelle: Kantonaler Richtplan 2009/2015, richtplan.lu.ch)

Agglomerationsprogramm Luzern, 3. Generation

Das Agglomerationsprogramm weist den Gestaltungsplanperimeter einem Gebiet mit Defiziten in der Nutzungsstruktur bzw. einem Schlüsselareal für Transformation zu.



Auszug Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation (GP-Perimeters orange) (Quelle: Agglomerationsprogramm Luzern 3. Generation 2016, rawi.lu.ch)

Gesamtverkehrskonzept LuzernOst

Das Gesamtverkehrskonzept LuzernOst (Gemeinden Buchrain, Dierikon, Ebikon, Gisikon, Honau, Inwil und Root) verweist in Bezug auf das Gewerbegebiet Dierikon, in welchem auch der Gestaltungsplanperimeter liegt, auf den Bedarf einer Neuorganisation des Langsamverkehrs. Ferner wird die Verkehrsqualität am Knoten Kantonstrasse/Schönenboden als unzureichend bezeichnet. Aufgrund dieser Engpässe sind auch die Aus- und Zufahrten des Areals zu den Spitzenstunden erschwert. Um dieses Problem zu lösen, ist ein regionales Konzept notwendig. Mit dem Gesamtverkehrskonzept LuzernOst liegt ein entsprechender Lösungsvorschlag vor, wobei der Zeitpunkt für dessen Realisierung noch nicht abschliessend definiert ist.

Basisprojekt Rontal-Allee – Schlussbericht

Unter der Leitung der Dienststelle vif wurde 2007 in enger Abstimmung mit den drei Gemeinden Ebikon, Dierikon und Root auf der Grundlage der «Betriebs- und Gestaltungsstudie Rontal» das «Basisprojekt Rontal-Allee» erarbeitet. Es legt Grundprinzipien für die Gestaltung der Kantonsstrasse sowie der privaten Vorbereiche fest. Eine hohe Bedeutung geniessen darin insbesondere Bäume / Pflanzkörper, Licht und Beläge. Wichtige Aussagen für das Areal Zentralstrasse aus dem Basisprojekt Rontal-Allee sind:

- Grössere Vorbereiche in gewerblich-industriell genutzten Zonen sollten durch Heckenelemente und Baumdächer strukturiert und aufgewertet werden. Die Oberflächengestaltung sollte hier harmonisch und einfach sein (ruhiger Hintergrund).
- Insgesamt sollte auf den Einsatz von zu vielen unterschiedlichen Materialien verzichtet werden. Jede Gemeinde sollte eine begrenzte Auswahl von Materialien vorschlagen, die ihren typischen Charakter stärkt, und bei einheitlicher Verwendung auch spezifische Identitäten herausbildet. Diese Auswahl von Materialien für den privaten Bereich sollte mit der Materialisierung der öffentlichen Räume abgestimmt sein.
- Die Parkierung soll sich nahtlos in die Gestaltung einbinden. Nicht genutzte Parkierungsflächen sollen durch ihre neutrale Gestaltung auch als Aufenthaltsbereiche geeignet sein.

Das Basisprojekt enthält ein Baukastensystem mit Gestaltungselementen als Grundlage für die Umsetzung des Gestaltungskonzepts.

Leitbild für die Entwicklung von LuzernOst 2030

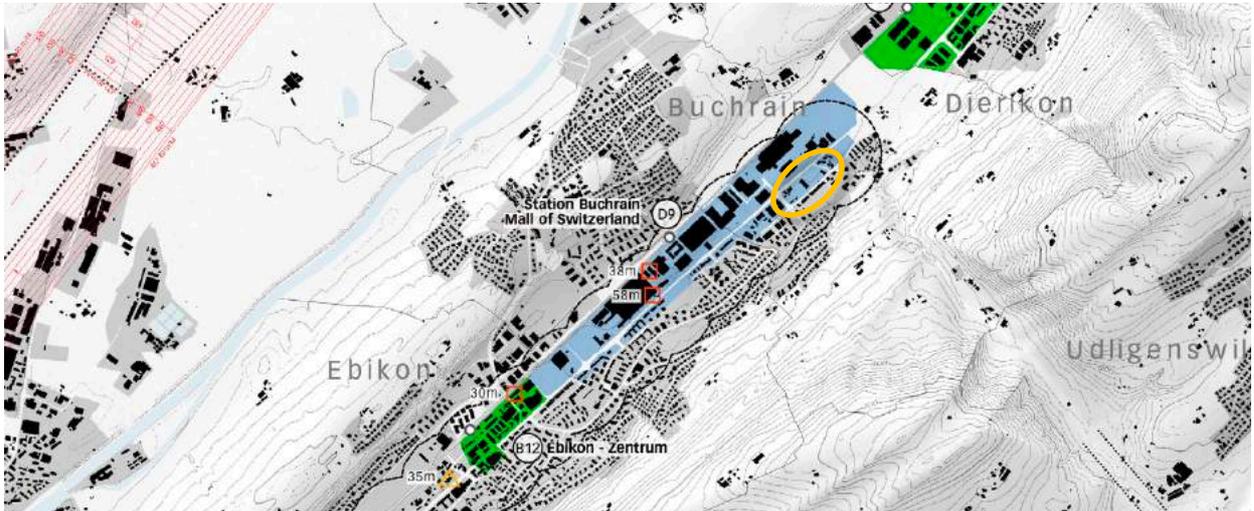
Das Leitbild LuzernOst wurde 2015 in Zusammenarbeit der sieben Gemeinden von LuzernOst (Buchrain, Dierikon, Ebikon, Gisikon, Honau, Inwil und Root) erarbeitet. Es dient der zielgerichteten Steuerung der Entwicklung von LuzernOst und strebt die gemeindeübergreifende Abstimmung in Fragen der räumlichen, wirtschaftlichen, verkehrlichen und landschaftlichen Entwicklung an.

Im Leitbild LuzernOst werden sechs gemeinsame Projekte explizit genannt. Darunter der «Schwerpunkt Schindler – EbiSquare – Burenhof Dierikon», in welchem auch das Areal Zentralstrasse liegt. Das Gebiet soll sowohl städtebaulich aufgewertet und qualitativ verdichtet werden wie auch die Aufenthaltsqualität gesteigert, der Lärm reduziert und die Kantonsstrasse aufgewertet werden. Dabei ist die Abstimmung von Nutzung und Verkehr besonders wichtig. In allen Entwicklungsschwerpunkten der Siedlung soll eine dynamische Entwicklung mit hoher Dichte angestrebt werden. Höhere Häuser und Hochhäuser können wichtige Merkmale im Gefüge betonen.

Die Kantonsstrasse K17 als prägendes Rückgrat der Region soll in Sequenzen gegliedert werden, welche durch begleitende Baumstrukturen, verschiedene Traufhöhen oder begleitende Landschaftsräume geprägt werden. Die Sequenzen greifen den jeweiligen Charakter und die Identitäten der Gebiete auf, durch die sie hindurchführen.

Regionales Hochhauskonzept LuzernPlus 2018

Der Gestaltungsplanperimeter ist im regionalen Hochhauskonzept LuzernPlus 2018 als Möglichkeitsgebiet für Hochhäuser (Gesamthöhe >30m) im städtischen Raum und als potenzielles Umzonungsgebiet vermerkt. Der genaue Standort und Gebäudehöhen sind im Rahmen eines Entwicklungskonzeptes bzw. in einem qualitätssichernden Verfahren festzulegen.

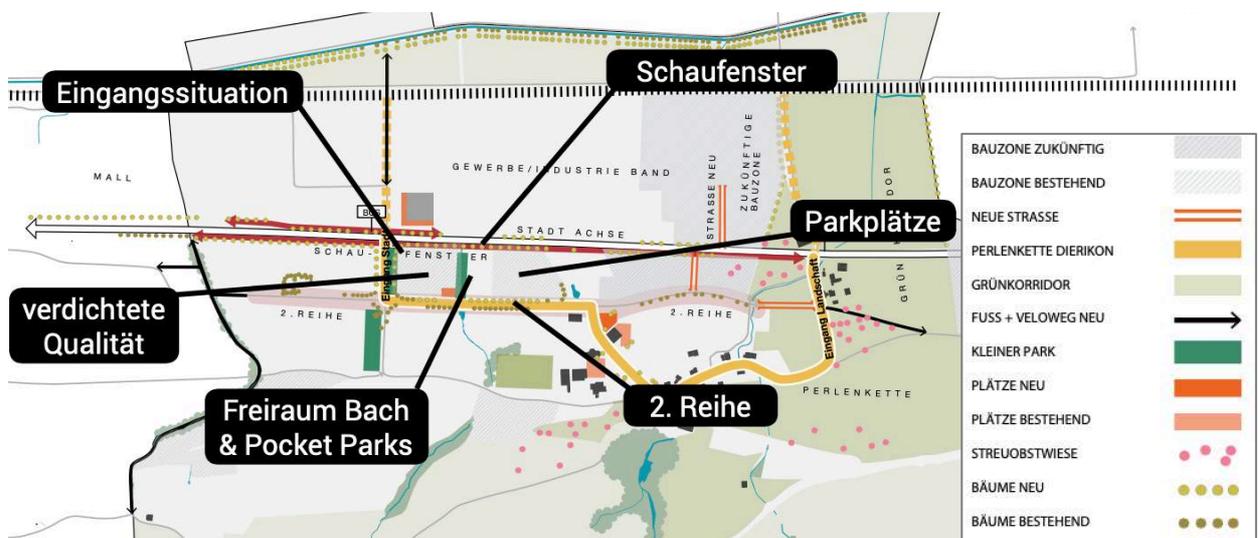


Auszug Regionales Hochhauskonzept LuzernPlus 2018 mit Lokalisierung des GP-Perimeters (roter Kreis) (Quelle: Gesamtverkehrskonzept LuzernOst 2018, luzernplus.ch)

3.2 Kommunale Rahmenbedingungen

Masterplan «light» Dierikon

Der Masterplan wurde 2016 von Hosoya Schaefer Architects erarbeitet er baut auf den übergeordneten Grundlagen des vorangegangenen Kapitels auf und präzisiert die Vorstellungen für die Dierikon diesbezüglich.



Masterplan „light“ Dierikon (Quelle: Hosoya Schaefer Architects AG)

Das Areal Zentralstrasse liegt zwischen der Mall of Switzerland und dem historischen Ortszentrum von Dierikon. Mit der städtebaulichen Setzung sowie der Nutzungsverteilung soll darauf reagiert werden. Arbeitsnutzungen und regionale Ausstrahlung sowie eine Eingangssituation finden Richtung Mall of Switzerland und entlang der Kantonsstrasse statt. Zur Zentralstrasse hin soll hingegen eine ruhige 2. Wohnreihe mit hochwertigem Freiraum und Richtung Ortszentrum die Anbindung durch ein Café o.ä. entstehen.

Siedlungsentwicklungskonzept

Im Siedlungsentwicklungskonzept wird das Areal Zentralstrasse der «Umzonung von der Arbeitszone in eine dichte Wohn- oder Mischzone» zugeteilt. An der Ecke Rigistrasse / Zentralstrasse überlagert diese sich zudem mit der Schraffur Gestaltung Dorfzentrum. Das Siedlungsentwicklungskonzept zielt auf eine räumliche Entwicklung der Siedlung von «Innen nach Aussen» ab, wobei die bauliche Verdichtung und allfällige Umzonungen südliche der Kantonsstrasse explizit hervorgehoben werden. Demnach soll bei der Beurteilung bzw. der Realisierung von Gesamtüberbauungen (Bebauungsplan, Gestaltungsplan) grossen Wert auf qualitativ hochstehenden Wohnraum mit attraktiven Aussenräumen gelegt werden. Weiter wird darauf hingewiesen, dass eine gute Siedlungsdurchgrünung und gut gestaltete öffentlichen- und Strassenräume wesentlich zum Erhalt der Wohnqualität und einem guten Siedlungsklima beitragen. So sollen auch Gewässer im Siedlungsgebiet nach Möglichkeiten für die Bevölkerung zugänglich gemacht werden.



