ESP

ENTWICKLUNGSSCHWERPUNKT
RONTAL LUZERN

ERLÄUTERUNGSBERICHT

nach §§ 7 bis 14 PBG

10. Juli 2003/15. Dezember 2003

Gemeinschaftsplanung der Gemeinden Ebikon, Dierikon, Buchrain und Root, des Kantons Luzern sowie der wichtigsten Grundeigentümer

Inhaltsverzeichnis

A EINLEITUNG ... 3

1. Zielsetzung ... 4
2. Ausgangslage ... 4

B KONZEPTE ... 9

3. Nutzung ... 9
   3.1 Arbeitsplatz-/Bevölkerungsentwicklung ... 9
   3.2 Nutzungspotenzial ... 14
   3.3 Nachfrage, Standortqualität ... 14
   3.4 Fazit ... 15
4. Verkehr ... 19
   4.1 Motorisierter Individualverkehr ... 19
   4.2 Öffentlicher Verkehr ... 27
   4.4 Velo- und Fussgängerverkehr ... 37
   4.5 Umwelt ... 42

C UMSETZUNG ... 45

5. Zusammenspiel der ausgewählten Planungsinstrumente ... 45
   5.1 Einleitung ... 45
   5.2 Richtplan ESP Rontal ... 45
   5.3 Erläuterungsbericht ESP Rontal ... 46
   5.4 Nutzungszonenpläne ... 46
   5.5 Gestaltungs- und Bebauungspläne ... 46
   5.6 Controlling Gruppe ... 46
6. Entscheide der öffentlichen Hand ... 46
7. Marketing und Standortpromotion ... 48
8. Infrastrukturkosten ... 49

ANHANG ... 51

Anhang 1: Mitglieder der Projektkommission ... 1
Anhang 2: Nutzungen und ihr relatives Fahrtenaufkommen ... 3
Anhang 3: Tabellen Nutzungspotentiale und Verkehrsaufkommen ... 5
Anhang 4: Entwicklung DTV 2000 - 2010 ... 9
Anhang 5: Abkürzungen ... 11

A EINLEITUNG

ESP Rontal im kantonalen Richtplan verankert

Der kantonale Richtplan Luzern 1998 legt im Kapitel S3 Entwicklungsschwerpunkte (ESP) die vorrangigen Entwicklungsgebiete des Kantons Luzern fest. Das Rontal umfasst einen der zwölf wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte von kantonaler Bedeutung. Ziel der ESP Planung ist die Schaffung baureifer konkurrenzfähiger Arbeitszonen an attraktiven Standorten.

Partnerschaftliche Planung zwischen Gemeinden, Kanton und wichtigsten Grundeigentümern

Der Richtplan ESP Rontal stellt eine Gemeinschaftsplanung der Gemeinden Ebikon, Dierikon, Buchrain, Root, dem Kanton Luzern sowie den wichtigsten Grundeigentümern dar. Das Projekt wurde am 6. Februar 2001 mit einer Klausur gestartet. Ziel der Klausur war, sich Klarheit über die Probleme, den Planungsperimeter und über das weitere Vorgehen zu verschaffen. Auf der Grundlage des Klausurberichts entstand mit Datum vom 03. April 2001 ein Koordinationsabkommen und Arbeitsprogramm für die Richtplanphase. Darin einigten sich die beiden Gemeinden Ebikon, Dierikon, Buchrain, Root und der Kanton Luzern über die Ziele, die zu lösenden Probleme, den Planungsperimeter, das Arbeitsprogramm sowie über die Finanzierung der Richtplanung. Die Planung sah den Einbezug der Grundeigentümer vor. Drei wichtige Grundeigentümer beteiligten sich finanziell an der Planung (siehe Anhang 1).

Richtplan bindet Behörden und Verwaltung

Der Richtplan ist ein verwaltungsanweisendes Planungsinstrument. Der Einbezug der vorwiegend privaten Grundeigentümer erfolgte aus der Überzeugung heraus, dass die öffentliche Hand nicht an den Bedürfnissen der privaten Grundeigentümer vorbei planen darf. Trotz der z.T. gegensätzlichen Vorstellungen und Anliegen der öffentlichen Hand und der Privaten, wurde versucht, soweit als möglich einvernehmliche Lösungen zu erarbeiten.

Für den Vorsitz der Projektorganisation stellte sich Herbert Lustenberger, Gemeindeammann von Ebikon zur Verfügung. Mit den Arbeiten am Richtplan wurde das Planungsbüro ecoptima ag, Bern, betraut, welches auch die Geschäftsführung übernahm. Die Bereiche Verkehr und Umwelt wurden vom Büro Albrecht und Partner AG, Luzern, und der Bereich Nutzung/Wirtschaftlichkeit wurde von ecoptima ag bearbeitet.

Die Arbeiten an der Richtplanung wurden von der Projektkommission begleitet (Liste siehe Anhang 1). Diese bestand aus Vertretern der Gemeinden von Ebikon, Dierikon, Buchrain, Root, des kantonalen Raumplanungsamtes, des Tiefbauamtes, des Zweckverbandes für den öffentlichen Verkehr sowie aus Vertretern der Grundeigentümer.

Der Aufbau des Erläuterungsberichts richtet sich nach den Elementen des Richtplans. Im Teil B. Konzepte, werden die Grundlagen dargestellt, welche zum anzustrebenden Zustand führen. Im Teil C. Umsetzung, wird aufgezeigt, mit welchen Massnahmen die Ziele erreicht werden sollen.

Chance
guter Standort für die Wirtschaft nutzen

Gemäss kantonalem Richtplan werden als Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Standorte an den Schnittpunkten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und/oder des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) definiert, die sich vor allem für Betriebe eignen, welche auf ein grosses Potenzial an qualifizierten Arbeitskräften angewiesen sind oder ein hohes Kontakt- oder Kundenpotential benötigen. Die Lage an den Schnittpunkten des öffentlichen Verkehrs garantiert ein grosses Einzugsgebiet für den Berufspendlerverkehr und erschliesst damit den Betrieben einen breiten Arbeitsmarkt.

1. Zielsetzung

Koordinierte Entwicklung: Abstimmung von Nutzung, Verkehr und Umwelt

Hauptziel der gemeinsamen Planung ist eine koordinierte und geordnete Entwicklung der Region Rontal. Mit dem überkommunalen Richtplan verfolgt die Planungsgemeinschaft Ziele in den Bereichen Nutzung, Verkehr und Umwelt, welche im Folgenden beschrieben werden. Grundsätzlich sollen durch den Richtplan ESP Rontal die im Betrachtungsperimeter bestehenden Arbeitszonen weiterentwickelt und für bestehende und neu anzusiedelnde Betriebe attraktive, konkurrenzfähige und baureife Standorte von regionaler und überregionaler Bedeutung geschaffen werden.

Voraussetzungen für Entwicklung schaffen

Der Richtplan soll ein Nutzungsprofil für Teilgebiete aufzeigen. Dabei soll der Nutzungsfächer grundsätzlich möglichst breit angelegt sein, doch Nutzungen mit einer hohen Wertschöpfung (Dienstleistungen/Büro, High-Tech, Produktion von hochwertigen Produkten) stehen im Vordergrund. Weitere Lagerbetriebe und Werkhöfe sind im ESP Perimeter weniger erwünscht. Der Richtplan zeigt den Umgang mit verkehrsintensiven Nutzungen wie Fachmärkte, Logistikzentren, kommerzielle Sport- und grösseren Freizeitanlagen auf. Die allfälligen Konsequenzen der Nutzungsszenarien auf die Ver- und Entsorgung sind aufzuzeigen.

Im Bereich Verkehr zeigt der Richtplan die Grenzen der Belastungen auf, auf welche die weitere Entwicklung auszurichten ist. Damit zusammenhängend ist die Situation im öffentlichen Verkehr zu verbessern. Das Gebiet soll mit einer Verlängerung der Trolleybuslinie besser erschlossen werden und im Zusammenhang mit der S-Bahn Zentralschweiz soll die bessere Verbindung zwischen Rontal und Luzern erreicht werden. Mit dem Richtplan wird die koordinierte Umsetzung dieser Massnahmen in die Wege geleitet.

2. Ausgangslage

Grosses Nutzungs- und Umstrukturierungspotenzial vorhanden

Der Richtplan betrachtet ein hochwertiges Entwicklungsgebiet mit rund 130 ha Gesamtfläche (siehe Karte), wovon ca. 70 ha noch nicht überbaut sind. Ein Teil der überbauten Flächen weist noch ein Umstrukturierungspotenzial auf. Das Gebiet liegt 5 – 10 km vom Zentrum Luzern entfernt und verfügt über attraktive Wohnlagen in der unmittelbaren Umgebung. Mit dem Ausbau

der Strassenerschliessung und einer verbesserten ÖV-Erschliessung wird das Gebiet ausgezeichnet erschlossen und an das übergeordnete Verkehrsnetz angebunden.

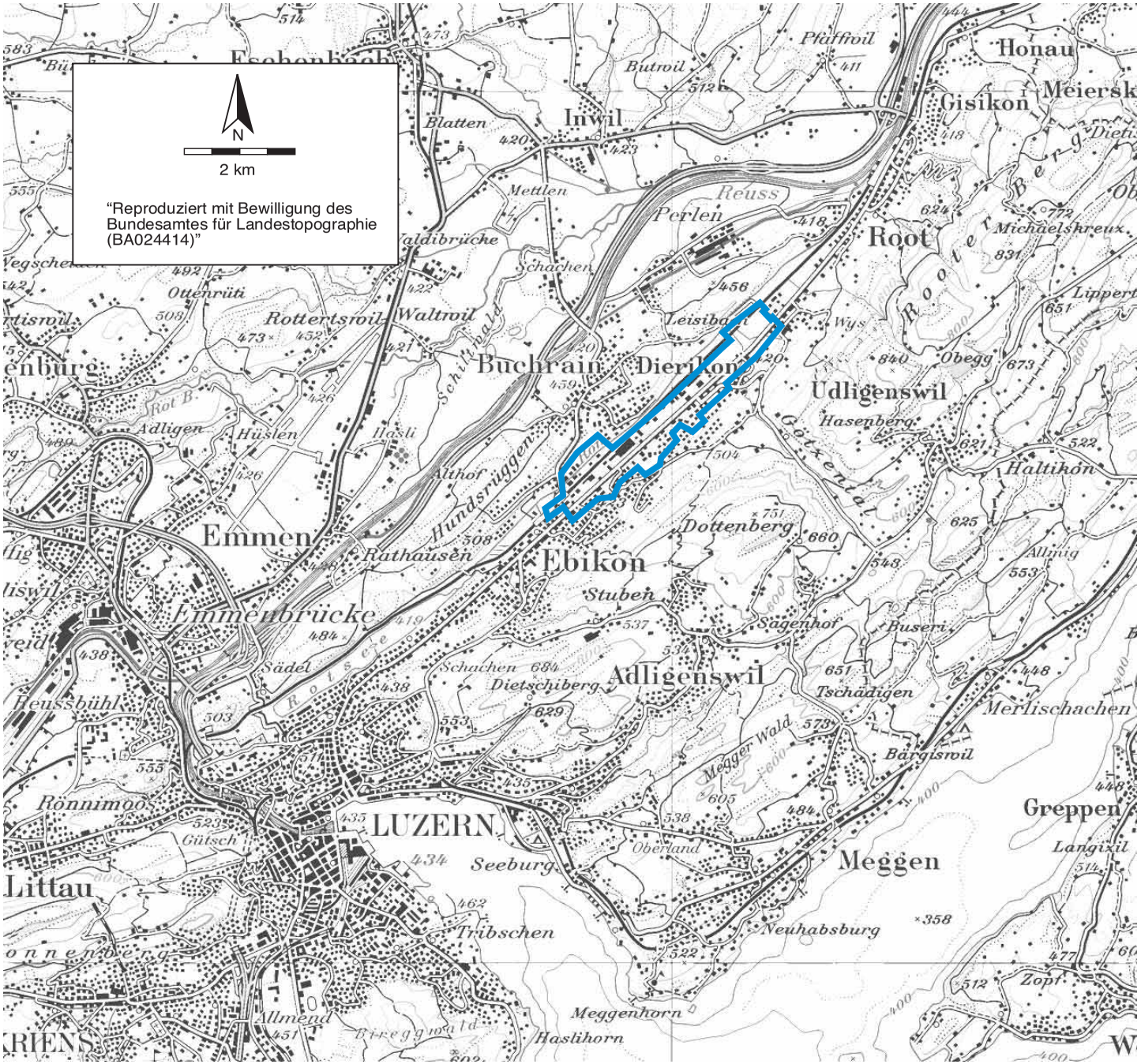
Das Arbeitsgebiet ist bereits heute ein Arbeitszentrum der Region Luzern. Aufgrund der optimalen Erschliessungsvoraussetzungen eignet sich das Gebiet für alle Arten von Betrieben, vorzugsweise für personen- und güterintensive Arbeitsplätze.

Als eines der wesentlichen Schlüsselprobleme kann das grosse Nutzungspotenzial genannt werden, welches vom Verkehr und der Umwelt bewältigt werden muss. Eine weitere Herausforderung stellt die Abstimmung der Ziele der Planung der öffentlichen Hand und den Ansprüchen der Grundeigentümer dar.

ESP Rontal

Karte Erläuterungsbericht

Ausgangslage



Perimeter

02.06.2002 ecoptima AJ3 RECHT

B Konzepte

3. Nutzung

Ausgangspunkt der Überlegungen bildet das Nutzungspotenzial des Standortes, welches durch die Baulandreserven und die Umstrukturierungspotenziale bestimmt ist. Dazu kommen die Nachfrage und die Anforderungen des Marktes (Preis, Verfügbarkeit, Erschliessung u.a.). Je besser Angebot und Nachfrage übereinstimmen, umso grösser sind die Chancen, dass der ESP erfolgreich ist.

Potenziale, Nachfrage, Anforderungen des Marktes

Einer besonderen Beachtung bei der Richtplanung bedürfen die Unsicherheit und die Veränderungen im Umfeld, wie

- Strukturbereinigungen in diversen Sparten, welche gesamthaft zu einer geringeren, punktuell aber zu einer höheren Nachfrage nach Nutzflächen führen,
- Veränderungen in der Einkommenssituation und bei der Ausgabenstruktur der Haushaltungen,
- Veränderungen bei den Konsumgewohnheiten.

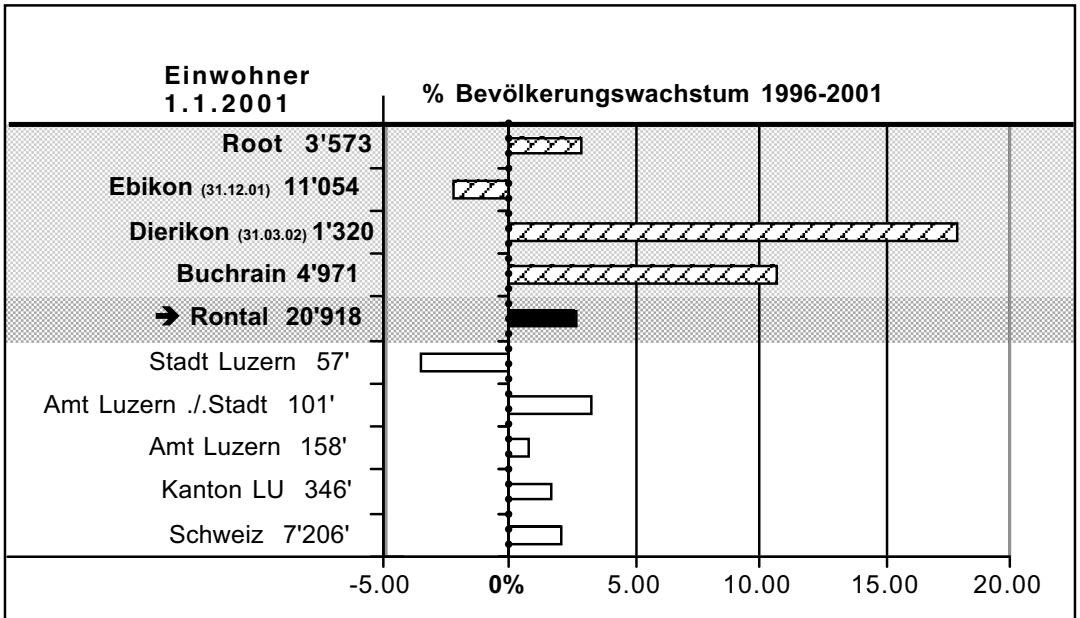
3.1 Arbeitsplatz-/Bevölkerungsentwicklung

Der Grossraum Luzern entwickelt sich entlang von zwei Achsen: Entlang der Nord-Süd-Transversalen A2, sowie beidseitig der A14 Luzern–Rotkreuz–Zug, mit Fortsetzung in den Ballungsraum Zürich. Die erweiterte Region Luzern umfasst rund 180'000 Bewohner. Diese verteilen sich auf zwanzig Gemeinden.

Gute Lage des Rontals zwischen Luzern und Zug

Um die Arbeitsplatzentwicklung im Entwicklungsschwerpunkt Rontal zu beurteilen, wird zuerst in einer Übersicht ein Gemeinde- und Regionalvergleich der Beschäftigtenzahl und Arbeitsstätten gegeben:

Bevölkerungsentwicklung



Quelle: Bundesamt für Statistik/Internetangaben der Gemeinden

Der Kanton Luzern verzeichnete in den letzten (5) Jahren die gleichen Entwicklungstendenzen wie die Schweiz:

Leicht überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum im Rontal

- Weitere, zunehmend jedoch abgeschwächte Bevölkerungsrückgänge in den Zentren und grösseren Agglomerationsgemeinden (s. Ebikon);
- Möglicherweise zeichnet sich bald eine Trendwende des Bevölkerungsrückgangs in der Stadt Luzern ab;
- Unterschiedliches, zum Teil markantes Wachstum ausserhalb der Zentren
- Weitere Rückgänge in den strukturschwachen, ländlichen Regionen
- Parallel zur Entwicklung des Luzerner Agglomerationsgürtels verzeichnet auch das Rontal als Ganzes überdurchschnittliche Wachstumswerte;
- Die interkantonale Wanderung verzeichnet weiterhin starke Abwanderungen – vor allem der schweizerischen Wohnbevölkerung - in die Wirtschaftszentren und/oder steuerlich attraktiveren Gemeinden in den Kantonen dwalden; Stichwort "Kader- und Kapitalabfluss".
- Trotz wenig überdurchschnittlich attraktiven Wohngebieten ist das Rontal, aufgrund der Lage zwischen Luzern und Zug sowie guter Erreichbarkeit von Zürich, auch längerfristig eine gefragte Wohngegend mit Wachstumspotenzial. Der Autobahnanschluss Buchrain wird dieses Wachstum direkt und indirekt (über Arbeitsplätze) zweifellos unterstützen.

