



Raum und Wirtschaft (rawi)

Murbacherstrasse 21
6002 Luzern
Telefon +41 41 228 51 83
rawi@lu.ch
www.rawi.lu.ch

Per E-Mail an:
Gemeinderat Dierikon
Rigistrasse 15
6036 Dierikon

Luzern, 19. März 2021 WB/JAD
2020-932

Gemeinde Dierikon; Teilrevision der Ortsplanung: Umzonung Zentrumszone Zentralstrasse, 2020

Vorprüfungsbericht

gemäss § 19 des Planungs- und Baugesetzes (PBG)

Sehr geehrter Herr Gemeindepräsident
Sehr geehrte Ratsmitglieder

Mit Schreiben vom 11. Dezember 2020 ersuchen Sie um die Vorprüfung der Teiländerung des Zonenplans auf den Parzellen Nrn. 50, 131, 134, 137, 143, 144, 150, 151, 169, 242 und 272 (Umzonung Zentrumszone Zentralstrasse) und der Änderung des Bau- und Zonenreglements (BZR; Art. 12 und 16). Dazu äussern wir uns wie folgt:

A. EINLEITUNG

1. Planungsrechtliche Ausgangslage

Die letzte gesamthafte Ortsplanungsrevision der Gemeinde Dierikon stammt aus dem Jahr 2000 (RRE Nr. 1564 vom 31. Oktober 2000). Seitdem wurde die Nutzungsplanung mehrmals geändert. Die letzte Änderung betreffend das Chlihus und das BZR wurde mit Entscheid Nr. 41 vom 10. Januar 2017 genehmigt. Eine gesamthafte Überprüfung der Richt- und Nutzungsplanung wurde mit Vorprüfungsbericht vom 3. Juli 2020 vom Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement (BUWD) beurteilt. Im Anschluss der Vorprüfung wurden die Unterlagen zur Gesamtrevision der Ortsplanung bereinigt und dem BUWD erneut zur Stellungnahme eingereicht. Die Schaffung einer Zentrumszone Zentralstrasse ist nun neu Gegenstand der Gesamtrevision. Der Gestaltungsplan Zentralstrasse wird vom Gemeinderat voraussichtlich koordiniert mit der Gesamtrevision behandelt.

2. Vorprüfungsverfahren

Die geplante Zentrumszone Zentralstrasse berührt wichtige kantonale Interessen. Dies aufgrund seiner Grösse (rund 2.4 ha) sowie seiner Lage im kantonalen Entwicklungsschwerpunkt Rontal und im Perimeter des Agglomerationsprogramms Luzern, auf dem der kantonale Richtplan (KRP) einen erhöhten Handlungsbedarf im Bereich der Abstimmung Siedlung und Verkehr sieht (vgl. KA R7-1). Zudem sind gemäss § 154a PBG für Wohngebäude mit sechs und mehr Wohnungen in angemessenem Umfang qualitativ hochstehende, der Wohn- und Aufenthaltsqualität dienende Aussengeschos- und Umgebungsflächen zu erstellen. Dies rechtfertigt ein separates Vorprüfungsverfahren.

Gemäss § 17 PBG entscheidet die Gemeinde über Gestaltungspläne, die Genehmigung der Zonenpläne sowie des BZR obliegt dem Regierungsrat. Gegenstand des vorliegenden Vorprüfungsberichts sind somit die Umzonung der fraglichen Parzellen von der Arbeitszone 1 in die Zentrumszone Zentralstrasse und die zugehörige BZR-Bestimmung. Weil die Zentrumszone Zentralstrasse eine massgeschneiderte Zone für eine durch einen Gestaltungsplan bestimmte Überbauung ist, und weil sie kantonale Interessen berührt, wird vorliegend auch der Gestaltungsplan Zentralstrasse beurteilt. Der Beschluss über den Gestaltungsplan Zentralstrasse bleibt aber Sache der Gemeinde Dierikon.

3. Beurteilungsdokumente

Folgende Planungsinstrumente sind vorzuprüfen:

- Zonenplan (1:4'000), Entwurf vom 13. November 2020;
- Bau- und Zonenreglement, Entwurf vom 24. November 2020.

Als Grundlage für die Beurteilung dienen folgende Unterlagen:

- Ihr Schreiben vom 11. Dezember 2020;
- Raumplanungsbericht nach Art. 47 der Raumplanungsverordnung (RPV) vom 19. November 2020;
- Erschliessungsrichtplan, Entwurf vom 20. November 2020;
- Gestaltungsplan Zentralstrasse, Plan, Entwurf vom 27. November 2020;
- Gestaltungsplan Zentralstrasse, Vorschriften, Entwurf vom 27. November 2020;
- Gestaltungsplan Zentralstrasse, Bericht vom 27. November 2020;
- Gestaltungsplan Zentralstrasse, Richtprojekt vom 27. November 2020;
- Gestaltungsplan Zentralstrasse, Erschliessung und Parkierung vom 12. November 2020;
- Gestaltungsplan Zentralstrasse, Lärmschutzgutachten vom 26. November 2020.

Der Raumplanungsbericht für die vorliegende Teilrevision der Ortsplanung genügt den gestellten Anforderungen gemäss Art. 47 RPV. Die eingereichten Unterlagen sind vollständig und zweckmässig dargestellt. Der notwendige Überprüfungs- und Anpassungsbedarf kann der Ziffer B. entnommen werden.

4. Vernehmlassungsverfahren

Folgende, von der Dienststelle Raum und Wirtschaft (rawi; zuständiger Projektleiter: William Barbosa; 041 228 51 93) zur Vernehmlassung eingeladenen Stellen haben sich schriftlich zur Revisionsvorlage geäussert:

- Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif), am 4. Januar 2021;
- Gemeindeverband LuzernPlus, am 27. Januar 2021;
- Dienststelle Umwelt und Energie (uwe), am 5. Februar 2021;
- Verkehrsverbund Luzern (VVL), am 22. Februar 2021;
- Dienststelle Raum und Wirtschaft, Abteilung Baubewilligungen (rawi-bew), am 25. Februar 2021.

Zu Ihrer Information erhalten Sie je eine Kopie dieser Stellungnahmen. Die darin enthaltenen Anträge sind im vorliegenden Bericht integriert. Ist ein Antrag aufgrund einer übergeordneten Interessenabwägung nicht unverändert übernommen worden, so wird die massgebliche Handlungsanweisung für die Gemeinde im vorliegenden Bericht festgehalten und begründet.

B. BEURTEILUNG

1. Generelles zum Gestaltungsplan und Beurteilung des Richtprojekts

Das Areal «Zentralstrasse» befindet sich entlang der Kantonsstrasse K 17 an zentraler Lage in der Gemeinde Dierikon, rund 800 m entfernt vom Bahnhof Buchrain und von der Mall of Switzerland sowie 400 m entfernt vom Dorfkern Dierikon. Das Areal besteht heute vorwiegend aus Parkierungsflächen sowie aus Lagerflächen für die ansässigen Betriebe.

Das Richtprojekt beruht auf einem städtebaulichen Masterplan und ist das Ergebnis einer interdisziplinären Zusammenarbeit zwischen Architektur, Landschaftsarchitektur, Raumplanung und Verkehrsplanung. Das Planungsinstrument liegt im Ermessen der Gemeinde.

Aus kantonaler Sicht entspricht die vorgesehene gemischte Nutzung mit Wohnen, Büro und Dienstleistungen sowie Gewerbe (mit Schwerpunkt Wohnen) den Inhalten des Agglomerationsprogramms Luzern (Massnahme S-4.7). Die vorgesehenen öffentlichen Räume, insbesondere der Stadtplatz und der Dorfplatz, tragen zur Belebung des Quartiers und der Gemeinde bei. Die Höfe bilden das zentrale Freiraumelement und sollen durchgrünt, durchlässig gestaltet und entlang des revitalisierten Bachraums strukturiert werden. Sie sind wichtig zur Bekämpfung von Hitzeinseln sowie zur Förderung der Biodiversität im urbanen Raum.

Aus regionaler Sicht steht das Richtprojekt gemäss Stellungnahme des Gemeindeverbands LuzernPlus im Einklang mit den Festlegungen des Teilrichtplans Detailhandel sowie des Hochhauskonzepts. Die vorgesehene Dichte entspricht der Raumstruktur gemäss Leitbild LuzernOst.

2. Zentrumszone Zentralstrasse (Art. 16 BZR)

2.1. Zonenplan

Zur Offenlegung des Gewässers weist die Dienststelle vif darauf hin, dass der Gewässer- raum auf dem Zonenplan angepasst werden muss, falls die Variante 1 (Umleitung nach Osten) weiterverfolgt wird. Im weiteren Planungsverlauf sind der Gestaltungsplan und der Zonenplan zu koordinieren. Weiter sind die Hinweise der Dienststelle vif für die weiteren Planungsschritte zu berücksichtigen.

2.2. Bau- und Zonenreglement (BZR)

Mit der Umzonung von der Arbeitszone 1 in die Zentrumszone Zentralstrasse werden neu neben Dienstleistungs- und Arbeitsnutzungen auch Wohnnutzungen zugelassen. Die Ziele der neuen Zone sind in Art. 16 Abs. 1 BZR nachvollziehbar festgelegt. Gemäss Abs. 2 darf nur im Rahmen eines Gestaltungsplans auf Basis des Richtprojekts Zentralstrasse gebaut werden. Wir begrünnen die Sicherung des Richtprojekts in der Grundordnung. Allerdings sind im Minimum die Grundzüge dieses Richtprojekts ins BZR aufzunehmen (allenfalls als Anhang zum BZR).

Im BZR wird die Zentrumszone Zentralstrasse keiner Empfindlichkeitsstufe (ES) zugewiesen, wobei auf dem Zonenplan die ES III angegeben wird. Die ES ist auch im BZR einzutragen (z.B. in Art. 12 BZR).

Gemäss § 75 Abs. 1 PBG sind für Gestaltungspläne mit Gestaltungsplanpflicht maximale Abweichungen auf 20 % bei der Überbauungsziffer bzw. der anrechenbaren Gebäudefläche und auf 3 m und bei der Gesamthöhe zulässig. Gemäss Abs. 3 sind insgesamt maximale anrechenbare Gebäudeflächen von 8'400 m² zulässig, mit dem Gestaltungsplan wird eine Erhöhung um 7 % auf 9'000 m² ermöglicht. Die Differenz liegt innerhalb der rechtlich zulässigen Abweichung. Die übrigen Baumasse im Abs. 3 haben wir geprüft und haben dazu keine Bemerkungen.

Abs. 2: Sofern an Satz 2 festgehalten wird – wir stellen seine Notwendigkeit in Frage – ist er wie folgt zu ändern: «Im Rahmen des Gestaltungsplans darf nicht von der in der Grundnutzungszone festgelegten Nutzung abgewichen werden.»

Abs. 3: In Satz 1 ist sinnvollerweise nicht von der «Realisierung des städtebaulichen Ansatzes», sondern des «Richtprojekts» zu sprechen. Denn Letzteres ist bekannt, was mit dem «städtebaulichen Ansatz» gemeint ist, ist unklar.

Basierend auf dem Wortlaut ist zudem nicht eindeutig, wo der «Bereich der Kreuzung Schöneboden / Kantonsstrasse» genau liegt beziehungsweise wie gross er ist, und wie die übrigen Bauten im Gestaltungsplanperimeter anzuordnen sind. Zweckmässigerweise sind in der Grundnutzung daher Baubereiche festzulegen. Alternativ ist das Richtprojekt und die Verortung der Bauten im Anhang des BZR abzubilden (s. vorangehende Ausführungen).

Abs. 5: Wir weisen darauf hin, dass öffentlich nutzbare Achsen grundbuchlich zu sichern sind.

Schliesslich halten wir fest, dass die Umzonung in die Zentrumszone Zentralstrasse mit Gestaltungsplanpflicht der Mehrwertabgabepflicht unterliegt.

2.3. Mobilität

Allgemeines

Die erforderliche Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist in der Koordinationsaufgabe R7-2 des KRP sowie in § 36 Abs. 2 Ziff. 11 PBG verankert. Für Sondernutzungspläne kommt zudem § 65 Abs. 2 PBG zur Anwendung. Darüber hinaus ist die Abstimmung gemäss der Koordinationsaufgabe R7-1 und dem Agglomerationsprogramm Luzern eine zentrale Vorgabe, um die verkehrliche Erreichbarkeit der Agglomeration auch langfristig sicher zu stellen und Verkehrsüberlastungen zu vermeiden.

Die Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden und die Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes sind in den Grundsätzen des Strassengesetzes (§2 Abs. 2 StrG) verankert. Weiter sind die schwächeren Verkehrsteilnehmenden durch planerische, bauliche und gestalterische Massnahmen zu schützen, und der öffentliche Verkehr ist zu fördern. Die Grundsätze des Strassengesetzes sind zu berücksichtigen.

Bei grossen Gebietsplanungen stellt ein Mobilitätsmanagement einen wichtigen Einflussfaktor dar, um das Verkehrsaufkommen zu reduzieren bzw. die Nutzung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs zu fördern. Wichtig ist, dass das Mobilitätsmanagement auf die verkehrsbezogene Infrastruktur der Umgebung abgestimmt wird und die vorgeschlagenen Massnahmen in einem verbindlichen Mobilitätskonzept enthalten sind. Die Erstellung eines Mobilitätskonzepts bei Gestaltungsplänen wird im Gesamtverkehrskonzept LuzernOst (Massnahme S1.2) behördenverbindlich verankert.

Die Bemessung der Anzahl Parkplätze, in Abhängigkeit der Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr, ist eine der wichtigsten und effektivsten Massnahmen für die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Dabei spielt die konsequente Anwendung der VSS-Norm 640 281, welche die Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr berücksichtigt, eine wesentliche Rolle.

Beurteilung

Aus den Unterlagen ergibt sich, dass die Zentrumszone Zentralstrasse mit dem Gestaltungsplan die Funktionsfähigkeit der kantonalen Strassenverkehrsinfrastruktur und die Verkehrssicherheit erheblich tangiert. Welche Auswirkungen konkret zu erwarten sind und wie diesen begegnet werden soll, bleibt jedoch ungeklärt. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf unsere Beurteilung des Gestaltungsplans im Kapitel B.3.1.

Vor diesem Hintergrund ist die Umzonung des Gebiets Zentralstrasse an die Bedingung zu knüpfen, dass die Funktionsfähigkeit der übergeordneten Strassenverkehrsinfrastruktur sowie die Verkehrssicherheit auch bei vollständiger Realisierung des Vorhabens gewährleistet werden können. Dafür ist die Erarbeitung eines Verkehrskonzepts, das die konkreten Auswirkungen des Gestaltungsplans Zentralstrasse aufzeigt, mögliche Schwachstellen veranschaulicht und Lösungsansätze skizziert, zwingend erforderlich.

Art. 16 BZR ist daher mit folgendem Absatz zu ergänzen:

«Die im Abs. 3 festgelegten Nutzflächen dürfen nur realisiert werden, wenn die Leistungsfähigkeit der übergeordneten Strassenverkehrsinfrastruktur und die Verkehrssicherheit gewährleistet werden. Der Nachweis ist spätestens mit dem Gestaltungsplan zu erbringen. Es gelten folgende Mindestanforderungen:

- *Ein Verkehrskonzept¹ ist in Abstimmung mit der kantonalen Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) zu erarbeiten und mit dem Gestaltungsplan vorzulegen.*
- *Ein Mobilitätskonzept ist zu erarbeiten und grundeigentümerverschreibend zu verankern.*
- *Die Berechnung des Parkplatzbedarfs orientiert sich an der VSS-Norm 640 281 und entspricht mindestens der Güteklasse B gemäss VSS-Norm SN 640 290.»*

Im Sinne der Gewährleistung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr ist Abs. 5 mit folgendem Aufzählungspunkt zu ergänzen: *«Realisierung und Gestaltung von attraktiven und sicheren Fuss- und Velowegen sowie von sicheren Zugängen bzw. Zufahrten für Fussgänger bzw. Zufahrten für Velofahrende, Realisierung von sicheren und durchgehenden Zugängen zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Realisierung von genügend oberirdischen, gedeckten Parkierungsflächen für Fahrräder in Eingangsnähe».*

3. Hinweise zum Gestaltungsplan Zentralstrasse

3.1. Abstimmung Siedlung und Verkehr

Gesamtverkehrliche Ausgangslage

Das Areal Zentralstrasse liegt gemäss Leitbild LuzernOst (2015) innerhalb des Schwerpunkts «Schindler-EbiSquare-Burenhof», welcher die «Mall of Switzerland» umfasst. Aus übergeordneter Sicht weist das Gebiet einen erhöhten Abstimmungsbedarf der Siedlungsentwicklung auf den Verkehr auf. Wir unterstützen die Empfehlung von LuzernPlus, eine Machbarkeitsstudie auf diesem Gebiet zu erarbeiten, wie im Leitbild LuzernOst (Projekt P5) vorgesehen. Eine solche Studie schafft ein Gesamtbild zur Siedlungsentwicklung in diesem komplexen Schwerpunkt von kantonalem Interesse, veranschaulicht die künftigen, verkehrlichen Schwachstellen und skizziert Lösungsansätze. Dies trägt zur Akzeptanz des Gestaltungsplans seitens der Stimmberechtigten wesentlich bei.

¹ Mit einem Verkehrskonzept werden unter anderem eine verkehrliche Analyse sowie die Auswirkungen auf das Strassennetz vorgenommen bzw. untersucht. Das Mobilitätskonzept enthält verbindliche Massnahmen zur Steuerung der Mobilität (z.B. Parkplatzbewirtschaftung, Veloabstellplätze, evtl. Dosierungsmassnahmen).

Die Kantonsstrasse K 17 stiess gemäss Gesamtverkehrskonzept LuzernOst (2018) bereits damals an ihre Kapazitätsgrenzen. Der Knoten Schönenboden, welcher der Erschliessung des Gestaltungsplangebiets dienen soll, gilt mit der prognostizierten Siedlungsentwicklung als überlastet. Der VVL äussert sich in seiner Stellungnahme zu den vorgesehenen Abbiegemöglichkeiten vom Schönenboden in die Kantonsstrasse aus Sicht des öffentlichen Verkehrs kritisch und verweist auf die im Gesamtverkehrskonzept LuzernOst skizzierten Lösungsansätze zur Einschränkung des MIV-Aufkommens. Die Dienststelle vif stellt fest, dass die verkehrlichen Auswirkungen auf die Anschlusspunkte mit der Kantonsstrasse in den Unterlagen nicht aufgezeigt werden. Diese Aspekte sind im Rahmen eines Verkehrskonzepts (vgl. Kapitel B.2.2) zu behandeln.

Mobilitätskonzept

Die Dienststelle vif und der Gemeindeverband LuzernPlus beantragen das Erstellen eines Mobilitätskonzepts. Weil sich der Gestaltungsplan Zentralstrasse im kantonalen ESP «Rental» sowie innerhalb des Perimeters des Agglomerationsprogramms Luzern befindet, und weil er Auswirkungen auf die kantonale Strasseninfrastruktur aufweist, ist das Erstellen eines Mobilitätskonzepts von kantonalem Interesse. Vor diesem Hintergrund ist die Erstellung eines Mobilitätskonzepts in den Sonderbauvorschriften (SBV) verbindlich zu verankern.

Zu den Mindestanforderungen verweisen wir auf das Gesamtverkehrskonzept LuzernOst (Massnahme S1-2). Weiter hat das Mobilitätskonzept Massnahmen zur Beschränkung bzw. Dosierung der Wegfahrten der Tiefgaragen, zur Parkplatzbewirtschaftung, und zur Reduzierung der Wegfahrten an der Abendspitzenstunde zu beinhalten. Die Kostenverteilung ist auch zu thematisieren. Wir verweisen auf die Stellungnahme der Dienststelle vif.

Parkierung

Gemäss Massnahme S1.1 des Gesamtverkehrskonzepts LuzernOst (2018) hat die Gemeinde Dierikon ein Parkplatzreglement zu erlassen, das eine restriktive Parkplatzbewilligung verfolgt, um dadurch die Pflichtparkplatzzahlen zu senken. Gemäss Unterlagen ist ein solches Parkplatzreglement in Erarbeitung, ein Zeithorizont für dessen Erlass wird jedoch nicht aufgeführt.

Vorliegend wird die VSS-Norm 640 281 auf Basis eines Normbedarfs von 1.8 Parkplätzen pro Wohnung mit dem Reduktionsfaktor für die ÖV-Güteklasse C angewendet, was einen Bedarf von 1.1 Parkplätzen pro Wohnung ausmacht. Der VVL beurteilt den Parkplatzbedarf aus Sicht der neu erfolgten und in Zukunft geplanten Verdichtung des Verkehrstakts der Buslinie 23 als zu hoch. Auch wir teilen diese Beurteilung, denn die Anzahl geplanter Parkplätze im Gestaltungsplan Zentralstrasse ist viel höher als bei vergleichbaren Sondernutzungsplanungen in der Agglomeration Luzern. Die Berechnung ist zu überprüfen und der Parkplatzbedarf weiter zu reduzieren. Wir beantragen die Anwendung des Normbedarfs von 1.1 Parkplätzen pro Wohnung sowie des Reduktionsfaktors für mindestens die ÖV-Güteklasse B.