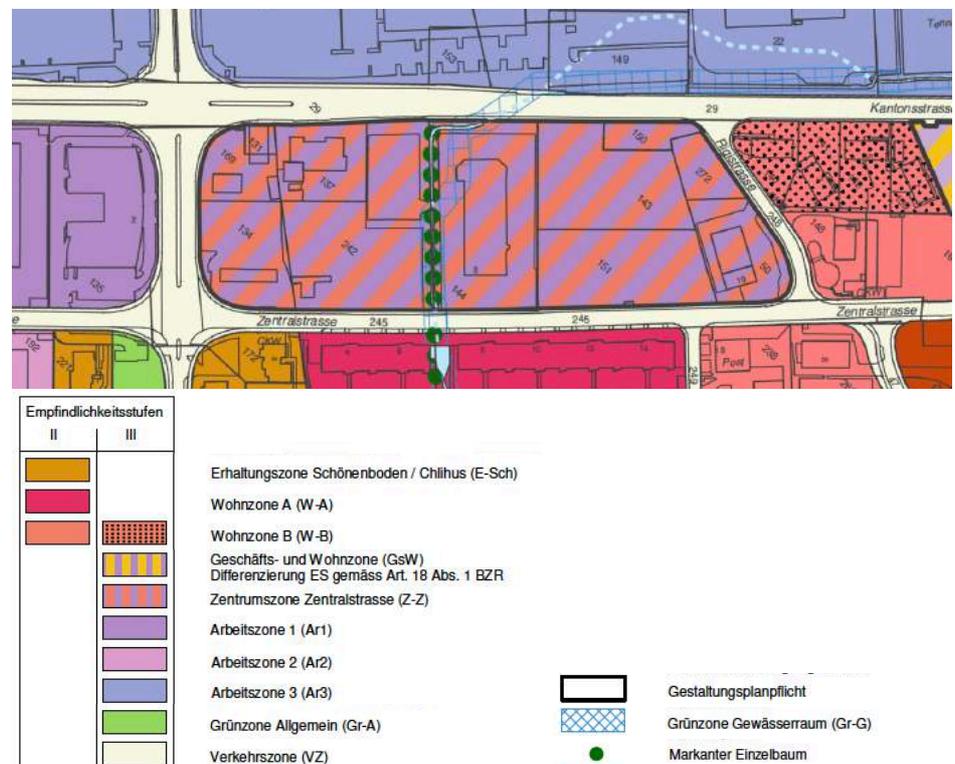
Siedlungsentwicklung nach Innen	Verkehr
 Gestaltung Dorfzentrum (Entwicklungskonzept Dorfkern)	 Erschliessung Entwicklungsgebiet
 Umzonung von Arbeitszone in dichte Wohnzone oder Mischzone Arbeiten/Wohnen/Dienstleistung prüfen	 Kantonsstrasse (bestehend)
 Umzonung in dichte Wohnzone prüfen	 Bahnlinie (bestehend)
 Perimeter Ortsbildschutz; ISOS	 Bahnhofstestelle (bestehend)
 dem Ortsbild angepasster Übergang zwischen Dörfli (Ortsbildschutz; ISOS) und Siedlungserweiterung	 bestehende Knoten
	 bestehende Knoten: Erhalt Leistungsfähigkeit „Schönenboden“

Auszug Siedlungsentwicklungskonzept (GP-Perimeters orange) (Quelle: Gemeinde Dierikon Siedlungsentwicklungskonzept Stand August 2020)

Weiter legt die Gemeinde im Siedlungsentwicklungskonzept fest, die Leistungsfähigkeit der Kantonsstrasse und deren Knoten, insbesondere auch Schönenboden, zu steigern. Dementsprechend sollen neue Wohn- und Arbeitsgebiete so erschlossen werden, dass bestehende Quartiere möglichst wenig tangiert sind; der Verkehr soll künftig möglichst direkt auf die Kantonsstrasse geführt werden und damit Schleichverkehr verhindert werden.

Nutzungsplanung

Das Areal Zentralstrasse ist bisher der Arbeitszone 1 (Ar1) mit Empfindlichkeitsstufe ES III zugewiesen. Zudem verlaufen mit dem Spechtenbach Naturobjekte quer durch das Areal (bezeichnet als Hecke, Feldgehölz, Uferbestockung). Im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision wird das Areal in die Zentrumszone Zentrastrasse (Z-Z) mit Empfindlichkeitsstufe ES III mit Gestaltungsplanpflicht umgezont. Die Zone wird neu eingeführt und ist auf die beabsichtigte Entwicklung im Gestaltungsplanperimeter zugeschnitten. So sind in den Vorschriften gebietsspezifische Zielvorgaben definiert. Darin werden unter anderem die Entwicklung eines vielfältigen, dichten Quartiers für Wohn-, Dienstleistungs- und Arbeitsplatznutzungen mit öffentlich zugänglichen Umgebungsflächen und qualitativ hochwertig gestalteten Aussenräumen mit Bezug zur Zentralstrasse gefordert. Zudem wird verlangt, dass im Rahmen des Gestaltungsplanes gebaut wird, welcher auf dem vom Gemeinderat verabschiedeten Richtprojekt Zentralstrasse basiert. Ferner sind auch Vorgaben zu den anrechenbaren Gebäudeflächen, Nutzungen, Freiraum, Erschliessung und Parkierung definiert. Der Gewässerraum für den Spechtenbach wird ebenfalls an die geplante Entwicklung angepasst.



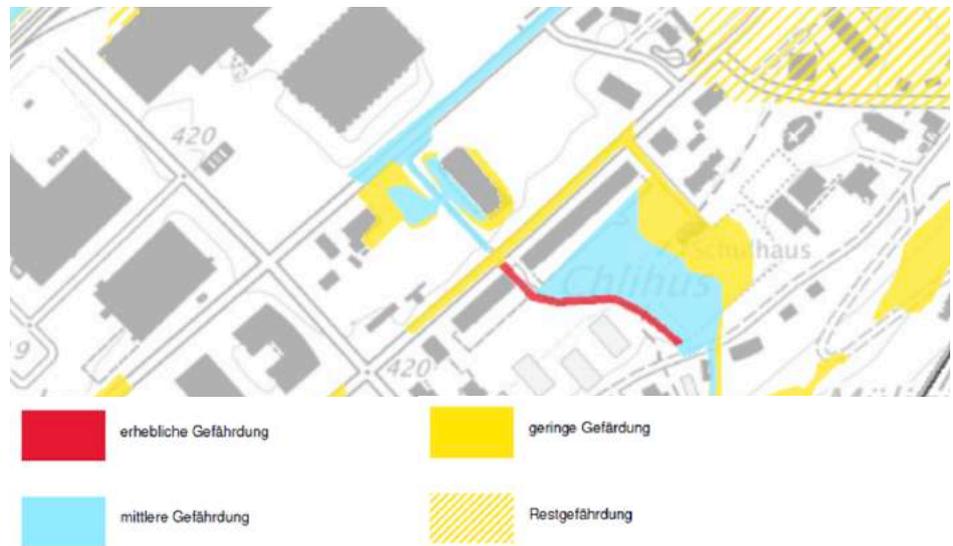
Ausschnitt neuer Zonenplan inkl. Gewässerraum (Quelle: Planteam AG, 2020)

3.3 Weitere Rahmenbedingungen

Grundwasser / Gewässerschutz / Gefahrenkarte

Gemäss Grundwasserkarte des Kantons Luzern besteht im Gestaltungsplanperimeter eine Grundwassermächtigkeit von 0 – 5m. Das Areal ist dem Gewässerschutzbereich Au zugeordnet. Dieser umfasst die nutzbaren unterirdischen Gewässer (Grundwasser und Quellen) und die zu ihrem Schutz notwendigen Randgebiete.

Gemäss Gefahrenkarte besteht für gewisse Bereiche auf dem Areal (im Bereich des Spechtenbachs) eine geringe bis mittlere Gefährdung in Bezug auf Überschwemmungen und Murgängen. Die Gemeinde beabsichtigt die Überarbeitung der Gefahrenkarte in naher Zukunft. In diesem Rahmen wird auch die Situation des Spechtenbachs mit dem neuen Gewässerraum (gemäss obiger Abbildung) neu beurteilt und in der Karte aktualisiert.



Auszug Gefahrenkarte Kanton Luzern (gelb = geringe Gefährdung, blau = mittlere Gefährdung)
(Quelle: geoportal.lu.ch)

Strassenlärmbelastung

Gemäss des Strassenlärmkatasters 2018 (SLK) wird der Immissionsgrenzwert im Bereich entlang der Kantonsstrasse teilweise überschritten.



Auszug Strassenlärmkataster 2018 – Durchschnittlicher täglicher Verkehr
(orange Punkte = Überschreitung der Immissionsgrenzwerte) (Quelle: geo.lu.ch)

Belastete Standorte

Im Gestaltungsplanperimeter sind keine belasteten Standorte im Kataster (KbS) eingetragen.

4 Richtprojekt

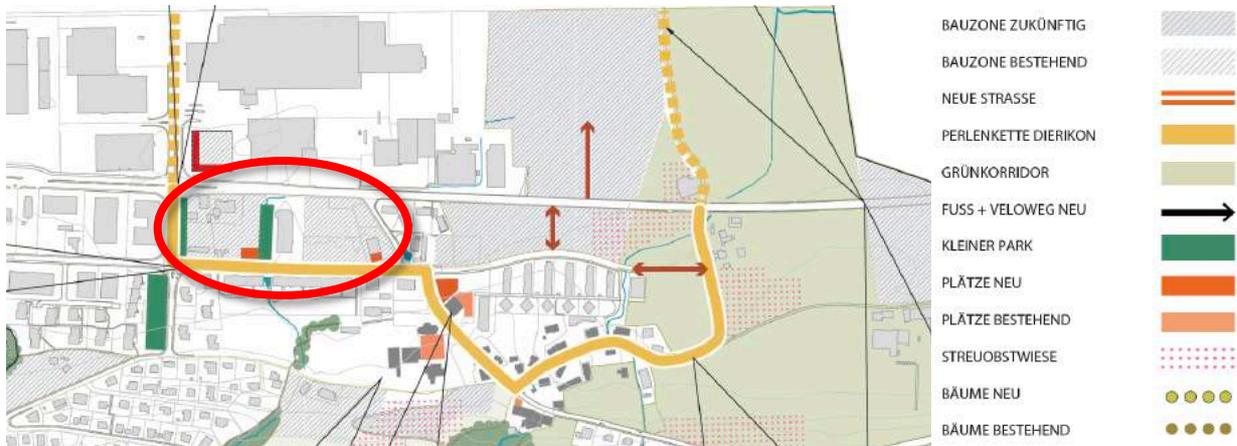
Im Sinne einer gesamtheitlichen Planung zeigt das Richtprojekt eine mögliche Bebauung und Gestaltung des Gesamtareals auf. Dabei wird aus städtebaulicher, freiräumlicher und verkehrlicher Sicht eine hochwertige Situation geschaffen. Das Richtprojekt zeigt einen langfristigen Horizont mit dem Endausbau auf dem Areal. Hierbei wird das knappe gute Boden mit einer ortsverträglichen Bebauung gut ausgenutzt. Die angestrebte gemischte Nutzung bereichert das Dorfleben. Die Wohnnutzung wird durch gewerbliche Flächen entlang der Kantonsstrasse und Büronutzungen an der Kreuzung Schönenboden ergänzt. Dabei sollen sowohl Miet- wie auch Eigentumswohnungen entstehen. Denkbar sind auf dem Areal auch Cafés und kleine Verkaufsgeschäfte wie eine Bäckerei oder ein Quartierladen. Neben Wohn- und Arbeitsnutzungen entstehen hochwertige Freiräume mit ökologischen Qualitäten sowohl für die dort Wohnenden und Arbeitenden wie auch für die übrige Bevölkerung von Dierikon.



Visualisierung Richtprojekt Areal Zentralstrasse (Quelle: Hosoya Schaefer Architects AG)

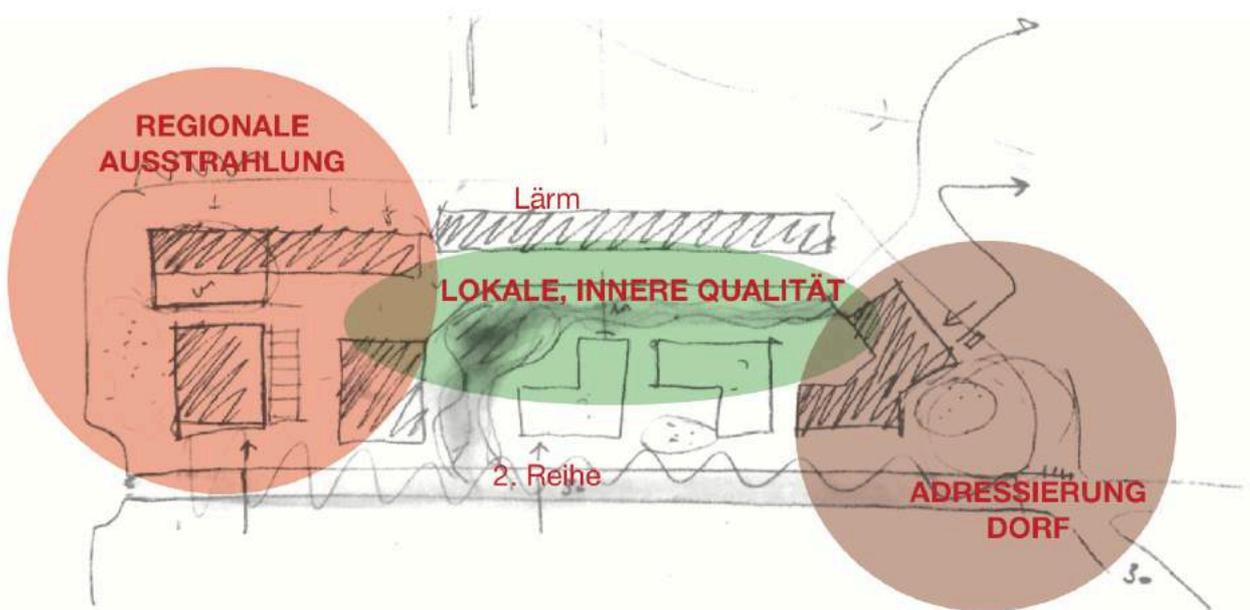
Das Richtprojekt wurde unter engem Einbezug der Grundeigentümerschaft und Vertretenden der Gemeinde durch ein interdisziplinäres Team, zusammengesetzt aus den Fachbereichen Architektur (Hosoya Schaefer Architects), Landschaftsarchitektur (Studio Vulkan Landschaftsarchitektur), Verkehrsplanung (IBV Hüsler) (vgl. separate Beilage) und Raumplanung (KEEAS Raumkonzepte), entwickelt. Das Richtprojekt basiert auf dem Masterplan light von Hosoya Schaefer Architects, welcher für das Areal die

Verbindung zwischen dem Dorfkern und der repräsentativen Lage an der Kantonsstrasse vorsieht.



