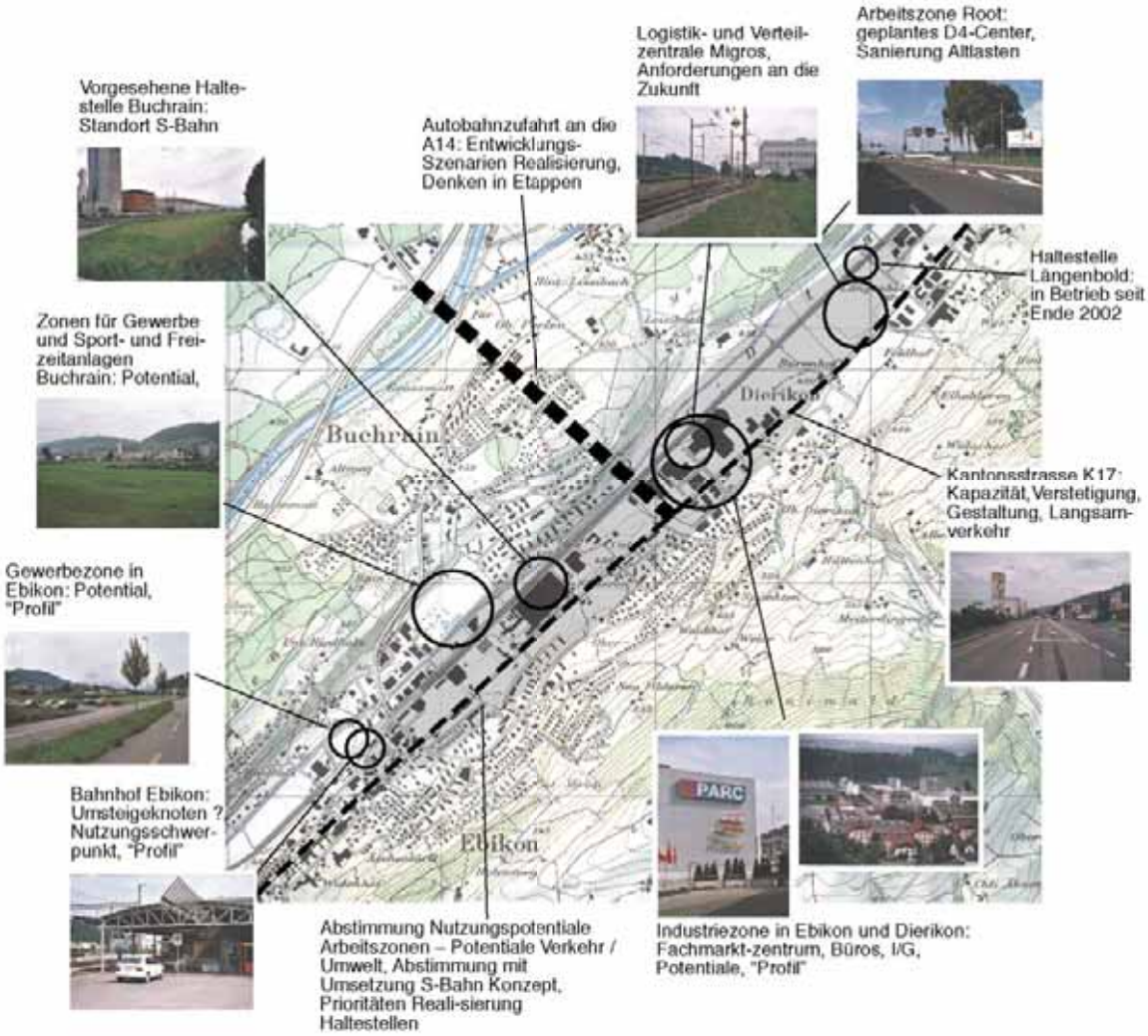
ESP

ENTWICKLUNGSSCHWERPUNKT
RONTAL LUZERN

RICHTPLAN

nach §§ 7 bis 14 PBG

Koordinationsblätter und Karten



14. Juli 2003/15. Dezember 2003

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

Inhaltsverzeichnis

			Seite
Einleitung: Bedeutung und Erläuterung des Richtplans			
Teil A: Anzustrebender Zustand			
N 01	•	Art und Mass der Nutzung, Städtebau mit Karte	5
V 01	•	Erschliessung Strasse mit Karte	9
V 02	•	Öffentlicher Verkehr mit Karte	12
V 03	•	Langsamverkehr mit Karte	17
U 01	•	Umwelt	20
Teil B: Realisierung			
R 01	•	Abstimmung Nutzung, Fahrten und Erschliessung mit Karte	23
R 02	•	Koordination der Entscheide der öffentlichen Hand	26
R 03	•	Marketing und Standortpromotion	28
R 04	•	Folgeorganisation für die Realisierung: Controlling-Gruppe	30
Abkürzungen			31
Genehmigungsvermerke			32

Einleitung: Bedeutung und Erläuterung des Richtplans

Der vorliegende Richtplan Entwicklungsschwerpunkt (nachfolgend ESP) Rontal basiert auf den gesetzlichen Bestimmungen des Planungs- und Baugesetzes (PBG, §§ 7 bis 14). Dieses bestimmt insbesondere in § 10 Absatz 2, dass der Richtplan raumwirksame Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abzustimmen habe und in welcher zeitlichen Folge und mit welchen Mitteln vorgesehen ist, die Aufgaben zu erfüllen. In Absatz 1 wird aufgezeigt, dass der Richtplan Grundlagen und Konzepte u.a. über Natur- und Landschaftsschutz, Landwirtschaft, Kulturobjekte, Tourismus, Erholung, Siedlung, öffentliche Bauten und Anlagen, privaten und öffentlichen Verkehr, Ver- und Entsorgung enthalten kann.

Der Zweck des Richtplans besteht darin aufzuzeigen, wie die Partner ihre weitere Tätigkeit im Entwicklungsschwerpunkt koordinieren und aufeinander abstimmen. Der Richtplan wird mit der Genehmigung im Sinne des Bundesgesetzes über die Raumplanung und der Verordnung über die Raumplanung für die Behörden verbindlich und beschränkt das Grundeigentum nicht (§ 11 PBG).

Die mit Planungsaufgaben beauftragten Behörden sorgen dafür, dass die Bevölkerung und die von der Planung Betroffenen in geeigneter Weise mitwirken können (§ 6 Abs. 2 PBG). Der Entwurf eines (über-) kommunalen Richtplans ist nach § 13 Absatz 2 des Planungs- und Baugesetzes während 30 Tagen aufzulegen und die Auflage ist öffentlich bekanntzumachen.

Die Arten der Verbindlichkeit im Richtplan

Im Richtplan und den dazugehörigen Koordinationsblättern werden drei Verbindlichkeitsstufen unterschieden.

Vororientierung	Das betreffende Vorhaben und die konkreten Fragen lassen sich noch nicht in genügendem Masse aufzeigen. Eine Koordination mit weiteren Stellen wird jedoch notwendig werden. *Verbindlichkeit* Vororientierungen verpflichten die Partner zu einer offenen gegenseitigen Orientierung.
Zwischenergebnis	Die Planung bzw. die Koordination sind im Gange und haben bereits zu Zwischenergebnissen geführt. Über das weitere Vorgehen zur Lösung der Aufgabe besteht Übereinstimmung unter den Beteiligten. *Verbindlichkeit* Zwischenergebnisse binden die Beteiligten im Verfahren.
Festsetzung	Die Koordination unter den Beteiligten ist abgeschlossen und es liegt ein Konsens oder ein formeller Beschluss zur Realisierung des Vorhabens vor. *Verbindlichkeit* Festsetzungen binden die Beteiligten in der Sache und im Verfahren.

Aufbau des Richtplans

Der Richtplan ESP Rontal besteht aus 9 Koordinationsblättern und 5 dazugehörenden Karten. Der Richtplan ist ein Informations- und Koordinationsinstrument zwischen den Partnern der öffentlichen Hand. Im Richtplan

wird festgehalten, was zwischen den Planungspartnern auf den verschiedenen Stufen (vgl. oben) verbindlich festgehalten werden muss.

Grundlage für die Erarbeitung des Richtplans waren eine Reihe von Abklärungen und Studien, die im jeweiligen Koordinationsblatt erwähnt sind. Im ersten Teil wird der anzustrebende Zustand aufgezeigt, welcher sich aus den Abklärungen und Studien ergibt und der zweite Teil enthält die Koordinationsblätter zur Realisierung.

Die Bedeutung der Koordinationsblätter

In den Koordinationsblättern werden die federführenden und anzusprechenden Stellen aufgeführt. Als federführende Stelle gilt jene, welche die Arbeiten koordiniert und die Gesamtverantwortung übernimmt. Die anzusprechenden Stellen sind jene, die im Verfahren und in der Entscheidfindung beteiligt waren und deshalb weiterhin einbezogen werden sollen.

Die 9 Koordinationsblätter Nutzung (N), Verkehr (V) und Umwelt (U) mit den entsprechenden Karten zeigen den anzustrebenden Zustand des ESP Rontal. Die Summe der Koordinationsblätter umfasst alles, worauf sich die Partner für die längerfristige Entwicklung einigten.

Die 4 Koordinationsblätter zur Realisierung (R) zeigen demgegenüber auf, welche Verfahren und Entscheide notwendig sind, um die Entwicklung sicherzustellen. Ein Teil der Entscheide muss kurzfristig (bis 2005) und ein zweiter Teil mittelfristig gefällt werden (bis ca. 2010). Die Summe der Realisierungsblätter ergibt die wesentlichen, in den nächsten Jahren durchzuführenden Arbeiten. Sie bilden die Grundlage für die Budgetierung.

Die Bewirtschaftung des Richtplans

Ziel der Folgearbeiten ist auf der Ebene Richtplan die Überführung der Vororientierungen und Zwischenergebnisse in Festsetzungen. Überall wo Festsetzungen getroffen werden, ist die Koordination unter den Beteiligten abgeschlossen und es liegt ein Konsens vor.

Die Nachführung und Änderung des Richtplans muss sichergestellt werden. Grundsätzlich wird nicht eine regelmässige Anpassung und Fortschreibung der Richtplanung angestrebt, sondern eine problemorientierte. Die Koordinationsblätter "Nutzung", "Verkehr" und "Umwelt", also diejenigen Blätter, die den anzustrebenden Zustand darstellen, werden eine längere "Lebensdauer" als die Koordinationsblätter "Realisierung" haben. Formelle und geringfügige Änderungen ohne materiellen Gehalt liegen in der Kompetenz der federführenden Stelle, materielle Änderungen bedürfen der Zustimmung der betroffenen Partner. Änderungsanträge können von allen Planungspartnern in die "Controlling-Gruppe" eingebracht werden.