Beschäftigtensituation im Rontal

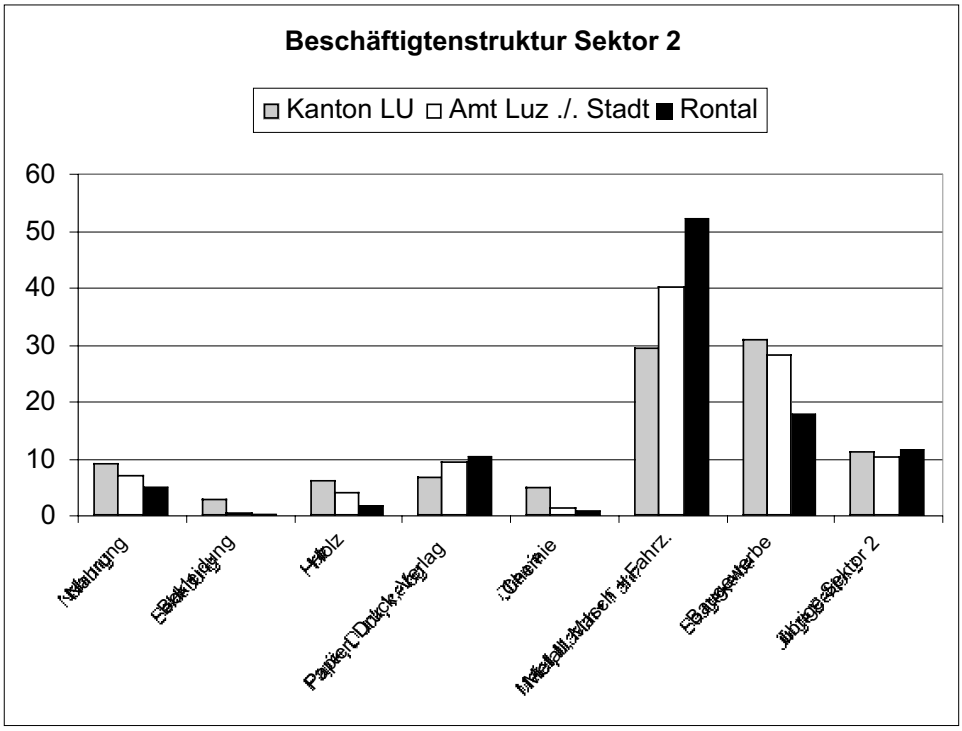
Die Situation in den einzelnen 4 Gemeinden ist sehr unterschiedlich.

	Einwohner 1.1.01	Betriebe1.1.01	Beschäftigte1998	Beschäftigte pro Betrieb	Beschäftigte pro 1'000 E
Buchrain	4‘971	150	1‘227	8,2	247
Dierikon	1‘320	65	1‘616	24,9	1‘224
Ebikon	11‘054	452	5‘319	11,8	481
Root	3‘573	190	2‘036	10,7	570
Rontal	**20‘918**	**857**	**10‘198**	**11,9**	**488**
davon Sektor 2		*232*	*4‘845*	*20,9*	*232*
Sektor 3		*625*	*5‘353*	*8,6*	*256*

Insgesamt ist das Rontal noch deutlich überdurchschnittlich industriell geprägt. Auf einen Sektor 2- Beschäftigten entfallen hier 1,1 Sektor 3-Beschäftigte, während es im Kantonsmittel mit 2,2 doppelt so viele sind.

Das Rontal erreicht mit 488 Beschäftigten pro 1'000 Einwohner eine deutlich geringere Arbeitsplatzdichte als im Kantonsmittel. Dies trotz dem sehr hohen Beschäftigtenanteil in Dierikon von 1'224 Beschäftigte pro 1'000 Einwohner.

Wirtschaftsstruktur im Rontal



Maschinenindustrie, Metallverarbeitung, Fahrzeugbau und Elektrotechnik dominieren im Rontal sowohl absolut wie auch relativ.

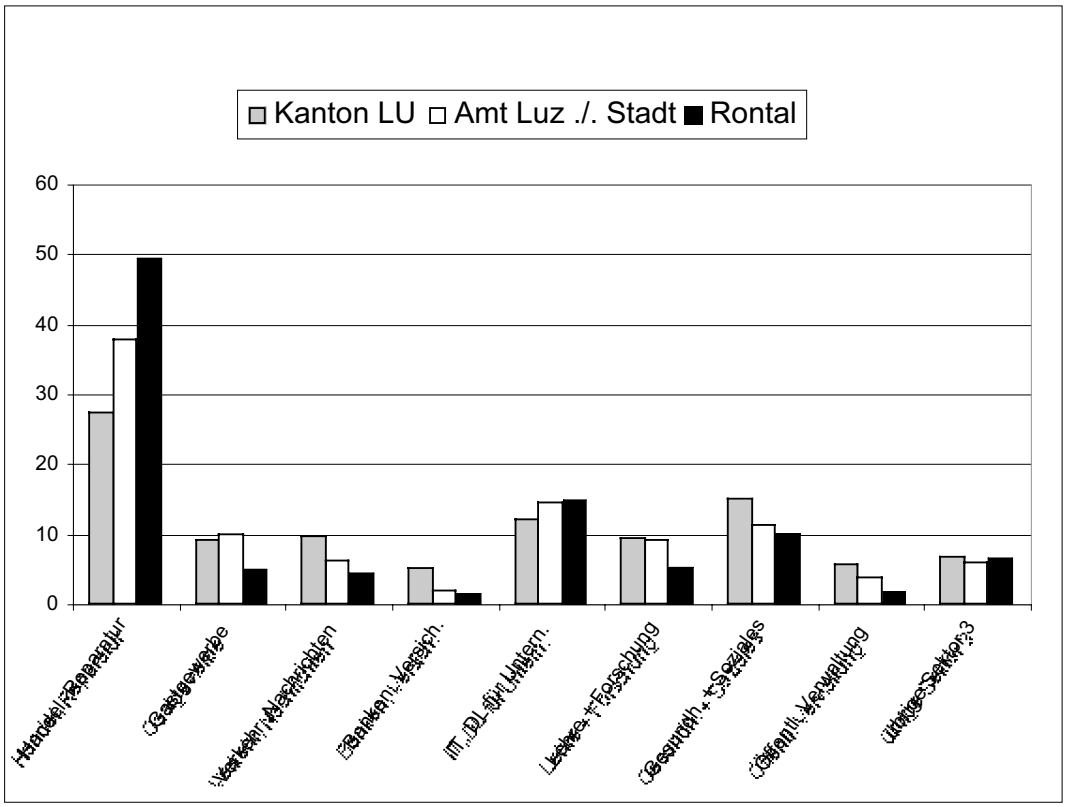
Mehr als jeder zweite Beschäftigte im Sektor 2 ist in diesen Branchen tätig. Im Kantonsmittel ist es nicht einmal jeder dritte. Diese Konzentration im Rontal unterstreicht primär die Bedeutung der Firma Schindler Aufzüge AG und ihrer Zulieferbetriebe.

Starke Bedeutung von Firmen wie Schindler Aufzüge AG und Komax

Dieser Weltkonzern beschäftigt im Rontal 1'800 Mitarbeiter[1]. Zusammen mit Zulieferern und den indirekten Drittleistungen ist Schindler Aufzüge AG der mit Abstand bedeutendste Wirtschaftsfaktor im Rontal.

[1] Laut Auskunft des BFS werden Konzerne sehr differenziert nach effektiven Tätigkeitsgebieten betrachtet womit von den 1'800 Schindler-Beschäftigten im Rontal statistisch richtigerweise nur ein Teil dem Sektor 2 zugeordnet wird.

Die Beschäftigtenstruktur Sektor 3



Auch im 3. Sektor gibt es im Rontal ein stark dominantes Segment mit fast 50 % aller Beschäftigten im Bereich Handel / Reparatur.

Starke Präsenz des Autohandels und des Detailhandels

Dazu gehören:
- Handel mit Autos und Reparatur
- Handelsvermittlung und Grosshandel
- Detailhandel und Reparatur von Gebrauchsgütern

Diese Branchen zählen nicht zu den wertschöpfungsstärksten und eine weitere Konzentration in diesem Sektor ist volkswirtschaftlich und regionalpolitisch nicht empfehlenswert.

Erfreulich hohe, sogar überproportionale Anteile werden im Bereich IT und Dienstleistungen für Unternehmungen verzeichnet.

Eine bessere und wertschöpfungsintensivere Diversifikation ist anzustreben. Dank und mit der Ansiedlung der Firma Schindler Aufzüge AG in Ebikon (erst) im Jahre 1957 setzte eine rege industrielle Wirtschaftstätigkeit im Rontal ein. Die Wirtschaftsstruktur ist dadurch überdurchschnittlich durch den Sektor 2 geprägt, wo mehr als jeder zweite Arbeitsplatz im Maschinen-, Apparate- und Fahrzeugbau ist. Im Dienstleistungssektor dominieren Gross- und Detailhandel / Reparatur.

3.2 Nutzungspotenzial

70 ha Baulandreserven

Der Richtplan betrachtet ein hochwertiges Entwicklungsgebiet mit rund 130 ha Gesamtfläche, wovon ca. 70 ha noch nicht überbaut sind. Ein kleiner Anteil der Flächen weist noch ein Umstrukturierungspotenzial auf. Der ESP Rontal hat somit grosse Flächenreserven. Bei einer maximalen Bebauung gemäss den Zonenplänen (inkl. Umstrukturierungspotenziale) liessen sich bis zu 61 ha anrechenbare Geschossflächen realisieren. Es kann festgehalten werden, dass die Flächenreserven im Planungsgebiet sehr gross sind und eine gute Ausgangslage für den ESP bilden.

Dieses grosse Angebot lässt einen grossen Spielraum im Nutzungsfächer offen. Die Begrenzung von Art und Mass der Nutzung ergibt sich nicht aus dem Flächenangebot, sondern aus der Verkehrserschliessung und der Umweltgesetzgebung.

Langfristige Reserven

Langfristig stehen dem Rontal zwischen Dierikon und Root noch weitere Flächen von knapp 11 ha landwirtschaftlich genutzte Flächen als Entwicklungspotential zur Verfügung.

3.3 Nachfrage, Standortqualität

Gute Standortfaktoren für ein breites Spektrum von Nutzungen

Unbestritten ist, dass ein potenzieller Markt vorhanden und sich der Standort geographisch, verkehrstechnisch sowie bezüglich Mitarbeiter-Rekrutierung sehr gut eignet.

Gemäss Angaben der Gemeinden bestehen zur Zeit vor allem Nachfragen für folgende Branchen:

- Logistikzenter
- Freizeit-/Einkaufszentrum
- Technopark/Gründerzentrum
- Hi-Tech, Medizin-Technik, IT

Attraktive Arbeitszonen sollen dazu beitragen, dass hoch qualifizierte Personen in der Region bleiben

Als wichtigster Standortvorteil erweist sich heute der Ausbildungs- und Bildungsgrad der in der Region lebenden Menschen. Ein Grossteil der in der Region Luzern wohnhaften und hoch qualifizierten Arbeitskräfte pendelt täglich in den Grossraum Zürich. Es gilt, durch die Schaffung eines entsprechenden Arbeitsplatzangebotes in der Region Luzern dieser Tatsache entgegen zu wirken. Das Wissen und die Lernfähigkeit der erwerbstätigen Bevölkerung gewinnen als Wirtschaftsfaktor zunehmend an Gewicht gegenüber dem Sachkapital. Dabei ist auf eine gegenseitige Beeinflussung und Unterstützung (Symbiose) zwischen den öffentlichen Lehranstalten und den Forschungs- und Entwicklungsstätten aus der Wirtschaft zu achten: Technologischer Fortschritt ist ein wichtiger Faktor für ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum.

Für die Verbesserung der Standortqualität müssen Anreize geschaffen werden, welche den Standort gegenüber vergleichbaren Zentren interessanter erscheinen lassen. Dies kann einerseits durch Synergien im Sinne von Zusammenarbeit mit öffentlichen Lehrstätten (die Fachhochschule Zentralschweiz weist die einzige Ingenieur-Abteilung für Heizungs-, Lüftungs- und

Klimatechnik in der Schweiz auf, die Maschinentechnik arbeitet mit Fachhochschule Burgdorf an Solar- und Hybridtechnik für Fahrzeuge) geschehen und andererseits durch Starthilfe bei Neuunternehmungen (Steuererleichterungen, Mietensubventionierung in Anfangsphase).
Weiter hat das Luzerner Parlament eine Motion verabschiedet, um die vom Regierungsrat beschlossene Senkung der Steuereinheit um 1/20 statt 2003 wie vorgesehen, bereits ab 2002 wirksam werden zu lassen. Das kantonale Steuergesetz kennt auch Steuerbegünstigungen bei der Neuansiedlung von Betrieben.

Synergien bei den Nutzungen suchen und zulassen

Um eine optimale und wirtschaftliche Ausgangslage zu erhalten, sollte mit gezielten Fachbereichen eine Mehrfachnutzung der Infrastruktur angestrebt werden: Kombinierte Arbeitsplatz- und Publikumsbeanspruchung (Arbeitszeit – Freizeit). Neben der Arbeitsnutzung sollten die Verkehrsanlagen ausserhalb der Geschäftszeit für Fitness-, Kino-, Dancing- und Restaurantbetriebe genutzt werden. Dies würde sowohl einer haushälterischen Nutzung dienen, einem gesunden Gleichgewicht (keine unbelebten Quartiere nach Büroschluss), einem höheren Landwert (höhere Nutzung = höherer Preis) als auch einer besseren Akzeptanz in der Bevölkerung.

3.4 Fazit

Guter Standort in der Region Luzern nutzen und mit Infrastrukturausbauten stärken

Es kann festgehalten werden, dass die Flächenreserven im Planungsgebiet sehr gross sind und eine gute Ausgangslage für den ESP bilden. Heute sind im ESP noch relativ wenige zukunftsorientierte Branchen angesiedelt. Es besteht eine Nachfrage im Bereich Büro/Dienstleistungen sowie Freizeit/Logistik. Der Ansiedelung verkehrsintensiver Nutzungen sind allerdings durch die begrenzten Kapazitäten des Strassennetzes Grenzen gesetzt. Chancen bietet insbesondere der hohe Bildungs- und Ausbildungsgrad in der Region lebender Menschen sowie die bestehenden und geplanten Lehranstalten in der Region. Damit der ESP Erfolg hat, sind attraktivitätssteigernde Massnahmen notwendig (bei der Verkehrsinfrastruktur: Buserschliessung, 1/2 bzw. 1/4-Stunden-Takt S-Bahn, Schnellzughalt Ebikon).

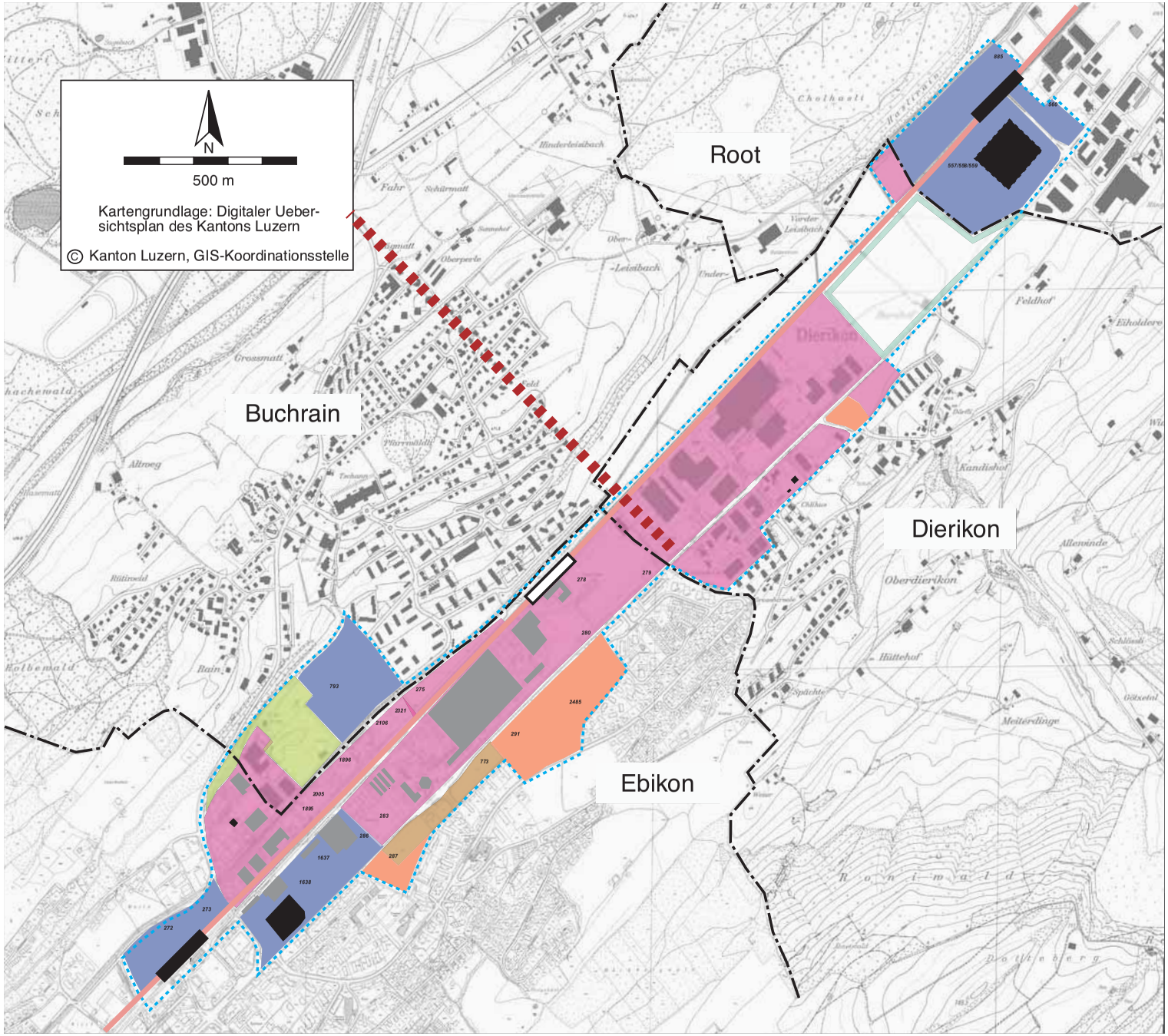
Eine gute Entwicklung des Rontals im Beschäftigungssektor erfordert attraktive Wohngebiete

Im Rahmen der Ortsplanungsrevision ist das Angebot an Wohnzonen zu überprüfen. Das Rontal soll für die Bereiche Arbeiten und Wohnen gleichermassen ein gutes Angebot bereitstellen.

