

ÜBERDACHUNG K17 IM ZENTRUM VON EBIKON



VERNEHMLASSUNGSBERICHT

IMPRESSUM

AUFTRAGGEBER

Gemeinde Ebikon
Tiefbau
Riedmattstrasse 14
6030 Ebikon

BEARBEITUNG

Burkhalter Derungs AG
Baselstrasse 21
6003 Luzern
www.bdplan.ch

INFORMATION

Projektnummer:
Bearbeitet durch:
Titelbild:

92001
Markus Burkhalter, Lukas Fischer
ewp AG

1. AUFTRAG UND AUSGANGSLAGE

Inhalt und Vorgehen

Die Idee einer Überdachung der Hauptstrasse K17 im Zentrum von Ebikon stammt ursprünglich aus der Planungszeit der Strasse in den 1960er-Jahren. In Zusammenhang mit der geplanten Sanierung durch den Kanton wurde die Idee erneut aufgegriffen. Die Gemeinde Ebikon hat eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse in einer Präsentation zusammengefasst wurde (vgl. Machbarkeitsstudie Überdachung Zentrum Ebikon vom 27. Aug. 2019, ewp AG). Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie wurden zur Vernehmlassung freigegeben. Eingeladen wurden dabei die massgebenden kommunalen, regionalen und kantonalen Stellen. Mit dem vorliegenden Bericht zu Händen des Gemeinderats Ebikon wird

- a) Eine Zusammenstellung der Vernehmlassungsbeiträge erstellt
- b) Ein Fazit aus der Vernehmlassung gezogen
- c) Eine Empfehlung zum weiteren Vorgehen für den Gemeinderat abgegeben

Beteiligte FachstellenEingaben

Folgende Organisationen haben bei der Gemeinde Ebikon einen Vernehmlassungsbericht eingereicht:

Kanton

- Raum und Wirtschaft, Abteilung Baubwilligungen als Koordinationsstelle für folgende Dienststelle- und Fachstellen (Stellungnahme vom 09. September 2019):
 - o Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif; Verkehr/Kantonsstrasse, Naturgefahren)
 - o Dienststelle Umwelt und Energie (uwe; Abfallbewirtschaftung, Siedlungsentwässerung, Grundwasser, Luftreinhalte, Umweltschutz, Lärm)
 - o Dienststelle Denkmalpflege und Archäologie (dhk-da; Denkmalschutz, Archäologie)
 - o Verkehrsverbund Luzern (vl)

Region

- Gemeindeverband LuzernPlus (Stellungnahme vom 29. November 2019)

Gemeinde

- Planungs-, Umwelt- und Energiekommission PUEK (Stellungnahme vom 10. Dezember 2019)
- Fachkommission Ortsentwicklung (Stellungnahme vom 24. September 2019)
- Controlling-Kommission (Stellungnahme vom 20. November 2019)

2. VERNEHMLASSUNG UND EINZELFAZITE

Kanton Luzern

2.1. Kantonale Dienststellen, Zusammenfassung rawi

Die Stellungnahme des rawi besteht aus einer Zusammenstellung der Berichte einzelner kantonaler Dienststellen:

2.1.1. Strassenwesen

Aus Sicht des Strassenwesens stehen dem Vorhaben einer Überdachung keine grundsätzlichen Einwände entgegen. Die Koordination mit der Gesamtsanierung K17, die Eigentumsverhältnisse sowie der spätere betriebliche und bauliche Unterhalt wären mit dem Kanton frühzeitig zu regeln.

2.1.2. Wasserbau, Gewässerraum und Naturgefahren

Bei der Realisierung einer Überdachung wäre eine mögliche Überflutung des Tunnels durch Wasser aus dem Mühlebach (Restgefährdung) zu berücksichtigen.

2.1.3. Lärm

Die Aspekte des Lärms und deren Auswirkungen gilt es im Rahmen des Baugesuchs zu berücksichtigen, zu beurteilen und auszuweisen. Insbesondere die Auswirkungen im Portalbereich, der sogenannte "Trompeteneffekt" wären zu ermitteln und zu beurteilen.

2.1.4. Denkmalpflege

Die kantonale Denkmalpflege beurteilt die Auswirkungen einer Eintunnelung der Kantonsstrasse auf die Baugruppe des Kirchbezirks mit ihren geschützten sowie schützens- und erhaltenswerten Bauten sehr kritisch: Mit dem geplanten Tunnel würde die ursprüngliche Topographie des natürlichen Moränenhügels wesentlich verändert. Die Baugruppe des Kirchenbezirks würde dadurch ihren natürlichen räumlichen Zusammenhang verlieren, was ihren Wert empfindlich schmälert.

*Fazit Rückmeldung Dienststelle rawi: Die Denkmalpflege kann aufgrund des Umgebungsschutzes der Pfarrkirche eine Bewilligung nicht in Aussicht stellen. Sie empfiehlt das Projekt der Eintunnelung im Gebiet der Baugruppe des Kirchenbezirks **nicht weiter zu verfolgen**.*

Die übrigen Stellungnahmen der Kantonalen Dienststellen beinhalten technische Anforderungen, welche im weiteren Projektverlauf zu klären wären.