Koordinationsblatt N 01
Erstellt: 10.06.2002
Nachgeführt:

Art und Mass der Nutzung, Städtebau

Federführung:
- Gemeinderat Ebikon
- Gemeinderat Dierikon
- Gemeinderat Buchrain
- Gemeinderat Root

Ansprechpartner:
- Kanton Luzern: Raumplanungsamt

weitere Beteiligte:
- Grundeigentümer

Stand der Koordination:	Vororientierung	Zwischenergebnis	Festsetzung
1. Art der Nutzung			✓
2. Mass der Nutzung			✓
3. Städtebauliche Schwerpunkte		✓	
4. Hofer & Curti Areal	✓		
5. Schindler Aufzüge AG Süd Bürohaus		✓	
6. Schindler Aufzüge AG Nord Freizeit		✓	
7. Genossenschaft Migros Luzern Logistikzenter	✓		
8. SUVA D4 Center		✓	
9. Burenhof (Dierikon)		✓	
10. Nutzungsschwerpunkte ausserhalb des Perimeters	✓		
11. Synergien + flankierende Massnahmen		✓	

Bedeutung / Stellenwert:
✓ Vorgabe für Zonenplanänderungen, Bebauungspläne, Gestaltungspläne

✓ Vorgabe für Projektierung, Auflage im Baubewilligungsverfahren

Beschreibung:
Der Perimeter des ESP Rontal umfasst ca. 130 ha Land, wovon gut 70 ha nicht überbaut und der Rest entweder teilweise oder ganz überbaut ist. Die Entwicklung des Standortes ist v.a. durch die Kapazität des Strassennetzes begrenzt. Weiter sind die Lärmbelastung bzw. die Grenzwerte aus der Luftreinhalteverordnung zu beachten.

zu 1. Art der Nutzung
Es wird ein breites Nutzungsspektrum (Industrie, Büro/Dienstleistungen, Verkauf, Logistik, Wohnen und Freizeit) angestrebt. Die Nutzungsverteilung ist grundsätzlich so angeordnet, dass arbeitsplatzintensive Nutzungen an den Orten zu liegen kommen, wo eine gute ÖV-Erschliessung vorhanden ist. Verkehrsintensive Nutzungen sollen nahe bei den MIV-Knoten und die Wohnnutzung soll relativ flexibel an verschiedenen Standorten realisiert werden können. Dabei sollen einerseits eine Erweiterung und Konzentration stattfinden und andererseits die bestehenden Wohngebiete geschützt werden. Die Verteilung der Nutzungsarten im ESP-Perimeter wird aus der Kartenbeilage deutlich. Der Schwerpunkt liegt im Bereich Büro/Dienstleistungen.
Verkehrsintensive Nutzungen wie z.B. Fachmärkte sind nur in beschränktem Masse möglich. Die Nutzung wird im Rahmen eines Bebauungsplans festgelegt. Keinen Bebauungsplan benötigen Verkaufsflächen zu Produktionsbetrieben, wenn diese von untergeordneter Bedeutung sind und keinen wesentlichen Mehrverkehr erzeugen.

zu 2. Mass der Nutzung
Das Mass der Nutzung wird über die verkehrliche Kapazität des bestehenden und geplanten Strassennetzes, die anzustrebenden Massnahmen im öffentlichen Verkehr und die Vorgaben der Zonenpläne definiert. Mit den ermittelten Handlungsspielräumen wurde folgendes Entwicklungspotenzial festgelegt:

	Potenzial AGF	Potenzial Personenfahrten/Tag
1. Etappe (bis A-14-Anschluss, ca. 2010):	340‘000 m^2	21'500
2. Etappe (ab A-14-Anschluss, ca. 2010-2020):	250'000 m^2	19‘500
3. Etappe (später):	offen	offen

Bei Realisierung der Etappen 1 und 2 beträgt das gesamte zusätzliche Verkehrsaufkommen etwa 41'000 Personenfahrten/Tag.

zu 3. Städtebauliche Schwerpunkte
Die wirtschaftliche Attraktivität eines Standortes hängt zunehmend auch von der städtebaulichen Qualität und von der Qualität des Empfangs zusammen. Angestrebt wird nicht eine flächendeckende überdurchschnittliche Gestaltung, sondern eine Konzentration auf die öffentlichen Brennpunkte und auf die Anfahrtswege der Beschäftigten. Konkret heisst dies: Die S-Bahn-Haltestellen, die Kantonsstrassen K17 und K65. Dem Umfeld der S-Bahn-Haltestellen ist besondere Beachtung zu schenken (siehe auch Koordinationsblatt V 03 Langsamverkehr) und die Bauten im Umfeld sollen nur mit qualifizierten Verfahren realisiert werden können. Für die Kantonsstrasse ist die Aufwertung über ein Betriebs- und Gestaltungskonzept zu erreichen.

zu 4. Hofer & Curti Areal
Das Areal ist teilweise bebaut, steht jedoch gesamthaft für eine Neuüberbauung zur Verfügung. Angestrebt werden Büro- und Dienstleistungsbauten sowie arbeitsplatzintensive Industrie.

zu 5. Schindler Aufzüge AG Areal Süd
Beim Bauprojekt handelt es sich um Bauten für Büro und Dienstleistungen und, wo vertretbar, noch Wohnen. Die Erschliessung des Areals erfolgt durch einen neuen Anschluss an die Kantonsstrasse (Feldmatt). Es sind keine Ausnahmen von den heutigen Zonenvorschriften nötig.

zu 6. Schindler Aufzüge AG Areal Nord
Der Anschluss eignet sich wegen der Nähe zum künftigen Autobahnzubringer und zur künftigen S-Bahn Haltestelle Buchrain („Schindler Aufzüge AG“) für verkehrs- und arbeitsplatzintensive Nutzungen. Geplant ist ein Freizeit- und Erlebniszentrum von übergeordneter Bedeutung im mittleren bis hohen Marktsegment. Ergänzt wird das Nutzungsspektrum mit Hotel, Ausbildung, Büros, Verkauf und – wo möglich – Wohnen (Alterswohnungen, Lofts u.a.) Der Verkauf von Lebensmitteln ist auf maximal 2'500 m^2 (1. Etappe ca. 800 m^2) begrenzt.
Gesamthaft wird eine Fläche von ca. 85'000 m^2 BGF (1. und 2. Etappe) angestrebt. Die Realisierung der 2. Etappe des Zentrums ist abhängig von der Realisierung des Autobahnzubringers. Kann das geplante Konzept (Ebisquare) nicht realisiert werden, sind die Eckwerte der Nutzung neu zu verhandeln.

zu 7. Genossenschaft Migros Luzern Logistikzenter
Die Fläche 38'000 m^2 (1. Etappe 24'000 m^2; 2. Etappe 14'000 m^2) ist reserviert für eine Weiterentwicklung des Areals für eine auf Logistik ausgerichtete Nutzung.

zu 8. SUVA D4 Center
Beim D4 Center der Suva handelt es sich um ein Innovations- und Unternehmenszentrum. Die erste Bauphase umfasst ca. 65‘000 m^2 Anrechenbare Geschossfläche (AGF). In Realisierung, d.h. bis Frühjahr 2003, sind 22'000 m^2. Das Gesamtprojekt umfasst 130’000 m^2 AGF und bietet zwischen 500 (1. Bauetappe) und 2500 (Gesamtprojekt) Arbeitsplätze. Die Realisierung der 2. Etappe des Centers ist abhängig von der Realisierung des Autobahnzubringers.

zu 9. Burenhof (Dierikon)
Das Gebiet Burenhof umfasst 11 ha. Gemäss revidiertem Zonenplan aus dem Jahr 2000 gelten für dieses Gebiet die Bestimmungen der Landwirtschaftszone. Langfristig soll das Gebiet – bei ausgewiesenem Bedarf – in die Bauzonen übergehen. Wird das Gebiet vorzeitig benötigt, ist das Anliegen der Controlling-Gruppe vorzulegen. Eine Umzonung darf weder der Gesamtzielsetzung widersprechen noch die Ziele der Richtplanung unterlaufen.

zu 10. Nutzungsschwerpunkte ausserhalb des Perimeters
Im Zuge der Ortsplanungsrevisionen Root und Buchrain werden nähere Aussagen zum Gebiet gemach (zweite Etappe mit Autobahnanschluss ergibt neue Voraussetzungen). Die normale Nutzung (nicht publikumsintensiv) ist weiterhin sichergestellt und die Verkehrskapazitäten für Perlen stehen zur Verfügung. In Schachen und Perlen können weiterhin KMUs ansiedeln.

zu 11. Synergien + flankierende Massnahmen
Um die Wohnqualität der bestehenden Quartiere zu erhalten, sind diese mit besonderen baulichen und betrieblichen Massnahmen (z.B. Tempo 30, angepasste Verkehrsführung) vor den Emissionen der Strasse und den Nutzungen zu schützen. Weiter ist es von absoluter Notwendigkeit, den öffentlichen Verkehr im Entwicklungsschwerpunkt auszubauen, damit die Nutzungspotentiale umgesetzt werden können. Um die Entwicklungspotenziale im ESP nicht zu schmälern, ist kurzfristig der 30'-Takt der S-Bahn sowie die S-Bahn-Haltestelle Buchrain zu realisieren.

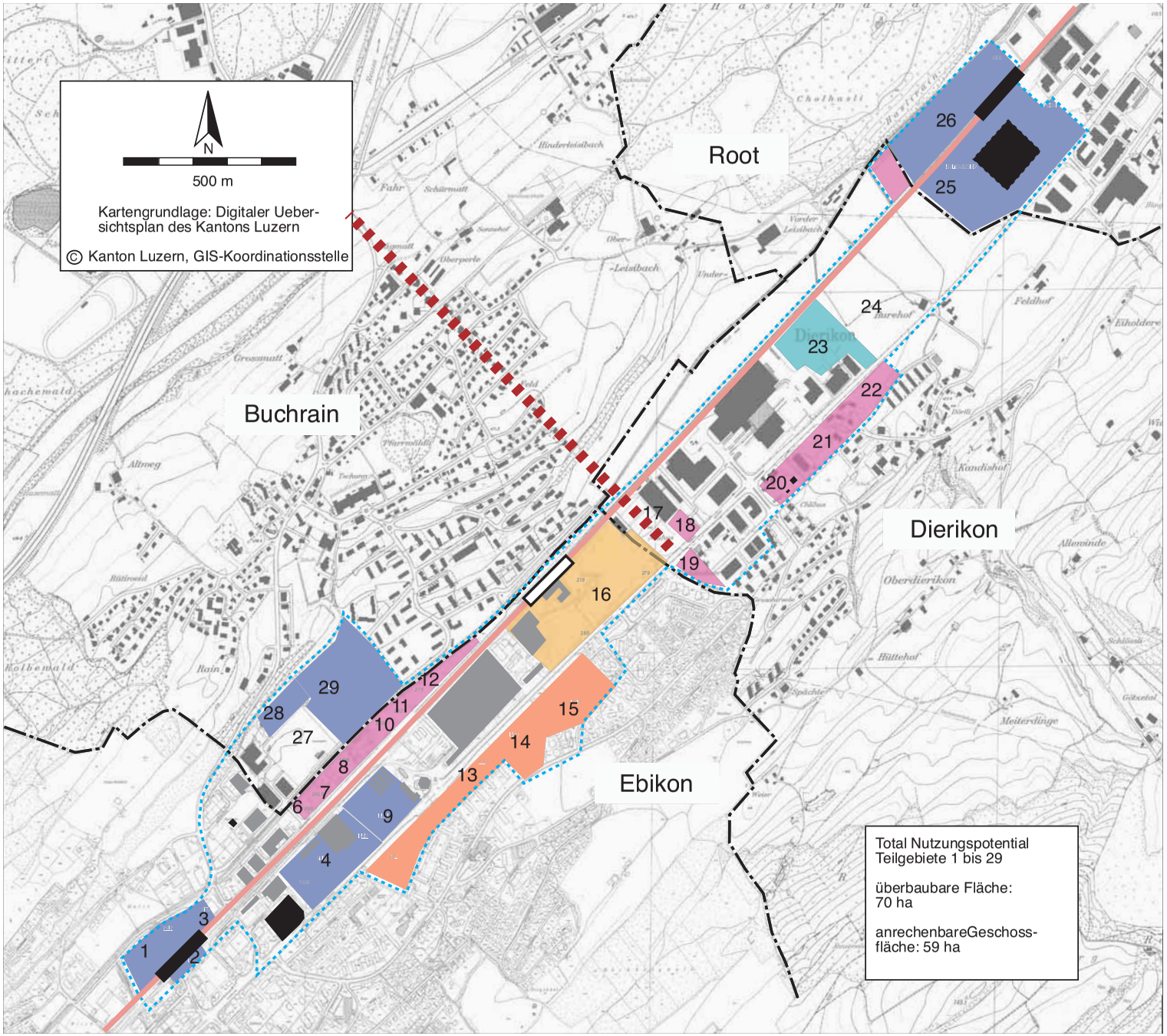
Wichtigste Abhängigkeiten / Hinweise auf andere Koordinationsblätter:
V 01 Erschliessung Strasse
V 02 Öffentlicher Verkehr
U 01 Umwelt
R 01 Abstimmung Nutzung, Fahrten und Erschliessung
R 02 Koordination der Entscheide der öffentlichen Hand