In Art. 13 SBV wird auf das geltende Parkplatzreglement der Gemeinde Dierikon verwiesen. Aktuell gilt gemäss Anhang 8 BZR-Entwurf (Übergangsbestimmungen) ein Normbedarf von 1.8 Parkplätzen pro Wohnung. Die Übergangsbestimmungen berücksichtigen jedoch nicht die VSS-Norm 640 281 bei Sondernutzungsplanungen. Dies widerspricht den Grundsätzen der Abstimmung Siedlung und Verkehr gemäss kantonalem Richtplan und Agglomerationsprogramm Luzern. Darüber hinaus wäre bei Anwendung der Übergangsbestimmungen für den Gestaltungsplan Zentralstrasse ein Umweltverträglichkeitsbericht erforderlich, da der Schwellenwert von 500 Parkplätzen überschritten würde (vgl. Art. 1 i.V.m. Anhang Nr. 11.4 der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung [UVPV]). Aufgrund dieser Ausführungen beantragen wir, die minimal und maximal zulässige Anzahl Parkplätze in den SBV festzulegen.

Fuss- und Veloverkehr

Der VVL stellt fest, dass die Unterlagen keine Aussagen zu den Zu- und Wegfahrten für Velofahrende enthalten. Der Bericht zum Gestaltungsplan ist entsprechend zu ergänzen. Zu den Veloabstellplätzen beantragen wir, die Anträge von LuzernPlus und des VVL umzusetzen. Weiter beantragen wir, den Gestaltungsplan mit den aktuellen regionalen Planungen im Bereich des Fuss- und Veloverkehrs abzustimmen, siehe Stellungnahme von LuzernPlus.

Der im Situationsplan bezeichnete Fussweg zwischen den Baubereichen A/B und C/E/F stellt aus Sicht des VVL der kürzeste Weg zur Bushaltestelle «Dierikon, Migros» dar. Der VVL weist auf mögliche Konflikte zwischen Fussgängern und Motorfahrzeugen auf der Zentralstrasse hin, siehe Stellungnahme des VVL. LuzernPlus stellt fest, dass die Unterlagen keine Aussagen zur Anbindung des Gestaltungsplangebiets an das öffentliche Verkehrsnetz beinhalten. Wir beantragen, das Erschliessungskonzept zu überprüfen.

LuzernPlus weist auf den notwendigen Eintrag im Grundbuch eines Wegrechts für die Erstellung von öffentlichen Fuss- und Velowegen entlang der Kantonsstrasse sowie innerhalb des Gestaltungsplangebiets in zur Kantonsstrasse schneidender Richtung. Der VVL unterstützt den Eintrag eines öffentlichen Fuss- und Veloweges im Gestaltungsplan. In diesem Sinne beantragen wir die Ergänzung vom Art. 21 SBV gemäss Stellungnahme von LuzernPlus.

3.2. Lärmschutz

Die Dienststelle uwe erteilt die von Ihnen ersuchte Ausnahmegewilligung für die Planungswertüberschreitungen bei der Erschliessung von Bauzonen gemäss Art. 30 der Lärmschutzverordnung (LSV) für den Gestaltungsplan Zentralstrasse (siehe Beilage). Die im Entscheid der Dienststelle uwe aufgeführten Bedingungen und Auflagen sind zu berücksichtigen. Für weitere Hinweise bzgl. Lärmschutz verweisen wir auf die Stellungnahme der Dienststelle.

3.3. Aussenraumgestaltung

Spielplätze

Gemäss § 158 PBG sind bei Wohnbauten und Überbauungen mit sechs und mehr Wohnungen Spielflächen im Umfang von mindestens 15 m² pro Wohnung mit drei oder mehr Zimmern zu erstellen. Im Gestaltungsplan sind keine quantitativen Angaben zu den minimal geforderten Flächen für Spielplätze vorhanden. Die Bestimmung gemäss Art. 11 SBV, wonach «gestaltete Grünräume mit integrierten Spielbereichen» im Hof H2 zu erstellen sind, ist unpräzise und stellt die Realisierung der gesetzlichen Mindestflächen für Spielplätze nicht sicher. Wir beantragen, den Flächennachweis für Spielplätze im Bericht zum Gestaltungsplan einzubringen und die Lage der Spielplätze im Situationsplan verbindlich zu verorten.

Strassenraumgestaltung und Freiräume

Der Gemeindeverband LuzernPlus weist auf die notwendige Koordination des Gestaltungsplans mit dem Basisprojekt Rontal-Allee der Dienststelle vif hin (vgl. Beilage). Wir beantragen, die Festlegungen zum Aussenraum Typ A zu überprüfen und mit dem Basisprojekt Rontal-Allee abzugleichen.

Wir beziehen uns auf die Stellungnahme von LuzernPlus und empfehlen, die Lösungsansätze des Leitbilds LuzernOst zur Freiraumplanung im Rontal und im Schwerpunkt «Schindler-EbiSquare-Burenhof» zu berücksichtigen.

3.4. Situationsplan

Die Dienststelle vif weist auf die notwendige Einhaltung der gesetzlichen Abstände zur Kantonsstrasse hin, vgl. Stellungnahme der Dienststelle vif. Die Einhaltung der Strassenabstände entlang der Kantonsstrasse K 17 soll auf dem Situationsplan aufgezeigt werden.

Wir beziehen uns auf die Stellungnahmen von LuzernPlus und des VVL und beantragen auf dem Situationsplan eine schematische Verortung der Veloabstellplätze und deren Zugänge.

3.5. Sonderbauvorschriften

Die Abteilung Baubewilligungen der Dienststelle rawi hat zum Gestaltungsplan keine Bemerkungen. Nachfolgend wird der weitere Anpassungsbedarf der Sonderbauvorschriften aus raumplanerischer Sicht ausgeführt.

Art. 5 Nutzweise

Die Vorgaben des regionalen Teilrichtplans Detailhandel werden eingehalten. Im Richtprojekt werden Geschosse auf den Baubereichen B, I und O schwarz dargestellt. Wir gehen davon aus, dass Gewerbe-, Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe angestrebt werden. Wir beantragen, die vorgesehene Nutzung im Richtprojekt zu präzisieren.

Art. 6 Baubereiche

Abs. 4: Im Sinne einer kohärenten Aussenraumgestaltung beantragen wir, den Zwischenraum zwischen den zu erstellenden Gebäuden auf den Baubereichen C, K und N auch in die Bestimmungen zur Gestaltung des Hofes 2 (Art. 11) aufzunehmen.

Art. 7 Bauten ausserhalb der Baubereiche

Abs. 1: Auskragende Gebäudeteile wie Balkone und Loggien sind in der anrechenbaren Gebäudefläche enthalten und zählen somit zur Hauptgebäudefläche. Sie sind zwingend innerhalb der Baubereiche zu erstellen. Die Bestimmung entspricht nicht der Definition der Baubegriffe gemäss PBG. Die Bestimmung ist zu überprüfen.

Art. 14 Abstellplätze für Zweiräder und Spezialfahräder

Die Bestimmung ist gemäss Stellungnahmen von LuzernPlus zu ergänzen. Weiter ist die Bestimmung mit einer minimal erforderlichen Anzahl Veloabstellplätze für Beschäftigte zu ergänzen (vgl. Stellungnahme des VVL).

Art. 15 Planungs- und Realisierungseinheiten

Gemäss Etappierungsvorschlag im Richtprojekt sollen die bestehenden Betriebe erst in der letzten Etappe ausgesiedelt werden. Es ist jedoch fragwürdig, ob das Weiterbestehen dieser Betriebe während der Errichtung der angrenzenden Wohnbauten realistisch ist.

C. ERGEBNIS

Die im Entwurf vorliegende Teilrevision der Ortsplanung kann insgesamt als gut und weitgehend vollständig erarbeitet sowie als grösstenteils recht- und zweckmässig beurteilt werden. Unter Beachtung der unter Kapitel B.2 angeführten Vorbehalte ergibt sich, dass der Entwurf mit den kantonal- und bundesrechtlichen Grundlagen und Vorgaben übereinstimmt. Namentlich ist Art. 16 BZR-Entwurf gemäss den Ausführungen im Kapitel B.2 zu ergänzen. Darüber hinaus bitten wir Sie, unsere Anträge und Empfehlungen bezüglich des Gestaltungsplans Zentralstrasse in den weiteren Planungen zu berücksichtigen.

Die Vorlage kann weiterbearbeitet und für die Beschlussfassung durch die Stimmberechtigten vorbereitet werden. Nach der Verabschiedung ist sie dem Regierungsrat zur Genehmigung einzureichen.

Freundliche Grüsse



Pascal Wyss-Kohler
Leiter Rechtsdienst

Beilagen:

- Entscheid zum Gesuch um Ausnahmegewilligung für die Planungswertüberschreitungen bei der Erschliessung von Bauzonen (Art. 30 LSV)
- Kopien aller Stellungnahmen
- Basisprojekt Rontal-Allee – Schlussbericht und Merkblatt «Anforderungen an die Gestaltung»

Kopie an (inkl. Beilagen):

- Planteam S AG, Inseliquali 10, Postfach 3620, 6002 Luzern
- KEEAS Raumkonzepte, Sihlstrasse 59, 8001 Zürich
- Dienststelle Verkehr und Infrastruktur
- Dienststelle Umwelt und Energie
- Dienststelle Raum und Wirtschaft, Abteilung Raumentwicklung
- Dienststelle Raum und Wirtschaft, Abteilung Baubewilligungen
- Rechtsdienst Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
- Gemeindeverband LuzernPlus, Riedmattstrasse 14, 6031 Ebikon
- Verkehrsverbund Luzern, Seidenhofstrasse 2, Postfach 4306, 6002 Luzern



Umwelt und Energie (uwe)

Energie & Immissionen

Libellenrain 15
Postfach 3439
6002 Luzern
Telefon 041 228 60 60
Telefax 041 228 64 22
uwe@lu.ch
www.uwe.lu.ch

AXIOMA 2020-3602

Gemeinde Dierikon; Umzonung Zentralstrasse inkl. Gestaltungsplan Zentralstrasse

Entscheid Lärmschutz

Entscheidgegenstand

Erschliessung von Bauzonen für Gebäude mit lärmempfindlichen Räumen (Art. 24 Umweltschutzgesetz [USG], Art. 30 Lärmschutzverordnung [LSV], § 17 Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Umweltschutz, § 1 Umweltschutzverordnung).

Sachverhalt

Der Umzonungs-/Gestaltungsplanperimeter befindet sich gemäss Zonenplan der Gemeinde Dierikon heute in einer Arbeitszone 1 mit der Empfindlichkeitsstufe (ES) III und soll in eine Mischzone mit der ES III umgezont werden.

Der Perimeter wird von der Luzernerstrasse (Kantonsstrasse K17) sowie der Zentral- und der Rigistrasse lärmbelastet.

Die massgebenden Planungswerte der ES III für Strassenlärm betragen 60 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht.

Für das Projekt liegt ein Lärmschutz-Gutachten vom 26. November 2020 der Firma SINUS AG vor. Gemäss diesem Nachweis werden trotz Lärmschutzmassnahmen die Planungswerte der ES III in verschiedenen Fassadenbereichen bei mehreren Baukörpern sowohl am Tag wie auch im Nachtzeitraum für Wohnnutzungen und teilweise auch für Betriebsnutzungen überschritten.

Die Bauherrschaft hat integriert in das Lärmgutachten ein Gesuch um eine Ausnahmegewilligung gemäss Art. 30 LSV eingereicht.

Erwägungen

Gestützt auf Art. 30 LSV dürfen noch nicht erschlossene Bauzonen für Gebäude mit lärmempfindlichen Räumen nur soweit erschlossen werden, als die Planungswerte eingehalten sind oder durch die Änderung der Nutzungsart oder durch planerische, gestalterische oder bauliche Massnahmen eingehalten werden können. Für kleine Teile von Bauzonen kann die Vollzugsbehörde Ausnahmen gestatten.

Die Dienststelle uwe führte mit Schreiben vom 21. Oktober 2020 eine Vorabklärung des Projektes durch. Dabei ging es insbesondere um die lärmrechtlichen Anforderungen gemäss denen der Gestaltungsplanperimeter beurteilt werden muss. Wir hielten dazu folgendes fest:

Der Gestaltungsplanperimeter ist in weiten Teilen nicht bebaut und wird momentan als Grünland (Parzellen Nrn. 143, 272, 151) oder als Abstellfläche für ausrangierte bzw. Occasions-Personenwagen genutzt (Parzellen Nrn. 150, 134, 169, 242). Auf den Parzellen Nrn. 131,

134, 137, 242 bestehen «leichte» Gebäude wie Autowaschanlage, Imbissbude, Gebäude für Handel / Unterhalt von Personenwagen. Wirklich fest überbaut sind die Parzellen Nr. 144 mit einem Mehrzweck-Gewerbegebäude sowie die Parzelle Nr. 50 mit einem Landmaschinen-Gewerbe. Aufgrund dieser Auslegeordnung des Gestaltungsplanperimeters kann festgestellt werden, dass in weiten Teilen eine hinreichende Erschliessung im Sinne von Art. 30 LSV nicht gegeben ist.

Das zum Gestaltungsplan eingereichte Lärmgutachten vom 26. November 2020 der Firma SINUS AG ist vollständig und nachvollziehbar verfasst. Es wird dabei insbesondere eine korrekte lärmrechtliche Beurteilung gemäss Art. 30 LSV vorgenommen. Im Gutachten wird im Sinne einer Machbarkeitsuntersuchung angeführt, welche Lärmschutzmassnahmen ergriffen werden. Bei dieser Ausführung wird auf jeden Baukörper individuell eingegangen und es werden ganz konkret die notwendigen Massnahmen aufgezeigt.

Entlang der stark lärmbelastenden Luzernerstrasse werden in den Baukörpern im EG und teilweise in den OG Gewerbe- und / oder Büroräume angeordnet, welche ausschliesslich im Tagzeitraum genutzt werden.

Spezielle Lärmschutzmassnahmen bei Betriebs-/Bürräumen:

- Die Lüftung der Räume erfolgt auf die ruhige Gebäudefassade hin.
- Obwohl es sich dabei um keine Lärmschutzmassnahme handelt ist vorgesehen, sämtliche Betriebs-/Bürräume mit einer kontrollierten Lüftung auszustatten.

Spezielle Lärmschutzmassnahmen bei Wohnungen:

- Die lärmempfindlich genutzten Räume der Wohnungen werden konsequent Richtung Innenhof ausgerichtet (System «Durchwohnen»)
- Punktuell sind Loggien mit schalldichten Brüstungen und schallabsorbierenden Untersichten vorgesehen, um lärmempfindlich genutzte Räume vom Lärm abzuschirmen.

Da die genaue Anordnung der einzelnen Fenster in der vorliegenden Plan-Detaillierung noch nicht vorliegen, werden im Lärmgutachten die einzelnen Fassadenbereiche bezeichnet, bei denen Grenzwertüberschreitungen vorhanden sind. Auf eine genaue Auflistung der Anzahl Fenster mit Grenzwert-Überschreitungen wird verzichtet.

Im Gesuch um eine Ausnahmegewilligung gemäss Art. 30 LSV wird detailliert begründet, welche Massnahmen ergriffen werden und wieso weitergehende Massnahmen nicht möglich sind. In der Folge werden diese Begründungen rezitiert:

- Mit dem Wunsch der Gemeinde Dierikon zur Erstellung des GP Zentralstrasse wird ein überwiegendes Interesse dokumentiert.
- Die Gebäudestellung (Riegelbauten) entlang der Kantonsstrasse schafft drei grosse und optimal geschützte Aussenbereiche und ermöglicht eine lärmgerechte Etappierung.
- In den verlärmten Bereichen sind im EG Betriebsräume geplant.
- Die Gebäudetiefen entlang der Kantonsstrasse wurden so gewählt, dass jeweils ein Durchwohnen möglich ist.
- Jede lärmbelastete Wohnung hat auch Räume auf die ruhige Seite.
- Alle von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Räume verfügen über mindestens ein weiteres Fenster, bei dem die Planungswerte eingehalten werden können und welches sich zum Lüften eignet.
- Dort wo dies möglich ist, sind die lärmempfindlichen Räume auf die lärmabgewandte Seite orientiert.
- Wohn-Ess-Küchenbereiche sind als Durchwohnen konzipiert.
- Dort wo Loggien / Balkone als zusätzliche Lärmschutzmassnahmen geplant sind, werden diese in einer definierten Grösse mit schalldichten Brüstungen sowie schallabsorbierenden Untersichten realisiert.

- Weitergehende Massnahmen, wie der Verzicht auf Fenster, Festverglasungen oder die Realisierung von zusätzlichen Balkonen entlang der Kantonsstrasse sind unter dem Aspekt von Kosten und Nutzen unverhältnismässig.

Wir können die angeführte Begründung nachvollziehen und erkennen, dass weitergehende Lärmschutzmassnahmen unverhältnismässig sind. Die Dienststelle Umwelt und Energie gewährt daher unter Bedingungen und Auflagen eine Ausnahmegewilligung nach Art. 30 LSV.

Gemäss Art. 32 LSV hat die Bauherrschaft dafür besorgt zu sein, dass der Schallschutz bei den Aussenbauteilen und Trennbauteilen lärmempfindlicher Räume sowie bei Treppen und haustechnischen Anlagen den anerkannten Regeln der Baukunde entspricht. Als solche gelten insbesondere die Anforderungen der SIA-Norm 181 (Schallschutz im Hochbau des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins, Ausgabe 2006).

Die Vollzugsbehörde verschärft die Anforderungen an die Schalldämmung der Aussenbauteile angemessen, wenn der Immissionsgrenzwert überschritten ist; dies ist vorliegend gegeben, da neben den Planungswerten auch die Immissionsgrenzwerte um max. 6 dB(A) überschritten werden (Nachtzeitraum entlang der Luzernerstrasse).

Bei den exponiertesten Räumen muss zum Schutz vor Aussenlärm von einem Anforderungswert D_e (Standard-Schallpegeldifferenz) von 39 dB ausgegangen. Die Einhaltung dieses Anforderungswertes muss im Rahmen eines Schallschutznachweises mit dem Baugesuch nachgewiesen werden.

Rechtsspruch

Die Ausnahmegewilligung gemäss Art. 30 LSV wird erteilt.

Bedingungen und Auflagen

Das Lärmgutachten vom 26. November 2020 der Firma SINUS AG ist verbindlich. Die aufgezeigten Lärmschutzmassnahmen sind in der weiteren Planung zu berücksichtigen und bei der Bauausführung zu realisieren.

Bei den von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Räumen wird gemäss der SIA-Norm 181 (Ausgabe 2006) als Schutz gegen den Luftschall von aussen der Anforderungswert D_e von mindestens 39 dB festgelegt.

Die Bauherrschaft hat mit dem Baugesuch einen Schallschutznachweis einzureichen. Die resultierenden Schalldämmanforderungen an die einzelnen Aussenbauteile gelten als integrierende Bestandteile der Baubewilligung.

Wird bei der weiteren Projektentwicklung von den im vorliegenden Lärmgutachten aufgezeigten Lärmschutzmassnahmen abgewichen, so muss ein überarbeitetes Gutachten eingereicht werden. Die Lärmsituation darf sich bei einer Veränderung keinesfalls verschlechtern.

Luzern, 3. Februar 2021

sign. P. Bucher

Prisca Bucher
Lärm

sign. U. Schmied

Urs Schmied
Teamleiter Lärm
+41 41 228 6462
urs.schmied@lu.ch



Verkehr und Infrastruktur (vif)

Arsenalstrasse 43
Postfach
6010 Kriens 2 Sternmatt
Telefon +41 41 318 12 12
vif@lu.ch
www.vif.lu.ch

Dienststelle
Raum und Wirtschaft (rawi)
Herr William Barbosa
Murbacherstrasse 21
6002 Luzern

Kriens, 4. Januar 2021 zeu/DAr/VOP/MUD/Ho/ah/KAA
ID 20_1201 / 2112.1379 / 2020-437

GEMEINDE DIERIKON

**Vernehmlassung; Umzonung Zentralstrasse inkl. Gestaltungsplan
Zentralstrasse, 2020**

Sehr geehrter Herr Barbosa
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf die am 14. Dezember 2020 per Axioma erhaltenen Unterlagen und äussern uns dazu wie folgt:

VERKEHRSPANUNG/KANTONSSTRASSEN

Für den Gestaltungsplan Zentralstrasse sind folgende Hinweise und Auflagen zu berücksichtigen.

Gemäss Planungsbericht vom 27. November 2020 sind mit einer öV-Güterklasse C im Minimum 402 Parkplätze erforderlich. Das Aufkommen wird auf 1'212 MIV-Fahrten pro Tag geschätzt und 175 Fahrten in der ASP. Das Areal ist über drei Anschlusspunkte an der Zentralstrasse und Rigistrasse erschlossen. Anschlussknoten mit der Kantonsstrasse K 17 sind die Rigistrasse und die Strasse Schönenboden. Der Knoten K 17 / Schönenboden weist heute eine noch ausreichende Leistungsfähigkeit (VQS D) aus, mit der prognostizierten Siedlungsentwicklung wird der Knoten überlastet sein.