Auszug Masterplan Light Dierikon (GP-Perimeter: roter Kreis) (Quelle: Hosoya Schaefer Architects AG)

Die Idee für den Masterplan baut auf den lokalen Gegebenheiten auf. Während der Bereich an der Kreuzung Kantonsstrasse/Schönenboden eine regionale Ausstrahlung erlangen soll, bildet die Ecke Rigistrasse/Zentralstrasse die Anbindung an den Dorfkern. Attraktive Wohnungen, moderne Arbeitsplätze, ein Café und ggf. ein kleiner Quartierladen sollen den Dorfkern ergänzen. Grössere Einkaufsmöglichkeiten sind an diesem Standort nicht vorgesehen. Die erste Bautiefe soll das Areal vom Strassenlärm an der Kantonsstrasse schützen, sodass in zweiter Reihe bereits ein ruhiges idyllisches Wohnumfeld entstehen kann. Der Bach wird hierbei so eingebettet, dass er zur Identität und zur Aussenraumqualität der Überbauung beiträgt.



Idee zur städtebaulichen Ausrichtung und Adressierung (Quelle: Hosoya Schaefer Architects AG)

Das nachstehend beschriebene Richtprojekt dient als wegleitende Grundlage für den Gestaltungsplan Zentralstrasse und weist zugleich die

städtebauliche, freiräumliche und verkehrstechnische Machbarkeit auf dem Areal nach.

4.1 Nutzungskonzept

Geplant ist eine Nutzungsdurchmischte Arealüberbauung mit dem Schwerpunkt Wohnen (50–80 %). Die Gebäude weisen grundsätzlich zwischen vier und fünf Geschosse auf. Im Bereich der Kreuzung Schönenboden/Kantonsstrasse zeigt der Entwurf zwei höhere Gebäude mit einmal acht und einmal sieben Geschossen. Mit diesen höheren Gebäuden soll ein repräsentativer Ausstrahlungspunkt geschaffen werden, der den Eintritt nach Dierikon markiert.

Die Erdgeschosse zur Kantonsstrasse hin sind als gewerbliche Nutzungen angedacht. Die oberen Geschosse bieten Wohnungen mit Grundrissen über die gesamte Gebäudetiefe, die nach Süden zum inneren Grünraum der Überbauung ausgerichtet sind. Die Wohnungen der „2. Reihe“ entlang der Zentralstrasse richten sich ebenfalls auf den Grünraum aus, der zwischen den Bauten als grüne Höfe und im Bereich des Bachraums als langes verbindendes Element angelegt ist. Der Grünraum bildet das Rückgrat der Überbauung und trägt massgeblich zur Lebensqualität bei. Die beiden westlichen Bauten an der Strasse Schönenboden bieten sich für Büro- und Dienstleistungsnutzungen an.



Bau- und Nutzungskonzept (Quelle: Hosoya Schaefer Architects AG)

Das Richtprojekt weist gut 25'000 m² Wohnfläche, bis 5'000 m² Büro und Dienstleistungen und rund 3'000 m² gewerbliche Nutzungen auf. Die Anteile der unterschiedlichen Nutzungen können sich noch leicht verschieben.

Aufgrund der Lärmbelastung könnte entlang der Strasse Schönenboden lediglich auf der lärmabgewandten Seite Wohnen entstehen. Der Wohnanteil gemessen über das gesamte Areal kann somit höchstens bei 80 % liegen. Ein Mindestwohnanteil von 50 % ist im Sinne eines lebendigen Quartierbausteins in jedem Fall zu sichern. Die Realisierung erfolgt in mehreren Etappen. Bis zum Endausbau können gegen 250 Wohnungen auf dem Areal entstehen. Nach Abschätzungen des aktuellen Marktes wird damit gerechnet, dass knapp 50 % als Eigentumswohnungen erstellt werden.



	Wohnen	Anteil	Büro	Anteil	Gewerbe	Anteil	Geschossfläche
Grundstücke 131, 134, 137, 169		0%	5'032	86%	800	14%	5'832
Grundstücke 144, 242	12'054	92%		0%	1'074	8%	13'128
Grundstück 143, 150, 272	6'034	83%		0%	1'205	17%	7'239
Grundstück 151	5'051	100%		0%		0%	5'051
Grundstück 50	2'243	89%		0%	277	11%	2'520
Gesamt	25'382	75%	5'032	15%	3'357	10%	33'771

Neue Parzellierung inkl. Nutzungsverteilung pro Eigentümerschaft (Quelle: Hosoya Schaefer Architects AG)

4.2 Bauliche Dichte

Mit rund 33'771 m² Geschossfläche entsteht auf dem Areal Zentralstrasse ein dichteres gemischt genutztes Gebiet mit einem grosszügigen durchgrün-ten Freiraum. Die Dichte lässt sich damit im Endausbau auf eine Ausnüt-zungsziffer von 1.28 beziffern. Die Überbauungsziffer beträgt knapp 0.35.

4.3 Freiraumgestaltung

Die Gebäudesetzung fasst zu den umliegenden Strassenräumen gegen aus-sen unterschiedliche Platzräume und Platztaschen, gegen innen einen gros-sen zusammenhängenden grünen Freiraum mit Aufweitungen durch die grünen Höfe. Beide Seiten dienen der Adressierung und Nutzung der Ge-meinschaft, insbesondere der grüne Freiraum erlaubt eine hohe Wohnquali-tät trotz der nahe gelegenen, stark befahrenen Kantonsstrasse.



Freiraumgestaltung (Quelle: Hosoya Schaefer Architects AG)

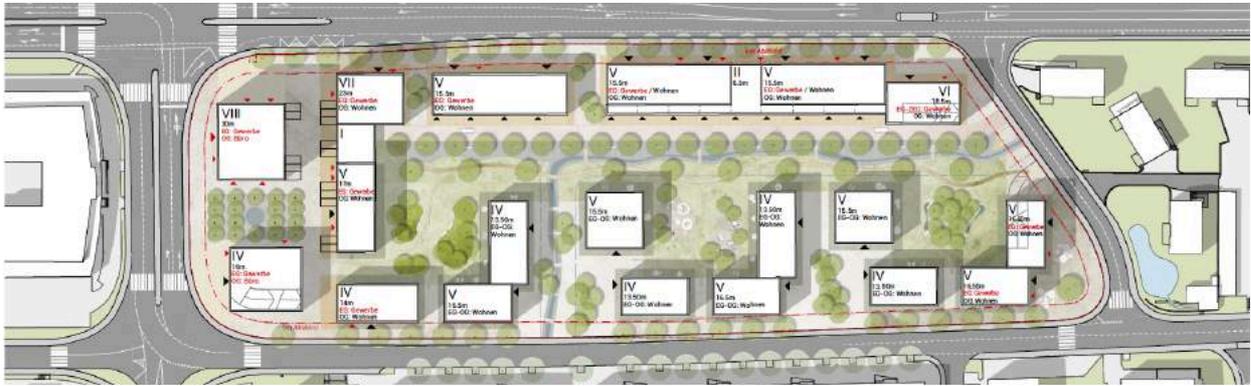
Der Bachraum

Der Spechtenbach, der heute von der Zentralstrasse zur Kantonsstrasse durch das Areal fliesst und dann diagonal die Kantonsstrasse quert, hat heute keine starke Präsenz und ist kaum erlebbar. Gemäss Gefahrenkarte birgt der Bach heute ausserdem ein gewisses Hochwasserrisiko. Mit einer Entwicklung des Areals wird der Bach, im Sinne eines identitätsstiftenden Merkmals, in die Aussenraumgestaltung integriert, renaturiert und damit die Wohn- und Aufenthaltsqualität erhöht. Mit der Neugestaltung und Renaturierung wird der Spechtenbach zu einem landschaftlich reizvollen und öffentlich zugänglichen Element.



Referenzbilder Bachraum (Quelle: Eulachpark wikipedia.ch und nahtes-amenagement.fr)

Wenn möglich, gilt es eine Umleitung des Baches vorzusehen, so dass ein längerer Abschnitt – von Süden in Richtung Nordosten des Areals (bis zur Rigistrasse) – erlebbar wird und den Freiraum prägt (Variante 1). Die Vorabklärungen mit den kantonalen Stellen sind bereits erfolgt. Die Machbarkeit ist allerdings durch ein detailliertes Wasserbauprojekt nachzuweisen, insbesondere da das Gefälle relativ gering ist.



Variante 1 Umleitung Spechtenbach (Quelle: Hosoya Schaefer Architects AG)

Sollten die hydrogeologischen Abklärungen zum Wasserbauprojekt die Machbarkeit nicht bestätigen, kann der Bachlauf auch künftig mit leichter Anpassung der Lage und renaturierter Gestaltung von Süden nach Norden verlaufen (Variante 2).



Variante 2 Renaturierung Spechtenbach mit leichter Lagekorrektur (Quelle: Hosoya Schaefer Architects AG)

Die Nachbarschaftsgasse

Nördlich des vorstehend beschriebenen Bachraums (Variante 1) schliesst die Nachbarschaftsgasse an. Diese bildet eine urbane Vorzone zwischen den Gebäuden und dem Bachraum. Damit kann die Adressierung der Wohnnutzung bewusst im Süden zum Freiraum erfolgen, während die gewerblichen Nutzungen in den Erdgeschossen zur Kantonsstrasse ausgerichtet sind. Die Nachbarschaftsgasse ist individuell nutz- und gestaltbar. Sie dient auch der Ver- und Entsorgung dieser ersten Bautiefe.



Referenzbilder Nachbarschaftsgasse (Foto durch Studio Vulkan; Allemannsiedlung Basel)

Die grünen Höfe

Die drei grünen Höfe sind in taschenartige Räume unterteilt. Sie sind individuell gestaltet und tragen so zur Nutzungs- und Erlebnisvielfalt im Freiraum bei: je nach Nutzungsfokus können sie beispielsweise Spielmöglichkeiten, Gemeinschaftsgärten oder gemeinschaftliche Ruhe- und Erholungsbereiche aufweisen. Private Aussenräume sind auf die Bereiche direkt an den Gebäudefassaden beschränkt. Dort können kleine Terrassen die Wohnungen in den Erdgeschossen zum Aussenraum hin erweitern. Die übrigen Flächen der grünen Höfe sind gemeinschaftlich genutzt.



Referenzbilder Grüne Höfe (Quelle: Kopenhagen pinterest.ch, Studio Vulkan Siedlung Buchegg)

Die Nachbarschaftshöfe

Entlang der Zentralstrasse öffnet sich der Strassenraum zwei Mal zu einem Nachbarschaftshof. Dort findet die Adressierung und Erschliessung der südlichen Bauten statt. Die Nachbarschaftshöfe verstärken den dörflichen und familiären Charakter der Quartierstrasse, ergänzen den Freiraum durch eine privatere Plattform und tragen zum nachbarschaftlichen Austausch bei. Die angrenzenden Gebäude richten ihre Haupteingänge darauf aus, es gibt Sitz- und Treffmöglichkeiten und die Anlieferung, wie auch die Ver- und Entsorgung finden hier statt.