2.2. Luzern Plus

Region

Zusammenfassend wird festgehalten, dass eine «Überdachung Zentrum Ebikon» äusserst anspruchsvolle städtebauliche und raumplanerische Bedingungen schaffen würde. Aus Sicht von LuzernPlus ist es insbesondere fraglich, ob mit der geplanten Überdachung die Zielsetzungen aus dem Leitbild LuzernOst erfüllt werden

können (Schaffung eines identitätsstiftenden Stadtraums, Verbesserung der Aufenthaltsqualität für alle Nutzer, Ermöglichung von Querverbindungen). Kritsch beurteilt werden zudem die fehlende Flexibilität einer Tunnellösung für künftige Veränderungen sowie deren hohe Kosten.

*Fazit Rückmeldung LuzernPlus: LuzernPlus äussert sich insgesamt **kritisch zum möglichen Nutzen** einer Überdachung der Kantonsstrasse im Zentrum.*

2.3. Planungs-, Umwelt- und Energiekommission (PUEK)

Gemeinde Ebikon:
PUEK

Die PUEK anerkennt, dass die Studie die bautechnische Umsetzung einer Überdachung und die damit verbundene Verbesserung der Aufenthaltsqualität gut aufzeigt. Sie führte allerdings eine Liste von Punkten auf, welche in der Studie zu wenig behandelt worden seien. Namentlich die Themen Denkmalschutz, Gestaltung und Qualität der Plätze sowie die Führung des Langsamverkehrs seien zu wenig berücksichtigt worden. Fragen bestehen zudem insbesondere bezüglich der Betriebs- und Unterhaltskosten des Projekts.

Die PUEK stellt fest, dass die vorliegende Studie noch nicht als Grundlage für eine Abstimmung genügen würde. Grossbauprojekten fehle oft die Akzeptanz der Bevölkerung. Als Grundlage für die öffentliche Meinungsbildung wären aus Sicht der PUEK weitere Lösungsansätze über den ganzen Perimeter des Zentrums ("Kreisel Schlössli" bis zum "Kreisel Weichlen", Gebiet Bahnhof, Riedmatt, Hofmatt, Ladengasse, Kirchenbezirk, Löwen) zu erarbeiten.

*Fazit Rückmeldung Planungs-, Umwelt- und Energiekommission: Die PUEK stellt die Chancen und Risiken des Projekt gegenüber und sieht neben den **Vorteilen** der Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie neuer Freiräume **auch Nachteile** und Bedenken. Erwähnt werden die **schwierige Realisierbarkeit, die Beeinträchtigung des Ortsbilds sowie die fehlende planerische Flexibilität für die Zukunft.***

Gemeinde Ebikon:
Fachkommission
Ortsentwicklung

2.4. Fachkommission Ortsentwicklung

Die Fachkommission Ortsentwicklung anerkennt das Bestreben der Projektinitiatoren, das Zentrum von Ebikon lebenswerter gestalten zu wollen. Der Projektvorschlag der Überdachung wird anhand seiner Wirkung auf verschiedene Aspekte beurteilt:

2.4.1. Ortsbauliche Integration

Die ortsbauliche Integration der Überdachung wird insgesamt als problematisch beurteilt und führt eher zu einer Trennung denn zu einer Integration der Ortsteile. Die diagonal zur Kantonsstrasse ausgerichteten Tunnelportale wirken blickversperrend und trennend und erinnern im Kontext des Rontals eher an Autobahnzufahrten als an eine Flaniermeile im Dorfzentrum. Das ortsbauliche Potenzial liegt nicht in der vorgesehenen Flaniermeile, sondern eher im grosszügigen Aussenraum, welcher auf der Überdachung entstehen würde. Ob dieser Aussenraum angesichts der landschaftlich attraktiven Räume entlang der Ron oder südöstlich des Wydenhofs gefragt wären, ist aus Sicht der Fachkommission Ortsentwicklung aber fraglich.

2.4.2. Raumgewinn

Der Raumgewinn zur Schaffung einer attraktiven Begegnungszone ist aus Sicht der Fachkommission zu klein. Der lichte Raum der Flanierzone würde von Fassade zu Fassade nur 12 m betragen, die Besonnung wäre ungenügend. Die Aufenthaltsqualität würde durch die Befahrbarkeit mit dem MIV sowie die Kurzzeitparkierung zudem noch weiter geschmälert. Für eine attraktive landschaftliche Verbindung zum neu entstehenden Aussenraum auf der Überdachung fehle zudem der Platz.

2.4.3. Denkmalobjekte

Das Projekt wird aus denkmalpflegerischer Sicht als sehr heikel betrachtet, insbesondere im Bezug zur Kirche und zum Gebäude Dorfstrasse 2. Der Gebäudesockel der betreffenden Objekte würde unter der Oberkante der Überdeckung liegen. Die Überdeckung würde eher zu einer Verunklärung der bestehenden Situation mit dem Moränenhügel führen.

2.4.4. Neubauten

Die Neubauten entlang der neu entstehenden Überdachungsmauer und auf der Überdachung werden zwiespältig beurteilt. Sie sind zwar in ihrer Situierung nachvollziehbar, aber führen zu einer Unterbindung des landschaftlich grosszügigen Raums im Zentrum von Ebikon. Zudem wird die Wirtschaftlichkeit der räumlich sehr knappen Erdgeschosse auf dem Niveau der Flaniermeile in Frage gestellt.