Hinweis

Mit dem Gesamtverkehrskonzept LuzernOst liegt noch kein Lösungsvorschlag (Projekt) für die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Kantonsstrasse respektive der Knoten vor, wie im Planungsbericht steht, es sind lediglich Verkehrssteuerungs- und -management-Massnahmen skizziert, welche im Bauprogramm (BP) für die Kantonsstrassen eingegangen sind. Im Bereich des Gestaltungsplans Zentralstrasse ist im BP die Massnahme Nr. 134

„Optimierung Gesamtverkehrssystem (z.B. Verkehrsmanagement mit Lichtsignalanlagen und Dosierung Zufahrten) mit Massnahmen für den öffentlichen Verkehr“ im Topf B vorgesehen. Diese Massnahmen sind noch nicht definiert.

Auflage

Der Mehrverkehr infolge Gestaltungsplan wird berechnet und dargestellt, nicht aber die Auswirkungen auf den Anschlussknoten mit der Kantonsstrasse. Diese sind in der nächsten Phase aufzuzeigen.

Die Bestimmungen zur Erschliessung und Parkierung der Sonderbauvorschriften vom 27. November 2020 sind sinngemäss zu ergänzen:

- Damit der Verkehr auf der Kantonsstrasse K 17 bewältigt werden kann, ist im Rahmen der einzelnen Baubewilligungsverfahren ein stufengerechtes Mobilitätsmanagement beziehungsweise Mobilitätskonzept zu erarbeiten und einzuführen.
- Die Wegfahrten der Tiefgarage sind zu beschränken/dosieren. Die Grundeigentümer haben durch geeignete Massnahmen die verkehrabhängige Dosierung der Wegfahrten innerhalb des Baubereichs sicherzustellen; die Parkplätze sind hierfür zu bewirtschaften (eine dauerhafte externe Vermietung ist nicht zulässig).
- Die Grundeigentümer tragen die Kosten für die Messungen und Massnahmen.
- Ist die Leistungsfähigkeit des übergeordneten Verkehrssystems nachweislich überschritten, sind auf Verlangen der zuständigen Behörden die Wegfahrten in den Spitzenstunden zu reduzieren. Des Weiteren sind Massnahmen zur Leistungssteigerung des Verkehrssystems umzusetzen. Die Kosten bezüglich Reduktion der ASP-Wegfahrten gehen zu Lasten der Grundeigentümerschaft. Die Kosten für die Massnahmen am übergeordneten Verkehrssystem sind unter Berücksichtigung der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen zu verteilen.

Hinweis

Im eingereichten Gestaltungsplan sind keine Grenzabstände zur Kantonsstrasse angegeben. Gemäss Strassengesetz des Kantons Luzern müssen die Abstände von neuen oberirdischen Neubauten einen Abstand von 6 m und neue unterirdische Neubauten einen Abstand von 3 m aufweisen (StrG § 84). Die Abstände werden ab der Grenze der Strassenparzelle gemessen (StrG § 89).

NATURGEFAHREN

Aus Sicht Naturgefahren bestehen keine Einwände zur Umzonung Zentralstrasse inkl. Gestaltungsplan Zentralstrasse, 2020. Wir machen dazu jedoch folgende Hinweise:

- Es gibt zwei Varianten bezüglich der Bachverlegung. Im Zonenplan wurde die Variante 2 raumplanerisch mit einer Grünzone Gewässerraum gesichert.
- Falls doch die Variante 1 ausgeführt werden sollte, so ist der Gewässerraum entsprechend anzupassen.
- Mit der Umgestaltung soll das Gewässer renaturiert werden. Dabei ist auch die aktuelle Hochwassergefährdung zu beachten, beziehungsweise zu verbessern. Baubewilligungen in Gebieten mittlerer Gefährdung (blaue Gefahrenstufe) dürfen nur erteilt werden, wenn entsprechende Schutzmassnahmen getroffen werden.

- Der Nachweis (Entwurf Gefahrenkarte Nachmassnahme) für die Gefahrenminderung ist spätestens mit dem Baugesuch zu erbringen. Nach Bauausführung ist die Gefahrenkarte entsprechend zu aktualisieren beziehungsweise der Entwurf der Gefahrenkarte Nachmassnahme zu verifizieren.

Wir bitten Sie um Berücksichtigung unserer Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse



Beat Hofstetter
Abteilungsleiter Planung Strassen



Urs Zehnder
Abteilungsleiter Naturgefahren

LuzernPlus, Riedmattstrasse 14, CH-6031 Ebikon

Per Mail an:

William Barbosa

Raum und Wirtschaft (rawi)

William.Barbosa@lu.ch

Ebikon, 27.01.2021 / Bam

**Stellungnahme LuzernPlus:
Gemeinde Dierikon – Umzonung Zentralstrasse und Gestaltungsplan**

Sehr geehrte Herr Barbosa, lieber William

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben LuzernPlus im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Umzonung und Gestaltungsplan Zentralstrasse in der Gemeinde Dierikon zu einer Stellungnahme eingeladen. Wir danken Ihnen für die Einladung und nehmen gerne wie folgt dazu Stellung.

Unsere Stellungnahme basiert auf folgenden Unterlagen, die uns in digitaler Form zugestellt worden sind:

- + Zonenplan der Gemeinde Dierikon, 01.10.2020
- + BZR der Gemeinde Dierikon, 24.11.2020
- + Planungsbericht nach Art. 47 RPV, 03.07.2020
- + Erschliessungsrichtplan, 20.11.2020
- + Gestaltungsplan Zentralstrasse - Bericht, 27.11.2020
- + Gestaltungsplan Zentralstrasse - Erschliessung und Parkierung, 12.11.2020
- + Gestaltungsplan Zentralstrasse - Lärmschutz-Gutachten, 26.11.2020
- + Gestaltungsplan Zentralstrasse - Richtprojekt, 27.11.2020
- + Gestaltungsplan Zentralstrasse - Plan, 27.11.2020
- + Gestaltungsplan Zentralstrasse - Sonderbauvorschriften (SBV), 27.11.2020

Die vorliegende Stellungnahme bezieht sich inhaltlich auf die Überprüfung der übergeordneten Planungsgrundlagen und -strategien von LuzernPlus.

Leitbild LuzernOst 2030

Vorbemerkung

Das Leitbild LuzernOst 2030 stellt eine gemeinsame Basis für die Entwicklung von LuzernOst dar und wurde im Jahr 2015 erstellt. Die beteiligten Projektpartner bekennen sich in diesem Leitbild zu einer engen Zusammenarbeit und koordinierten Planung und Entwicklung von LuzernOst.

Raumstruktur

Der Gestaltungsplan (GP) Zentralstrasse liegt laut der Raumstruktur des Leitbildes im Entwicklungsschwerpunkt Siedlung. Hier soll eine dynamische Entwicklung mit hoher Dichte angestrebt werden. Die Umstrukturierung des Bestandes, wie es der GP beabsichtigt, steht dabei im Vordergrund. Auch im Agglomerationsprogramm der 3. Generation wird dieser Perimeter als Schlüsselareal Transformationsgebiet festgehalten und in der 4. Generation konkretisiert.

Kantonsstrasse 17

Die Kantonsstrasse K17 verbindet die Gemeinden in der Ebene von LuzernOst und ist die Verbindung von Luzern nach Rotkreuz. Die Kantonsstrasse bildet das städtebauliche Rückgrat von LuzernOst und verleiht der Region Gesicht und Identität. Daraus leiten sich folgende Grundsätze ab:

- + Aufwertung der Kantonsstrasse K17 und die angrenzenden Räume entsprechend seines Potenzials als wichtigster Identitätsstiftender Stadtraum,
- + Aufenthaltsqualität für alle Nutzer steigern,
- + Querverbindungen ermöglichen,
- + Verkehr siedlungsverträglich abwickeln,
- + Typologien für den Strassenraum entwickeln und daraus Grundlagen für Orts-/ Masterplanungen entlang der K17 erarbeiten,
- + Lärmreduktion.

Im GP ist der Aussenraum der Kantonsstrasse dem „Aussenraum Typ A“ zugeteilt. Der Zweck wird dabei als öffentlich zugänglicher Aussenraum beschrieben. Dieser wird jedoch rechtlich nicht mit einer Dienstbarkeit für die Öffentlichkeit gesichert. Für die Gestaltung des Aussenraumes entlang der Kantonsstrasse ist das Basisprojekt Rontal-Allee der Dienststelle vif beizuziehen (als Beilage im Anhang). Dieses Basisprojekt Rontal-Allee enthält einen Elementkatalog mit verbindlichen und freiwilligen Elementen. Die Elemente sind in Abstimmung mit dem Betriebskonzept Rontal anzuwenden und die gesetzlichen Grundlagen sind einzuhalten. Die Gestaltung entlang der Kantonsstrasse ist im GP nicht nur schematisch, sondern durch die genaue Anzahl und Bezeichnung der Bäume (z. Bsp. standortheimische Baumarten) oder mit Bezug auf den Elementkatalog des Basisprojekts Rontal-Allee zu sichern. Somit kann eine hohe Qualität des Aussenraumes im Baubewilligungsverfahren, abgestimmt auf das Basiskonzept Rontal-Allee, sichergestellt werden.

Abschliessend kann festgehalten werden, dass dem Aussenraum zwischen den Baubereichen und der Kantonsstrasse noch mehr Beachtung geschenkt werden muss. Wir empfehlen eine klarere und verbindlichere Festlegung der Aussenraumgestaltung entlang der Kantonsstrasse.

Zentrenstruktur

Die Zentrenstruktur definiert die unterschiedliche Ausstrahlungskraft und Bedeutung der Zentren im Rontal. Der GP Zentralstrasse liegt zwischen der Mall of Switzerland (MoS) und dem historischen Ortszentrum von Dierikon. Der Mall of Switzerland wird eine überregionale Bedeutung mit regionalen Funktionen in den Bereichen Versorgung, Freizeit und Kultur zugeschrieben. Der Ortskern Dierikon wird als Begegnungsort definiert und soll der Versorgung für den täglichen Bedarf dienen. Mit der städtebaulichen Setzung sowie mit unterschiedlichen zulässigen Nutzungen wird versucht, diesem Umstand gerecht zu werden: Arbeitsnutzungen und regionale Ausstrahlung Richtung MoS, Gastronomie und Detailhandel Richtung Ortszentrum von Dierikon.

Schwerpunkt Schindler – EbiSquare – Burehof Dierikon

Das Gestaltungsplan-Gebiet Zentralstrasse ist Bestandteil des Projektes P5 (Schwerpunkt Schindler – EbiSquare – Burehof Dierikon) des Leitbildes LuzernOst. Deshalb ist sicherzustellen, dass eine ausreichende Abstimmung mit allfälligen weiteren Projekten in diesem Perimeter stattfindet. LuzernPlus empfiehlt, über das gesamte Gebiet eine Machbarkeitsstudie zu erstellen. Dies ist im Leitbild entsprechend angedacht. Vor allem die städtebauliche, freiraumplanerische und verkehrliche Abstimmung mit der zukünftigen Entwicklung des Gebietes Pilatusstrasse erachten wir als zentral.

Schlussfolgerung

Das Leitbild LuzernOst wird im Planungsbericht zum GP nicht abgehandelt. Qualitätssichernde Elemente des Aussenraumes sind in den Sonderbauvorschriften (SBV) nicht gesichert. LuzernPlus beantragt, dass das Leitbild LuzernOst mit dem Schwerpunkt auf die oben genannten Punkte im Gestaltungsplan und den SBV besser berücksichtigt wird.

GVK LuzernOst

Vorbemerkung

Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) LuzernOst wurde im Jahr 2018 von der Delegiertenversammlung LuzernPlus beschlossen und ist seither für die Rontaler Gemeinden behördenverbindlich. Das GVK LuzernOst definiert Massnahmen, welche bis ins Jahr 2030 umgesetzt oder zumindest angegangen werden sollen, damit die Mobilitätsbedürfnisse im Rontal langfristig gewährleistet werden können. Die 3V-Strategie (vermeiden, verlagern, verträglich abwickeln) wird als übergeordnete Strategie definiert. Die Rückmeldungen von LuzernPlus werden anhand der behördenverbindlichen Massnahmen des GVK LuzernOst strukturiert.

S1.2 Mobilitätskonzept

Bei Bebauungs- und Gestaltungsplänen soll die Einreichung eines Mobilitätskonzeptes verlangt werden.

In den Unterlagen sind keine Massnahmen zur Reduktion der Verkehrsmenge beschrieben (Sharing-Angebote, Standorte Nextbike etc.). Es wird somit auch nicht dargelegt, wie die zusätzliche Mobilitätsnachfrage über den MIV hinaus (1.1 PP pro Wohnung) geregelt ist. Die Kompatibilität der produzierten Verkehrsmengen mit dem übergeordneten Netz (Leistungsfähigkeit Knoten) ist durch den Kanton zu prüfen. Weiter werden keine Massnahmen und Steuerungsmöglichkeiten für Mobilitätsengpässe dargelegt, wenn die zur Verfügung gestellten Anzahl Parkplätze nicht mehr ausreichen sollten. LuzernPlus beantragt die Erarbeitung

eines Mobilitätskonzeptes sowie folgende Ergänzungen im Gestaltungsplan und in den Sonderbauvorschriften:

Gestaltungsplan:

Im Gestaltungsplan wird zwar die Anzahl der geforderten Veloparkplätze genannt, jedoch wird nicht verbindlich aufgezeigt, wo und in welcher Anzahl die Veloparkierung zu liegen kommt. Die geforderten Abstellplätze für Zweiräder in „guter Erreichbarkeit“ (vgl. SBV Art. 14) sind bereits in der Gestaltungsplanung zu verorten und mit der jeweiligen Mindestanzahl an Parkplätzen zu kennzeichnen. Nur mit einem Eintrag in den GP kann die „gute Erreichbarkeit“ in der Baubewilligung auch sichergestellt werden. Es sollen auch genügend Veloparkplätze bei den Bushaltestellen angeboten werden, welche einen grossen Mehrwert über den Perimeter des Gestaltungsplans hinaus haben werden.

Die Gemeinde Dierikon ist in der Absicht bestrebt, Teil eines Veloverleihverbundes zu werden. In diesem Sinne wäre ein Standort für eine Velostation in der Nähe der Bushaltestelle ideal und könnte im vorliegenden Gestaltungsplan entsprechend gesichert werden.

Sonderbauvorschriften

Art. 13

(4)*neu* Öffentlich zugängliche Parkplätze sind zu bewirtschaften

(5)*neu* Es sind Parkplätze für Car-Sharing und Velo-Sharing Anbieter sicherzustellen

Art. 14

(2) Die Abstellplätze sind in guter Erreichbarkeit **ebenerdig und vor Witterung geschützt** zu den Gebäudezugängen oder im Gebäude integriert zu erstellen. Mind. 20% der Stellplätze sind im Aussenraum anzuordnen und gut in die Freiraumgestaltung zu integrieren.

LV1 Optimierung Fuss- und Veloverkehr

Mit dieser Massnahme soll der Fuss- und Veloverkehr ausgebaut und Lücken im Netz geschlossen werden, um ein attraktives und sicheres Fuss- und Velonetz gewährleisten zu können. Für das vorliegende Projekt sind vor allem die beiden Massnahmen „Querverbindung Hangweg – Gleisweg erstellen (Mn.-Nr. 8)“ und „Neuorganisation des LV-Netzes im Gewerbegebiet Dierikon (Mn.-Nr. 19)“ wichtig. Eine Anbindung des Areals an das übergeordnete Fuss- und Velonetz, insbesondere an die Bus- und S-Bahnhaltestelle ist elementar, um eine attraktive Alternative zum MIV bieten zu können.

Diese erforderliche Anbindung an das übergeordnete Netz wird im Planungsbericht nicht behandelt. Es kann somit nicht überprüft werden, ob die Anbindung ans übergeordnete Netz gewährleistet ist und/oder allfällige Massnahmen angezeigt wären. Es fehlen beispielsweise Aussagen zur Gestaltung der Zugänge zu den öV-Haltestellen gänzlich.

Die Nutzung des Wegnetzes ist für die Öffentlichkeit nicht nur in parallel zur Kantonsstrasse laufender Richtung sicherzustellen, sondern auch in zur Kantonsstrasse schneidender Richtung. Dadurch kann die Gemeinde die Erreichbarkeit der hinteren Baureihen verbessern. Die Gewährleistung des Wegerechts erfolgt über Dienstbarkeiten im Grundbuch.

Gestaltungsplan:

Ein öffentlicher Fuss- und Veloweg, auch wenn nur richtungsweisend, endet südwestseitig in einer Sackgasse und kann somit nicht für den Durchgangsverkehr genutzt werden. Weiter ist die schematische Darstellung zu ergänzen: Je eine Abzweigung Richtung Kantonsstrasse und eine Richtung Zentralstrasse.

Sonderbauvorschriften

Art. 21. Grundbucheinträge

Für den öffentlichen Fuss- und Veloweg, **den Aussenraum an der Kantonsstrasse und die arealinterne Durchwegung** ist das öffentliche Wegrecht für Fussgänger und Velofahrer im Grundbuch einzutragen. **Der Grundbucheintrag ist im Baubewilligungsverfahren (alt. Formulierung: mit dem ersten Baubewilligungsgesuch) nachzuweisen.**

Richtprojekt

Städtebauliche Einbettung

Die Grundlegende städtebauliche Ausrichtung des Richtprojektes mit der unterschiedlichen Abstufung zwischen regionaler Ausstrahlung, lokale und innere Qualität sowie Adressierung Dorf wird aus regionaler Sicht begrüsst. Dadurch werden die lokalen und regionalen Begebenheiten bestmöglich berücksichtigt. Laut den Sonderbauvorschriften sind Gebäude mit einer maximalen Höhe bis 29.5 Meter geplant. Somit wird das Hochhauskonzept von LuzernPlus knapp nicht tangiert. Laut § 166 des PBG des Kantons sind Hochhäuser Bauten mit einer Gesamthöhe von mehr als 30 Meter. Die höchsten Gebäude sind Richtung MoS ausgerichtet und akzentuieren damit die regionale Ausstrahlung des Projektes. Bei einer allfälligen Transformation des westlichen Gebietes (Pilatusstrasse) ist der Umgang mit dieser Positionierung zu klären.

Nutzungskonzept

Das in der Sonderbauvorschriften differenziert festgelegte Nutzungskonzept, welches unter dem Kapitel Zentrenstruktur bereits erwähnt wurde, begrüssen wir. Dadurch kann sich das Gebiet zu einem durchmischten und attraktiven Quartier entwickeln. Mit der festgelegten maximaler Nettofläche von 200 m² pro Betrieb für Verkaufsnutzungen wird der TRP Detailhandel nicht tangiert.

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme bedanken wir uns.

Freundliche Grüsse



Armin Camenzind
Geschäftsführer



Mario Baumgartner
Projektleiter
m.baumgartner@luzernplus.ch

Umwelt und Energie (uwe)

Zentrale Dienste

Libellenrain 15
Postfach 3439
6002 Luzern
Telefon 041 228 60 60
Telefax 041 228 64 22
uwe@lu.ch
www.uwe.lu.ch

Raum und Wirtschaft (rawi)
Herr William Barbosa
Murbacherstrasse 21
6003 Luzern

Luzern, 5. Februar 2021 rg

2020-3602

**Gemeinde Dierikon; Umzonung Zentralstrasse inkl. Gestaltungsplan
Zentralstrasse, 2020**

Sehr geehrter Herr Barbosa, geschätzter William

Wir beziehen uns auf die von Ihnen erhaltenen Unterlagen und nehmen dazu wie folgt Stellung:

1. Zusammenfassende umweltrechtliche Beurteilung

Wir haben das vorliegende Umzonungsbegehren bezüglich der Auswirkung auf die Umwelt und auf die Einhaltung der verschiedenen umweltrelevanten Gesetzgebungen geprüft und beantragen, die untenstehenden Bemerkungen und Anträge in den Vorprüfungsbericht aufzunehmen und für die weitere Planung verbindlich zu erklären.

1.1. Siedlungsentwässerung (Noemi Zweifel)

Wir weisen darauf hin, dass Änderungen des Zonenplans Auswirkungen auf die Siedlungsentwässerung haben können. Der Zonenplan und das Bau- und Zonenreglement sind mit dem Generellen Entwässerungsplan (GEP) der Gemeinde Dierikon in Einklang zu bringen. Die Entwässerung von Gebieten, welche neu eingezont werden, ist frühzeitig zu klären.

1.2. Risikoversorge (Sarah Omlin)

Die geplante Umzonung bei der Zentralstrasse befindet sich nicht in einem Konsultationsbereich nach Störfallverordnung. Wir können der Umzonung zustimmen.

1.3. Lärm (Urs Schmied)

Der Umzonungs-/Gestaltungsplanperimeter befindet sich gemäss Zonenplan der Gemeinde Dierikon heute in einer Arbeitszone 1 mit der Empfindlichkeitsstufe (ES) III und soll in eine Mischzone mit der ES III umgezont werden. Der Perimeter wird von verschiedenen Strassen mit Lärm belastet.

