

KONZEPTSTUDIE SÜDALLEE
Stand 29.11.2018

Auftraggeber:
Gemeindeverband Luzern Plus
Thomas Glatthard (Gebietsmanager Luzern Süd)
Riedmattstrasse 14
6031 Ebikon



PROJEKTBETEILIGTE

Auftraggeber:

Gemeindeverband Luzern Plus
Riedmattstrasse 14, 6031 Ebikon
Thomas Glatthard (Gebietsmanager Luzern Plus)

Verfasser:

Städtebau / Federführung

Ernst Niklaus Fausch Partner AG

Feldstrasse 133, 8004 Zürich

+41 43 377 37 37

enf.ch, info@enf.ch

© 2017 enf

Ursina Fausch | Dorothea Rana | Simone Cartier

Freiraumplanung

Studio Vulkan Landschaftsarchitektur BSLA

Vulkanstrasse 120, 8048 Zürich

t: 0041 (0)43 336 60 70 | f: 0041 (0)43 336 60 80

info@studiovulkan.ch

www.studiovulkan.ch

Dominik Bückers | Alizée Bonnel

Verkehrsplanung

Kontextplan AG

Käfiggässchen 10, 3011 Bern

t: 0041 (0) 31 544 22 55

info@kontextplan.ch

www.kontextplan.ch

Stefanie Ledergerber | Clelia Bertini | Julian Baker

© 2018 enf

Beirat

Pierre Feddersen
Tomaso Zanoni
Armando Meletta
Daniel Lengacher
Beat Nipkow
Monika Jauch-Stolz
Jürg Rehsteiner

Gemeinderat Kriens

Matthias Senn
Cyrill Wiget
Lothar Sidler
Judith Luthinger-Senn
Franco Faé
Guido Solari

Gemeinderat Horw

Thomas Zemp
Ruedi Burkard
Hans-Ruedi Jung
Robert Odermatt
Oskar Mathis
Beat Gähwiler

Stadt Luzern

Deborah Arnold, Stadtplanung
Martin Urwyler, Tiefbauamt

Kanton Luzern

Cüneyd Inan, rawi
Danièle Müller, vif

VVL

Daniel Heer

Gemeinde Horw

Markus Bachmann, Baudepartement Hochbau
Michael Mahrer, Baudepartement Tiefbau
Gwen Bessire, Baudepartement Natur und Umwelt

Gemeinde Kriens

Stefan Lauber, Bau- und Umweltschutzdepartement, Umwelt- und Sicherheitsdienste
Thomas Lustenberger u. Jeantine Viebrock, Bau- und Umweltschutzdepartement, Bau- und Planungsdienste
Daniel Burkard u. David Lehmann, Bau- und Umweltschutzdepartement, Verkehrs- und Infrastrukturdienste
Roger Michelon, Ortsplaner Kriens

HSLU - Soziale Arbeit

Alexa Bodammer

INHALT

I EINLEITUNG	6
1.1 Ausgangslage im Kontext von LuzernSüd	7
1.2 Zweck und Zielsetzungen	7
1.3 Vorgehen und Prozessablauf	7
1.4 Grundlagen	8
1.5 Schnittstellen	8
II GESAMTKONZEPT	11
2.1 Lage und Kontext	13
2.2 Gesamtkonzept Verkehr	14
2.2.1 Veloverkehr	14
2.2.2 Fussverkehr	16
2.2.3 Öffentlicher Verkehr	18
2.2.4 Motorisierter Individualverkehr	
III. ABSCHNITTE IM DETAIL	21
3.1 Übersicht Abschnitte	23
3.2 Abschnitte Nidfeld: A 0-2 (Arsenalstrasse, Nidfeldstrasse, Mattenplatz)	25
3.2.1 Ausgangslage	
3.2.2 Gestaltung und Verkehr	27
- Planausschnitte Verkehrskonzept	28
- Querschnitt (Beispiel aus VB GK)	30
- Visualisierung	31
3.3 Abschnitt Kuonimatt: A-3 (Dahlienstrasse, Veilchenstrasse, Querung Schlimbach)	33
3.3.1 Ausgangslage	
3.3.2 Gestaltung und Verkehr	35
- Planausschnitte Verkehrskonzept	36
3.3.3 Empfehlungen	38
- Visualisierung	39
3.4 Abschnitte Ringstrasse - See: A4-6 (Dattenmatt, Technikumstrasse, Altsagenstrasse)	41
3.4.1 Ausgangslage	
3.4.2 Gestaltung und Verkehr	43
- Planausschnitte Verkehrskonzept	44
- Querschnitte	46
3.4.3 Empfehlungen	52
- Visualisierung	53
IV. UMSETZUNGSSTRATEGIE BOGENWEG	55
4.1 Ausgangslage	57
4.2 Auszüge Vertiefungsgebiet VG IV	60
- Vernetzung Freiräume und FVV	
- Auszüge Richtlinien VG IV zu Bogenweg u. Naturraum Schlimbach	62
4.3 Projektbeschreibung Bogenweg und Bogenweg-Park	65
4.4 Bogenweg Szenarien Etappierung	66

V. ANHANG

5.1 Grundeigentümerstruktur	71
-Grundeigentümerstruktur und Zone SüdAllee A-3	
- Grundeigentümerstruktur und Zone SüdAllee A 4-6	
5.2 Variantenstudium A-3 Kuonimatt	75
5.3 Vertiefungsstudie Querung Schlimbach	85

VI. BEILAGE: DOKUMENTATION PROJEKTVERLAUF

- Begleitende öffentliche Veranstaltungen:
 - Fotoprotokoll der 1. Öffentliche Veranstaltung vom 21.3.2018
 - Fotoprotokoll der 2. Öffentliche Veranstaltung vom 12.9.2018
- Planstand vom 1.7.2018
- Planstand Mitwirkung WS II, 12.9.2018
- Planstand vom 6.11.2018 (Vorabzug)



Luftbild LuzernSüd mit Markierung Lage SüdAllee

I. EINLEITUNG

1.1 Ausgangslage im Kontext von LuzernSüd

Seit Herbst 2013 und Frühjahr 2016 bilden das Entwicklungskonzept LuzernSüd und das Grundkonzept Verkehr die Grundlage für eine integrale Entwicklung des gemeindeübergreifenden Agglomerationsraums von Horw, Kriens und Luzern. Entwicklungskonzept und Grundkonzept Verkehr beinhalten:

- die Festlegung von räumlichen und strukturellen Schwerpunkten: Definition von drei linearen Strukturelementen (SüdAllee, Autobahnpark, Promenade) und fünf Vertiefungsgebieten.
- Aussagen zum Verkehr, v.a. dem Angebotsausbau des öffentlichen Verkehrs, den Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr sowie den Massnahmen für den Autoverkehr unter Berücksichtigung folgender Ziele:
 - Die Siedlungsentwicklung in LuzernSüd soll ohne Ausbau des Strassennetzes für den MIV erfolgen. Für das Strassennetz des MIV gilt der Grundsatz der Angebotsorientierung.
 - Das Ausüben der Mobilitätsbedürfnisse in LuzernSüd bleibt gewährleistet.
 - Für alle Verkehrsteilnehmenden ist eine hohe Verkehrssicherheit sicher zu stellen.
 - Ein geeigneter Umgang mit der Mobilität führt zu einer Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität.
- Aussagen zur Nutzung und dem Charakter der unterschiedlichen Bereiche und Quartiere,
- eine Priorisierung der nächsten Bearbeitungsthemen,
- die Festlegung der Organisation und Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden.

Zur Präzisierung des Entwicklungskonzeptes LuzernSüd ist eine gesamthafte Betrachtung der SüdAllee wichtig. Als Zentrumsachse von LuzernSüd bildet die SüdAllee das identitätsstiftende Rückgrat des neuen Stadtteils und stellt zugleich eine übergeordnete Nord-Süd-Verbindung dar.

1.2 Zweck und Zielsetzungen

Die SüdAllee ist eine durchgehende Verbindung für Fuss- und Veloverkehr mit einem deutlich erkennbaren, visuell prägnanten Erscheinungsbild. In der vorliegenden Studie wird das Bewusstsein für die Bedeutung der SüdAllee als zentrale, identitätsstiftende Zentrums- und Freiraumverbindung von LuzernSüd herausgearbeitet. Dabei steht der öffentliche Raum im Mittelpunkt der Betrachtung.

Die Konzeptstudie definiert den Platzbedarf des Strassenraumes und legt die Grundlagen für die gestalterische Kohärenz. Die stadträumlichen Rahmenbedingungen werden vom Freiraum aus gedacht und für die angrenzenden Areale bzw. Projekte definiert. An den zentralen Plätzen und Orten wird die lineare Betrachtungsweise aufgeweitet und wichtige, im Entwicklungskonzept LuzernSüd festgehaltene Querverbindungen werden mitgedacht.

Den verschiedenen Planungsakteuren werden konkrete Handlungsempfehlungen an die Hand zu geben, mit denen:

- die Bedürfnisse privater GrundeigentümerInnen und die Planungsabsichten der öffentlichen Hand aufeinander abgestimmt werden können;
- Schnittstellen zu tangierenden Verkehrsprojekten der öffentlichen Hand berücksichtigt werden;
- Schnittstellen zu angrenzenden Gevierten oder Elementen berücksichtigt werden;
- eine gesamthafte Betrachtung des öffentlichen Raumes und seine übergeordnete Gestaltung gewährleistet ist;
- die Schaffung von Aneignungs- und Nutzungsqualitäten des öffentlichen Raumes gewährleistet werden.

1.3 Vorgehen und Prozessablauf SüdAllee

Aufgrund der sehr grossen Resonanz aus der Anwohnerschaft im ersten öffentlichen Workshop vom 21.3.2018 wurden Vertreter aus dem Quartier Kuonimatt in die Projektentwicklung miteinbezogen. Die Beiträge der Beteiligten wurden aufgenommen und sind in die Vertiefung der Studie eingeflossen. Die Ergebnisse der Studie wurden an einer 2. Mitwirkungsveranstaltung am 12. September 2018 den Anwohnern und Interessierten präsentiert. Die Rückmeldungen wurden mittels Fotoprotokoll dokumentiert und für die weitere Bearbeitungen im Gebiet festgehalten. Die Fotoprotokolle sind in der Beilage dieser Konzeptstudie zu finden. Die öffentlichen Veranstaltungen wurden von der Hochschule Luzern - Soziale Arbeit organisiert und begleitet.

Ebenfalls aufgrund der Rückmeldungen der Anwohnerschaft wurde die Erstellung des Bogenweges als wichtige Grundlage für die geplante Verdichtung des Fuss- und Veloverkehrsnetzes im Perimeter erkannt. Zusätzlich zur vertieften Bearbeitung von Abschnitt A-3 wurde der Bogenweg in Varianten untersucht, um eine zeitnahe Umsetzung vorzubereiten. Die Varianten und die wichtigsten Grundsätze sind im Kapitel IV. UMSETZUNGSSTRATEGIE BOGENWEG aufgeführt.

1.4 Grundlagen

Grundlagen für die Bearbeitung sind:

Grundlagen LuzernSüd:

- das Leitbild LuzernSüd vom Dezember 2010
- das Entwicklungskonzept LuzernSüd vom September 2013 mit dem Grundkonzept Verkehr LuzernSüd 2015
- der Aufgabenbeschrieb zur Konzeptstudie von November 2017
- die städtebaulichen Richtlinien zum Vertiefungsgebiet I (2013)
- die stadträumlichen Richtlinien zum Vertiefungsgebiet II (2015)
- das Leitbild zum Vertiefungsgebiet III (2018)
- die stadträumlichen Richtlinien zum Vertiefungsgebiet IV (2016/17)
- die Spielregeln zum Vertiefungsgebiet V (2018)
- die Vertiefungsstudie (November 2015) und der Vorabzug der stadträumlichen Richtlinien zum Mattenplatz (2018)
- das Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern (GVK)
- das Drittprojekt „Kantonssstrasse K19 / K19a Kriens, Schlund“
- das VBGK Nidfeld-Arsenalstrasse (2018)

Weitere Grundlagen

- das Ausführungsprojekt zur Langsamverkehrsachse auf dem ehemaligen zb-Trasse, Freigleis (in LuzernSüd Teil der Promenade)
- das öV-Konzept Agglomobilität
- das kantonales Strassenbauprogramm 2015-2018
- das Gesamtverkehrskonzept (GVK) Agglomerationszentrum Luzern (2016)
- das Gesamtverkehrskonzept (GVK) Kriens
- städtebauliche Studie Futura (GWF, Reka & Schmid Immobilien)

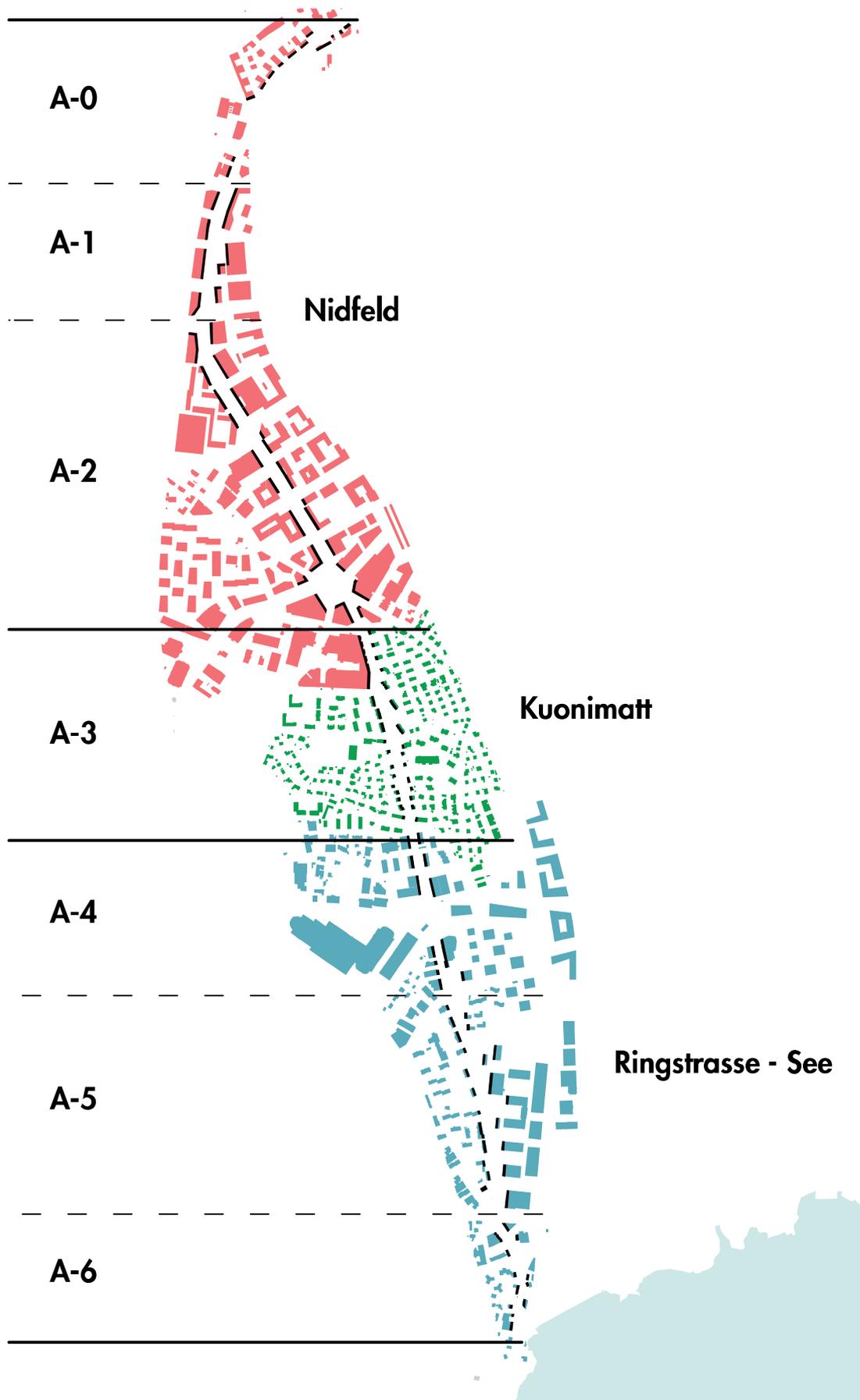
1.5 Schnittstellen

Für den definierten Bearbeitungsperimeter sind folgende Vereinbarungen und Projekte einzubeziehen:

- Ersatz Lichtsignalanlage LSA Grosshof 2 Eichwil-/Arsenalstrasse (Federführung vif)*
- Projekt Ringstrasse K19 des Kantons (Federführung vif)
- Vorstudie Fuss-/Veloweg Eichwilstrasse - Kupferhammer (Federführung Gemeinde)
- Projekt Einbahnregime Arsenalstrasse Nord / Verlegung L14 (Federführung Stadt Luzern: Projektierung 2017, Umsetzung ab 2019, A-Liste Agglomerationsprogramm 3. Generation)

Laufende Projekte in angrenzenden Grundstücken sind mittels Monitoring zu erfassen und mit den nötigen Grundlagen und Informationen zu versorgen.

II. GESAMTKONZEPT



Schema Bebauungsstruktur - Abschnitte

II. GESAMTKONZEPT

2.1 Lage und Kontext

Die SüdAllee ist eines der drei linearen, räumlichen Strukturelemente in Nord-Süd-Richtung aus dem Entwicklungskonzept LuzernSüd (SüdAllee, Autobahnpark, Promenade). Die SüdAllee liegt zentral im Siedlungsgebiet und übernimmt dadurch eine wichtige Rolle in der Gliederung des Gebietes und der Anbindung der Quartiere an den Naherholungsraum Seefeld in Horw.

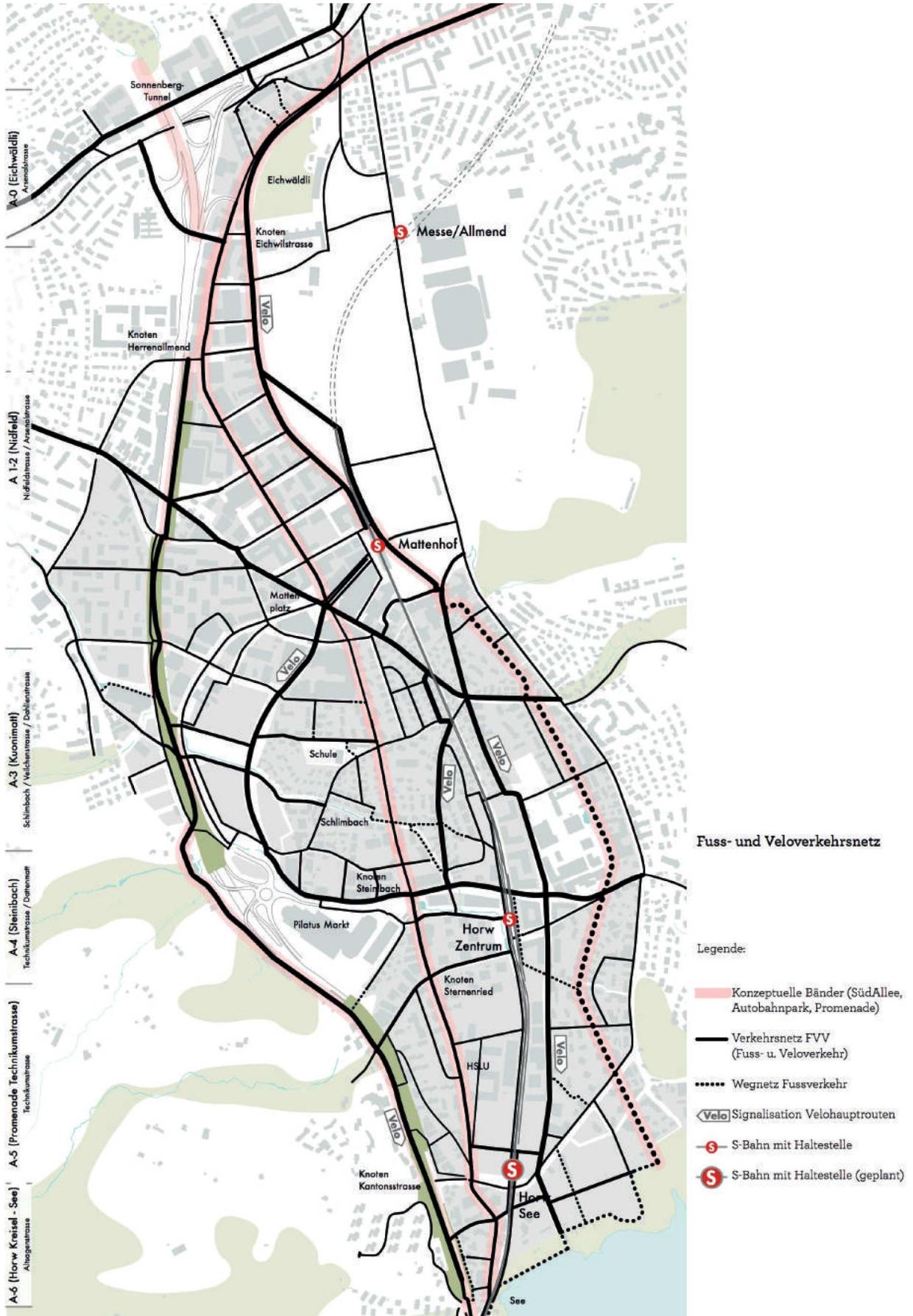
Die SüdAllee wird weitgehend über bestehende Strassen und Wegverbindungen geführt, deren Umgestaltung im Rahmen dieser Konzeptstudie übergeordnet betrachtet und präzisiert wurde. Die SüdAllee führt durch die Vertiefungsgebiete I, II, III, V und über den Mattenplatz sowie durch das Wohnquartier der Kuonimatt. Die SüdAllee soll verbinden, orientieren und aufwerten, jedoch wird ihre jeweilige Gestaltung, Funktion und ihr Charakter vom angrenzenden Kontext geprägt.

Die vorliegende Studie präzisiert die Gestaltung und Dimensionierung des Strassenraums im jeweiligen lokalen Kontext und gleicht dies mit dem Gesamtkontext und der Vorarbeit aus den Vertiefungsgebieten und den weiteren vorliegenden Grundlagen ab.