ESP Rontal

Karte Erläuterungsbericht

Nutzungszonenplan



- Arbeitszone I Büro und/oder Dienstleistungen
- Arbeitszone II Industrie und/oder Gewerbe
- Zone für Sport und Freizeitanlagen
- übriges Gebiet (langfristiges Entwicklungspotential)
- Geschäfts-/Wohnzone

- S-Bahn
- S-Bahn-Haltestelle (bestehend)
- S-Bahn-Haltestelle (geplant)
- Autobahnzubringer(geplant)

Grundlagen:

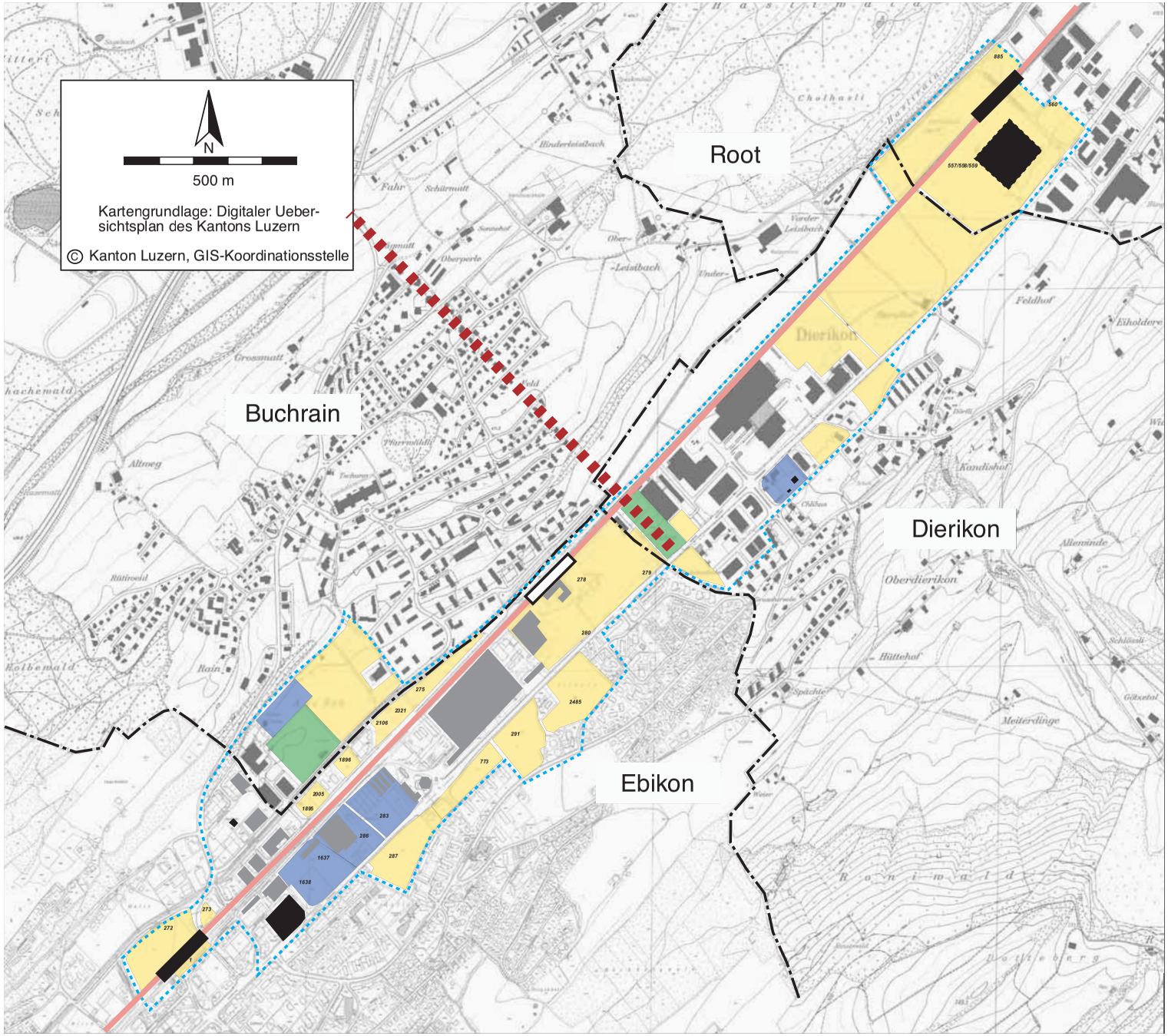
- Perimeter
- neue Gebäude

02.06.03 ecoptima

ESP Rontal

Karte Erläuterungsbericht

Nutzungspotentiale



freie Fläche

Familiengärten/ Sportfelder

Umstrukturierungspotenzial

S-Bahn

S-Bahn-Haltestelle (bestehend)

S-Bahn-Haltestelle (geplant)

Autobahnzubringer(geplant)

Grundlagen:

Perimeter

neue Gebäude

02.06.03 ecoptima

4. Verkehr

4.1 Motorisierter Individualverkehr

Folgerungen aus dem Ist-Zustand

Hohe Querschnittsbelastung in Ebikon (22'000 Mfz/Tag) und Root (15‘000 Mfz/Tag)

Mit dem gegenwärtigen Verkehrsregime wird im Zentrum von Ebikon bei durchschnittlichen Querschnittsbelastungen von bis zu 22'000 Mfz/Tag die Leistungsgrenze erreicht. Ebenfalls hoch mit bis zu 15'000 Mfz/Tag sind die Belastungen in Root. Diese Belastungen verursachen insbesondere folgende Auswirkungen:

- Behinderungen an den lichtsignalgeregelten Knoten insbesondere während der Abendspitzenstunden zwischen Schlössli und Rank in Ebikon sowie im Bereich des Autobahnanschlusses in Root,
- Lange Umlaufzeiten der Lichtsignalanlagen, welche in Ebikon sowohl für die Fussgänger als auch die übrigen Querbeziehungen zu unattraktiven Wartezeiten führen,
- Teilweise Behinderungen des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs,
- Überschreitung der zulässigen Emissionsgrenzwerte auf längeren Strassenabschnitten in Ebikon und Root,
- Starke Trennwirkung in den beiden Ortszentren,
- Ungünstige Bedingungen für die leichten Zweiradfahrer.

Zwischen Ebikon Rank und Dierikon Genossenschaft Migros Luzern geht die durchschnittliche Belastung auf der Kantonsstrasse K17 abschnittsweise auf 10'600 Mfz/Tag zurück und liegt damit gegenwärtig noch deutlich unterhalb der Leistungsgrenze.

Die Belastungen auf der Kantonsstrasse K17 und der K65 werden durch einen überdurchschnittlichen Anteil von Ziel- und Quellverkehr geprägt, welcher mangels eines Autobahnanschlusses im Zentrum des Rontals diese beiden Achsen benutzen muss.

Autobahn A14 mit Leistungsreserven

Die Autobahn A14 weist bei einer durchschnittlichen Belastung von rund 45'000 Mfz/Tag noch beträchtliche Leistungsreserven auf.

Nutzungsszenarien und zusätzliches Verkehrsaufkommen
(Tabelle im Anhang 3)

Mittelfristig ist im Durchschnitt mit zusätzlich 19'000 Mfz-Fahrten zu rechnen

Mit dem zu Grunde gelegten Nutzungsszenario erhält man für die einzelnen Teilgebiete und insgesamt rund 41'000 zusätzliche Personenfahrten/Werktag, verteilt auf 3 Etappen (1. Etappe bis A-14-Anschluss ca. 2010 ca. 21'000 Personenfahrten/Werktag; 2. Etappe ab A-14-Anschluss ca. 2010 bis 2020 ca. 20'000 Personenfahrten/Werktag; 3. Etappe später). Bei einem Modal Split (MIV/ÖV/Langsamverkehr) von 60/30/10 (bzw. 85/10/5 für Migros Dierikon (Genossenschaft Migros Luzern) sowie gemäss den Prognosen für das Schindler-Areal Nord) ergibt dies rund 29'000 MIV-Fahrten. Bei einem durchschnittlichen Besetzungsgrad von 1.2 (d.h. 1.2 Personen pro Personenwagen) bzw. den Prognosewerten für das Schindler-Areal Nord führt dies zu insgesamt etwa zusätzlich 23'000 Mfz-Fahrten/Werktag, was einem durchschnittlichen täglichen Verkehr DTV (7 Tage) von rund 19'000 Mfz-Fahrten/Tag entspricht.

Kurzfristig ist im Durchschnitt mit zusätzlich 10'000 Mfz/Tag zu rechnen

Werden alle Überbauungen der 1. Etappe realisiert, so entsteht strassenseitig ein Mehrverkehr von gerundet 10'000 Mfz/Tag (DTV). Aus der geografischen Verteilung resultiert daraus im Zentrum von Ebikon eine Zunahme im Querschnitt um etwa 5'600 Mfz/Tag (DTV). Werden dazu noch die aus der allgemeinen Verkehrszunahme zurück zu führenden Mehrbelastungen berücksichtigt, so würden die gesamten Querschnittsbelastungen im Abschnitt Schlössli – M-Parc auf 23'000 bis 31'000 Mfz/Tag (DTV) ansteigen (vgl. Entwicklung DTV im Anhang 4). Mit einem Paket von leistungssteigernden und flankierenden Massnahmen auf dem K17-Abschnitt Schlösslistrasse - Gisikon (z.B. Anpassung bzw. Ersatz von Lichtsignalanlagen, neue Aufteilung der Verkehrsflächen usw.) könnte die Kapazität im Zentrum von Ebikon auf etwa 27'000 Mfz/Tag (DTV) erhöht werden. Unter dieser Voraussetzung beträgt der aus Neuüberbauungen an diesem Abschnitt zulässige Mehrverkehr somit höchstens 3'600 Mfz/Tag (DTV) (Umlegung der Zahlen aus Tabelle Anhang 4).

Zwischen dem M-Park und Dierikon-Migros würden die durchschnittlichen Strassenbelastungen ohne Beschränkung der Mfz-Fahrten auf bis zu 20'000 Mfz/Tag ansteigen, womit die praktische Leistungsfähigkeit einer zweistreifigen Hauptverkehrsstrasse erreicht würde.

Im Zentrum von Root würden die Verkehrsmengen ohne Beschränkung der Mfz-Fahrten ebenfalls auf bis zu 20'000 Mfz/Tag zunehmen, womit die praktische Leistungsfähigkeit ebenfalls erreicht und nochmals eine merkliche Verschlechterung der Lebensqualität entstehen würde.

Auf- und Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens
(Zahlen aus Tabelle im Anhang 3)

Die Aufteilung des gesamten zusätzlichen Verkehrsaufkommens auf die einzelnen Verkehrsarten wird mit folgenden Annahmen ermittelt (bei einem durchschnittlichen Besetzungsgrad von 1.2 Personen/Mfz bzw. den entsprechenden Prognosewerte für das Schindler-Areal Nord):

- Motorisierter Individualverkehr (MIV): 60 %
- Öffentlicher Verkehr (ÖV): 30 %
- Langsamer Individualverkehr (LIV): 10 %

Verbesserung des Modal Split angestrebt

Daraus folgt:

- In der 1. Etappe (*ohne* A14-Anschluss) entstehen zusätzlich insgesamt etwa 12'000 Mfz-Fahrten/Werktag beim MIV bzw. rund 4'200 Personenfahrten/Werktag beim ÖV,
- In der 2. Etappe (*mit* A14-Anschluss) entstehen zusätzlich insgesamt etwa 10'500 Mfz-Fahrten/Werktag beim MIV bzw. etwa 5'500 Personenfahrten/Werktag beim ÖV,

Bei Realisierung beider Etappen entstehen somit zusätzlich insgesamt etwa 22'500 Mfz-Fahrten/Werktag beim MIV bzw. etwa 9'700 Personenfahrten/Werktag beim ÖV.

Massnahmen für die 1. Etappe

Um vorübergehend (d. h. bis zur Inbetriebnahme des A14-Zubringers Rontal) noch einigermassen zumutbare Verkehrsbedingungen auf der Kantonsstrasse K17 gewährleisten zu können, sind im Rontal die folgenden raumplanerischen und verkehrlichen Massnahmen in Erwägung zu ziehen:

- Die durchschnittlichen Verkehrsbelastungen im Zentrum von Ebikon sind auf dem Abschnitt Schlösslistrasse - Hofmatt auf eine Leistungsfähigkeit von 27'000 Mfz/Tag zu begrenzen; diese Leistungsfähigkeit muss jedoch vorerst durch geeignete bauliche und betriebliche Massnahmen auf dem K17-Abschnitt Schlösslistrasse - Gisikon hergestellt werden können, wozu umgehend die entsprechenden Planungsarbeiten einzuleiten sind,
- Für den Abbau des auf dem Abschnitt Schlösslistrasse - Hofmatt verbleibenden Leistungsdefizits von 2'000 Mfz/Tag stehen im Rontal die folgenden Möglichkeiten zur Diskussion:
  - Verlagerung auf den öffentlichen (Bahn und Bus) und den langsamen (Fussgänger und leichte Zweiräder) Verkehr: Da die Verkehrsmittelwahl bereits optimistisch zugunsten dieser Verkehrsmittel berücksichtigt wurde, ist von dieser Seite allerdings vorläufig nur ein vergleichsweise bescheidener Beitrag zu erwarten,

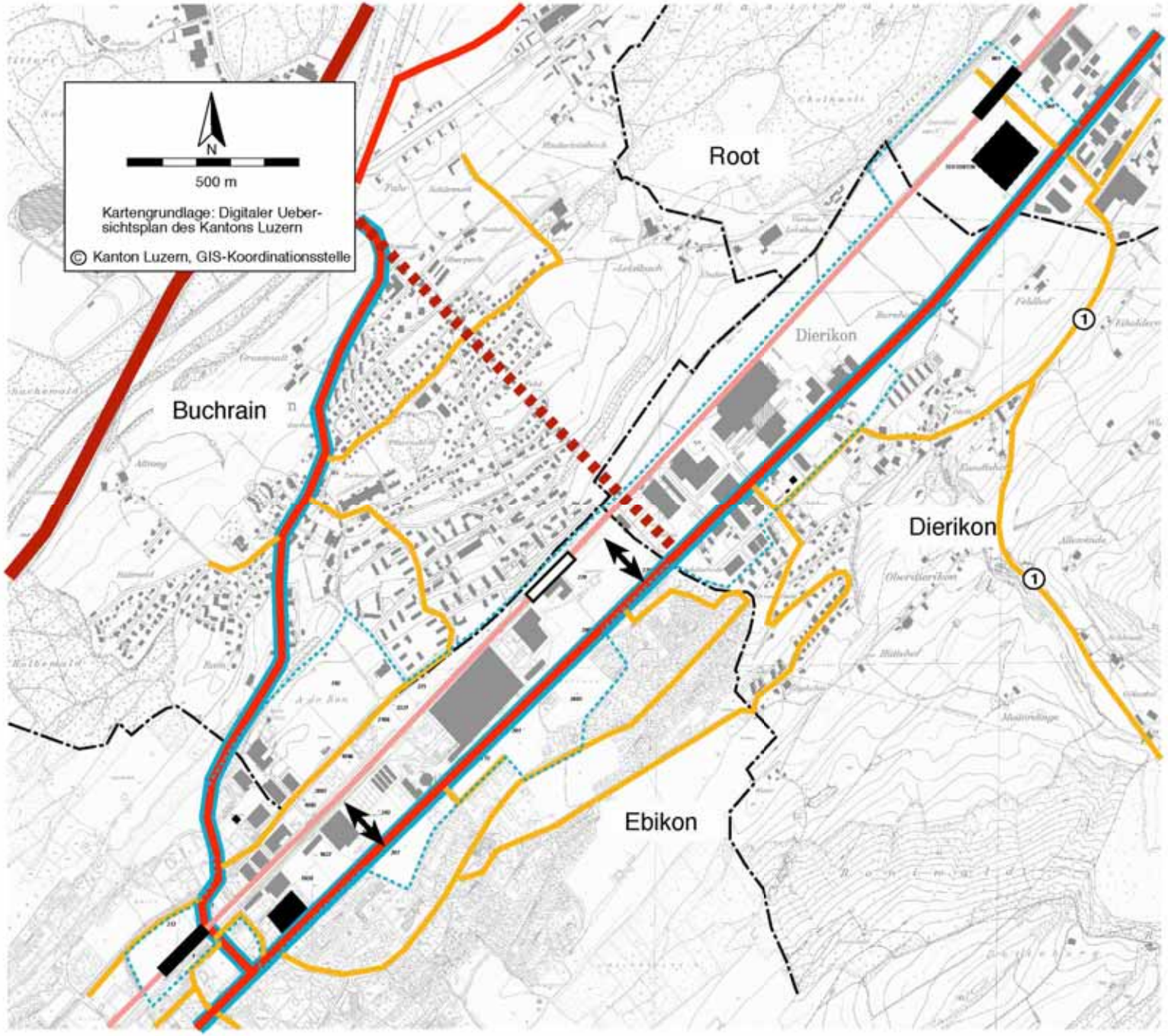
- Verlagerung auf andere Strassenachsen: Als Umfahrungsmöglichkeit von Ebikon stehen für ausgewählte Beziehungen und daher höchstens beschränkt die Achse Root - Perlen - Reussbrücke sowie die Götzentalstrasse zur Verfügung (eine Umklassierung der Götzentalstrasse zur Kantonsstrasse wird spätestens mit der Realisierung des Autobahnzubringers Rontal vorgeschlagen); eine stärkere Nutzung des Autobahnanschlusses ist dagegen wegen der in Root bereits bis zur Leistungsgrenze belasteten Kantonsstrasse K17 nicht möglich,
- Reduktion der in der 1. Etappe geplanten Nutzungen: Da die allgemeine Verkehrszunahme aus Sicht der Rontalgemeinden und allgemein kaum beschränkt werden kann, können an Stelle der gewünschten rund 10'000 Mfz-Fahrten/Tag lediglich etwa 6'500 Mfz-Fahrten/Tag vom Strassennetz übernommen werden; weil jedoch mit der entstehenden Überbauung Längenbold-D4 sowie den geplanten Vorhaben Schindlerareal Süd, Schindlerareal Nord, Migros und Brunner etwa 8'500 Mfz-Fahrten/Tag beansprucht werden, besteht damit bereits ein Überhang von etwa 2'000 Mfz-Fahrten/Tag, welcher höchstens teilweise von der Achse Root - Perlen - Reussbrücke und der Götzentalstrasse übernommen werden könnte,
- Um die Wohnqualität der bestehenden Quartiere zu erhalten, sind diese mit besonderen Massnahmen vor den Emissionen der Strasse und den Nutzungen zu schützen. Insbesondere sind folgende Massnahmen zu prüfen: Gestaltungsvorgaben bei Neubauten (passiver Lärmschutz); Tempo 30-Zonen, Blaue Zonen, bauliche Massnahmen bei Übergängen in Tempo 30-Zonen.