Zu den Gestaltungsplanunterlagen wurde ein Lärmschutz-Gutachten vom 26. November 2020 der Firma SINUS AG eingereicht.

Planen und Bauen im lärmbelasteten Gebiet

Die Ausnahmegewilligung für die Planungswertüberschreitungen bei der Erschliessung von Bauzonen (Art. 30 LSV) mit den entsprechenden Bedingungen

und Auflagen wird im konzentrierten Entscheid der Dienststelle Raum und Wirtschaft (rawi) erteilt.

Neue, ortsfeste lärmemittierende Anlage

Im Nachweis wird ebenfalls aufgezeigt, dass die durch die geplante Parkierungsanlage verursachten Lärmimmissionen die massgebenden Planungswerte im Umfeld einhalten können. Damit sind auch die lärmschutzrechtlichen Anforderungen aus Art. 7 LSV für neue, ortsfeste, lärmemittierende Anlagen erfüllt. Eine detaillierte Stellungnahme zu den neuen, ortsfesten, lärmemittierenden Anlagen erfolgt stufengerecht im Baubewilligungsverfahren.

Wir hoffen, dass Ihnen unsere Stellungnahme dient.

Freundliche Grüsse

sig. R. Gubler

Ruedi Gubler
Abteilungsleiter
+41 41 228 6067
ruedi.gubler@lu.ch

Luzern, 22. Februar 2021 dh
Projekt Stellungnahmen und Vernehmlassungen
Register 10-107
Geschäft Gestaltungsplan Zentralstrasse Dierikon

per E-Mail
Kanton Luzern
Dienststelle rawi
William Barbosa
Murbacherstrasse 21
6002 Luzern

Umzonung und Gestaltungsplan Dierikon Zentralstrasse, Vernehmlassung: Stellungnahme Verkehrsverbund Luzern

Sehr geehrter Herr Barbosa

Mit Nachricht vom 14. Dezember 2020 laden Sie uns zur Stellungnahme zur Umzonung des Gebiets Zentralstrasse Dierikon und des entsprechenden Gestaltungsplans ein. Besten Dank für die Möglichkeit zur Rückmeldung. Wir beschränken uns auf Aspekte, welche für den öffentlichen Verkehr (öV) relevant sind.

Die Absicht, entlang der Kantonsstrasse und der darauf in dichtem Takt verkehrenden Linie 23 eine dichte Wohn- und Arbeits- bzw. Gewerbenutzung vorzusehen, begrüssen wir. Allerdings scheint uns das Projekt einen zu starken Fokus auf die Erschliessung mit dem Auto zu haben. Wir sehen deshalb folgende Optimierungspotenziale:

– **Zugang Bushaltestellen durch Gestaltungsplangebiet:**

Die Fahrgäste aus dem Gestaltungsplangebiet wie auch der Wohngebiete entlang der Zentral- und Hirselenstrasse dürften auf ihrem Weg zur Bushaltestelle die Gasse zwischen den Baubereichen A/B und F/E/C nutzen. Dies ist der kürzeste Weg mit direkter Sichtachse zwischen den Bushaltestellen und der Zentralstrasse. In dieser Gasse sind aber auch die oberirdische Parkierung für Kurzzeitparkplätze, der Anlieferungsbereich, die Ver- und Entsorgung und die Zufahrt der Tiefgarage geplant. Es ist also ein erhebliches Konfliktpotenzial zwischen verschiedenen Motorfahrzeugen und Fussgängern sichtbar. Wir bitten um Überprüfung dieser Konstellation, wobei ein attraktiver, direkter Fussweg zur Haltestelle in dieser Gasse Priorität haben soll. Ergo soll im Gestaltungsplan ein entsprechender Eintrag für einen öffentlichen Fuss- und Veloweg ergänzt werden.

Zudem möchten wir darauf hinweisen, dass eine Ein-/Ausfahrt von bzw. zur Kantonsstrasse für die Anlieferung im Bereich der Bushaltestelle an hindernisfreien, sprich hohen Haltekanten scheitern dürfte.

– **Anzahl Parkplätze:**

Entgegen dem Parkierungsreglement der Gemeinde Dierikon sind pro Wohnung 1.1 Parkplätze vorgesehen. Uns scheint das angesichts der Herausforderungen in der Abstimmung Siedlung-Verkehr in diesem Raum immer noch zu viel. Es sind die Ansätze gemäss dem Gesamtverkehrskonzept LuzernOst und des Musterreglements Parkierung von LuzernPlus heranzuziehen. In diesem Zusammenhang möchten wir darauf hinweisen, dass die öV-Gütekategorie C aus gemäss dem Fahrplanjahr 2020 von einem 15'-Takt der Buslinie 23 ausgeht. Seit Dezember 2020 verkehrt die Buslinie 23 zu Spitzenzeiten in einem 10'-Takt – weitere Verdichtungen sind dereinst denkbar. Im Sinne eines aktiven Push-/Pull-Ansatzes und des allseits gelebten Prinzips «Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich machen» sollen daher die Reduktionsfaktoren gemäss öV-Gütekategorie B oder gar A angewendet werden – und dies auch für die Wohnnutzung.

Zudem sollen genügend grosse Bereiche für Veloabstellplätze und deren Zugänge im Gestaltungsplan dargestellt und in den Sonderbauvorschriften eine Aussage zur notwendigen Anzahl Veloparkplätze für Beschäftigte ergänzt werden.

– **Zu-/Wegfahrt zum bzw. vom Areal:**

Es wird vorgeschlagen, von der Schönenbodenstrasse zweistreifig auf die Kantonsstrasse Richtung Luzern abbiegen zu können. Dies scheint uns aus gesamtverkehrlicher Sicht zweifelhaft, da sodann der nächste Engpass beim Knoten Zubringer Rontal folgt. Ziel müsste eher sein, den Verkehr in jenem Umfang ins Kantonsstrassensystem fließen zu lassen, wie dieses bewältigen kann – sodass die darauf verkehrenden Busse nicht durch unnötige Rückstaus ausgebremst werden. Dies ist im Gesamtverkehrskonzept LuzernOst so vorgesehen, was entsprechende Dosierungen solcher Seitenäste bedingt.

Keine Aussagen macht das Gestaltungsplanprojekt leider zur Zu- und Wegfahrt von Velofahrenden im Kontext des übergeordneten Fuss- und Velowegnetzes.

Wir danken bestens für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Daniel Heer
Verkehrsplanung



Thomas Schemm
Angebotsplanung
Direktwahl +41 41 228 47 24
thomas.schemm@vvl.ch



Raum und Wirtschaft (rawi)

Murbacherstrasse 21
6002 Luzern
Telefon +41 41 228 51 83
rawi@lu.ch
www.rawi.lu.ch

Raum und Wirtschaft (rawi)
William Barbosa
Murbacherstrasse 21
6003 Luzern

Luzern, 25. Februar 2021 RE
2020-932

STELLUNGNAHME

Gemeinde Dierikon

Umzonung Zentralstrasse inkl. Gestaltungsplan Zentralstrasse

Sehr geehrter Herr Barbosa

Wir bedanken uns für die Einladung zur Stellungnahme und die Übermittlung der entsprechenden Unterlagen mittels AXIOMA.

Wir haben keine Einwände, Bemerkungen und Hinweise.

Freundliche Grüsse

Schreiben ohne Unterschrift

Roland Emmenegger
Abteilungsleiter Baubewilligungen
+41 41 228 61 45
roland.emmenegger2@lu.ch



Verkehr und Infrastruktur (vif)
Arsenalstrasse 43
6010 Kriens
Telefon 041 318 12 12
Telefax 041 311 20 22
vif@lu.ch
www.vif.lu.ch

K 17 Ebikon, Dierikon, Root

Basisprojekt Rontal-Allee - Schlussbericht



Verfasser
Ernst Basler + Partner AG
Projektnummer
2071114.00
Index

Genehmigung

Dateiname
Bericht Rontal-Allee
Autor
sf/ae/mo/ru
Erstellungsdatum
2007-11-29

Dok-Nr.

Status

Änderungsdatum
2007-11-29/sf

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	1
2	Zielsetzung	1
3	Gestalterische Rahmenbedingungen "Rontal-Allee"	2
3.1	Beobachtungen	2
3.2	Charakteristiken der drei Gemeinden.....	4
4	Gestaltungskonzept "Rontal-Allee"	7
4.1	Identitätsbildung	8
4.2	Grundprinzipien für die Gestaltung.....	9
4.2.1	Gesamtraum zwischen den Gebäuden.....	9
4.2.2	Übergangsbereiche zu den privaten Grundstücken	10
5	Erläuterungen zum Elementkatalog	11
5.1	Bedeutung der Elemente für die Gestaltung	11
5.2	Erläuterungen zu einzelnen Elementen	12
5.2.1	Bäume und Pflanzkörper	13
5.2.2	Lichtkonzept - "A la carte mit Rontal-Mast"	14
5.2.3	Beläge	17
6	Vorgaben Projektorganisation und -abwicklung	17

1 Ausgangslage

Für die K17 zwischen Luzern und Gisikon, in diesem Bericht auch als "Rontal-Allee" bezeichnet, wurde zwischen 2003 und 2005 unter Federführung der Dienststelle vif gemeinsam mit den drei Gemeinden Ebikon, Dierikon und Root die "Betriebs- und Gestaltungsstudie Rontal" erarbeitet. Diese zeigt auf, unter welchen Bedingungen und in welcher Form der erwartete Mehrverkehr, der vor allem durch die wachsende Einwohner- und Arbeitsplatzzahl generiert wird, abgewickelt werden kann. Darüber hinaus wurden Gestaltungsansätze formuliert, die in der Vision "Rontal-Allee" resultierten.

Anfangs 2007 unterschrieben die drei Gemeinden Ebikon, Dierikon, Root und der Kanton eine gemeinsame Absichtserklärung zur Umsetzung der Betriebsstudie Rontal. In der Absichtserklärung werden Grundsätze für die Gestaltung festgehalten. So soll jede Gemeinde über ihr charakteristisches K17-Strassenstück verfügen, die einzelnen Abschnitte sollen sich in einem Gesamterscheinungsbild "Rontal-Allee" verdichten und die Identität des Rontals soll durch übergreifende Gestaltungselemente des Strassenraums wie Vegetation, Fussgängerstreifen, Beleuchtung etc. verstärkt werden.

Die für die Umsetzung notwendigen Konkretisierungen des Gestaltungskonzepts aus der Betriebs- und Gestaltungsstudie werden im Rahmen dieser nun vorliegenden Studie "Basisprojekt Rontal-Allee" bereitgestellt. Die Studie wurde unter Leitung der Dienststelle vif des Kantons und in enger Abstimmung mit den drei Gemeinden durch Ernst Basler + Partner erarbeitet.

2 Zielsetzung

Ziele der Studie "Basisprojekt Rontal-Allee" sind:

- Erarbeitung eines pragmatischen Gestaltungskonzepts für die Umsetzung der Vision "Rontal-Allee", das von allen Gemeinden getragen wird.
- Festlegung von Umfang und Freiheitsgrad der Gestaltung des Strassenraumes
- Bereitstellung der notwendigen Grundlagen für die Umsetzung, d.h. Erarbeiten eines Baukastensystems mit Gestaltungselementen wie Belägen, Lichtführung etc.
- Darstellen der notwendigen Projektorganisation für die langfristige Umsetzung des gewählten Konzepts
- Feedback zu laufenden Projekten

3 Gestalterische Rahmenbedingungen "Rontal-Allee"

3.1 Beobachtungen

Die K17 erfüllt heute vor allem ihre Funktionen als Kantonsstrasse und kommt dabei in einigen Bereichen (Ebikon) an ihre Kapazitätsgrenzen. Die neuen Nutzungen erhöhen die Belastungen punktuell. Entlastung bringt der neue Autobahnezubringer Rontal. Die Dominanz der Verkehrsfunktion findet gestalterisch ihren Ausdruck in den Beschilderungen, der Zurückdrängung des Langsamverkehrs auf die angrenzenden Räume, einer durchgängigen Geschwindigkeit von 50 – 80 km/h, hohen Beleuchtungsmasten ohne Differenzierung der Ortsituationen, fehlenden Querungen für den Langsamverkehr und einer Vielzahl von grossflächigen privaten Werbetafeln. Querungsmöglichkeiten für den Langsamverkehr sind nur punktuell vorhanden.

Gleichzeitig ist der Raum durch die sehr unterschiedlichen Charakteristiken der angrenzenden Bebauungstypologien geprägt, die sich in ihrer Massstäblichkeit, Stellung der Einzelgebäude zur Strasse, Nutzungsstruktur sowie in der Zuordnung von öffentlichen und privaten Freiräumen unterscheiden.

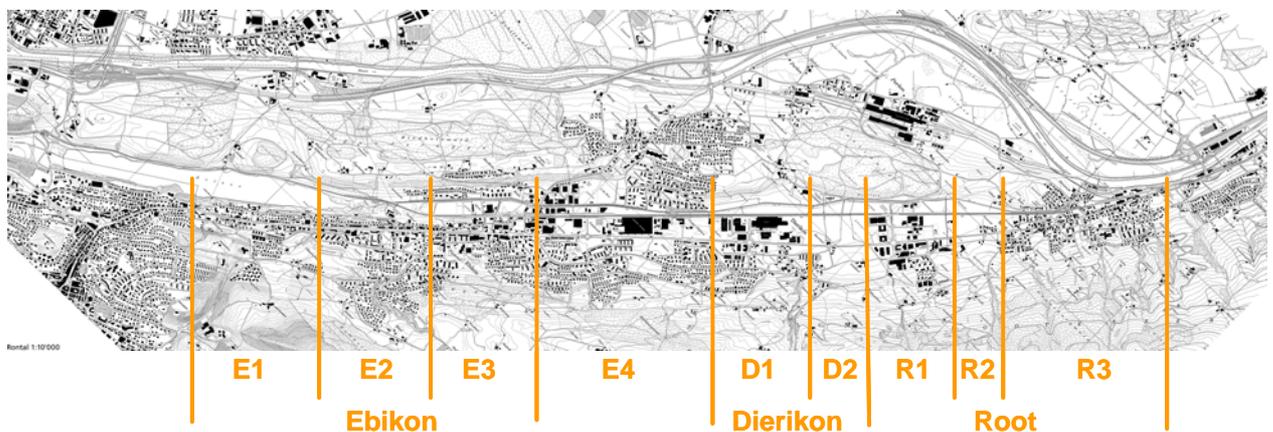


Abbildung 1: Einteilung der K17 in Abschnitte in den drei Gemeinden

Abschnitt	Ausbau K 17 (bestehend, bzw. in einzelnen Abschnitten neu geplant vgl. Kapitel 4)	Ein/Ausfahrten, Linksabbiegen MIV	Charakteristik und Zonen ¹⁾ in der Umgebung K17	Querzüge (Fussgänger)
E1 Maihof – Knoten Schachenweid	2 x 1 Fahrstreifen, Radstreifen, Bushaltestellen, Fussgängerstreifen, teilweise Vorsortierstreifen, teilweise direkte Grundstückerschliessungen	Dispers und vielfältig	Stadtrand, Wohnquartier niedrige Dichte, eingemischte Dienstleistungen und Gewerbe, Hanglage, Vorgärten GsW2-3, GsW3-4	Mittel
E2 Knoten Schachenweid – Knoten Schösslistrasse	2 x 1 Fahrstreifen, Radstreifen, Bushaltestellen, Fussgängerstreifen, teilweise Vorsortierstreifen, teilweise direkte Grundstückerschliessungen, LSA-Knoten	Punktuell und 2 grosse Knoten	Gewerbe, insbesondere Autogaragen/Tankstellen, Dienstleistungen und Wohnen, Sportplatz, leicht abfallende Strasse GsW2-3, GsW3-4, GsW4-5, GsWspez.	Mittel-gross
E3 Knoten Schösslistrasse – Knoten Rankstrasse	2 x 2 Fahrstreifen, kein Radstreifen, Mitteltrennstreifen, Vorsortierstreifen, Bushaltestellen, Fussgängerstreifen, LSA-Knoten	Punktuell und 5 grosse Knoten	Öffentliche Einrichtungen, Kirche, Verkauf, Dienstleistungen, Wohnen, dichte Bebauung, Plätze, Dorfbach Ke, OeZ, GsW2-3, GsW3-4	Sehr gross
E4 Knoten Rankstrasse – Zubringer Rontal	2 x 1-2 Fahrstreifen, Vorsortierstreifen, weitgehend Radstreifen, Bushaltestellen, Fussgängerstreifen, LSA-Knoten, teilweise Mitteltrennstreifen	5 grosse Knoten	Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen, Verkauf auf der Nordseite, Wohnen auf der Südseite der Strasse, teilweise Grünstreifen Ke, W4, GsW3-4, GsW4-5, Gw-2, In-2	Mittel
D1 Zubringer Rontal-Rigistrasse	2 x 1-2 Fahrstreifen, Vorsortierstreifen, Radstreifen, Bushaltestellen, Fussgängerstreifen, LSA-Knoten, teilweise Mitteltrennstreifen	Punktuell und 2 grosse Knoten	Industrie, Gewerbe, Verkauf (Möbel), Fitness, teilweise Wohnen (zurückversetzt), Bachlauf In, Ge, W3	Gering
D2 Rigistrasse-Gemeindegrenze	2 x 1 Fahrstreifen, Radstreifen	Punktuell	Reservezonen, Landwirtschaft, Bachlauf Ge, Lw, ÜG	Gering
R1 Längenbold	2 x 1 Fahrstreifen, Vorsortierstreifen, Radstreifen, Bushaltestellen, Fussgängerstreifen, LSA-Knoten	1 grosser Knoten	Dienstleistungen (D4), Gewerbe, Verkauf (Autos), Wohnen zurückversetzt AZA, AZB, SblA	Mittel
R2 Oberfeld	2 x 1 Fahrstreifen, Radstreifen	Punktuell und 1 grosser Knoten	Grüngürtel mit Landwirtschaft, neue Schulanlage, teilweise Wohnen Lw, öZ, W3, ÜGB	Gering
R3 Oberdorf-Bahnhof	2 x 1 Fahrstreifen, teilweise Radstreifen, teilweise Vorsortierstreifen, Bushaltestellen, Fussgängerstreifen, disperse direkte Grundstückerschliessungen	Dispers und vielfältig	Teils lockere, teils dichtere Bebauung, Wohnen, Verkauf, Dienstleistungen, Gastgewerbe, kleine Plätze DA, GsW, AZA	Sehr gross
R4 Bahnhof-Knoten Tell	2 x 1 Fahrstreifen, teilweise Radstreifen, teilweise Vorsortierstreifen, Fussgängerstreifen, einzelne direkte Grundstückerschliessungen	Punktuell	Bahnhof auf der einen Seite, Wohnen/Gewerbe/Landwirtschaft auf der andern Seite der Strasse	Mittel

Tabelle 1: Charakteristik der K 17 mit Handlungsbedarf nach Strassenabschnitten

1) Definition der hauptsächlichen Zonen in der ersten Bautiefe gemäss Zonenplänen der Gemeinden

Die K17 wird beidseits nahezu durchgängig flankiert von einem breiten Nutzungsmix. Die Körnigkeit und Typologien der Bebauung wechseln dabei stark. Offene Landschaft ist nur noch in kurzen Abschnitten im Bereich Dierikon und Root Oberfeld erlebbar. Hier grenzen noch vereinzelt einzelne Parzellen Landwirtschaftszonen direkt an die K17. Alle übrigen Bereiche sind weitgehend überbaut bzw. es bestehen Bauprojekte.

Topografisch verläuft die K17 entlang einer leichten Hanglage zwischen Luzern und Zentrum Ebikon, anschliessend bis Root flach und im Anschluss an Root wieder in leichter Hanglage. Insgesamt bildet die Strasse zwischen Stadtgrenze Luzern und Root nahezu eine Gerade; erst ab Oberfeld krümmt sie sich zu einem leichten Bogen.

3.2 Charakteristiken der drei Gemeinden

Aufgrund der unterschiedlichen Nutzungen und Nutzungsintensitäten können Bereiche mit grösserem und geringerem Publikumsverkehr unterschieden werden. Diese wiederum unterscheiden sich durch ihre Bezüge zum Aussenraum. In Ebikon und Root liegen kleinmassstäbliche Versorgungseinrichtungen und Restaurants direkt an der K17. Ebikon besitzt darüber hinaus noch mehrere, teilweise nach innen orientierte Einkaufszentren. Zwischen Ebikon und Dierikon wird derzeit ein grösseres Erlebnis- und Einkaufszentrum EbiSquare geplant, das sowohl durch den motorisierten Individualverkehr als auch durch den öffentlichen Verkehr erschlossen sein wird. Hinzu kommen angrenzende Nutzungen im Hinterbereich der Rontalstrasse wie Schulen und kleinere Versorgungseinheiten. Somit entstehen Abschnitte mit unterschiedlichen Publikumsmengen und mehr oder weniger intensiven Querbeziehungen über die K17 hinweg.