2.4.5. Prozess

Die vorgesehene Überdachung bietet wenig Spielraum für unvorhersehbare Entwicklungen, welche beispielsweise durch neue Mobilitätsformen entstehen könnten. Die fixe, relativ teure Überdachung des Strassenraums lässt sich kaum auf künftige Bedürfnisse adaptieren.

*Fazit Rückmeldung Fachkommission Ortsentwicklung: Die Fachkommission Ortsentwicklung steht dem Projekt einer Überdachung der K17 im Zentrum **sehr kritisch** entgegen. Das Projekt würde die bestehenden **Probleme nur bedingt lösen und zusätzliche neue erzeugen**. Insbesondere würden weder die Verkehrssituation als Ganzes noch die Integration des Dorfzentrums zu einer Begegnungszone mit Ausstrahlung verbessert. Die Kommission anerkennt aber, dass das Projekt als Kritik an der bestehenden Situation und an der projektierten Lösung des Kantons dient. Sie schlägt vor, **statt dem Tunnel eine Variante für eine Strassenraumaufwertung für das gesamte Zentrum von Ebikon weiterzuverfolgen**. Diese soll die Idee des Masterplans aufzeigen und den Strassenraum von der Hangkante des Moränenhügels bis zur gegenüberliegenden Fassadenflucht als baumbestandenem Aussenraum aufzeigen.*

2.5. Controllingkommission

Gemeinde Ebikon:
Controlling-
Kommission

Die Controllingkommission stellt die möglichen Vorteile den möglichen Nachteilen des Projekts gegenüber. Vorteile sieht sie insbesondere bei der Gestaltung des Tunneldachs, welche zu einem neuen Dorfplatz zwischen Pfarreiheim und Löwen führen könnte. Auch die neuen Gebäude auf dem Tunneldach könnten den Ortskern beleben. Als Nachteile werden demgegenüber der städtebaulich höchst fragwürdige Bezug zum denkmalpflegerisch wertvollen alten Dorfteil rund um die Kirche erachtet. Durch die neu entstehenden Tunnelportale würde das Ortsbild verunstaltet. Die neu entstehende Begegnungszone wird zudem als zu schmal, zu schattig und insgesamt als unattraktiv beurteilt. Demgegenüber stünden hohe Entstehungs-, Unterhaltskosten und Abschreibungen. Die Kostenschätzungen für die Gestaltung des Boulevards würden zudem fehlen.

Fazit Rückmeldung Controllingkommission: Aus Sicht der Controllingkommission bestehen **grosse Zweifel**, ob die Umgestaltung dieses Strassenabschnitts in der vorliegenden Form zu einer Aufwertung und zu einem besseren Image für Ebikon führen würde und die finanzielle Belastung für die Zukunft tragbar sein würde. Neben der Variante «Überdachung» wäre eine **neue Variante «Aufwertung ohne Überdachung» wünschenswert**. Die Controlling-Kommission spricht sich in einer Konsultativabstimmung aufgrund des aktuellen Wissenstandes **gegen den Tunnel** aus.

3. FAZIT UND EMPFEHLUNG

3.1. Gesamtfazit

Die unterschiedlichen Dienststellen und Gremien kommen in ihren Stellungnahmen zu ähnlichen Schlüssen und beurteilen das Vorhaben insgesamt kritisch bis ablehnend. Hauptkritikpunkte bei einer Überdachung der Kantonsstrasse K17 im Zentrum von Ebikon sind:

- Verunklärung der topografischen Situation mit dem Moränenhügel und seinen ortsgeschichtlich und denkmalpflegerisch wichtigen Bauten.
- Dominante neue Tunnelportale, welche nicht ins Ortsbild passen.
- Zusätzliche Trennwirkung durch den neu entstehenden Niveauunterschied zwischen der geplanten Flaniermeile und der Überdachung der K17.
- Fehlende Attraktivität der neuen Flaniermeile aufgrund der schmalen, längs gerichteten Situierung zwischen den Bauten und der Einhausung, fehlende Besonnung.
- Fragliche Wirtschaftlichkeit und Attraktivität der Erdgeschossnutzungen entlang der neuen Flaniermeile.
- Insgesamt hohe Erstellungskosten, problematisches Kosten-/ Nutzenverhältnis, fehlender Einbezug der Unterhaltskosten einer Tunnelösung.

3.2. Empfehlung weiteres Vorgehen

Wir empfehlen aus dem oben zusammengefassten Gesamtfazit die Überdachung der Kantonsstrasse K17 im Zentrum von Ebikon nicht weiter zu verfolgen.

Aus den Stellungnahmen geht aber klar hervor, dass die heutige Situation verbesserungswürdig und das vom Kanton vorgeschlagene Projekt zur Sanierung der K17 bezüglich Aufenthaltsqualität und Fusswegsicherheit ungenügend ist (vgl. Beurteilung ewp S. 26 der Präsentation vom 27. August 2019).

