



Stellungnahme SP Ebikon

Vernehmlassung: Machbarkeitsstudie Überdachung K17

Für Rückfragen Thomas Aregger, Präsident SP Ebikon, info@sp-ebikon.ch, Tel: 079 326 19 24

Datum 15. November 2020

Sehr geehrter Herr Gemeindepräsident,
Sehr geehrte Frau Gemeinderätin, sehr geehrte Herren Gemeinderäte,
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Machbarkeitsstudie «Überdachung K17» eine Stellungnahme zu nehmen. Die SP Ebikon vertritt 18 % der Ebikoner Bevölkerung und ist damit eine massgebende politische Kraft. Aus einer ökologisch und sozial engagierten Position heraus leistet sie einen konstruktiven Beitrag, um die politische Diskussion in Ebikon zu beleben und nachhaltige Impulse in der Gesellschafts-, Verkehrs-, und Umweltpolitik zu setzen.

Zusammenfassend halten wir fest, dass wir die Überdachung der Kantonsstrasse K17 im Zentrum von Ebikon nach wie vor für unausgegoren halten; die Idee wirkt in Bezug auf die aktuellen und künftigen Verkehrsfragen wenig lösungsorientiert. Diese Einschätzungen werden im Übrigen weitgehend von den zur Vorvernehmlassung eingeladenen Stellen geteilt. Der Bericht vom 17. Januar 2020 von Burkhalter Derungs AG fasst eine Reihe von kritischen Stellungnahmen zusammen, die wir hier summarisch auflisten:

- **Dienststelle Raum und Wirtschaft, Denkmalpflege (rawi, BUWD):** Sie empfiehlt das Projekt der Eintunnelung im Gebiet der Baugruppe des Kirchenbezirks nicht weiter zu verfolgen.
- **LuzernPlus** äussert sich insgesamt kritisch zum möglichen Nutzen einer Überdachung der Kantonsstrasse im Zentrum.
- **Planungs-, Umwelt- und Energiekommission:** Die PUEK stellt die Chancen und Risiken des Projektes einander gegenüber und sieht neben den Vorteilen der Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie neuer Freiräume auch Nachteile und Bedenken. Erwähnt werden etwa die schwierige Realisierbarkeit, die Beeinträchtigung des Ortsbilds sowie die fehlende planerische Flexibilität für die Zukunft.
- 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 zusätzlich neue erzeugen.
- 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 und die finanzielle Belastung für die Zukunft tragbar sein würde.

Wir stellen mit Erstaunen fest, dass die Stellungnahme der kantonalen Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) aus nicht nachvollziehbaren Gründen als positiv gewertet wird, obschon klar festgehalten wird, dass nicht mit einer finanziellen Beteiligung des Kantons zu rechnen ist: «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 (Bericht Burkhalter Derungs, S. 9). Damit wird unterstrichen, was die ewp-Machbarkeitsstudie bereits anmahnt: «In Bezug auf die Kosten schneidet die Überdachung in der Beurteilung schlecht ab. Das Projekt ist teuer, die Baukosten belaufen sich auf mindestens 25 Mio. CHF. Davon wird die Gemeinde die Mehrheit finanzieren müssen. Die Mitfinanzierung durch den Kanton oder die Querfinanzierung durch eine Überbauung im Sinne einer Mantelnutzung dürften gering ausfallen. Ebikon müsste für den Gemeindebeitrag im schlechtesten Fall mit rund 24 Mio. Franken rechnen. Nebst den Baukosten fallen auch jährliche Unterhalts- und Betriebskosten an, die das Gemeindebudget belasten (vgl. S. 5).

Allein das Fazit aus dem **Bericht Burkhalter Derungs** legt nahe, das Projekt ad acta zu legen und keine weiteren Ausgaben zu verursachen. Wenn man zusätzlich die Planungs- und Baukosten, die mehrheitlich zulasten der Gemeinde gehen, sowie die unsichere Mantelnutzung (Stichwort: «Ballastbau» vom gleichen Architekten) in Betracht zieht, so steht ausser Frage, was mit diesem Projekt zu geschehen hat: Sofortiger Stopp aller Aktivitäten; sinnvollere Allokation der knappen finanziellen und personellen Ressourcen.