Die Gemeindegrenzen sind räumlich heute nicht ablesbar, obwohl sie eigentlich durch kleine, heute eingezwängte Bachläufe markiert sind. Die Siedlungsgebiete der Gemeinden Ebikon und Dierikon gehen direkt ineinander über. Zwischen Dierikon und Längenbold sowie zwischen Längenbold und Ronmatt besteht heute noch eine landschaftliche Zäsur.

Siedlungstypologisch besitzt dennoch jede Gemeinde spezifische Eigenheiten, die jedoch fließend ineinander übergehen. So zeichnet sich Ebikon durch vereinzelte historische Fragmente wie den alten Speicher und einen auf die K17 orientierten Ortsbereich aus; ist dann entlang der K17 durch grossmassstäbliche, architektonisch markante Bauten wie die Schindler Werke geprägt. Diese finden in Längenbold mit dem Komplex D4 ihr Pendant. Das Ortsbild von Root ist bestimmt durch seine enge Ortsdurchfahrt mit punktuell historischen dörflichen Baustrukturen.

Die folgenden Photos zeigen typische Strassenbilder aus den drei Gemeinden:

Ebikon



Dierikon



Root



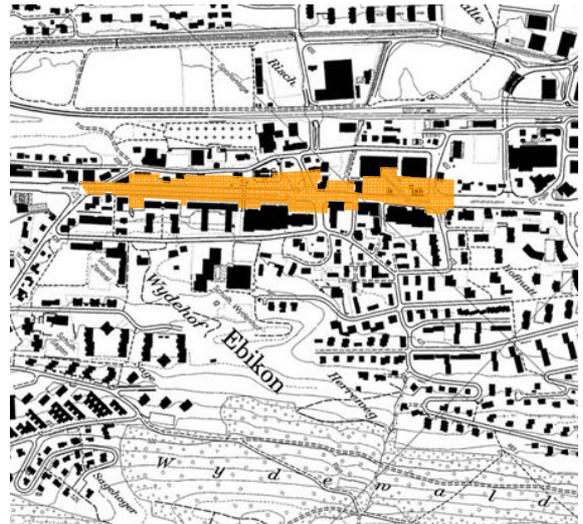
Abbildung 2: Eindrücke aus dem Strassenbild der vier Gemeinden

Die Gemeinden streben in der gemeinsamen Absichtserklärung zur Umsetzung der Betriebsstudie Rontal vom Oktober 2006 daher auch an, ihre jeweils eigenständigen Identitäten besser ablesbar zu gestalten. Die Entwicklung kann basierend auf den folgenden typologischen Merkmalen der einzelnen Gemeinden weiterentwickelt werden, indem die heute bereits erkennbaren

Besonderheiten weiter betont und gestalterisch in Wert gesetzt werden oder aber durch neue Qualitäten wie beispielsweise Gestaltung öffentlicher Räume, bauliche Vorgaben (z.B. für Höhen, Anordnungen der Gebäude entlang der Strasse) weiter entwickelt werden. Aufgrund dieser typologischen Merkmale wurden die folgenden drei Bereiche unterschieden, die die unterschiedlichen städtebaulichen Strukturen verdeutlichen:

Die "Rontal-Allee" soll zukünftig nicht nur durch spezifische lokale Identitäten geprägt sein, sondern auch in ihrer Funktion als eine gemeindeübergreifende räumliche Verbindung erscheinen, die in ihrem Verlauf zwischen Stadtgrenze Luzern und Root einen Gesamttraum beschreibt. Dieser wird in der Literatur oft als "Zwischenraum" oder "Zwischenstadt" bezeichnet. Er zeichnet sich gerade durch seine gestalterische Vielfalt und engen funktionalen Verflechtungen aus – auch wenn diese bisher zu wenig gestalterische Beachtung erfahren hat.

Kernbereich (Ebikon)



Entwicklungsbereich



Traditionsbereich (Root)

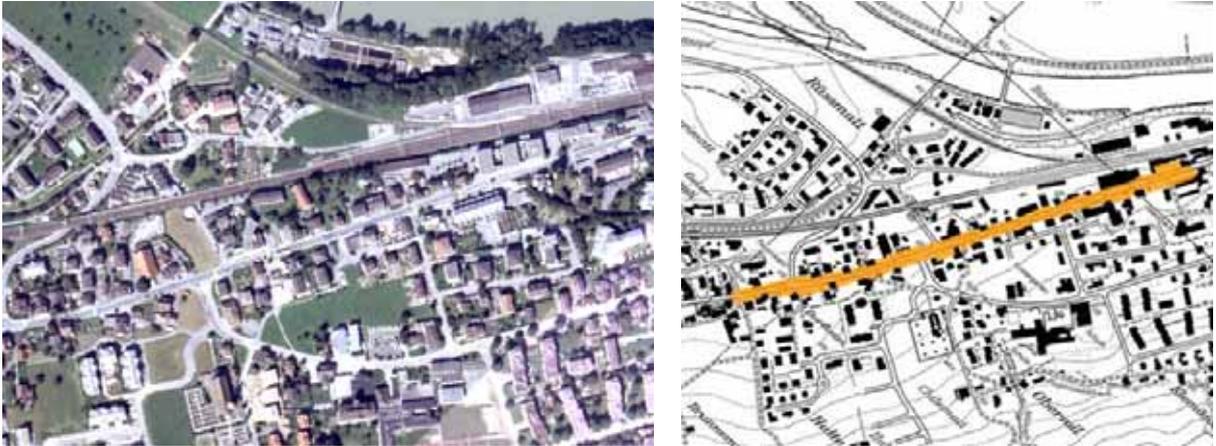


Abbildung 3: Strassentypologien der vier Gemeinden (exemplarisch)

Leseweise:

Es wird vorgeschlagen, die spezifischen Identitäten der Gemeinden vor allem von den öffentlichen Räumen ausgehend zu entwickeln. Die Begrenzung bildet nicht die Strassen- oder Trottoirkante sondern die begrenzenden Gebäude und Landschaften. Dies impliziert eine Leseweise, die nicht nur den eigentlichen Strassenraum in seiner linearen Ausprägung erfasst, sondern die Strasse als den gesamten "Leerraum" Raum zwischen den Gebäuden, zwischen den Landschaften oder auch zwischen Landschaft und Gebäude liest und räumlich interpretiert. Diese Leseweise wird bewusst gewählt, um die unterschiedlichen Nutzerbedürfnisse in der Gestaltung abzubilden. Je nach Abschnitt gilt es, fallweise die Belange des motorisierten Verkehrs oder aber des Langsamverkehrs gestalterisch stärker zu betonen. Dies bedeutet innerorts z.B. auch eine stärkere Durchlässigkeit und Querbarkeit für den Langsamverkehr zu gewährleisten und die Aufenthaltsqualitäten zu betonen.

4 Gestaltungskonzept "Rontal-Allee"

Die Gemeinden haben gemeinsam Grundsätze formuliert, an denen sich die zukünftigen Massnahmen im Strassenraum über die Erhaltung der Funktionstüchtigkeit der Infrastrukturen hinaus orientieren sollen. Dies umfasst unter anderem auch das Ziel einer "siedlungsgerechteren Gestaltung":

- Die Gestaltung der "Rontal-Allee" wird den unterschiedlichen Nutzergruppen und Verkehrsteilnehmenden gleichermaßen gerecht. Dabei sind Bereiche mit hohem Publikumsverkehr und zentrumsorientierten Funktionen sowie räumliche Querbeziehungen besonders zu berücksichtigen.
- Die Rontal-Allee erhält einen gestalterisch übergreifenden, örtlich urbanen, örtlich landschaftlichen Charakter. Dabei werden durchgängige Gestaltungselemente bestimmt.
- Die Gemeinden und ausgeprägte Gemeindeteile erhalten gestalterische Baukästen und Spielräume für den Ausdruck ihrer spezifischen Identitäten.
- Der lange Umsetzungszeitraum ist bei der Art und Erscheinungsform der vorgesehenen Elemente zu berücksichtigen. So werden grössere Realisationen erst im Rahmen konkreter Projekte in einzelnen Teilabschnitten umgesetzt. Es sind jedoch charakterbildende Grundelemente zu suchen, die - auch schon kurzfristig - über die gesamte Rontal-Allee gleichzeitig realisiert werden können.

Für die Umsetzung einer "siedlungsgerechteren Gestaltung" werden nachfolgend die wichtigen Ansatzpunkte für die Identitätsbildung, Grundprinzipien für die Gestaltung des Strassenraums und der Übergangsbereiche formuliert.

4.1 Identitätsbildung

Identitäten entstehen durch Einzigartigkeit, Unverwechselbarkeit, Neuartigkeit. Dies kann sich im Strassenraum durch räumliche und atmosphärische Elemente ausdrücken und durch Formen, Farben, Materialien, Möblierung, Stimmungsbildner, Nutzungsangebote, Alternativen zum Gewohnten usw. bilden. Identitäten können aus dem Bestehenden heraus wachsen oder durch neue Elemente entstehen. Die gestalterischen Mittel dazu müssen eine hohe Akzeptanz besitzen oder erzeugen.

Identitätsbildung entsteht über die Wahrnehmung. Ausgangspunkte für spezifische Identitäten der Gemeinden sind:

Merkmal	Ebikon	Dierikon	Root
Körnung der Bauten	Kleinteilige Bauten am Ortseingang (angrenzend Luzern) Bauten mittlerer Körnung im Zentrum. Grosskörnige Bauten Richtung Dierikon	Vor allem grosskörnige Bauten im Norden und klein- bis mittlere Körnung im Süden	Grossmassstäbliche Bauten angrenzend an Dierikon, landschaftlich getrennt vom eigentlichen Ortskern Kleinmassstäbliche Bauten im Ortskernbereich
Nutzungsmix und Nutzungen	Durchmischte Strukturen mit Orientierung zur K17 im Ortszentrum (E2, E3, E4)	Schwerpunkt Möbel und Fitness, Gewerbe (D1)	Schwerpunkt Dienstleistungen (R1) Durchmischte Strukturen mit Orientierung zur K17 im Ortszentrum (R3)
Publikumsintensität (Langsamverkehr)	Mittlere bis hohe Publikumsintensität im Ortskernbereich Querungen für Schüler notwendig	Pendlerverkehr zum Bahnhof	Mittlere bis hohe Publikumsintensität im Ortskernbereich Querungen für Schüler notwendig
Platzräume	Platzräume an der K17 sowie in Seitentaschen, teilweise nicht als solche ausgebildet		Kleinteiligere Platzräume direkt an der K17
Landschaftsräume und landschaftliche Bezüge	Landschaftliche Bezüge zu den angrenzenden Hängen und Höhenzügen	Öffnung und weiträumigere landschaftliche Bezüge zu den angrenzenden Hängen und Höhenzügen	Direkt an die K17 angrenzende landwirtschaftliche Flächen Weiträumigere landschaftliche Bezüge zu den angrenzenden Hängen und Höhenzügen
Historische Bausubstanz und Merkzeichen	Speicher, Kirche und Hotel, neues Zentrum Ebi-Square, Schindler-Werke		D4 mit Aktionen im Bereich Kunst und Kultur Kristallisationspunkte mit historischen Bauten im Ortskern

Tabelle 2: Unterschiedliche gestalterische Ausprägungen in den drei Gemeinden

4.2 Grundprinzipien für die Gestaltung

4.2.1 Gesamtraum zwischen den Gebäuden

Der heute durch sehr viele Einzelmerkmale diffus gestaltete Raum zwischen den Gebäuden (bzw. der Landschaft) soll basierend auf den Leitlinien zu einem harmonischen "Gesamtraum" entwickelt werden. Dabei wird der Raum von Haus zu Haus und von Landschaft zu Landschaft gedacht. Die Strasse bildet dementsprechend nur einen Teil des Gesamtraums. Dieses abstrakte Bild mag zunächst verwirren, soll aber helfen, die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden gleichermaßen zu berücksichtigen. Die Strasse übernimmt in diesem Gesamtkonstrukt vor allem die Funktion der Verbindung und des Durchgangs. Der Raum der zu Fuss-Gehenden soll insbesondere in den Innerortsbereichen "optisch" (durch gleichfarbige Beläge)

und funktional ("Trittsteine" für die Überquerung, Radweg und ÖV in der Belagsfarbe der Fussgänger) erweitert werden. Dabei gilt es, die Durchlässigkeit des Fahrbahnraumes für den Fussgänger in Bereichen mit Läden und Geschäften, Restaurants, öffentlichen und sozialen Einrichtungen deutlich zu verbessern.

Grundprinzipien für die Gestaltung sind:

- Reduzieren der verschiedenen Elemente, die den Strassenraum bilden, auf ein Minimum, mit dem Ziel ein harmonisches Gesamtbild zu erzeugen
- Differenzieren der Elemente nach ihrer Bedeutung für das gestalterische Gesamtbild der "Rontal-Allee" in hoch, mittel und gering
- Elemente mit hoher Bedeutung sind Bäume, Licht und Beläge. Sie sollen einfach umsetzbar sein und auf vorhandenen Standards aufbauen, so dass eine stufenweise Umsetzung über einen längeren Zeitraum hinweg möglich ist
- Verwenden von Standardmaterialien für die Elemente von hoher Bedeutung (gesamte Rontal-Allee)
- Deutliches Erhöhen der Querungsmöglichkeiten für den Fussgänger innerorts indem die Aufmerksamkeit des Autofahrers stärker gefordert wird, und die Durchgangsfunktion optisch eingeschränkt wird
- Variieren der Gestaltung durch Elemente von geringer und mittlerer Bedeutung sowie hochwertiger Variationen in besonderen Situationen (z.B. spezielle Beleuchtung von Plätzen, Inszenierungen von Künstlern im Strassenraum).

4.2.2 Übergangsbereiche zu den privaten Grundstücken

Der Raum zwischen den Gebäuden, der in den Leitlinien definiert ist, umfasst auch die privaten Vorbereiche der Gebäude und kann situativ bis in die Zwischenbereiche der Gebäude hinein reichen. Diese Räume werden in der Regel nur in seltenen Fällen direkt durch Strassenbauprojekte erfasst bzw. gestaltet. Sie unterliegen in der Regel dem Gestaltungswillen der privaten Eigentümer oder sind in Einzelfällen durch Planungen der Gemeinden im öffentlichen Raum betroffen. Darüber hinaus können die Gemeinden die EigentümerInnen im Rahmen von Baubewilligungsverfahren auf die geltenden gestalterischen Grundsätze aufmerksam machen, die sich insbesondere auch auf das private Grundstück erstrecken. Integriert in das gemeindliche Baureglement können für private GrundeigentümerInnen verpflichtende Grundsätze formuliert werden.

Derzeit stellen sich die Bereiche zwischen Gebäuden und Strassenraum sehr heterogen dar. Sie umfassen begrünte Böschungen, Vorgärten, Abstellplätze für Fahrzeuge, Terrassen von Restaurants, Ausstellungsflächen etc.

Entsprechend der unterschiedlichen Charakteristiken der verschiedenen Abschnitte der K17 werden für die Gestaltung der Übergangsbereiche nachfolgend gestalterische Prinzipien formuliert, die in konkreten Projekten ausformuliert werden müssen:

- Harte Oberflächen und wassergebundene Decken bis an die Gebäudekanten sind in zentralen Ortsbereichen mit urbanem Charakter (z.B. Ebikon) geeignet und erzeugen grosszügige Bereiche, bzw. erweitern den öffentlichen Bereich optisch.
- Dörflich gestaltete Vorbereiche mit Pflasterungen, ortstypischen Pflanzbehältern, Sitzgelegenheiten, kleinen Staudengärten unterstützen traditionelle Ortskerne wie Root.
- Landschaftlich gestaltete Übergangsbereiche und Gärten abgegrenzt mit Heckenelementen und niedrigen Mauern eignen sich für die Ortsrandbereiche und Zwischenbereiche. Mit Ummauerungen und Einzäunungen sollte sparsam umgegangen werden. Die landschaftlichen Elemente sollten die Gestaltung dominieren.
- 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 sollten 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.

5 Erläuterungen zum Elementkatalog

5.1 Bedeutung der Elemente für die Gestaltung

Die Gestaltung wird durch eine Auswahl von Elementen bestimmt. Die Elemente können differenziert werden gemäss ihrer Bedeutung für die Gesamtgestaltung und für die Identität der einzelnen Gemeinden. Es ergibt sich hieraus das folgende Bedeutungsdiagramm:

Bedeutung	Gesamtgestaltung	Gestaltung spezifischer Identitäten in den Gemeinden
Hoch bis mittel	Bäume und Pflanzkörper Licht	
Mittel bis gering	Beläge Signaletik	Möblierung Vorzonen, Parkplätze Abgrenzungen Markierungen

Tabelle 3: Bedeutung der Elemente für die Gesamtgestaltung bzw. die spezifischen Identitäten der Gemeinden

Die Elemente wurden in einem mehrstufigen Diskussionsprozess mit Vertretern der drei Gemeinden abgestimmt. Das Ergebnis weist einen Katalog mit einer begrenzten Anzahl von Elementen auf, die über die gesamte Länge der Strasse kontinuierlich umgesetzt werden sollen. Das Thema der Bäume und Pflanzkörper stellt dabei das Rückgrad des Gestaltungskonzepts dar. Derzeit wird noch abgeklärt, ob ein eigens für das Rontal gestalteter Lichtmast mit entsprechenden Lichtquellen als identitätsstiftendes Element eingesetzt werden soll. Die einheitliche Verwendung von Belägen, die sich aus einer Auswahl von Standardbelägen des Kantons zusammensetzt, sorgt für einen ruhigen Hintergrund. Eigene Identitäten können in den Gemeinden darüber hinaus durch die Entwicklung von spezifischem Mobiliar und Gestaltungsregeln für Vorzonen und Parkplätze erzeugt werden.

Bei den Markierungen und Abgrenzungen wurde auf Wunsch der Gemeinden und des Kantons ein pragmatischer Ansatz vorgeschlagen, der bei im Wesentlichen die heutigen Standards respektiert und kostengünstige Lösungen favorisiert.

5.2 Erläuterungen zu einzelnen Elementen

Die drei wichtigsten Elemente für die übergeordnete Gestaltung sind

- Bäume und Pflanzkörper
- Lichtkonzept - "A la carte mit Rontal-Mast"
- Beläge

Diese werden nachfolgend in ihren konzeptionellen Grundgedanken erläutert.

5.2.1 Bäume und Pflanzkörper

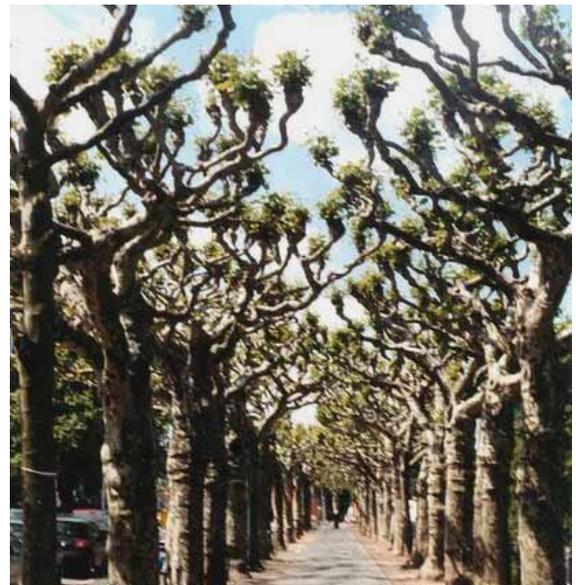


Abbildung 4: Bäume im Strassen- und Landschaftsbild

Der Begriff Rontal-Allee beinhaltet nicht die Vorstellung der vollständigen, ununterbrochen durchgezogenen Baumreihen. Es geht um die Anpassung dieser Idee an die örtlichen Gegebenheiten. Anzahl, Auswahl und Bestimmung der Strassenbäume und Pflanzkörper richten sich nach den städtebaulichen und landschaftsarchitektonischen Räumen, die gestaltet werden sollen. Durch das Wachstum stellt sich ein beschaulich-dynamischer, sich stetig wandelnder Ausdruck ein. Der jahreszeitliche Wechsel soll sich charakteristisch ausdrücken können. Bäume nehmen mehrere Funktionen ein wie:

- Schmuck des Ortes
- Beschattung von Plätzen und Zonen
- Kaschierung unerwünschter Ansichten
- Bereitstellung ökologischer Werte und Habitate
- Luftfilter, Klimatisierung

Kompakte, geschnittene Heckenelemente (Pflanzkörper) bieten sich an für wirkungsvolle Raumgestaltungen im urbanen wie im ländlichen Kontext. Es sind einfache, flexible, langfristig gesehen kostengünstige Elemente mit geringen Unterhaltsanforderungen. Sie vermitteln das Gefühl von Schutz und Privatheit, zeigen aber auch grosszügige Noblesse und deutlichen Gestaltungswillen. Ihre besonderen Einsatzgebiete liegen einerseits in den privaten Vorzonen und kommunalen Plätzen, andererseits in den Leerräumen innerhalb von Verkehrsbauwerken.