Wir empfehlen der Gemeinde Ebikon daher, für die anstehende Sanierung der K17 die Initiative zu ergreifen und eine Planung, welche die Strasse inklusive der angrenzenden Trottoirs, Vorplätze und Erschliessungsflächen mit einbezieht, in Gang zu setzen. Diese Planung hat sich an den Zielen des Gesamtverkehrskonzepts LuzernOst und am Masterplan Ebikon zu orientieren.

Die Planung wäre im Austausch mit der Dienststelle vif zu erarbeiten. Die Randbedingungen und Gewichtung der Ziele der Dienststelle vif, beispielsweise bezüglich «Nicht-Machbarkeit» einer Spurreduktion, sind dabei aus fachlicher und politischer Ebene kritisch zu hinterfragen.

Eingabe durch	Eingabe im Wortlaut	Haltung zum Projekt Positiv (Keine Einwände) / Hinweis / Empfehlung / Vorbehalt / Ablehnung
vif Verkehr/ Kantonsstrasse	Parallel zur Machbarkeitsstudie der Gemeinde Ebikon, hat der Kanton, vertreten durch die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif), das Vorprojekt für die "Optimierung Gesamtverkehrssystem mit Anpassung und Erneuerung Strassenraum" der K 17 vom Knoten Schlössli- bis zum Knoten Weichlenstrasse gestartet (Massnahme Nr. 54, Bauprogramm für die Kantonsstrassen 2019 - 2022).	Hinweis
	Auf Stufe Studie wurden der Spurabbau gemäss Masterplan 2015 der Gemeinde und der "Ist-Zustand optimiert" mit 2 x 2 Spuren im Zentrum ausgearbeitet (Strassenentwässerung, Werkleitungen, Bewilligungsfähigkeit der Einmündungen- und Zufahrten wurden nicht behandelt), als Grundlage für die Prüfung der Machbarkeit der Überdachung. Für die Machbarkeitsstudie wurde die verkehrlich "funktionierende" Variante mit 2 x 2 Streifen im Zentrum übernommen	Hinweis
	Aus Sicht Verkehr/Kantonsstrasse bestehen keine Einwände. Wird das Projekt von der Gemeinde weiterverfolgt, ist es als Bauvorhaben Dritter, zulasten Dritter, in Koordination mit dem im Bauprogramm 2019 - 2022 in diesem Abschnitt enthaltenen Vorhaben (Massnahme Nr. 54) zu planen.	Positiv (Keine Einwände)
	Die Eigentumsverhältnisse und die Kosten für den laufenden Unterhalt (betrieblich und baulich) des Bauwerks sind in einer Vereinbarung frühzeitig zu regeln.	Empfehlung
vif Naturgefahren	Zwischen dem Knoten Schlösslistrasse und dem Knoten Sonne verläuft der Mühlebach (Gewässer-ID 123039) eingedolt in der Zentralstrasse (K17).	Hinweis
	Für die neue und den Ersatz der bestehenden Fussgängerüberführung wird eine Bewilligung für die Inanspruchnahme des Mühlebaches erforderlich sein.	Hinweis
	Gemäss Machbarkeitsstudie ist beim Tunnelportal Sonnenplatz eine neue Bushaltestelle geplant. Die Bushaltestelle in Fahrtrichtung Dierikon kommt dabei über den eingedolten Mühlebach zu liegen. Im Rahmen der weiteren Projektierung ist zu prüfen, ob die Bushaltestelle neben den Mühlebach angeordnet werden kann und welche Schutzmassnahmen für die Bacheindolung vorzunehmen sind.	Empfehlung
	<i>Hinweis Wassergefahren;</i> Eine mögliche Überflutung des Tunnels durch Wasser aus dem Mühlebach (Restgefährdung gemäss Gefahrenkarte) oder durch Oberflächenabfluss ist im Rahmen der weiteren Projektierung zu berücksichtigen.	Hinweis / Empfehlung
uwe	Die vorliegenden Unterlagen wurden im Übrigen von den Fachbereichen Abfallbewirtschaftung, Siedlungsentwässerung, Grundwasser und Luftreinhaltung geprüft. Diese Fachbereiche haben keine Bemerkungen oder Bedingungen und Auflagen formuliert.	Hinweis
uwe Umweltschutz	Wer einen Bau oder eine Anlage plant, baut und betreibt oder für deren Unterhalt verantwortlich ist, muss dafür sorgen, dass dadurch weder Gewässer noch die Umwelt in irgendeiner Art und	Hinweis