Die SüdAllee ist in mehrere Teilabschnitte gegliedert. Jeder Abschnitt ist unterschiedlich stadträumlich geprägt und übernimmt jeweils verschiedene verkehrliche Funktionen. Je nach Abschnitt ist die SüdAllee Fussweg, Veloweg, Quartierstrasse bis zur Verbindungsachse in den Abschnitten A1-2.

Im Rahmen der Bearbeitung wurden die Abschnitte präzisiert und neu benannt. Im Bereich des VBGK Arsenal-/Nidfeldstrasse bleibt die Definition der Abschnitte erhalten.

Folgende Strassen und Knoten liegen auf der Linienführung der SüdAllee:
Arsenalstrasse (A0, A1), Nidfeldstrasse, Mattenplatz (A2), Dahlienstrasse, Veilchenstrasse, Verbindung Schlimbachbrücke (A3), Dattenmatt, Knoten Steinibach (A4), Technikumstrasse (A4, A5), Altsagenstrasse (A6)



Vernetzung LVV

2.2 Gesamtkonzept Verkehr

Die Umsetzung des raumplanerischen Ziels einer Verdichtung nach Innen erfolgt ohne Ausbau des Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr, mit Ausnahme des Nationalstrassennetzes / Gesamtsystem Bypass, Busspuren und Knotenoptimierungen. Das Siedlungswachstum wird durch den entsprechenden Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs begleitet.

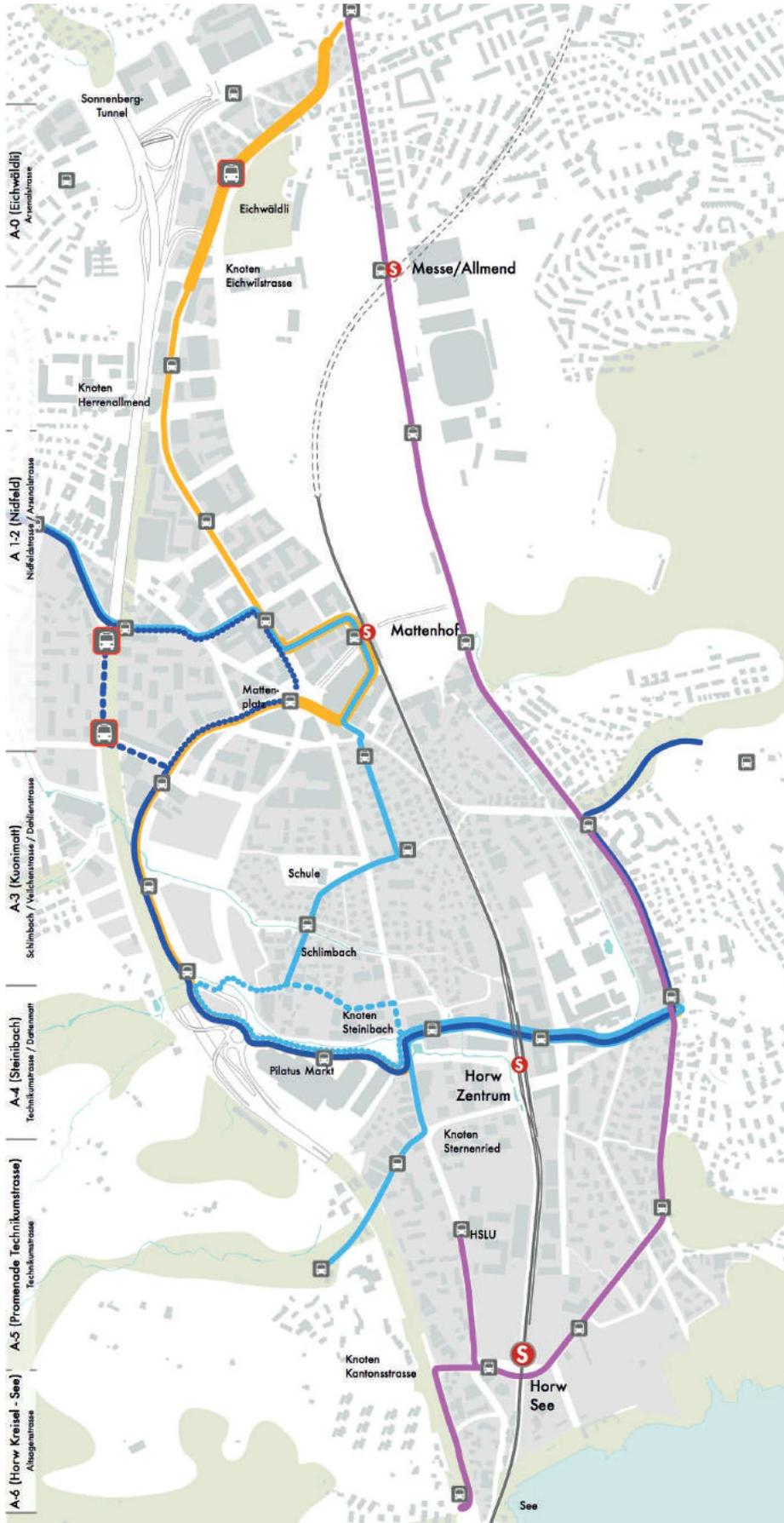
2.2.1 Veloverkehr

Für den Veloverkehr wird das bestehende Angebot ausgebaut. Im Abschnitt A1 bis A2 wird auf der Arsenal- / Nidfeldstrasse wo möglich in beiden Richtungen ein Velostreifen markiert. Damit werden in diesen Abschnitten zwei Angebote geschaffen, welche sowohl die Bedürfnisse des Alltagsverkehrs als auch die des Freizeitverkehrs befriedigen. Im Kuonimatt wird die Velohauptroute über den zukünftigen Bogenweg führen. Dieser wird neu erstellt und verbindet mittelfristig die heute schon bestehende Industriestrasse mit dem Fuss- und Veloweg entlang des Pilatusmarktes. Anschliessend wird der Veloverkehr im Abschnitt A4 bis A6 wieder auf die SüdAllee geführt. Langfristig ist eine untergeordnete Verbindung für den Veloverkehr über die Veilchenstrasse denkbar, diese soll dann aber hinsichtlich dem Entwicklungsgebiet südlich des Schlimmbaches in erster Linie dem Quartier Kuonimatt dienen. Dies ist mit einem geeigneten Wegleitungssystem im ganzen Gebiet LuzernSüd und einer entsprechend attraktiven Gestaltung des Bogenweges ein realistisches Szenario. Ebenfalls ist es Ziel, auf der Ringstrasse die Bedingungen für den Veloverkehr zu verbessern, damit auch auf der Hauptverkehrsachse ein Basisangebot für den Veloverkehr entsteht.

Mittels den bestehenden oder neuen Querverbindungen werden attraktive Beziehungen zu den drei übergeordneten Nord-Süd-Verbindungen Autobahnpark, SüdAllee und Promenade geschaffen. Ab dem Freigleis gelangt man beispielsweise über die Strecke Brändistrasse – Allmendstrasse – Ebenaustrasse zum Horwer Seebecken während der Autobahnpark die westliche Seite von LuzernSüd von Luzern bis Horw für den Veloverkehr erschliesst.

2.2.2 Fussverkehr

Für den Fussverkehr wird wie beim Veloverkehr das bestehende Angebot ausgebaut. Im Abschnitt A0 bis A2 wird die gemeinsame Führung des Fuss- und Veloverkehrs auf der Arsenal- / Nidfeldstrasse aufgehoben. Dem Fussverkehr sollen hinsichtlich der vielen Entwicklungen in diesem Bereich zukünftig grosszügige Seitenbereiche zur Verfügung stehen. Das gleiche gilt für den Abschnitt A4 bis A6. Im Kuonimatt wird mit dem Bogenweg eine attraktive Fuss- und Veloverkehrsachse geschaffen, welche vom Mattenplatz im Bogen um die Kuonimatt wieder auf die SüdAllee führt. Das Gebiet südlich des Schlimmbaches ist ungenügend erschlossen, daher ist mittelfristig eine Verbindung im Bereich der SüdAllee über den Schlimmbach zu überprüfen.



Vermerk: In der Karte sind die Ergebnisse des AggloMobil 3 abgebildet. Die Ergebnisse des AggloMobil 4 sind noch nicht eingeflossen.

ÖV - Netz mit Anpassungen

Legende:

- Linie 14
- geplant
- Linie 15
- Linie 20
- Linie 21
- - - / — bestehend / Option (wird überprüft)
- / Bushaltestelle bestehend / geplant
- S-Bahn mit Haltestelle
- S-Bahn mit Haltestelle (geplant)

Vermerk: Prüfung Aufnahme in STEP Schiene 2040 steht noch aus.

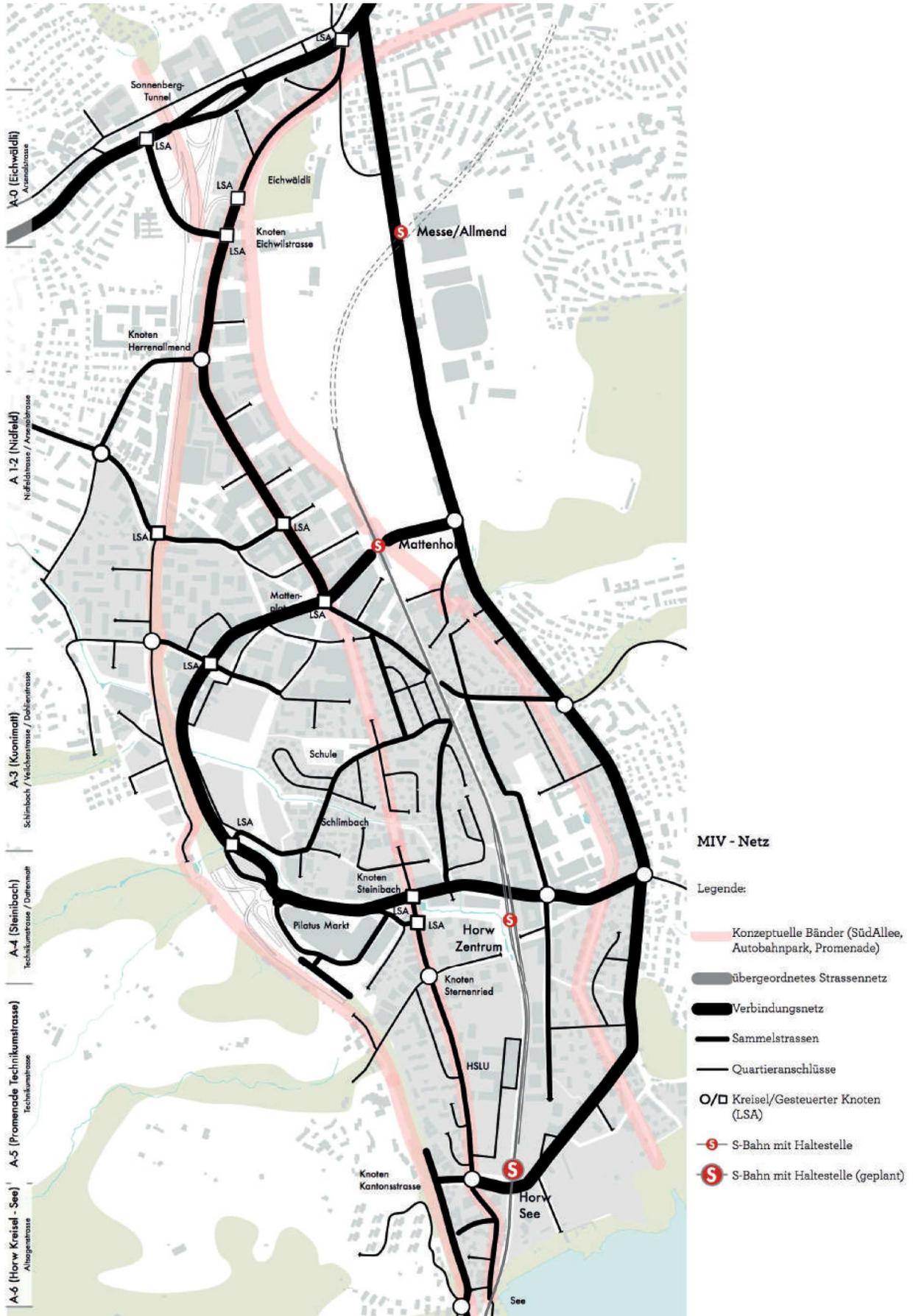
Vernetzung öffentlicher Verkehr

2.2.3 Öffentlicher Verkehr

Änderungen der Linienführung der Buslinien sind im Abschnitt A0 bis A2 vorgesehen. Die Linie 14 verkehrt zukünftig über die Strecke Arsenalstrasse-Eichwaldstrasse. Für die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs wird nördlich der Autobahnausfahrt ein Einbahnregime eingeführt. Ebenfalls fahren die Busse der Linie 14 neu den Bahnhof Mattenhof an. Dadurch entstehen bessere Umsteigebeziehungen von Bus zu Bahn und umgekehrt.

Langfristig kann im Rahmen der AggloMobil-Planungen geprüft werden, ob das Entwicklungsgebiet VG V, welches unterhalb des Schlimbaches liegt, mittels einer Änderung der Linienführung ab der Dattenmattstrasse besser mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden kann. Im Zuge dessen kann geprüft werden, ob eine direkte Erschliessung des Pilatusmarktes mit der Linie 16 weiterhin notwendig ist oder ob darauf verzichtet werden kann.

Ebenfalls werden weitere Massnahmen für das Gebiet LuzernSüd vom Verkehrsverbund Luzern im Rahmen des Konzeptes Agglomobil geprüft. Diese Prüfung betrifft den Abschnitt A4 bis A6, die Ringstrasse und die Strecke Motelstrasse – Vorderschlundstrasse, wobei eine bessere Anbindung der Entwicklungsgebiete untersucht wird.



Vernetzung MIV

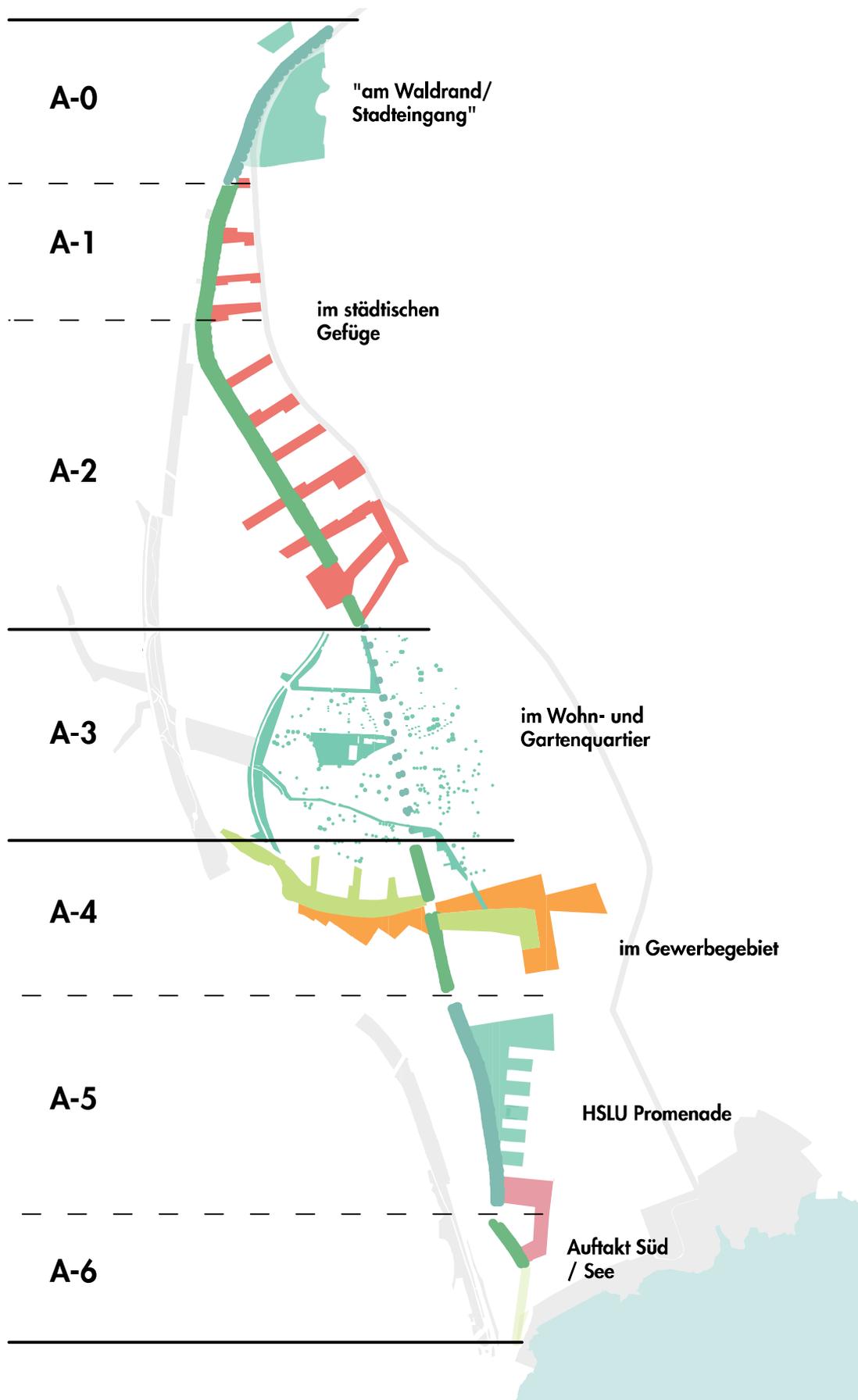
2.2.4 Motorisierter Individualverkehr

Der motorisierte Verkehr wird auf den übergeordneten Strassen gebündelt. Im Abschnitt A1 bis A2 übernimmt die Arsenal- / Nidfeldstrasse dabei eine Verbindungsfunktion von der Eichwilstrasse bzw. von der Autobahnausfahrt bis zum Mattenhofplatz. Ab Mattenplatz wird der Verkehr wie bis anhin auf der Ringstrasse und der Kantonsstrasse gebündelt. Die Arsenalstrasse im Abschnitt A0 dient dagegen als Quartiererschliessung, ebenso die Technikumsstrasse in den Abschnitten A 4-6. Durch die Kuonimatt gibt es keinen Durchgangsverkehr und auch zukünftig ist keine durchgängige Achse geplant.

Auf den Quartierstrassen und auf den Arealzufahrten soll die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsmittel gefördert werden. Dazu ist die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 oder Tempo 20 herabzusetzen. Die Ausnahme bildet die Technikumsstrasse, für die weiterhin «Generell 50» signalisiert wird. Mit einer Verkehrslenkung via angepasster Signalisation und entsprechenden Informationen auf der Homepage der HSLU wird das Quartier rund um die Technikumsstrasse vor Durchgangsverkehr geschützt.

Im Quartier Kuonimatt wurde bereits Tempo 30 eingeführt. Bei Bedarf kann auf diesen Strassen die Einführung von Begegnungszonen (Tempo 20) geprüft werden, da es sich bei den meisten Strassen um Stichstrassen bzw. Sackgassen handelt und deshalb das Verkehrsaufkommen auf den Strassen sehr gering ist. Bei Tempo 20 können die Trottoirs aufgehoben werden.

III. ABSCHNITTE IM DETAIL



Schema Quartiercharakter - Abschnitte

3.1 Übersicht Abschnitte

Die SüdAllee ist in mehrere Teilabschnitte gegliedert. Jeder Abschnitt ist unterschiedlich stadträumlich geprägt und übernimmt jeweils verschiedene verkehrliche Funktionen. Je nach Abschnitt ist sie Fussweg, Veloweg, Quartierstrasse bis zur Verbindungsachse in den Abschnitten A1-2.

Im Rahmen der Bearbeitung wurden die Abschnitte präzisiert und neu benannt. Im Bereich des VBKG Arsenal-/Nidfeldstrasse bleibt die Definition der Abschnitte erhalten.

Abschnitt A0-2, Nidfeld (Arsenalstrasse, Nidfeldstrasse, Mattenplatz)

In diesem Abschnitt hat die SüdAllee einen urbanen Charakter. Die Fahrbahn ist aufgrund der verschiedenen Verkehrsmengen und den unterschiedlichen Aufgaben unterschiedlich breit. Die Erdgeschosse sind zur Strasse hin orientiert und bieten Raum für publikumsorientierte Nutzungen. Grosszügige Trottoirs laden zum Flanieren ein.

Diese Abschnitte wurden im VBKG Arsenal- / Nidfeldstrasse vertieft ausgearbeitet.

A0: Im nördlichen Abschnitt der Arsenalstrasse bleibt die SüdAllee eine Quartierstrasse. Zukünftig wird der Strassenquerschnitt grosszügiger gestaltet. Westlich der Arsenalstrasse wird durchgängig ein breites Trottoir erstellt. Eine Neubebauung im Bereich Futura soll eine Durchlässigkeit in Richtung Obergrundstrasse / Eichhof zulassen.

A1-2: Im südlichen Abschnitt der Arsenalstrasse und als Nidfeldstrasse führt sie zukünftig durch ein in ein urbanes Quartier transformiertes Gebiet und wird als Achse mit Zentrumsfunktion gestaltet. Sie bindet das Quartier an das übergeordnete Strassennetz und die Autobahn an. Der Strassenquerschnitt ist aufgrund des zu erwarteten Verkehrsaufkommens dimensioniert. Die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs ist an den dafür notwendigen Stellen mit Busspuren sicher gestellt.

Südlich des Knotens Mattenplatz wird die SüdAllee als direkte Verbindung für den FVV in das Wohn- und Gartenquartier der Kuonimatt geführt. Die Gestaltung der SüdAllee vermittelt auf diesem Stück dementsprechend zwischen dem urbanen Charakter von Nidfeldstrasse / Mattenplatz und dem gartenstadtartigen Charakter der Kuonimatt.