Es muss berücksichtigt werden, wie sich die gewünschte Baumart für den jeweiligen Standort eignet, bzw. wie der Standort aufbereitet werden muss (Boden, Substrat, Licht, Mikroklima, Wurzel- und Kronenraum), damit es dem Baum wohl ist und er sich entfalten kann. Unterhaltsfragen haben sich danach zu richten, ebenso die Ausführung von Bodenbelägen und die Führung von Werkleitungen. Die im Elementkatalog und auf den Planskizzen zur Busbeschleunigung Schachenweid beispielhaft vorgeschlagenen Baumarten sind so ausgewählt, dass sie den genannten Anforderungen entsprechen.

5.2.2 Lichtkonzept - "A la carte mit Rontal-Mast"

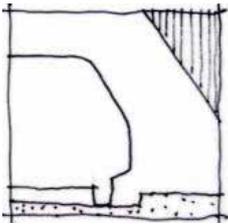
Mit Licht kann gestaltet werden, können Atmosphären und Räume geschaffen werden. Im Rontal sollen daher verschiedene Ebenen von Licht in einem übergreifenden Konzept realisiert werden. Dies ermöglicht die Strukturierung des Raumes, die Differenzierung von öffentlichen und privaten Räumen, von unterschiedlichen Funktionen wie durchfahren, aufhalten und das Bewusst machen von Elementen wie beispielsweise von Architekturen und öffentlichen Räumen. Mit der Leuchtenform und Lichtart werden damit spezifische Identitäten geschaffen.

Im Elementkatalog sind als Grundelemente die Lichtqualität, -werkzeuge und der Mast definiert, die über das gesamte Rontal eine durchgängige Gestaltung erzeugen sollen. Nachfolgend wird aufgezeigt, wie diese nur wenigen Grundelemente im Elementkatalog additiv zu einem umfas-

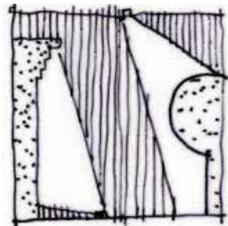
senden Lichtkonzept mit spezifischen Identitäten in den Gemeinden weiterentwickelt und umgesetzt werden kann.

Funktionen des Lichts

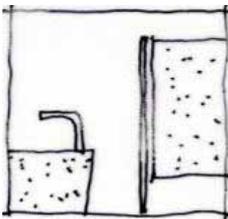
Es wird unterschieden nach unterschiedlichen Funktionen des Lichts



- *Licht zum Sehen und gesehen werden:* Die quantitative Beleuchtung der Strasse und ergänzend der Fußgängerbereiche werden hierunter zusammengefasst. Es bestehen quantitative, qualitative und sicherheitstechnische Anforderungen für die Beleuchtung des Strassenraumes sowie der Übergangsbereiche für Fußgänger.

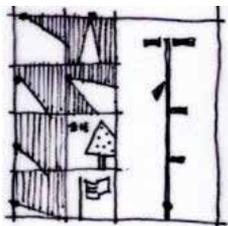


- *Licht zum Hinsehen:* Die Anstrahlung von Landmarks, Fassaden, wichtigen Gebäuden aus gestalterischen Gründen und zur Hervorhebung bestimmter Funktionen wie Begegnungsorten wie Plätzen schafft stimmungsvolle Räume mit spezifischen Identitäten.



- *Licht zum Ansehen:* Leuchtobjekte, wie Kunstobjekte, Stelen, Stadtmöbel, Projektionen oder Weihnachtsbeleuchtung etc. bilden die dritte Ebene des Konzepts. Sie stellen eigenständige punktuell einsetzbare Objekte von künstlerischer Qualität dar, die zur Betonung von spezifischen Situationen gezielt eingesetzt werden können.

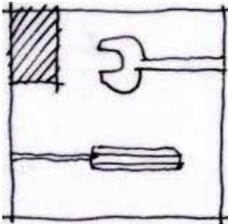
Lichtwerkzeuge und -qualitäten



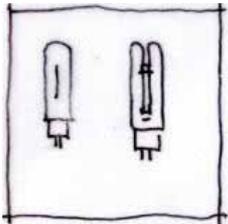
"Rontal-Mast": Nach einem Baukastenprinzip können an einem Mast unterschiedliche Lichtarten in verschiedenen Höhen angebracht werden. Damit sind individuelle Kombinationen von Funktionen des Lichts sowie ein Ausbau in Etappen möglich. Hierdurch können unterschiedliche Lichtfunktionen an einem Mast realisiert werden, wie beispielsweise die Ausleuchtung der Strasse für den motorisierten Verkehr und gleichzeitig eine spezifische Beleuchtung für den Fußgängerbereich oder für einzelne Plätze. Durch das Gestalten eines eigenständigen Masttypen für das Rontal werden die Voraussetzungen für die Herausbildung einer spezifischen Rontal-Identität geschaffen.

Die Masthöhen und -abstände orientieren sich an den Strassenbreiten,

an der Anordnung der Bäume und den Möglichkeiten geeignete Standorte zu definieren.



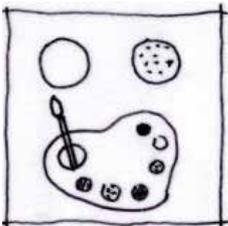
Leuchten- und Mastenbeschaffenheit: Es sind widerstandsfähige und langlebige Materialien, Oberflächen und Farben zu verwenden. Bei Bedarf können die Masten mit einer Fussplatte verankert werden.



Lichtquellen: Möglich sind HST, HIT (und TC). Damit sind die dem heutigen technischen Standard entsprechenden energiesparenden Systeme einsetzbar. Aufgrund der Sockelgleichheit kann einfach – je nach Aufgabe- zwischen HST oder HIT gewählt werden.

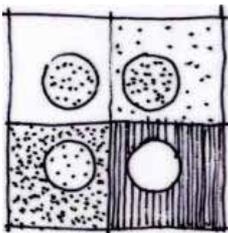
Es sind die neuesten Standards für Lichtquellen- und Betriebsgerätektechnologie und Reflektoroptiken zu verwenden, um eine wirtschaftliche Nutzung zu gewährleisten. Die Lichtquellen sollen einfach austauschbar sein und eine Wiederbeschaffungsgarantie über eine zu definierende Zeitspanne ist mit den Herstellern zu vereinbaren.

Vorgegebene Schaltzeiten und Reduktionsschaltung bilden eine wichtige Voraussetzung für die Energieoptimierung.



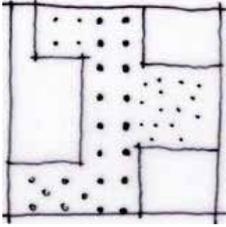
Lichtfarbe: Die Lichtfarbe für den motorisierten Individualverkehr ist gelb (warmweiss ca. 2400K) - HST mit einer mässigen Farbwiedergabeindex und einem guten Konturensenhen.

Die neutralweisse Lichtfarbe ca. 3200K -HIT mit einer guten Farbwiedergabe ($R_a > 80$) sorgt dafür, dass einladende Begegnungszonen wie Plätze, die Strukturierung und optische Verbindung von Räumen, die Erhöhung des Sicherheitsgefühls erreicht und Bereiche hervorgehoben werden können.



Beleuchtungsniveau: Die Wirkung des Lichts und die notwendige Intensität stehen immer im Verhältnis zur bestehenden Umgebungsbeleuchtung. Sind bereits eine Vielzahl von privaten Werbeträgern und sonstigen Lichtquellen vorhanden, so muss die neue Lichtquelle dementsprechend intensiver ausgestaltet oder die vorhandenen Lichtquellen reduziert werden.

Lichtanordnung



Anordnung und Rhythmus: Die Anordnung der Masten ist generell frei wählbar. Es sind additive, orthogonale Reihungen oder auch Verdichtungen und freie Anordnungen z.B. auf Plätzen denkbar.

Die Wiederholung von verschiedenen Mustern z.B. spezifische Gestaltung von Plätzen und Übergängen erhöht die Wiedererkennung.

Licht kann auch als Lichtobjekt z.B. im Rahmen von spezifischen Möblierungen wie Sitzgelegenheiten, Stehlen oder Bushaltstellen etc. in den einzelnen Gemeinden eingesetzt werden.

Die genaue Anordnung und die Leuchtenart sind in der Projektphase abschliessend zu bestimmen.

5.2.3 Beläge

Der Belag ist der erste und wichtigste Aspekt im Erscheinungsbild der Strasse. Es werden hier grundsätzlich 3 Beläge unterschieden: Für die Fahrbahn, für die Gehwege / Vorplätze, für Sonderaufgaben wie Bushaltstelle, Kreisell, Mehrzweckstreifen. Ein feines, optisch kaum wahrnehmbares aber beim nutzen physisch spürbares Charakteristikum soll sein, dass sich der Langsamverkehr auf feinkörnigerem Belag bewegt, der MIV auf grobkörnigerem, und die Sonderflächen besonders hell erscheinen. Die Standards des Kantons geben die Produkte vor. In den kommunalen und privaten Bereichen ist die Gestaltungsfreiheit dann nicht mehr eingeschränkt. Der Elementkatalog zeigt weitergehende Vorschläge dazu.

Aufwändigere Beläge mit spezifischen Mischungen und Körnigkeiten werden aufgrund der deutlich höheren Kosten nicht weiter verfolgt.

6 Vorgaben Projektorganisation und -abwicklung

Die Umsetzung des Elementkatalogs soll im Rahmen von Einzelprojekten über einen Zeitraum von 5-20 Jahren erfolgen. Um eine Kontinuität in der Gestaltung sicherzustellen ist die Verwendung der Vorgaben im Rahmen konkreter Planungsvorhaben im vif zu definieren. Die folgende Abbildung zeigt auf, wie in den unterschiedlichen Planungsstufen die Erkenntnisse aus dem Elementkatalog schrittweise einbezogen werden sollen. Beim Kanton ist die Dienststelle vif hier-

für verantwortlich ist, dass die Grundsätze und Vorgaben aus dem Basisprojekt Rontal in den verschiedenen Projekten über einen längeren Zeitraum umgesetzt werden und ggf. auch fortgeschrieben werden.

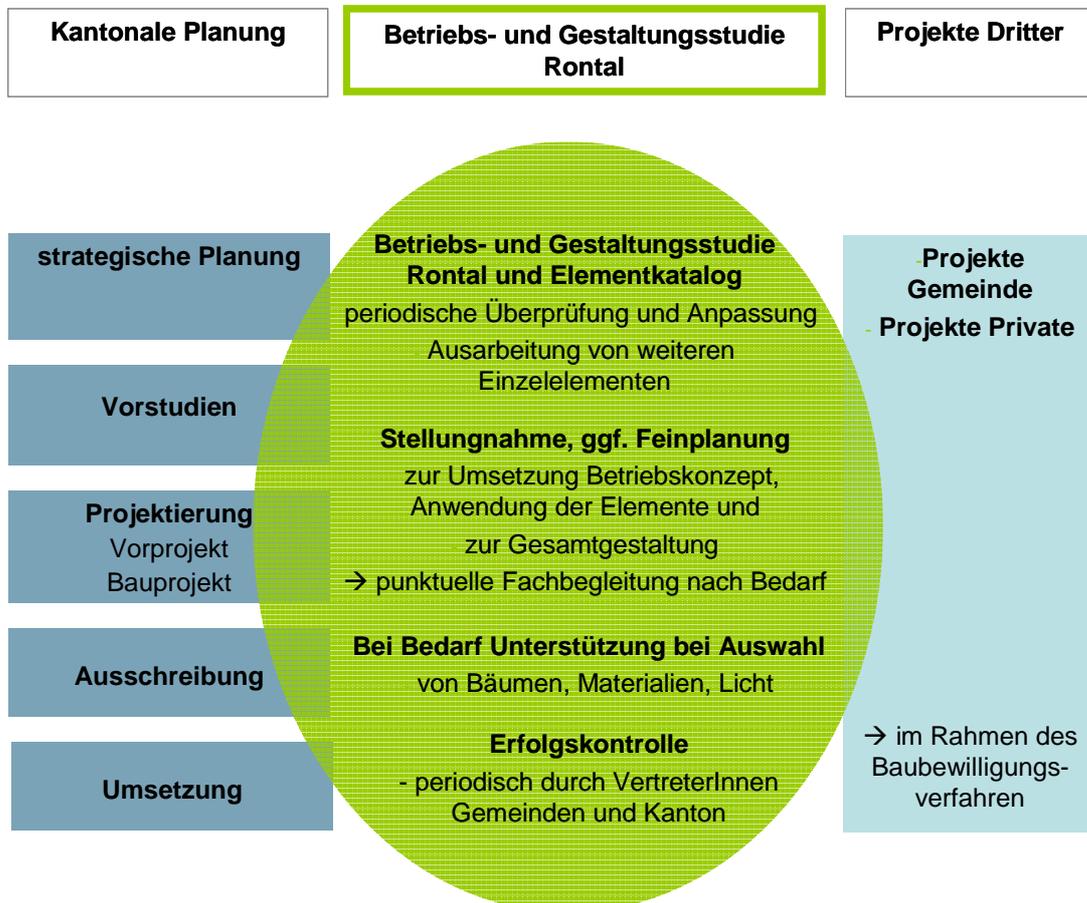
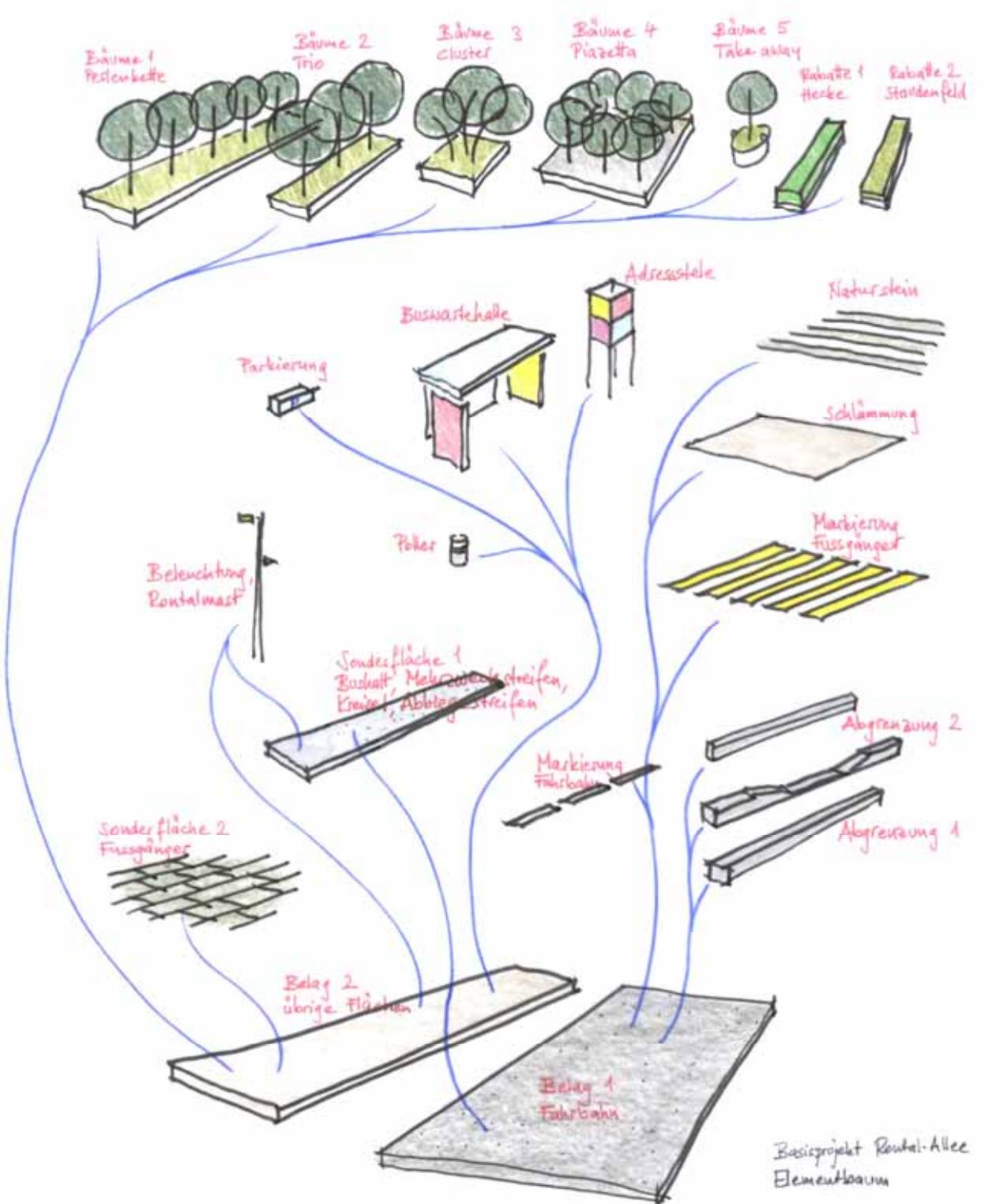


Abbildung 5: Projektentwicklung

Elementkatalog

Stand November 2007



Hinweise zur Benutzung des Elementkatalogs

Standards und Standard +

Für die Anwendung der Elemente bestehen verschiedene Verbindlichkeiten. Es wird wie folgt differenziert:

Standard wird in allen drei Gemeinden über die gesamte Strasse oder in einzelnen Abschnitten angewendet

Standard + kann freiwillig in besonderen Situationen oder einzelnen Gemeinden angewendet werden

Die Standards sind in einem Übersichtsplan am Ende des Elementkatalogs sowie in den Diagrammen, die dem jeweiligen Element zugeordnet sind, gemäss ihrem Einsatz in den jeweiligen Streckenabschnitten (E1- E4 (Ebikon), D1- D2 (Dierikon) und R1 – R4 (Root)) dargestellt.

Hinweis:

Die Elemente sind in Abstimmung mit dem Betriebskonzept Rontal anzuwenden und die gesetzlichen Grundlagen sind einzuhalten.

Element Beläge

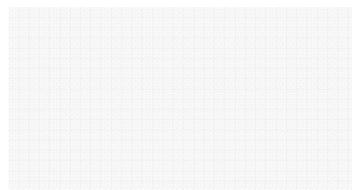
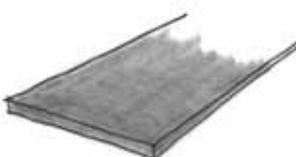
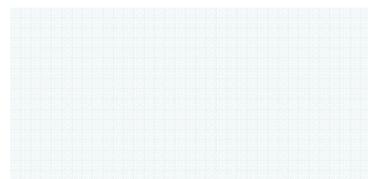
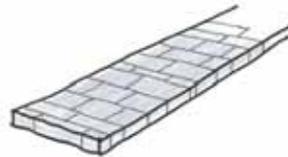
Bedeutung Hoch

Zweck / Ziel

Vereinheitlichung der unterschiedlichen Beläge mit dem Ziel einer harmonischen Gesamtwirkung und einer ruhigen, optischen Verkehrsführung; stärkere Betonung des Langsamverkehrs und damit einer Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmenden innerhalb der Ortszentren.

Idee

Ein standardmässiger Grundbelag sowie drei standardmässig erstellbare Sonderflächen für besondere Gegebenheiten und Funktionen.

Typ	Standard	Standard +	Material, Bemerkungen
Belag 1 Fahrbahnen			Schwarzbelag grobkörnig → Standard Kanton Luzern
Belag 2 Gehwege, Parkplätze, Plätze, Ein- und Ausfahrten, vor allem innerorts			Schwarzbelag feinkörnig → Standard Kanton Luzern Standard +: Standard mit Beigabe von 40% Massenanteil weisser Splitt
Sonderfläche 1 Bushaltestelle, Kreisel (hochbelastet), als Standard + auch Mehrzweckstreifen, Abbiegestreifen			helle Betonplatte, glatte Oberfläche Standard +: Weisse Einschlammung mit Quarzmehlzusatz auf Asphalt oder Gleichwertiges
Sonderfläche 2 besondere Fussgängerbereiche in Zentrums- und Kernbereichen			Standard +: Natursteinplatten, heller Granit, rechteckige Streifen quer zur Strasse, befahrbarer Aufbau, Anwendung ausserhalb Kantonsstrassenquerschnitt

Einsatz nach Streckenabschnitten



Element Beläge

Ausführung, Hinweise zum Einbau

Höhere Aufwendungen für Sonderflächen und Standard + beim Belag 2, separater Einbau erforderlich (z.B. bei Abbiegestreifen), Konzentration auf Innerortsbereiche mit hoher Fussgängerfrequenz.

Skizze Standard + Ebikon und Root



Beispiel Köniz



Angaben zum Aufwand

Leicht erhöhter Mehraufwand beim Einbringen unterschiedlicher Beläge, ist aber zugunsten Sicherheit, Identifikation, Gestaltqualität und Wohlbefinden.

Zweck / Ziel

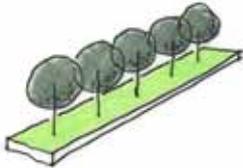
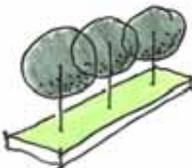
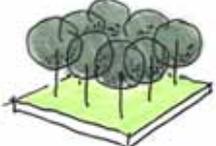
Bäume sollen der Strasse die neue Identität verleihen. Die gesamte Strasse wird in den Landschafts- und Siedlungsraum eingebettet und mit diesem vernetzt. Innerorts werden die Fussgängerbereiche aufgewertet und erhalten je nach Verwendung der Bäume (Gruppen, strassenbegleitend, Einzelobjekte) einen eigenständigen Charakter.