	Weise beeinträchtigt werden (Merkblatt „Bauten und Anlagen“: http://www.uwe.lu.ch > Publikationen).	
uwe Lärm	Bei der geplanten Überdachung handelt es sich um eine geänderte evtl. sogar um eine neue ortsfeste Anlage im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung. Deren Auswirkungen in Bezug auf dem Lärm gilt es zu prüfen. Im Berichtsentwurf "Machbarkeitsstudie Überdachung Zentrum Ebikon", Zentralstrasse, Abschnitt Schlössli bis Dorfstrasse, vom 3. Juli 2019, blieben die lärmrechtlichen Auswirkungen gemäss unserer Einschätzung unberücksichtigt. Lediglich im Anhang A ist eine kurze verbale Grobbeurteilung erwähnt. Die Aspekte des Lärms und deren Auswirkungen gilt es zu berücksichtigen, zu beurteilen und auszuweisen. Insbesondere die Auswirkungen im Portalbereich, der sogenannte "Trompeteneffekt" sind zu ermitteln und zu beurteilen.	Vorbehalt
	Gemäss den vorliegenden Unterlagen beabsichtigt das Projekt eine teilweise Untertunnelung der Kantonsstrasse, die durch Ebikon verläuft. Die Untertunnelung wird auf der Höhe der historischen Bauten «Altes Schulhaus» (erhaltenswert), «Spritzenhaus» (schützenswert), «Speicher» (schützenswert), «Sigristenhaus» (erhaltenswert), «Pfarrkirche» (steht unter Schutz und ist im Denkmalverzeichnis eingetragen) und «Bruder-Klaus-Brunnen» (erhaltenswert) entlangführen. Diese Objekte sind neben anderen ebenfalls in einer Baugruppe «Kirchenbezirk» zusammengefasst.	Hinweis
dhk-da Denkmalschutz	Die Baugruppe (alter Dorfkern Ebikon) umfasst eine Reihe von Bauten, die sich beidseits der alten Landstrasse aufreihen und sich rund um die Pfarrkirche gruppieren. Die aus verschiedenen Epochen stammenden Bauten bilden zwar sowohl in ihrer Stellung wie auch in Form und Materialisierung eine eher heterogene Baugruppe, die aber gerade dadurch interessante räumliche Bezüge entlang der alten Landstrasse schaffen. Vor allem aber wird die Baugruppe durch den engen funktionalen Zusammenhang ihrer Bauten bestimmt und bildet auf diese Weise den heute noch lesbaren historischen Siedlungskern Ebikons.	Hinweis
	Der alte Dorfkern von Ebikon ist auf einem natürlichen Moränenhügel gebaut.	Hinweis
	Am Fusse dieses Hügels verläuft die historische Verkehrsachse Luzern-Zug. Diese ist schon spätestens seit dem 18. Jahrhundert belegt. 1853 wurde die Strasse zu einer Kunststrasse ausgebaut.	Hinweis
	Der geplante Tunnel verändert diese gewachsene topografische Situation wesentlich.	Hinweis
	Nicht nur die unter kantonalem Schutz stehende Kirche, sondern auch die Baugruppe verlieren ihre historisch – räumliche Prägung. Somit würde ihr Lage Wert empfindlich geschmälert und eine Lesbarkeit des historischen Wirkungsraums der betroffenen Bauten ist nicht mehr gegeben.	Hinweis
	Gemäss den Anforderungen des Umgebungsschutzes der Pfarrkirche kann eine Bewilligung nicht in Aussicht gestellt werden und wir empfehlen das Projekt «Tunnel» im Gebiet der Baugruppe Kirchenbezirk nicht weiter zu verfolgen.	Ablehnung
dhk-da Archäologie	Die erforderliche Bewilligung für Eingriffe in eine archäologische Fundstelle kann unter Bedingungen und Auflagen im Rahmen des Bauprojekts Aussicht gestellt werden.	Hinweis

	Aus Sicht des WL bestehen keine grundsätzlichen Einwände gegen das in der Machbarkeitsstudie beschriebene Projekt. Wir beschränken uns in unserer Stellungnahme zum konkreten Projekt auf die für den öV relevanten Aspekte.	Positiv (Keine Einwände)
vvl	Durch die neue Linienführung im Tagbautunnel gemäss Machbarkeitsstudie ergeben sich für den öV keine nennenswerten Änderungen. Die Lage der Haltestellen im Strassenraum bleibt gegenüber dem Status quo gleich, es ist keine Verschiebung oder Aufhebung von Haltestellen vorgesehen. Die sich derzeit im Bau befindende Ausrüstung der Strecke Luzern Maihof -Ebikon Fildern mit Trolleybusfahrleitungen wurde in der Projektierung berücksichtigt.	Hinweis
	Mit dem Leitbild LuzernOst vom 23. Juni 2015 bekennen sich die sieben Gemeinden von LuzernOst Buchrain, Dierikon, Ebikon, Gisikon, Honau, Inwil und Root zur Zusammenarbeit und zur gemeindeübergreifenden Abstimmung in Fragen der räumlichen, wirtschaftlichen, verkehrlichen und landschaftlichen Entwicklung. Das im Jahr 2016 durch den Ebikoner Architekten Roland Huwiler lancierte Projekt sieht vor, die Kantonsstrasse K17 zwischen dem Knoten Schösslistrasse und der Sonne Ebikon in einem Tunnelbauwerk entlang der Moräne zu führen.	Hinweis
	Gemäss Raumstruktur des Leitbildes handelt es sich in diesem Abschnitt um einen Entwicklungsschwerpunkt Siedlung mit sehr dynamischer Entwicklung mit hoher Dichte. In diesen Gebieten wird die höchste Dynamik erwartet und ist auch erwünscht. Massnahmen, die ergriffen werden, sollen eine hochwertige Qualität entsprechend dieser ausgezeichneten Lagequalität sicherstellen. Gleichzeitig handelt es sich um ein regionales Zentrum mit Ortsversorgungsfunktion.	Hinweis
LuzernPlus Leitbild für die Entwicklung von LuzernOs	Wie in der Machbarkeitsstudie «Überdachung Zentrum Ebikon» erwähnt, ist die Zentralstrasse die wichtigste Verkehrsachse in Ebikon und beeinträchtigt den Zentrumsbereich aufgrund ihrer Trennwirkung und Verkehrsbelastung beträchtlich. Die Kantonsstrasse K17 bildet aber auch das prägende Rückgrat der Region und ist Identitätsraum, an dem die Entwicklungsschwerpunkte des Rontals aufgereiht sind. Dieser wichtige öffentliche Raum ist hervorzuheben sowie als Aufenthalts- und Begegnungsort zu stärken und aufzuwerten.	Empfehlung
	Die vorgeschlagene Überdachung der Kantonsstrasse weist interessante Aspekte und Lösungsansätze für eine siedlungsverträglichere Abwicklung des Verkehrs im Abschnitt Knoten Schösslistrasse bis Sonne auf. Gemäss dem Leitbild für die Entwicklung von LuzernOst ist für den Identitätsraum Kantonsstrasse (K17) folgende Zielsetzung anzustreben:	Vorbehalt
	<ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung der Kantonsstrasse K17 und die angrenzenden Räume entsprechend - seines Potenzials als wichtigster identitätstiftender Stadt- raum - Aufenthaltsqualität für alle Nutzer steigern - Querverbindungen ermöglichen - Verkehr siedlungsverträglich abwickeln - Lärmreduktion 	