Abschnitt A3, Kuonimatt (Dahlienstrasse, Veilchenstrasse, Querung Schlimbach)

Dieser Abschnitt führt grösstenteils durch ein bestehendes ruhiges Gartenstadtquartier und wird entsprechend teils als Quartierstrasse und teils als Fuss- und Veloweg ausgebildet. Die SüdAllee wird in diesem Abschnitt durch die Erstellung des Bogenweges vom Veloverkehr entlastet.

In der Kuonimatt ist ein gut aufgebautes Wegnetz vorhanden, jedoch fehlt eine sinnvolle Verbindung zwischen der durch die Kreuzstrasse erschlossenen Kuonimatt und dem Quartier Dattenmatt südlich des Schlimbaches. Langfristig ist daher eine Wegverbindung von der Veilchenstrasse über den Schlimbach anzustreben. Um den Erkennungswert der SüdAllee als orientierendes und verbindendes Element zu stärken, ist ebenfalls langfristig eine Aufwertung der Quartierstrasse zu einer Gartenbaumallee mit schmalerer Fahrbahn angedacht.

Abschnitt A4-6, Ringstrasse - See (Dattenmatt, Technikumstrasse, Altsagenstrasse)

In diesem Abschnitt erhält die SüdAllee einen repräsentativen Charakter und wird zur Adresse für die anliegenden Firmen, die HSLU und die geplante Haltestelle Horw See. Verkehrlich wird die Strasse als Quartierstrasse gestaltet.

A4: Die SüdAllee dient als Quartierstrasse und wird nördlich der Ringstrasse als Begegnungszone gestaltet.

A5: Im Kontext der östlich angrenzenden Hochschule ist die Südallee einerseits Erschliessungsstrasse, andererseits eine FVV-Verbindung mit hoher Aufenthaltsqualität und wird mit dritter Baumreihe gestaltet zur Promenade .

A6: Südlich des Kreisels Technikumstrasse wird die SüdAllee dem gemischten Charakter der Nachbarschaft entsprechend als Quartiersstrasse ausgebildet. Die Baumallee findet ihr Ende am südlichen Bahnhofsplatz Horw See. Die Altsagenstrasse wird anschliessend zu einer verkehrsberuhigten Strasse.



A-0: Arsenalstrasse Höhe GWF: Entlang der Gebäude ist kein Trottoir vorhanden. Die Promenade ist mit einem Zaun vom Strassenraum abgegrenzt.



A-1: Arsenalstrasse Knoten Eichwilstrasse



A-2: Nidfeldstrasse Höhe LUK-Center: Es besteht keine Verbindung zwischen Strasse und Gebäude aufgrund des Terrainversprunges zwischen Strasse und Eingangsknoten Gebäude.



A-2: Nidfeldstrasse

3.2 Abschnitte Nidfeld: A 0-2

(Arsenalstrasse, Nidfeldstrasse, Mattenplatz)

3.2.1 Ausgangslage

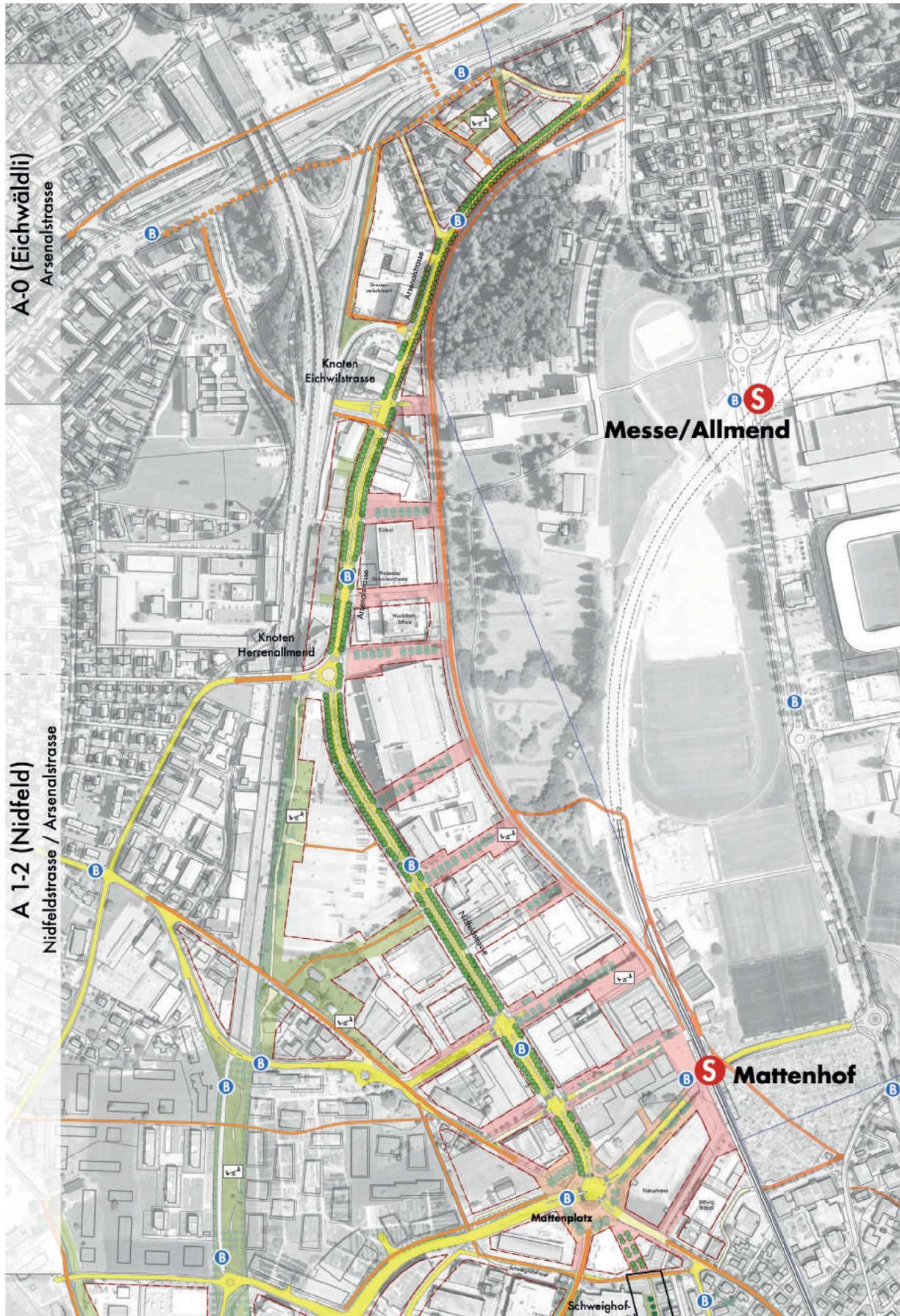
Die Nidfeld- und Arsenalstrasse gehören zum Basisnetz von LuzernSüd und haben einerseits eine verbindende Funktion in Richtung Stadt Luzern / Autobahnanschluss und andererseits erschliessende Funktion für die anstossenden Parzellen. Die Gestaltung des Strassenzugs ist momentan stark auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet und weist daher eine autoorientierte Ausprägung auf.

Der Veloverkehr wird teilweise auf dem Trottoir geführt, was zu Konflikten mit dem Fussverkehr und bei Grundstückszufahrten führt. Sowohl eine Führung für den Fuss- als auch für den Veloverkehr sind nicht immer durchgehend auf beiden Strassenseiten vorhanden, die Strassenseite muss zum Teil gewechselt werden. Die Querungsmöglichkeiten für die Zufussgehenden sind nur in relativ grossen Abständen vorhanden und meist ohne Schutzinseln. Im Bereich der oberen Arsenalstrasse ist arealseitig kein Trottoir vorhanden und der Zugang zur Promenade ist nicht optimal.

Die obere Arsenalstrasse ist zudem nicht mit dem ÖV erschlossen. Allgemein findet auf der Arsenal-/ Nidfelstrasse keine ÖV-Bevorzugung statt und der Bahnhof Mattenhof wird heute nur von der Buslinie 16 bedient.

Die Nidfeldstrasse und die Arsenalstrasse steigen zum Knoten Herrenallmend hin auf einem Damm geführt an. Der Knoten Herrenallmend liegt erhöht, da die Arsenalstrasse hier über die Autobahn nach Westen gelenkt wird. Die Areale liegen heute nicht auf Strassenniveau und werden rückwärtig erschlossen.





Ausschnitt Konzeptplan

3.2.2 Gestaltung und Verkehr

Im Rahmen des Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzeptes (VBGK) Arsenal-/ Nidfeldstrasse wurde die Ausgangslage analysiert und das Gestaltungs- und Verkehrskonzept für die Abschnitte A 0-2 vertieft. Details und Handlungsanweisungen sind dem VBGK zu entnehmen.

Abschnitt A-0, Arsenalstrasse nördlich Knoten Eichwilstrasse

Charakter verkehrlich:

- Quartierstrasse (nördlicher Teilabschnitt) und Verbindungsstrasse (südlicher Teilabschnitt)
- Motorisierter Verkehr: Erschliessung des Quartiers, der Entwicklungsgebiete und Durchleitung des Verkehrs
- Öffentlicher Verkehr: Bessere Erschliessung durch Verlegung Linie 14 / Priorisierung und Fahrplanstabilität
- Veloverkehr: Schaffung Querungsmöglichkeiten zum Freigleis / Verbesserung der Infrastruktur für den Alltagsverkehr
- Fussverkehr: Schaffung durchgängiges Angebot für den Fussverkehr

Charakter räumlich:

- Quartierstrasse / Anbindung an Luzernerstrasse / Auftakt der Südallee
- Quartierstrasse entlang Waldstück
- Parallelität mit Promenade
- Vernetzung mit Quartier Eichhof nördlich der Obergrundstrasse durch Futura-Areal

Abschnitt A-1, Arsenalstrasse südlich Knoten Eichwilstrasse

Charakter verkehrlich:

- Verbindungs- bzw. Erschliessungssachse
- Anbindungssachse ans übergeordnetes Strassennetz / Achse mit Zentrumsfunktion (vgl. Abschnitt A0 und A2)

Charakter räumlich:

- Städtische Allee
- Zufahrt Autobahn und Eichwilstrasse
- Verbindung FVV in Richtung Kriens (Eichwilstrasse) unter Autobahn
- Adresse für Gewerbe / Mischnutzung
- Gestaltung von Fassade zu Fassade
- Vernetzung FVV durch Areale zu Autobahnpark und Promenade

Abschnitt A-2, Nidfeldstrasse

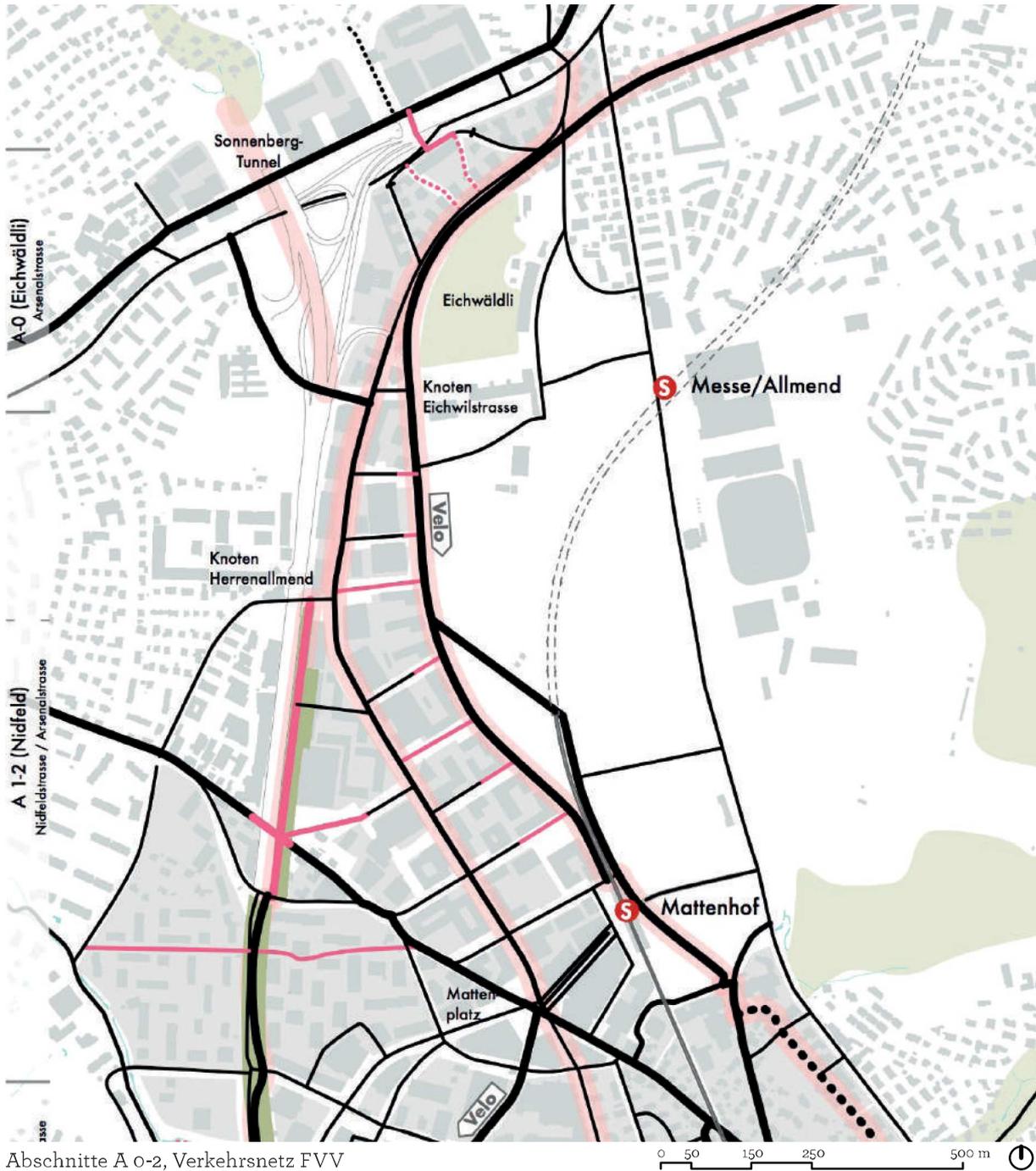
Charakter verkehrlich:

- Verbindungs- bzw. Erschliessungssachse sowie Anbindungssachse ans übergeordnetes Strassennetz / Achse mit Zentrumsfunktion (vgl. Abschnitt A0 und A1)

Charakter räumlich:

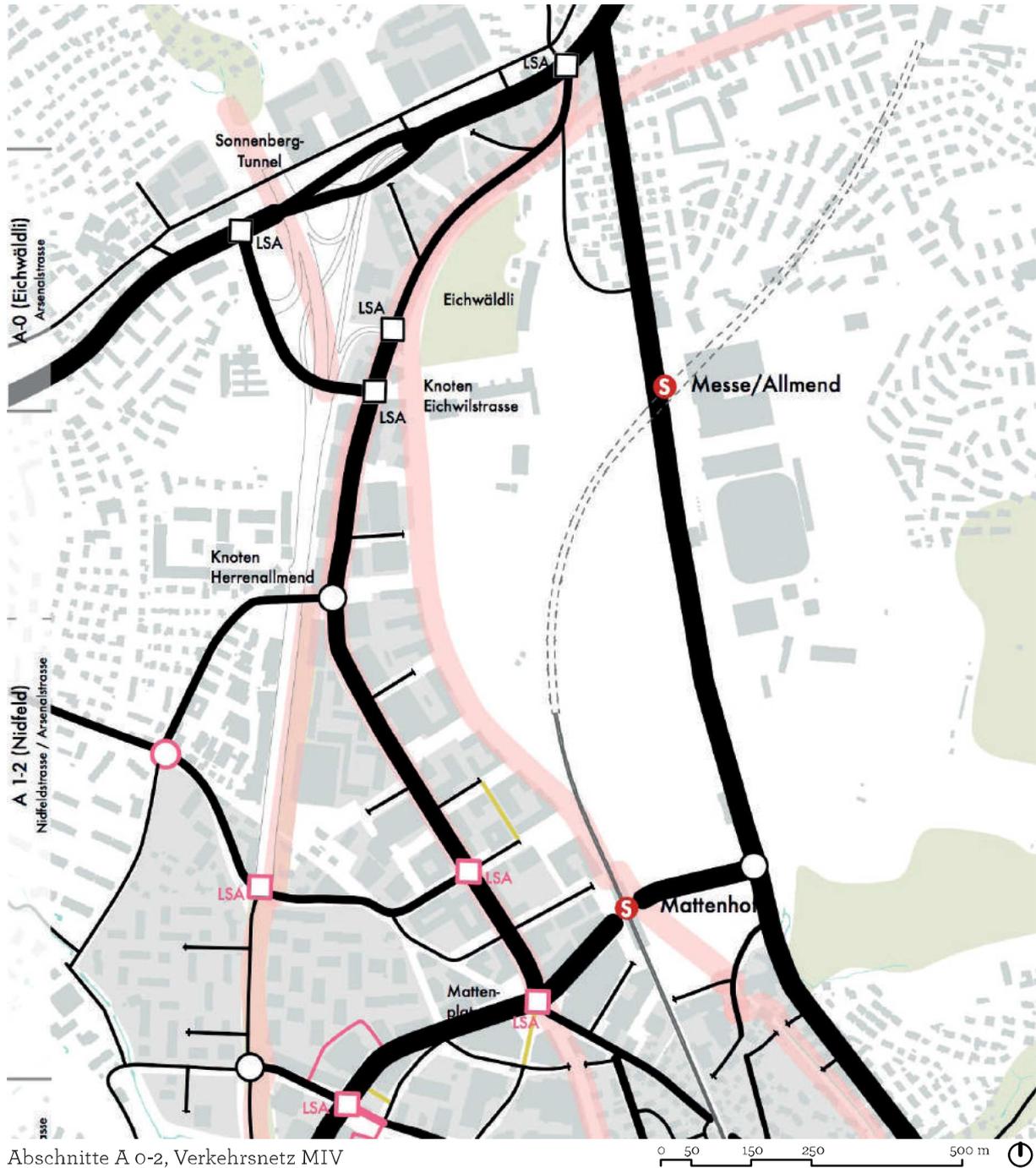
- städtische Allee
- Verbindung FVV über Autobahn in Richtung Kriens im Bereich Knoten Herrenallmend
- Adresse für Gewerbe/Mischnutzung
- Gestaltung von Fassade zu Fassade
- Quer-Vernetzung FVV durch Areale zu Autobahnpark und Promenade
- Auftakt Mattenplatz

Planausschnitte Gesamtkonzept Verkehr



Abschnitte A 0-2, Verkehrsnetz FVV

- Konzeptuelle Bänder (SüdAllee, Autobahnpark, Promenade)
- Verkehrsnetz FVV (Fuss- u. Veloverkehr)
- Wegnetz Fussverkehr
- Netzlücken FVV
- Netzlücken Fussverkehr
- Velo Signalisation Velohaupttrouten
- S S-Bahn mit Haltestelle
- S S-Bahn mit Haltestelle (geplant)

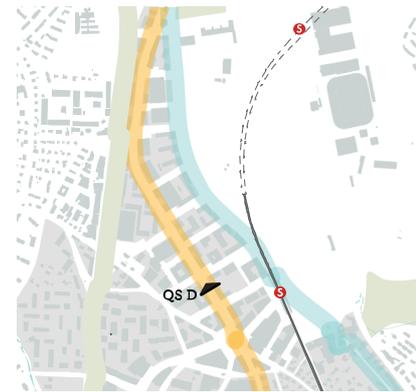


Abschnitte A 0-2, Verkehrsnetz MIV

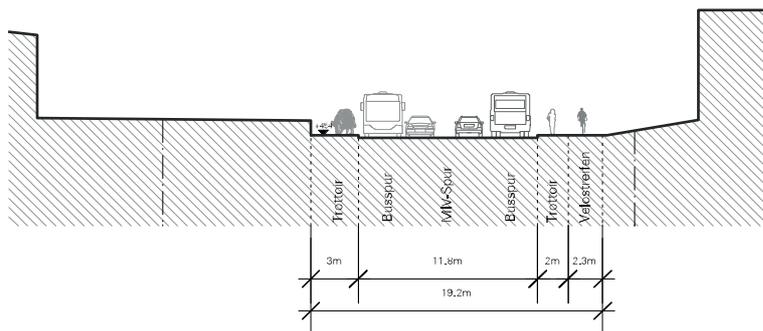
- | | |
|---|--|
| Konzeptuelle Bänder (Südallee, Autobahnpark, Promenade) | Neue Quartieranschlüsse |
| übergeordnetes Strassennetz | Aufhebung Strassenabschnitte |
| Verbindungsnetz | Kreisel/Gesteuerter Knoten (LSA) geplant |
| Sammelstrassen | S-Bahn mit Haltestelle |
| Bestehende Quartieranschlüsse | S-Bahn mit Haltestelle (geplant) |

**Beispiel aus VB GK Arsenal- / Nidf eldstrasse, Abschnitt A-2:
Querschnitt QS D**

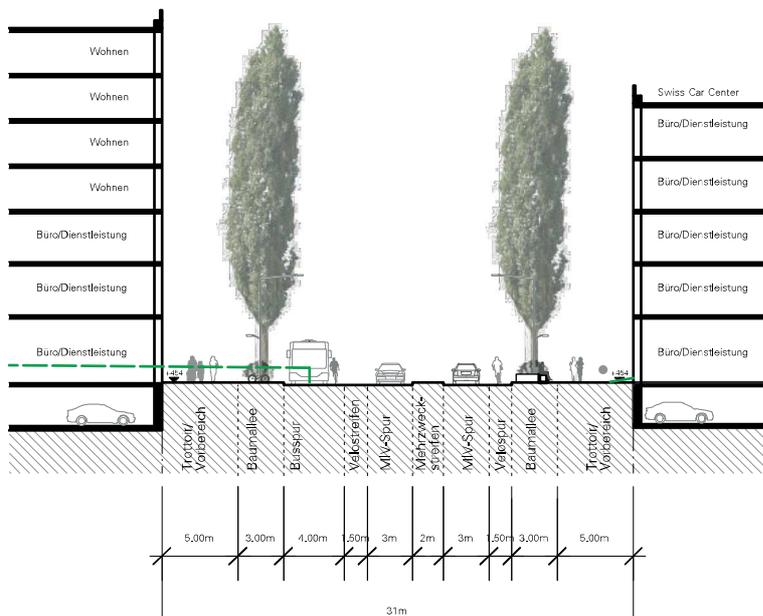
A-2: Die Nidf eldstrasse fñhrt durch ein zukünftig urban geprägtes Gebiet. Sie wird als Achse mit Zentrumsfunktion gestaltet und bindet an das übergeordnete Strassennetz und die Autobahn an. Der Strassenquerschnitt ist aufgrund des zu erwarteten Verkehrsaufkommens dimensioniert und die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs ist an den dafür notwendigen Stellen mit Busspuren sichergestellt. Die Erdgeschosse sind zur Strasse hin orientiert, es ist keine Wohnnutzung zulässig. Die grosszügigen Trottoirs laden zum Flanieren ein.