Dokumentation / Grundlagen:
- Ecoptima AG: „ESP Rontal: Nutzungspotenziale", November 2001.
- Ecoptima AG: „ESP Rontal: Nutzungskonzept", November 2001.
- Bernath & Partner AG: „Ebisquare/Verkehrsprognosen", September 2002

ESP Rontal

Karte zu Koordinationsblatt N 01

Art und Mass der Nutzung



Arbeitszone I
(Büro und/oder Dienstleistungen)

Arbeitszone II
(Industrie und/ oder Gewerbe)

Verkauf/Freizeit/
Arbeiten/Wohnen

Mischzone Wohnen/
Arbeiten

Logistik

S-Bahn

S-Bahn-Haltestelle (bestehend)

S-Bahn-Haltestelle (geplant)

Autobahnzubringer(geplant)

Grundlagen:

Perimeter

neue Gebäude

02.06.03 ecoptima

Koordinationsblatt V 01
Erstellt: 15.12.2003
Nachgeführt:

Erschliessung Strasse

Federführung:
- Projekt A14, Kantonsstrassen, Umklassierung: Verkehrs- & Tiefbauamt Luzern
- Gemeindestrassen: Gemeinden Ebikon, Buchrain, Dierikon, Root

Ansprechpartner:
- Gemeinden Ebikon, Buchrain, Dierikon, Root
- Kanton Luzern: Verkehrs- und Tiefbauamt

weitere Beteiligte:
- Grundeigentümer

Stand der Koordination	Vororientierung	Zwischenergebnis	Festsetzung
1. Anschluss an das übergeordnete Strassennetz		✓	
2. Detailerschliessung		✓	
3. Kantonsstrassen K17 und K65		✓	
4. Götzentalstrasse		✓	
5. Flankierende Massnahmen		✓	

Bedeutung / Stellenwert:
✓ Vorgabe für Zonenplanänderungen, Bebauungspläne, Gestaltungspläne

✓ Vorgabe für Projektierung Auflage im Baubewilligungsverfahren

Beschreibung:

zu 1. Anschluss an das übergeordnete Strassennetz
Die Kantonsstrasse K17 gelangt zusehends an die Kapazitätsgrenzen. Die Ursachen liegen in der Konzentration des gesamten Ziel- und Quellverkehrs des Rontals und einem Teil des Durchgangsverkehrs auf die K17 und K65. Das Entwicklungspotenzial des Gesamtgebietes kann erheblich gesteigert werden, wenn der A14-Anschluss Buchrain mit dem Autobahnzubringer Rontal realisiert werden. Der Autobahnzubringer hat für das Rontal 1. Priorität. Da dies voraussichtlich erst im Jahre 2010 verfügbar sein wird, ist bis dahin eine Optimierung des heutigen Netzes und eine Begrenzung der Siedlungsentwicklung notwendig.

zu 2. Detailerschliessung
Das lokale Verkehrssystem ist mit der Siedlungsentwicklung gewachsen und entspricht in weiten Teilen nicht mehr den heutigen Anforderungen. Ungenügend gelöst ist die Erschliessung der vorhandenen überbaubaren Flächen. Eine mangelnde Erschliessung verhindert aber verkehrsintensive Nutzungen auf diesen attraktiven Flächen.

zu 3. Kantonsstrassen K17 und K65
Mit dem gegenwärtigen Verkehrsregime wird im Zentrum von Ebikon bei durchschnittlichen Querschnittsbelastungen von rund 22‘000 Mfz/Tag die Leistungsgrenze der K17 annähernd erreicht. Ebenfalls hoch mit mehr als 15‘000 Mfz/Tag sind die Belastungen in Root. In Buchrain liegen sie knapp unter 10'000 Mfz/Tag. Für den Abschnitt Luzern–Ebikon (ausserhalb ESP-Perimeter) ist kurzfristig eine Beschleunigung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs zur erreichen. Damit sollen kürzere und zuverlässigere Fahrzeiten aus dem ESP-Perimeter nach Luzern und umgekehrt erreicht werden.

Für die Kantonsstrassen K17 und K65 besteht heute und mit der Realisierung des Autobahnzubringers Rontal ein Handlungsbedarf.

1. Für den Abschnitt Ebikon–Root ist ein Betriebs- und Gestaltungskonzept zu erarbeiten. Kurzfristig kann damit noch eine –begrenzte– Leistungssteigerung erreicht werden. Ebenfalls soll damit eine städtebauliche Aufwertung dieser wichtigen Achse erreicht werden. Und schliesslich wird mit einem verstetigten

Verkehrsfluss die Umweltbelastung reduziert.

2. Für den Abschnitt Ebikon–Buchrain/Autbahnzubringer ist mit dem Bau des Autobahnzubringers ein-neues Betriebs- und Gestaltungskonzept zu erarbeiten, mit dem Ziel, den Verkehr zu reduzieren und zu beruhigen.

zu 4. Götzentalstrasse

Spätestens bei der Realisierung des Autobahnzubringers beantragt das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement dem Regierungsrat bzw. dem Grossen Rat die Umklassierung der Götzentalstrasse.

zu 5. Flankierende Massnahmen

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:

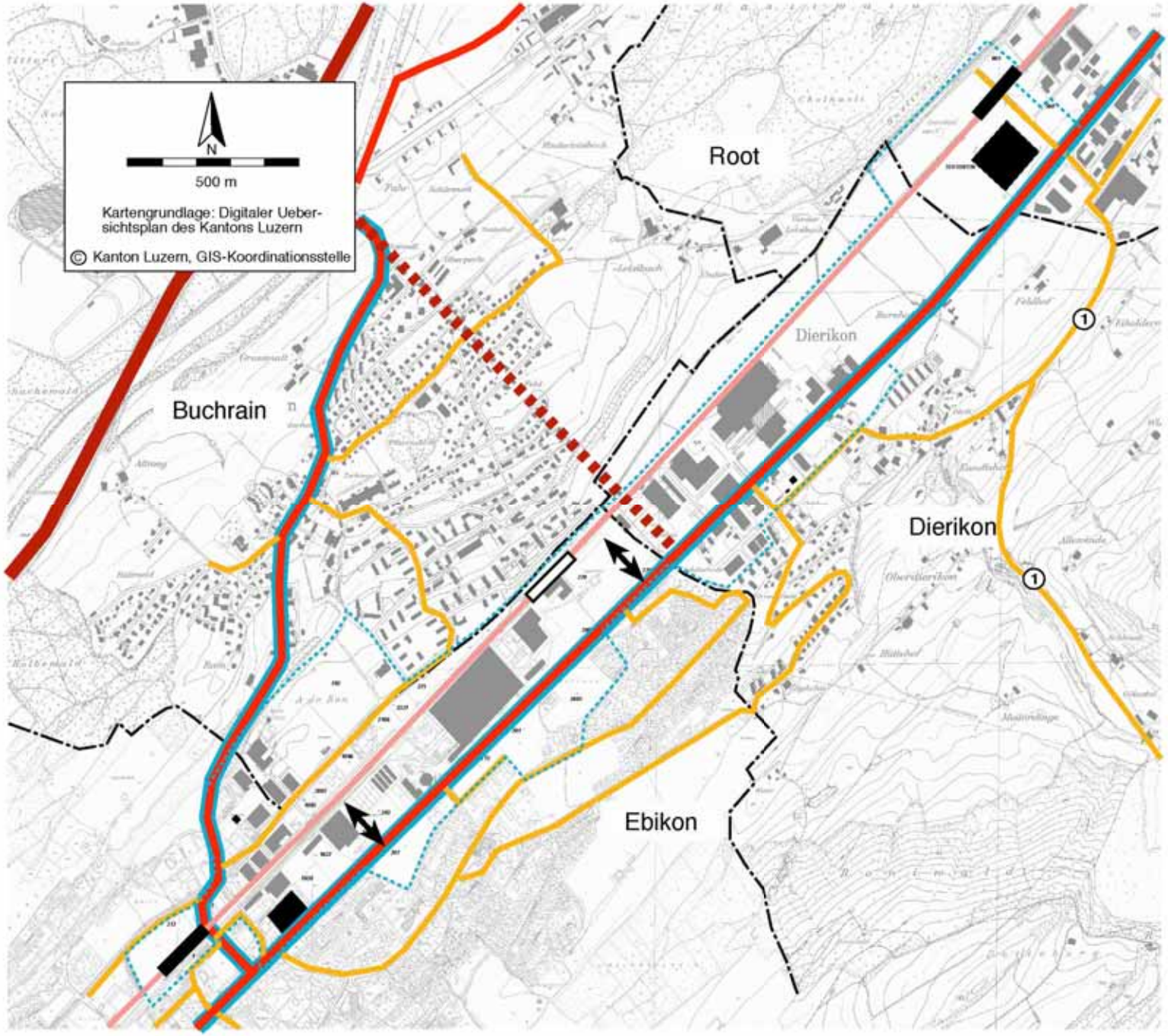
- Gestaltungsvorgaben bei Neubauten (passiver Lärmschutz)
- Tempo 30-Zonen, Blaue Zonen, bauliche Massnahmen bei Übergänge in Tempo 30-Zonen.

Wichtigste Abhängigkeiten / Hinweise auf andere Koordinationsblätter:

N 01 Art und Mass der Nutzung
V 02 Öffentlicher Verkehr
U 01 Umwelt
R 01 Abstimmung Nutzung, Fahrten und Erschliessung

Dokumentation / Grundlagen:

- Albrecht & Partner AG: „ESP Rontal: Verkehrgrundlagen 2000“, Oktober 2001.
- Albrecht & Partner AG: „ESP Rontal: Verkehrskonzept“, Januar 2002.
- Baudepartement des Kantons Luzern: „Kantonaler Richtplan `98“, August 1998.
- Gemeinde Ebikon: „Verkehrsrichtplan `93“, Februar 1993.
- Gemeinde Root: „Verkehrsrichtplan `99“, Februar 1999.
- Gemeinde Buchrain: „Verkehrsrichtplan `95“, November 1995.