	<p>Diesen Aspekten gilt es für die Situierung der Tunnelkonstruktion im Allgemeinen und insbesondere auch für das Tunnelportal beim Knoten Sonne, bei welchem zusätzliche Umwelteinflüsse wie Lärm- und Luftbelastung auftreten, zu genügen.</p>	Vorbehalt
	<p>Durch die Ausmasse der Überdachung und den vorgesehenen Hochbauten wird der Raum für die ausserhalb des Tunnels liegende Begegnungszone und dem Bedarf für den Fuss- und Veloverkehr eingeschränkt. Damit die Attraktivität für öffentliche, kommerzielle und gastronomische Nutzungen möglichst hoch ist, sind Gestaltungskonzepte von besonderer Qualität gefordert um die gewünschte Aufenthaltsqualität zu erreichen. Trotz dem Schaffen von zwei Ebenen soll auch die bisher mangelhafte Quervernetzung, als Grundproblem des Siedlungsgebiets im Zentrum von Ebikon, verbessert werden.</p>	Hinweis
	<p>Das GVK LuzernOst wurde im November 2018 von der Delegiertenversammlung von LuzernPlus genehmigt und ist für die Gemeinde Ebikon und die weiteren Gemeinden von LuzernOst behördenverbindlich. In den Massnahmenblättern sind die wichtigsten Massnahmen aufgeführt. Die definierten Massnahmen, welche die Gemeinde Ebikon betreffen, sind nun voranzutreiben und wären auch im Projekt der Überdachung zu konkretisieren.</p>	Hinweis / Empfehlung
	<p>Die im Dezember 2019 bevorstehenden Änderungen des Busbetriebes erhöhen das Angebot und die Kapazität des öffentlichen Verkehrs und tragen dazu bei, dass der motorisierte Individualverkehr auf den öV umgelagert werden kann. Ob der im Masterplan der Gemeinde Ebikon angestrebte Spurabbau realisiert werden kann, ist zum aktuellen Zeitpunkt fraglich. Der Kanton Luzern (Dienststelle vif) überprüft die verkehrstechnische Leistungsfähigkeit anhand von aktuellen Zahlen. Die Ergebnisse werden Anfang 2020 präsentiert.</p>	Hinweis
<p>LuzernPlus Gesamtverkehrskonzept (GVK) LuzernOst</p>	<p>Sollte die «Überdachung Zentrum Ebikon» realisiert werden, sind folgende Massnahmen umzusetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - MIV1 Verkehrsmanagement; Handlungsbedarf: Zentrumsgebiete sind von Stau zu befreien und die Attraktivität für den Langsamverkehr in diesen Gebieten ist zu erhöhen - LV1 Optimierung Fuss- und Velonetz; Handlungsbedarf: Attraktivität und Sicherheit für den Langsamverkehr durch Verbesserung des Fuss- und Velonetzes erhöhen - öV2.1 Verbesserung Fuss- und Veloverbindungen zu Bus- und Bahnhaltstellen: Bushaltstelle Ladengasse. 	Vorbehalt
	<p>Gemäss Massnahmenblatt Nr. MIV-2.1 wurde im vorliegenden Abschnitt die signalisierte Höchstgeschwindigkeit auf der Kantonsstrasse bereits von 60 auf 50 km/h reduziert.</p>	Hinweis
<p>LuzernPlus Bauliche und finanzielle Auswirkungen</p>	<p>Ebenso wie in der Machbarkeitsstudie erwähnt gehen wir davon aus, dass der Tunnel mit den vorliegenden Dimensionen aus technisch-konstruktiver Sicht machbar ist. Mit dem Projekt «Überdachung Zentrum Ebikon» würde sich der Ortskern jedoch äusserst markant und dauerhaft verändern. Für zukünftige Entwicklungen und das sich verändernde Mobilitätsverhalten würde die Flexibilität eingeschränkt.</p>	Vorbehalt