Schnittmarken



Querschnitt QS D, Heute



Querschnitt QS D, Auszug VB GK

Visualisierung



Foto Ausgangslage Nidfeldstrasse



Visualisierung Südallee / Nidfeldstrasse (Visualisierung von nightnurse images)



Dahlienstrasse nördlich Oberkuonimattstrasse:
Schmaler Weg.



Dahlienstrasse südlich Oberkuonimattstrasse:
Quartierstrasse und schmaler Weg.



Veilchenstrasse: Quartierstrasse mit einseitigem
Trottoir.



Ende Veilchenstrasse mit Blick Richtung Schlimbach
im Bereich konzeptuelles Band SüdAllee. Es sind
schmale Wegverbindungen vorhanden, jedoch sind
diese privat und führen durch Privatgärten.



Dattenmatt: Blick Richtung Schlimbach entlang
Parzellengrenzen im Bereich konzeptuelles Band Süd-
Allee. Es ist heute keine Wegverbindung vorhanden.

3.3 Abschnitt Kuonimatt: A-3

(Dahlienstrasse, Veilchenweg, Übergang Schlimbach)

3.3.1 Ausgangslage

Im Abschnitt A-3 hat das bestehende Wegsystem sehr unterschiedliche Charakter. Die Strassen sind für den motorisierten Verkehr und teilweise auch für die übrigen Verkehrsteilnehmer Sackgassen und haben dementsprechend nur Zubringerfunktion. Private Wegverbindungen ergänzen das Fussverkehrsnetz für die Anwohner.

Sämtliche Strassen in diesem Abschnitt sind im Besitz von Strassengenossenschaften oder sind anteilmässig im Besitz der Anwohnenden. Auch die Kreuzstrasse, auf welcher der Bus geführt wird, ist im Besitz einer Strassengenossenschaft.

Dahlienstrasse:

Die Dahlienstrasse ist von Norden über die in Ost-West-Richtung verlaufende Schweighofstrasse erschlossen, der Mattenplatz ist heute nur über Umwege erreichbar. Zwischen Schweighofstrasse und Oberkuonimattweg ist die Dahlienstrasse ein 2.7m schmaler Fussweg. Auf dem Weg gilt Fahrverbot, ausgenommen sind Velofahrende. Südlich der Oberkuonimattstrasse weitet sich der Weg zur Quartierstrasse (5.1 m Fahrbahn, 1.9 m Trottoir) auf und erschliesst Parkplätze und eine Tiefgarage.

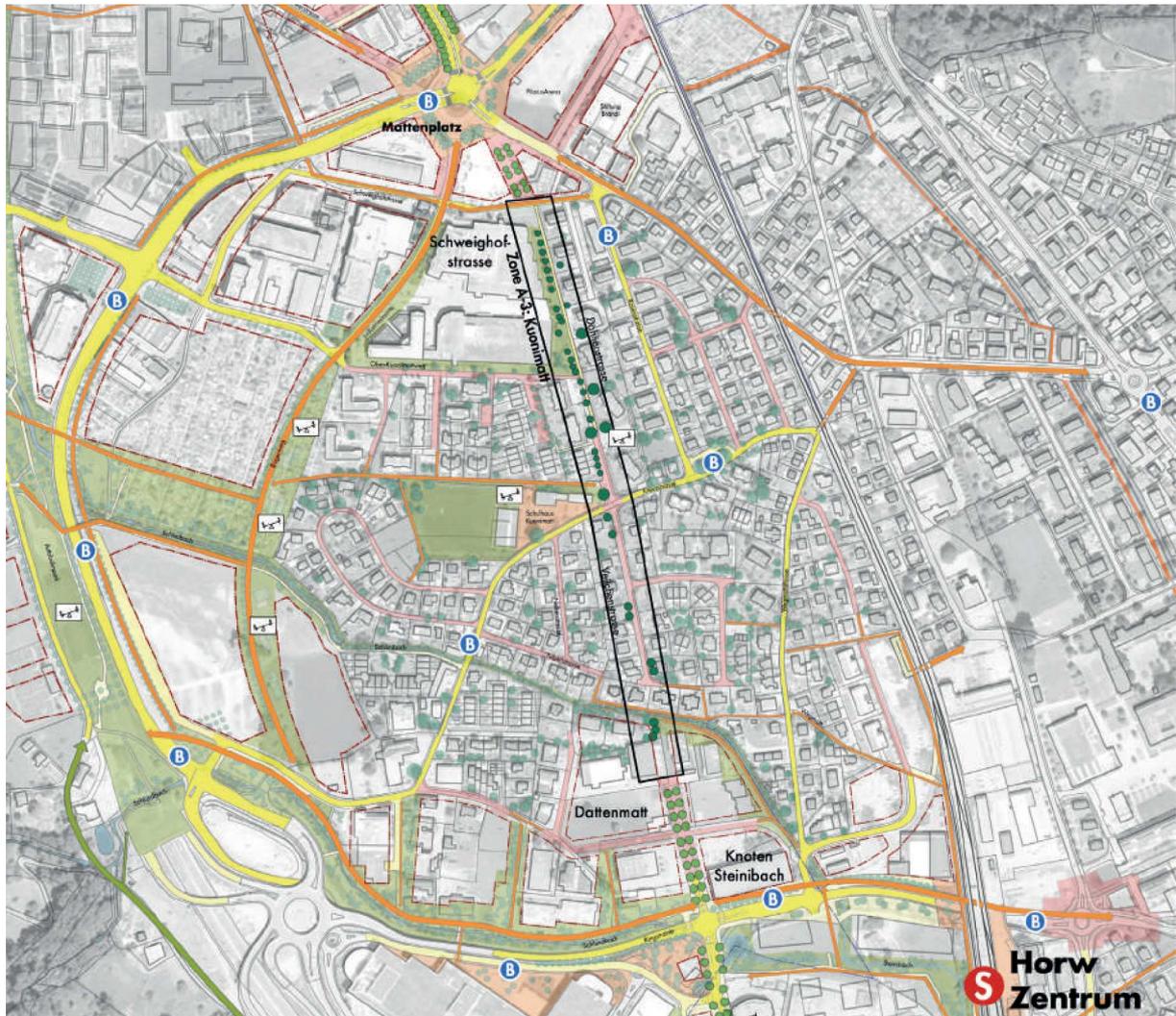
Veilchenstrasse:

Die Veilchenstrasse ist eine Quartierstrasse (5.1 m Fahrbahn, 1.9 m Trottoir). Sie erschliesst die anliegenden Wohnhäuser und die Fliederstrasse. Privatwege verbinden die Veilchenstrasse für Fussgänger mit der Tulpenstrasse, dem südlich verlaufenden Wanderweg und der Fliederstrasse.

Übergang Schlimbach / Dattenmatt:

Aus der Tulpenstrasse wird ein schmaler Wanderweg an den Schlimbach geführt, dieser führt dann nördlich entlang vom Bach bis an die Wegmattstrasse und weiter bis an den Gleisweg. Es gibt keine öffentliche Brücke über den Schlimbach. Eine private Fussgängerbrücke führt von dem Wanderweg auf die Dattenmattstrasse (westliche Dattenmatt). Die östliche Dattenmatt ist durch Zäune von der westlichen Dattenmatt getrennt. Die Schulkinder aus der Dattenmatt West erreichen die Schule Kuonimatt nur durch einen Umweg über die Wegmattstrasse und den Wanderweg.





Ausschnitt Konzeptplan - Interessenbereich SüdAllee in der Kuonimatt

3.3.2 Gestaltung und Verkehr

Die Südallee wird zukünftig eine durchgängige Verbindung für den FVV bieten. Langfristig ist eine Aufwertung und Neugestaltung der bestehenden Wegverbindung anzustreben und eine Verbindung über den Schlimbach für den FVV zu erstellen, um die Lücken im FVV-Netz zu schliessen. Die Strassen in der Kuonimatt befinden sich im Besitz von Strassengenossenschaften. In der Konzeptstudie wurde eine gestalterische Idee erarbeitet, die in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern vertieft weiterentwickelt werden kann.

Durch die Erstellung des Bogenweges wird das Quartier vor durchfahrendem Veloverkehr geschützt. Die Route über die Südallee soll zukünftig vor allem vom Veloverkehr mit Fahrzielen in der Kuonimatt genutzt werden.

Dahlienstrasse:

Charakter verkehrlich:

- nördlich Ober- Kuonimattweg: untergeordneter Fuss- und Veloweg
- südlich Ober- Kuonimattweg: Stichstrasse mit Erschliessungsfunktion
- Fuss- und Veloverkehr: Bestehende Funktion bleibt erhalten, Quervernetzung wird mit zusätzlichen Verbindungen zu den neuen Freiräumen Bogenweg/Steinibachpark gestärkt.

Charakter räumlich:

- Spazierweg, gemütliche Veloverbindung
- Quartieraufwertung (Spielen, Treffen), optional werden Quartierstrassen Begegnungszone
- Orientierung im Quartier
- Ergänzung bestehender Baumbestand mit Gartenbäumen zu durchgehender Allee

Veilchenstrasse:

Charakter verkehrlich:

- Quartierstrasse
- Motorisierter Verkehr: Stichstrasse mit Erschliessungsfunktion und Anbindung an Kreuzstrasse (Stichstrasse)
- Fuss- und Veloverkehr: Schaffung einer durchgehenden Fuss- und Veloverbindung für eine bessere Vernetzung mit den angrenzenden Quartieren

Charakter räumlich:

- Quartieraufwertung (Spielen, Treffen), optional werden Quartierstrassen Begegnungszone
- Orientierung im Quartier
- Ergänzung bestehender Baumbestand mit Gartenbäumen zu durchgehender Allee

Dattenmatt:

Charakter verkehrlich:

- Fuss- und Veloweg, gegebenenfalls nur Fussweg, Brücke über Schlimbach
- Motorisierter Verkehr: Fahrverbot
- Fuss- und Veloverkehr: Schaffung einer durchgehenden Fuss- und Veloverbindung für eine bessere Vernetzung mit den angrenzenden Quartieren.

Charakter räumlich:

- Spazierweg, gemütliche Veloverbindung
- Orientierung im Quartier / Quartiervernetzung
- Ergänzung bestehender Baumbestand mit Gartenbäumen zu durchgehender Allee

Bereich Schlimbach:

Optionen zur Erstellung von Brücke über Schlimbach, allenfalls in Etappen:

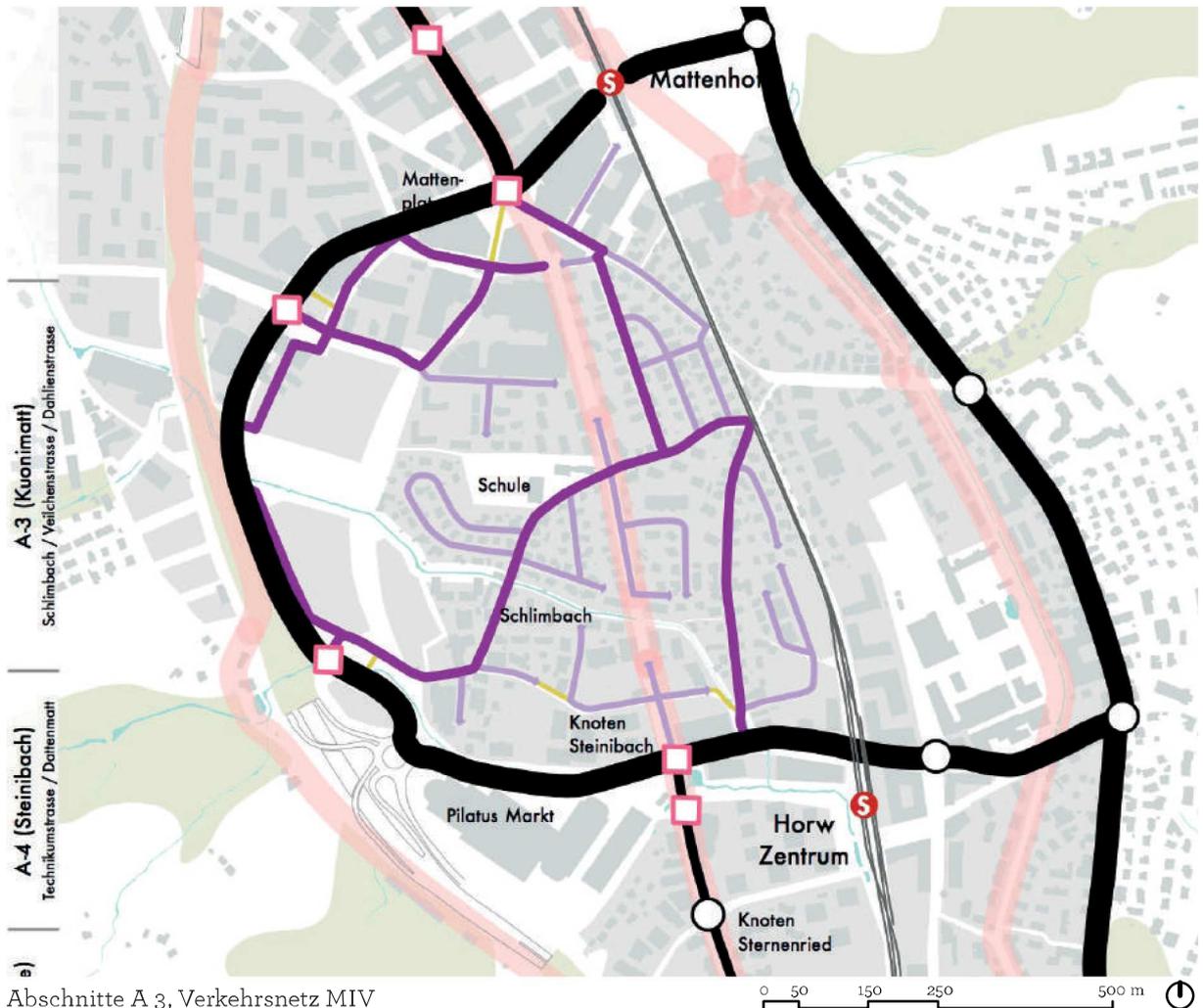
1. Schmale Fussgängerbrücke im Rahmen der Renaturierung des Bachraums
2. Fuss- und Veloweg mit Brücke in Verlängerung der Veilchenstrasse (genaue Lage ist zusammen mit Grundstücksbesitzern zu erarbeiten)

Planausschnitte Gesamtkonzept Verkehr



Abschnitte A 3, Verkehrsnetz FVV

- Konzeptuelle Bänder (SüdAllee, Autobahnpark, Promenade)
- Verkehrsnetz FVV (Fuss- u. Veloverkehr)
- Wegnetz Fussverkehr
- Netzlücken FVV
- Netzlücken Fussverkehr
- Velo Signalisation Velohaupttrouten
- S-Bahn mit Haltestelle



Abschnitte A 3, Verkehrsnetz MIV

- Konzeptuelle Bänder
(Autobahnpark, Südallee, Promenade)
- übergeordnetes Strassennetz
- Verbindungsnetz
- Aufhebung Strassenabschnitte
- / Kreisel/Gesteuerter Knoten
(LSA) geplant
- Tempo 30
- Option Begegnungszone

3.3.3 Empfehlungen

Nachfolgend werden die wichtigsten Empfehlungen an die Gemeinde aufgeführt:

A-3 Kuonimatt:

In der Konzeptstudie wurde eine gestalterische Idee erarbeitet. In Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern soll diese und ähnliche Ideen vertieft und weiterentwickelt werden. Die Vertiefung der Konzeptidee wird in den kleineren Abschnitten der Privatstrassen von den jeweiligen Eigentümern vorangetrieben.

Die Gemeinde unterstützt interessierte Strassengenossenschaften und die Anwohnenden von Privatstrassen, wenn sie eine Neugestaltung ihrer Strasse in Betracht ziehen:

- Die Gemeinde prüft die Erstellung eines Leitfadens für die Eigentümer/Genossenschaftler der Privatstrassen, welcher die Neugestaltung dieser Privatstrassen regelt.
- Die Gemeinde prüft die Unterstützung von Workshops mit interessierten Eigentümern/Genossenschaftlern je Privatstrasse.
- Die Gemeinde prüft eine finanzielle Beteiligung an den Kosten einer Neugestaltung.
- Die Gemeinde informiert die betroffenen Anwohnenden über die Möglichkeiten der Unterstützung.
- Bei einer Belagserneuerung infolge Belagsschäden oder Leitungswartungen empfiehlt die Gemeinde die Prüfung einer Neugestaltung der Privatstrasse.

Aus der östlichen Dattenmatt ist die Kuonimatt und somit das Schulhaus nur über einen Umweg über die Wegmattstrasse erreichbar. Schon eine schmale Fussgängerbrücke über den Schlimbach könnte die Vernetzung zwischen den Quartieren erheblich verbessern und die Schulwege verkürzen.

- Im Rahmen der Renaturierung des Baches ist die Erstellung einer Fussgängerbrücke zu prüfen.
- Zeitnah ist zu prüfen, ob die schmale Fussgängerbrücke im Bereich der SüdAllee zu liegen kommen könnte. Eine optimale Anbindung an das Wegsystem auf den Grundstücken der Josef-Buholzer-Stiftung sowie der zukünftigen SüdAllee soll sichergestellt werden. Betroffen sind folgende Grundeigentümer: Schönenberger & Co AG (Parz. 4430), Josef-Buholzer-Stiftung (Parz. 5765), Baugenossenschaft Horwbach-Steinibach (Parz. 2106), D.Roth+P.Rohr (Parz. 4394).

Langfristig ist eine öffentliche Verbindung aus der Veilchenstrasse in die Dattenmatt zu erstellen, um die bestehende Netzlücke im FVV-Netz zu schliessen.

- Eine Öffnung bestehender Privatwege mittels Dienstbarkeiten ist zu prüfen.
- Eine öffentliche Wegverbindung auf der Parzellengrenze der Grundstücke von R.Widmer (Parz. 4324) und D.Roth+P.Rohr (Parz. 4394) ist zu prüfen. Der Dialog mit den betroffenen Eigentümern ist langfristig aufrecht zu erhalten.
- Im Falle einer Veränderung oder Entwicklung auf den Grundstücken von R.Widmer (Parz. 4324) und D.Roth+P.Rohr (Parz. 4394) ist die Erstellung der Wegverbindung als Auflage für eine Bewilligung zu machen.
- Es ist zu überprüfen, ob die Relation zwischen Wegverbindung und Brücke richtig ist. Falls notwendig kann die Brücke auf ca. 3m verbreitert werden.

Mittelfristig ist der Bogenweg umzusetzen um Netzlücken im FVV-Netz zu schliessen. Der Bogenweg soll zur Entlastung des Quartiers Kuonimatt als Velohauptroute ausgebildet werden.

- Über die Areale Kuonimatt und Grabenhof soll möglichst kurzfristig eine Wegverbindung angelegt werden um die bestehende Netzlücke für den FVV zu schliessen.
- Die Gemeinde erarbeitet ein Freiraumkonzept über die ganze Länge, damit ein einheitlich gestaltetes und zusammenhängender Grünraum entstehen kann.
- Das Freiraumkonzept ist Grundlage für die Koordination der Entwicklungen Grabenhof und Hinterschlund mit der Erstellung des Bogenweges und des Schlimbachparks.

Visualisierung Konzeptidee



Foto Ausgangslage Veilchenstrasse



Konzeptidee: Quartiergerechte Aufwertung Veilchenstrasse (Collage enf)



A-4: Ausgangslage Dattenmatt: Private Einfahrt Gewerbeareal Marti direkt ab Kreisel Steinibach.



A-4: Ausgangslage Technikumstrasse nördlich Knoten Sternenried: links im Bild der Ökihof, Gewerbe dominiert das Bild.



A-5: Ausgangslage Technikumstrasse südlich Knoten Sternenried: Bestehendes Allee-Stück und Wohnbauten, die Wiese rechts im Bild gehört zum Grundstück der HSLU.



A-5: Ausgangslage Technikumstrasse HSLU: Restflächen zwischen heutigen Gebäuden HSLU und Strasse. Der Strassenraum ist nicht klar definiert, die HSLU bildet keine Adresse zur Technikumstrasse aus.



A-6: Ausgangslage Altsagenstrasse nördlich Zugang Gleisweg: Vorplätze sind gemäss der gewerblichen Nutzung der Parzellen gestaltet und oftmals für Parkierung genutzt, die Fahrbahn ist zweispurig.



A-6: Ausgangslage Altsagenstrasse südlich Zugang Gleisweg: Überwiegend Gewerbe, die Vorplätze sind gemäss der Nutzung der Parzellen gestaltet, Trottoir

3.5 Abschnitte Ringstrasse - See: A 4-6

(Dattenmatt, Technikumstrasse, Altsagenstrasse)

3.5.1 Ausgangslage

Abschnitt A-4 (Dattenmatt, Technikumstrasse nördlich Knoten Sternenried):

Die Wohnsiedlung in der östlichen Dattenmatt südlich des Schlimbaches ist heute über den Dattenmattring erschlossen. Das Areal Marti wird über eine private Zufahrt mit Tor direkt ab dem Knoten Ringstrasse erschlossen. Zwischen dem Knoten Ringstrasse und dem Knoten Sternenried dient die Technikumstrasse heute als Erschliessungsachse mit einseitigem Trottoir (Fahrbahn 6m, Trottoir ostseitig ca. 2m). Dieser Abschnitt wird durch Gewerbebauten dominiert. Hier befindet sich auch der Ökihof. Die Vorplätze sind gewerblich genutzt. Die Vorplätze auf der Westseite der Strasse sind für die Parkierung genutzt. Die Gemeinde plant den Ökihof an einen anderen Standort zu verlegen.