ESP Rontal

Karte zu Koordinationsblatt V 01

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

Koordinationsblatt V 02
Erstellt: 10.06.2002
Nachgeführt:

Öffentlicher Verkehr

Federführung:
- Agglomerationsverkehr: Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr
- Regionalverkehr: Verkehrs- und Tiefbauamt Luzern

Ansprechpartner:
- Gemeinderäte von Ebikon, Dierikon, Buchrain, Root

weitere Beteiligte:
- Verkehrsbetriebe Luzern (VBL)
- Schweizerische Bundesbahnen (SBB)

Stand der Koordination	Vororientierung	Zwischenergebnis	Festsetzung
1. Angebotskonzept, Grundsätze		✓	
2. Bahnhof Ebikon		✓	
3. S-Bahn-Haltestelle Buchrain			✓
4. Verlängerung Trolleybuslinie 1	✓		
5. Anpassung Autobuslinie 22	✓		
6. Beschleunigung Autobuslinie 23	✓		
7. Anpassung Ortsbuslinie 27	✓		

Bedeutung / Stellenwert:
✓ Vorgabe für Zonenplanänderungen, Bebauungspläne, Gestaltungspläne

✓ Vorgabe für Projektierung Auflage im Baubewilligungsverfahren

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

Beschreibung:

Eines der wesentlichen Ziele der ESP-Planung ist die Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsvolumen. Dazu müssen die entsprechenden Kapazitäten bereitgestellt, die Feinerschliessung verbessert und die Umsteigemöglichkeiten optimiert werden. Wichtiges Ziel ist die Leistungssteigerung der Bahnstrecke Luzern–Ebikon. Es ist so rasch als möglich der $^1/_2$- Takt anzustreben. Mittelfristig (2012) wird der Viertelstundentakt beim regionalen Schienenverkehr gefordert. Kurzfristig (2004) ist für die Strecke Luzern–Ebikon(–Zug) der Halbstundentakt zu realisieren. Der Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr (ÖVL) hat Mitte 2002 ein Planungsprojekt gestartet, in welchem das gesamte Angebot der Buslinien (auch im Rontal) überprüft und teilweise neu geplant wird. Die im Rahmen der ESP-Planung gemachten Überlegungen sind vom Zweckverband ÖVL zu prüfen.
Vorläufig bleibt im Rontal der Bus das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs. Hierzu ist eine Verlängerung der Trolleybuslinie 1 Maihof–Kriens nach Ebikon Bahnhof zu prüfen. Sie wird ergänzt durch die angepassten Autobuslinien 22 (Luzern–Ebikon–Perlen/Inwil), 23 (Luzern–Ebikon–Root) und 27 (Ottigenbühl–Ebikon–Löchli). Zudem wird das Gebiet direkt an das S-Bahn-Netz angeschlossen. Deshalb wird der Bau einer Bahn-Haltestelle im Gebiet Buchrain/Ebikon als Voraussetzung für eine positive Entwicklung des Gebietes festgelegt.

zu 1. Angebotskonzept, Grundsätze
Langfristig wird das bahnorientierte Angebotskonzept angestrebt. Voraussetzung dafür ist die Umsetzung des Viertelstundentaktes der S-Bahn Luzern. Bis zu diesem Zeitpunkt wird das busorientierte Angebotskonzept angestrebt. Dieses prüft die Verlängerung der Linie 1 vom Maihof bis zum Bahnhof Ebikon, die Ausbildung des Bahnhofes Ebikon zu einem Umsteigeknoten (mit 1/4 Std. Takt S-Bahn), die Verlängerung der Linie 22 Perlen/Inwil bis zum Bahnhof Ebikon und die Ausbildung der Linie 23 ab Ebikon bis Luzern zu einer Eilkurslinie. Falls die S-Bahn mittel- bis langfristig nicht auf einen Viertelstunden-Takt verdichtet werden kann, ist der Ersatz der Trolleybuslinie 1 durch ein neues Verkehrsmittel zu prüfen. Eine besondere Beachtung benötigen die tangentialen Verkehrsströme (Meggen/Luzern–Adligenswil–Ebikon–Emmen). Sie werden durch den öffentlichen Verkehr nicht abgedeckt.

zu 2. Bahnhof Ebikon
Im Rahmen des Angebotskonzeptes für das Rontal sind auch Schnellzugshalte in Ebikon zu realisieren. Für eine attraktive Verknüpfung der verschiedenen ÖV-Linien wird der Bahnhof Ebikon als Umsteigeknoten nach folgenden Kriterien konzipiert:

- Minimale Umsteigewege, witterungsgeschützt
- Minimale Umsteigezeiten (3-5 Minuten)
- Kommunikation zwischen Bahn und Bus sichergestellt (Anschlusssicherung)
- B+R vorhanden
- P+R vorhanden, vergrössern

zu 3. S-Bahn-Haltestelle Buchrain
Die Haltestelle wird bis Ende 2004 realisiert.

zu 4. Verlängerung Trolley-/Autobuslinie 1
Eine Verlängerung der Buslinie 1 vom Maihof bis zum Bahnhof Ebikon ist zu prüfen. Sie kann einerseits die Feinerschliessung von Ebikon verbessern und kurzfristig auch Aufgaben der S-Bahn übernehmen, solange diese keinen Viertelstundentakt anbieten kann. Langfristig bleibt die Option eines neuen Mittelverteilers (Stadt-/Trambahn) Ebikon-Luzern offen.

Verkehrszeit **Trolley-/Autobuslinie 1** Strecke Kriens–Luzern Bahnhof–Maihof (–Ebikon)

Hauptverkehrszeit:		*Normalverkehrszeit:*		*Spätverkehrszeit:*	
heute	6‘ bis Maihof	heute	7.5‘ (bis Maihof)	heute	15‘ (bis Maihof)
künftig	6‘ bis Ebikon	künftig	7.5‘ (bis Ebikon)	künftig	15‘ (bis Ebikon)

zu 5. Anpassung Autobuslinie 22
Eine Umwandlung der radialen Autobuslinie 22 in eine Zubringerlinie Ebikon Bahnhof – Perlen/Inwil ist zu prüfen. Die Anpassung der Linie 22 steht in Abhängigkeit mit der Verlängerung der Trolleybuslinie 1. Mit dem Ausbau der Linie 1 wäre eine Fahrt der Linie 22 auf Grund der Nachfrage nicht mehr gerechtfertigt. Der „Umsteigezwang“ in Ebikon stellt zwar ein Komfortverlust dar, der Vorteil wäre jedoch klar die Verknüpfung mit dem Regionalverkehr und allenfalls mit dem Fernverkehr.
Falls sich zeigen würde, dass in Perlen Standzeiten entstehen, ist eine Verlängerung nach Root zu prüfen.

Verkehrszeit **Autobuslinie 22** Strecke (Luzern Bahnhof–) Ebikon–Buchrain–Perlen/Inwil

Hauptverkehrszeit:		*Normalverkehrszeit:*		*Spätverkehrszeit:*	
heute	15‘ Luzern–Buchrain	heute	30‘ Luzern–Buchrain	heute	60‘ Luzern–Buchrain
künftig	12‘ Ebikon–Buchrain	künftig	15‘ Ebikon–Buchrain	künftig	30‘ Ebikon–Buchrain

zu 6. Beschleunigung Autobuslinie 23
Mit der Verlängerung der Trolleybuslinie 1 von Maihof nach Ebikon ist auch die Linie 23 funktionell anzupassen und zur Eilbuslinie aufzuwerten. Diese wird zwischen Ebikon und Luzern beschleunigt, indem die Zahl der Halte stark reduziert wird. Auch die Linie 23 müsste über den Bahnhof Ebikon geführt werden.

Verkehrszeit **Autobuslinie 23** Strecke Luzern Bahnhof–Ebikon–Root

Hauptverkehrszeit:		*Normalverkehrszeit:*		*Spätverkehrszeit:*	
heute	15‘ Luzern–Root	heute	30‘ Luzern–Root	heute	60‘ Luzern–Root
künftig	12‘ Luzern–Root	künftig	15‘ Luzern–Root	künftig	30‘ Ebikon–Root

zu 7. Anpassung Ortsbuslinie 27
Die Linie 27 hat heute die Funktion einer Ortsbuslinie. Gleichzeitig deckt sie aber auch tangentiale Beziehungen ab. Eine Anpassung der Agglomerationsbuslinien hat zweckmässigerweise auch eine Anpassung des Taktes der Ortsbuslinie zur Folge.

Verkehrszeit **Ortsbuslinie 27** Strecke Ottigenbühl–Ebikon–Löchli

Hauptverkehrszeit:		*Normalverkehrszeit:*		*Spätverkehrszeit:*	
heute	30‘Löchli–Ottigenbühl	heute	30‘Löchli–Ottigenbühl	heute	–
künftig	15‘Löchli–Ottigenbühl	künftig	30‘Löchli–Ottigenbühl	künftig	60‘Löchli–Ottigenbühl

Wichtigste Abhängigkeiten / Hinweise auf andere Koordinationsblätter:
V 01 Erschliessung Strasse
U 01 Umwelt
V 03 Langsamverkehr

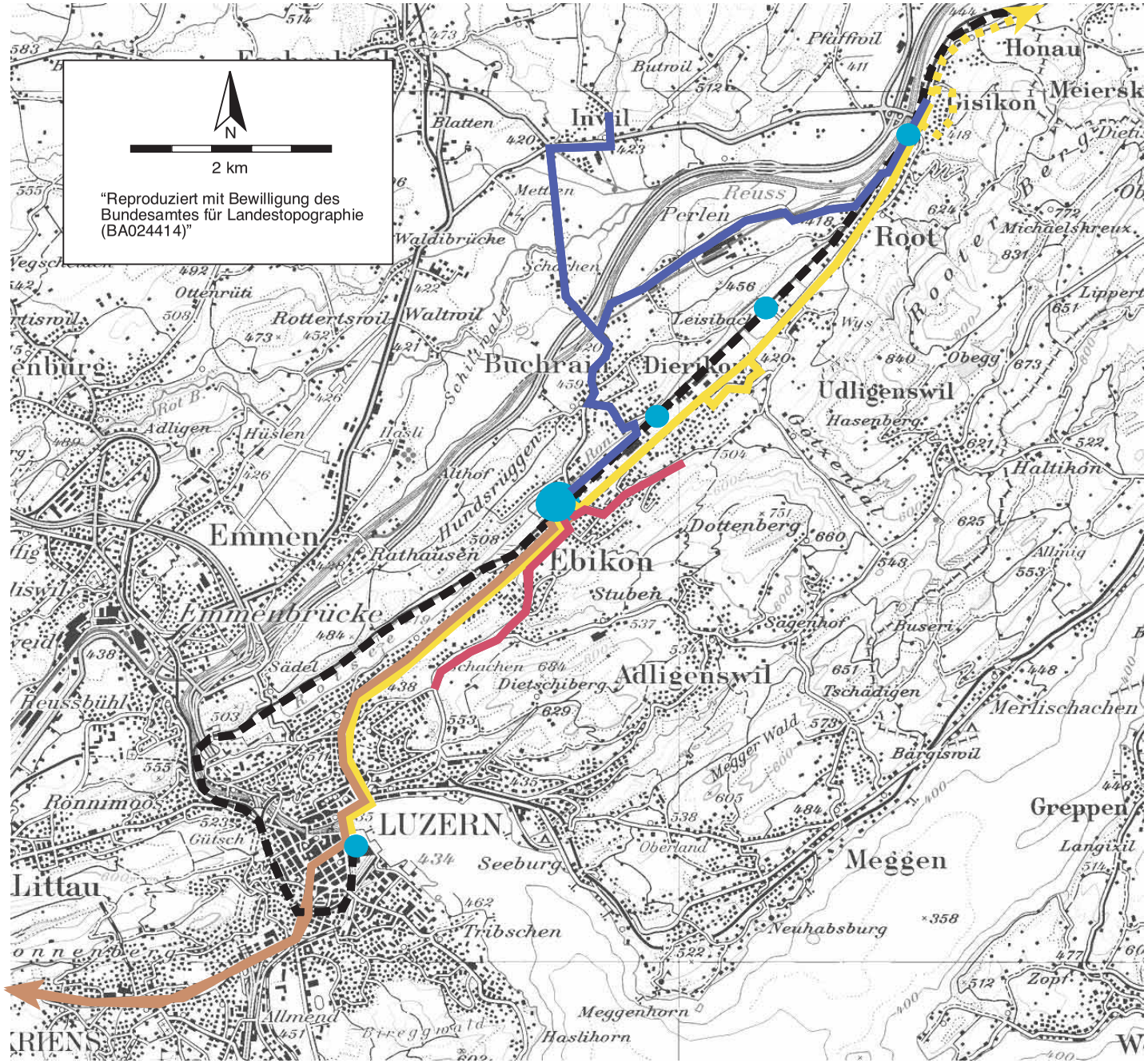
Dokumentation / Grundlagen:

- Albrecht & Partner AG: „ESP Rontal: Verkehrsgrundlagen 2000“, Oktober 2001.
- Albrecht & Partner AG: „ESP Rontal: Verkehrskonzept“, Januar 2002.
- Verkehrs- und Tiefbauamt des Kantons Luzern, SBB, LSE: „S-Bahn Zentralschweiz: Angebotskonzept 2005“, November 2000.

