

Future Valley war gestern

Autor(en): **Fuchs, Hanns**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **27 (2014)**

Heft 4

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-583437>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Future Valley war gestern

Das Luzerner Rontal kämpft um seine Dorfkerne, während ein weiteres Einkaufszentrum entsteht. Nun bringt eine «Gebietsmanagerin» den regionalen Blick in die Gemeinden.

Text:
Hanns Fuchs
Fotos:
Franca Pedrazzetti

Nach der Luzerner Stadtgrenze reiht sich an der schnurgeraden Kantonsstrasse K17 Garage an Garage. Tankstellen, Showrooms, Servicewerkstätten wechseln sich fast nahtlos ab. Ebikon, die erste und mit knapp 12 500 Einwohnerinnen und Einwohnern grösste Gemeinde im oberen Rontal, ist als klassisches Strassendorf die gebaute Erinnerung daran, dass die «autogerechte Siedlung» einst als zukunftsweisendes Modell galt. Ebikon erhielt im Volksmund den Zunamen «Amplikon». Im Dorfkern ist die K17 vierspurig, mit Abzweigspuren links und rechts, Tempo 60.

Die Kantonsstrasse ist eine Last für den Ortskern und für die Gemeinde überhaupt. Um sie zu zähmen, ist die Gemeinde auf den Goodwill des Kantons angewiesen. Doch der Gemeinderat beginnt, seine eigenen Spielräume zu erkennen. Mit der neuen Bau- und Zonenordnung will er entlang der K17 weitere der grossflächigen Einkaufsparadiese, Showrooms und Servicecenters verhindern. Als etwa ein Grossverteiler die frei werdende Fläche eines Garagenbetriebs am Ortsrand für einen Discountladen nutzen wollte, winkte der Gemeinderat ab. «In der BZO und im Siedlungsleitbild sagen wir klar, dass das Zentrum gestärkt und dass dort der Detailhandel erhalten bleiben soll», erklärt Bauchef Peter Schärli.

Das lockt auch wieder Investoren an. Beim Gemeindehaus und nahe beim Bahnhof realisiert der Zürcher Generalunternehmer Halter für die Denner-Pensionskasse die Zentrumsüberbauung Riedmatt. Bis 2015 sollen 52 Mietwohnungen zu mittleren Preisen und 1000 Quadratmeter Fläche für Kleingewerbe und Dienstleistung entstehen. Die Gemeinde kommt damit ihrem alten Traum eines lebendigen Zentrums näher. Vom «Gemeindehausplatz» in der Überbauung verspricht man sich viel, denn einen «Dorfplatz» hat Ebikon seit Jahrzehnten nicht mehr. Bloss: Die Kantonsstrasse bleibt. Bisher liessen die kantonalen Verkehrsingenieure nicht einmal darüber mit sich reden, das Tempo von 60 auf 50 Stundenkilometer zu drosseln. Doch nun deutet sich ein Umdenken an. Laut des kantonalen Strassenbauprogramms steht die Sanierung der K17 an.

Im selben Zug will die Gemeinde ihr Zentrum überdenken. Bis im kommenden Herbst soll dafür der Entwurf eines Masterplans stehen, mit dem Ebikon die Entwicklung des Siedlungsraums beidseitig der Kantonsstrasse koordinieren und lenken will. «Und der Kanton sitzt mit am Tisch», freut sich Bauchef Schärli.

Mit der Strasse klarkommen

Die Fahrt geht weiter, rontalabwärts. Nach der Ampelallee von Ebikon ordnen zunehmend Kreisel den Kreuzungsverkehr. Ein Einkaufszentrum, das Fabrikareal der Schindler-Aufzüge mit dem Lift-Testturm, neue Wohnsiedlungen, Logistik- und Verteilzentren, immer wieder Garagen und hin und wieder ein Drive-in, ein Erotikcenter, ein Spielwarengrossist – die Strasse, schnurgerade immer noch, durchmisst für einen kurzen Moment die Gemeinde Dierikon, und schon sind wir in Root. Es ist mit 4600 Einwohnerinnen und Einwohnern die zweitgrösste Gemeinde im Tal. Hier unterbrechen das Technologiecenter D4 und ein ambitioniertes Kreiselkunstwerk die Garagen- und Logistikmonotonie am Strassenrand.