Referenzbilder Nachbarschaftshöfe Gemeindeplatz Ebikon (Foto: Studio Vulkan; Gemeindeplatz Ebikon)

Der Stadtplatz

Mit der regionalen Ausrichtung und möglichen publikumsorientierten Nutzungen, die den Freiraum an der Kreuzung Schönenboden aktivieren, soll der «Stadtplatz» eine urbanere und öffentlichere Gestalt erhalten. In diesem Sinne sieht der Entwurf im Westen einen mit Bäumen gestalteten Platz, rückversetzt von der lärmbelasteten Kantonsstrasse und Südwest orientiert vor. Der Platz kann z.B. durch ein Café bespielt werden und die Bäume bilden einen angenehmen Raum, wo Anwohner, Beschäftigte oder auch Besucher, Kunden und Durchreisende verweilen können.



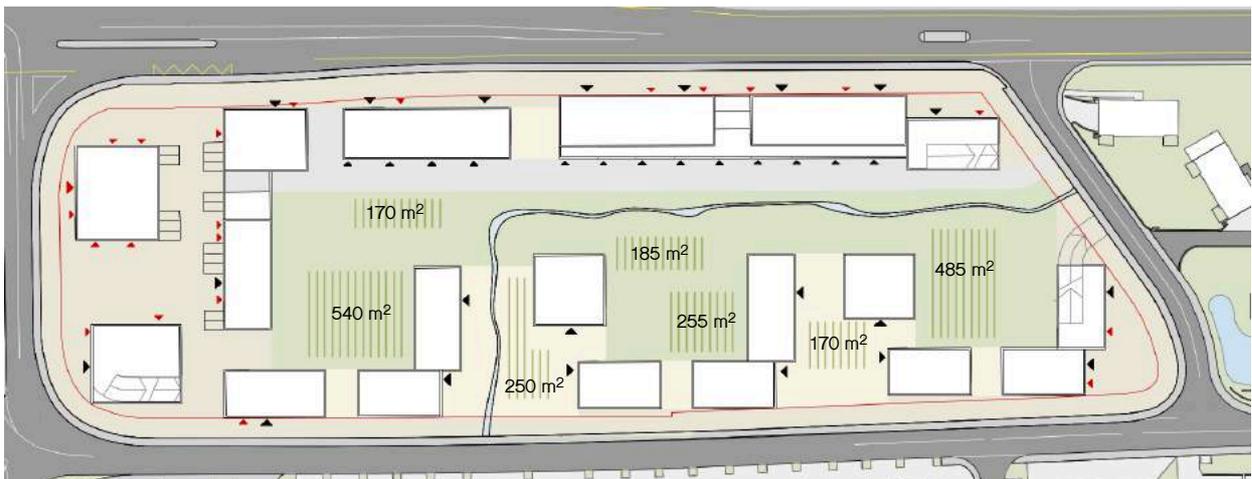
Referenzbilder Stadtplatz (Quelle: Novartis Headquarter pinterest.ch und Novartis Headquarters Architizer.com)

Dorfplatz

Der Dorfplatz liegt an der Ecke Zentralstrasse Rigistrasse. Er dient als öffentlich zugänglicher Begegnungsort und stellt durch seine «dörfliche» Ausgestaltung sowie den direkt angrenzenden publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen und seine Lage einen Bezug zum bestehenden Dorfzentrum von Dierikon her.

Spielflächen

Im § 158 PBG werden für Überbauungen mit mehr als sechs Wohnungen Spielplätze und andere Freizeitanlagen mit 15 m^2 pro Wohnung, die drei oder mehr Zimmer aufweist, gefordert. Gemäss Richtprojekt entstehen rund 130 Wohnungen mit drei oder mehr Zimmern. Dadurch sind knapp unter $2'000 \text{ m}^2$ an Spiel- und Freizeitflächen auf dem Areal notwendig. Diese können im inneren Freiraum und zur Zentralstrasse angeordnet werden, so dass sie vom Lärm weitgehend geschützt sind. Die öffentlichen Plätze werden nicht zu den Spielflächen gezählt, da ihre Funktion nicht vorwiegend auf Kinder ausgerichtet ist. In den verschiedenen Höfen sollen zahlreiche unterschiedliche Spielbereiche entstehen. Durch die unterschiedlichen Grössen und Standorte der Spielbereiche ist die Vielfalt besonders gross, was sich auch in der unterschiedlichen Ausstattung zeigt. In den grünen Höfen sind beispielsweise naturnah und einfach gestaltete Spielflächen in Abstimmung mit der geplanten Bepflanzung sowie vereinzelt mehr Ausstattung, Spielgeräte oder ähnliches vorzusehen. Die Bereiche in den Nachbarschaftshöfen weisen hingegen eher harte Oberflächen auf. Allfällige gemeinschaftliche Dachterrassen sind zusätzlich denkbar. Nachfolgend zeigt die Abbildung eine mögliche Anordnung der Spielbereiche. Die Abbildung weist nach, dass die notwendigen Spielflächen (hier sogar über $2'000 \text{ m}^2$) problemlos im Aussenraum Platz finden.

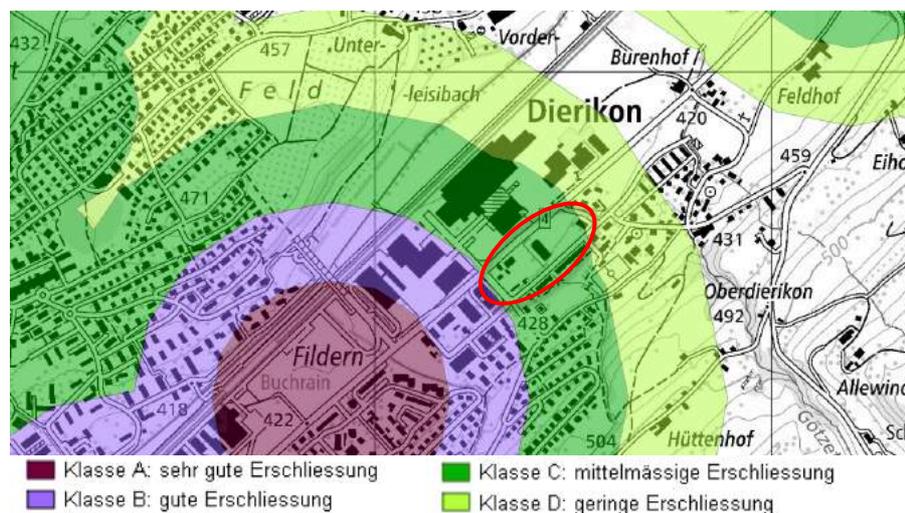


Flächennachweis für Spiel- und Freizeitflächen gemäss §158 PBG

4.4 Erschliessung und Parkierung

Öffentlicher Verkehr

Das Areal liegt gemäss dem Bundesamt für Raumentwicklung in der ÖV-Güteklasse C (2020). Dagegen weist der Kanton dem Gebiet die zweitbeste ÖV-Angebotsstufe von fünf zu und beschreibt diese als «flächendeckendes Angebot aufgrund starker Nachfrage in grossen und dicht besiedelten Gebieten»



Ausschnitt ÖV Güteklasse ARE (Quelle: map.geo.admin.ch)

Auf der Kantonsstrasse für die Buslinie 23 Ebikon–Gisikon vorbei. Die Haltestelle Migros liegt direkt am Areal Zentralstrasse für die Richtung Gisikon und für die Richtung Ebikon schräg über der Kreuzung Schönenboden. Heute verkehrt der Bus im Viertelstundentakt und zu Morgen- und Abendspitzenstunden sogar bis zu alle sieben Minuten. Die S-Bahnhaltestelle Buchrain liegt knapp 700 m (Luftlinie) östlich des Areals. Sie wird durch die Linie S1 Sursee–Baar im Halbstundentakt bedient. Aufgrund der heutigen Busanbindung und der künftig geplanten Verdichtung des Verkehrstakts wird im Rahmen der vorliegenden Planung die ÖV-Güteklasse B berücksichtigt (vgl. Angaben zu Parkplatzbedarf unten).

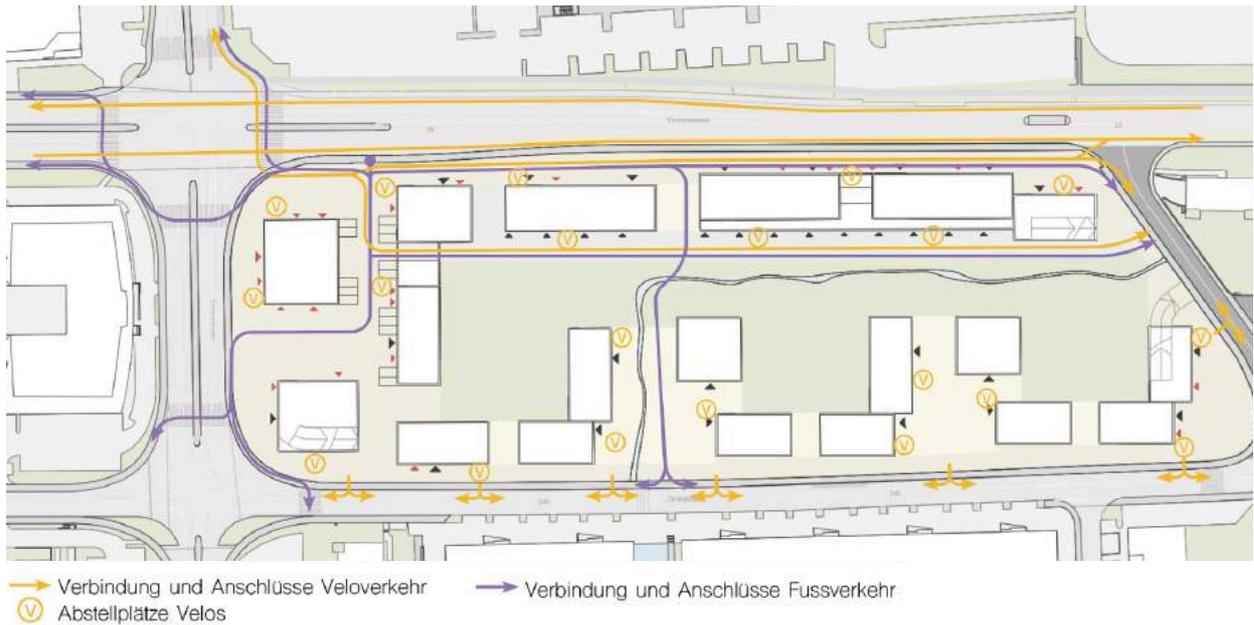
Anbindung Fuss- und Veloverkehr

Heute finden Velofahrende auf der Kantonsstrasse in beide Richtungen Velostreifen. Die übrigen Strassen um das Areal Zentralstrasse werden für Velos und Autos gemischt geführt. Das Areal wird bereits heute von einem durchgehenden, bestehenden Trottoir umschlossen.

Mit der Arealentwicklung Zentralstrasse wird eine zusätzliche Durchlässigkeit für die Bevölkerung ermöglicht. Für Velofahrende entstehen so zwei Anschlüsse an der Rigistrasse, die zum Knoten Schönenboden und den Abstellplätzen in der nördlichen Hälfte führen. Zudem mehrere Anschlüsse entlang der Zentralstrasse, die zu den Abstellplätzen im Süden führen. Für den Fussverkehr werden neben den Verbindungen parallel zur Kantonsstrasse

zudem eine Querverbindung zwischen Zentralstrasse und Kantonsstrasse sowie direkte Anschlüsse zu den Fussgängerstreifen Schönenboden und der Bushaltestelle Migros an der Kantonsstrasse. Auf dem Areal wird so der Zugang zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs verbessert, aufgewertet und direkter geführt.

Damit leistet der Fuss- und Veloverkehr auf dem Areal seinen Beitrag zur geforderten „Querverbindung zwischen Hangweg und Gleisweg“ sowie zur „Neuorganisation Langsamverkehrsnetz“ im Gewerbegebiet Dierikon gemäss Gesamtverkehrskonzept LuzernOst (GVK).