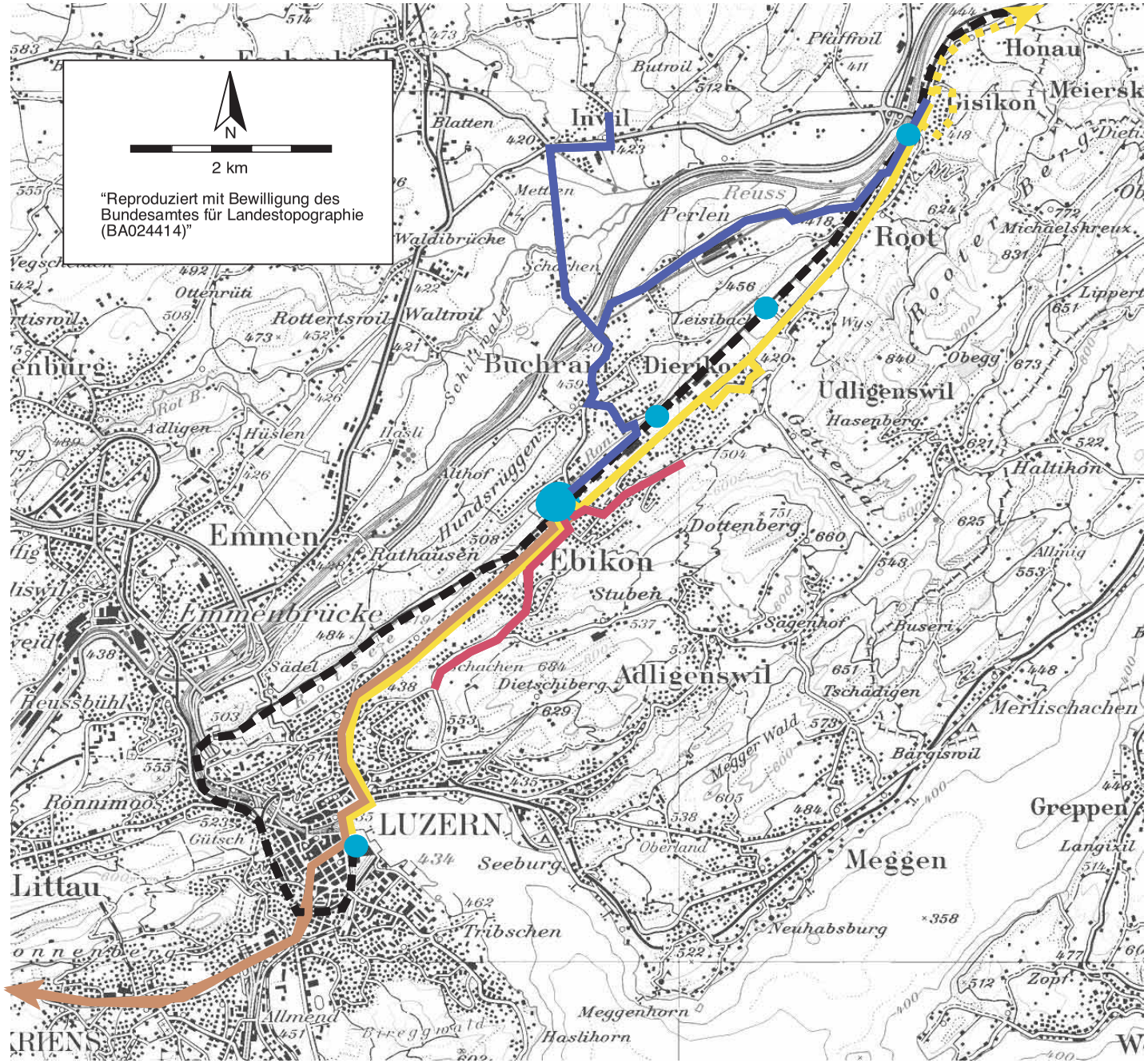
ESP Rontal

Karte zu Koordinationsblatt V 02

Linienkonzept Busorientiert


N
2 km
"Reproduziert mit Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie (BA024414)"
Honau
Meiersk
Root
Udligenswil
Buchrain
Dierikon
Emmen
Ebikon
Adligenswil
LUZERN
Meggen
Greppen
Littau
Emmenbrücke
Rathausen
Dottenberg
Stuben
Sägenhof
Tschädigen
Merlischachen
Bärgiswil
Seeburg
Tribschen
Neuhabsburg
Meggenhorn
Haslihorn
Zopf
Langixil
Haltikon
Hasenberg
Obegg
Michaelsreux
Lippert
Leisibach
Perlen
Reuss
Waldibrücke
Waltwil
Rottertswil
Ottenrüti
Adligen
Hüslen
Blatten
Inwil
Pfaffwil
Butwil
Rönnimoos
Gütsch
Allmend
Dietschiberg
Sädel
Heussbühl
Allmig
Buseri
Oberland
Meggerwald
Birreggwald
Schachen
Althof
Hundsrüggen
Schittwald
Göttenthal
Rooterberg
Dietschi
Wys
Rot B.
Hasli
Flon
Rotsee
Sonnenberg
Kriens
Lu
Wi
Ob
Ob
Ob

ESP Rontal



Karte zu Koordinationsblatt V 02

Linienkonzept Bahnorientiert

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

02.06.2003 ecoptima

Koordinationsblatt V 03
Erstellt: 10.06.2002
Nachgeführt:

Langsamverkehr (Fussgänger- und Veloverkehr)

Federführung:
- Kantonsstrassen: Verkehrs- & Tiefbauamt Luzern
- Gemeindestrassen: Gemeinden Ebikon, Buchrain, Dierikon, Root

Ansprechpartner:
- Kanton Luzern: Verkehrs- und Tiefbauamt
- Gemeinden Ebikon, Buchrain, Dierikon, Root

weitere Beteiligte:
- Grundeigentümer

Stand der Koordination	Vororientierung	Zwischenergebnis	Festsetzung
1. Grundsätze			✓
2. Lücken/Kritische Netzelemente		✓	
3. Zugänge zu den neuen S-Bahn Haltestellen		✓	

Bedeutung / Stellenwert:
✓ Vorgabe für Zonenplanänderungen, Bebauungspläne, Gestaltungspläne

✓ Vorgabe für Projektierung Auflage im Baubewilligungsverfahren

Beschreibung:

zu 1. Grundsätze
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.

zu 2. Lücken/Kritische Netzelemente
Das Velonetz im Rontal weist folgende Lücken oder kritische Abschnitte auf, die es zu füllen bzw. zu verbessern gilt:
- Durchgehende Radrouten entlang der Kantonsstrassen
- im Zusammenhang mit Gestaltungskonzept in den Ortskernen
- durchgehende Erschliessung der Arbeitszonen entlang der Bahnlinie und/oder entlang der Ron
- Erschliessung der S-Bahn-Haltestellen
- Erschliessung der wichtigsten Wohn- und Arbeitszonen
- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder bei Bushaltestellen.

zu 3. Zugänge zu den bestehenden und neuen S-Bahn Haltestellen
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: sichtbare Anschrift
Wegweisung: Zu den Gleisen/Zügen und zum Bahnhof
Statische Fahrgastinformation: Uhr(en), Infopunkte etc.
Dynamische Fahrgastinformation: Kommunikationseinrichtung
Bahnhofumgebung und Erscheinungsbild: Gute Übersichtlichkeit/Einsehbarkeit
Beleuchtung: Angemessene Beleuchtung. Entscheidender Faktor für das Sicherheitsempfinden.
Perrons: Höhe, Breite, Zugänge
Billettautomaten/Entwerter: In ausreichender Zahl und günstiger Lage
Zusatzeinrichtungen: Wartemöglichkeiten mit Witterungsschutz, Einkaufsmöglichkeiten/Warenautomat, etc.
P+R/B+R
Anforderungen von Behinderten: Behindertengerechte Ausführung

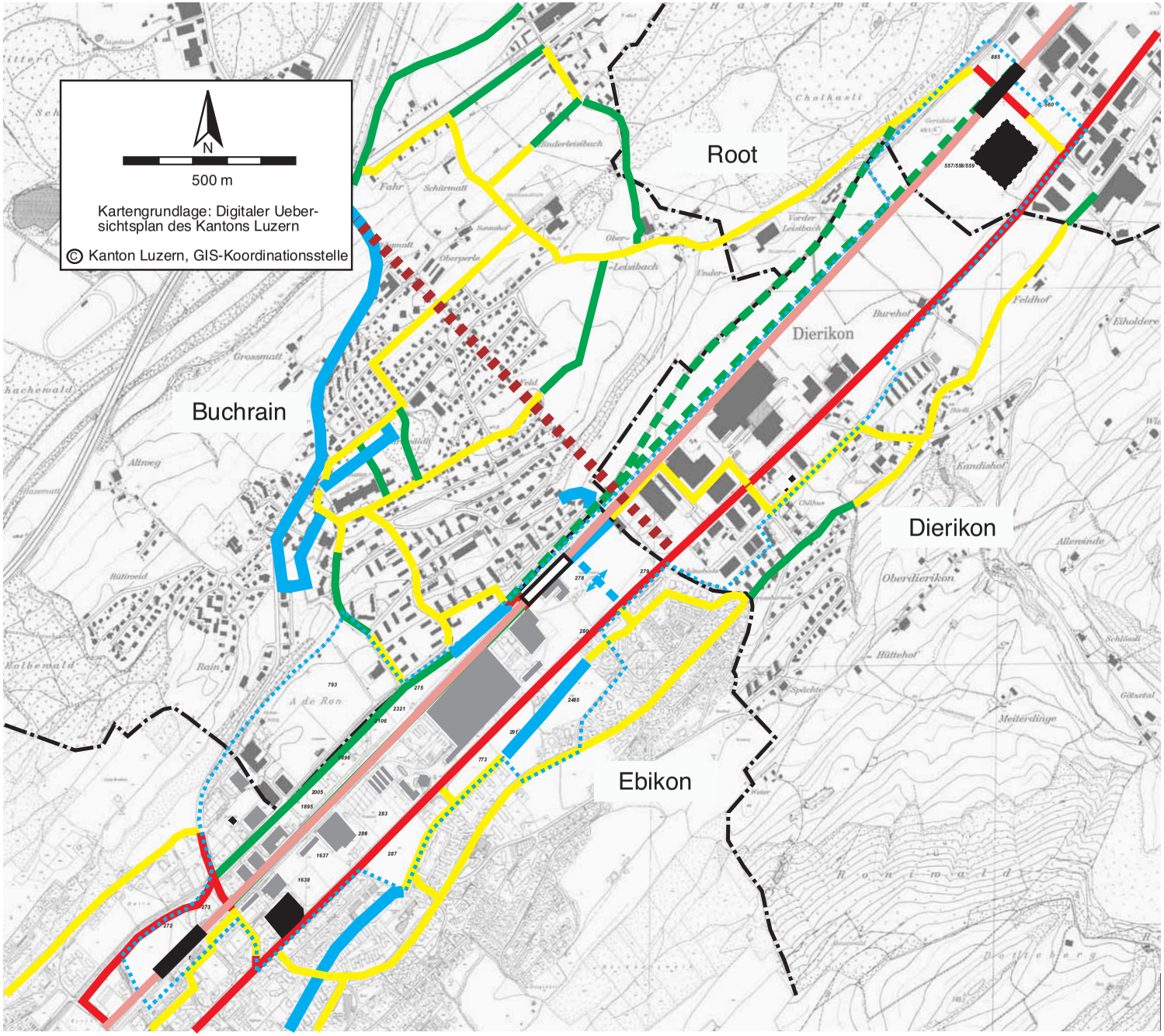
---

Wichtigste Abhängigkeiten / Hinweise auf andere Koordinationsblätter:
N 01 Art und Mass der Nutzung
V 02 Öffentlicher Verkehr
U 01 Umwelt
R 01 Abstimmung Nutzung, Fahrten und Erschliessung

Dokumentation / Grundlagen:
- Albrecht & Partner AG: „ESP Rontal: Verkehrgrundlagen 2000“, Oktober 2001.
- Albrecht & Partner AG: „ESP Rontal: Verkehrskonzept“, Januar 2002.
- Baudepartement des Kantons Luzern: „Kantonaler Richtplan `98“, August 1998.
- Gemeinde Ebikon: „Verkehrsrichtplan `93: Teilrichtplan Radrouten“, Februar 1993.
- Gemeinde Root: „Verkehrsrichtplan `99: Teilrichtplan Radrouten“, Februar 1999.
- Gemeinde Buchrain: „Verkehrsrichtplan `95: Teilrichtplan Radrouten“, November 1995.
- SBB: RV05, Gestaltungsprogramm. Das Programm läuft neuerdings unter dem Titel „Facelifting“.