Auch in Root gibt sich die Gemeindebehörde Mühe, mit dem Strassenband der K17 klarzukommen. Die Sanierung der Ortsdurchfahrt bot Anlass für einen Studienauftrag an Landschaftsarchitekten und Architektinnen, um das alte, heruntergekommene Dorfzentrum zu stärken. Gewonnen hat das Projekt mit dem programmatischen Namen «Strassendorfgartenstadt». Es verleugnet die Identität von Root als Strassendorf nicht, sondern will sie sogar stärken. Zum Beispiel, indem Neubauten die Strassenflucht betonen und rund um das sanierungsbedürftige Gasthaus Rössli ein neues Subzentrum an der K17 entstehen soll. Das Projekt mündete in einen Gestaltungsplan, der nun rechtskräftig ist.

Nach Root endet das Rontal als topografischer Raum. Funktional aber führen die Wege weiter über die Klein- und Zuzügergemeinden Gisikon und Honau bis in den Kanton Zug, nach Rotkreuz. In diesem Hotspot des Wirtschaftsraums Zug West sind Roche und Novartis mit grossen Zentren gelandet. Die V-Zug hat das «Suurstoffi»-Areal zum edlen Wohnquartier umgenutzt. «Bei Überbauungen in der Gemeinde sind Architekturwettbewerbe heute →



Was ist das Rontal, und was soll aus ihm werden? Blick von Ebikon Richtung Zugersee, in der Mitte das schnurgerade Strassenband der K17. Foto: Reportair.ch

Luzern Nord, Süd und Ost
 In der Agglomeration Luzern erfährt die Planung über Gemeindegrenzen hinweg einen Schub. Dahinter steht der Gemeindeverband Luzern Plus mit 25 Mitgliedern und 230 000 Einwohnerinnen und Einwohnern, der die Regionalplanung im Raum Luzern steuert.
 In Luzern Nord planen die Stadt Luzern und Emmen ein gemeinsames neues Stadtzentrum.
 In Luzern Süd entwickeln die Stadt und die Gemeinden Horw und Kriens ihren Raum in Richtung eines neuen Stadtteils. Auch Luzern Ost braucht diesen regionalen Blick. Seit 2013 ist Nathalie Mil Gebietsmanagerin und koordiniert räumliche, öffentliche und wirtschaftliche Interessen. Im Lauf von 2014 will sie mit den neun Gemeinden in und um das Rontal die gemeinsame räumliche Entwicklung entwerfen.
 Zur Seite stehen ihr ein politisch-wirtschaftliches Steuerungsgremium sowie Experten aus Planung, Architektur und Prozessbegleitung.

Masterplan Ebikon
 Sanierung und städtebauliche Ergänzung der Kantonsstrasse; Entwurf bis Ende 2014
 Auftraggeber: Gemeinde Ebikon und Kanton Luzern, Dienststelle Verkehr und Infrastruktur

Zentrum Riedmatt, Ebikon
 52 Wohnungen, Gewerbe, zentraler Platz
 Beteiligte: Gemeinde Ebikon und Pensionskasse Denner, Zürich (Bauherrschaft); Halter GU, Zürich (Entwicklung und Realisierung); Hornberger Architekten, Zürich, und ASP Landschaftsarchitekten, Zürich (Verfasser)

Mall of Switzerland, Ebikon
 Grösstes Shoppingcenter der Zentralschweiz
 Beteiligte: Freo Group Holding (Investor); Halter GU, Zürich (Entwicklung); Burckhardt + Partner, Bern (Architektur)

Gestaltungsplan Dorf Root
 Städtebauliche Neugestaltung Strassenraum und angrenzende Bebauung
 Beteiligte: Gemeinde und Grundeigentümer; Bühler Wicki Architekten, Root; Bischof Gruber Föhn Architekten, Zürich; Dové Plan, Luzern (Verfasser)



Peter Schärli, Bauvorstand von Ebikon, will die Übermacht der Kantonsstrasse K17 beenden.

→ Standard», freut sich der Zuger Kantonsplaner Rene Hutter. Er sieht in der Achse Rontal-Rotkreuz-Zug einen einzigen funktionalen Raum. Unternehmen, die für ihre Produktion grosse Flächen benötigen, wandern aus dem zu teuer gewordenen Zug West nach Luzern Ost ab, ins Rontal, stellt Hutter fest. Und wundert sich, dass dort bei neuen Firmenarealen in den Gewerbebezonen noch immer bloss zweigeschossige Gebäude möglich sind.

Urbanisierung durch ein Rontaltram?