Eine einigermassen geordnete Betriebsabwicklung des Strassenverkehrs auf der Kantonsstrasse K17 im Abschnitt Schlösslistrasse - Root ist raum- und verkehrplanerisch ohne den A14-Zubringer Rontal vorübergehend nur unter den folgenden Bedingungen zu verantworten:

- Zurückstellung aller in der 1. Etappe vorgesehenen Nutzungen, wofür gegenwärtig keine Projekte vorliegen,
- Reduktion der den vorhandenen Projekten bisher zugedachten Kontingenten von 8'500 Mfz-Fahrten/Tag um etwa 2'000 auf rund 6'500 Mfz-Fahrten/Tag,
- Für Neubauten: Schaffung von Anreizen für die Beschäftigten zwecks Umlagerung des Berufsverkehrs auf andere Verkehrsmittel (ÖV, Langsamverkehr),
- Anordnung von Verkehrssteuerungsmöglichkeiten für die neu entstehenden Nutzungen, damit der wegfliessende motorisierte Individualverkehr während der kritischen Hauptverkehrszeiten fallweise dosiert werden kann,
- Inbetriebnahme eines integralen Betriebskonzeptes für die Kantonsstrasse K17, welches die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer und Anlieger hinsichtlich Komfort, Sicherheit, Leistungsfähigkeit, Siedlungs- und Umweltverträglichkeit ausreichend erfüllt und nach der Erstellung des A14-Zubringers mit geringem Aufwand modifiziert werden kann; dazu gehört auch der schon seit längerer Zeit vorgesehene Umbau des bestehenden A14-Anschlusses in Gisikon,

- Rasche Umsetzung der 1. Etappe des Konzeptes für den öffentlichen Verkehr, d. h. (vgl. auch Kapitel 4.2):
  - Inbetriebnahme der Bahnhaltestelle Buchrain
  - Erstellung des zentralen Umsteigepunktes beim Bahnhof Ebikon,
  - Angebot eines durchgehenden 30'-Takt beim regionalen Schienenverkehr zwischen Luzern - Rotkreuz - Zug im Rahmen der Stadtbahn Zug,
  - Verlängerung der Trolleybuslinie 1 vom Maihof zum Bahnhof Ebikon (zu prüfen durch ÖVL),
  - Umwandlung der radialen Autobuslinie 22 (Luzern Bahnhof - Ebikon - Buchrain -Perlen/Inwil) in eine Zubringerlinie Ebikon Bahnhof - Perlen/Inwil (zu prüfen durch ÖVL),
  - Beschleunigung der radialen Autobuslinie 23 (Luzern Bahnhof - Ebikon - Dierikon - Root) auf dem Abschnitt Luzern Bahnhof - Ebikon Bahnhof (Schnellbuslinie),
  - Verbesserte Erschliessung des Dorfkerns Dierikon durch eine neue Haltestelle auf der Kantonsstrasse beim Burenhof,
  - Prüfung von tangentialen Busverbindungen zur besseren Erreichbarkeit der Arbeitsplätze im Rontal.

Die Reduktion der in der 1. Etappe geplanten Nutzungen führt zu der in der Karte auf Seite 43 dargestellten Abstimmung von Nutzung, MFz-Fahrten und Erschliessung.



ESP Rontal

Karte Erläuterungsbericht

Erschliessung Strassen

Ist-Zustand

- Hochleistungsstrasse
- Hauptverkehrsachse
- Sammelstrasse
- ① Bei Realisierung Autobahnzubringer dem Kanton Umklassierung beantragen

Vorgesehene Anpassungen

- Autobahnzubringer (geplant)
- Betriebs- und Gestaltungskonzept
- Anschluss Arbeitszone an Kantonsstrasse

- S-Bahn
- S-Bahn-Haltestelle (bestehend)
- S-Bahn-Haltestelle (geplant)
- Autobahnzubringer (geplant)

Grundlagen:

- Perimeter
- neue Gebäude

15.12.03 ecoptima AJ 3 TECHFI

4.2 Öffentlicher Verkehr

S-Bahn Zentralschweiz

Grosser Handlungsbedarf beim schienengebundenen öffentlichen Verkehr

Mit dem im Juni 2001 vorgestellten Planungsbericht "S-Bahn Zentralschweiz" der Zentralschweizer Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (ZKöV) liegen die kurz- bis längerfristigen Vorstellungen zur künftigen Abwicklung des Personenverkehrs auf der Schiene vor. Für das Rontal sind darin folgende Vorschläge zum Regionalverkehr enthalten:

Zeit-horizont	Fahrplanangebot	Infrastrukturmassnahmen	Bemerkungen
2004	stündlicher Regionalzug Luzern–Baar	neue Haltestelle Buchrain	Plangenehmigungsverfahren läuft
	stündlicher Regionalzug Ebikon–Rotkreuz	neue Haltestellen Hünenberg Badi, Zythus, Alpenblick, Kollermühle, Schutzengel, Baar Stadtgrenze und Neufeld	Bestandteil des Projektes Stadtbahn Zug
	ev. 30'-Takt Luzern –Rotkreuz		abhängig von Planung Fernverkehr!
2008	30'-Takt Luzern–Rotkreuz(–Zug –Baar)	Doppelspur Rotkreuz –Cham neue Haltestelle Rotkreuz Ost	
2016	15'-Takt Luzern–Rotkreuz(–Zug–Baar)	Doppelspur Rotsee oder Durchgangsbahnhof Luzern	Spange Rotkreuz, Zimmerbergtunnel II und Gotthardbasistunnel in Betrieb

Tabelle 3: Angebotsvorstellungen für die S-Bahn Zentralschweiz nach Zeithorizonten

Aus den obigen Angebotsvorstellungen geht hervor:

Neue Haltestelle im ESP-Perimeter: Buchrain

- Die neue Haltestelle Buchrain erweitert in einer 1. Etappe vorerst die örtliche Verfügbarkeit des regionalen Schienenverkehrs im Rontal und ergibt insgesamt bessere Verbindungen nach/von den Räumen Zug–Zürich; sie bildet ein wertvolles Zusatzangebot und insbesondere den Kern für entsprechende Nutzungsverdichtungen im Umfeld der neuen Haltestelle,

Integraler Halbstundentakt im Regionalverkehr als Ziel bis 2008

- Da vermutlich erst ab 2008 ein integraler Halbstundentakt Luzern–Rotkreuz–Baar angeboten werden kann, bleibt bis dahin die zeitliche Verfügbarkeit des regionalen Schienenverkehrs vorläufig weit unter jener der beiden Buslinien 22 (Luzern–Ebikon–Buchrain–Perlen/Inwil) und 23 (Luzern–Ebikon–Dierikon–Root),

Viertelstundentakt im Regionalverkehr als Ziel bis 2016

- Erst ab 2016 besteht beim Regionalverkehr auf der Schiene mit dem 15'-Takt eine zeitliche Verfügbarkeit, welche eine integrale Angebotsplanung des schienen- und strassengebundenen öffentlichen Verkehrs erlaubt.

Anpassungen beim Busnetz[2]

Der Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr Luzern (ÖVL) hat Ende 2001 beschlossen, das in Entstehung befindliche Wohngebiet "Oberlöchli" durch eine Verlängerung der Trolleybuslinie 7 (Hirtenhof–Bahnhof–Wesemlin) zu erschliessen. Damit wird der bisherige stadtseitige Endpunkt der Linie 27 (Ottigenbühl–Wesemlin) ebenfalls an die neue Endhaltestelle "Löchli" zurückverlegt. Der Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr Luzern (ÖVL) hat Mitte 2002 ein Planungsprojekt gestartet, in welchem das gesamte Angebot der Buslinien (auch im Rontal) überprüft und teilweise neu geplant wird.

Angebotsvorstellungen zum künftigen Busnetz der Regionalen Richtplanung

Für die Erstellung des regionalen Verkehrsrichtplanes der Region Luzern wurden in der Hauptstudie von 1998 folgende Grobkonzepte für den öffentlichen Verkehr untersucht:

- Bahnorientiertes Grobkonzept,
- Busorientiertes Grobkonzept und
- Tram- bzw. Stadtbahnorientiertes Grobkonzept.

Stellenwert der S-Bahn erhöhen

Als Empfehlung wurde aus damaliger Sicht die Weiterbearbeitung des busorientierten (= herkömmliche Verbesserung des Ausgangszustandes) und des tramorientierten Grobkonzeptes (= Quantensprung für eine überdurchschnittliche Angebotsverbesserung) vorgeschlagen, während ein bahnorientiertes Grobkonzept zu wenig Nutzen ergab. Mit der zwischenzeitlich erfolgten Planungsstudie S-Bahn Zentralschweiz hat jedoch ein bahnorientiertes Grobkonzept aus heutiger Sicht wieder einen zumindest gleichwertigen Stellenwert erhalten.

[2] Die im Rahmen der ESP-Planung gemachten Überlegungen werden Ende 2003/2004 durch die Angebotsplanung des Zweckverbandes ÖVL abgelöst.

Zielsetzungen für die Angebotsgestaltung

Mit der künftigen Angebotsgestaltung des öffentlichen Verkehrs im Rontal sind folgende Ziele zu erreichen:

Takt verdichten, Transportkette verbessern, Transportgeschwindigkeit erhöhen

- Füllen von Erschliessungs- und Angebotslücken,
- Bereitstellung ausreichender Kapazitäten während der Hauptverkehrszeiten,
- Wesensgerechte Aufgabenteilung zwischen dem Agglomerations- und Regionalverkehr,
- Beschleunigung der Transportketten,
- Nutzung von betrieblichen Synergien,
- Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit.

Vorhandene Erschliessungs- und Angebotslücken

Erschliessungslücken schliessen

Im Rontal bestehen aufgrund der heutigen Linienführungen bzw. Haltestellenverteilungen folgende Erschliessungslücken:

- Dorfkern Dierikon,
- Oberfeld Root,
- Hanggebiet Gisikon und
- Gemeinde Honau insgesamt.

Die bestehenden Fahrplanangebote entsprechen während der Hauptverkehrszeiten bereits weitgehend denjenigen der Korridore Obernau–Kriens–Luzern und Sprengi–Emmenbrücke–Luzern. Während der Normal- und Spätverkehrszeiten liegen sie jedoch wesentlich darunter.
(Die Bauherrschaft des Schindler-Areals Nord prüft derzeit eine Shuttlebahn auf dem Industriegleis zwischen Ebikon und Längenbold.)

Kapazitätsanforderungen

Bus ist wichtigstes Transportmittel des öffentlichen Verkehrs

Die heutige Nachfrage beim strassengebundenen öffentlichen Verkehr beträgt im Korridor Luzern–Maihof–Ebikon–Root bzw. Inwil rund 20'000 Reisende/Tag, die sich wie folgt aufteilen:

- Trolleybuslinie 1 (Luzern Bahnhof–Maihof): 9'600 Reisende/Werktag
- Autobuslinie 22 (Luzern Bahnhof–Ebikon–Perlen/Inwil): 4'300 Reisende/Werktag
- Autobuslinie 23 (Luzern Bahnhof–Ebikon–Root): 5'500 Reisende/Werktag
- Autobuslinie 27 (Wesemlin–Ebikon–Ottigenbühl): 600 Reisende/Werktag

20 – 40 % Leistungssteigerung beim ÖV nötig

Da in der 1. Etappe zusätzlich etwa 4'000 und beim Vollausbau etwa 9'700 Reisende/Werktag zu befördern sind, müssen die Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs im Rontal um etwa 20% bzw. 40 % gesteigert werden.

Gemeinsame Inhalte aller Angebotskonzepte

Aufgrund der vorgängig formulierten Zielsetzungen werden für alle Angebotsvarianten folgende Massnahmen nötig:

Neue Haltestelle, Umsteigepunkt Ebikon, 30‘-Takt, lokale Netzergänzungen

- Neue Bahnhaltestelle Buchrain (in Betrieb Ende 2004),
- Zentraler Umsteigepunkt Bahnhof Ebikon mit Schnellzugshalt,
- Durchgehender 30'-Takt beim regionalen Schienenverkehr zwischen Luzern und Rotkreuz,
- Bessere örtliche Erschliessung des Dorfkerns Dierikon,
- Neue Bushaltestelle Oberfeld,
- Anbindung von Gisikon und Honau an das Netz des öffentlichen Verkehrs.

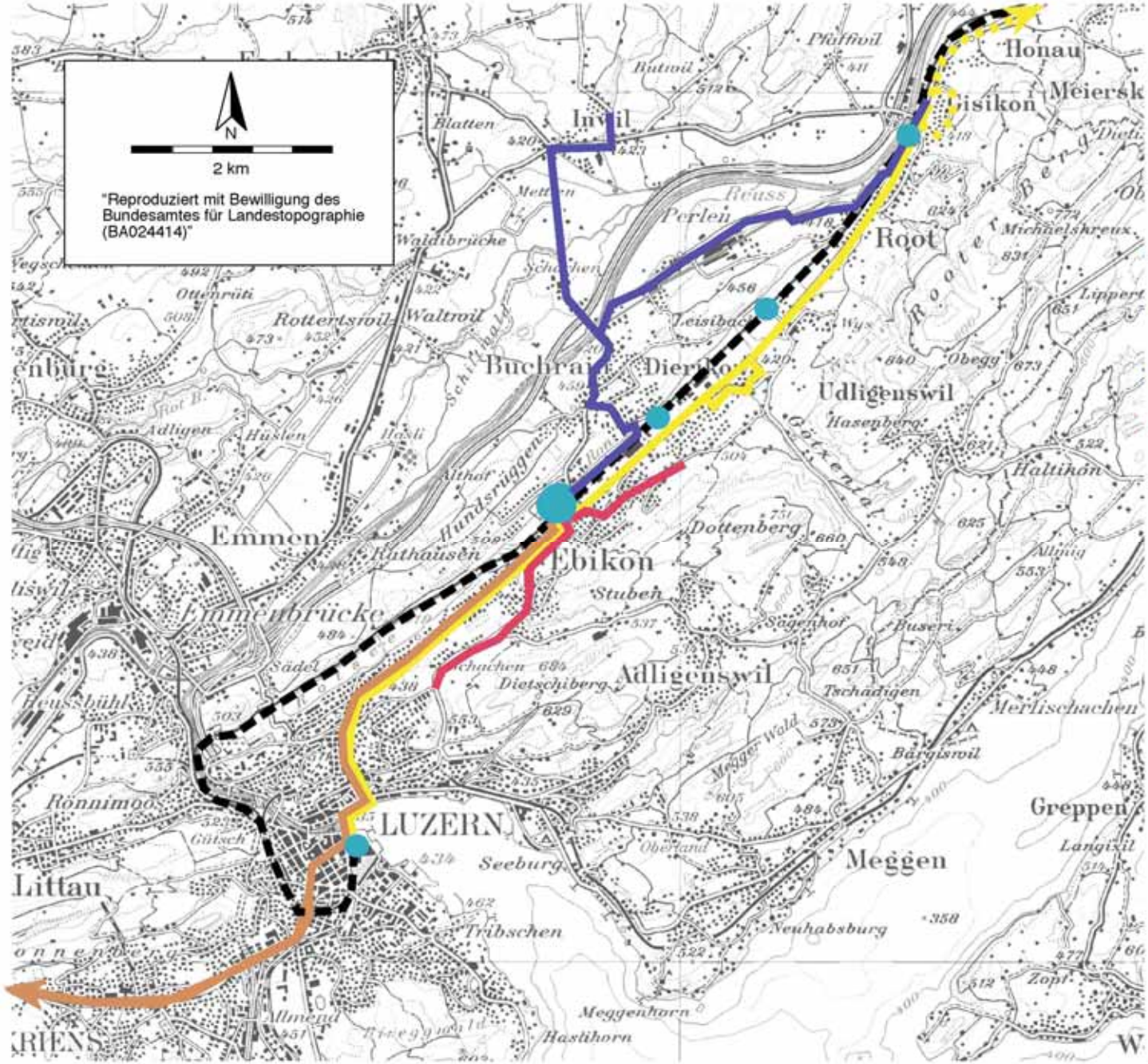
Busorientiertes Angebotskonzept

Bus bleibt mittelfristig wichtigstes Transportgefäss

Solange die Regionalzüge auf der Bahnlinie Luzern–Zug nicht im 15'-Takt verkehren können, bleibt der Bus das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Rontal. Im Sinne der Gesamtwirkung für den gesamten Agglomerationsverkehr ist daher das Busangebot im Rontal auf den Stand jenem der vergleichbaren Korridore Obernau–Kriens–Luzern bzw. Sprengi–Emmenbrücke–Luzern zu bringen.

Linienkonzept
Das künftige Linienkonzept ergibt sich aufgrund der folgenden Überlegungen:

- Der zwischen Maihof und Ebikon Rank gemeinsam durch die Autobuslinien 22 (Luzern - Ebikon - Buchrain -Perlen/Inwil) und 23 (Luzern - Ebikon - Dierikon - Root) bediente Abschnitt weist heute bereits eine vergleichbare Angebotscharakteristik (Haltestellenentfernung, Fahrtenhäufigkeit, Gefässgrössen usw.) wie jene der gegenwärtig im Maihof wendenden Trolleybuslinie 1 (Obernau - Kriens - Bahnhof - Maihof) auf,
- D Kriens - Bahnhof - Maihof) ist auf dem Ast Maihof - Bahnhof weniger stark ausgelastet als zwischen Bahnhof und Kriens,
- Die Linie 22 (Luzern - Ebikon - Buchrain -Perlen/Inwil) ist zwischen Hofmatt und Buchrain wesentlich geringer ausgelastet als die Linie 23 (Luzern - Ebikon - Dierikon - Root) zwischen Hofmatt und Dierikon,
- Die Aufwertung des Bahnhofs Ebikon zum zentralen Umsteigepunkt mit Schnellzugsbedienung erfordert eine attraktive und systematische Verknüpfung zwischen Bahn und Bus nach allen Richtungen.