	Die geschätzten Baukosten für den Tunnel von rund CHF 25 Mio. erachten wir als hohe Investition und es ist mit weiteren Kosten für die Gestaltung der Begegnungszone, Umgebungsgestaltungen und Verfahrenskosten zu rechnen.	Vorbehalt
	Nutzen der Studie	Hinweis
	<ul style="list-style-type: none"> - Erkenntnis über die Kosten. - Erkenntnis über die technische Machbarkeit. 	
	Was wurde in der Studie zu wenig beachtet?	Vorbehalt
	<ul style="list-style-type: none"> - Kosten für Überführungen und die Gestaltung der angrenzenden Flächen/Plätze fehlen. - Das Thema "Denkmalschutz" ist nicht genügend geklärt. Dieser Faktor bildet weiterhin ein erhebliches Risiko. - Führung Langsamverkehr ungenügend behandelt. - Städtebauliche Aspekte und Qualitätsbeurteilung einzelner Plätze nicht berücksichtigt. - Die Betriebs- und Unterhaltskosten scheinen zu moderat beurteilt. Einen Vergleich mit dem Rontaltunnel ist nicht real, da es noch keinen baulichen Unterhalt gab. - Lärmimmissionen bei den Tunnelportalen wurde nicht geprüft. - Abhängigkeit der Bebauung des Tunnels. Der Tunnel müsste zwingend zusammen mit der Überbauung entwickelt und realisiert werden. So kann an verhindert werden, dass ein fremder Baukörper entsteht, welcher das Bild des Zentrums nachhaltig negativ beeinflussen könnte. 	
PUEK	Chancen	Hinweis
	<ul style="list-style-type: none"> - Die Überdachung der K17 verbindet die beiden geteilten Dorfseiten entlang der Kantonsstrasse. - Darüber kann sich ein lebendiges, qualitativ hochwertiges Zentrum entwickeln - Die Lärmimmissionen werden örtlich eliminiert 	
	Risiken	Vorbehalt
	<ul style="list-style-type: none"> - Die beiden Portale beeinflussen das Landschaftsbild negativ - Kosten/Finanzierung - Städtebauliche Qualität vor- und nach dem Tunnel fraglich. - Realisierung komplex und schwierig - Einen Tunnel erschwert die planerische Flexibilität bei künftigen Veränderungen der Mobilität 	
	Das Bestreben der Projektinitiatoren, das Zentrum von Ebikon lebenswerter gestalten zu wollen, ist lobenswert. Die momentane Situation ist in der Tat verbesserungswürdig. Ob dies mit der angedachten Überdeckung gelingen würde, soll im Folgenden mittels Erwägungen aus verschiedenen Perspektiven erörtert werden. Die Fachkommission Ortsentwicklung dankt in diesem Rahmen den Verfassern der Studie für die nachvollziehbare und auf Beurteilbarkeit ausgerichtete Darstellung.	Hinweis
Fachkommission Ortsentwicklung	Ortsbauliche Integration	Vorbehalt / Ablehnung
	Eine Überdeckung dieses relativ kurzen Abschnitts zwischen den zwei Kreuzungen (Zentralstrasse/Dorfstrasse und Zentralstrasse/Schlösslistrasse) ist aus städtebaulicher Perspektive	

unverhältnismässig. Der überdachte Bereich ist nicht ausreichend lang, um eine signifikante Verbesserung der Aufenthaltsqualität für das Zentrum von Ebikon erreichen zu können. Im Gegenteil: Der Raum zwischen den beiden Kreuzungen wird ortsbaulich eher abgetrennt denn integriert. In keine der vier möglichen Richtungen sind städtebauliche Anknüpfungspotentiale vorhanden, und in Richtung Nordost und Südwest wirken die diagonal zur Kantonsstrasse ausgerichteten Tunnelportale mehr blickversperrend und trennend denn einladend. Ihr - durch ihre schiere raumdimensionale Grösse - die Szenerie dominierende Anblick lässt im Kontext des Rontals an Autobahnauffahrten denken, nicht an Dorfzentren oder Flaniermeilen. Das ortsbauliche Potential liegt aus Sicht der Fachkommission Ortsentwicklung denn auch nicht in der Flaniermeile, sondern allenfalls im grosszügigen Aussenraum entlang der Dorfstrasse auf der Überdachung. Falls die Überdeckung weiterverfolgt werden sollte, hat das Projekt nur dann eine Chance, wenn eine gute Dachgestaltung entsteht, wie beispielsweise ein Park oder andere Freiräume für Ebikon. Ob diese Aussenräume jedoch nachgefragt respektive notwendig sind, ist angesichts der vielen landschaftlich attraktiven Räume an der Ron und südöstlich des Wydenhofs fraglich.