Die Fahrt durchs Rontal kann Architekten, Siedlungs- und Verkehrsplanerinnen nicht erfreuen. Sie diagnostizieren grosse städtebauliche Defizite. «Schwacher öffentlicher Verkehr, bauliche Entwicklung in die Fläche, wenig attraktive öffentliche Räume» attestiert Roger Sonderegger dem Rontal. Er ist Dozent am Institut für Tourismuswirtschaft der Hochschule Luzern, studierte Raumplanung an der ETH Zürich und analysierte in seiner Abschlussarbeit «Städtebau und Entwicklungsperspektiven der Vorstadt Rontal». Was ist zu tun, um die Defizite zu beheben? Sonderegger nennt Wege wie: die Qualität der Siedlungen verbessern, vorab der Zentren, die Kantonsstrasse K17 komplett neu gestalten oder den öffentlichen Verkehr stärken durch ein «Rontaltram» von Luzern bis Rotkreuz.

Die Behörden und die Verantwortlichen der Planung kennen die Situation im Rontal. Sie wissen auch, woran es liegt, dass das Tal zur gesichtslosen «Vorstadt» wurde. Mit dem Verein Chance Rontal wollten sie die Planung und Entwicklung in den Luzerner Rontal-Gemeinden koordinieren und auf eine gemeinsame Identität hin arbeiten. Daraus entstand der von einer Werbeagentur kreierte Brand «Future Valley Lucerne». Welche Zukunft gemeint war, wurde jedoch nicht ausbuchstabiert. 2013 löste sich der Verein auf, Future war gestern. Kasse und Markenrechte gingen an den Gemeindeverband Luzern Plus. Dieser hat nun einen Neustart für die Region Luzern Ost lanciert. Wie Luzern Süd und Luzern Nord, den beiden andern Entwicklungsschwerpunkten in der Grossregion Luzern, soll nun auch im Rontal ein Gebietsmanagement ans Werk.

Erste Meilensteine

Was ist das Rontal, und was soll aus ihm werden? Die dort tätigen Regional- und Ortsplaner Roger Michelin und Roger Brunner vom Luzerner Büro Planteam S haben keine fertigen Antworten. Eine «Bandstadt» diagnostizieren sie, mit guten Voraussetzungen für die Siedlungserneuerung, einen Raum aber auch, der das Verbindende, die gemeinsame Identität suche. Städtebauliche Schwerpunkte auf der dominanten Längsachse müssten entstehen, Orte mit positiver Ausstrahlung. Zugleich gelte es, die Querverbindungen im Tal zu stärken. Auch ein Freiraumkonzept entlang der Ron sei nötig. Brunner und Michelin nennen erste Meilensteine auf dem Weg zu mehr landschaftlicher und städtebaulicher Qualität. Zurzeit werden in der Region Luzern - im Sinn eines regionalen Richtplans - neue Siedlungsbegrenzungslinien festgelegt. Im Rontal sollen sie die landschaftsprägenden Hänge vor weiterer Überbauung sichern. Im Ortszentrum von Ebikon könnte der erwähnte Masterplan wegweisend sein dafür, wie die Gemeinden künftig mit der K17 umgehen. Die Verlängerung der städtischen Trolleybuslinie 1 bis zum Bahnhof Ebikon und später weiter ins Rontal hinein könnte sich zur Alternative eines Rontaltrams entwickeln, das teuer würde. Brunner und Michelin wissen aber auch um die grössten Hürden, die einer gemeindeübergreifenden Vorstellung dieses Raums und damit einer regionalen Planung entgegenstehen: die starken Unterschiede in der Grösse und der Funktion der Gemeinden, die lokalen Interessen. →



«Nötig sind Orte mit Ausstrahlung», sagen die Planer Roger Brunner und Roger Michelin.



Gebietsmanagerin: Nathalie Mil will dem Rontal den regionalen Blick beibringen.

→ Viele Hoffnungen ruhen daher nun auf Nathalie Mil. Seit November 2013 arbeitet sie als Gebietsmanagerin für Luzern Ost. Ihre Aufgabe: Bis Ende Jahr soll ein «Leitbild für die Entwicklung von Luzern Ost» entstehen siehe Randspalte, Seite 17. Ein ehrgeiziges Ziel, wenn man die lange Geschichte gescheiterter Versuche kennt, im Rontal regionales Denken zu verankern. Mil kommt von der Regionalplanung Zürich und Umgebung, wo sie sich mit Siedlungsqualität und innerer Verdichtung beschäftigte. Die Raumplanerin ist auch ausgebildete Mediatorin. Diese Kompetenz wird sie in ihrer neuen Aufgabe nutzen können. Sie versteht ihre Rolle als «Projektmanagerin». Dafür hat sie konkrete Vorstellungen: Das Leitbild soll «Identifikationspunkte» nennen, die für die ganze Region von Bedeutung sind. Dort sollen «Schlüsselprojekte» entwickelt werden. Die Vorschläge dazu erwartet sie vom Steuerungsgremium, dem Vertreter der Gemeinden, der zuständigen kantonalen Ämter, des Verkehrsverbunds Luzern und der Wirtschaft angehören. «Meine Aufgabe ist es, den regionalen Blick einzubringen», sagt Nathalie Mil. Die Resultate will sie mit den Gemeindebehörden und weiteren Kreisen diskutieren und vertiefen.