Verbindungen und Anschlüsse Fuss- und Veloverkehr

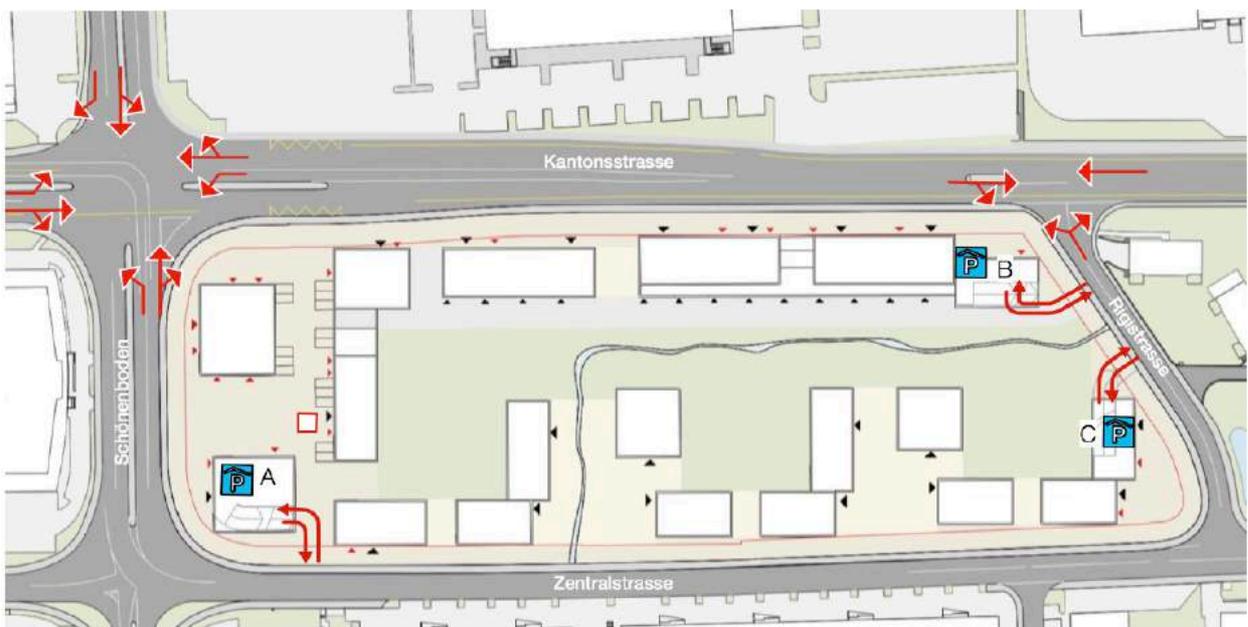
Der Bedarf an Velo-Abstellplätzen entspricht den Vorgaben der SN Norm 40 065. So entstehen gemäss Richtprojekt im Endausbau rund 740 Velo-Abstellplätze für Bewohnende, 80 V-AP für Beschäftigte und 55 V-AP für Kundschaft.

Berechnung Velo-Abstellplätzen gemäss VSS				
Nutzung	GF m ²		Richtwerte Velo-AP	Velo- AP
Wohnen	25,385	Bewohnende	1V-AP / Zimmer	740
		Besucher	im Richtwert für Bewohner enthalten	-
Büro	5,035	Beschäftigte	1 V-AP / 100 m ²	50
		Besucher	0.25 V-AP / 100m ²	13
Kundenintensive Dienstleistungsbetriebe	2,560	Beschäftigte	1 V-AP / 100 m ²	26
		Besucher	1.5 V-AP / 100m ²	38
Verkaufsgeschäfte	420	Beschäftigte	1 V-AP / 100 m ²	4
		Besucher	1 V-AP / 100m ²	4
Gesamt	33,400			875

Arealzufahrten

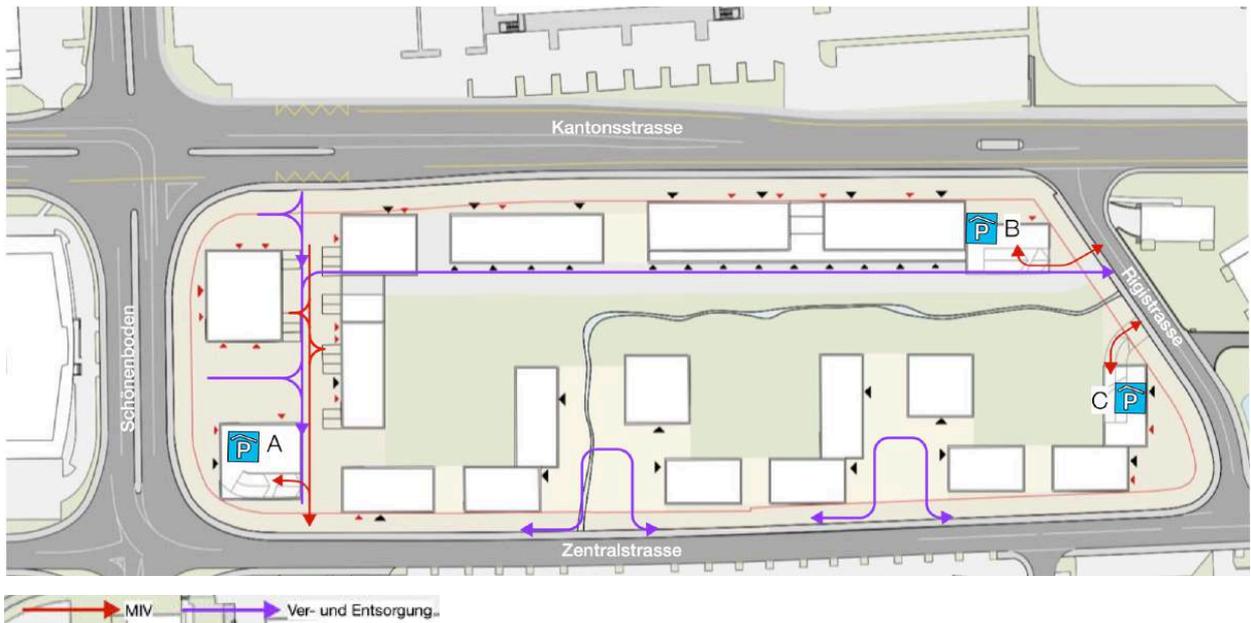
Mit dem Gesamtverkehrskonzept LuzernOst wurde die Verkehrsproblematik auf der Kantonsstrasse bereits untersucht, analysiert und entsprechende Massnahmen vorgeschlagen. Die Erschliessungspunkte im Gestaltungsplan berücksichtigen das Gesamtverkehrskonzept. An der Strasse Schönenboden kann daher keine Tiefgaragenzufahrt angeordnet werden.

Die Zentralstrasse ist an der Kantonsstrasse über den Schönenboden und die Rigistrasse erschlossen. Bei dem Knoten Schönenboden mit Lichtsignalanlage (LSA) sind sämtliche Fahrbeziehungen gestattet. Beim vortrittregulierten Knoten Rigistrasse ist das Linksabbiegen aus Richtung Rotkreuz/Zug unterbunden. Das Areal ist über drei Anschlusspunkte an der Zentralstrasse und Rigistrasse zum Strassennetz erschlossen. Um die Zentralstrasse quateriervträglich und verkehrsberuhigt und daher soweit möglich nicht durch Mehrverkehr zu belasten, erfolgt die Zufahrt für die Tiefgarage Süd-Westen möglichst nahe zur Strasse Schönenboden. Die beiden anderen Tiefgaragenzufahrten werden über die Rigistrasse erschlossen.



Äussere Erschliessung Areal Zentralstrasse (Quelle: IBV Hüsler AG)

Für die Ver- und Entsorgung sowie die Anlieferung sind neben den Nachbarschaftshöfen auch befahrbare Flächen im Bereich des Stadtplatzes sowie entlang der nördlichen Gebäude vorgesehen. In Abstimmung mit dem Kanton und unter Berücksichtigung der Verkehrsnormen kann eine Ausfahrt der Anlieferung auf die Kantonsstrasse angedacht werden.

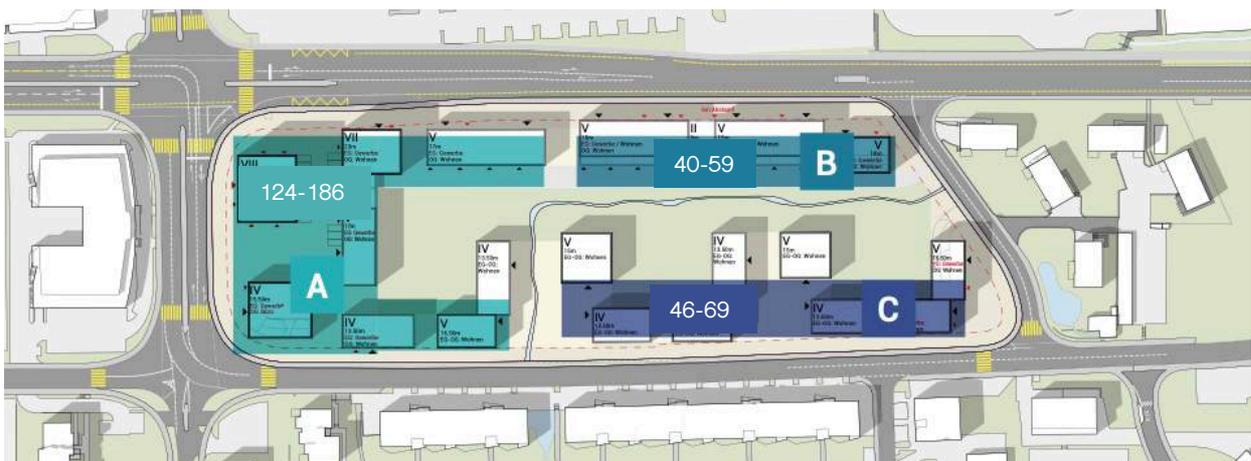


Innere Erschliessung, Anlieferung, Ver- und Entsorgung (Quelle: IBV Hüsler AG)

Parkierung

Die Parkierung soll künftig soweit möglich in Tiefgaragen erfolgen. Oberirdische Abstellplätze (AP) sind lediglich fürs Kurzzeitparkieren im Süd-Westen des Areals zwischen den Gebäuden, im Bereich der Tiefgarageneinfahrt ab der Rigistrasse und entlang der Zentralstrasse als Längsparkierung vorgesehen.

Die Aufteilung auf drei Tiefgaragen ermöglicht eine sinnvolle Etappierung der Überbauung und reduziert die Zufahrtsbereiche. Zudem darf im Gewässer- raum des Spechtenbachs keine Tiefgarage liegen, weshalb die Unterniveaubau- te ohnehin aufgeteilt werden müssen.



Parkierung auf dem Areal (Quelle: IBV Hüsler AG)

Heute sieht die Bau- und Zonenordnung noch 1.8 AP pro Wohnung vor. Eine Anpassung des Reglements ist allerdings vorgesehen. Bei den Berechnungen zum Richtprojekt fand die Anwendung der Richtwerte der «SN

40 281 – Parkieren, Angebot an Parkfeldern für Personenwagen» statt. Sie sieht bereits deutlich tiefere Werte als die Bau- und Zonenordnung vor. Aufgrund der geplanten Dichte des öffentlichen Verkehrs und der hohen Belastung des Strassennetzes im Umfeld der Zentralstrasse wurden zudem die Reduktionsfaktoren der ÖV-Gütekategorie B angewandt.

In diesem Sinne wurden die Parkplätze gegenüber der Regelbauweise auf zwischen 40% und 60% des Richtwertes reduziert – sowohl für Nicht-Wohnnutzung wie auch Wohnnutzung. Für Wohnen bedeutet dies 1.1 AP pro Wohnung (inkl. 0.1 AP pro Wohnung für Besuchende) reduziert auf 40–60%.

Parameter Abstellplatzberechnung

Nutzung		Richtwerte AP	Min. AP	Max. AP
Wohnen	Bewohnende	1.0 AP / 100 m ²	40%	60%
	Besucher	0.1 AP / 100 m ²	40%	60%
Büro	Beschäftigte	2 AP / 100 m ²	40%	60%
	Besucher	0.5 AP / 100 m ²	40%	
Kundenintensive Dienstleistungsbetriebe	Beschäftigte	2 AP / 100 m ²	40%	60%
	Besucher	1 AP / 100 m ²	40%	60%
Verkaufsgeschäfte	Beschäftigte	8 AP / 100 m ²	40%	60%
	Besucher	8 AP / 100 m ²	40%	60%

Personenwagen-Abstellplätze

Nutzung	GF m ²	Richtwerte AP	Min. AP	Max. AP
Wohnen	25'385	Bewohnende	101	151
		Besucher	11	17
Büro	5'035	Beschäftigte	40	60
		Besucher	10	15
Kundenintensive Dienstleistungsbetriebe	2'560	Beschäftigte	20	31
		Besucher	10	15
Verkaufsgeschäfte	420	Beschäftigte	3	5
		Besucher	13	20
Gesamt	33'400		210	314

Insgesamt sind für die geplante Überbauung für Personenwagen mindestens 210 Abstellplätze notwendig und maximal 314 AP erlaubt.

Die Abstellplätze werden gemäss Raumprogramm auf die drei Tiefgaragen verteilt.

Personenwagen-Abstellplätze

Tiefgarage	Min. AP	Max. AP
A	124	186
B	40	59
C	46	69
Gesamt	210	314

Über die Abstellplätze für Personenwagen hinaus sind zusätzlich Abstellplätze für Motorräder vorzusehen. Diese umfassen mindestens 10% der Abstellplätze für Personenwagen.

Projektinduzierter Verkehr

Die Ermittlung des heutigen und künftigen Verkehrsaufkommens durch die IVB Hüsler AG ergab, dass insbesondere während der Spitzenstunden am Nachmittag und frühen Abend ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zu erwarten ist. In diesem Sinne ist eine künftige Bebauung mit einem grösseren Wohnanteil für das System weniger belastend als eine dichte Bebauung gemäss der aktuellen Arbeitszone mit reiner Arbeitsnutzung.