Abschnitt A-5 (Technikumstrasse Knoten Sternenried bis Knoten Kantonsstrasse):

Der Strassenquerschnitt in diesem Abschnitt variiert stark, grundsätzlich handelt es sich jedoch um eine Erschliessungsstrasse (Fahrbahn ca. 6m, Trottoir beidseitig ca. 2m) mit beidseitigem Trottoir. Im nördlichen Drittel wird die Fahrbahn zwischen einer Allee mit in Heckenkörpern stehenden Bäumen geführt. Es ist durchgehend ein beidseitiges Trottoir vorhanden, jedoch ist dieses sehr unterschiedlich gestaltet: zum einen entlang der Fahrbahn, dann durch Heckenkörper abgesetzt aber auch losgelöst und durch eine Wiese geführt.

Auffällig ist der grosse Freiraum nördlich der HSLU sowie die begrünte Vorzone vor den verdreht zur Strasse stehenden Gebäude der HSLU. Die HSLU wird ab der Technikumstrasse erschlossen. Zwischen HSLU und Kantonsstrasse befindet sich ein grosser Parkplatz, Brachen und am Dörfliweg von der Technikumstrasse zurückgesetzt ein älteres Wohnhaus.

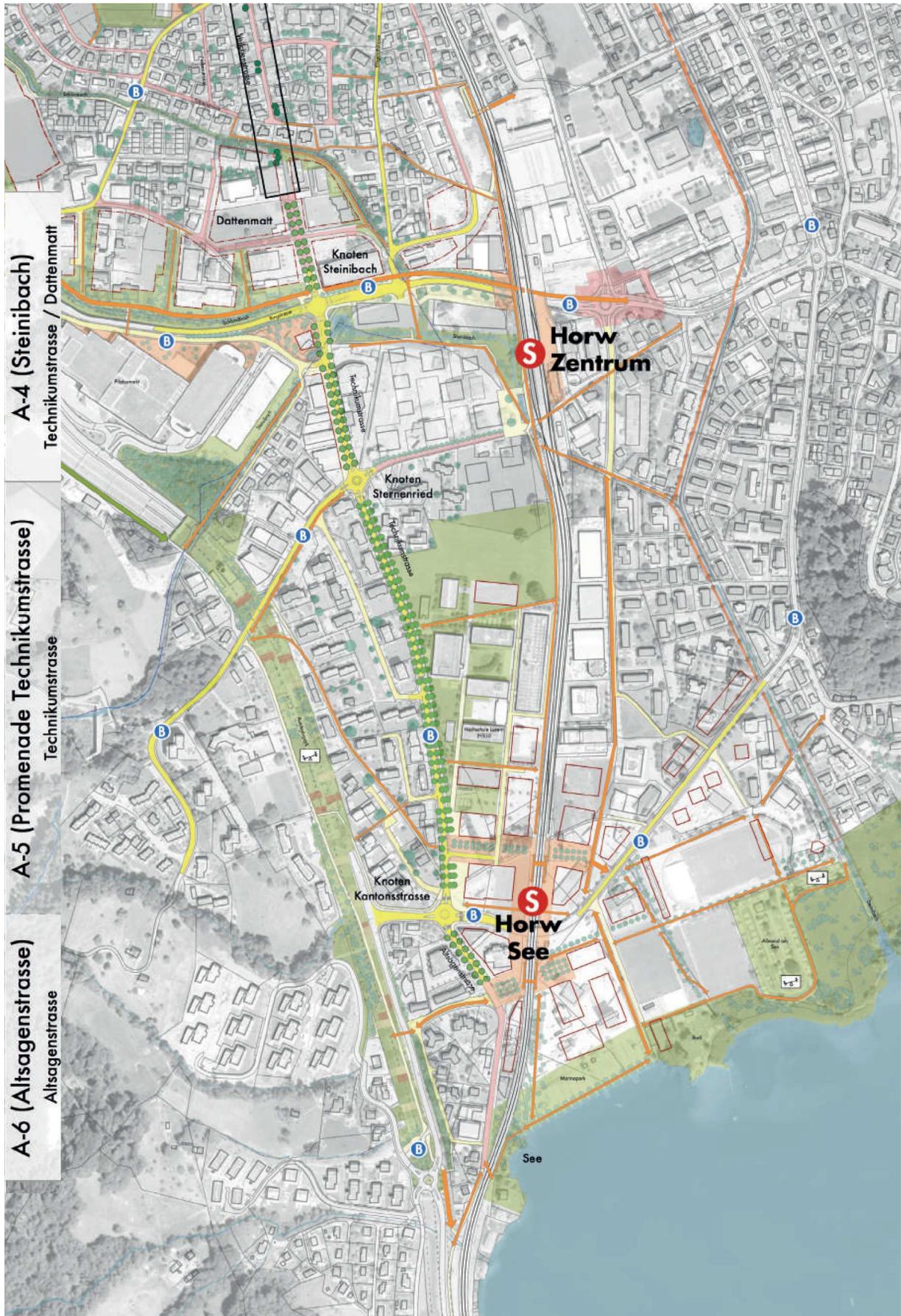
Östlich der Technikumstrasse steigt das Terrain rasch um ein Geschoss an. Das Erdgeschoss der Wohngebäude wird deshalb oft für Nebenräume genutzt.

Abschnitt A-6 (Altsagenstrasse):

Die Altsagenstrasse ist eine Quartierstrasse. Entlang der Strasse befinden sich Wohn- und Gewerbehäuser. Vorplätze sind ihrer Nutzung entsprechend gestaltet. Im oberen Abschnitt bis zum Altsagenring ist die Fahrbahn zweispurig (Fahrbahn ca. 6m, Trottoir beidseitig ca. 2m). Südlich vom Altsagenring verjüngt sich die Fahrbahn auf ca. 5.5m und ein Trottoir ist nur noch auf der westlichen Seite vorhanden. Die Altsagenstrasse erschliesst zusätzlich den Seerosenweg ostseitig der Bahngleise mittels Bahnübergang. In der Verlängerung gibt es zwei Velowege, einer entlang des Sees und einer Richtung Autobahnpark.



Schema Abschnitte A 4-6



Ausschnitt Konzeptplan

3.5.2 Gestaltung und Verkehr

In den Abschnitten A 4-6 sorgt die SüdAllee allgemein für eine Verbesserung der Infrastruktur für den Alltags- und Freizeitverkehr, dient zur Orientierung im Quartier und bietet eine attraktive Adresse für die geplante Haltestelle Horw See sowie die HSLU. Es wird ein durchgängiges, grosszügig dimensioniertes Angebot für den FVV abseits des übergeordneten Strassennetzes geschaffen. Die Anbindung an die verschiedenen Velo- und Fusswege sowie an das Naherholungsgebiet Seefeld wird sichergestellt.

Abschnitt A-4 (Dattenmatt, Technikumstrasse nördlich Knoten Sternenried):

Charakter verkehrlich:

- Quartierstrasse sowie Anbindung ans übergeordnete Strassennetz (nördlich der Ringstrasse)
- Erschliessungsachse (südlich der Ringstrasse / Technikumstrasse)
- Motorisierter Verkehr: Erschliessung der Quartiere
- Velo- und Fussverkehr: Der Kreisel Steinibach wird in einen Knoten mit LSA umgewandelt. Dies ermöglicht eine direktere Querung der Ringstrasse für den FVV.

Charakter räumlich:

- Aufwertung Knoten SüdAllee-Ringstrasse
- Aufwertung der Verbindung über den Knoten Ringstrasse für den FVV
- Baumreihen entlang Fahrbahn
- Gestaltung Strassenraum von Fassade zu Fassade
- Vorplätze je nach Nutzung unterschiedlich gestaltet und genutzt

Abschnitt A-5 (Technikumstrasse Knoten Sternenried bis Knoten Kantonsstrasse):

Charakter verkehrlich: Erschliessungsachse

- Motorisierter Verkehr: Erschliessung der Quartiere und der HSLU
- Veloverkehr: Verbesserung der Infrastruktur für den Alltags- und Freizeitverkehr / Attraktive Verbindung abseits des übergeordneten Strassennetzes mit Anbindung an die verschiedenen Velowege
- Fussverkehr: Aufwertung der Aufenthaltsqualität durch Promenade

Charakter räumlich:

- Erweiterung der Allee mit dritter Baumreihe zur Promenade, dadurch grosszügige Fussverkehrsverbindung unter Bäumen auf Seite HSLU
- Adresse für HSLU
- Anbindung Zugänge Seefeld/S-Bahn/Hauptplatz HSLU

Abschnitt A-6 (Altsagenstrasse):

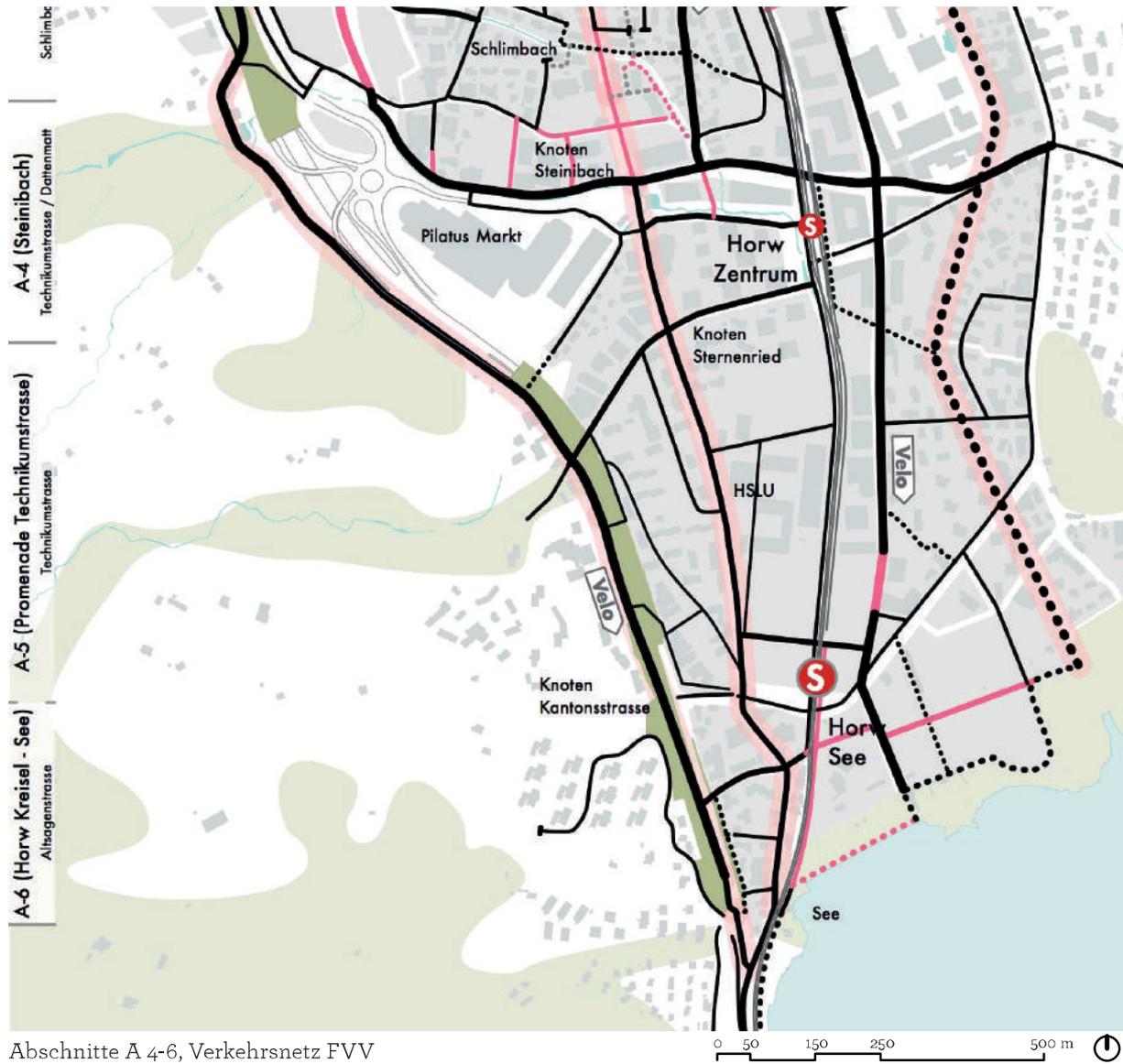
Charakter verkehrlich:

- Quartierstrasse
- Begegnungszone ab Platz S-Bahn-Station Horw See
- Motorisierter Verkehr: Erschliessung der Quartiere
- Veloverkehr: Verbesserung der Infrastruktur für den Alltags- und Freizeitverkehr / Attraktive Verbindung abseits des übergeordneten Strassennetzes mit Anbindung an die verschiedenen Velowege
- Fussverkehr: Schaffung durchgängiges, grosszügig dimensioniertes Angebot / Anbindung an die verschiedenen Fusswege, Aufwertung der Aufenthaltsqualität (Begegnungszone), Abschluss der SüdAllee (Altsagenstrasse)

Charakter räumlich:

- Quartierstrasse
- Baumallee endet am südlichen Platz der S-Bahn-Station Horw See
- Anbindung Zugänge Seefeld/S-Bahn-Station (Orientieren, Adresse)
- Begegnungszone zwischen Zugang Seefeld/S-Bahn-Station und Bahnübergang/See
- Vorplätze je nach Nutzung unterschiedliche gestaltet und genutzt

Planausschnitte Gesamtkonzept Verkehr



Abschnitte A 4-6, Verkehrsnetz FVV

- Konzeptuelle Bänder (SüdAllee, Autobahnpark, Promenade)
- Verkehrsnetz FVV (Fuss- u. Veloverkehr)
- ⋯⋯⋯ Wegnetz Fussverkehr
- Netzlücken FVV
- ⋯⋯⋯ Netzlücken Fussverkehr
- Velo Signalisation Velohauptrouten
- S S-Bahn mit Haltestelle
- S S-Bahn mit Haltestelle (geplant)



Abschnitte A 4-6, Verkehrsnetz MIV

- Konzeptuelle Bänder (Südallee, Autobahnpark, Promenade)
- übergeordnetes Strassennetz
- Verbindungsnetz
- Sammelstrassen
- Bestehende Quartieranschlüsse
- / Neue Quartieranschlüsse
- Aufhebung Strassenabschnitte
- / Kreisel/Gesteuerter Knoten (LSA) geplant
- S S-Bahn mit Haltestelle
- S S-Bahn mit Haltestelle (geplant)

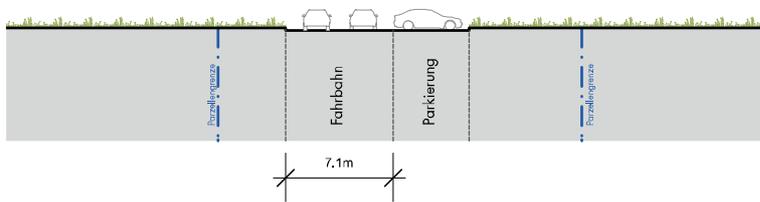
Querschnitte



Dattenmattung (Blickrichtung Nord):
Zufahrt zu Wohn- und Gewerbearealen, Parkierung
an Strasse, Brachen

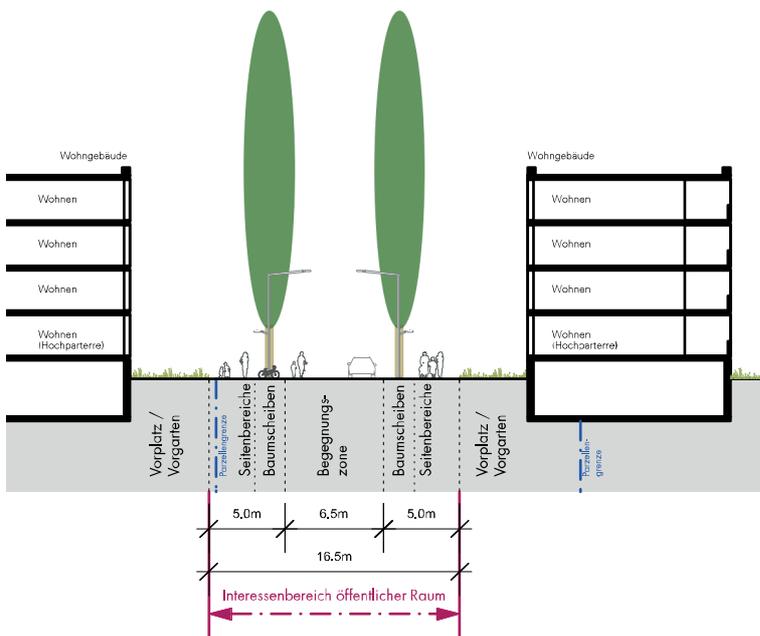


Schnittmarken



QS 4.1 Heute

- Zufahrtsstrasse zwischen Wiese und Industrieareal / Lagerfläche



QS 4.1 Konzept

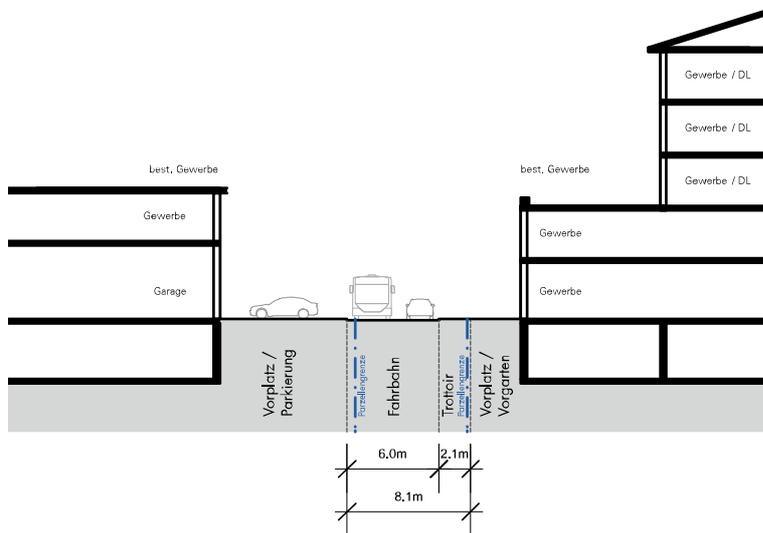
- Begegnungszone
- Bäume stehen in Baumscheiben und gliedern den Strassenraum
- Vorplatz wird je nach angrenzender Nutzung bespielt, z.B.
Wohnen: Vorgarten, Spiel, Aufenthalt, Veloständer, Besucherparkplätze
Gewerbe: Vorfahrt, Besucherparkplätze, Parkierung, Lagerfläche



Technikumstrasse südlich Knoten Steinibach (Blickrichtung Nord): Links im Bild Ökihof, sonst mehrheitlich Gewerbebauten

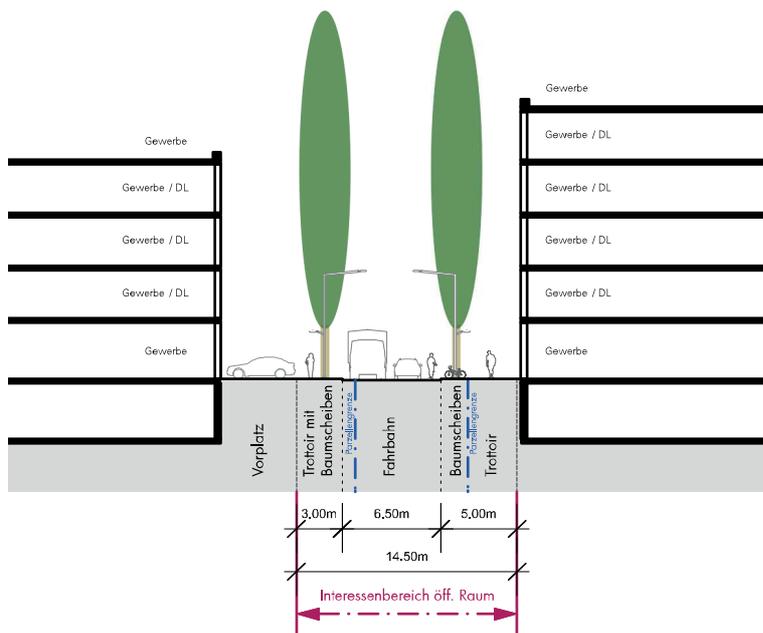


Schnittmarken



QS 4.2 Heute

- Fahrbahn mit beidseitigem Trottoir
- Vorplätze gewerblich genutzt, z.B. als Abstellfläche für Fahrzeuge, Material



QS 4.2 Konzept SüdAllee

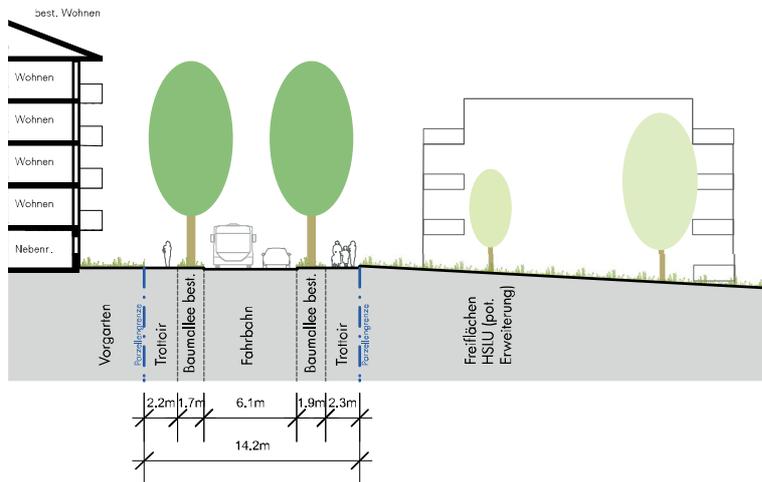
- Vorplatz und Trottoir zusammengefasst
- Bäume stehen in Baumscheiben an Strasse
- Vorplätze / Vorgärten je nach angrenzender Nutzung bespielt, z.B. Vorfahrt, Besucherparkplätze, Lieferwagen, Lagerflächen