Mall im Anflug

In der ersten Zeit ging Nathalie Mil auf Entdeckungsreise im Rontal und vertiefte sich in Pläne und Projekte, war unterwegs in Gemeindehäusern, bei Unternehmen, kantonalen Institutionen. Das Rontal sei «ein enorm vielseitiger Raum, mit grossen Qualitäten, aber auch Potenzial zum Weiterarbeiten», meint Mil freundlich. Aber auch sie nennt die bekannten Defizite. Vergleiche mit andern «Vorstadt»-Regionen mag sie nicht ziehen. Glatttal, Limmattal sind bezüglich Gemeindegrössen und Wirtschaftskraft in einer andern Liga. Das Rontal muss versuchen, sich eine eigene Identität zu schaffen.

Während Gebietsmanagerin, Raumplaner, Politikerinnen auf die regionale Identität von Luzern Ost und auf bessere Ortszentren hinwirken, steht ein neuer Sachzwang von gestern vor der Realisierung. Auf der grünen Wiese beim Autobahnzubringer Rontal ist das Raumschiff «Mall of Switzerland» im Landeanflug. Geplant ist ein Einkaufs- und Freizeitzentrum mit einer Verkaufsfläche von 44 500 Quadratmetern in der ersten Etappe, dazu Kinos, Restaurants, Fitness- und Wellnesszentrum. Das Projekt hat eine Vorgeschichte von über zehn Jahren, 2005 hiess das Volk den damaligen Bebauungsplan «Ebisquare» gut. Nun liegt die Baubewilligung vor, die Einsprachen sind erledigt, und die Generalunternehmung Halter kündigte unlängst den Baubeginn an. Die «Mall of Switzerland» konterkariert die Bemühungen der Gemeinden, ihre Zentren zu stärken. Wie sie mit diesem Raumschiff umgehen sollen, wenn es denn einmal gelandet ist, weiss noch niemand. ●

BERGLER
swissFineLine®

Die rahmenlose Verglasung.