ESP Rontal

Karte zu Koordinationsblatt V 03



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

Koordinationsblatt U 01
Erstellt: 10.06.2002
Nachgeführt:

Umwelt

Federführung:
- Gemeinde Ebikon
- Gemeinde Buchrain
- Gemeinde Dierikon
- Gemeinde Root

Ansprechpartner:
- Kanton Luzern: Raumplanungsamt
- Kanton Luzern: Verkehrs- und Tiefbauamt
- Kanton Luzern: Amt für Umweltschutz

weitere Beteiligte:
- Grundeigentümer
- Zweckverband Abwasser

Stand der Koordination	Vororientierung	Zwischenergebnis	Festsetzung
1. Erwartete + verträgliche Verkehrsbelastung MIV			✓
2. Umweltbonus	✓		
3. Lärm		✓	
4. Luft		✓	
5. Hydrogeologie		✓	
6. Entwässerung/ Hochwasserschutz/Abwasserreinigung		✓	

Bedeutung / Stellenwert:
✓ Vorgabe für Zonenplanänderungen, Bebauungspläne, Gestaltungspläne
✓ Vorgabe für Projektierung
Auflage im Baubewilligungsverfahren

Beschreibung:
Als Rahmenbedingung für den anzustrebenden Zustand dient das Ziel, den Neuverkehr mit einem Modal Split von 60 % MIV, 30 % ÖV, 10 % Langsamverkehr abzuwickeln.

zu 1. Erwartete und verträgliche Verkehrsbelastung MIV
Die Nutzungsverdichtungen im ESP Rontal beeinträchtigen die umliegenden Gemeinden in erster Linie durch Mehrverkehr von Personenfahrzeugen und Lastwagen. Soll ein Entwicklungsschwerpunkt seine wirtschaftliche und raumplanerische Rolle als Standort für neue und zum Teil publikumsorientierte Nutzungen erfüllen, ist dieser Mehrverkehr nicht vermeidbar. Der erwartete Mehrverkehr aus dem Flächenpotenzial beläuft sich auf rund 41'000 Personenfahrten werktags. Bei einem Modal Split (MIV/ÖV/Langsamverkehr) von 60/30/10 (bzw. 85/10/5 für Migros Dierikon 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 was einem durchschnittlichen täglichen Verkehr DTV (7 Tage) von rund 19'000 Mfz-Fahrten/Tag entspricht.

Werden alle Überbauungen der 1. Etappe realisiert, so entsteht strassenseitig ein Mehrverkehr von rund 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 zurückzuführenden Mehrbelastungen berücksichtigt, so würden die gesamten Querschnittsbelastungen im Abschnitt Schlössli – M-Parc auf 23'000 bis 31'000 Mfz/Tag (DTV) ansteigen. 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 damit die Kapazität im Zentrum von Ebikon auf etwa 27'000 Mfz/Tag (DTV) erhöht werden. Unter dieser Voraussetzung beträgt der aus Neuüberbauungen an diesem Querschnitt zulässige Mehrverkehr somit höchstens 3'600 Mfz/Tag. Das bedeutet zwingend mehr öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr bzw. eine Nutzungs- und/oder Mfz-Fahrtenreduktion.

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.

Da die allgemeine Verkehrszunahme aus Sicht der Rontalgemeinden und allgemein kaum beschränkt werden kann, können an Stelle der gewünschten 10'000 Mfz-Fahrten/Tag lediglich etwa 6'500 Mfz-Fahrten/Tag vom Strassennetz übernommen werden. Dies bedurfte einer Reduktion der in der 1. Etappe geplanten Nutzungen.

Das kurz- bis mittelfristig vergrösserte Fahrtenaufkommen lässt sich rechtfertigen, wenn mit der Konzentration der Siedlungsentwicklung langfristig eine Verminderung des motorisierten Verkehrs für die Region als Ganzes erreicht wird.

Bauvorhaben, die sich bezüglich Art und Mass der Nutzung an die Vorgaben des Richtplans halten, gelten im Grundsatz als bewilligungsfähig. Vorbehalten bleiben die technischen Vorgaben der Lärmschutzverordnung und der Luftreinhalteverordnung. Das massgebende Verfahren zur Ermittlung der Umweltverträglichkeit ist die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens (sofern UVP-pflichtig). Der Kanton anerkennt die ESP-Planung im Sinne einer Grundlage mit Eckwerten in Nutzung und Fahrtenaufkommen, welche als Voruntersuchung des IST-Zustandes verstanden wird.

zu 2. Umweltbonus
Es sollen Anreize für Grundeigentümer geschaffen werden, welche Unternehmen mit einem Ökoplan ansiedeln können, welcher die Fahrtenreduzierung beim MIV zum Ziel haben (Gratisfahrrad/-ÖV-Abo für Beschäftigte, welche auf einen Parkplatz verzichten, Benutzung von Mobility-Autos für Geschäftsfahrten, gemeinsame Beschäftigtentransporte ab ÖV-Knoten u.a.), Massnahmen zum energieeffizienten Erstellen und Betreiben von Bauten und Anlagen, Realisierung von ökologischen Bauweisen im Wohnungs- und Gewerbebau, Nutzung regenerativer Energien in Einzelobjekten und im Verbund, etc.

zu 3. Lärm
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 Ebikon 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. Durch die Überbauung der Freiflächen entlang den bestehenden (z.B. Kantonsstrasse) und den neuen Strassenzüge können die hintenliegenden Bauten weitgehend abgeschirmt werden. Es soll vom Kanton ausgelöst ein Programm zur Lärmsanierung des Gebietes erarbeitet werden.

zu 4. Luft

Der ESP Rontal liegt in einem aus lufthygienischer Sicht 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. Im Nahbereich der Kantonsstrasse treten aber gegenüber diesen Flächenbelastungen höhere Werte auf. Die mittels Passivsammlern 1999 gemessenen haben im Jahresmittel beim Schulhaus Sagen im Ebikon (innerorts, abseits von stark befahrenen Strassen) einen Wert von 24 $\mu g/m^3$, in Buchrain (abseits der Kantonsstrasse) 25 $\mu g/m^3$ und in Root (innerorts, nahe Kantonsstrasse) ebenfalls von 25 $\mu g/m^3$ ergeben.

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.

zu 5. Hydrogeologie

In den Nutzungszonenplänen sind nur Grundwasserschutzzonen eingetragen. Es besteht im Gebiet jedoch grundsätzlich ein Problem mit dem Grundwasser (Vorfluter), wenn flächendeckend zu tief gebaut wird. Aus diesem Grund ist das in den Bauvorschriften und im Zonenplan zu berücksichtigen (s.a. Merkblatt Amt für Umweltschutz „Bauen im Grundwassergebiet“).

Durch die Überbauung der vorhandenen Potenziale, wird die Kapazität der vorhandenen ARA mit grosser Wahrscheinlichkeit überschritten. Deshalb muss ein Konzept erarbeitet werden, welches dieses Problem mittelfristig löst.

zu 6. Entwässerung/Hochwasserschutz/Abwasserreinigung

Mit zunehmender Überbauung des Rontals werden die Entwässerungs- und Hochwasserschutzprobleme stark zunehmen. Neben technischen Lösungen (Hochwasserentlastungskanal) werden auch Gerinneerweiterungen und die Ausscheidung von Rückhalteflächen entlang der Ron mit entsprechendem Flächenbedarf diskutiert. Die Kapazität des Wasserabflusses aus der Talebene muss erhöht werden, konkrete Lösungen dazu müssen von den Gemeinden zusammen mit dem Kanton erarbeitet werden.

Wichtigste Abhängigkeiten / Hinweise auf andere Koordinationsblätter:

N 01 Art und Mass der Nutzung
V 02 Öffentlicher Verkehr
R 01 Abstimmung Nutzung, Fahrten und Erschliessung

Dokumentation / Grundlagen:

- Albrecht & Partner AG: „ESP Rontal: Verkehrsgrundlagen 2000“, Oktober 2001.
- Albrecht & Partner AG: „ESP Rontal: Verkehrskonzept“, Januar 2002.
- Bernath & Partner AG: „Ebisquare/Verkehrsprognosen“, September 2002

Koordinationsblatt R 01
Erstellt: 10.06.2002
Nachgeführt:

Abstimmung Nutzung, Fahrten und Erschliessung

Federführung:
- Controlling-Gruppe

weitere Beteiligte:
- Grundeigentümer

Ansprechpartner:
- Kanton Luzern: Amt für Umweltschutz
- Kanton Luzern: Verkehrs- und Tiefbauamt

Stand der Koordination	Vororientierung	Zwischenergebnis	Festsetzung
1. IST-Zustand Fahrten			✓
2. Grundsätze			✓
3. Etappe 2008/10		✓	
4. Etappe 2016/20		✓	
5. Leitfaden für die Umsetzung		✓	
6. Bemessung der Anzahl Parkplätze		✓	

Bedeutung / Stellenwert:
✓ Vorgabe für Zonenplanänderungen, Bebauungspläne, Gestaltungspläne

✓ Vorgabe für Projektierung Auflage im Baubewilligungsverfahren

Beschreibung:
Das Koordinationsblatt R 01 ist in dreierlei Hinsicht von Bedeutung:
- Abhängigkeiten: die Realisierung einzelner Massnahmen sind Voraussetzung für die Realisierung anderer Massnahmen.
- Eine Abstimmung von Nutzung und Erschliessung ist für einen effizienten und kostengünstigen Einsatz der Infrastrukturen von Bedeutung (V 01, V 02, V 03).
- Eine Abstimmung von Nutzung und Erschliessung minimiert die Umweltbelastung (U 01).

zu 1. IST-Zustand Fahrten
Aus der Karte zu Koordinationsblatt R01 ist der IST-Zustand DTV 2000 nach Teilabschnitten abzulesen.

zu 2. Grundsätze
Würden die rechtskräftig ausgeschiedenen Bauzonen in den nächsten Jahren maximal mit in den Arbeitszonen zugelassenen verkehrsintensiven Nutzungen überbaut, könnte der Verkehr längst nicht mehr bewältigt werden. Es braucht eine Steuerung der Entwicklung über den Faktor Zeit (Etappierung) und über eine Begrenzung der verkehrsintensiven Nutzungen. Angesichts der heute bestehenden Nachfrage ergeben sich einzig bei den verkehrsintensiven Nutzungen Konflikte zwischen Verkehrsinfrastruktur/Umwelt und den Nutzern. Hier sind bestehende Nutzer (Genossenschaft Migros Luzern Dierikon) und geeignete Standorte (Nähe Autobahnzubringer) zu bevorzugen. Der Richtplan bildet ein wichtiges Instrument für die Dimensionierung und Situierung der verkehrsintensiven Nutzungen. Eine Anpassung der bau- und planungsrechtlichen Instrumente der Gemeinde an die Inhalte der Richtplanung sind notwendig.