Technikumstrasse südlich Knoten Sternenried
(Blickrichtung Nord): Bestehendes Stück Allee durch
Wohnquartier, Brache HSLU (rechts)

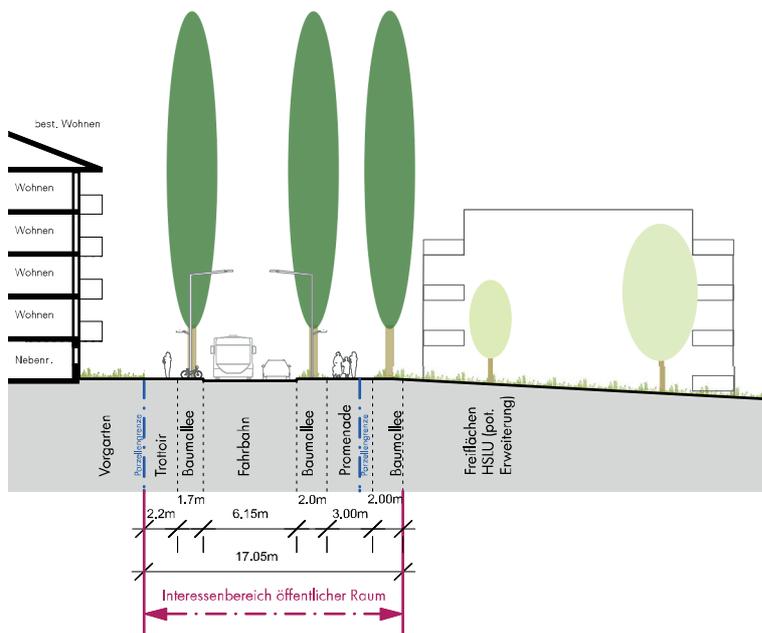


Schnittmarken



QS 5.1 Heute

- zweispurige Strasse
- Trottoir durch Grünstreifen mit Alleebäumen von Fahrbahn getrennt
- Vorgärten



QS 5.1 Konzept SüdAllee

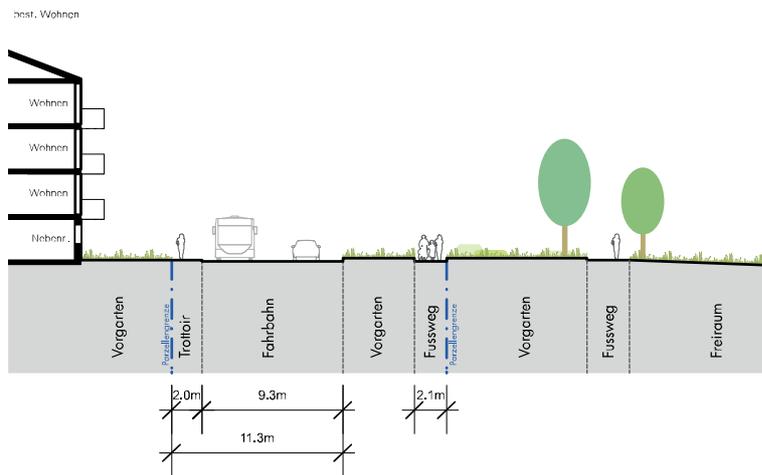
- QS bleibt erhalten
- Bäume werden ersetzt
- auf Seite der HSLU ergänzt dritte Baumreihe die Allee zur Promenade



Technikumstrasse Höhe HSLU (Blickrichtung Nord)

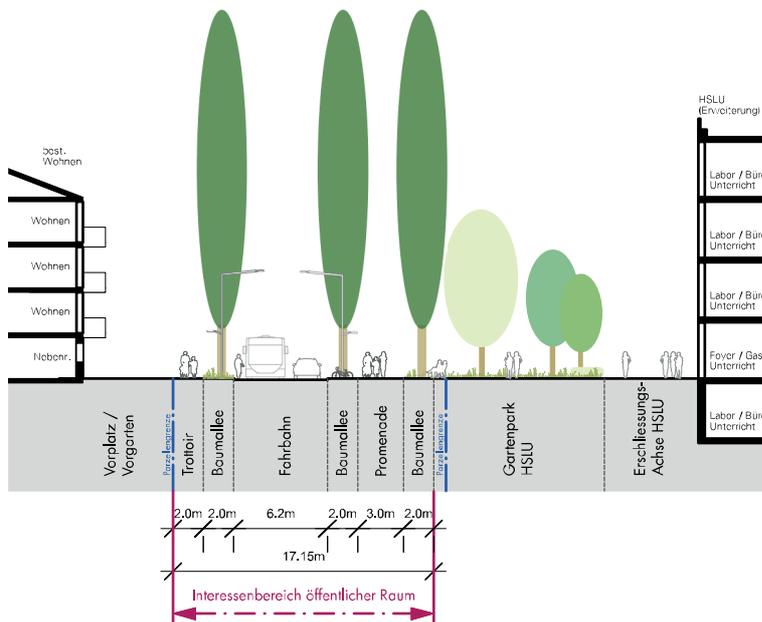


Schnittmarken



QS 5.2 Heute

- Grosszügige Fahrbahn (überdimensioniert)
- abgesetzter Fussweg Seite HSLU
- Trottoir entlang Strasse auf Westseite



QS 5.2 Konzept

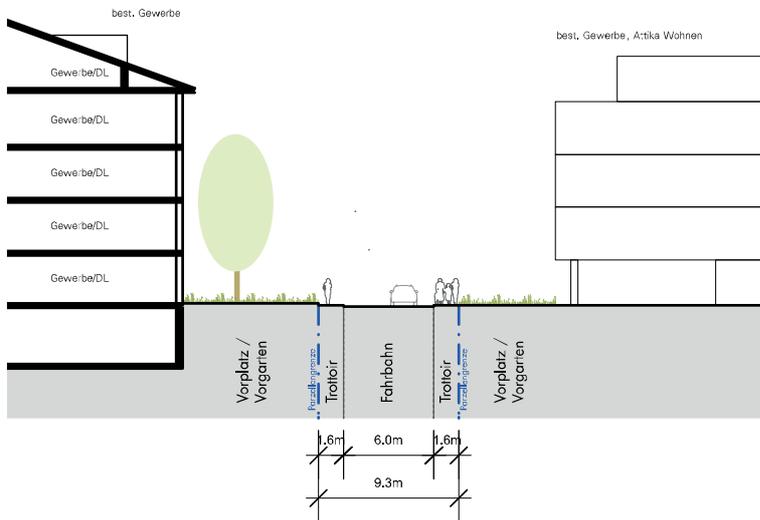
- Fahrbahn ohne Mehrzweckstreifen
- auf Seite der HSLU ergänzt dritte Baumreihe die Allee zur Promenade



Altsagenstrasse Abschnitt Nord (Blickrichtung Nord): bestehende Wohn- und Gewerbebauten mit unterschiedlich gestalteten und genutzten Vorplätzen

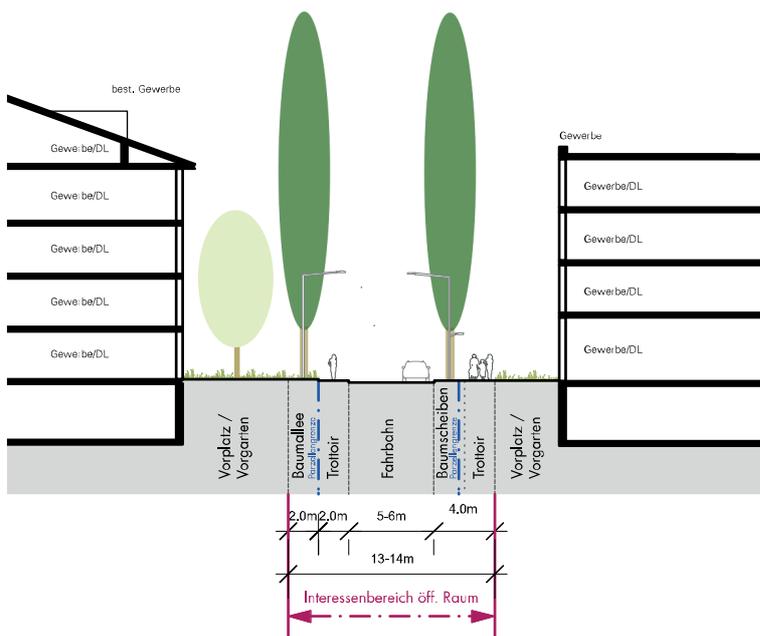


Schnittmarken



QS 6.1 Heute

- zweispurige Fahrbahn (überdimensioniert)
- beidseitiges Trottoir
- Vorplätze / Vorgärten je nach Nutzung unterschiedlich gestaltet



QS 6.1 Konzeptstudie SüdAllee

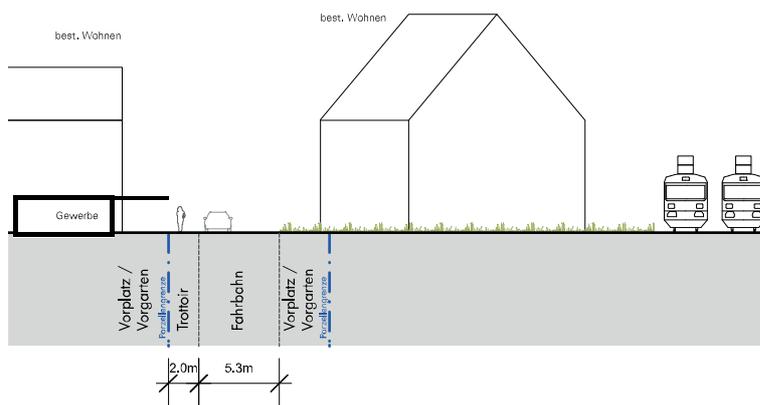
- westliche Alleeebäume stehen in Vorgärten, östliche Alleeebäume stehen in Baumscheiben entlang Fahrbahn
- westliches Trottoir entlang Fahrbahn, östliches Trottoir wird über die Vorplätze geführt
- Vorplätze / Vorgärten je nach Nutzung unterschiedlich gestaltet



Altsagenstrasse Abschnitt Süd (Blickrichtung Nord): bestehende Wohn- und Gewerbebauten mit unterschiedlich gestalteten und genutzten Vorplätzen

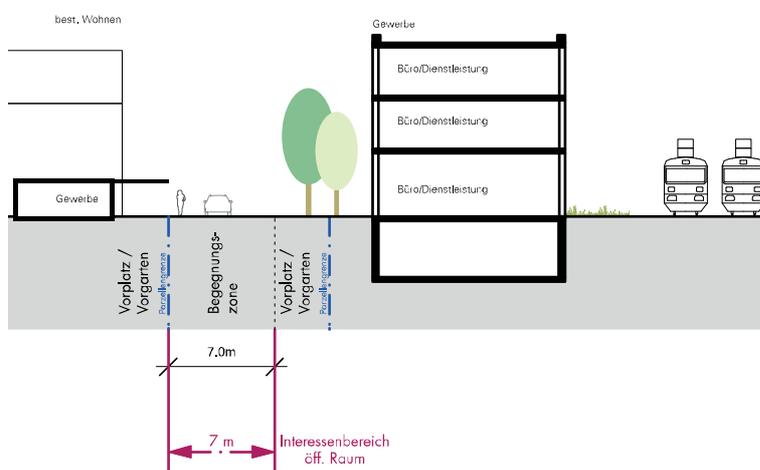


Schnittmarken



QS 6.2 Heute

- Fahrbahn ohne Trennlinie
- Trottoir nur einseitig durchgehend vorhanden



QS 6.2 Altsagenstrasse Süd

- Strassenraum funktioniert als Begegnungszone
- Vorplätze/Vorgärten je nach Nutzung unterschiedlich gestaltet
- Bäume frei in Garten-/Vorplatzgestaltung

3.5.3 Empfehlungen

Nachfolgend werden die wichtigsten Empfehlungen seitens der Gemeinde aufgeführt:

A-4 Dattenmatt:

- Bei weiteren Entwicklungsabsichten auf Grundstücken der Josef-Buholzer-Stiftung ist die Konzeptstudie SüdAllee und ihr Interessenbereich zu berücksichtigen.
- Bei einer Transformation des Areals von Marti Bauunternehmung AG in ein Mischquartier ist die Konzeptstudie SüdAllee und ihr Interessenbereich zu berücksichtigen und die SüdAllee in diesem Abschnitt umzusetzen.
- Die Öffnung des Areals der Marti Bauunternehmung AG und die Erschliessung der gesamten östlichen Dattenmatt über Knoten Steinibach/SüdAllee sind zu prüfen. Gegebenenfalls kann dieser Abschnitt der SüdAllee auch bei weiterer gewerblicher Nutzung der Marti-Areale erstellt werden.

A-4 Technikumstrasse (nördlich Knoten Sternenried):

- In Zusammenhang mit Entwicklungsabsichten auf dem heutigen Ökihof-Areal ist dieser Abschnitt der SüdAllee umzusetzen.
- Erneuerungsabsichten östlich der Technikumstrasse (Grundstücke der Stiftung für Elektroausbildung Zentralschweiz, Traversa Netzwerk für Menschen mit psychischen Erkrankungen, Marti Bauunternehmungen) sind abzufragen. In Zusammenhang mit Entwicklungsabsichten auf diesen Grundstücken ist dieser Abschnitt der SüdAllee umzusetzen.

A-5 Technikumstrasse (Technikumstrasse Knoten Sternenried bis Knoten Kantonsstrasse):

- Die Konzeptstudie SüdAllee ist Grundlage für die Entwicklungsabsichten und für laufende Wettbewerbe auf den Arealen der HSLU.
- Die Konzeptstudie SüdAllee und ihr Interessenbereich muss in allfälligen Gestaltungsplänen berücksichtigt werden.
- Dieser Abschnitt der SüdAllee ist spätestens parallel zur Umsetzung der Erweiterung der HSLU zu erstellen, gegebenenfalls auch vorher.

Abschnitt A-6 (Altsagenstrasse):

- Dieser Abschnitt der BaumAllee ist spätestens mit der Umsetzung der Haltestelle Horw See umzusetzen.
- Im Falle einer Entwicklung von angrenzenden Arealen ist eine frühere Umsetzung zu prüfen.
- Die Umsetzung der Begegnungszone kann zeitnah erfolgen.

Visualisierung

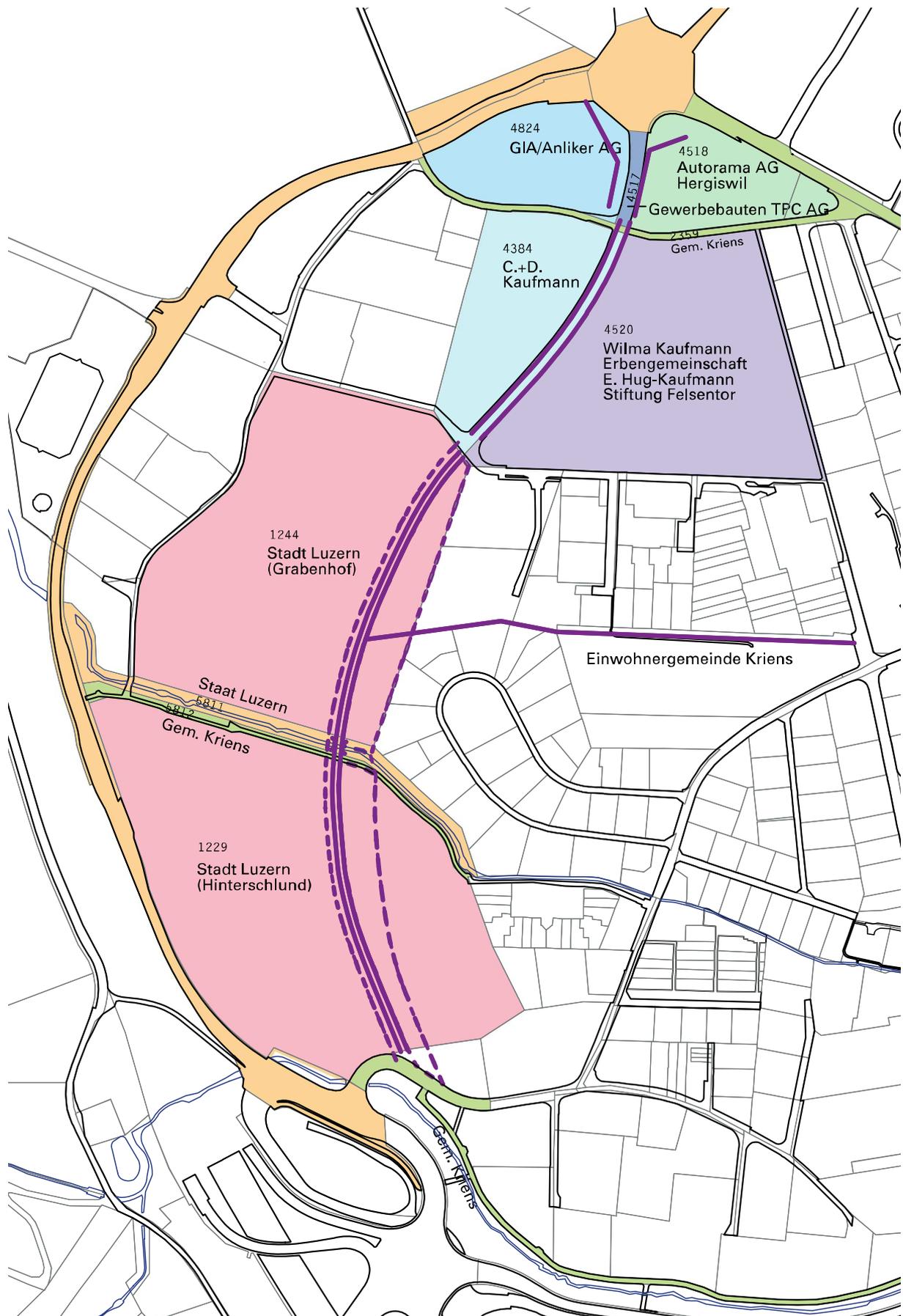


Foto Ausgangslage Technikumstrasse bei HSLU



Visualisierung SüdAllee / Technikumstrasse bei HSLU (Visualisierung von nightnurse images)

IV. UMSETZUNGSSTRATEGIE BOGENWEG



Grundeigentümerstruktur im Bereich Bogenweg

4.1 Ausgangslage

- Die Areale sind heute nicht bebaut. Die Lage bietet attraktive Blicke auf den Pilatus.
- Auf dem Grabenhof sind heute Familiengärten angesiedelt. Die Pachtverträge laufen 2020 aus. Die Stadt Luzern hat Entwicklungsabsichten angekündigt.
- Das Areal Hinterschlund liegt heute grösstenteils brach. Teilweise sind die Wiesen landwirtschaftlich genutzt.

Eigentümer

- Die Grundstücke im Grabenhof und Hinterschlund sind im Besitz der Stadt Luzern. Der Schlimbach liegt auf dem Grund des Staates Luzern und der Veloweg entlang vom Schlimbach liegt auf gemeindegrund Kriens.
- Die private Industriestrasse stellt den Anschluss des Bogenweges an den Mattenplatz sicher. Es sind keine Velostreifen vorhanden.
- Gemäss den Richtlinien Mattenplatz wird die Industriestrasse zwischen Schweighofstrasse und Mattenplatz (private Strassenparzelle 4517, Gewerbebauten TCP AG) künftig nur noch für den FVV nutzbar sein.

Verkehrliches

Der Bogenweg wird zukünftig nur im Bereich der heutigen Industriestrasse zwischen Schweighofstrasse und Ober-Kuonimattweg sowohl von MIV und FVV genutzt. Ansonsten wird diese Verbindung nur dem FVV zur Verfügung stehen und birgt grosses Potential für die Naherholung und kann als Velohauptroute ausgebaut werden. Der Bogenweg findet seine Fortführung im bestehenden Veloweg, der nördlich dem Steinibach entlang führt.