Idee

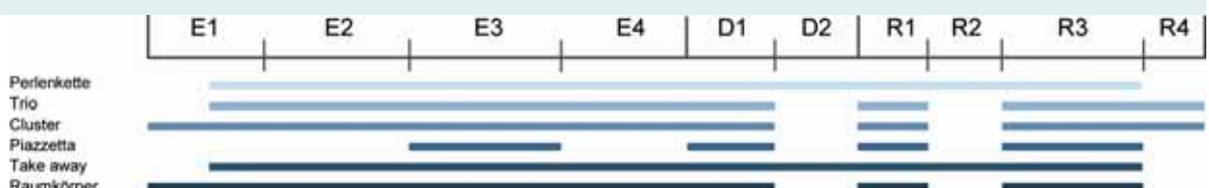
Die Bäume und Pflanzkörper werden in allen Profilen bzw. Streckenabschnitten angewendet.

* auch für Parkplätze geeignet

° können Wirte für Feuerbrand sein

Typ	Standard	Standard + Einfassung mit Baumscheiben oder chaussiert mit Bundstein	Vorschlag Pflanzen (Standard)
Perlenkette 5 und mehr Bäume in Reihe, im ausgewachsenen Zustand mit Kronenschluss			mittelhoch, dünnes Laub, 6-8 m Abstand, z.B. Birke*, Vogelbeere°, Robinie*, Hainbuche*, Rotdorn°; Höhenkategorie 10m, Auswahl projektspezifisch
Trio 3 grosse Bäume, im ausgewachsenen Zustand mit Kronenschluss			grosse Bäume, 8-12 m Abstand, dichtes Laub, z.B. Linde, Kastanie, Eiche, Esche*, Ahorn*; Höhenkategorie 20 m, als Variation auch kleinere Bäume
Cluster Dekorative Kleingruppe von 2-3 Bäumen			mittelgross, Blüten tragend, z.B. Paulownia*, Kirsche, Magnolie*, Prunus, Trompetenbaum*; Höhenkategorie 15 m
Piazzetta Baumdach, 6-8 oder mehr Platzbäume (nicht im Strassenraum)			grosse Blätter, Abstand situativ, ca. 4-8 m, z.B. Platane*, Kastanie, Linde; Höhen je nach Situation 6-15 m, auch Schnittformen möglich
Take away Einzelbaum in verschiebbarem Container, später auch pflanzbar			pflegeleichtes Wildgehölz, z.B. Weide*, Holunder, Rotdorn°, Akazie*; Behälter aus Kunststoff oder Geotextil, evtl. dezent als Werbeträger möglich
Raumkörper Geschnittene Hecken oder Staudenfelder			60-80 cm hoch, z.B. Liguster, Buchs, Hainbuche, Ginster; 20-30 cm hoch, z.B. Lavendel, Farn

Einsatz nach Streckenabschnitten



Element Bäume und Pflanzkörper

Ausführung, Hinweise zum Einbau

Pflanzung gemäss SN 640 677. Wenn befahrbar, mit Baumscheibe erstellen z.B. Arconda Betonelemente, Variante Stahlelemente (Baumscheiben), bzw. Einfassungen mit Stahlbändern

Skizze Standard + Bahnhof Root



Beispiele Zürich und Köniz

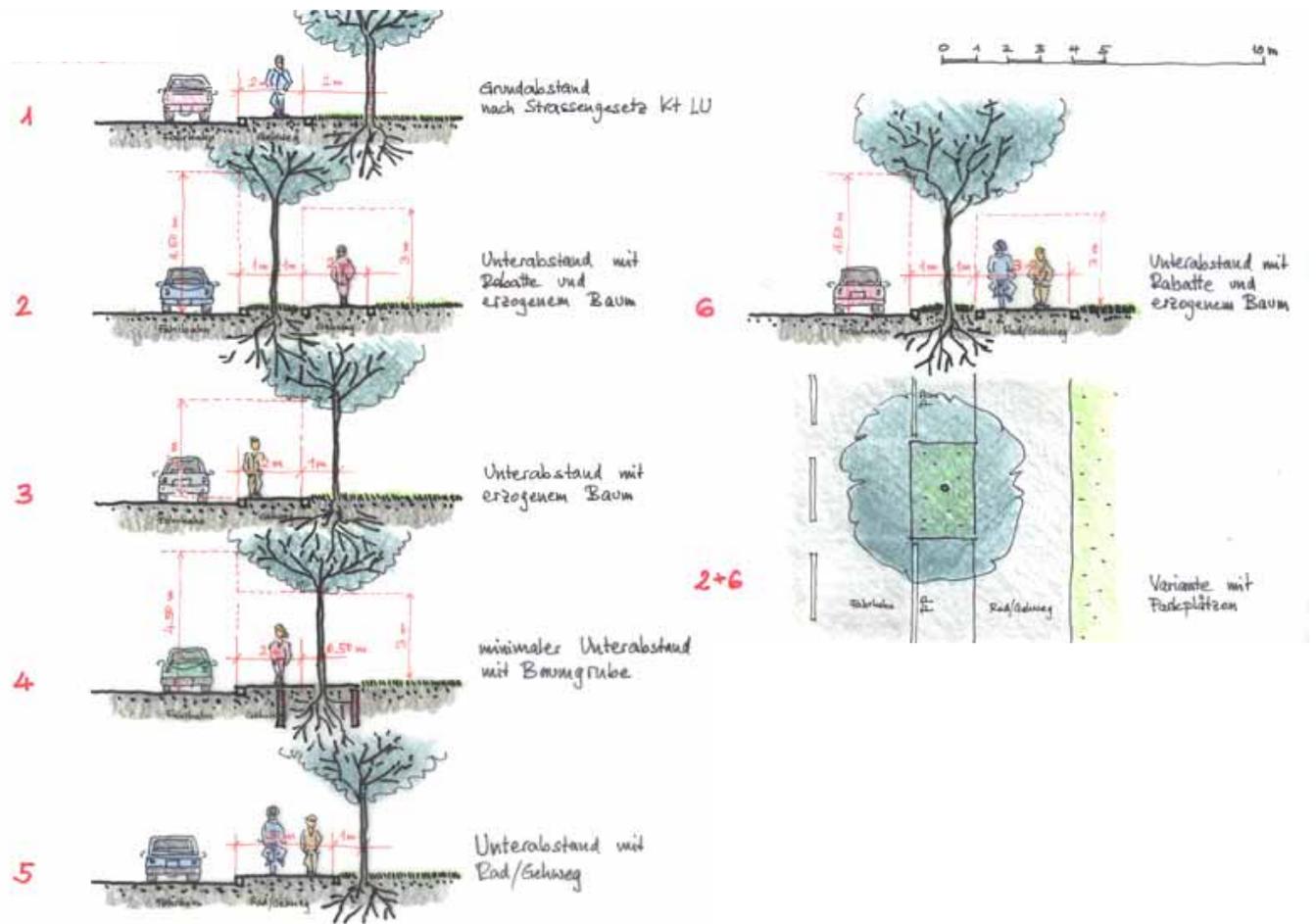


Angaben zum Aufwand

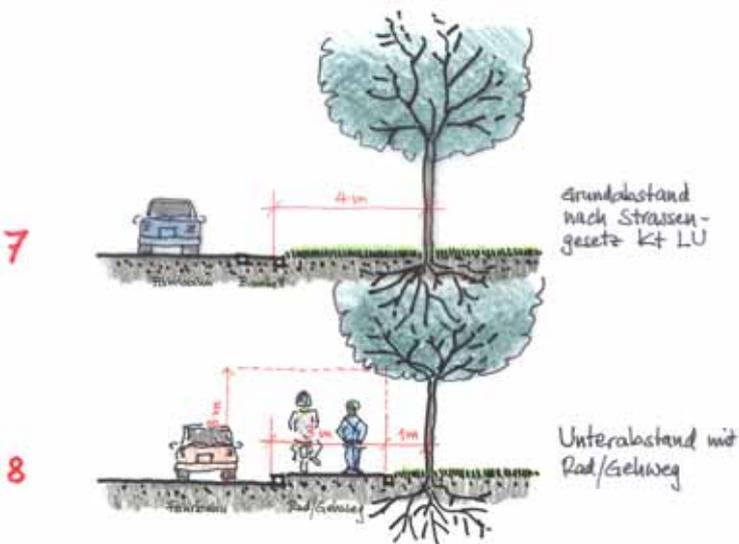
Der Aufwand für Baumpflanzungen richtet sich nach den lokalen Verhältnissen. Als Richtwerte können gelten:
2'000.- CHF pro Stück in unbebautem Gebiet (mittelgrosser Baum) inkl. Einbau
10'000.- CHF pro Stück im versiegelten, befahrbaren Bereich (mittelgrosser Baum) inkl. Einbau

Element Bäume

Abstände innerorts



Abstände ausserorts



Element Abgrenzungen

Bedeutung Mittel / Hoch

Zweck / Ziel

Gestalterische Abgrenzung unterschiedlicher Funktionen; sichtbare und spürbare Grenze zwischen Langsamverkehr und MIV.

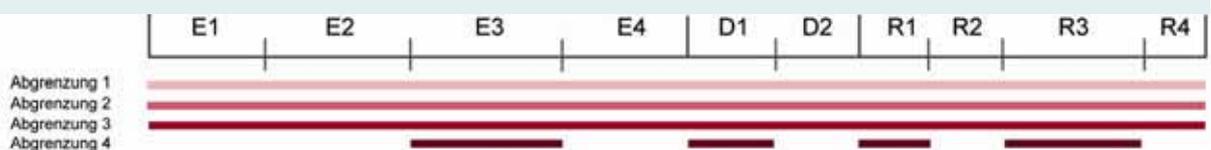
Idee

Die allgemeinen Standards sind vorgegeben durch den Kanton Luzern, vif. Diese sind auf das jeweilige Betriebskonzept abzustimmen.

Besondere Situationen wie Plätze erfahren durch die Gemeinde zu bestimmende individuelle Gestaltungselemente.

Typ	Standard	Standard +	Standard +: Bemerkungen
Gestaltungslinie in hochwertigen Aufenthaltsbereichen, gleichzeitig Entwässerung	-		leicht gemuldeter Formstein, heller Granit, 30 cm breit, einbetoniert, alle 25 m Entwässerungsschacht (Gusseisengitter) bündig mit Fahrbahnebene
Abgrenzung 1 Randstein, Bushaltekante	Es gelten die Standards des Kantons gemäss vif Vorlagen		Formstein 30 cm breit, heller Granit, mind. 6 cm Anschlag über Fahrbahn, 12 cm bei Bus
Abgrenzung 1 (Detail) Trottoirüberfahrt	Es gelten die Standards des Kantons gemäss vif Vorlagen		Formstein 30 cm breit, heller Granit, mind. 2 cm Anschlag über Fahrbahn bei Fussgängerstreifen und Überfahrten
Abgrenzung 2 Bundstein gegen Nachbarn, für Vorplatz- und Parkplatzzeichnungen	Es gelten die Standards des Kantons gemäss vif Vorlagen		
Abgrenzung 3 Bäume und Rabatten gegen angrenzenden Hartbelag	Es gelten die Standards des Kantons gemäss vif Vorlagen		
Abgrenzung 4 Bäume und Rabatten gegen angrenzenden Hartbelag in besonderen Situationen			Stehende Stahlbänder, bodeneben oder mit 30 cm Anschlag

Einsatz nach Streckenabschnitten

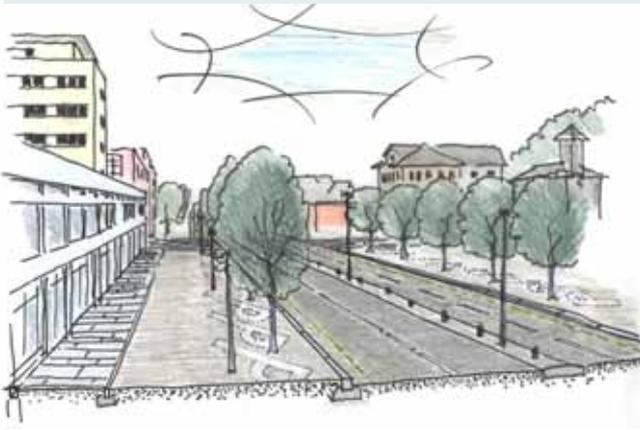


Element Abgrenzungen

Ausführung, Hinweise zum Einbau

Variante: Betonformstein statt Naturstein. Die Abgrenzungselemente müssen einbetoniert sein, insbesondere solche die in der Fahrbahn liegen müssen stabil gelagert sein.

Skizze Standard + Ebikon und Root



Beispiele Wabern, Zürich



Angaben zum Aufwand

Die Abgrenzungselemente 1 und 2 sind teurer als die kantonsüblichen Standardsteinelemente. Einbaukosten sind die selben. Granit (Standard Kanton Luzern) ist günstiger als Betonformsteine.

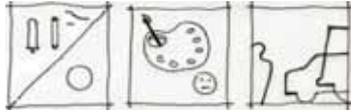
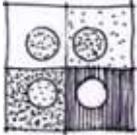
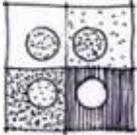
Element Licht: Lichtqualität und -quantität

Bedeutung Hoch

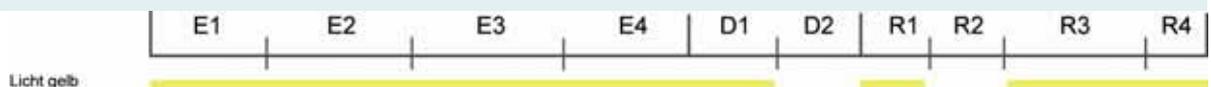
Zweck / Ziel

Ablesbare Wegführung - Strukturierung des Raumes – Mensch und Verkehr- Differenzierung Öffentlich/ Privat
Geschichtenzählung – Objekte bewusstmachen – erhöhter Sehkomfort - raumbindend

Wichtige Hauptelemente im Konzept

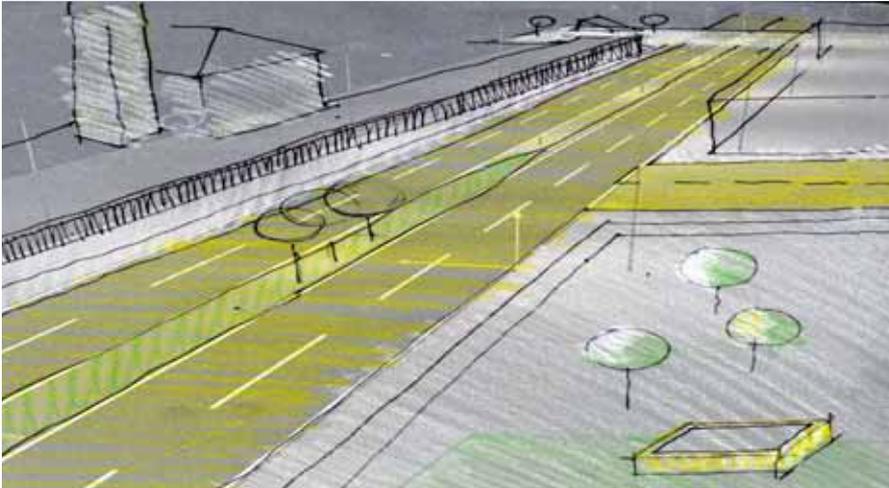
Lichtfarbe und Qualitäten	Standard	Standard +	Bemerkungen (allgemein)
Licht warmweiss (gelb) Motorisierter Verkehr Strassen Velostreifen		Historische Landmarks und Fassaden Möbliering	Mässige Farbwiedergabe Ra < 40% Kontursehen hoch Ablesbare Wegführung Reduktionsumschaltung
Licht neutralweiss (weiss) Plätze, Fussgänger- bereiche, Begeg- nungsorte, Möbliering Fassaden			Gute Farbwiedergabe > Ra 80 % Sparsame Akzentuierung TC dimmbar möglich
Lichtniveau Alt mit Neu Neu mit Neu			Abstimmen Umgebung mit Lichtniveau Kontrastverhältnisse beachten Keylight schaffen

Einsatz nach Streckenabschnitten

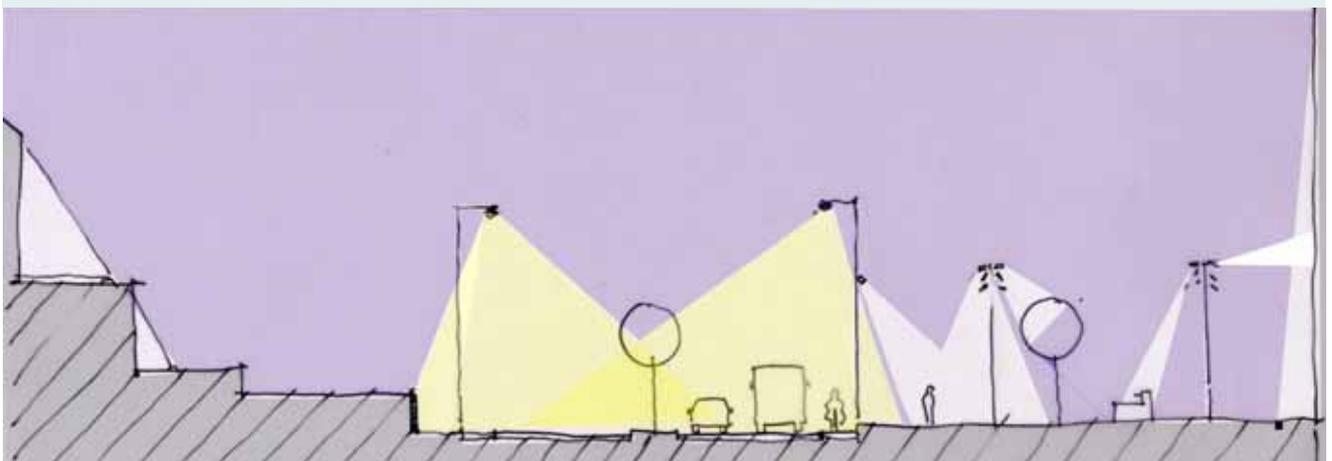


Element Licht: Lichtqualität und -quantität

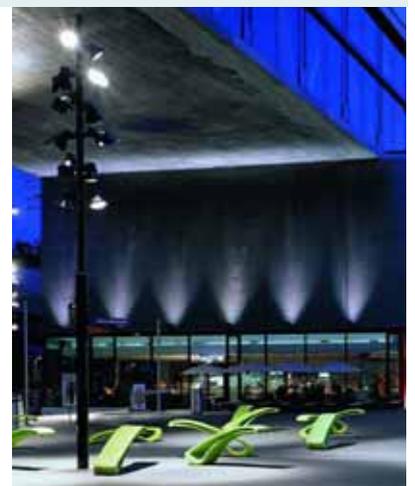
Konzeptelement Lichtfarbe – Raumstrukturierung



Lichtqualität Lichtfarben im Überblick



Beispiele Strassen und Plätze



Element Licht: Werkzeuge

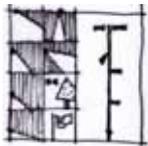
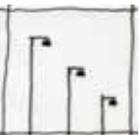
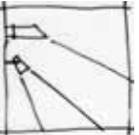
Bedeutung Hoch - Mittel

Zweck / Ziel

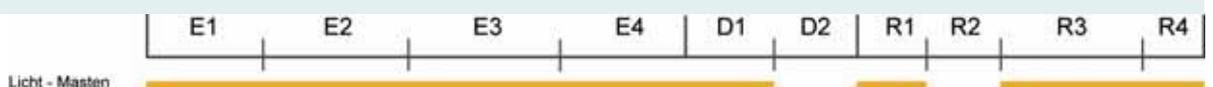
Einheitliches Gesamtbild
 Bindend
 A la carte

Anordnung

Typologien

Masten	Standard	Standard +	Bemerkungen
A la carte Rontalmast: neues modulares Element			In Abstimmung mit dem Kanton, den Werken und Gemeinden wird ein einheitlicher Masttypus verwendet
Masthöhen Je nach Strassenbreite und Möglichkeit			Wenige Masthöhen definieren Farbe nach Gemeinde, besser Farbe bestimmen
Kombination Unterschiedliche Lichtaufgaben und Bereiche an einem Mast			Mastmodell modular Der „Rontalmast“
Typologien Unterschiedliche Lichtaufgaben und Bereiche			
Möblierung Sitzgelegenheiten Bushaltestellen und Stelen			Auf minimale Leuchtdichten achten Licht weiss Licht zum Ansehen Selbstleuchtend

Einsatz nach Streckenabschnitten



Element Licht: Werkzeuge

Kombinationen – Modulares Zubehör



Masten mit Kombinationen



Element Markierung

Bedeutung Mittel

Zweck / Ziel

Die Sicherheit des Langsamverkehrs erhöhen durch Lenkung der Aufmerksamkeit; den fahrenden Verkehr insbesondere innerorts nur minimal und wo notwendig mit Führungslinien ordnen.