ESP Rontal

Karte zu Erläuterungsbericht

Linienkonzept Busorientiert

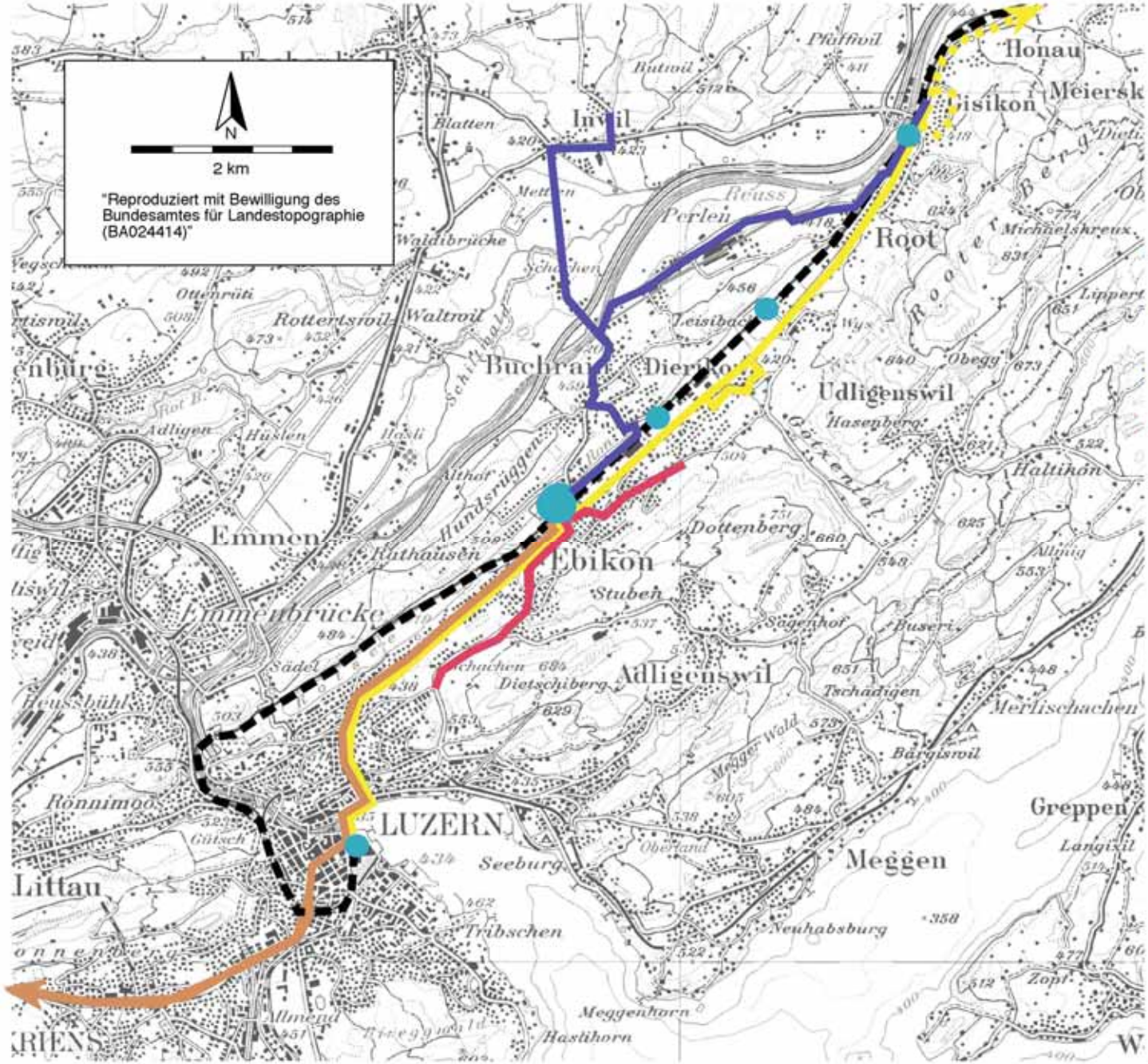
- Trolleybuslinie 1
- Autobuslinie 22
- Autobuslinie 23
- Autobuslinie 27
- Bahnlinie
- Bahnhof/Haltepunkt

02.06.2003 ecoptima AJ 3 TECHT

ESP Rontal

Karte zu Erläuterungsbericht

Linienkonzept Bahnorientiert



- Trolleybuslinie 1
- Autobuslinie 22
- Autobuslinie 23
- Autobuslinie 27
- Bahnlinie
- Bahnhof/Haltepunkt

02.06.2003 ecoptima AJ 3 TECHT

Damit ist künftig das folgende Linienkonzept denkbar:

Linienkonzept busorientiert

- Verlängerung der Linie 1 vom Maihof zum Bahnhof Ebikon (zu prüfen durch ÖVL),
- Umwandlung der radialen Autobuslinie 22 (Luzern Bahnhof–Ebikon–Buchrain–Perlen/Inwil) in eine Zubringerlinie Ebikon Bahnhof–Perlen/Inwil (zu prüfen durch ÖVL),
- Beschleunigung der radialen Autobuslinie 23 (Luzern Bahnhof–Ebikon–Dierikon–Root) auf dem Abschnitt Luzern Bahnhof–Ebikon Bahnhof (Schnellbuslinie) (zu prüfen durch ÖVL),
- Verbesserte Erschliessung des Dorfkerns Dierikon durch eine neue Haltestelle auf der Kantonsstrasse beim Burenhof,
- Als Untervariante ist auch ein Linienkonzept denkbar, bei welchem jeweils die Hälfte der Kurse der Linien 22 und 23 alternierend als Schnellkurse zwischen Luzern Bahnhof und Ebikon Bahnhof verkehren.

Fahrplankonzept
Das künftige Fahrplanangebot kann ungefähr folgendermassen aufgebaut werden:

Linie	**Linie 1**	**Autobuslinie 22**	**Autobuslinie 23**	**Autobuslinie 27**
Verkehrszeit	Kriens - Luzern Bahnhof - Maihof (- Ebikon)	(Luzern Bahnhof -) Ebikon - Buchrain - Perlen/Inwil	Luzern Bahnhof - Ebikon - Root	Löchli - Ottigenbühl
Hauptverkehrszeit:				
- heute	6' (bis Maihof)	15' (Luzern–Buchrain)	15' (Luzern–Root)	30'
- künftig	6' (bis Ebikon)	12' (Ebikon–Buchrain	12' (Ebikon–Root)	30'
Normalverkehrszeit:				
- heute	7.5' (bis Maihof)	30' (Luzern–Buchrain)	30' (Luzern–Root)	30'
- künftig	7.5' (bis Ebikon)	15' (Ebikon–Buchrain)	15' (Ebikon–Root)	30'
Spätverkehrszeit:				
- heute	15' (bis Maihof)	60' (Luzern–Buchrain)	60' (Luzern–Root)	-
- künftig	15' (bis Ebikon)	30' (Ebikon–Buchrain	30' (Ebikon–Root)	60‘

Merkmale des künftigen Angebotes
Die wichtigsten Merkmale des künftigen Angebotes sind:

- Vorhandene Erschliessungslücken werden geschlossen,
- Klare Aufgabenteilung zwischen Agglomerations- und Regionalverkehr,
- Erhöhung der Kapazität auf dem Abschnitt Maihof–Ebikon um 25–100 %,

- Verdoppelung der Fahrtenangebote bzw. höhere Kapazität auf den Abschnitten Ebikon–Buchrain - Perlen/Inwil und Ebikon–Root,
- Neue Durchmesserverbindung Ebikon–Kriens,
- Verkürzung der Reisezeiten auf der Linie 23 durch systematischen Schnellbusbetrieb,
- Ausgewogene Auslastung der Linie 1,
- Anbindung von Gisikon und Honau an Linie 23 möglich,
- Lösung kann bereits kurzfristig umgesetzt werden.

Technische und betriebliche Voraussetzungen
Für die Umsetzung des Angebotskonzeptes sind folgende Massnahmen erforderlich:

- Bei Weiterführung der Linie 1 als Trolleybus: Elektrifizierung des Abschnitts Maihof–Ebikon Bahnhof,
- Fahrgast- und betriebsfreundlicher Busterminal am Bahnhof Ebikon,
- Beeinflussbare Regelung der Zu- und Wegfahrten für die Busse zum und vom Bahnhof Ebikon in der Zentralstrasse,
- Ausbau der Busbeschleunigung auf dem gesamten Abschnitt Löwenplatz Luzern–Längenbold Root.

In den nächsten Jahren ist seitens des Zweckverbands öffentlicher Verkehr auch zu prüfen, inwieweit ein Potential für eine Querverbindung Ebikon-Adligenswil-Luzern/Meggen vorhanden ist.

Bahnorientiertes Angebotskonzept

15'-Takt als Voraussetzung für ein bahnorientiertes Angebotskonzept

Sobald die Regionalzüge auf der Bahnlinie Luzern–Zug–Baar als S-Bahn im 15'-Takt verkehren können, steht auf der Schiene ebenfalls ein dichtes und insbesondere auch fahrzeitmässig ein attraktives Angebot zur Verfügung. Bei einem solchen Angebot übernimmt der nun vorwiegend der Feinerschliessung dienende Bus hauptsächlich eine Zubringerfunktion zu den Bahnhaltepunkten.

Buslinienkonzept
Das künftige Buslinienkonzept ergibt sich aufgrund der folgenden Überlegungen:

Buslinien werden auf den Bahnhof Ebikon ausgerichtet

- Eine durchgehende Busverbindung Luzern–Ebikon–Root ist nicht mehr gerechtfertigt,
- Die Verlängerung der Linie 1 (Obernau–Luzern Bahnhof–Maihof) bleibt zweckmässig, da sie die Feinerschliessung zwischen Ebikon und Luzern sicherstellt,

- Die bereits beim busorientierten Angebotskonzept enthaltenen Autobuslinien 22 (Ebikon–Buchrain–Perlen/Inwil) und 27 (Löchli–Ebikon Bahnhof–Ottigenbühl) behalten ihre Zweckmässigkeit
- Der Bahnhof Ebikon erhält nochmals eine höhere Bedeutung als zentraler Umsteigepunkt.

Das künftige Buslinienkonzept kann folgendermassen aufgebaut werden:

- Linie 1: Obernau–Luzern Bahnhof–Maihof-Ebikon Bahnhof,
- Autobuslinien 22 (Ebikon–Buchrain–Perlen/Inwil) und 27 (Löchli–Ebikon Bahnhof–Ottigenbühl),
- Umwandlung der radialen Autobuslinie 23 (Luzern Bahnhof–Ebikon – Dierikon-Root) auf dem Abschnitt Luzern Bahnhof–Ebikon Bahnhof in eine Zubringerlinie Ebikon Bahnhof–Dierikon-Längenbold SBB-Gisikon-Root Bahnhof,
- Anbindung von Gisikon und Honau durch eine Zubringerlinie.

Fahrplankonzept Buslinien
Das künftige Fahrplanangebot ist systematisch auf den 15'-Takt der S-Bahn auszurichten und kann somit ungefähr folgendermassen aufgebaut werden:

Linie	**Linie 1**	**Autobuslinie 22**	**Autobuslinie 23**	**Autobuslinie 27**
Verkehrszeit	Kriens–Luzern Bahnhof–Maihof (–Ebikon)	(Luzern Bahnhof–) Ebikon–Buchrain–Perlen/Inwil	(Luzern Bahnhof–) Ebikon–Gisikon–Root Bahnhof	Oberlöchli–- Ottigenbühl
Hauptverkehrszeit: - heute - künftig	6' (bis Maihof) 6' (bis Ebikon)	15' (Luzern - Buchrain) 15' (Ebikon - Buchrain)	15' (Luzern - Root) 15' (Ebikon - Root)	30' 30'
Normalverkehrszeit: - heute - künftig	7.5' (bis Maihof) 7.5' (bis Ebikon)	30' (Luzern - Buchrain) 15' (Ebikon - Buchrain	30' (Luzern - Root) 15' (Ebikon - Root)	30' 30'
Spätverkehrszeit: - heute - künftig	15' (bis Maihof) 15' (bis Ebikon)	60' (Luzern - Buchrain) 30' (Ebikon - Buchrain	60' (Luzern - Root) 30' (Ebikon - Root)	60‘ -

Tabelle 5: Heutige und künftige Fahrplanraster der Buslinien 1, 22, 23 und 27 beim bahnorientierten Angebotskonzept

Das Fahrplanangebot für Gisikon und Honau kann tagsüber im 30'-Takt erfolgen.

Merkmale des künftigen Angebotes
Gegenüber dem heutigen Zustand verändert sich das künftige Angebot wie folgt:

- Vorhandene Erschliessungslücken werden geschlossen,
- Hierarchisch gegliedertes Bahn-/Busnetz,
- Erhöhung der Kapazität auf dem Abschnitt Maihof–Ebikon um 25–100 %,
- Verdoppelung der Fahrtenangebote bzw. höhere Kapazität auf den Abschnitten Ebikon–Buchrain–Perlen/Inwil und Ebikon–Root,
- Neue Durchmesserverbindung Ebikon–Kriens,
- Starke Verkürzung der Reisezeiten durch harmonisierte Transportketten zwischen Bahn und Bus,
- Ausgewogene Auslastung der Linie 1,
- Anbindung von Gisikon und Honau mit Zubringerlinie.

Technische und betriebliche Voraussetzungen
Für die Umsetzung des Angebotskonzeptes sind folgende Massnahmen erforderlich:

- Ausbau der Luzerner Bahnanlagen für einen 15'-Takt auf den wichtigsten Linien der S-Bahn Zentralschweiz,
- Bei Weiterführung der Linie 1 als Trolleybus: Elektrifizierung des Abschnitts Maihof–Ebikon Bahnhof,
- Fahrgast- und betriebsfreundlicher Busterminal am Bahnhof Ebikon,
- Beeinflussbare Regelung der Zu- und Wegfahrten für die Busse zum und vom Bahnhof Ebikon in die Zentralstrasse,
- Ausbau der Busbeschleunigung auf dem gesamten Abschnitt Löwenplatz Luzern-Längenbold Root.

Die Verbesserung des Bahnangebotes ist gerade für den ESP Rontal von grosser Bedeutung. Die Bahn eröffnet die Chance, einen Grossteil des erwarteten Mehrverkehrs übernehmen zu können und die sich abzeichnenden Engpässe auf dem Strassennetz zu entschärfen.

Massnahmen beim öffentlichen Verkehr für die 1. Etappe

Die vorgeschlagenen Massnahmen beim öffentlichen Verkehr für die 1. Etappe sind ein wesentlicher Bestandteil eines verkehrsorganisatorischen, betrieblichen und baulichen Gesamtpaketes "Verkehr" und sind im Kapitel 4.2 aufgeführt.

4.4 Velo- und Fussgängerverkehr

ESP attraktiv mit Fusswegen und Radroute erschliessen

Ein attraktiver ESP Rontal setzt ein gut ausgebautes und sicheres Fuss- und Velonetz voraus. Beim Veloverkehr werden Sicherheit und Attraktivität für den Ziel und Quellverkehr sowie für den Durchgangsverkehr verbessert. Mit den geplanten und realisierten Routen werden die wichtigen Ziel- und Quellpunkte erschlossen und die Gemeinden attraktiv miteinander verbunden.
Um die Attraktivität der Velorouten weiter zu erhöhen und somit einen Beitrag zur Verbesserung des Modal-Split leisten zu können, sollen die geplanten Massnahmen prioritär umgesetzt werden. Für die Fussgänger werden die Massnahmen um die S-Bahnhaltestellen wesentlich sein, wobei die Grundsteine dafür zum Teil schon gelegt sind.

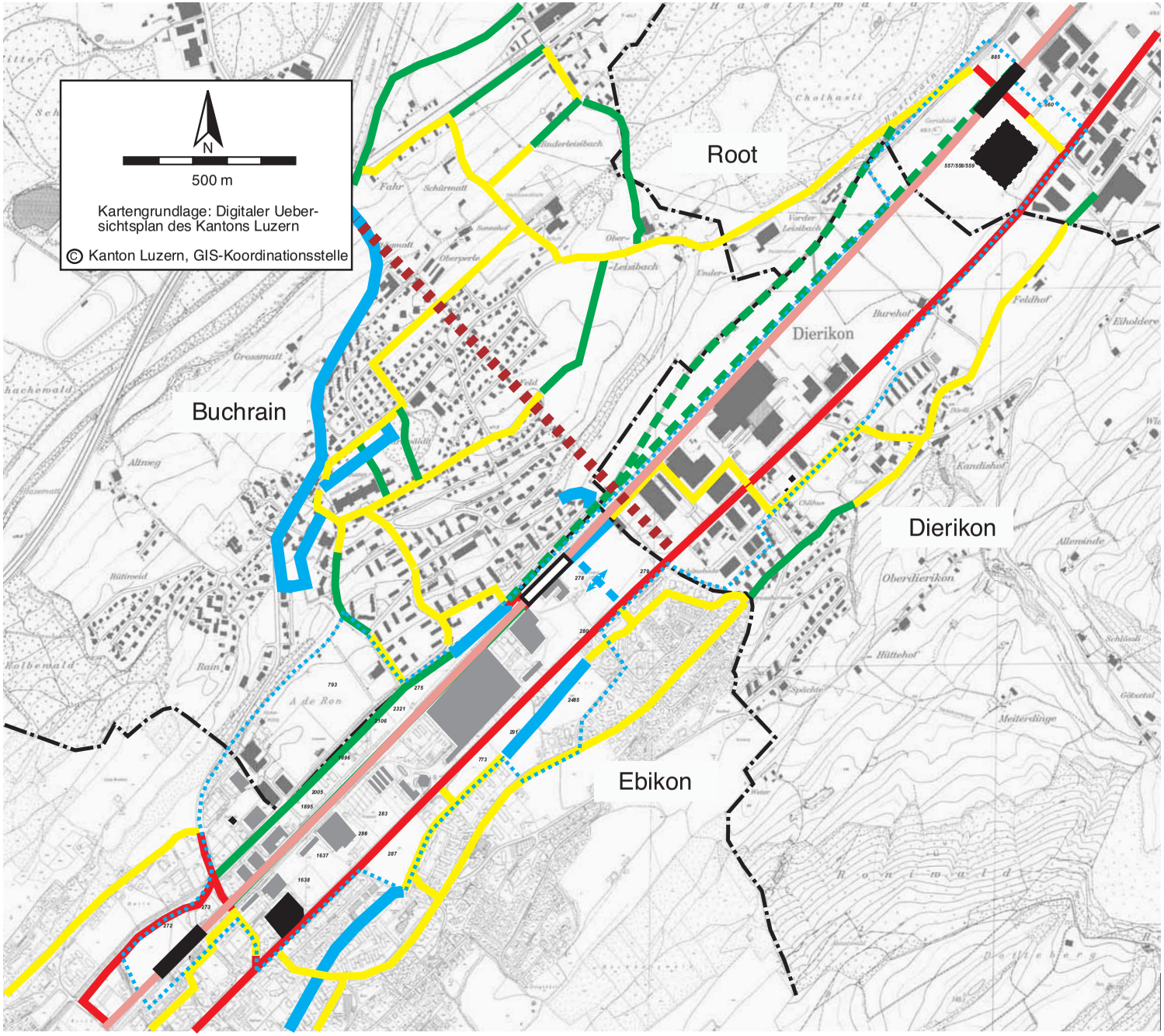
Lücken schliessen, heikle Streckenabschnitte entschärfen

Das Velonetz im Rontal weist folgende Lücken oder kritische Abschnitte auf, die es zu füllen bzw. zu verbessern gilt:

- Durchgehende Radrouten entlang der Kantonsstrassen
- durchgehende Erschliessung der Arbeitszonen entlang der Bahnlinie und / oder entlang der Ron
- Erschliessung der S-Bahn-Haltestellen
- Erschliessung der wichtigsten Wohn- und Arbeitszonen.