Wir sind der Auffassung, dass eine Überdachung oder Teilüberdachung der K17 der falsche Ansatz für ein attraktives Zentrum darstellt. Wir begrüssen die Absicht der Gemeinde, die Zentrumsplanung voranzutreiben. Wir fordern dabei einen Planungsprozess, der den ganzen Zentrumsbereich berücksichtigt (und nicht nur 270 Meter) und die Bevölkerung näher einbezieht, um eine breit abgestützte und nachhaltige Lösung zu ermöglichen.

Nachfolgend nehmen wir zu den gestellten Fragen ausführlich Stellung.

1. Welche Chancen und Risiken sind aus Ihrer Sicht, gemäss vorliegender Machbarkeitsstudie, mit der Überdachung der K17 im Zentrum von Ebikon verbunden?

Die SP Ebikon beurteilt eine Überdachung der K17 als unverhältnismässigen Eingriff im Zentrum von Ebikon, welches nur geringen Gewinn an nutzbarer Freiraumfläche, dafür aber zahlreiche Nachteile mit sich:

Keine Vision für das Zentrum:

- Der Idee einer Überdachung der K17 fehlt eine zugrunde liegende Vision für das Zentrum. Eine Überdachung ist eine Massnahme, aber noch keine Vision für das Zentrum. Aus raumplanerischer und wissenschaftlicher Sicht ist es ein systematisch falscher Ansatz, Ideen aus einer Massnahme heraus zu entwickeln. Am Anfang eines jeden Projekts stehen Vision und Strategie. Massnahmen folgen am Ende.
- Hinsichtlich der Potenziale, die durch den Durchgangsbahnhof Luzern, neue Mobilitätsformen und neue Gestaltungsmöglichkeiten (Gebäude, Strassen, Plätze, Begrünungen) im teils brachliegenden Zentrumsbereich entstehen, ist der Fokus auf eine Überdachung als Schlüsselmassnahme aus dem letzten Jahrhundert voreilig und nicht nachvollziehbar. Der Leitgedanke des Masterplans, der eine nachhaltige Aufwertung des Strassenraumes (mit Moränenhügel) vorsieht, ist zwingend wieder aufzunehmen und umzusetzen. Der dafür nötige Platz ist ausreichend vorhanden.

Zukunft wird verbaut:

- Die Anpassbarkeit auf künftige Nutzungsbedürfnisse des Strassenraumes wird für künftige Generationen verbaut.
- Die Entwicklung der Mobilität führt zu immer leiseren Fahrzeugen und neuen elektrischen Fortbewegungsmitteln, wie E-Bikes etc.; diese benötigen mehr Raum und allenfalls auch eigene Fahrspuren (Schnell- und Langsamspuren).
- Die Integration von autonomen Fahrzeugen in den Verkehr ist bei einer Überdachung problematisch; solche Fahrzeuge können den Stellenwert und das Image einer Strasse wieder verändern, weswegen es planerische Flexibilität statt Beton braucht.
- Zunahme von Homeoffice und Digitalisierung können das Bedürfnis nach motorisiertem Individualverkehr (MIV) verringern.
- Weiter trennt eine Überdachung zusätzlich das Dorf in Ost- und West.
- Mit der Überdachung der K17 wollen die Initianten Probleme des nächsten Jahrhunderts mit Ideen des letzten Jahrhunderts lösen. Das kann nicht funktionieren. Die Zeit für Strassentunnels ist vorbei.