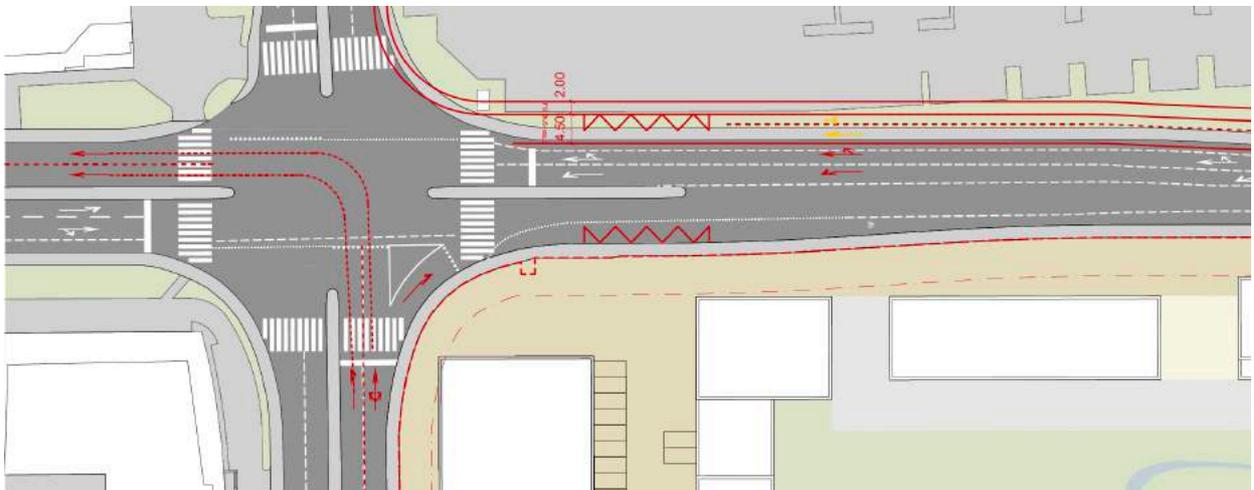
Projektinduzierter durchschnittlicher Verkehr Abendspitzenstunde (Quelle: IVB Hüsler AG)

Übergeordnete Verkehrssituation

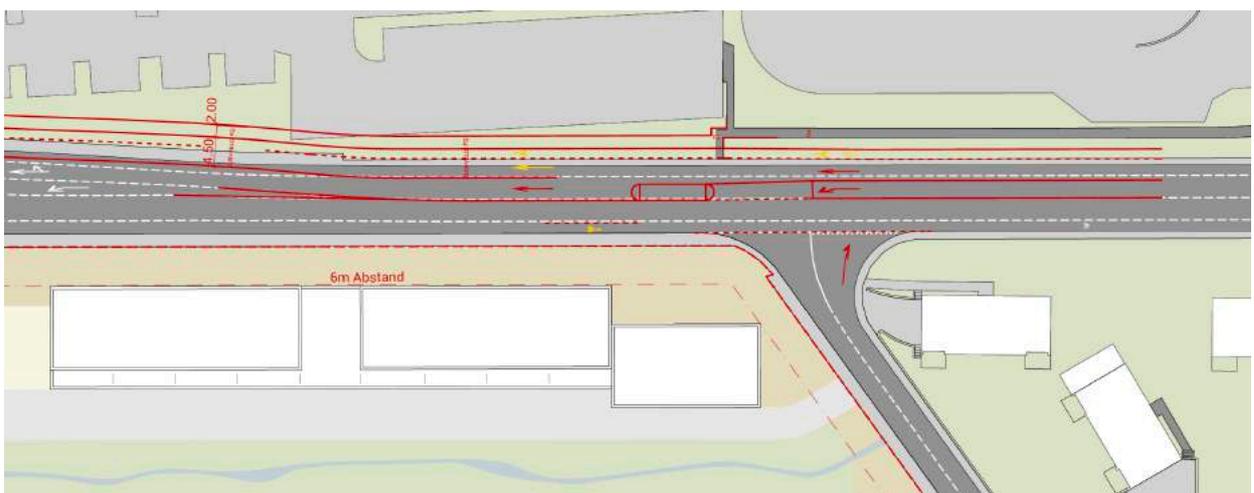
Das umliegende Verkehrssystem ist bereits stark belastet. Um die Auswirkung des Vorhabens auf das übergeordnete Verkehrsnetz zu eruieren, wurde die Prognose für den Verkehr im Jahr 2030, abgestützt auf der Entwicklung der Verkehrsmodelldaten zwischen 2012 und 2030, herangezogen und die Zunahme der Grundbelastung auf das Jahr 2035 projiziert. So konnte nachgewiesen werden, dass der zusätzliche Verkehr durch die Überbauung auf dem Areal Zentralstrasse die Qualitätsstufe der Kreuzungen Schönenboden/Kantonsstrasse und Rigistrasse/Kantonsstrasse nicht

beeinflusst. Das bedeutet, dass die Leistungsfähigkeit der beiden Knoten trotz des zusätzlichen Projektverkehrs gleichbleibt. Grund dafür ist, dass der Projektverkehr lediglich einen kleinen Anteil des künftigen Gesamtverkehrs ausmacht.

Im Rahmen der verkehrlichen Abklärungen zum Richtprojekt wurden Lösungsvorschläge erarbeitet, die das Gesamtverkehrskonzept unterstützen und die Leistungsfähigkeit der Kreuzung Schönenboden erhöhen könnten. Die Vorschläge beinhalten die Verschiebung der Bushaltestelle, die Priorisierung der Busse sowie die Optimierung des Knotens Kantonsstrasse / Rigi- strasse. Diese Massnahmen können zu einer gesamtheitlichen Verbesserung der Verkehrssituation beitragen. Sie sind im Rahmen der Verkehrsoptimierung Kantonsstrasse allerdings im regionalen Sinne zu verstehen, denn sie übersteigen die Handlungsmöglichkeiten im Rahmen der Arealentwicklung Zentralstrasse.



Vorschlag Intervention 1: Versatz Bushaltestelle, zweite Fahrspur in Richtung Luzern (Quelle: IBV Hüsler AG)

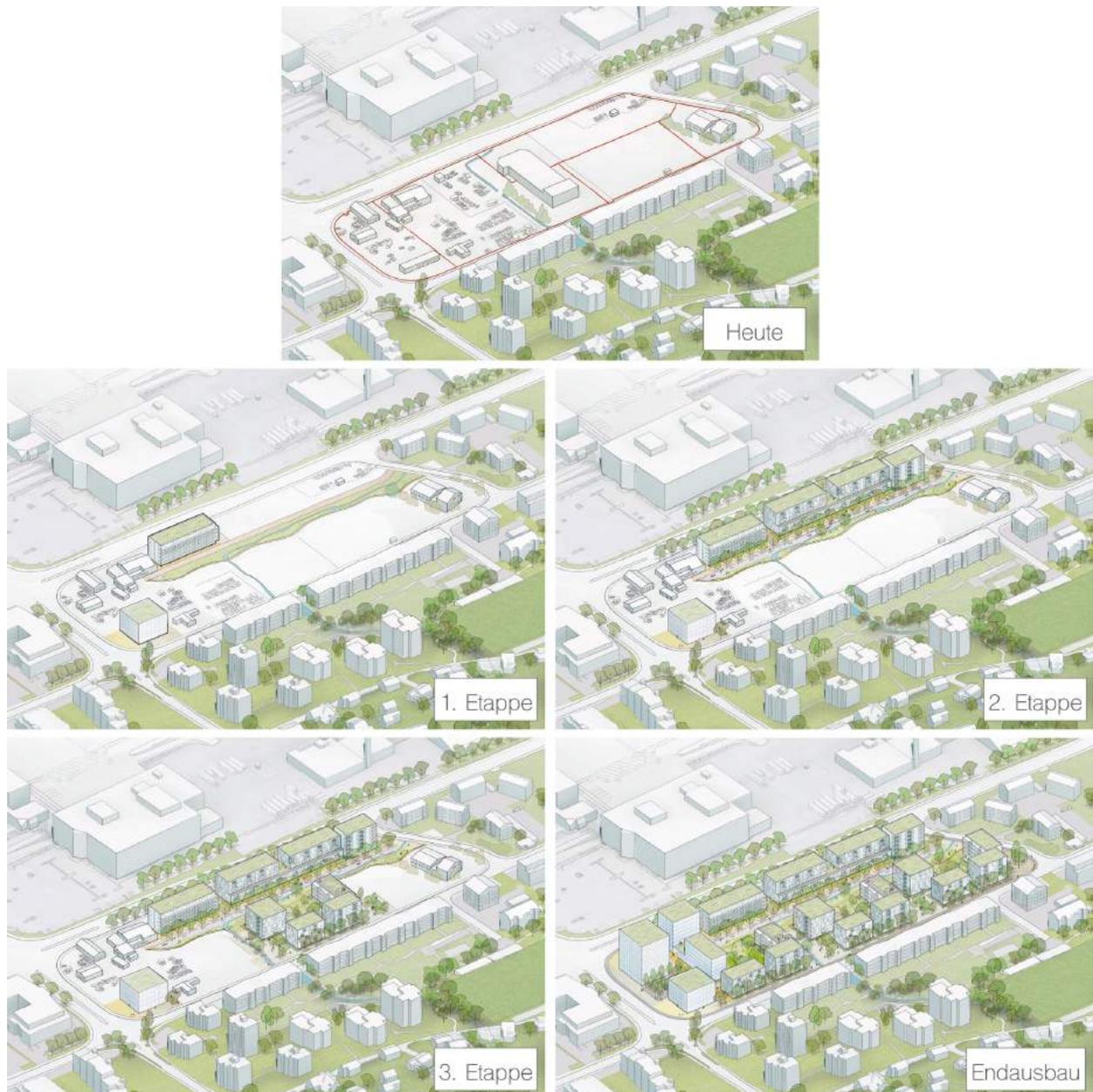


Vorschlag Intervention 2: Optimierung Knoten Rigi-/Kantonsstrasse (Quelle: IBV Hüsler AG)

5 Etappierung und Parzellierung

5.1 Etappierung

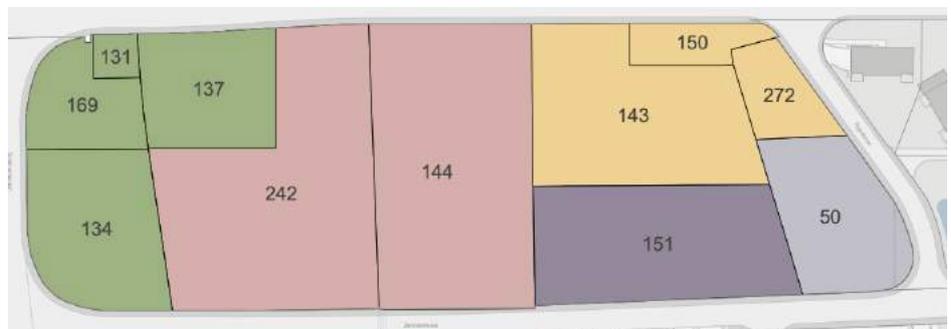
Die Überbauung des Areals soll in mehreren Etappen und über einen langen Zeitraum realisiert werden. Das Richtprojekt zeigt eine beispielhafte Lösung, in der die Eigentümerinnen und Eigentümer nach Anpassung der Parzellengrenzen unabhängig voneinander Bauten realisieren können. Aufgrund der Lärmbelastung seitens Kantonsstrasse weist die strassenbegleitende Bebauung für den Freiraum und die übrigen Gebäude aus lärmtechnischer Sicht eine wichtige Rolle auf.



Entwicklung des Areals in möglichen Etappen (Quelle: Hosoya Schaefer Architects AG)

5.2 Privatrechtliche Regelungen

Nachfolgend ist eine ungefähre neue Parzellenabgrenzung dargestellt. Sie ermöglicht es den Eigentümerschaften jeweils weitgehend unabhängig voneinander das vorgestellte Richtprojekt schrittweise zu realisieren. Sie unterstützt die Etappierbarkeit und den langfristig angestrebten Realisierungshorizont. Die genaue Korrektur der Parzellengrenze erfolgt im Grundbuch und wird entsprechend privatrechtlich geregelt. Um die Mehr- und Minderwerte aufgrund der Bebauungsdichte, zulässigen Nutzung oder veränderten Parzellengrösse unter den Eigentümerschaften auszugleichen, werden privatrechtliche Regelungen in einem separaten Verfahren festgesetzt. Derzeit werden hierzu die Landwerte und der Wertausgleich auf Basis der beabsichtigten Überbauung und damit verbundenen neuen Parzellierung des Areals ermittelt.