ESP Rontal

Karte Erläuterungsbericht



Radrouten

- Radroute strassenunabhängig (Radweg)
- Radroute auf Sammel- oder Erschliessungsstrassen
- Radroute strassenbegleitend (Radstreifen, Radweg)

- geplant
- Netzlücken
- detaillierte Lage im Rahmen des Bebauungs-Projektes zu definieren

- S-Bahn
- S-Bahn-Haltestelle (bestehend)
- S-Bahn-Haltestelle (geplant)

- Autobahnzubringer(geplant)

Grundlagen:

- Perimeter
- neue Gebäude

02.06.03 ecoptima

B+R umsetzen

Mit der Aufwertung der Bahnhof Ebikon zu einem Umsteigeknoten und der Realisierung von zwei neuen S-Bahn Haltestellen im ESP-Perimeter gewinnt das Gebiet –unter der Voraussetzung einer Taktverdichtung– stark an Attraktivität. Damit dieser Nutzen zum Tragen kommt, sind auch betriebliche und bauliche Massnahmen im Bereich der Zugänge der Haltestellen notwendig. Ziel ist, neben der Aufwertung des Erscheinungsbildes, in erster Linie die Verbesserung der Funktionalität. Zur Erreichung der Zielsetzung ist eine Kooperation zwischen den Gemeinden und den Transportunternehmungen von grosser Bedeutung.

Konzept gemäss RV05 Aufwertung Regionalbahnhöfe SBB:

Bahnhofanschriften

Bahnhofanschriften: Anschrift von allen relevanten Seiten und vom Zug aus sichtbar. Insbesondere auch Nebenzugänge berücksichtigen.

Wegweisung

Wegweisung: Zu den Gleisen/Zügen (durch TU) und zum Bahnhof (durch Gemeinde)

Statische und dynamische Fahrgastinformationen

Statische Fahrgastinformation: Uhr(en), Infopunkte, überdacht, ausreichend ausgeleuchtet und mit folgenden Inhalten: Netzplan, Abfahrtsplakate S-Bahn und Zubringer, Ortsplan, Fahrtrichtungsanzeigen auf den Perrons.

Dynamische Fahrgastinformation: Anzeige/Lautsprecheranlage der Züge bei Umsteigemöglichkeiten, bei Störungen, Verspätungen, Gleiswechsel oder Zugsdurchfahrten. Kommunikationseinrichtung für individuelle Information.

Erscheinungsbild der Bahnhofumgebung

Bahnhofumgebung und Erscheinungsbild: Gute Übersichtlichkeit/Einsehbarkeit, Areal entrümpelt/gepflegter Eindruck, Anlage/Einrichtung/Ausrüstung funktionstüchtig und in gutem Zustand.

Beleuchtung

Beleuchtung: Angemessene und blendfreie Beleuchtung für die Umgebung des Aufnahmegebäudes, die Perrons, die Bushaltestellen, die Wege zum Bahnhof, die Überführungen (wo vorhanden), die Parkplätze/Abstellplätze. Die Beleuchtung ist ein entscheidender Faktor für das Sicherheitsempfinden.

Perrons

Perrons: Perronhöhe 55 cm, Perronbreite mindestens 2 m, Rampe, Treppen und überdachte Wartemöglichkeiten.

Billettautomaten/ Entwerter

Billettautomaten/Entwerter: In Ausreichender Zahl und günstiger Lage.

Zusatzeinrichtungen

Zusatzeinrichtungen: Wartemöglichkeiten mit Witterungsschutz. Erwünscht jedoch eine Frage des Potentials sind Telefon, WC-Anlagen, Einkaufsmöglichkeiten/Warenautomat, Zeitungsautomat, Drittnutzungen, Angebot von Mobility Car Sharing.

P+R/B+R

P+R/B+R: Kurze und sichere Wege, Parkplätze gut markiert, Veloständer überdacht, Möglichkeit zum Anketten von Velos.

Behindertengerecht

Anforderungen von Behinderten: Behindertengerechte Ausführung für Gehbehinderte/Rollstuhlfahrer, Hörbehinderte/Gehörlose und Sehbehinderte bzw. Blinde.

4.5 Umwelt

Ziel der Umweltbeurteilungen ist es, frühzeitig allfällige limitierende Faktoren oder gar „Killerfaktoren“ zu erkennen und die entsprechenden Vorkehrungen in der Planung zu treffen. Das Schwergewicht im ESP Rontal liegt beim induzierten Mehrverkehr und dessen Auswirkungen auf die Lärm- und Luftimmissionen.
Die Lärmimmissionen erreichen flächendeckend im ganzen ESP Perimeter kritische Werte. Strassenabschnitte mit durchgehender Überschreitung der Immissionsgrenzwerte liegen erwartungsgemäss an er Kantonsstrasse K17 zwischen der Stadtgrenze und dem Rank in Ebikon, im Gebiet Unter Fildern in Dierikon sowie zwischen Oberdorf und Bahnhof in Root. Weitere Strassenabschnitte mit fallweiser Überschreitung der Immissionsgrenzwerte befinden sich an der Schlösslistrasse in Ebikon sowie an der Kantonsstrasse K65 in Buchrain. Diese Abschnitte mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte sind somit bereits mit den heutigen Verkehrsbelastungen sanierungsbedürftig.
Neben verschiedenen geplanten Lärmprojekten soll entlang den bestehenden (z.B. Kantonsstrasse) und den neuen Strassenzüge die Überbauung der Freiflächen so gestaltet werden, dass die hinten liegenden Bauten vom Strassenverkehr weitgehend abgeschirmt werden. Es soll ein Programm zur Lärmsanierung des Gebietes erarbeitet werden, welches der Kanton auslöst.

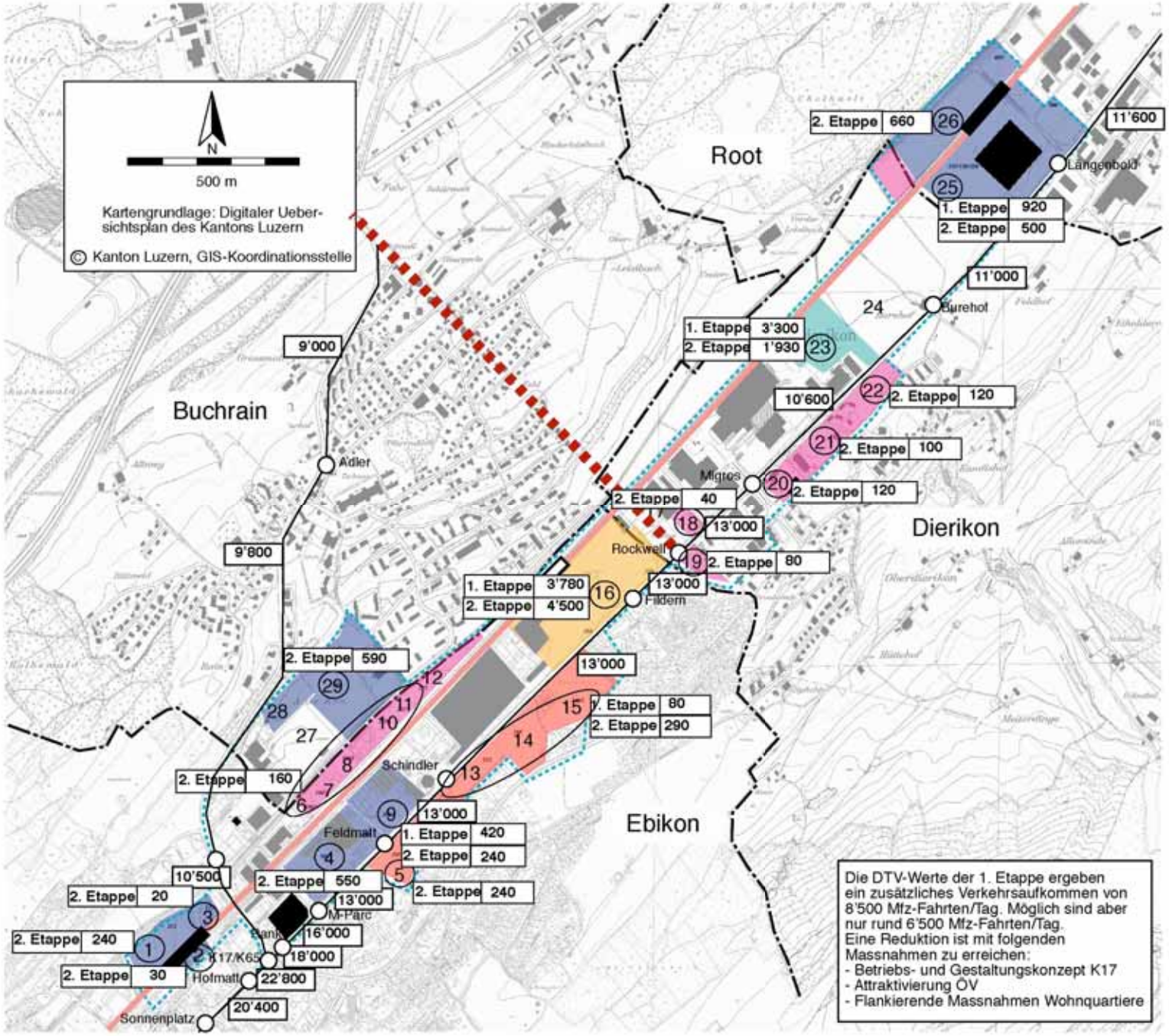
Auch aus lufthygienischer Sicht liegt der ESP in einem relativ stark belasteten Gebiet. Neben den Emissionsquellen sorgen insbesondere die meteorologischen Grundtendenzen mit häufigen Inversionslagen für eine hohe Belastung.
Informationen zur heutigen Luftbelastung im Rontal können dem Jahresbericht 1999 des interkantonalen Messnetzes „in-Luft“ entnommen werden. Die Karte der NO_2-Immissionen weist für den südwestlichen Teil des Rontals flächenhafte Belastungen im Jahresmittel zwischen 25 und 35 $\mu g/m^3$ und damit im Bereich des Immissionsgrenzwertes von 30 $\mu g/m^3$ aus. Im nordöstlichen Bereich des Rontals liegen die NO_2-Belastungen zwischen 15 und 25 $\mu g/m^3$ und somit deutlich unter dem Immissionsgrenzwert.
Die Ozonkonzentrationen dürften den Kurzzeit-Immissionsgrenzwert häufig und flächendeckend überschreiten.
Aus den verfügbaren Messungen des Feinstaubes (PM10) ist davon auszugehen, dass die Konzentrationen dieses Schadstoffes an ländlichen Standorten im Bereich des Immissionsgrenzwertes für das Jahresmittel von 20$\mu g/m^3$ liegen und in den Agglomerationen sowie an verkehrsexponierten Standorten dieser überschritten wird.

Weiter müssen die hydrologischen Bedingungen berücksichtigt werden. Neben den Grundwasserschutzzonen soll flächendeckend das Problem des Grundwassers (Vorfluter) berücksichtigt werden.
Die Auswirkungen der geplanten Entwicklung auf die Siedlungsentwässerung im Rontal müssen im Verbund mit dem Hochwasserschutz der Ron abgeklärt werden. Ein Gesamtkonzept muss mittelfristig sicherstellen, dass das zusätzliche Abwasser bewältigt werden kann, da die vorhandene ARA schon heute ihre Kapazitätsgrenze überschreitet.

ESP Rontal

Karte Erläuterungsbericht

Abstimmung Nutzung, Fahrten und Erschliessung



Arbeitszone I (Büro und/oder Dienstleistungen)

Arbeitszone II (Industrie/Gewerbe)

Fachmarkt/Freizeit

Mischzone Wohnen/ Arbeiten

Logistik

2. Etappe 200 — Zusätzliches Verkehrsaufkommen MIV DTV 1. und 2. Etappe (Werte gerundet)

13'000 — DTV 2000

S-Bahn

S-Bahn-Haltestelle (bestehend)

S-Bahn-Haltestelle (geplant)

Autobahnzubringer(geplant)

Grundlagen:

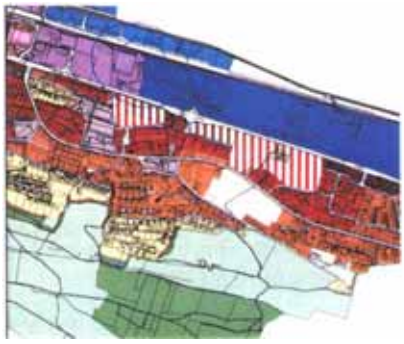
Perimeter

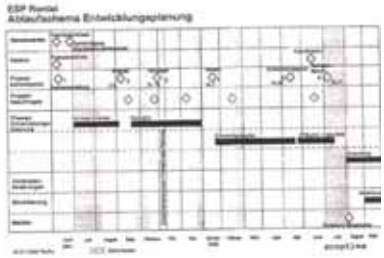
neue Gebäude

15.12.03 ecoptima AJ 3 TECHFI

C UMSETZUNG

5. Zusammenspiel der ausgewählten Planungsinstrumente





5.1 Einleitung

Zur Umsetzung der Gemeinschaftsplanung ESP Rontal ist das Zusammenspiel verschiedener raumplanerischer Instrumente erforderlich. Die Kombination mehrerer Instrumente ermöglicht eine differenzierte Festlegung der Verbindlichkeit (behördenverbindlich, grundeigentümerverbindlich) und eine auf die Interessen der Grundeigentümer abgestimmte Festlegung von arealspezifischen Detailbestimmungen.

Damit das gesamte Instrumentarium nicht schwerfällig und die Flexibilität bei künftigen Entscheiden nicht unnötig eingeschränkt wird, müssen "schlanke Instrumente" erarbeitet werden: In den einzelnen Instrumenten wird "so wenig wie möglich, aber soviel wie nötig" geregelt, die Grundzüge werden klar festgelegt, die Regelungsdichte in den Einzelheiten bleibt aber möglichst tief.

5.2 Richtplan ESP Rontal

Der Richtplan ist ein Koordinationsinstrument zwischen den Partnern der Gemeinschaftsplanung und ein wichtiges Informationsinstrument für Dritte. Sachverhalte, die verbindliche Abmachungen zwischen den Partnern der Gemeinschaftsplanung erfordern, sind im Richtplan behördenverbindlich geregelt.

5.3 Erläuterungsbericht ESP Rontal

Der Erläuterungsbericht kommentiert die angestrebte räumliche Entwicklung im ESP Rontal. Er ist gleichzeitig der Schlussbericht der Richtplanphase und damit die Synthese aus allen Grundlagenberichten und Teilkonzepten. Planerische Zweckmässigkeit und technisch-finanzielle Machbarkeit der vorgeschlagenen Massnahmen wurden im Rahmen dieser Grundlagenarbeiten geprüft und bestätigt.

5.4 Nutzungszonenpläne

Die Nutzungszonenpläne der Gemeinden werden kurz- bis mittelfristig überarbeitet und können somit die Resultate des Richtplanes einbeziehen. Der Nutzungszonenplan der Gemeinde Dierikon wurde Ende 2000 genehmigt. Differenzen zwischen dem Zonenplan und der ESP Planung bestehen keine.

5.5 Gestaltungs- und Bebauungspläne

In Gestaltungs- und Bebauungsplänen werden arealweise Art und Mass der Nutzung, Erschliessung und Gestaltung grundeigentümerverbindlich geregelt. Mit dem Richtplan und dem Erläuterungsbericht ist sichergestellt, dass auch in relativ kleinen Perimetern zweckmässige Festlegungen getroffen werden können.

5.6 Controlling Gruppe

Nach Abschluss der Gemeinschaftsplanung wird die Projektorganisation ESP Rontal aufgelöst. An ihre Stelle tritt eine Controlling-Gruppe, die die Einhaltung des Richtplans und dessen Nachführung sicherstellt. Die Planungspartner, die nicht in der Controlling-Gruppe vertreten sind, werden über die Arbeiten der Controlling-Gruppe informiert und bei wichtigen Entscheiden beigezogen. Periodisch (ca. alle fünf Jahre) erfolgt eine Standortbestimmung über den Stand der Planung und die erreichten Ziele.

6. Entscheide der öffentlichen Hand

Inkraftsetzung des Richtplans

Damit dieses Instrument behördenverbindlich wird, beschliessen die Gemeinderäte von Ebikon, Dierikon, Buchrain, Root und das Raumplanungsamt nach der Mitwirkung die Inkraftsetzung des Richtplanes. Die gebildete Controlling-Gruppe als Folgeorganisation der Steuerungsgruppe ist dafür besorgt, dass die Inhalte des Richtplanes nachgeführt und bei geänderten Voraussetzungen auch angepasst werden.

Anpassung der Zonenpläne

Zur grundeigentümerverbindlichen Verankerung der Richtplaninhalte sind Anpassungen der Zonenpläne notwendig.

Taktverdichtung der S-Bahn

Wesentlich für die gewünschte Entwicklung im Gebiet ist die Einführung des 30 Minuten-Takts (bis 2004) bzw. 15 Minuten-Takts der S-Bahn. Damit dies gelingt, sind ein Teil der Fernverkehrsverbindungen Luzern-Tessin über Meggen-Küssnacht statt über das Rontal zu führen. Die Gemeinden müssen dem Kanton diese Dringlichkeit signalisieren.

Anpassung des Busnetzes

Für die Feinverteilung ist die Verlängerung der Buslinie 1 Maihof-Kriens nach Ebikon Bahnhof, die Buslinie 22 als Zubringer Bahnhof Ebikon – Perlen/Inwil, die Beschleunigung der Linie 23 Luzern-Ebikon-Root sowie die Buslinie 27 als Ortsbus Ottigenbühl-Ebikon-Löchli zu überprüfen. Um die Synergien mit der Bahn zu nutzen, soll kurzfristig ein Umsteigeknoten beim Bahnhof Ebikon gebildet werden (1/4 Std. Takt S-Bahn). Im Rahmen des Angebotskonzept für das Rontal sind auch Schnellzugshalte in Ebikon zu realisieren.

Stärkung des Umsteigeknotens Ebikon

Autobahnzubringer Rontal

Das Entwicklungspotenzial des Rontals kann erheblich gesteigert werden, wenn der A14-Anschluss Buchrain mit dem Autobahnzubringer Rontal realisiert werden. Der Autobahnzubringer hat für das Rontal 1. Prioriät. Da dieser voraussichtlich erst im Jahre 2010 verfügbar sein wird, ist bis dahin eine Optimierung des heutigen Netzes und eine Begrenzung der Siedlungsentwicklung nötig.