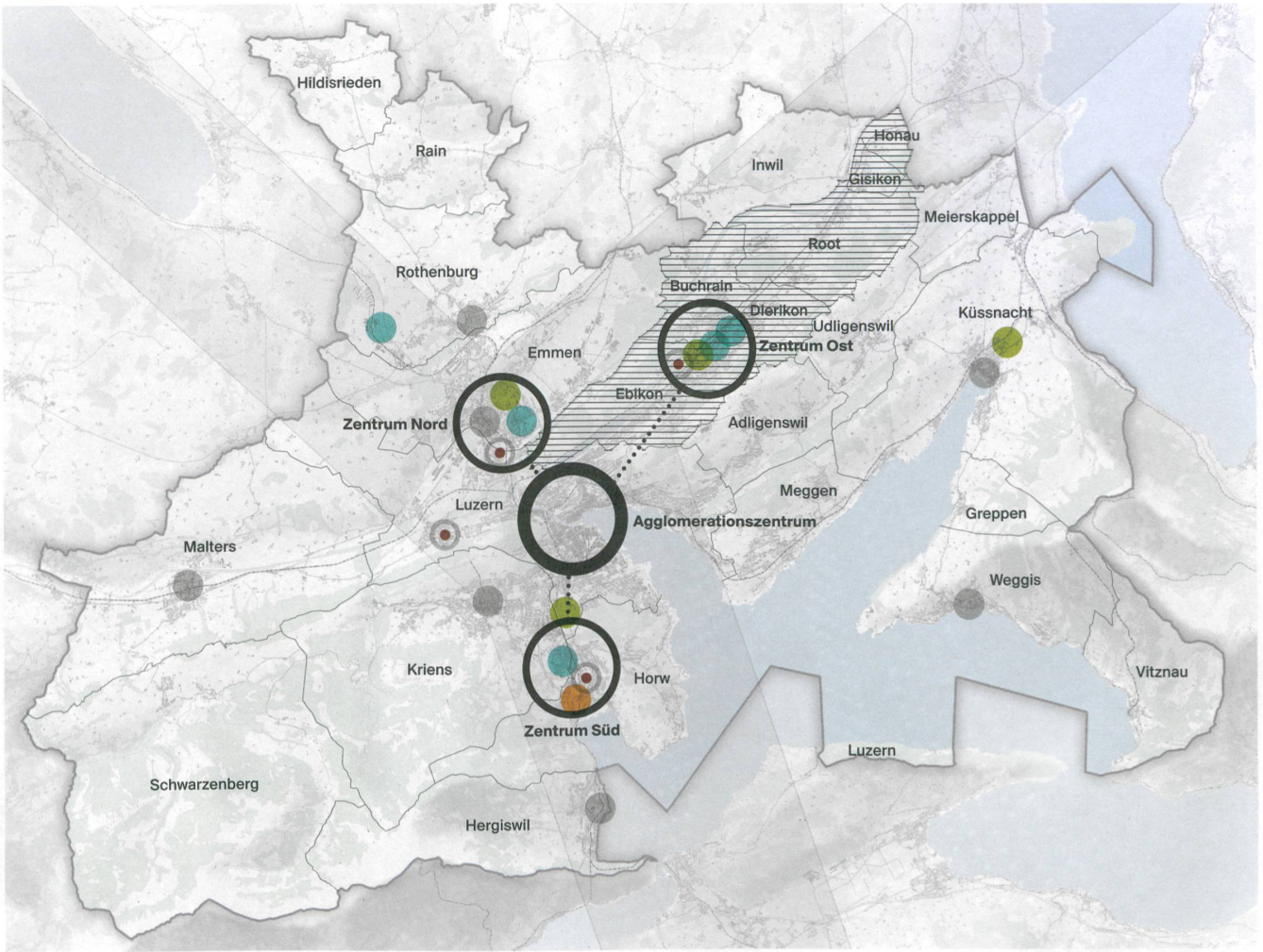
Transparenz in
ihrer schönsten Form

swissFineLine ermöglicht fließende Grenzen
zwischen innen und aussen und erzeugt
Lebensraum voller Licht, Luft und Atmosphäre.



Berger swissFineLine, 3550 Langnau
Tel. +41 (0)34 409 50 50 www.swissfineline.ch

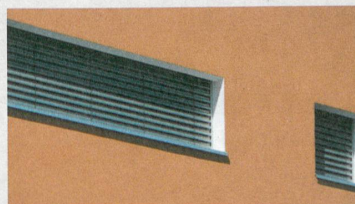
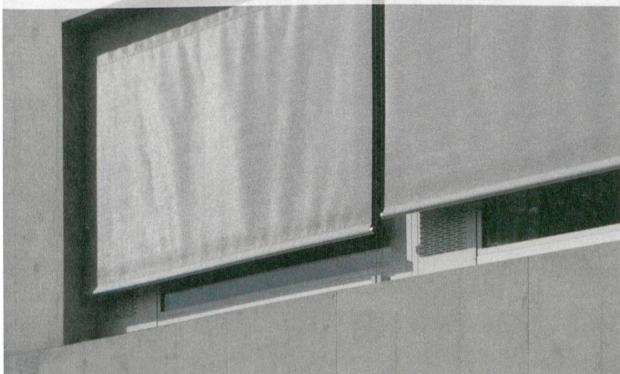




Die Zentren innerhalb der Agglomeration Luzern
 Auszug aus dem «Zukunftsbild 2030 Luzern Plus»

- Agglomerationszentrum Luzern mit vielfältigen Zentrumsnutzungen: Detailhandel, Bildung, Sport und Freizeit
- Zentren der Entwicklungsräume Nord, Ost und Süd mit vielfältiger Nutzung
- Identifikationszentren als Brennpunkte des öffentlichen Lebens
- Behobene Defizite in der Gestaltung der Identitätszentren
- Standorte für Detailhandel in Entwicklungsschwerpunkten
- Standorte für tertiäre Bildungseinrichtungen mit regionaler und nationaler Ausstrahlung
- Standorte für neue Sport- und Freizeiteinrichtungen mit regionaler und nationaler Ausstrahlung
- *** Attraktive Erreichbarkeit insbesondere mit öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr

Visionen in Sichtweite.



Als kompetenter Partner für Sonnen- und Wetterschutz sorgen wir dafür, dass es klappt rafft rollt. Mehr unter: www.renova-roll.ch

RENOVA  ROLL



Renova Roll AG
 Weberütistrasse 1
 CH-8833 Samstagern
 T 044 787 30 50
www.renova-roll.ch