Bisherige Parzellierung (Grundlagen: Hosoya Schaefer Architects AG)



Neue Parzellierung (neuer Überbauung in weiss) (Grundlagen: Hosoya Schaefer Architects AG)

Grundstück (KTN)	Grundstücke neu	Ungefähre Geschossfläche Endausbau
131, 134, 137, 169	3'393 m ²	5'830 m ²
144, 242	9'548 m ²	13'130 m ²
143, 150, 272	4'480 m ²	7'240 m ²
151	4'188 m ²	5'050 m ²
50	2'139 m ²	2'520 m ²
Total	23'748 m²	33'770 m²

6 Gestaltungsplan



Auszug Situationsplan Gestaltungsplan Zentralstrasse (Quelle: KEEAS AG)

6.1 Allgemeine Bestimmungen

Zweck des Gestaltungsplanes

Der Gestaltungsplan bezweckt gemäss § 65 ff. des Planungs- und Baugesetzes des Kantons Luzern eine siedlungsgerechte, architektonisch und erschliessungsmässig gute, der baulichen und landschaftlichen Umgebung angepasste Überbauung eines zusammenhängenden Gebietes. Er enthält namentlich Bestimmungen über Lage, Grösse, Gestaltung und Zweck von Bauten und deren Einordnung in die bauliche und landschaftliche Umgebung, Grenz- und Gebäudeabstände, Firstrichtungen, Erschliessungs- und Verkehrsanlagen und Abstellflächen, Grün- und Spielflächen und Etappierung. Der vollständige Gestaltungsplan (Situationsplan 1:500 und Sonderbauvorschriften) zu den nachfolgenden Erklärungen liegt separat bei.

Bestandteile des Gestaltungsplanes

Die Vorschriften des Gestaltungsplans beziehen sich auf einen genau definierten Perimeter, welcher im Situationsplan 1:500 ersichtlich ist. Verbindliche Bestandteile des Gestaltungsplans sind die Sonderbauvorschriften und der Situationsplan. Das vom Gemeinderat verabschiedete Richtprojekt hat wegleitenden Charakter; im Rahmen des Gestaltungsplans darf nur gebaut werden, wenn dies auf der Konzeption des Richtprojekts basiert. Der Planungsbericht und die Beilagen dienen der Erläuterung des Gestaltungsplans.

Verhältnis zu anderen Rechtsgrundlagen

Der Gestaltungsplan Zentralstrasse wird durch die Gemeinde Dierikon genehmigt. Die Begriffe im Gestaltungsplan wurden so gewählt, dass diese dem revidierten Bau- und Zonenreglement und dem neuen kantonalen Planungs- und Baugesetz (Stand vom 1. Dezember 2019) entsprechen.

Revidiertes Bau- und Zonenreglement

Das revidierte Bau- und Zonenreglement der Gemeinde Dierikon führt das Gebiet neu der Zentrumszone Zentralstrasse mit Gestaltungsplanpflicht zu und schafft somit die rechtlichen Voraussetzungen für den vorliegenden Gestaltungsplan. Der Gestaltungsplan weicht nicht von der kommunalen Grundordnung ab, sondern verfeinert und präzisiert dessen Aussagen.

6.2 Art und Mass der baulichen Nutzung

Nutzweise

Der Gestaltungsplan lässt Wohnen, höchstens mässig störende Dienstleistungs- und Arbeitsplatznutzungen sowie Verkaufsnutzungen zu. Der Verkauf von Waren für den täglichen und häufigen Bedarf wie Lebensmittel ist bis zu einer Verkaufsfläche von 200 m² pro Geschäft zulässig. Für den Gestaltungsplanperimeter sind die Vorgaben der Nutzungsanteile gemäss Bau- und Zonenreglement Zentrumszone einzuhalten. So entsteht eine gemischt genutzte Siedlungsergänzung mit Fokus auf die Wohnnutzung.

In den Baubereichen A und B sind in den Erdgeschossen Wohnnutzungen ausgeschlossen. Diese Erdgeschosse grenzen an einen Aussenraum mit stark öffentlichem Charakter, was sich nicht mit einer Wohnnutzung vereinbaren liesse. Stattdessen sind dort publikumsorientierte Nutzungen, Dienstleistungen oder andere Arbeitsnutzungen gut situiert. In den Baubereichen F, G, H und I können in den Erdgeschossflächen, die sich zur Kantonsstrasse ausrichten, keine Wohnnutzungen angesiedelt werden. In diesen Bereichen eignen sich dafür Gewerbeflächen, Ateliers oder ähnliches. Während die Flächen zur Kantonsstrasse hin gewerblich genutzt werden, können dahinter liegende Erdgeschossflächen, die zum Grünraum ausgerichtet sind, bereits der Wohnnutzung angehören. In den Erdgeschossen der Baubereiche N und O sollen die Flächen zum Platz P2 hin möglichst publikumsorientierte Nutzungen z.B. aus der Gastronomie, dem Detailhandel oder der Dienstleistung aufweisen. Mit einer entsprechenden Nutzung kann der Platz P2 das Dorfzentrum Dierikon ergänzen und bereichern. Damit die Nutzungen an der Zentralstrasse dem ruhigen Wohncharakter entsprechen, sind in den Baubereichen C, K und N mässig störende Betriebe ausgeschlossen.

Baubereiche

Die Baubereiche umfassen grundsätzlich die Flächen, die durch die Gebäude überstellt werden können. Um den künftigen Bauprojekten einen Spielraum zu ermöglichen, weisen die Baubereiche einen leicht grösseren Fussabdruck als das Richtprojekt auf.

Aus städtebaulichen und lärmtechnischen Gründen können die Bauten in verschiedenen Baubereichen in geschlossener Bauweise erstellt – also aneinander gebaut werden. Für den Charakter entlang der Zentralstrasse ist es allerdings wichtig, dass die strassenbegleitenden Gebäude (Baubereiche C, K und N) nicht zu lange Fassadenfronten aufweisen. Daher sind in diesen Baubereichen jeweils mindestens zwei Gebäude pro Baubereich zu realisieren. In die damit entstehenden Zwischenräume zwischen den Gebäuden fliesst die Gestaltung des grünen Hofes (Hof 2).

Die Abstände zwischen den Baubereichen halten die Anforderungen zu den Brandschutzabständen gemäss der Brandschutzarbeitshilfe der Vereinigung Kantonalen Feuerversicherungen ein. Diese feuerpolizeilichen Anforderungen gehen im Gestaltungsplanperimeter den allgemeinen Abstandsvorschriften gemäss § 122 PBG Kanton Luzern vor.

Gesamthöhe

Über Art. 8 der Sonderbauvorschriften ist die max. Höhe der Bauten mit dem höchsten Punkt der Dachkonstruktion (in m ü.M.) in Anlehnung an das Richtprojekt festgelegt. Mit den Werten wird sichergestellt, dass die dadurch entstehenden Bauvolumen dem Städtebau bzw. der Typologie des Richtprojekts entsprechen. Die maximal zulässigen Gesamthöhen orientieren sich am revidierten Bau- und Zonenreglement bzw. weichen nicht davon ab. Die Anzahl Geschosse innerhalb der zulässigen Höhen ist frei.

Bei der Projektierung ist neben den Sonderbauvorschriften zum Areal die Zonenvorschrift im Bau- und Zonenreglement der Gemeinde Dierikon zu berücksichtigen. Sie legt auf der Grundlage des Richtprojekts fest, welcher Umfang an Geschossflächen die Gebäude mit einer bestimmten maximalen Gebäudehöhe aufweisen dürfen. Beispielsweise dürfen Bauten bis maximal 13.5 m Gebäudehöhe in der Summe maximal 1'590 m² anrechenbare Gebäudefläche aufweisen. Auf diese Weise hält bereits das Bau- und Zonenreglement die groben Rahmenbedingungen des Städtebaus fest, ohne die genaue Lage zu bestimmen. Im Gegenzug verortet der Gestaltung die Lage, fasst hingegen entlang der Zentralstrasse jeweils zwei unterschiedlich hohe Gebäude in einem Baubereich zusammen, damit bei der Länge der einzelnen Gebäude noch etwas Spielraum möglich ist.

Für die Erdgeschosse der Baubereiche A und B sowie für die zur Kantonsstrasse hin orientierten Erdgeschossflächen der Baubereiche F, G, H und I ist aufgrund der Anordnung von publikumsorientierten, gewerblichen oder anderer Nicht-Wohn-Nutzungen eine Geschosshöhe ab Oberkante Fussboden bis Oberkante Fussboden des ersten Obergeschosses von min. 4.50 m einzuhalten.

Dichte

Die maximal zulässige Überbauungsziffer ist durch das Bau- und Zonenreglement (BZR) festgelegt. Die Überbauung gemäss Richtprojekt weist eine ÜZ von rund 0.35 auf und entspricht damit den Voraussetzungen der Zentrumszone Zentralstrasse. Durch den Gestaltungsplan wird nicht vom BZR abgewichen. Die ÜZ gemäss BZR ist unter Berücksichtigung der Baubereiche und der maximal zulässigen Gesamthöhen einzuhalten.

6.3 Architektonische und freiräumliche Gestaltung

Dachgestaltung

Im Perimeter sind Flachdächer zu erstellen, welche ökologisch wertvoll zu begrünen sind, sofern sie nicht z.B. in Form einer Dachterrasse dem Aufenthalt der Bewohner dienen. Die notwendigen Dachaufbauten sind konzentriert anzuordnen und mindestens um ihre Eigenhöhe von der Fassade zurück zu rücken, damit sie vom Strassen- und Freiraum her nicht in Erscheinung treten.

Aussenraumtypologien

Um im Gebiet nutzungstechnisch und gestalterisch differenzierte Bereiche im Aussenraum zu schaffen, sind die Eckpunkte für die unterschiedlich charakterisierten Aussenräume festgehalten. Die Sonderbauvorschriften weisen für jede Aussenraumtypologie die wichtigsten gestalterischen Merkmale auf. Diese basieren auf dem Richtprojekt. So weist der Platz P1 beispielsweise einen öffentlichen Charakter auf, ist öffentlich nutz- und querbar und durch die angrenzenden publikumsorientierten Erdgeschosse bespielt und belebt.

Im Gegensatz dazu sind die Höfe H2 für die gemeinschaftliche Nutzung der Anwohner bestimmt und weisen stark begrünte Spiel- und Ruheflächen auf.

Im Aussenraum Typ A entlang der Kantonsstrasse ist für die Gestaltung, Bepflanzung und Möblierung der Aussenräume und die Beleuchtung das Basisprojekt Rontal-Allee zu berücksichtigen. Darin sind auch Beschilderungen und Adressstelen enthalten. So soll dazu beigetragen werden, dass die Kantonsstrasse über die ganze Region an Identität gewinnt und die Vision Rontal-Allee Wirklichkeit wird. Aus dem Elementkatalog des Basisprojekts werden die einzelnen Elemente zusammengestellt. Für den Bereich entlang der Kantonsstrasse des Areals Zentralstrasse scheinen folgende Prinzipien besonders wichtig:

- Strassenbegleitende mittelgrosse bis grosse Bäume im Sinne der Typen «Perlenkette» oder «Trio» gemäss Basisprojekt Rontal-Allee.
- Oberirdische Parkplätze mittels massiver, aber flexibler / verschiebbarer Andock-Objekte markieren, die auch zum Absitzen genutzt werden, wodurch nicht genutzte Parkplätze zu Aufenthaltsbereichen werden können.
- Die Materialien abgestimmt auf Materialien des öffentlichen Raums.

Der Aussenraum Typ B zeichnet sich durch eine grüne Gestaltung aus. Entlang der Zentralstrasse befindet sich eine begleitende Bepflanzung. Hartflächen sind auf ein Minimum reduziert, die einzelnen oberirdischen Parkierungsflächen werden soweit möglich sickerfähig ausgestaltet.

Auf dem Platz P1 ist ein Baumdach im Sinne des Typs «Piazetta» gemäss Basisprojekt mit mindestens zehn Bäumen vorzusehen. Der Platz P2 ist ebenfalls mit raumbildenden Bäumen zu gestalten. Sie können gemäss Typ «Cluster» oder «Take away» angeordnet werden.

6.4 Erschliessung und Parkierung

Mobilitätskonzept

Mit dem ersten Baugesuch ist ein Mobilitätskonzept über das gesamte Areal einzureichen. Vor der Erteilung der Baubewilligung, muss es vom Gemeinderat genehmigt werden. Bei einer etappierten Realisierung kann es bei einem späteren Baugesuch angepasst und justiert werden, sofern die Qualität damit mindestens gleich hoch bleibt. Umsetzung und Betrieb sowie Monitoring und Controlling des Konzepts ist durch die Grundeigentümerschaft dauerhaft sicherzustellen.