Kein Imagegewinn:

- Die Tunnelportale würden sich negativ auf das Ortsbild und den Strassenraum einwirken. Das Bild einer Schnellstrasse durch Ebikon würde verstärkt und folglich als unpassende Zentrumslösung wahrgenommen. Ein Blick nach Köniz zeigt, dass es bessere und günstigere Lösungen gibt.
- Der gewonnene Freiraum schafft zwar gegenüber der heutigen lieblosen Situation einen gewissen Mehrwert. Es fehlt aber das Potenzial an attraktiven Kulissen oder Ausblicken. Daher vermag dieser (neue) Freiraum dem Ortsbild keine ausreichende Ausstrahlung zu bieten.
- Der Fokus auf die Überdachung geht auf Kosten von anderen wichtigen Massnahmen, die das Image wirklich verbessern (z.B. Aufwertung Bahnhofareal und Gemeindehausplatz, Überführungen der K17, Entwicklung Löwen-Areal).
- Der ganze Strassenraum durch Ebikon muss aufgewertet werden zu einem anschaulichen Boulevard, der attraktive Erdgeschossnutzungen anzieht. Mit der Überdachung wird diese Option verbaut.

Nicht identitätsstiftend – ein unnötiges und zu teures Experiment:

- Eine Überdachung würde das Ortsbild auf Dauer verändern und mit den Tunnelportalen örtlich die Akzeptanz und die Qualität des Zentrums schwächen. Weiter werden identitätsstiftende Objekte (Kirche und altes Schulhaus) durch eine Überdachung teils verschandelt.
- Diese negativen Auswirkungen müsste der geschaffene Freiraum mindestens kompensieren können. Dies ist fraglich, weil unter anderem der geschaffene Freiraum zwei unterschiedliche Niveaus schafft und damit neue soziale Risiken («oben reich, unten arm») hervorruft. Das untere Niveau ist mit einer Raumbreite von lediglich 12 Metern (bei einer extremen Länge) zwischen den Fassadenfluchten viel zu eng und läge mehrheitlich im Schatten der Hochbauten. Zudem müssten auf diesem Raum noch eine Fahrbahn für Motorfahrzeuge und Anlieferung sowie Kundenparkplätze Platz finden. Soll das wirklich die künftige Flaniermeile von Ebikon sein? So etwas ist keine Vision, sondern ein betonierter Irrtum.
- Das von den Initianten erhoffte räumliche Zusammenbringen der beiden Dorfseiten gelingt nur teilweise. Der Niveauunterschied verursacht eine neue Trennung. Die aufgezeigten Verbindungen der beiden Niveaus sind unzureichend und vermögen nicht zu befriedigen.
- Es besteht auch das Risiko, dass künftige Generation die Überdachung als störendes Element (Stichwort: «Ballastbau») wahrnehmen und so die Akzeptanz für eine Wohnsitznahme in Ebikon abnimmt.
- Auf dieses städtebauliche Experiment wollen wir uns deswegen nicht einlassen.

- **Widerspruch zur Verlagerungspolitik:**
- Mit dem Ausbau der Autobahn zwischen Ebikon und Luzern und dem Bau des Tiefbahnhofes soll der Verkehr von der K17 auf die Autobahn und die Schiene verlagert werden. Das Beibehalten der vierspurigen Verkehrsführung durch das Zentrum steht im Widerspruch dazu und trägt nicht zur wünschbaren Verlagerung bei.
- Das Projekt baut auf der unzutreffenden Annahme auf, wonach Mobilität in erster Linie MIV bedeutet. In Tat und Wahrheit gibt es in städtischen Agglomerationen Hinweise auf eine Abnahme des MIV (z.B. in Zürich)

Mangelhafte Berücksichtigung des Langsamverkehrs:

- Der (Pendler-)Verkehr verlagert sich auch auf den Langsamverkehr. Dabei wird es in Zukunft unterschiedliche und nach der Fussgänger- und Velogesetzgebung teilweise getrennte Strassenbereiche geben müssen für die Kategorien: Fussgänger, langsame Radfahrer bis max. 25 km/h, schnelle Radfahrer über 25 bis 45 km/h. Der Langsamverkehr soll dabei nicht durch Tunnels geführt werden. Das Tunnelprojekt blendet die Erfordernisse des Langsamverkehrs schlichtweg aus. Das ist ein kapitaless Manko. Deshalb hat dieses Projekt auch wenig Chancen, in ein zukünftiges Agglomerationsprogramm aufgenommen werden zu können.