Idee

Reduzierung der Markierung; Einarbeitung von speziellen, haltbaren Markierungselementen (insbesondere in Innerortsbereichen) → Gestaltungselement; Element „Abgrenzungen“ anstelle von Markierungen. Die allgemeinen Standardelemente sind vorgegeben durch die VSS.

Typ	Standard	Standard +	Material, Bemerkungen
Markierung Fahrbahn Unterteilung Fahrstreifen, Mittellinie			2- Komponenten Kaltplastikmasse, strukturiert, retroreflektierend
Markierung Fussgänger Fussgängerstreifen			2- Komponenten Kaltplastikmasse, strukturiert, retroreflektierend
			Weisse Einschlämmung mit Quarzmehlzusatz
Fussgänger-Schutzinsel und Inselfosten	Standard gemäss Kanton 		Ebenerdige Überführung für Fussgänger und Radfahrer, Variante Betonplatte (Sonderfläche 1), Kombination mit Pflanzkörper und Beleuchtung
			Inselfosten innerorts vermeiden, sparsam verwenden, Kombination mit Beleuchtung

Einsatz nach Streckenabschnitten



Element Signaletik

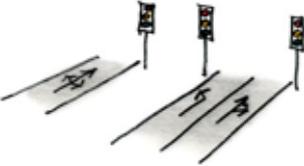
Bedeutung Mittel

Zweck / Ziel

Die Aufmerksamkeit des Autofahrers auf sein direktes Umfeld richten; stärkere Gleichberechtigung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden betreffend Informationen insbesondere in Innerortsbereichen → Reduktion der Strassensignalisationen mit dem Ziel, die Rücksichtnahme der einzelnen Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen.

Idee

Reduzierte Verkehrssignalisationen, Konzentration auf den Strassenrand; Minimierung der Schildergrössen, der Anzahl und der Überkopfangaben, Integration der Erscheinung ins Umfeld.

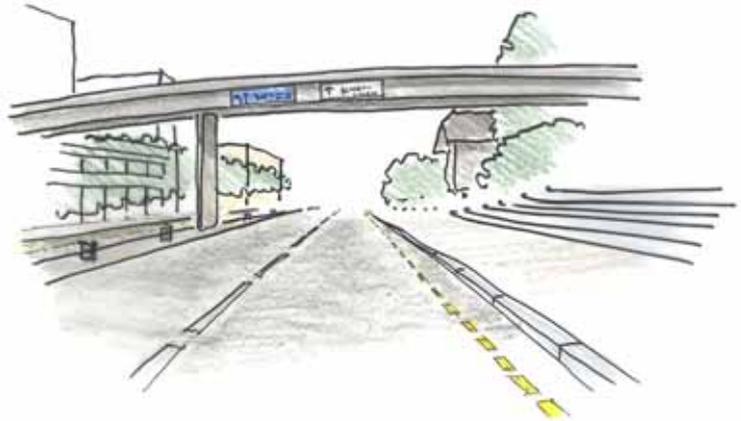
Typ	Standard	Standard +	Material, Bemerkungen
Lichtsignalanlage	Standard Kanton		seitlich (und/oder mittig) anordnen, kleine Modelle wählen, Überkopfsituationen vermeiden
Wegweiser	Standard Kanton		seitlich (und/oder mittig) anordnen, kleine Modelle wählen, Überkopfsituationen vermeiden

Element Signaletik

Ausführung, Hinweise zum Einbau

Die Signale sollen in einen Bezug auf Ihr urbanes und landschaftliches Umfeld gestellt werden und sich in Grösse und Position einordnen.

Skizze Standard + Ebikon



Beispiel Freiburg i. B.



Angaben zum Aufwand

Die Reduktion der Signalisierungen bringt bedeutende Kosteneinsparungen. Anstelle zahlreicher Einzelsignale und Einzelhinweisen sind konzentrierte, elektronisch wechselnde Signalisationen denkbar. Die Elektronifizierung bringt Mehraufwand.

Zweck / Ziel

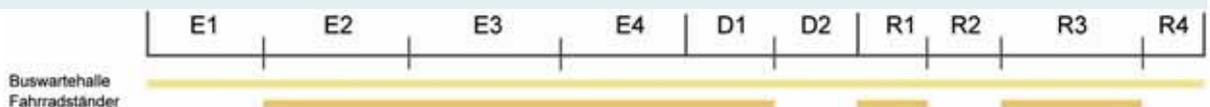
Die Möblierung hat einerseits funktionale Aspekte zu erfüllen wie Wetterschutz oder ordnende Aspekte wie Fahrradständer und Abfallbehälter. Sie hat aber auch einen gestalterischen Anspruch: die Aufwertung des öffentlichen Raumes. Sie ist dabei Ausdruck des gestalterischen Selbstverständnis und Identität der einzelnen Gemeinden.

Idee

Quantitativ begrenztes Repertoire an Elementen und deren Ausgestaltung; Spielräume für weitere Elemente innerhalb der verschiedenen Gemeinden; klare Anordnungsprinzipien im öffentlichen Raum.

Typ	Standard	Standard +	Material, Bemerkungen
Buswartehalle	 Nach Absprache und Einigung durch Gemeinden	- z.B. Typ Luzern - evtl. Gestaltungswettbewerb - Kombination mit andern Elementen	Elementbauweise, z.B. Metallkonstruktion, Rückwand Glas, Seitenwände Leuchtkörper mit Fahrgastinfo bzw. Werbung
Adressstele			Metallgerüst mit einsetzbaren flächigen Infoelementen (siehe Licht), Höhe variabel in 1 m - Elementen
Fahrradständer	 Nach Absprache und Einigung durch Gemeinden	- Kombination mit Buswartehalle	Metallbügel; einfache, neutrale Form für alle Radmodelle
Bänke		 Nach Absprache und Einigung durch Gemeinden	
Abfallbehälter		 Nach Absprache und Einigung durch Gemeinden	Frei stehend oder kombinierbar mit Masten, Buswartehallen usw.
Poller zur Sicherung von Fußgängerbereichen insbesondere in Mittelstreifen- und Platzsituationen			Chromstahlkörper 30 cm Durchmesser, 50 cm über OK Terrain, eingelassene Reflektorringe

Einsatz nach Streckenabschnitten



Element Möblierung

Ausführung, Hinweise zum Einbau

Buswartehallen und Adressstelen benötigen Stromanschluss; Kanton/Gemeinden erstellen Rohbau, Private oder Institutionen füllen gegen Gebühr die Werbung ein; Unterhalt Rohbau übernimmt die Gemeinde, Unterhalt Ausbau die Privaten.

Skizze Standard + Dierikon



Beispiele Köniz



Angaben zu Aufwand oder Zusatzaufwand

Die Kosten der Möblierung können teilweise über Sponsoring und Nutzungsvereinbarungen abgedeckt werden. Als Orientierungswerte können gelten:

Buswartehalle: Fr. 30'000.- pro Stück (leer)

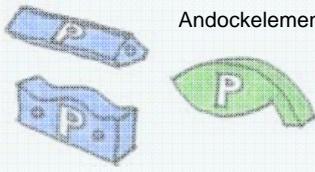
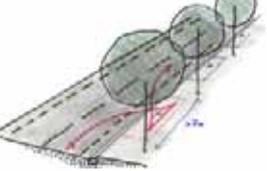
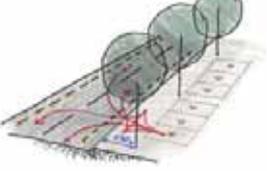
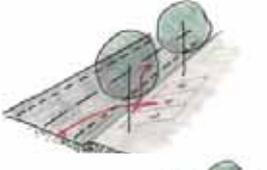
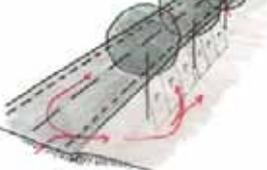
Adressstele: Fr. 5'000.- pro Stück (leer)

Zweck / Ziel

Vorzonen und Parkplätze gehören zur Gesamterscheinung des Strassenraumes. Sie sollen leicht erreichbar und klar organisiert sein und ohne Manöver wieder verlassen werden können.

Idee

Markierung der Parkplätze mittels eines massiven, aber flexiblen (verschiebbaren) Andock-Objektes. Auch einsetzbar für reservierte oder private Parkplätze. Nutzung des Objektes zum Absitzen oder Abstellen von Taschen, auch als Werbeträger für Geschäfts- und Besucherparkplätze.

Typ	Standard	Standard +	Standard +: Bemerkungen
Parkplatz freie Anordnung	Abmessungen gemäss Standards SNV	 Andockelement	Vorfabriziertes Betonelement in verschiedenen Formen, ca. 30x50x150 cm, farbig gestrichen, frei transportier- und positionierbar
		Flächenmarkierung 	Sandgestrahltes P in der Grösse des Parkplatzes, Eckenmarkierung mit 4 Chromstahlknöpfen d=10 cm
Parkplatz strassenparallel gruppenweise mit Parktaschen	Abmessungen gemäss Standards SNV		Längsparkierung im Gehwegbereich (Mischfläche), in 1 Richtung nutzbar
			Querparkierung im Gehwegbereich (Mischfläche), in beiden Richtungen nutzbar
			Schrägparkierung im Gehwegbereich (Mischfläche), in 1 Richtung nutzbar
			Schrägparkierung als rückwärtig erschlossene Taschen (Mischfläche), in beiden Richtungen nutzbar

Element Vorzonen, Parkplätze

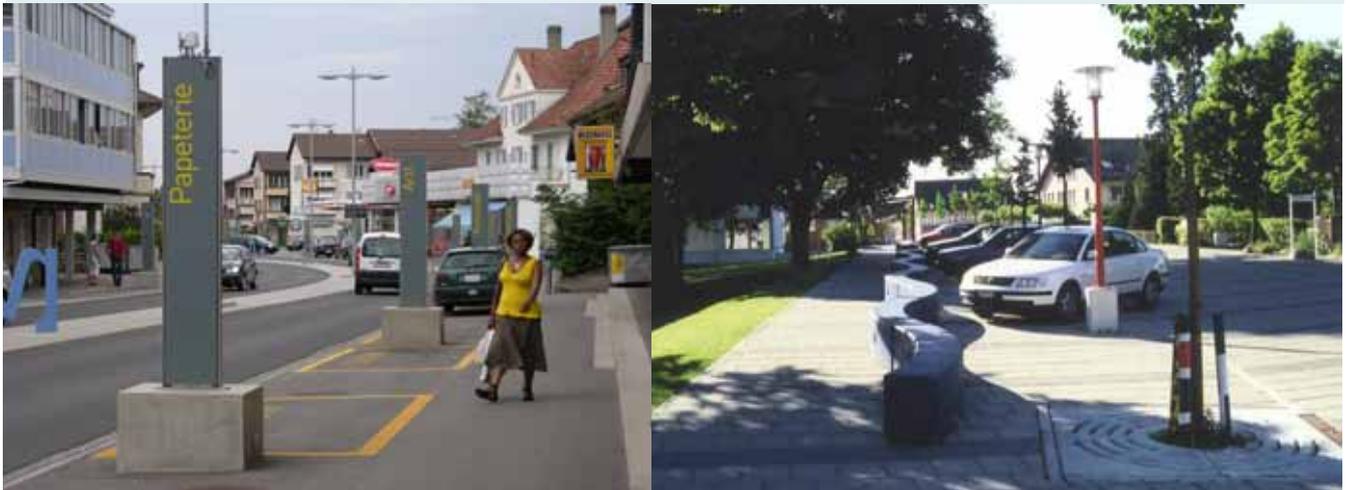
Ausführung, Hinweise zum Einbau

Die Elemente werden hingestellt und können bei Bedarf (Marktstand, Festumzug, Baustelle) z.B. mit einem Hubstapler weggeschoben werden. Die sandgestrahlten Flächen werden mit Schablonen bearbeitet.

Skizze Standard + Root



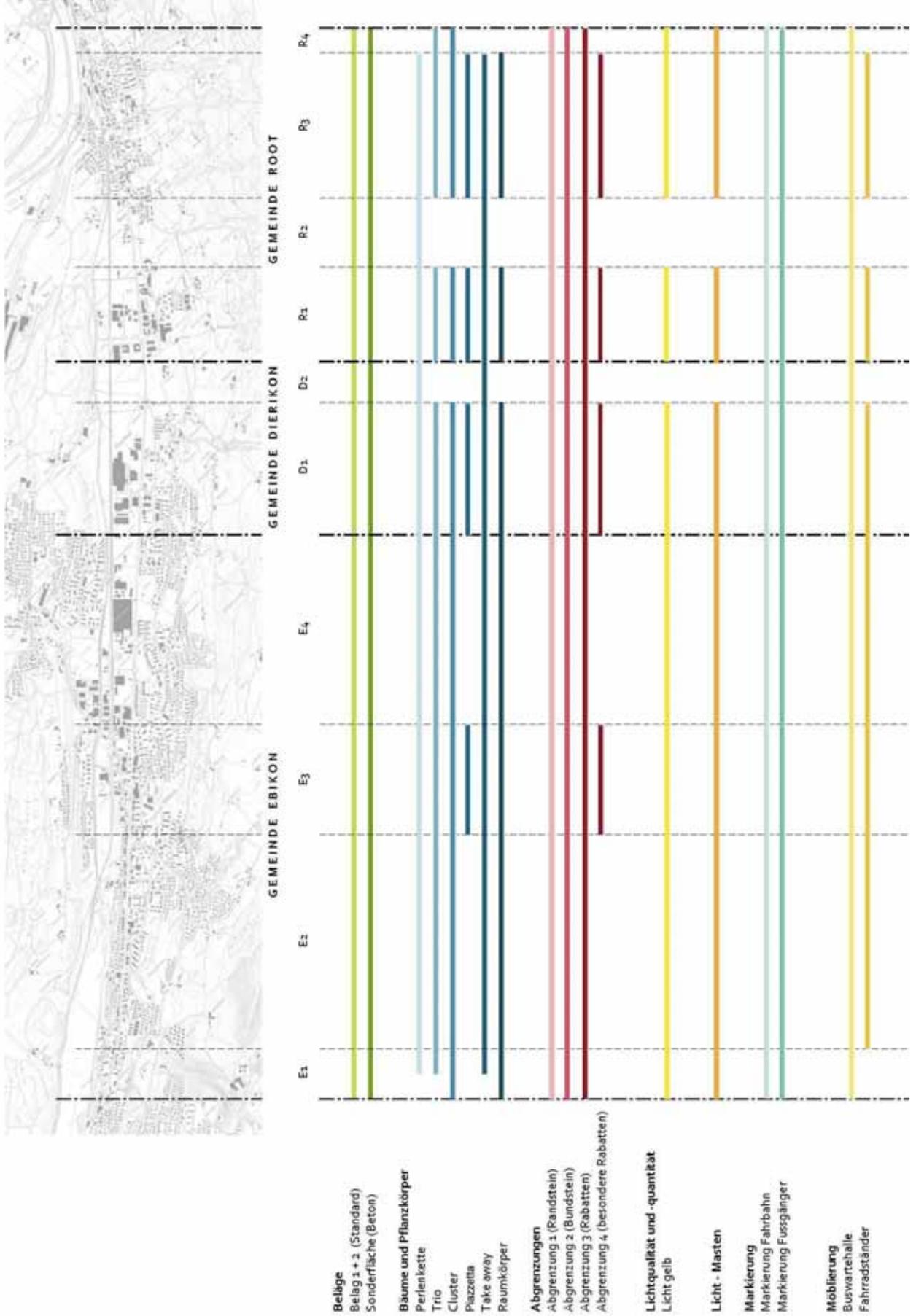
Beispiel Köniz und Niederhasli/ZH



Angaben zu Aufwand oder Zusatzaufwand

Die Elemente können über Sponsoring oder als Werbeträger finanziert werden.

Abschnittseinteilungen



K 17 Ebikon, Dierikon, Root:

Merkblatt "Rontal-Allee – Anforderungen an die Gestaltung"

Strassenprojekte und Projekte Privater an der K17 zwischen Luzern und Gisikon („Rontal-Allee“) sind nach einem übergeordneten Gestaltungskonzept (vgl. Studie Basisprojekt Rontal-Allee, Stand November 2007) zu entwickeln. Die gestalterischen Grundprinzipien sowie zentralen baulichen Elemente sind nachfolgend zusammenfassend dargestellt.

Die K17 zeichnet sich durch sehr unterschiedliche Nutzungen und Nutzungsintensitäten aus. Zukünftig soll sich dies stärker in der Gestaltung der verschiedenen Abschnitte widerspiegeln. Dabei ist zu unterscheiden in Abschnitte, in denen die Belange des motorisierten Verkehrs im Vordergrund stehen und Abschnitte, in denen der Langsamverkehr eine wesentliche Bedeutung hat (Kernbereiche, Ortszentren wie E1-E3 und R3, ev. längerfristig auch D1).



Übergreifende Betriebs- und Gestaltungsprinzipien

- Das Betriebskonzept bei Strassenbaumassnahmen richtet sich nach den Erkenntnissen der Betriebs- und Gestaltungsstudie Rontal, Stand 2005
- Die Gestaltung hat die städtebaulichen, landschaftlichen und nutzungsspezifischen Rahmenbedingungen und Anforderungen explizit zu berücksichtigen.
- Eine hohe Bedeutung für die Gestaltung wird den Elementen Bäume und Pflanzkörper, Licht und Beläge beigemessen. Diese bilden die Grundlage für ein harmonisches Gesamtbild mit einer begrenzten Auswahl von Materialien.
- Weitere Elemente, die den Gemeinden die Möglichkeit bieten, ihren individuellen Charakter zu betonen sind Möblierung, Vorzonen und Parkplätze.

Vorgehensweise bei der Projektentwicklung

- Die Projektierung berücksichtigt die detaillierten Inhalte des Elementkatalogs zu Materialien, Baumarten etc. (Teil der Basisstudie Rontal-Allee, Stand November 2007).
- Zur Umsetzung ist die notwendige Fachbegleitung rechtzeitig einzubeziehen.
- Die Wünsche und Anforderungen an die Detailgestaltung seitens der Gemeinde sind frühzeitig durch die Projektleitung (Phase Vorprojekt) abzustimmen und zu integrieren.

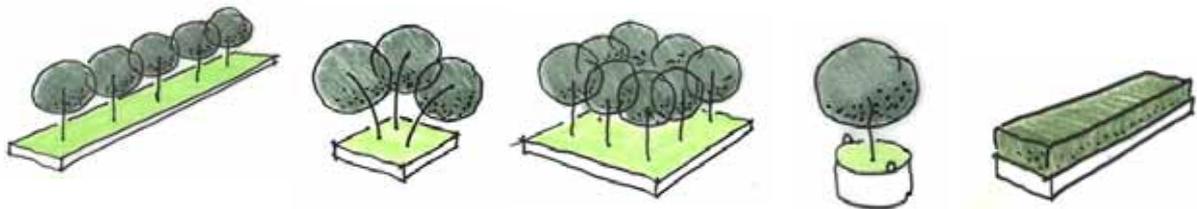
Wichtige Elemente für die übergreifende Gestaltung

(Auszug Elementkatalog, Basisstudie Rontal-Allee)

Bäume und Pflanzkörper

Prinzip: Bäume sind in wiederkehrenden Gruppen (mind. 3 Bäume in gleichmässigen Abständen), strassenbegleitend anzuordnen (Allee-Charakter). Es sind überwiegend grosse und mittelgrosse Bäume zu verwenden.

Beispiele:



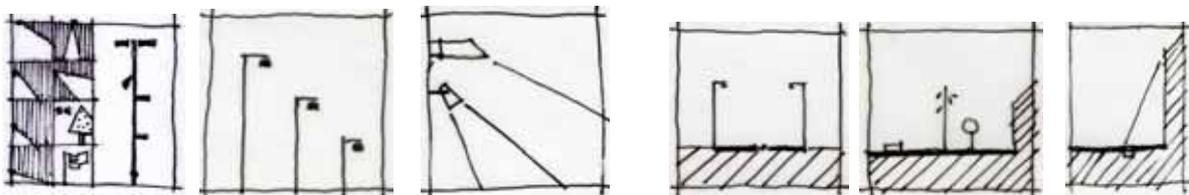
Lichtqualität und -quantität

Prinzip: Für das Rontal wird das Mast- und Lichtsystem „...“ ausgewählt, das es ermöglicht unterschiedliche Lichtquellen einzusetzen und verschiedene Lichtqualitäten (z.B. Farben) zu erzeugen.

Beispiele:

Rontal Mast

Anordnung im Strassenraum



Beläge und Abgrenzungen

Prinzip: Die Beläge und Abgrenzungen orientieren sich an den Standards des Kantons. Zur Reduktion der Materialvielfalt wird im Elementkatalog eine Auswahl getroffen.

Mischverkehrsflächen und spezielle Flächen

Helle Betonplatten für Bushaltestellen, Kreisel (hochbelastet). Als Standard + auch für Mehrzweckstreifen und Abbiegestreifen.