Verkehrsnetz FVV mit Bogenweg

- Verkehrsnetz FVV (Fuss- u. Veloverkehr)
- Wegnetz Fussverkehr
- Netzlücken FVV
- Netzlücken Fussverkehr
- Ⓜ Signalisation Velohauptrouuten



Verkehrsnetz MIV
(Bogenweg ist keine MIV-Verbindung)

- Verbindungsnetz
- Sammelstrassen
- Bestehende Quartieranschlüsse
- /□ Neue Quartieranschlüsse
- Aufhebung Strassenabschnitte

Bestehende Situation



1 Blick von Süden aus der Industriestrasse Richtung Mattenplatz



2 Eingang Familiengärten an der Ecke Industriestrasse / Ober-Kuonimattweg



3 Blick Richtung Süden entlang Weg durch Familiengärten



4 Blick von Veloweg am Schlimbach Richtung Hinterschlund



5 Blick von Süden über Hinterschlund



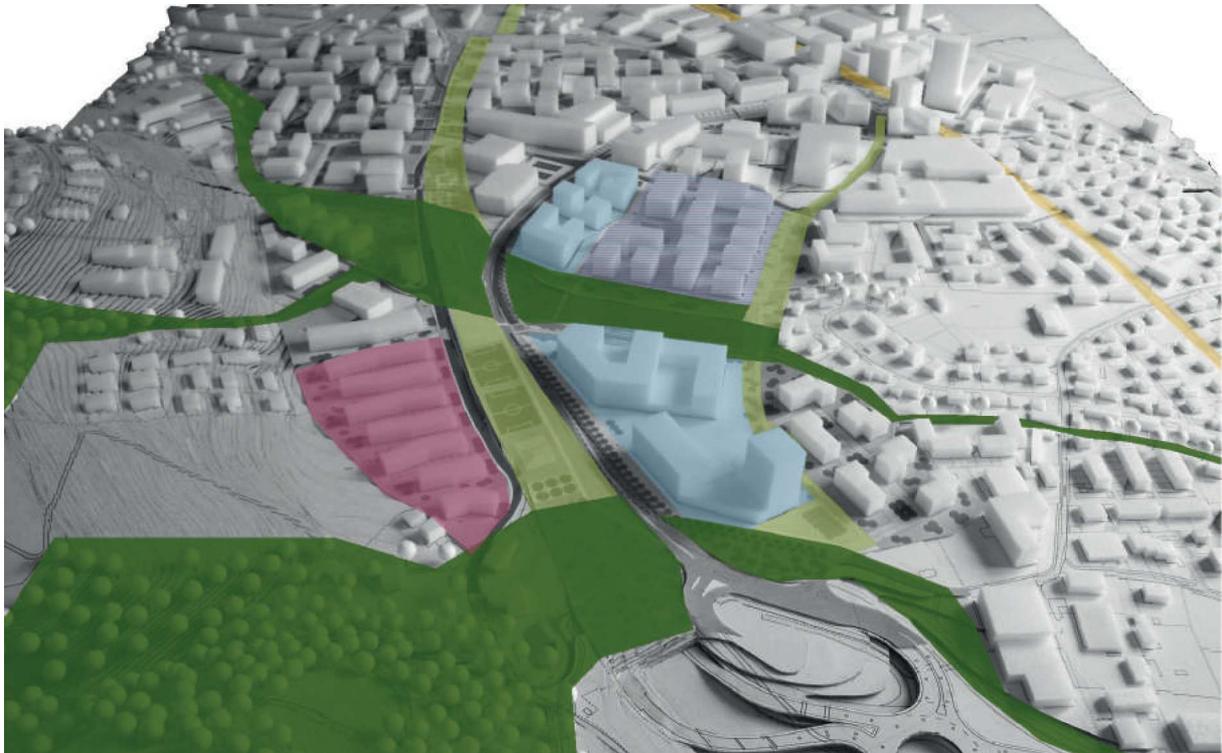
6 Blick über Knoten Veloweg Schlundbach und Kreuzstrasse



Verortung Fotos

4.2 Vertiefungsgebiet VG IV

Vernetzung Freiräume und FVV



Arbeitsmodell (Stand Juli 2015): Ein dichtes Netz aus Naturräumen und Erholungsflächen durchzieht das Gebiet. Der Bogenweg dient der FVV-Vernetzung. Die östlich angrenzende Grünzone ist mit Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten für alle Altersklassen programmiert.



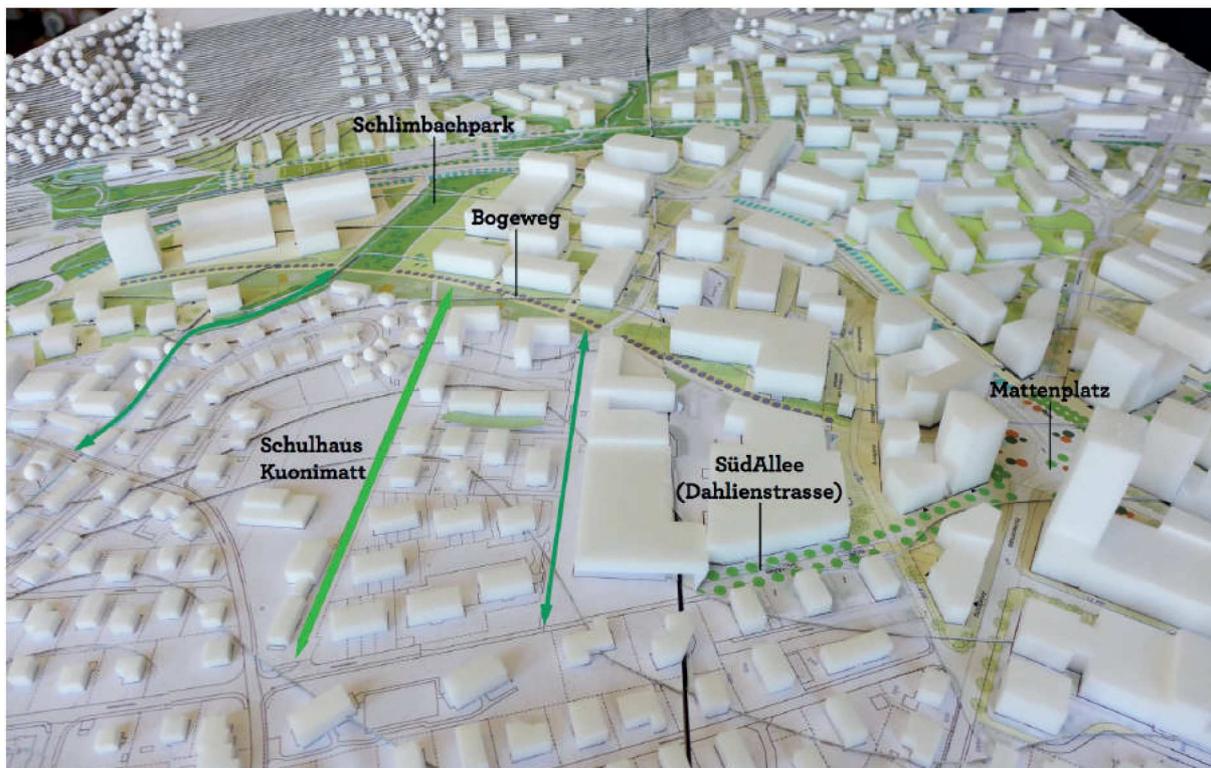
Bogenweg als Hauptverbindung FVV und urbaner Grünzug (Referenzbild)



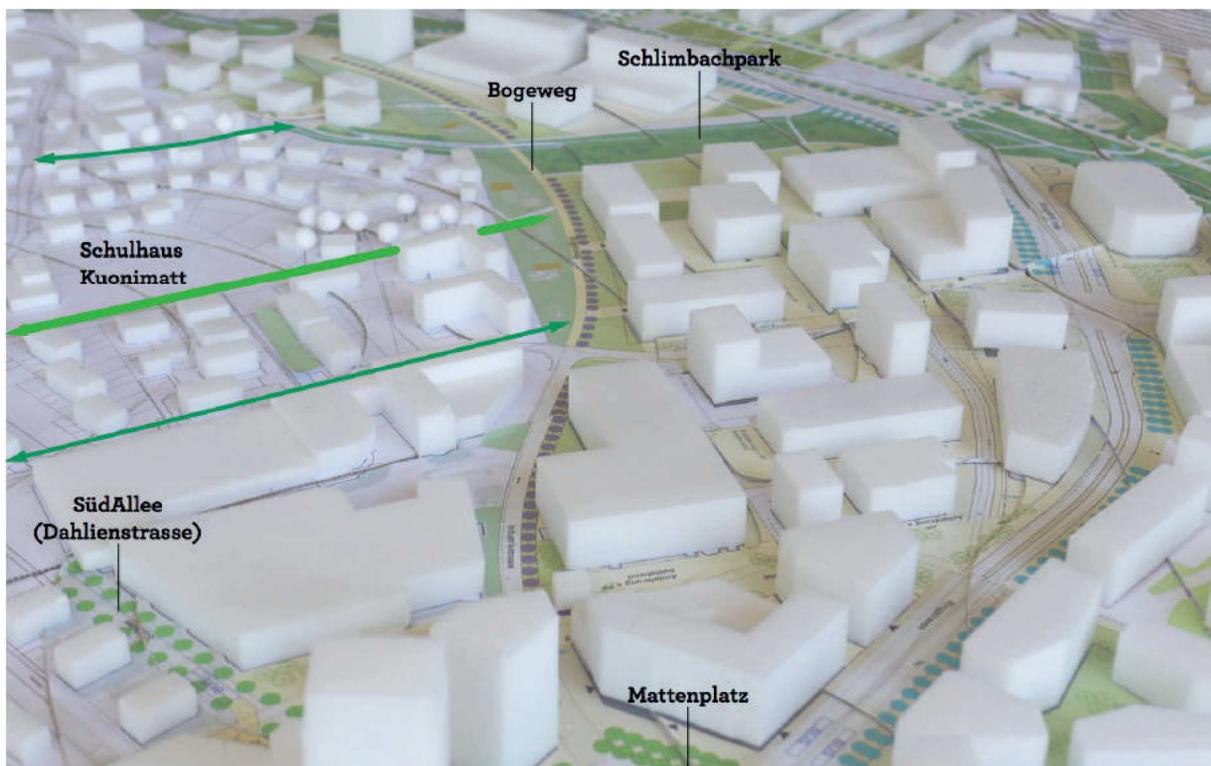
Punktuell zugänglicher Naturraum Schlimbachpark (Referenzbild)



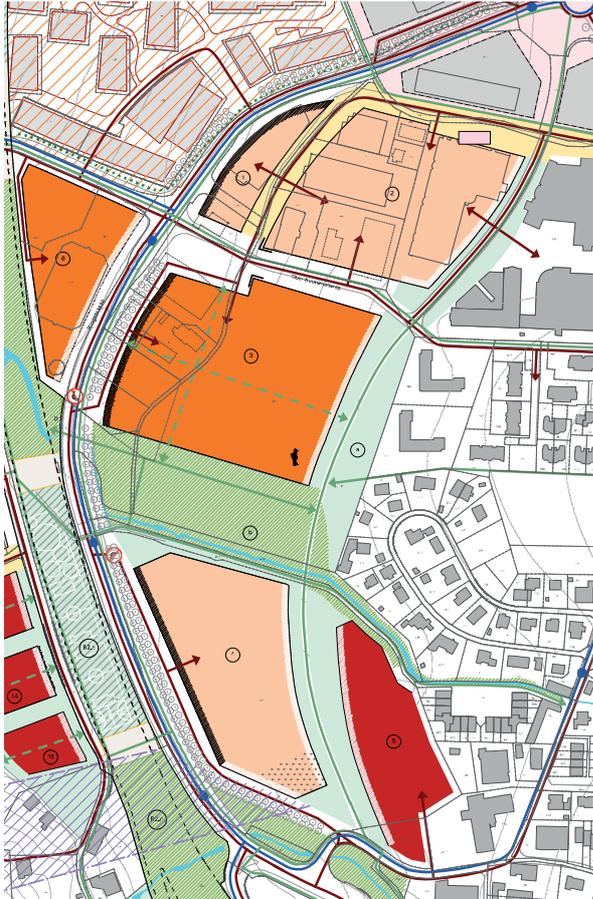
Östlich des Bogenweges ist innerhalb des Grünzugs eine intensive Freizeitnutzung vorgesehen. Spielflächen, Gemeinschaftsgarten, Aufenthalts- und Picknickbereiche sowie kleine Sportanlagen können hier eingerichtet werden (Referenzbilder)



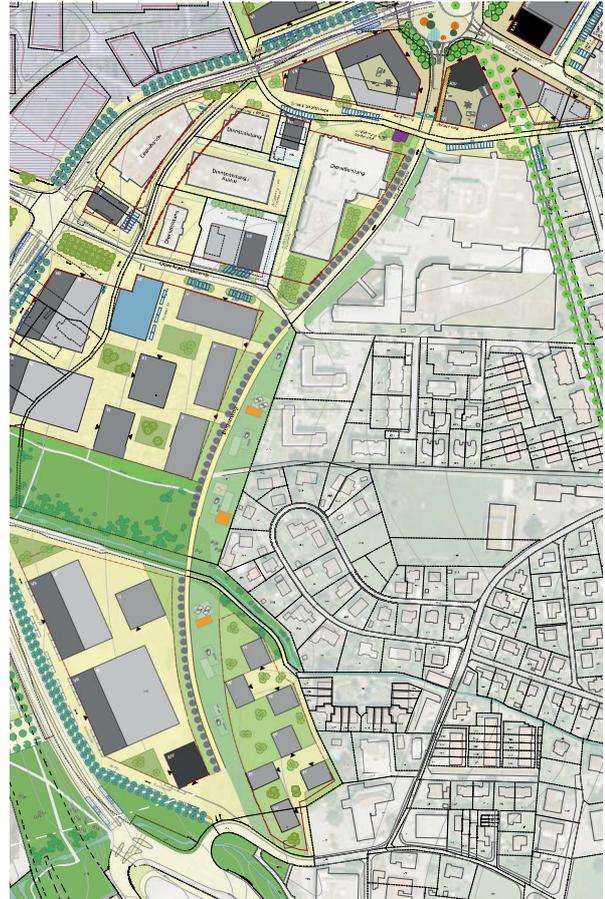
Arbeitsmodell (Stand August 2016): Vernetzung FVV Quartier Kuonimatt mit Freiräumen Bogeweg und Schlimbachpark



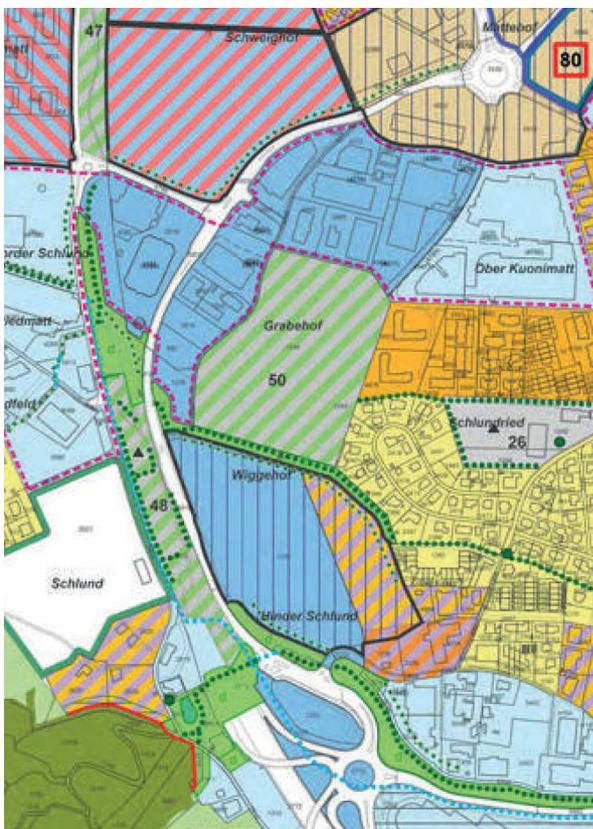
Arbeitsmodell (Stand August 2016): Bogenweg als attraktive FVV-Verbindung vom Mattenplatz in Richtung Süden



Richtlinienplan VG IV



Illustrationsplan VG IV



Zonenplan

Auszüge Richtlinien VG IV zu Bogenweg und Naturraum Schlimbach

9. Pflichtbaulinien und Anstosslinien

- Entlang des Bogenweges, der Motelstrasse und auf der nördlichen Seite des Schlimmbachparks müssen die Gebäude in der ersten Bautiefe mindestens mit einer Ecke an die Anstosslinie stossen.

14. Nutzungsvorschriften

- Optionale Standorte für öffentliche Einrichtungen haben ihre Adresse zum Bogenweg auszubilden.
- Publikumsorientierte Erdgeschosse sind grundsätzlich erwünscht. Bei den Baubereichen entlang der Ringstrasse sind diese zur Ringstrasse hin anzuordnen.
- Entlang des Bogenweges ist Wohnen in den Erdgeschossen möglich.
- Eine Zugänglichkeit der Bauten zum Bogenweg ist zu gewährleisten.

19. Grünzug Bogenweg

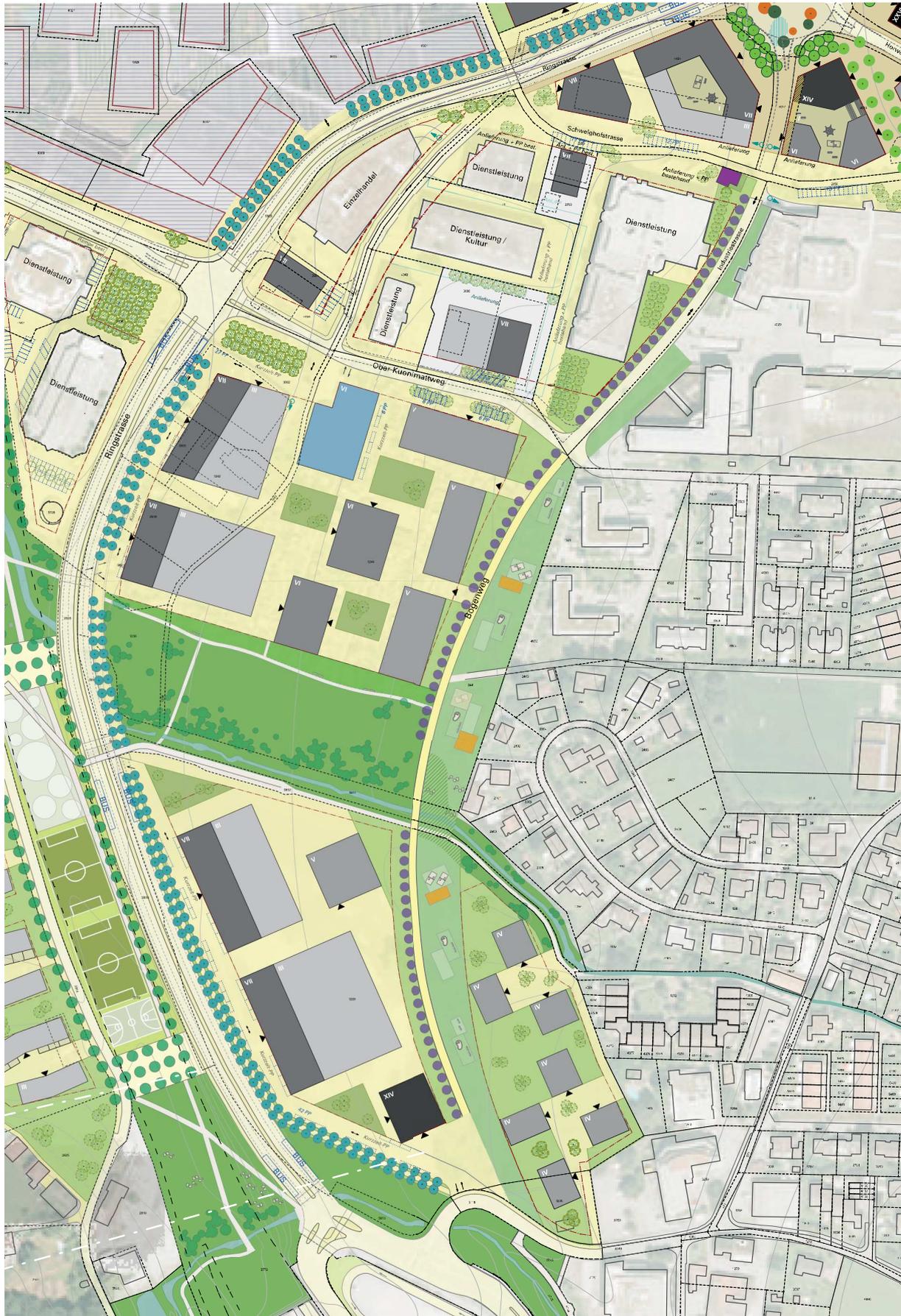
- Der Bogenweg bildet neben dem Autobahnpark das zweite Freiraumelement, welches das Vertiefungsgebiet in Nord-Süd-Richtung strukturiert.
- Innerhalb des Grünzugs ist der Bogenweg zwischen Ober-Kuonimattweg und Kreuzstrasse eine reine Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr. Auf diesem Abschnitt sind Parkplätze für den MIV nicht zugestanden. Nördlich des Ober-Kuonimattweges geht die Achse in die Industriestrasse über.
- Der Bogenweg wird auf der westlichen Seite durch einen der Retention dienenden Grünstreifen mit Baumreihe einseitig gefasst. Für die angrenzenden Baubereiche bietet sich hier die Möglichkeit, die anfallenden Retentionsflächen anzuschliessen.
- Auf der östlichen Seite ist innerhalb des Grünzugs zwischen Ober-Kuonimattweg und Kreuzstrasse eine intensive Freizeitnutzung möglich. Spielflächen und Gartennutzungen, Aufenthaltsbereiche und kleine Sportanlagen (Tischtennis, Beachvolleyball, ...) können hier eingerichtet werden.

20. Naturraum Schlimbach

- Der Naturraum Schlimbach sichert die ökologische Vernetzung in West-Ost-Richtung entlang des Schlimbachs. Er verbindet die entlang der Schlundstrasse verlaufende erweiterte Grünachse mit der Grünzone östlich der Ringstrasse und schliesst mit dem Bogenweg ab. In Teilbereichen bildet er einen Abschnitt des Autobahnparks (B2.b).
- Der Naturraum ist in Abstimmung mit den Wiesen- und Uferbereichen um den Schlimbach naturnah und im Sinne der Förderung der Biodiversität zu gestalten. Die Gewässerabstände sind einzuhalten.
- Flächen für Erschliessung und Aufenthalt sind zu minimieren, Parkplätze für den MIV sind nicht zugestanden. Spiel- und Freizeitanlagen sind in diesen Bereichen zu vermeiden.
- Versiegelte Flächen sind zu vermeiden.

24. Veloverkehr

- Entlang des Autobahnparks sowie entlang des Schlimbachs bzw. Bogenweges führen 2 „Velobahnen“ durch den Bearbeitungsperimeter.



Illustrationsplan VG IV

4.3 Projektbeschrieb Bogenweg und Bogenweg-Park

- Der Bogenweg schliesst wichtige Netzlücken im FVV-Netz, sowohl in Nord-Süd-Richtung, aber auch in Ost-West-Richtung.
- Der Bogenweg entlastet das Wohnquartier Kuonimatt von Durchgangs-Veloverkehr.
- Bogenweg-Park und Schlimbach-Park sind wichtige Elemente für die ökologische Vernetzung in Luzern Süd.
- Der Bogenweg-Park schafft heute fehlende Freiraum- und Naherholungsflächen für die bestehenden Gebiete Kuonimatt sowie Dattenmatt und die geplanten Quartiere Grabenhof und Hinterschlund. Als Felder im Grünraum sollen Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten für alle Altersklassen (Spielplatz, Ping-Pong, Schach, Balancier-Elemente) untergebracht werden.

Abhängigkeiten

- Die Erstellung von Bogenweg und Park kann weitgehend unabhängig von der Entwicklung der angrenzenden Baufelder vorangetrieben werden. Bei deren Entwicklung wird die Gestaltung der Freiflächen westlich der Baumreihe präzisiert und ausgeführt.
- Im Falle einer Entwicklung der Baufelder auf den Arealen Grabenhof und Hinterschlund ist auch die Erstellung von Bogenweg und -Park voranzutreiben.