Raumgewinn

Durch die Verschiebung in den Hang wird nur wenig nutzbarer Raum gewonnen. Der lichte Raum von ca. 12.0 m (Fassade zu Fassade exkl. Bebauung) ermöglicht kaum eine attraktive Begegnungszone. Die Flaniermeile wäre somit nicht ausreichend breit. Zudem wäre sie oft von der Bebauung beschattet (z. B. zur Mittagszeit). Bezüglich der Idee der Flaniermeile ist die Fachkommission Ortsentwicklung sehr skeptisch, insbesondere da diese auch für den MIV zugelassen ist. Sie ist relativ eng, befahrbar und mit Kurzzeitparkplätzen ausgestattet, und somit würde sie wahrscheinlich als fünfte, verkehrsberuhigte Fahrspur der Zentralstrasse wahrgenommen werden. Die Aufgänge von der Flaniermeile auf das neue Terrain sind nicht befriedigend, und der für eine landschaftlich attraktive Verbindung notwendige Raum ist nicht vorhanden.

**Vorbehalt /
Ablehnung**

Denkmalobjekte

Das Projekt wird aus denkmalpflegerischer Perspektive als sehr heikel angesehen, vor allem in Bezug auf die Nähe zur Kirche und zum Gebäude Dorfstrasse 2. Nicht nur die visuelle Nähe des Portals zur Kirche ist unglücklich, auch die Gebäudesockel der denkmalrelevanten Objekte befänden sich unter der Oberkante der Überdeckung. Die Schnittdarstellung und die dreidimensionalen Perspektiven zeigen die beiden auftretenden Probleme präzise auf. Ob die Überdachung den ortsbildlich relevanten Moränenhügel positiv akzentuieren kann, ist fragwürdig. Die Studie lässt vermuten, dass der Eingriff die Situation eher verunklären würde und die geomorphologischen Eigenheiten des Ortes verloren gehen.

**Vorbehalt /
Ablehnung**

Neubauten

Die Nachvollziehbarkeit der neuen Bauten entlang der Überdachungsmauer ist zwiespältig. Einerseits sind sie nachvollziehbar, da sie die visuelle Länge brechen und neue Nutzungen beherbergen und somit das Erscheinungsbild und Belebung der angedachten Flaniermeile positiv beeinflussen. Ihre räumliche Tiefe ist jedoch

**Vorbehalt /
Ablehnung**

	<p>insbesondere im Erdgeschoss sehr knapp, und die Wirtschaftlichkeit wird als eher kritisch eingeschätzt. Andererseits verunklären die angedachten Gebäude die Beziehung zwischen der Zentralstrasse und dem ortsbaulich wichtigen Moränenhügel, und unterbinden das Potential eines landschaftlich grosszügigen Raums im Zentrum von Ebikon.</p>	
	<p>Prozess</p> <p>Das Projekt ist prozessual sehr bindend und bietet wenig Spielraum für unvorhersehbare Entwicklungen. Auf neue Mobilitätsformen, die unter Umständen andere Infrastrukturdimensionen benötigen, kann in ferner Zukunft kaum reagiert werden. Die fehlende städtebauliche Adaptierfähigkeit wird als sehr kritisch beurteilt. Zudem fallen im Verhältnis dazu relativ hohe Erstellung- und Unterhaltskosten an, von denen nicht abgesehen werden kann.</p>	<p>Vorbehalt / Ablehnung</p>
	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Auf dem Tunneldach könnten neue Gebäude entstehen und das Zentrum beleben. - Das Tunnelplateau erhält neue, attraktive Gestaltungsmöglichkeiten: z.B. grosser, schöner Platz als neuen „Dorfplatz“ zwischen Pfarreiheim und Löwen! 	<p>Positiv (Keine Vorbehalte) / Hinweis</p>
<p>Controlling-Kommission</p>	<p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Tunnel wird höher und breiter als ursprünglich ange-dacht. - Der denkmalpflegerisch wertvollste Teil des alten Dorfes verschwindet und verliert an Qualität das Projekt ist städtebau-lich zumindest höchst fragwürdig. - Die Begegnungszone wird schmal und schattig. - Der Platz entlang der Kantonsstrasse ist wegen der hohen Mauer unattraktiv, sowohl als Begegnungszone als auch für Geschäfte. - Hohe Entstehungskosten sowie später Unterhaltskosten und Abschreibungen. - Die Kostenschätzungen für die Gestaltung des Boulevards fehlen. - Es ist fraglich, ob der Bauprozess während der Bauphase einspurig befahrbar ist — im Masterplan war dies nicht mög-lich. - Durch die hohe Tunnelhöhe verunstalten die Portale unser Ortsbild. 	<p>Vorbehalt / Ablehnung</p>
	<p>Fragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wie ist das weitere Vorgehen? - Gibt es eine öffentliche Vernehmlassung? - Ist die Ortsbildverträglichkeit gegeben? - Wer erhält eine allfällige Mehrwertabgabe — Gemeinde oder Kanton? - Wurden Abklärungen durch Denkmalschutz betr. archäologi-schem Gebiet (alter Friedhof) getroffen? - Gelingt es Geschäften, ihre Lokale und Läden wirtschaftlich zu führen? - Wird eine weitere Gestaltung der K17 noch bearbeitet, z.B. Aufwertung des bestehenden Mittelstreifens oder Schaffung eines neuen Platzes? 	<p>Vorbehalt</p>