Betriebs- und Gestaltungskonzept für die beiden Kantonsstrassen K17 und K65

Für die Kantonsstrassen K17 und K65 ist eine Aufwertung (begrenzte Leistungssteigerung, städtebauliche Aufwertung und reduzierte Umweltbelastung auf dem Abschnitt Ebikon-Root; Verkehrsberuhigung auf dem Abschnitt Ebikon-Buchrain) über ein Betriebs- und Gestaltungskonzept zu erreichen. Für den Abschnitt Luzern-Ebikon (ausserhalb ESP-Perimeter) ist kurzfristig eine Beschleunigung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs nötig, um damit kürzere und zuverlässigere Fahrzeiten aus dem ESP-Perimeter nach Luzern und umgekehrt zu erreichen.

Langsamverkehr: Lücken schliessen, heikle Stellen entschärfen

Der Langsamverkehr ist ein wichtiger Bestandteil für die Belebtheit und somit die Identität eines solchen Gebietes. Auch für die Entlastung der Kapazitäten des Strassennetzes trägt ein attraktives Langsamverkehrsnetz viel bei. Deshalb sind die geplanten Velo- und Fussgängernetze bald zu realisieren und mittel- bis langfristig durch neue Abschnitte zu ergänzen.

Kurzfristig die S-Bahn Haltestelle Buchrain realisieren

Die Realisierung der S-Bahn Haltestelle Buchrain (im Gebiet Schindler Aufzüge AG Nord) geniesst erste Priorität. Der öffentliche Verkehr muss in diesem Entwicklungsschwerpunkt gefördert werden, sonst können die Entwicklungspotenziale nicht ausgenutzt werden. Die Bahn ist wegen der strassenunabhängigen Infrastruktur schneller und zuverlässiger als ein Busbetrieb. Deshalb nehmen die Gemeinderäte und der Regierungsrat die S-Bahn Haltestellen in die Finanzplanung auf, damit das Plangenehmigungsverfahren bald aufgegleist werden kann. Das Bau- und Verkehrsdepartement ist für einen dem Nutzen entsprechenden Kostenschlüssel verantwortlich.

Zusammenarbeit D4 Center mit Hochschulen fördern

Im Zusammenhang mit dem Technopark (D4 Center) ist eine enge Zusammenarbeit mit der Fachhochschule Luzern und der Universität aufzubauen.

7. Marketing und Standortpromotion

Wichtige Schnittstelle Raumplanung-Standortpromotion/ Wirtschaftsförderung

Die Luzerner Wirtschaft hat sich in den letzten Jahren im Vergleich zur Schweiz eher unterdurchschnittlich entwickelt. Mit der zunehmenden Internationalisierung der Märkte wird sich der Standortwettbewerb in Zukunft noch verschärfen. Um so wichtiger ist, dass das "Produkt“ Rontal den Anforderungen des Marktes entspricht, dass gleichzeitig die Lebensqualität der umliegenden Wohnquartiere erhalten bleibt und die Investitionen finanziell tragbar sind. Gerade die knappen Ressourcen der öffentlichen Hand zwingen zu einer Koordination und Abstimmung der Investitionen in den öffentlichen Verkehr, in den Individualverkehr oder in die Gestaltung des öffentlichen Raumes. Der öffentlichen Hand muss es in Zukunft gelingen, bei den Investitionen durch Setzen von Prioritäten erneut Handlungsspielraum zu gewinnen. Soll das Entwicklungsgebiet im regionalen und nationalen Wettbewerb konkurrenzfähig bleiben, so sind planerische und infrastrukturelle Vorleistungen der öffentlichen Hand unverzichtbar. Voraussetzungen dafür sind:

Anforderungen an die Standortpromotion

- Das Terrain ist verfügbar. Die Koordination der Liegenschaftspolitik der öffentlichen Hand (Kanton, Gemeinde, private Transportunternehmungen) ist sichergestellt. In einer vertraglichen Vereinbarung zwischen Gemeinde und Kanton/Promotor ist Klarheit über anzusiedelnde Branchen/Betriebstypen und Preise geschaffen worden. Bei Terrains in Privatbesitz ist mit den Grundeigentümern eine vertragliche Vereinbarung getroffen worden.
- Die Wirtschaftsförderung oder ein privater Promotor verfügt über zuverlässige Preisangaben. Der Verkaufspreis des Terrains oder des Baurechts entspricht den Marktbedingungen und ist für eine gewisse Dauer garantiert (Investoren sind heute nicht bereit, ausgedehnte Verhandlungen über den Preis von Bauland und Altbauten zu führen).
- Das Terrain ist dem Zweck entsprechend eingezont und sämtliche Planungsprozesse sind abgeschlossen (alle Einsprachen erledigt). Dabei liegt die Federführung bei den Gemeinden.
- Das Terrain ist erschlossen. Die zulässige Verkehrsbelastung und die Parkplatzvorschriften sind definiert. Die Gemeinden und die kantonalen Stellen unterstützen Investoren bei der Durchführung von Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) sowie durch das Erstellen realistischer Zeitprogramme und geeigneter Projektorganisationen.
- Die Baubewilligung für richtplan- bzw. zonenkonforme Bauten kann innerhalb von 2 Monaten bei normalen Baugesuchen und innerhalb von 3 Monaten bei komplexen Baugesuchen erteilt werden (vorbehalten bleiben Verzögerungen durch Einsprachen und Beschwerden), wenn die vorgenannten Bedingungen erfüllt sind.

- Der Kanton Luzern kann unter gewissen Voraussetzungen Steuererleichterungen gewähren. § 5 Abs. 1 StG: „Neu eröffneten Unternehmen, die dem volkswirtschaftlichen Interesse des Kantons dienen, können für das Eröffnungsjahr und die neun folgenden Jahre angemessene Steuererleichterungen gewährt werden. Eine wesentliche Änderung der betrieblichen Tätigkeit ist einer Neueröffnung gleichgestellt. Von volkswirtschaftlichem Interesse sind wertschöpfungsstarke Betriebe mit einer hohen Investitionstätigkeit, die einen Zuwachs an Steuersubstrat sowie neue Arbeitsplätze generieren. Zusätzlich bestehen unternehmerfreundliche Regelungen für Holding-, Domizil und Verwaltungsgesellschaften."

Kräfte der Wirtschaftsförderung bündeln

Kurz- und mittelfristig ist die Standortpromotion im ESP-Perimeter unter der Federführung der Controlling-Gruppe zu koordinieren. Instrumente sind: Investorengespräche, schriftliche Unterlagen zum ESP und zu den Teilgebieten, gezielte persönliche Gespräche. Eine Koordination mit der kantonalen Wirtschaftsförderung ist sicherzustellen. Unabhängig davon hat sich auch eine Standortpromotionsgruppe unter den Grundeigentümern gebildet, welche gemeinsam ihre Grundstücke vermarkten.

Qualifizierte planerische Verfahren als Voraussetzung für hochwertige Arbeitsplätze

Mit der Ausgestaltung der Basisinfrastruktur und mit den planerischen Vorgaben im Rahmen von Gestaltungs- und Bebauungspläne nehmen die Gemeinden Einfluss auf den Charakter und das Image des Standortes. Für Schlüsselgebiete, d.h. Gebiete mit einer hohen Bedeutung für die Öffentlichkeit (Bahnhofgebiete, Gebiete entlang von Hauptstrassen) streben die Gemeinden qualifizierte Verfahren (Studienaufträge, Testplanungen, Wettbewerbe) an. Zwar werden sich die Investitionen der Firmen in die Gestaltung in diesem Gebiet immer in Grenzen halten, doch Unternehmen können auch funktionale Architektur mit Qualitäten erschaffen. Es liegt im Interesse der Gemeinden, dass der Standort ein gutes Image geniesst. Entsprechende Anstrengungen sind auch in der Standortwerbung vorzunehmen.

8. Infrastrukturkosten

Grosse Infrastrukturinvestitionen der öffentlichen Hand

Dieses Kapitel zeigt auf, mit welcher Grössenordnung an Kosten die öffentliche Hand für die Aufwertung des Gebietes investieren muss. Die Zahlen beruhen teilweise auf groben Kostenschätzungen, teilweise auf detaillierteren Kostenberechnungen. Der Nutzen der Investitionen ist nicht alleine für den ESP, sondern für die Region Luzern bzw. für das Rontal.

Öffentlicher Verkehr

Die Investitionen für eine S-Bahn Haltestelle belaufen sich auf rund 3 bis 4 Mio. sFr. Diese fallen bei der Haltestelle Buchrain mittel- bis langfristig an. Diese Kosten werden je nach einem speziellen Schlüssel aufgeteilt.
Die Investitionen für die Umsteigestation Ebikon werden auf 5 Mio. Fr. geschätzt.
Die Mehrkosten für die Buslinien (Trolley 1 und 22/23) belaufen sich auf ca. 4,5 Mio. Fr. im Jahr (inkl. Amortisation Investition).

Für die Leistungssteigerung mit Doppelspur Rotsee bis Fluhmühle und zwei zusätzlichen Gleisen ab Gütsch bis Bahnhof Luzern werden mit Investitionskosten von rund 650 Mio. Franken gerechnet.

Individualverkehr

Die Investitionen für die Aufwertung der Kantonsstrassen im Perimeter des ESP belaufen sich auf ca. 30 Mio. Fr.
Die Kosten für den Autobahnzubringer liegen bei der Variante 5 Hoch bei 82 Mio. Fr. und bei der Variante 5 Tief bei 110 Mio. Fr. Für Variante 6.1 liegen die Kosten zw. 82 – 110 Mio. Fr. Die Kosten für das Anschlussbauwerk Buchrain belaufen sich auf ca. 10 – 15 Mio. Fr.
Die Investitionen für den Langsamverkehr werden auf 5 Mio. Fr. geschätzt.

Weitere Kosten

Anpassungen am Bau- und Zonenreglement, sowie am Parkplatzreglement werden auf 0.1 Mio. sFr. Geschätzt.

ANHANG

Anhang 1: Mitglieder der Projektkommission
Anhang 2: Nutzungen und ihr relatives Fahrtenaufkommen
Anhang 3: Tabellen Nutzungspotentiale
Anhang 4: Entwicklung DTV 2000 - 2010
Anhang 5: Abkürzungen

Anhang 1: Mitglieder der Projektkommission

Name Vorname	Funktion	
Herbert Lustenberger	Vorsitz; Gemeindeammann	Gemeindeverwaltung Ebikon
Kaspar Lang	Gemeindeammann	Gemeindeverwaltung Buchrain
Alois Zimmermann	Gemeindepräsident	Gemeindeverwaltung Dierikon
James Sattler	Gemeindeammann	Gemeindeverwaltung Root
Ruedi Frischknecht	Kantonsplaner	Raumplanungsamt des Kantons Luzern
Peter Deuber	Leiter Orts- und Regionalplanung	Raumplanungsamt des Kantons Luzern
Pia Maria Brugger	Geschäftsleiterin	Zweckverband öffentlicher Agglomerations-verkehr Luzern
Kurt Margadant Kurt Waber	Projektleiter	Verkehrs- und Tiefbauamt des Kantons Lu-zern
Walter Kaufmann	Leiter Logistik	Genossenschaft Migros Luzern Betriebszentrale Dierikon Postfach 360 6031 Ebikon
Peter Boesch Herbert Stadelmann	Mitglied der Geschäftsleitung, CFO Leiter Gebäudemanagement	Schindler Aufzüge AG 6030 Ebikon
Markus Fürer	Stv. Bauleiter, Projektleiter	SUVA Finanzabteilung Fluhmattstrasse 1 6002 Luzern
Andreas Binkert	Projektleiter	Ebisquare AG

Name Vorname	Funktion	
Rupp Marco	Geschäftsführung	ecoptima ag
Karsky Catherine	Assistentin Geschäftsführung	ecoptima ag
Mathys Werner	Nutzung	ecoptima ag
Albrecht Bruno	Verkehr und Umwelt	Albrecht & Partner AG

Anhang 2: Nutzungen und ihr relatives Fahrtenaufkommen

Auf Bundes- und Kantonsebene gibt es keine Normen, welche nach Nutzung den Zusammenhang zwischen Fläche und Verkehrsaufkommen aufzeigt. Die beauftragten Büros haben aufgrund ihrer Erfahrung bei der Bearbeitung von einzelnen Bauvorhaben, mit der Erstellung von Umweltverträglichkeitsprüfungen und bei der Mitarbeit bei verschiedenen kantonalen Baugesetzen diverse Erfahrungen in diesem Bereich gesammelt. So sind die folgenden Zuordnungen der verschiedenen Nutzungen zu unterschiedlichen Verkehrsaufkommen aus der Erfahrung der Planungsbüros in Kombination mit VSS-Normen und dem „Leitfaden für die Erarbeitung von Umweltverträglichkeitsberichten für Anlagen des ruhenden Verkehrs der Koordinationsstelle für Umweltschutz des Kantons Zürich“ erstellt worden. Die Nutzungen sind gemäss Allgemeiner Systematik der Wirtschaftszweige (NOGA, 1995) den Branchen zugeteilt, welche vom Bundesamt für Statistik für die Analyse der Betriebszählungen verwendet wird.

Geringes Verkehrsaufkommen (bis und mit 3 Fahrten / 100m^2 Grundstücksfläche)
Die Nutzungen mit geringem Verkehrsaufkommen können als unproblematisch bezüglich Belastung angesehen werden. Bei ihnen kann eine Nutzungsbewilligung ohne weitere Abklärungen erfolgen. Als unproblematisch gelten Nutzungen im Bereich Wohnen, verarbeitendes Gewerbe und Industrie (ohne Baugewerbe) und Büronutzungen (ohne wesentlichem Kundenaufkommen).
Nach Branchen: Nahrungsmittel/ Textilien, Bekleidung, Schuhe/ Holzverarbeitung/ Papier, Karton, Druck/ Chemische Industrie, Kunststoff/ Maschinenbau, Fahrzeugbau/ Elektrische Geräte, Feinmechanik, Optik/ Energie/ Nachrichten (ohne Kurierdienste)/ Kredite, Versicherungen, Immobilien/ Informatik/ Öffentliche Verwaltung, Gesundheits- und Sozialwesen (ohne Kundenaufkommen)/ Dienstleistungen für Unternehmen/ Forschung und Entwicklung/ Gastgewerbe für mit lokalem Einzugsgebiet (Kantinen oder Restaurants für Arbeitende nächster Umgebung).

Mittleres Verkehrsaufkommen (mehr als 3 und bis und mit 10 Fahrten / 100m^2 Grundstücksfläche)
Bei Nutzungen mit mittlerem Verkehrsaufkommen soll ein Nachweis erbracht werden, ob die Dimensionen des Projekts die Kapazitäten des Strassen- und Umweltsystems übermässig belasten. In diesen Bereich lassen sich das Baugewerbe und Nutzungen mit geringem bis mittlerem Kundenaufkommen zuordnen.
Nach Branchen: Baugewerbe/ Handel, Reparatur/ Detailhandel (ohne Güter für den täglichen Gebrauch und ohne Nutzungen mit grossräumigem Einzugsgebiet)/ Gastgewerbe (Hotels, Restaurants regionaler Bedeutung)/ Gesundheits- und Sozialwesen (mit Kundenaufkommen)/ Unterhaltung, Kultur (ohne Kino und Freizeitparks)/ Persönliche Dienstleistungen.

Hohes Verkehrsaufkommen (mehr als 10 Fahrten / 100m^2 Grundstücksfläche)
Die folgenden Nutzungen sind für die Überlastung des Gesamtsystems sehr gefährlich. Eine Realisation des Vorhabens ist kaum möglich, doch in einem Nachweis können die Auswirkungen aufgezeigt und beurteilt werden. Es sind dies Nutzungen mit hohen Verkehrsaufkommen (Verkauf von täglichen Gütern, Verkauf mit überregionalem Einzugsgebiet, Kino- und Freizeitanlagen, Restaurant mit überregionalem Einzugsgebiet).

Anhang 3: Tabellen Nutzungspotentiale und Verkehrsaufkommen

Zusätzliches Verkehrsaufkommen (Personenfahrten/Tag) im ESP Rontal pro Teilgebiet und insgesamt (Quelle: ecoptima/Albrecht & Partner; Oktober 2002)

Nutzungspotentiale im ESP Rontal: Verkehrsaufkommen nach Verkehrsmittel gemäss ursprünglicher Etappierung

(Berechnungsgrundlage zur Ermittlung des Gesamtverkehrs. Die Bau- und Zonenordnung bleibt vorbehalten)