zu 3. Etappe 2008/10
Angesichts der erwarteten Verkehrszunahme alleine wegen der generellen Mobilitätszunahme und in Kenntnis der bestehenden Bauzonenreserven und der geplanten Bauabsichten sind die geplanten Infrastrukturausbauten, Taktverdichtung, neue Haltestellen usw. , beim öffentlichen Verkehr zwingend. Eine Eingrenzung und Begrenzung der verkehrsintensiven Nutzungen ist ebenfalls erforderlich. Die Zunahme der Motorfahrzeugfahrten der neuen Nutzungen darf im ESP-Gebiet die Grösse von rund 6'500 Mfz-Fahrten/Tag nicht überschreiten.

zu 4. Etappe 2016/20
Wird bis 2010 der Autobahnzubringer realisiert so können die weiteren im Koordinationsblatt N01 beschriebenen Nutzungen freigegeben werden. Ein Vollausbau der verkehrsintensiven Zentren im Rontal (Schindler Aufzüge AG Nord, Genossenschaft Migros Luzern Dierikon und SUVA-D4) setzt die oben genannten Infrastrukturausbauten voraus. Nötig sind ebenfalls Verbesserungen beim öffentlichen Verkehr: Leistungssteigerungen im Zulaufbereich zum Knoten Luzern (Gütsch-Luzern und Rotsee) verknüpft mit Taktverdichtungen im Fern- und Regionalverkehr (30 Min. Takt S-Bahn, Schnellbuslinie).

zu 5. Leitfaden für die Umsetzung
Auf der Grundlage der Erkenntnisse der Richtplanung sind die Bau- und Zonenreglemente der Gemeinden zu überprüfen und den Inhalten der ESP-Richtplanung entsprechend anzupassen. Insbesondere geht es um die Begrenzung der verkehrsintensiven Nutzungen in der Arbeitszone. Als Entscheidungshilfe zur Beurteilung der Verkehrsintensität von Nutzungen ist eine allseits anerkannte Liste der Nutzungen und ihrem relativen Fahrtenaufkommen zu erarbeiten (1. Ansätze vgl. Anhang 2 Erläuterungsbericht). Bei der Eingabe eines Baugesuches werden Art und Mass der Nutzung festgelegt. Die Gemeinden überprüfen anhand der Liste der Nutzungen und ihrem relativen Fahrtenaufkommen, ob die Nutzung vom Verkehrsaufkommen her als unproblematisch, problematisch oder heikel beurteilt werden kann. Diese Liste der unproblematischen Nutzungen soll im Bau- und Zonenreglement verankert sein. Die Gesamtliste ist ein Hilfsinstrument für die Bauverwalter und wird periodisch mit den kantonalen Stellen (AfU und VTA) überprüft und ergänzt:

a) Unproblematische Nutzungen sind solche, welche gemäss Liste der Nutzungen und ihrem relativen Fahrtenaufkommen als nicht verkehrsintensiv (bis und mit 3 Fahrten pro 100m^2 Grundstücksfläche) beurteilt werden können. Die Baugesuche können wie bisher behandelt werden.
b) Zu überprüfen sind Nutzungen, welche gemäss Liste der Nutzungen und ihrem relativen Fahrtenaufkommen verkehrsintensiv sein können (mehr als 3 und bis und mit 10 Fahrten pro 100m^2 Grundstücksfläche) und weitere Untersuchungen für die Beurteilung erfordern. Die Gesuchsteller müssen im Baugesuch nachweisen, wie viele Fahrten die Nutzung produziert und wie der entstehende Verkehr bewältigt wird.
c) Als heikel werden diejenigen Nutzungen beurteilt, welche mehr als 10 Fahrten pro 100m^2 Grundstücksfläche konsumieren und/oder welche gemäss Umweltschutzgesetzgebung Art. 9 UVP-pflichtig sind.

Die Gemeinden prüfen in Zusammenarbeit mit dem VTA periodisch (ca. alle 5 Jahre) die Kapazität des Strassennetzes pro Teilgebiet. Die Basis bilden Verkehrszählungen
Die ESP Planung empfiehlt die Umsetzung der Nutzungsbewilligung gemäss PBG (§ 184, Abs. 1, lit b) für Baugesuche und entsprechender Ergänzung im Baureglement, damit Bauvorhaben bereits eingereicht werden können auch wenn der Nutzer noch nicht bekannt ist. In diesem Fall kann dem Gesuchsteller eine Baubewilligung für unproblematische Nutzungen mit geringem Verkehrsaufkommen erteilt werden.
Da einzelne bestehende Nutzungen den Grenzwert überschreiten, ist eine Übergangsbestimmung notwendig, um den Bestand zu garantieren. Bei Umnutzung oder Verdichtung sollen dieselben Verfahren wie bei Neubauten angewandt werden, da Umstrukturierungsflächen in den Berechnungen des Gesamtgebietes berücksichtigt wurden.
In Ausnahmefällen ist die Übertragung von Fahrten zurückhaltend möglich. Voraussetzungen sind: Die Zustimmung der betroffenen Gemeinderäte und des kantonalen Raumplanungsamtes, eine klare vertragliche Absicherung und der Nachweis der betrieblichen Machbarkeit. Verkehrsmässige Anpassungen gehen in diesem Fall zulasten des Grundeigentümers. Es muss sichergestellt sein, dass auch mit der neuen Verteilung die Entwicklung des Rontals gesamthaft umweltverträglich bleibt.

zu 6. Bemessung der Anzahl Parkplätze
Die Bemessung der Anzahl Parkplätze für eine industriell-gewerbliche Nutzung erfolgt im Baubewilligungsverfahren auf der Grundlage der jeweils angepassten Vorschriften. Gemeinschaftsanlagen werden in einem Bebauungs- oder Gestaltungsplan festgelegt. Die im Baubewilligungsverfahren, aufgrund einer bestimmten Nutzung, zugeteilten Fahrten, sind in ein Parkplatzinventar aufzunehmen.

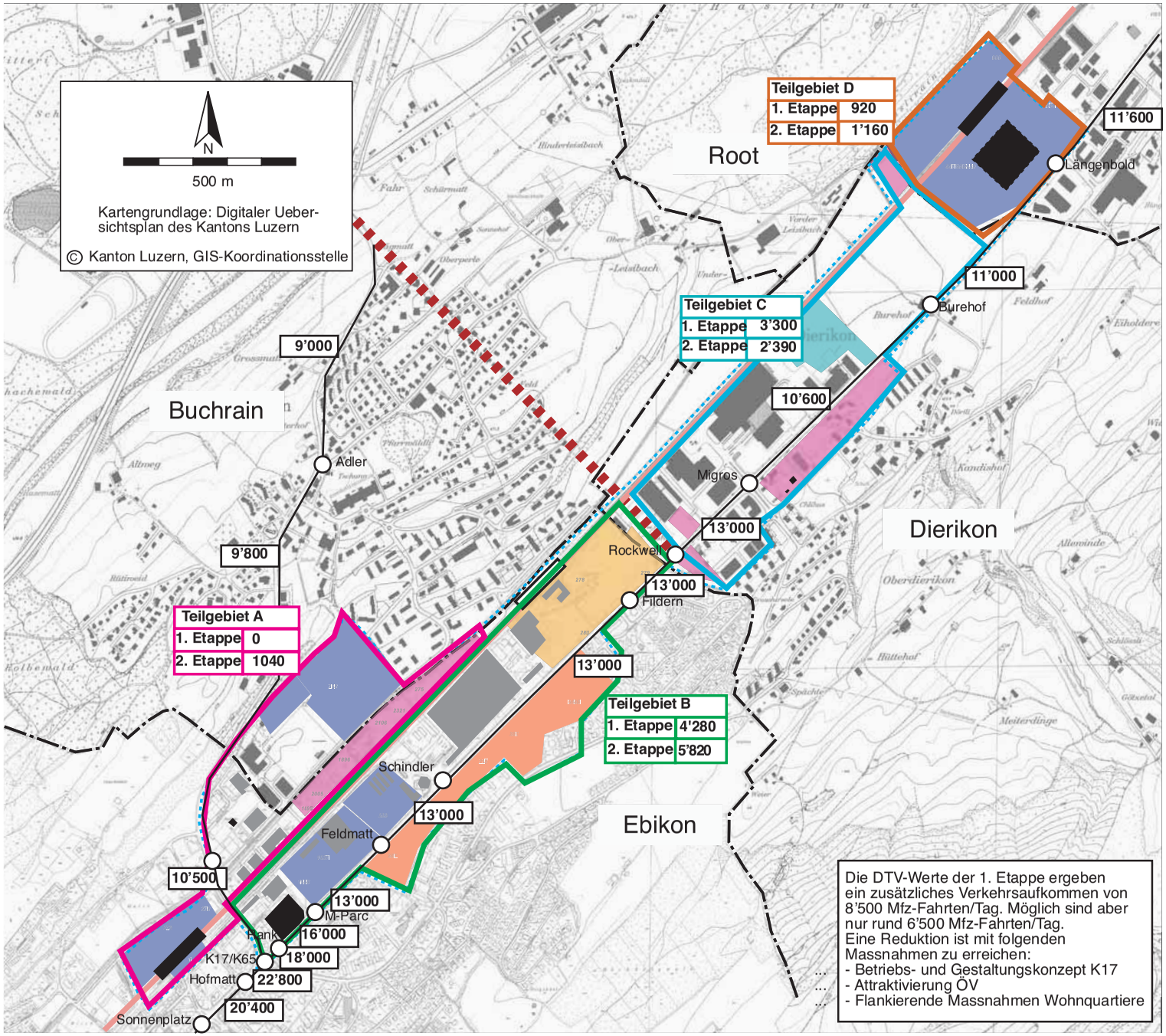
Wichtigste Abhängigkeiten / Hinweise auf andere Koordinationsblätter:
N 01 Art und Mass der Nutzung
U 01 Umwelt
V 01 Erschliessung Strasse
V 02 Öffentlicher Verkehr
R 02 Koordination der Entscheide der öffentlichen Hand

Dokumentation / Grundlagen:
- Albrecht & Partner AG: „ESP Rontal: Verkehrskonzept, Januar 2002.

ESP Rontal

Karte zu Koordinationsblatt R 01

Abstimmung Nutzung, Fahrten und Erschliessung



Arbeitszone I (Büro/Dienstleistungen)

Arbeitszone II (Industrie/Gewerbe)

Verkauf/Freizeit/ Arbeiten/Wohnen

Mischzone Wohnen/ Arbeiten

Logistik

Teilgebiet D
2. Etappe 1'200

Zusätzliches Verkehrsaufkommen MIV DTV 1. und 2. Etappe pro Teilgebiet (Werte gerundet)

13'000 DTV 2000

S-Bahn

S-Bahn-Haltestelle (bestehend)

S-Bahn-Haltestelle (geplant)

Autobahnzubringer(geplant)

Grundlagen:

Perimeter

neue Gebäude

04.12.03 ecoptima

Koordinationsblatt R 02
Erstellt: 10.06.2002
Nachgeführt:

Koordination der Entscheide der öffentlichen Hand

Federführung:
- Controlling-Gruppe

Ansprechpartner:
- Kanton Luzern: Raumplanungsamt
- Kanton Luzern: Verkehrs- und Tiefbauamt
- Kanton Luzern: Amt für Umweltschutz
- Kanton Luzern: Wirtschaftsförderung
- Gemeinden Ebikon, Buchrain, Dierikon, Root

weitere Beteiligte:
- Grundeigentümer
- Zweckverband öffentlicher Verkehr
- Regionalplanungsverband
- Transportunternehmungen (SBB, VBL)