Zu teuer, zu viele Risiken:

- Ebikon kann sich dieses Projekt gar nicht leisten. Weder jetzt noch in zehn Jahren. Es stehen eine Steuererhöhung und zweistellige Millionen-Investitionen in die Schulraumbauten an. Wie soll sich Ebikon da noch ein Tunnelprojekt leisten können?
- Die von den Initianten ins Spiel gebrachten Unterstützungsgelder von Seiten Kanton (Strassenbauprogramm) und Bund (Agglomerationsprogramm) beurteilen wir als eine schlichtweg utopische und irreführende Behauptung.
- Fraglich ist ausserdem, warum es ausgerechnet der Gemeinde Ebikon gelingen soll, einen Tunnel viel günstiger zu bauen als z.B. den Züricher Gemeinden. Die veranschlagten rund 25 Millionen Franken sind nicht glaubwürdig.

2. Soll die Überdachung der K17 im Zentrum von Ebikon, gemäss vorliegender Machbarkeitsstudie der Firma ewp, weiterverfolgt werden?

- Nein. Es fehlt eine fundierte Entscheidungsgrundlage, die einen Vergleich zu anderen Lösungsansätzen bietet und das gesamte Ausmass der Zentrumsplanung bezüglich Massnahmen und Kosten aufzeigt. (vgl. Stellungnahme zu Zentrumsplanung, vorstehend).
- Die «Idee» (Massnahme) hält sich nicht an raumplanerische Planungsgrundsätze.
- Obwohl die Podiumsdiskussion vom 13. Oktober 2020 vor allem die Befürworter der Eintunnelungsidee mobilisieren konnten, ist das Projekt bei den Besucherinnen und Besucher des Podiums durchgefallen – ein klares Signal an den Gemeinderat. Dieser muss jetzt Stärke zeigen und das Projekt begraben.

3. Die Gemeinde möchte eine Zentrumsplanung realisieren. Welche Aspekte sollen aus Ihrer Sicht unbedingt beachtet werden (z.B. Aufwertung des Ortsbildes, Förderung des Langsamverkehrs, Schaffen eines Treffpunkts, usw.)?

Wir begrüssen, dass die Gemeinde eine Zentrumsplanung endlich in Angriff nehmen bzw. fortsetzen möchte. Die Bevölkerung (spez. Parteien, Quartiervereine, Gewerbe, Vereine) muss in die Zentrumsplanung einbezogen werden. Es stellt sich daher mehr die Frage nach dem zielführenden Vorgehen und noch nicht nach den planerischen Prioritäten. Wichtig ist für die SP Ebikon, dass

Prozesse gewählt werden, die die besten und vor allem bewilligungsfähigen Konzepte auf dem Ideenmarkt abholen können.

Wichtig ist auch, dass der ganze Bereich des Zentrums vom Knoten Schösslistrasse bis Knoten Weichlen in die Überlegungen einbezogen wird. Der Prozess muss mit den Planungen für die Erneuerung der Kantonsstrasse in diesem Bereich abgestimmt werden. Gerade für eine sinnvolle Aufwertung der Kantonsstrasse muss die Gemeinde gestaltend wirken, da dies definitiv nicht in der Verantwortung des Kantons liegt.

Infolge der knappen finanziellen Ressourcen der Gemeinde muss die Gemeinde Prioritäten setzen und muss mit wenig viel bewirken können. Dies spricht klar für ein strukturiertes und bewilligungsfähiges Vorgehen für das Zentrum. Denn dies schafft die notwendige Zuversicht und das Vertrauen, das Investoren und gute Steuerzahlende in Ebikon benötigen.

Besten Dank, wenn Sie unsere Stellungnahme gebührend würdigen.

A handwritten signature in blue ink, consisting of the initials 'T. Aregger' followed by a stylized, wavy line.

Sozialdemokratische Partei SP Ebikon,
Thomas Aregger, Präsident