Grundstück Nr	Nr.	Beschreibung	Zonenplan	mögliche Nutzung	Bemerkungen	Etappe	Fläche	AZ	BGF	Personenfahrten/Werktag				Mfz-Fahrten/	Mfz-Fahrten/
										Total	MIV	ÖV	LIV	Werktag (DWV)	Tag (DTV)
							m2		m2	100%	60%	30%	10%		
1	2	Bahnhof	K/Öffentliche Zwecke	Büro/Dienstleistungen	Busbahnhof, SBB	1	2.400	1,0	2.400	79	48	24	8	40	28
1895	6	Industriestrasse/Neuhaltenring	Arbeitszone II ES IV	Industrie/Gewerbe		1	2.040	1,5	3.060	61	37	18	6	31	22
2005	7	Industriestrasse/Neuhaltenring	Arbeitszone II ES IV	Industrie/Gewerbe		1	2.380	1,5	3.570	71	43	21	7	36	26
1896	8	Industriestrasse	Arbeitszone II ES IV	Industrie/Gewerbe		1	3.325	1,5	4.988	100	60	30	10	50	36
2106	10	Industriestrasse	Arbeitszone II ES IV	Industrie/Gewerbe		1	4.225	1,5	6.338	127	76	38	13	63	45
2321	11	Industriestrasse	Arbeitszone II ES IV	Industrie/Gewerbe		1	2.950	1,5	4.425	89	53	27	9	44	32
275	12	Industriestrasse	Arbeitszone II ES IV	Industrie/Gewerbe		3	7.625	1,5	11.438	229	137	69	23	114	82
273	3	Rischring	Arbeitszone I ES III	Büro/Dienstleistungen		1	1.586	1,0	1.586	52	31	16	5	26	19
793	29	Ronstrasse/An der Ron	Arbeitszone I ES III	Büro/Dienstleistungen		1	49.381	1,0	49.381	1.630	978	489	163	815	582
	27	Ronstrasse/An der Ron	Sport-/Freizeit	Familiengärten			22.525								
	28	Ronstrasse/An der Ron	Sport-/Freizeit	Büro/Dienstleistungen	Umstrukturierungsfläche	3	9.608	1,0	9.608	317	190	95	32	159	113
1637,1638,286	4	Zugerstrasse/Feldmatt	Arbeitszone I ES III	Gewerbe/Dienstleistung		1	38.576	1,2	46.291	1.528	917	458	153	764	546
272	1	Rischstrasse	Arbeitszone I ES III	Büro/Dienstleistungen		2	19.950	1,0	19.950	658	395	198	66	329	235
287,751	5	Zugerstrasse	Arbeitszone I ES III	Büro/Dienstleistungen	Gestaltungsplan besteht	2	20.197	1,0	20.197	667	400	200	67	333	238
283	9	Schindler-Areal Süd	Arbeitszone I ES III	Büro/Dienstleistungen	Umstrukturierungsfläche	1	30.835	1,8	55.503	1.832	1.099	549	183	916	654
773,757	13	Zugerstrasse	Geschäfts-/Wohnzone	Büro/Dienstleistungen	Gestaltungsplan besteht	2	11.322	0,6	6.793	224	135	67	22	112	80
291	14	Zugerstrasse	Geschäfts-/Wohnzone	Büro/Dienstleistungen		2	17.624	0,6	10.574	349	209	105	35	174	125
2465	15	Zugerstrasse	Wohnzone	Büro/Dienstleistungen		2	22.187	0,6	13.312	439	264	132	44	220	157
278,279,280	16a	Schindler-Areal Nord	Arbeitszone II ES IV	Verkauf/Freizeit/Arb./Wohn.		1	47.000	*	37.600	7.536	6.059	1.100	377	4.130	3.780
278,279,280	16b	Schindler-Areal Nord	Arbeitszone II ES IV	Verkauf/Freizeit/Arb./Wohn.		2	39.000	*	31.200	9.895	6.205	3.195	495	5.190	4.500
	17	Neuhus	Sport/Freizeit	offen	abhängig A-14-Anschluss		14.100								
	18	Neuhus/Kantonsstrasse	Arbeitszone II ES IV	Industrie/Gewerbe		2	3.150	1,5	4.725	95	57	28	9	47	34
	19	Schönebode	Arbeitszone I ES III	Gewerbe/Dienstleistung		2	6.550	1,0	6.550	216	130	65	22	108	77
	20	Kantonsstrasse	Arbeitszone I ES III	Büro/Dienstleistungen	Umstrukturierungsfläche	1	9.675	1,0	9.675	319	192	96	32	160	114
	21	Kantonsstrasse	Arbeitszone I ES III	Büro/Dienstleistungen		2	8.600	1,0	8.600	284	170	85	28	142	101
	22	Kantonsstrasse	Arbeitszone I ES III	Büro/Dienstleistungen		2	9.475	1,0	9.475	313	188	94	31	156	112
	23a	Migros Dierikon	Arbeitszone II ES IV	Logistik		1	14.123	1,5	21.185	3.178	2.701	318	159	2.251	1.929
	23b	Migros Dierikon	Arbeitszone II ES IV	Logistik		2	14.123	1,5	21.185	3.178	2.701	318	159	2.251	1.929
	23c	Brunner Dierikon	Arbeitszone II ES IV	Logistik		1	10.000	1,5	15.000	2.250	1.913	225	113	1.594	1.366
	24	Burenhof	übriges Gebiet	offen		3	107.477								
557,558,559	25a	Längenbold/D4	Arbeitszone I ES III	Büro/Dienstleistungen		1	65.000	1,2	78.000	2.574	1.544	772	257	1.287	919
557,558,559	25b	Längenbold/D4	Arbeitszone I ES III	Büro/Dienstleistungen		2	35.000	1,2	42.000	1.386	832	416	139	693	495
	26	Gerisbüel	Arbeitszone II ES IV	Gewerbe/Dienstleistung	Perlen	2	55.395	1,0	55.395	1.828	1.097	548	183	914	653
							70,7		**61,0**	**41.502**	**28.858**	**9.796**	**2.848**	**23.148**	**19.028**

MIV: Motorisierter Individualverkehr
ÖV: Öffentlicher Verkehr (Bus + Bahn
LIV: Langsamer Individualverkehr (Fussgänger + Leichte Zweiräder)
MS allgemein: MIV = 60 %, MIV = 30 %, LIV = 10 %
MS Schindler = Verkehrsprognose Ebisquare
MS Migros: MIV = 85 %, ÖV = 10 %, LIV = 5 %
PW-Belegung Schindler: Prognose Ebisquare
PW-Belegung Übrige: 1.2 Personen/PW

* Schindler Areal Nord: Nutzungspotential definiert über maximal zulässige Fahrten; Bebauungsplanpflicht

Etappe 1						
33,9	21.425	15.749	4.181	1.494	12.205	10.097
Etappe 2						
25,0	19.531	12.781	5.451	1.299	10.670	8.736
Etappe 3						
2,1	546	327	164	55	273	195

Nutzungspotentiale im ESP Rontal: Verkehrsaufkommen nach Verkehrsmittel gemäss angepasster Etappierung

(Berechnungsgrundlage zur Ermittlung des Gesamtverkehrs. Die Bau- und Zonenordnung bleibt vorbehalten)

Grundstück Nr	Nr.	Beschreibung	Zonenplan	mögliche Nutzung	Bemerkungen	Etappe	Fläche	AZ	BGF	Personenfahrten/Werktag				Mfz-Fahrten/ Werktag (DWV)	Mfz-Fahrten/ Tag (DTV)
										Total	MIV	ÖV	LIV		
							m2		m2	100%	60%	30%	10%		
1	2	Bahnhof	K/Öffentliche Zwecke	Büro/Dienstleistungen	Busbahnhof, SBB	2	2.400	1,0	2.400	79	48	24	8	40	28
1895	6	Industriestrasse/Neuhaltenring	Arbeitszone II ES IV	Industrie		2	2.040	1,5	3.060	61	37	18	6	31	22
2005	7	Industriestrasse/Neuhaltenring	Arbeitszone II ES IV	Industrie		2	2.380	1,5	3.570	71	43	21	7	36	26
1896	8	Industriestrasse	Arbeitszone II ES IV	Industrie		2	3.325	1,5	4.988	100	60	30	10	50	36
2106	10	Industriestrasse	Arbeitszone II ES IV	Industrie		2	4.225	1,5	6.338	127	76	38	13	63	45
2321	11	Industriestrasse	Arbeitszone II ES IV	Industrie		2	2.950	1,5	4.425	89	53	27	9	44	32
275	12	Industriestrasse	Arbeitszone II ES IV	Industrie		3	7.625	1,5	11.438	229	137	69	23	114	82
273	3	Rischring	Arbeitszone I ES III	Büro/Dienstleistungen		2	1.586	1,0	1.586	52	31	16	5	26	19
793	29	Ronstrasse/An der Ron	Arbeitszone I ES III	Büro/Dienstleistungen		2	49.381	1,0	49.381	1.630	978	489	163	815	582
	27	Ronstrasse/An der Ron	Sport-/Freizeit	Familiengärten			22.525								
	28	Ronstrasse/An der Ron	Sport-/Freizeit	Büro/Dienstleistungen	Umstrukturierungsfläche	3	9.608	1,0	9.608	317	190	95	32	159	113
1637,1638,286	4	Zugerstrasse/Feldmatt	Arbeitszone I ES III	Gewerbe/Dienstleistung		2	38.576	1,2	46.291	1.528	917	458	153	764	546
272	1	Rischstrasse	Arbeitszone I ES III	Büro/Dienstleistungen		2	19.950	1,0	19.950	658	395	198	66	329	235
287,751	5	Zugerstrasse	Arbeitszone I ES III	Büro/Dienstleistungen	Gestaltungsplan besteht	2	20.197	1,0	20.197	667	400	200	67	333	238
283	9a	Schindler-Areal Süd	Arbeitszone I ES III	Büro/Dienstleistungen	Umstrukturierungsfläche	1	19.781	1,8	35.606	1.175	705	352	117	587	420
283	9b	Schindler-Areal Süd	Arbeitszone I ES III	Büro/Dienstleistungen	Umstrukturierungsfläche	2	11.054	1,8	19.897	657	394	197	66	328	235
773,757	13	Zugerstrasse	Geschäfts-/Wohnzone	Büro/Dienstleistungen	Gestaltungsplan besteht	1	11.322	0,6	6.793	224	135	67	22	112	80
291	14	Zugerstrasse	Geschäfts-/Wohnzone	Büro/Dienstleistungen		2	17.624	0,6	10.574	349	209	105	35	174	125
2465	15	Zugerstrasse	Wohnzone	Büro/Dienstleistungen		2	22.187	0,6	13.312	439	264	132	44	220	157
278,279,280	16a	Schindler-Areal Nord	Arbeitszone II ES IV	Verkauf/Freizeit/Arb./Wohn.		1	47.000	*	37.600	7.536	6.059	1.100	377	4.130	3.780
278,279,280	16b	Schindler-Areal Nord	Arbeitszone II ES IV	Verkauf/Freizeit/Arb./Wohn.		2	39.000	*	31.200	9.895	6.205	3.195	495	5.190	4.500
	17	Neuhus	Sport/Freizeit	offen	abhängig A-14-Anschluss		14.100								
	18	Neuhus/Kantonsstrasse	Arbeitszone II ES IV	Industrie		2	3.150	1,5	4.725	95	57	28	9	47	34
	19	Schönebode	Arbeitszone I ES III	Gewerbe/Dienstleistung		2	6.550	1,0	6.550	216	130	65	22	108	77
	20	Kantonsstrasse	Arbeitszone I ES III	Büro/Dienstleistungen	Umstrukturierungsfläche	2	9.675	1,0	9.675	319	192	96	32	160	114
	21	Kantonsstrasse	Arbeitszone I ES III	Büro/Dienstleistungen		2	8.600	1,0	8.600	284	170	85	28	142	101
	22	Kantonsstrasse	Arbeitszone I ES III	Büro/Dienstleistungen		2	9.475	1,0	9.475	313	188	94	31	156	112
	23a	Migros Dierikon	Arbeitszone II ES IV	Logistik		1	14.123	1,5	21.185	3.178	2.701	318	159	2.251	1.929
	23b	Migros Dierikon	Arbeitszone II ES IV	Logistik		2	14.123	1,5	21.185	3.178	2.701	318	159	2.251	1.929
	23c	Brunner Dierikon	Arbeitszone II ES IV	Logistik		1	10.000	1,5	15.000	2.250	1.913	225	113	1.594	1.366
	24	Burenhof	übriges Gebiet	offen		3	107.477								
557,558,559	25a	Längenbold/D4	Arbeitszone I ES III	Büro/Dienstleistungen		1	65.000	1,2	78.000	2.574	1.544	772	257	1.287	919
557,558,559	25b	Längenbold/D4	Arbeitszone I ES III	Büro/Dienstleistungen		2	35.000	1,2	42.000	1.386	832	416	139	693	495
	26	Gerisbüel	Arbeitszone II ES IV	Gewerbe/Dienstleistung	Perlen	2	55.395	1,0	55.395	1.828	1.097	548	183	914	653

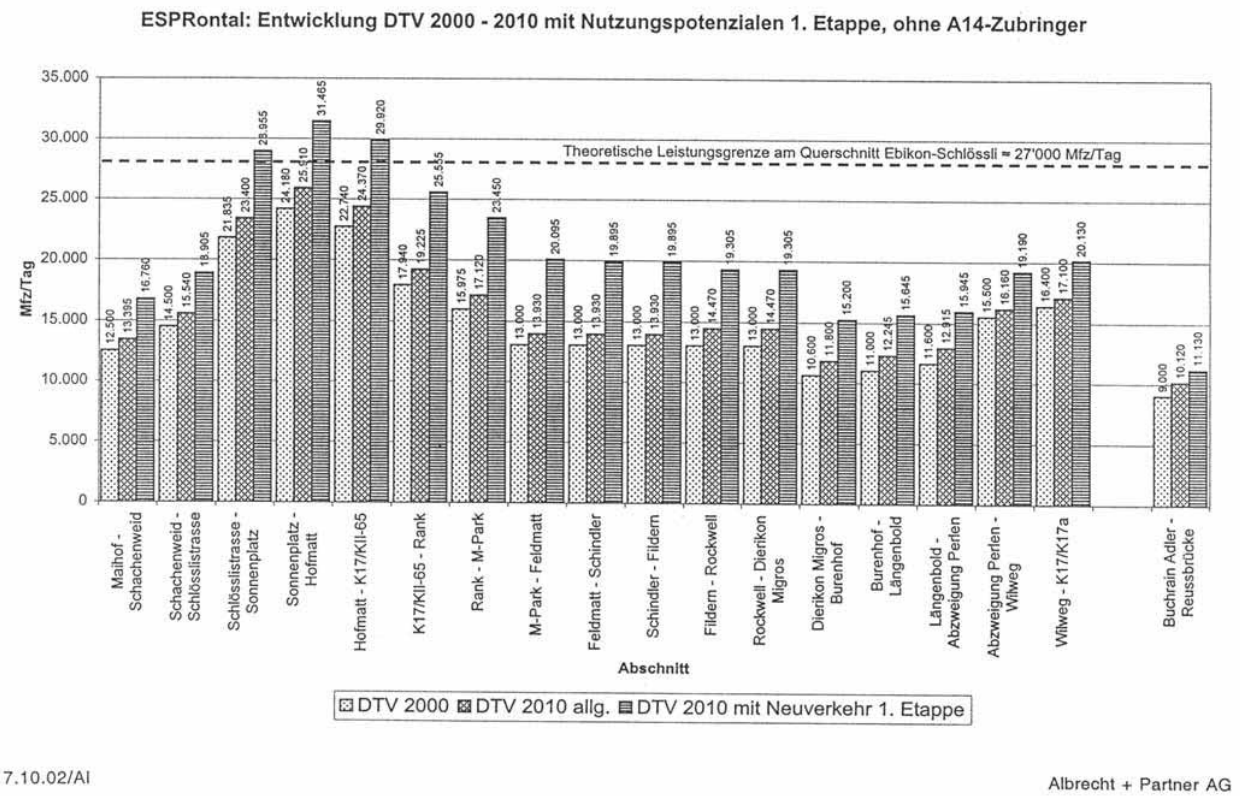
70,7	**61,0**	**41.502**	**28.858**	**9.796**	**2.848**	**23.148**	**19.028**
	Etappe 1						
	18,7	16.713	12.922	2.768	1.023	9.849	8.414
	Etappe 2						
	40,2	24.243	15.608	6.864	1.771	13.026	10.419
	Etappe 3						
	2,1	546	327	164	55	298	195

MIV: Motorisierter Individualverkehr
ÖV: Öffentlicher Verkehr (Bus + Bahn
LIV: Langsamer Individualverkehr (Fussgänger + Leichte Zweiräder)
MS allgemein: MIV = 60 %, MIV = 30 %, LIV = 10 %
MS Schindler = Verkehrsprognose Ebisquare
MS Migros: MIV = 85 %, ÖV = 10 %, LIV = 5 %
PW-Belegung Schindler: Prognose Ebisquare
PW-Belegung Übrige: 1.2 Personen/PW

* Schindler Areal Nord: Nutzungspotential definiert über maximal zulässige Fahrten; Bebauungsplanpflicht

Anhang 4: Entwicklung DTV 2000 - 2010

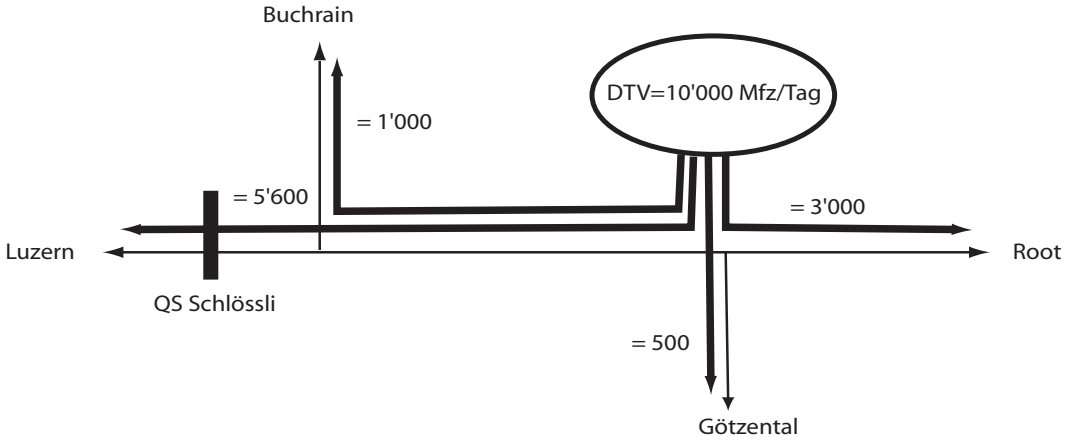
ESP Rontal: Entwicklung DTV 2000 – 2010 mit Nutzungspotentialen
1. Etappe, ohne A14-Zubringer (Quelle: Albrecht & Partner, Oktober 2002)



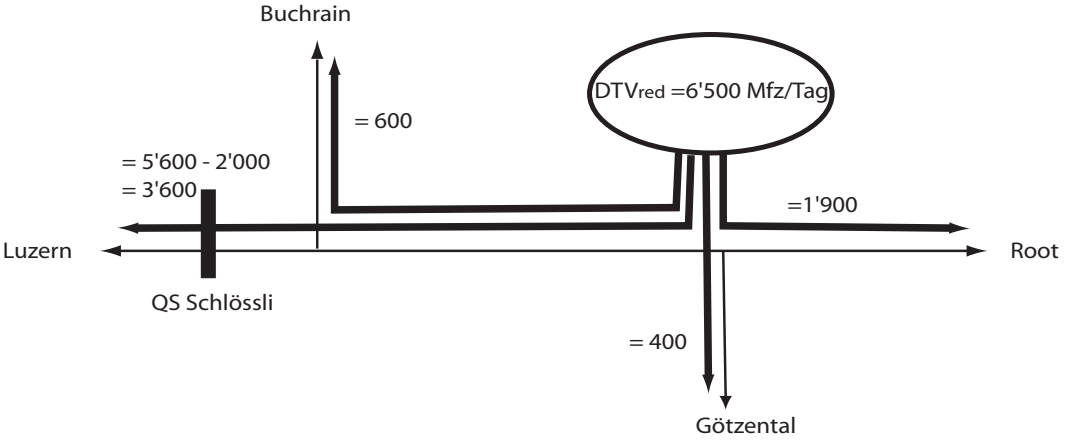
7.10.02/AI

Albrecht + Partner AG

Verteilung Verkehrsaufkommen ESP Rontal ohne Fahrtenbeschränkung



Verteilung Verkehrsaufkommen ESP Rontal mit Fahrtenbeschränkung



Anhang 5: Abkürzungen

BAV	Bundesamt für Verkehr
AGF	Anrechenbare Geschossfläche
DL	Dienstleistung
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FZ	Fahrzeuge
LSE	Luzern – Stans – Engelberg Bahnen
LSV	Lärmschutzverordnung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NGF	Nettogeschossfläche
NOGA	nomenclature générale des activités économiques
ÖV	öffentlicher Verkehr
PBG	Planungs- und Baugesetz
S-Bahn	Stadtbahn
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
TU	Transportunternehmung
UVB	Umweltverträglichkeitsbericht
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VBL	Verkehrsbetriebe Luzern
VTA	Verkehrs- und Tiefbauamt