Das Mobilitätskonzept muss mindestens Aussagen zu den Zielen, erwarteten Nutzergruppen und Nutzungen, Anzahl Abstellplätze für Velos und Autos, Anbindung der Verkehrsmittel und erwartetes Verkehrsaufkommen machen. Es muss Anreize zur Förderung der Benützung von ÖV, Velo, Car-Sharing, Fahrgemeinschaften und Zufussgehen enthalten. Mit dem Mobilitätskonzept ist zudem aufzuzeigen, welche lenkungswirksamen Massnahmen zum Verkehrsverhalten angewendet werden, wie die Wegfahrten aus den

Tiefgaragen beschränkt werden und wie die Parkplätze bewirtschaftet werden. Darüber hinaus enthält es Angaben zum Monitoring und Controlling und zeigt auf, wer die Kosten für Umsetzung und Betrieb des Konzepts trägt. Werden die Ziele, die mittels Monitoring und Controlling überprüft resp. angeordnet werden, nicht erreicht, ist das Mobilitätskonzept zu überarbeiten.

Zufahrt Motorisierter Individualverkehr

Der Gestaltungsplanperimeter liegt an der Kantonsstrasse (Hauptverkehrsachse) und wird über die Rigistrasse und die Zentralstrasse für den motorisierten Verkehr erschlossen. Über diese Strassen erfolgen auch die drei Tiefgaragenzu- und -wegfahrten. Die Bereiche für die Zugänge für die Anlieferung sowie die Ver- und Entsorgung sind im Situationsplan schematisch dargestellt.

Abstellplätze für den motorisierten Individualverkehr

Die maximal drei Tiefgaragen umfassen alle Parkplätze für Bewohnende, Beschäftigte, Besuchende und Kundschaft. Insgesamt können mind. 210 und max. 314 Abstellplätze erstellt werden. Für die Unterschreitung der Mindestzahl ist ein Nachweis durch ein Mobilitätsmanagement notwendig. Als Anreiz zur Nutzung von Car-Sharing sind entsprechende Abstellplätze für solche Angebote vorzusehen.

Die im Situationsplan bezeichneten Bereiche für die oberirdischen Parkplätze sind auf Kurzzeitparkplätze für Kundschaft sowie behindertengerechten Abstellplätze beschränkt. Sie dienen beispielsweise Kunden, die bei einem potentiellen Geschäft im Gebiet halten. Mit dem Baugesuch ist die genaue Lage der oberirdischen Abstellplätze aufzuzeigen.

Abstellplätze für Zweiräder und Spezialfahrzeuge

Pro Zimmer, welches zu Wohnzwecken genutzt wird, ist ein Abstellplatz für Velos und Spezialfahrzeuge zu erstellen. Zu Spezialfahrzeugen zählen beispielsweise Cargovelos, Trottinets oder Kinderwägen. Die Abstellplätze sind in guter Erreichbarkeit zu den Gebäudezugängen oder im Gebäude integriert zu erstellen. Lösungen, die lediglich über Treppen zugänglich sind, sind nicht geeignet und werden daher nicht akzeptiert. In den Vorschriften wird definiert, dass insbesondere bei den Abstellplätzen im Untergeschoss auf eine gute Erreichbarkeit zu achten ist und mind. 20% der Stellplätze im Aussenraum anzuordnen sowie gut in die Freiraumgestaltung zu integrieren sind.

Für Beschäftigte im Gebiet sind mind. 80 Veloabstellplätze vorzusehen. Sollte der Anteil Wohnnutzung stark reduziert und der Anteil Dienstleistung oder Gewerbe stark erhöht werden, ist die Mindestzahl der Veloabstellplätze für Beschäftigte erneut zu eruieren. Um das Angebot für Velo-Sharing zu fördern sind entsprechende Bereiche im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens vorzusehen.

Fuss- und Veloverkehr

Für den Fuss- und Veloverkehr sind vor allem Verbindungen abseits der stark belasteten Kantonsstrasse attraktiv. Für Zufussgehende und Velofahrende wird durch den Gestaltungsplan eine hohe Durchlässigkeit des Areals gewährleistet. Dabei sichert der Gestaltungsplan eine Fuss- und Veloverbindung für die Öffentlichkeit parallel zur Kantonsstrasse. Bei der Ausgestaltung wird im Situationsplan zwischen den öffentlichen Wegen, die für die gesamte Bevölkerung gedacht sind, und der arealinternen Durchwegung für die Anwohner und Beschäftigten im Gestaltungsplanperimeter unterschieden.

6.5 Etappierbarkeit

Planungs- und Realisierungseinheiten

Das Areal soll in mehreren Etappen über einen längeren Zeitraum realisiert werden. Damit mit jeder Etappe auch das Wohnumfeld stimmt, sind die jeweils angrenzenden Aussenräume und die notwendigen Infrastrukturen gleichzeitig zu erstellen. Die Hälfte des Aussenraums muss spätestens mit dem Bezug der ersten Hälfte resp. 15'000 m² der Geschossflächen erstellt sein. Darin enthalten muss auch die ökologische Freiraum- und Vernetzungsachse inkl. öffentlich nutzbarem Fuss- und Veloweg sein, da sie das Rückgrat des Aussenraums bildet.

Da die Tiefgaragen mehreren Gebäuden dienen und Tiefgaragenzufahrten ins Gebäude integriert sein müssen, kann es vorkommen, dass ein Teil der Garage bereits erstellt wird, bevor das Gebäude mit der Zufahrt realisiert wird. In diesem Fall ist es zulässig, die Zu- und Wegfahrt provisorisch losgelöst von den Gebäuden zu erstellen, bis der Neubau mit integrierter Zufahrt realisiert wird. Ebenso ist es möglich Abstellplätze provisorisch oberirdisch zu erstellen, wenn mit dem Neubau noch keine Tiefgaragenflächen erstellt werden. Mit der etappierten Realisierung ist allerdings auch dem Areal zu jedem Zeitpunkt sicherzustellen, dass der Lärmschutz gewährleistet ist. Sollten beispielsweise Gebäude an der Zentralstrasse zuerst erstellt werden, muss sichergestellt werden, dass der Verkehrslärm der Kantonsstrasse die Immissionswerte nicht übersteigt.

6.6 Umweltaspekte

Energie

Um einen hohen Standard in Bezug auf die Nachhaltigkeit der Energie zu gewährleisten, sind die Gebäude nach dem «Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz» (SNBS) oder alternativ als Minergie-A, Minergie-P oder Minergie-ECO zu realisieren. Zeigt sich ein anderer Standard aus energetischer Sicht als mindestens gleich gut wie die vorgängig Erwähnten, kann auch dieser angewandt werden.

Lärm

Der Gestaltungsplanperimeter wird mit der Revision des Bau- und Zonenreglements der Empfindlichkeitsstufe (ES) III (Wohnen und Gewerbe) zugeteilt. Gemäss den Abklärungen mit Umwelt und Energie Kanton Luzern sind für das Areal nach Art. 30 Lärmschutz-Verordnung (LSV) die Planungswerte einzuhalten. Für lärmempfindliche Räume in Wohnungen gelten damit die Werte von 60 dB(A) tagsüber und 50 dB(A) während der Nacht. Für Betriebsräume gelten um 5 dB(A) höhere Belastungsgrenzwerte (Art. 42 LSV).

Das Lärmgutachten (vgl. separate Beilage) zeigt im Detail die lärmtechnischen Untersuchungen auf. Daraus ist abzulesen, dass die Planungswerte an den Fassaden mehrerer Gebäude ohne Massnahmen nicht eingehalten werden. Für diese Gebäude wurden daher detaillierte Betrachtungen der Massnahmen vorgenommen, ebenso wurde der Lärm durch die Parkierung auf dem Areal untersucht.

Die Überschreitungen wurden anhand von beispielhaften Grundrissen der Regelgeschosse bei mehreren Fenstern nachgewiesen. Dabei weist jedes empfindliche Zimmer mindestens ein ruhiges Fenster auf. Für die Fenster mit Lärmüberschreitung wird ein Gesuch um Ausnahme gemäss Art. 30 LSV gestellt. Unter der Voraussetzung der Gewährleistung der Ausnahmebewilligung durch die kantonale Vollzugsbehörde sind die Anforderungen von Umweltschutzgesetz und Lärmschutz-Verordnung erfüllt. Die Lärmermittlungen zur Parkierung haben ergeben, dass die massgebenden Planungswerte bei den eigenen Gebäuden und auch bei den exponierten Nachbarliegenschaften eingehalten werden können.

Die beispielhafte Etappierung gemäss Kapitel 5 ist aus lärmtechnischer Sicht ideal. In den Vorschriften ist festgelegt, dass der Lärmschutz in jeder Etappe zu gewährleisten ist.

Aus der kantonalen Vorprüfung zur Umzonung des Areals wird die ersuchte Ausnahmebewilligung für die Planungswertüberschreitungen bei der Erschliessung von Bauzonen gemäss Art. 30 der LSV für den Gestaltungsplan Zentralstrasse bestätigt. Bedingungen sind, dass das Lärmgutachten der SINUS AG für die weitere Planung und Realisierung verbindlich ist und die darin enthaltenen Lärmschutzmassnahmen berücksichtigt werden. Wird von ihnen abgewichen, ist ein überarbeitetes Gutachten zu erstellen. Mit dem Baugesuch ist ein Schallschutznachweis einzureichen.

Hochwasserschutz

Mit der Offenlegung des Spechtenbachs verändert sich die Hochwassersituation im Gebiet. Gemäss Gefahrenkarte besteht heute für gewisse Bereiche auf dem Areal eine geringe bis mittlere Gefährdung in Bezug auf Überschwemmungen und Murgängen. Die Gemeinde beabsichtigt die Überarbeitung der Gefahrenkarte in naher Zukunft. In diesem Rahmen wird auch die neue Situation des Spechtenbachs berücksichtigt und in der Karte aktualisiert. Sollte sich dadurch die Gefahrensituation nicht genügend reduzieren,

sind im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens die notwendigen Massnahmen an den Gebäuden nachzuweisen.

6.7 Schlussbestimmungen

Die notwendigen Wegrechte für die öffentliche Nutzung der öffentlichen Fuss- und Veloverbindungen sind im Grundbuch einzutragen. Mit dem Baubewilligungsgesuch ist ein entsprechender Nachweis einzureichen.

Der Gestaltungsplan wird durch den Gemeinderat genehmigt, nachdem die Gemeindeversammlung der Umzonung des Gebiets zugestimmt hat. Er tritt mit der Publikation des Genehmigungsbeschlusses in Kraft, sofern kein Rechtsmittel ergriffen wurde.

7 Interessenabwägung und Fazit

7.1 Ziele und Grundsätze der Raumplanung (Art. 1 und 3 RPG)

Die vorgesehene Entwicklung auf dem Areal Zentralstrasse ermöglicht eine angemessene Dichte für die zentrale Lage und gemischte Nutzung. Das bestehende Bauland kann dadurch effizienter und zweckmässiger genutzt werden, zudem wird für die Gemeinde Wohnraum geschaffen, ohne dass eine Neueinzonung notwendig ist. So wird der Grundsatz der haushälterischen Bodennutzung unterstützt.

Mit dem Gestaltungsplan kann auf dem Areal Zentralstrasse sowohl Wohn- wie auch Arbeitsraum für die Region geschaffen werden. Darüber hinaus erhalten Gemeinde und Bevölkerung hochwertige öffentlich zugängliche Freiräume und Plätze und direkte Zugänge zum öffentlichen Verkehr.

Der bestehende Spechtenbach wird mit dem Vorhaben renaturiert und aufgewertet. Er bietet künftig einen hochwertigen Lebensraum und trägt zur Biodiversität bei.

7.2 Kantonale und regionale Rahmenbedingungen

Mit dem vorliegenden Gestaltungsplan werden die Entwicklungsvorstellungen und Ziele des kantonalen Richtplans, des Agglomerationsprogramms und des regionalen Hochhauskonzepts LuzernPlus umgesetzt. Zudem haben das Basisprojekt Rontal-Allee, das Leitbild für die Entwicklung von LuzernOst 2030 und das Gesamtverkehrskonzept Eingang in die Planung gefunden. Der Gestaltungsplan entspricht damit den kantonalen und regionalen Vorgaben und Rahmenbedingungen und setzt diese eigentümerverschreibend um.

7.3 Kommunale Rahmenbedingungen

Der vorliegende Gestaltungsplan konkretisiert den Masterplan «light» Die-rikon und das Siedlungsentwicklungskonzept. Zudem setzt er die parallel erarbeitete Ortsplanungsrevision auf dem Areal Zentralstrasse direkt um. Die kommunalen Rahmenbedingungen werden damit gewahrt und verbindlich gesichert.

Das Vorhaben entspricht den Zielen der Raumplanung und den kantonalen, regionalen und kommunalen Instrumenten. Dem Gestaltungsplan kann diesbezüglich zugestimmt werden.