Thema	Wer	Wann	Wie	Stand der Koordination
1. Richtplan ▪ Inkraftsetzung	Gemeinderäte, Regierungsrat	2003	Beschlüsse Exekutive	(F)
▪ Nachführung / Anpassung	Folgeorganisation Controlling-Gruppe	bei Bedarf	Beschlüsse Exekutive	(F)
2. Bewirtschaftung des Verkehrsaufkommens	Controlling-Gruppe bzw. Gemeinderäte, Kanton	laufend	Periodische Verkehrszählungen	(F)
3. Flankierende Massnahmen	Gemeinderäte Buchrain, Dierikon, Ebikon, Root, Kanton	nach Bedarf	Baubewilligungsverfahren ev. Volksabstimmung wenn finanzrelevant	(Z)
4. Betriebs- und Gestaltungskonzept ▪ K17 ▪ K65	Verkehrs- und Tiefbauamt, betroffene Gemeinden	2005 – 2008	Strassenplan	(Z)
5. S-Bahn-Haltestelle ▪ Buchrain/Ebikon	Kant. Bau-, Umwelt- u. Wirtschaftsdept./ Verkehrs- und Tiefbauamt, SBB	kurzfristig 2004	Plangenehmigungsverfahren BAV, in Finanzplanung aufnehmen	(Z)
6. Verlängerung Buslinie 1, Anpassung Linie 22 und 23	Kant. Bau-, Umwelt u. Wirtschaftsdept., Verkehrs-/Tiefbauamt, Zweckverband öff. Verkehr	2008	Beschluss in Finanzplanung aufnehmen	(V)
7. Anpassung Buslinie 27	Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr	2008	Beschluss in Finanzplan aufnehmen	(Z)

8. Ergänzung Velo- und Fussgängernetz	Gemeinderäte Ebikon, Buchrain, Dierikon, Root, Verkehrs- und Tiefbauamt	mittel- bis langfristig	Baubewilligungsverfahren	(F)
9. Zugänge/Umfeld S-Bahn-Haltestellen	Gemeinderäte Dierikon, Ebikon, Buchrain, Root	2002 – 2004	Gestaltungsplan	(Z)
10. Umweltbonus	Controlling-Gruppe	2004	Konzept	(V)
11. Anpassung Bauvorschriften und Zonenplan	Gemeinderäte Ebikon, Buchrain, Root	2002 – 2004	Beschlüsse Exekutive/ Volksentscheid	(F)
12. Programm Luft- und Lärmsanierung	Kant. Bau-, Umwelt-, Wirtschaftsdept. (VTA, AfU)	2003 – 2005	Konzept	(Z)
13. Konzept ARA (Abwasserbewältigung)	Controlling-Gruppe	Kurz-/mittelfristig	Konzept	(Z)
14. Arbeitszone Ebikon: Umzonung in Mischzone	Gemeinderat Ebikon	mittelfristig	Revision Ortsplanung	(V)

Wichtigste Abhängigkeiten / Hinweise auf andere Koordinationsblätter:
N 01 Art und Mass der Nutzung
V 01 Erschliessung Strasse
V 02 Öffentlicher Verkehr
V 03 Langsamverkehr
U 01 Umwelt
R 01 Abstimmung Nutzung, Fahrten und Erschliessung
R 03 Folgeorganisation für die Realisierung: Controlling-Gruppe
R 04 Marketing und Standortpromotion

Koordinationsblatt R 03
Erstellt: 10.06.2002
Nachgeführt:

Marketing und Standortpromotion

Federführung:
- Controlling-Gruppe

weitere Beteiligte:
- Grundeigentümer

Ansprechpartner:
- Kanton Luzern: Wirtschaftsförderung
- Region Luzern: Wirtschaftsförderung

Stand der Koordination	Vororientierung	Zwischenergebnis	Festsetzung
1. Zielsetzung			✓
2. Voraussetzungen			✓
3. Standortwerbung/-promotion		✓	
4. Standortprofil		✓	
5. Interessenvertretung Rontal		✓	

Bedeutung / Stellenwert:
✓ Vorgabe für Zonenplanänderungen, Bebauungspläne, Gestaltungspläne

✓ Vorgabe für Projektierung Auflage im Baubewilligungsverfahren

Beschreibung:

zu 1. Zielsetzung
Angesichts des nationalen und internationalen Wettbewerbes und Überangebotes an Arbeitszonen genügt es nicht, Flächen zur Baureife zu bringen. Notwendig ist die Erarbeitung eines Standortprofils, das einem Investor eine überdurchschnittliche Qualität (interessanter Branchenmix, städtebauliche Qualität, Verkehrsinfrastrukturen, etc.) garantiert. Dieses Profil muss aufgebaut, zu einem Paket geschnürt und gezielt vermarktet werden. Für die Vermarktung sind gezielt und koordiniert die Kanäle der Wirtschaftsförderung und der privaten Investoren zu nutzen.

zu 2. Voraussetzungen
Damit der attraktive Standort von der kantonalen Wirtschaftsförderung zur Vermarktung aufgenommen wird, sind folgende Voraussetzungen zu erfüllen:
- 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).
- 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 einfachen und innerhalb von 3 Monaten bei komplexen Vorhaben 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."

zu 3. Standortwerbung/-promotion
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.

zu 4. Standortprofil
Für den Entwicklungsschwerpunkt Rontal sollen vor allem Wertschöpfungs- und/oder arbeitsplatzintensive Unternehmungen angesiedelt werden. So sind aus dem sekundären Sektor besonders Betriebe aus der Chemischen Industrie, Betriebe zur Herstellung von Präzisionsinstrumenten und Maschinenbaubetriebe erwünscht. Im Dienstleistungsbereich sind neben Nachrichten- und Informatikdiensten auch Betriebe aus der Kredit-, Versicherungs- und Immobilienbranche interessant. Ebenso attraktiv sind öffentliche Verwaltungen, Dienstleistungen für Unternehmen (Marktforschung, Ingenieurbüros etc.) und Unternehmungen im Bereich Forschung und Entwicklung. Diese Zusammenstellung ist nicht abschliessend zu verstehen.

zu 5. Interessenvertretung Rontal
Die Gemeinden des ESP-Perimeters haben ein vitales Interesse, dass die im Rontal zur Baureife entwickelten Flächen, kompetent und national/international vermarktet werden können. Im Rahmen der Controlling-Gruppe und unter Einbezug der regionalen und kantonalen Wirtschaftsförderung entwickelten sie zusammen mit den interessierten Grundeigentümern ein Standortpromotions-Konzept für das Rontal. Dabei steht das ganze Marketing des Rontals zur Diskussion.

Wichtigste Abhängigkeiten / Hinweise auf andere Koordinationsblätter:
R 02 Folgeorganisation für die Realisierung: Controlling-Gruppe

---

Dokumentation / Grundlagen:
- Richtplan des Kantons Luzern: Richtplan und Erläuterungsbericht, 25. August 1998.
- Ecoptima AG: Wirtschaftsförderung, Raumplanung und Standortmarketing im Rontal, 8. Januar 2002.

Koordinationsblatt R 04
Erstellt: 10.06.2002
Nachgeführt:

Controlling Gruppe

Federführung:
- Controlling-Gruppe

weitere Beteiligte:
- Grundeigentümer

Ansprechpartner:
- Kanton Luzern: Wirtschaftsförderung, Amt für Umweltschutz, Verkehrs- und Tiefbauamt, Raumplanungsamt
- Gemeinden Ebikon, Buchrain, Dierikon und Root

Stand der Koordination	Vororientierung	Zwischenergebnis	Festsetzung
1. Aufgaben der Controlling-Gruppe			✓
2. Organisation der Controlling-Gruppe			✓

Bedeutung / Stellenwert:
✓ Vorgabe für Zonenplanänderungen, Bebauungspläne, Gestaltungspläne

✓ Vorgabe für Projektierung Auflage im Baubewilligungsverfahren

Beschreibung

zu 1. Aufgaben der Controlling-Gruppe
Zur Sicherstellung der Realisierung der vorgeschlagenen Massnahmen braucht es eine Arbeitsgruppe, die die Umsetzung in die Wege leitet und begleitet.

Die wichtigsten Aufgaben sind:
- Koordination der Umsetzung/Realisierung des Richtplans.
- Vermittlung und Abstimmung bei heiklen, gemeindeübergreifenden Vorhaben.
- Bewirtschaftung Fahrtenverteilung.
- Erarbeitung eines Konzeptes „Umweltbonus“, gegebenenfalls Bewirtschaftung des Umweltbonus.
- Bewirtschaftung des Richtplans und Controlling: Die Realisierung des ESP wird sich über längere Zeit erstrecken. Eine längerfristig angelegte Steuerung, die auf die veränderten Rahmenbedingungen flexibel eingehen kann, ohne die Gesamtzielsetzung aus den Augen zu verlieren, ist notwendig.
- Erarbeitung eines Konzeptes zur Bewältigung des Abwassers.
- Koordination der Standortpromotion. Insbesondere Auslösen der erforderlichen Planungsschritte, damit die Voraussetzungen gemäss R 03 erreicht werden können.
- Information der Bevölkerung.

Die Zuständigkeiten der einzelnen Körperschaften (Gemeinde, Kanton, Verbände) bleibt gewahrt.

zu 2. Organisation der Controlling-Gruppe
Die Controlling-Gruppe besteht aus je einer Delegation der vier Gemeinden sowie aus einem Vertreter des Kantons. Dieser übernimmt die kantonsinterne Koordination. Bei Bedarf können weitere Stellen/Ämter und die Grundeigentümer miteinbezogen werden. Die Arbeitsgruppe konstituiert sich selbst. Alle 3-6 Monate findet in der Regel eine Koordinationssitzung statt, in der die längerfristigen Aufgaben und Probleme besprochen werden, die Aufträge erteilt und die Anträge an die entscheidkompetenten Organe der Planungspartner weitergeleitet werden.
Die Finanzierung wird in einem separaten Vertrag geregelt.

Wichtigste Abhängigkeiten / Hinweise auf andere Koordinationsblätter:
R 02 Koordination der Entscheide der öffentlichen Hand
R 03 Marketing und Standortpromotion

Abkürzungen

BAV	Bundesamt für Verkehr
AGF	Anrechenbare Geschossfläche
DL	Dienstleistung
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
LSE	Luzern – Stans – Engelberg Bahnen
LSV	Lärmschutzverordnung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mfz	Motorfahrtzeug
NGF	Nettogeschossfläche
ÖV	öffentlicher Verkehr
PBG	Planungs- und Baugesetz
S-Bahn	Regionalschnellbahn
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
TU	Transportunternehmung
UVB	Umweltverträglichkeitsbericht
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VBL	Verkehrsbetriebe Luzern
VTA	Verkehrs- und Tiefbauamt

Genehmigungsvermerke

Öffentliche Auflage vom 13. Januar bis 3. März 2003

Vom Gemeinderat der Gemeinde Ebikon beschlossen am: .....

Der Gemeindepräsident: Der Gemeindeschreiber:

GEMEINDERAT EBIKON

Vom Gemeinderat der Gemeinde Buchrain beschlossen am: .....

Der Gemeindepräsident: Der Gemeindeschreiber:

GEMEINDERAT 6033 BUCHRAIN

Vom Gemeinderat der Gemeinde Dierikon beschlossen am: .....

Der Gemeindepräsident: Der Gemeindeschreiber:

GEMEINDERAT DIERIKON

Vom Gemeinderat der Gemeinde Root beschlossen am: .....

Der Gemeindepräsident: Der Gemeindeschreiber:

GEMEINDERAT 6037 ROOT

Zustimmung durch Schindler Aufzüge AG vom 15. Dezember 2003

NAMENS DER SCHINDLER AUFZÜGE AG

Schindler Aufzüge AG
6030 Ebikon/Luzern

Zustimmung durch Genossenschaft Migros Luzern vom 15. Dezember 2003

NAMENS DER GENOSSENSCHAFT MIGROS LUZERN

Zustimmung durch SUVA ~~AG~~ vom 15.12.2003

NAMENS DER SUVA ~~AG~~

Vom Regierungsrat mit Beschluss Nr. 1552 vom 2. Dezember 2003 mit Anordnungen/Korrekturen genehmigt.

NAMENS DER IN DER RICHTPLANUNG VERTRETENEN KANTONALEN DEPARTEMENTE

BAU-, UMWELT- UND WIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Datum: 15. Dezember 2003 Unterschrift