Zuständigkeiten

- Es ist zu klären, ob die Gemeinde Kriens die für die Durchwegung und den Park notwendige Flächen ganz oder zum Teil übernehmen kann.
- Falls die Grundstücke in der Hand der Stadt Luzern bleiben, müssen Wegrechte und Unterhalt mittels Dienstbarkeitsverträgen geregelt werden.

Planungsrecht

- Gemäss Zonenplan befindet sich die Grundstücke Grabenhof und Hinterschlund in einer Sport- und Freizeitzone. Der geplante Weg mit angrenzendem Park entspricht somit dem Zonenplan.

Verkehrliches

In früheren Projektständen (Illustrationsplan VG IV) wurde für den Bogenweg eine Wegbreite von 4.5m und eine Nutzung im Mischverkehr geplant. Damals war der Weg nicht als Velohaupttroute geplant. Auf einer Velohaupttroute wird empfohlen, Fuss und Veloweg stärker zu trennen. Die Dimensionierung sowie die Wegführung wird in einem Freiraumkonzept über die ganze Länge untersucht und festgelegt.

- Variante 1: Gesamtbreite Bogenweg 5m, taktil erfassbares Element trennt den Weg in einen 3m breiten Bereich für Velofahrende und 2m für zu Fuss Gehende.
- Variante 2: Es wird ein Hauptweg von 3m Breite angelegt, der für Velofahrende signalisiert wird. Ergänzt wird dieser Bogenweg von einem 2m breiten Wegnetz für die zu Fuss Gehenden, dass sowohl eine Längsbewegung als auch die Erschliessung der Aufenthalts- und Spielangebote und die Vernetzung mit den umgebenden Quartieren sichert.

Empfehlungen

Sowohl die in der 2. Öffentlichen Veranstaltung gesammelten Rückmeldungen aus der Bevölkerung sowie die zeitnahe Fertigstellung der geplanten Studentenwohnungen am Mattenplatz verlangen eine verbesserte Einbindung der HSLU in das FVV-Netz. Nachfolgend werden die wichtigsten Empfehlungen an die Gemeinde aufgeführt, um eine kurzfristige Erstellung des Bogenweges zu ermöglichen und somit eine der zentralen Netzlücken in LuzernSüd zu schliessen:

- Die Gemeinde verfolgt den Dialog mit der Stadt Luzern bezüglich der Entwicklung der Gebiete Grabenhof und Hinterschlund sowie der Erstellung des Bogenweges weiter.
- In den Abschnitten C, D und E soll möglichst kurzfristig eine Wegverbindung angelegt werden um die bestehende Netzlücke für den FVV zu schliessen und die HSLU besser anzubinden.
- Die Gemeinde erarbeitet ein Freiraumkonzept über die ganze Länge, damit ein einheitlich gestalteteter und zusammenhängender Grünraum entstehen kann.
- Das Freiraumkonzept ist Grundlage für die Koordination der Entwicklungen Grabenhof und Hinterschlund mit der Erstellung des Bogenweges und des Schlimbachparks.

4.4 Bogenweg Szenarien Etappierung



Konzeptskizze Bogenweg kurzfristig

Bogenweg kurzfristig:
Verbindung für Fussgänger sicherstellen

A und B: Die Industriestrasse bleibt wie heute bestehen.

C: Heute ist das Areal mittels Zaun und "Privat"-Schildern abgegrenzt. Der bestehende Weg (2.5m breit) durch die Familiengärten wird öffentlich zugänglich gemacht, die Familiengärten bleiben bestehen. Allenfalls könnten links und rechts des Weges Zäune erstellt werden. Um die Zugänglichkeit der einzelnen Gärten zu sichern, sind dann jedoch zahlreiche Gartentore notwendig oder ein alternatives Erschliessungskonzept muss für die Gärten erstellt werden.

D: In Verlängerung des neuen Weges von Abschnitt E wird eine Brücke von 5m Breite erstellt.

E: Der Weg wird als chausseierter Feldweg (5m breit) an geplanter Lage in der geplanten Dimension erstellt. *

*Die geplante Baumreihe wird erst gepflanzt, wenn die Wegstücke C und E durchgängig in der geplanten Breite und in der geplanten Dimension erstellt werden, damit ein einheitliches Bild erreicht wird.



Konzeptskizze Bogenweg mittelfristig

**Bogenweg mittelfristig:
Netzlücke FVV schliessen, Baum-
reihe**

A: Die angrenzenden Parzellen (Autorama und GIA Anliker) sind neu bebaut. Die Industriestrasse in diesem Abschnitt wird neu gestaltet. Solange die Zufahrt ins Quartier über die Grabenhofmatte ab Ringstrasse noch nicht optimiert ist, bleibt die Zufahrt ab Kreisel in die Industriestrasse für den MIV bestehen.

B: Die Industriestrasse bleibt im Abschnitt B wie heute bestehen.

C: Der Abschnitt C des Bogenweges wird an geplanter Lage als chaussierter oder geteeter Weg (5m breit) erstellt. Die zwei östlichsten Gartenreihen werden aufgehoben und das Familiengarten-Areal wird um die Fläche verkleinert. Die angrenzende Freifläche wird der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Die Fläche kann für temporäre Freizeitaktivitäten und Zwischennutzungen (z.B. Brachenspielfeld) zur Verfügung gestellt werden.**

C*: Ein neuer Fussweg sichert die Zugänglichkeit für Fussgänger in Höhe der nördlichen Parzellengrenze der Schule Kuonimat für die Bewohner des Quartiers Kuonimat.

D: Eine Brücke von ca. 5m breite sichert die Verbindung für Velo und Fussgänger zwischen den beiden Wegstücken sowie die Anbindung an den Veloweg entlang des Schlimbaches.

E: Der Weg wird als chaussierter oder geteeter Weg (5m breit) an geplanter Lage in der geplanten Dimension erstellt. **

** Die geplante Baumreihe kann durchgängig einheitlich entlang der Wegstücke C und E gepflanzt werden, so dass ein einheitliches Bild erreicht wird.



Konzeptskizze Bogenweg langfristig

**Bogenweg langfristig:
öffentlicher Park entlang Bogenweg,
Neugestaltung Industriestrasse**

A: Die Zufahrt ins Quartier über die Grabenhofmatte ab Ringstrasse wird begradigt, die bestehende Tankstelle wird verschoben oder aufgelöst. Der Abschnitt A der Industriestrasse wird nur noch vom FVV genutzt. Die Industriestrasse ist von Süden über die Oberkuonimattstrasse und über einen Loop über die Grabenhofstrasse und die Schweighofstrasse angebunden.

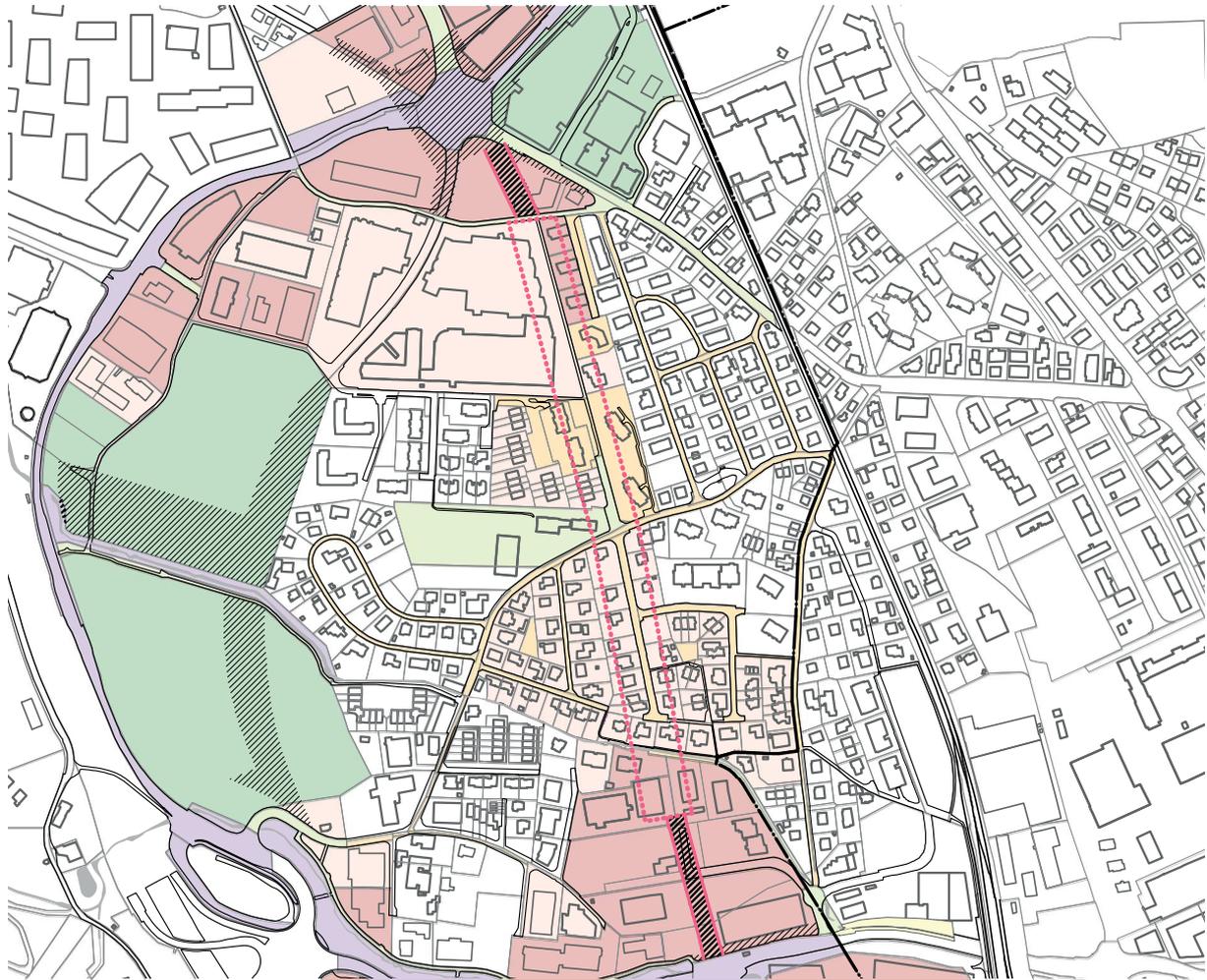
B: Die Industriestrasse wird neu gestaltet. Die Baumreihe aus den Abschnitten C und E wird im Abschnitt B fortgeführt. Die Vorplätze werden mit Baumfeldern neu gestaltet. Ein reduziertes Angebot an Kurzzeitparkplätzen bleibt erhalten.

C und E: Der öffentliche Freiraum westlich des Bogenweges wird gemäss einem einheitlichen Freiraum-Konzept gestaltet. Der Bogenweg-Park bietet neue Freiräume für die Gebiete Kuonimatt, Grabenhof, Hinterschlund und Dattenmatt. Als Felder im Grünraum sollen Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten für alle Altersklassen (Spielplatz, Ping-Pong, Schach, Balancier-Elemente) untergebracht werden.

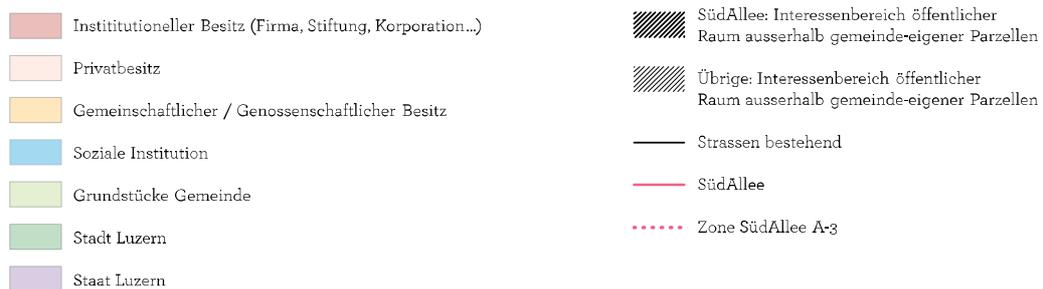
D: Auf der Höhe der Brücke wird der Bach zum Spielen und Füsse baden zugänglich gemacht.

V. ANHANG

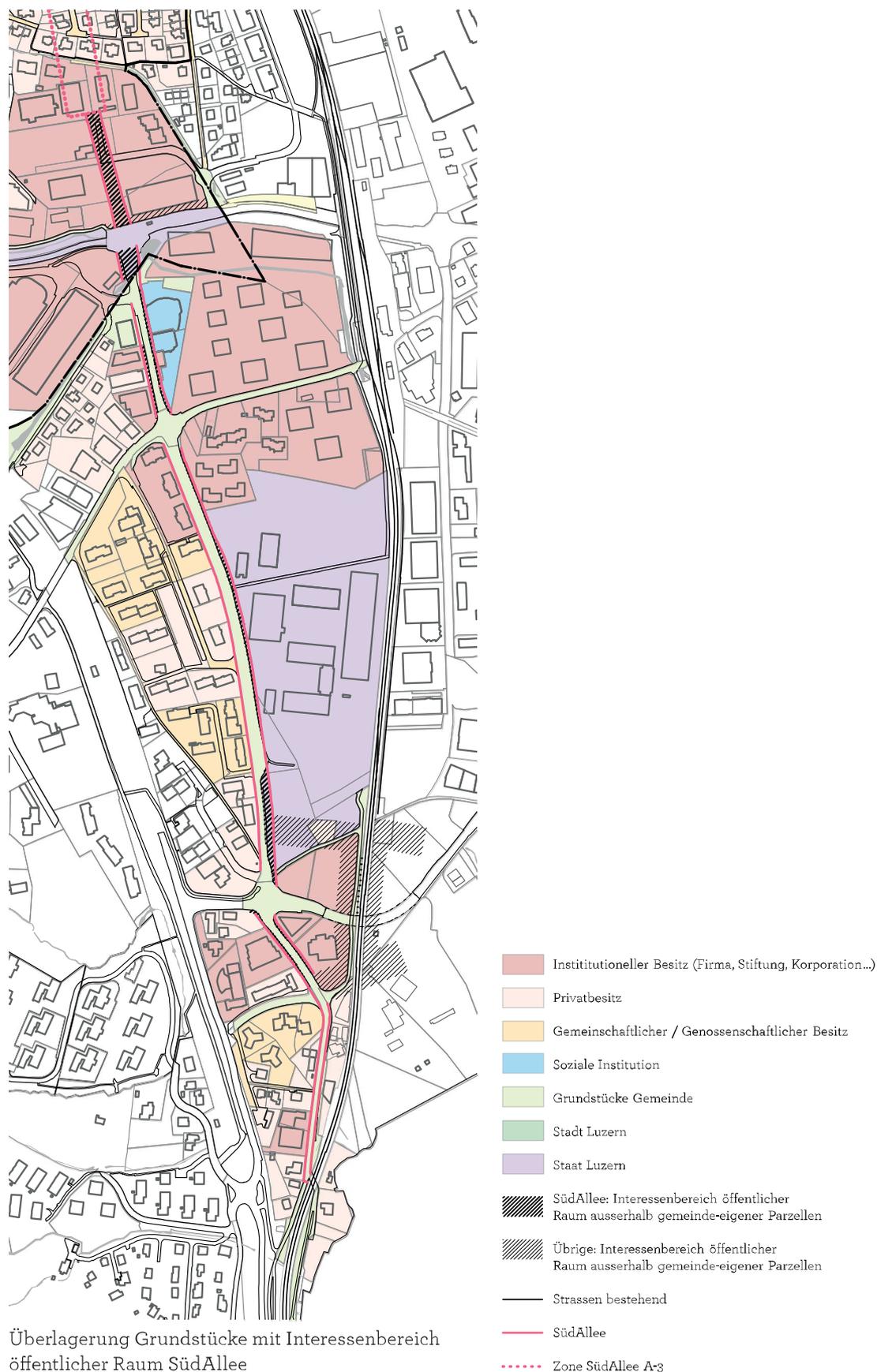
5.1 Grundeigentümerstruktur Grundeigentümerstruktur und Zone SüdAllee A-3



Überlagerung Grundstücke mit Interessenbereich öffentlicher Raum SüdAllee



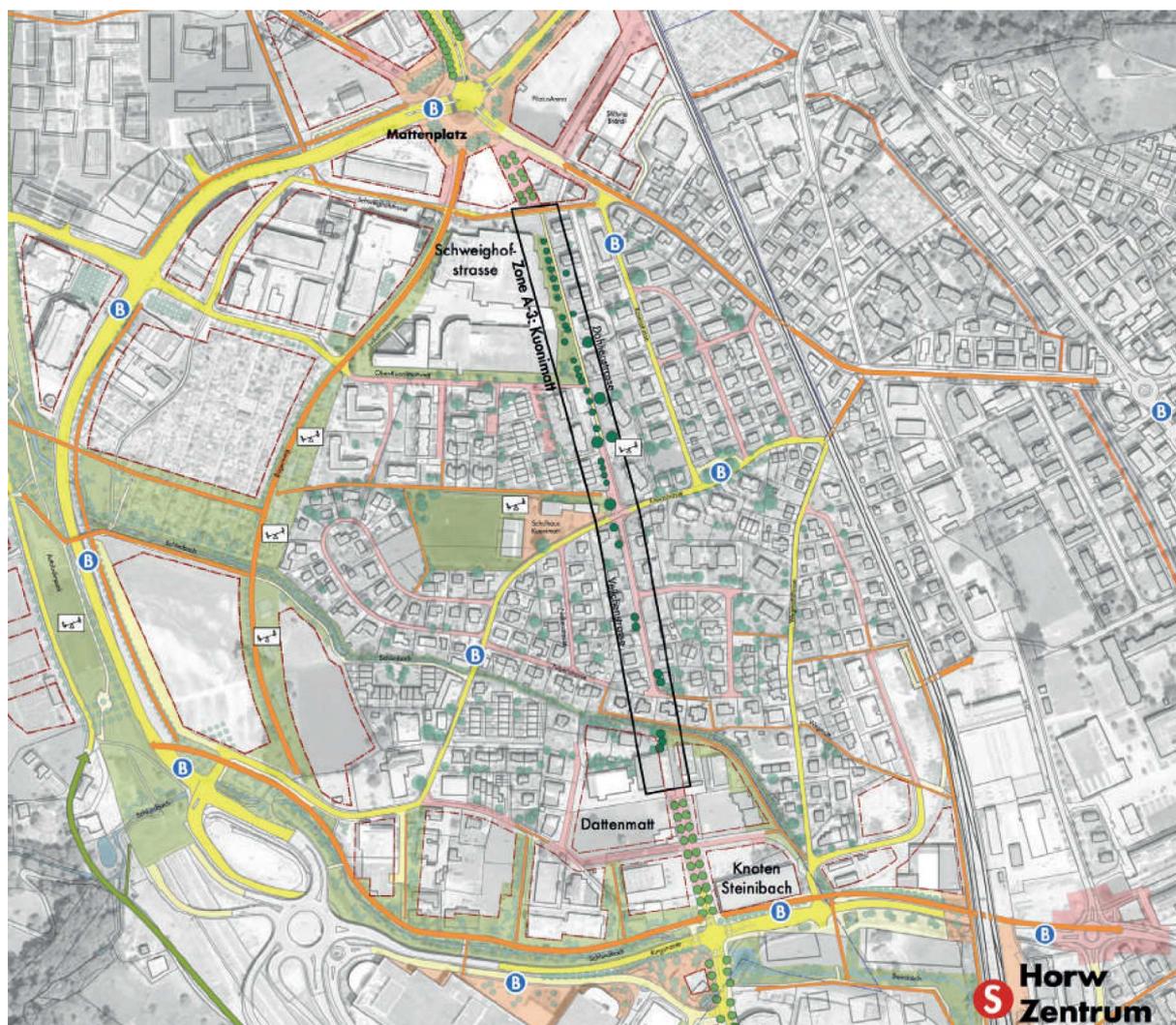
Grundeigentümerstruktur und Zone SüdAllee Abschnitte A 4-6



5.2 Variantenstudium A-3 Kuonimatt

Im Abschnitt Kuonimatt sind mögliche Szenarien zur SüdAllee untersucht worden. Auf den folgenden Seiten werden mögliche Varianten aufgeführt, die von minimalen Eingriffen bis hin zu einer Neugestaltung der Strassenräume reichen.

Die effektive Gestaltung soll in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern entwickelt werden.



Ausschnitt Konzeptplan - Interessenbereich SüdAllee in der Kuonimatt

4.1 Variantenstudie Abschnitt A3, Kuonimatt



Szenario Minimum

- Räumlich werden keine Veränderung vorgenommen
- Strassenquerschnitte bleiben erhalten
- Strassen im Bereich der Südallee sind Begegnungszone (Tempo 20)
- Privatwege sind teilweise dank Dienstbarkeitsverträgen öffentlich nutzbar
- Brücke führt in Verlängerung der Südallee von Süden über Schlimbach auf den bestehenden Wanderweg



Szenario Medium

- quartiergerechte Gestaltung ist im Detail mit Anwohnenden entwickelt
- Strassenquerschnitte sind leicht angepasst
- eine neue Baumreihe führt vom Mattenplatz bis in die Veilchenstrasse

Dahlenstrasse:

- Fuss- und Veloweg im nördlichen Abschnitt bleibt bestehen, einseitige Baumreihe ist westlich auf Privatgrund ergänzt, bestehende Bäume sind einbezogen
- südlicher Abschnitt ist Begegnungszone

Veilchenstrasse:

- Heutige Fahrbahn und Trottoir sind auf eine Verkehrsfläche (Begegnungszone) von 5m reduziert (Bestand: 5m Fahrbahn mit 2m Trottoir)
- einseitige Baumreihe in MZW-Band (heutiger Strassenraum) ist realisiert
- Strassenraum ist mit Sitz- und Spielmöglichkeiten bespielt

Kuonimatt/Dattenmatt:

- Brücke führt Fussgänger in Verlängerung der Südallee von Süden über Schlimbach
- 2m Fussweg entlang Parzellengrenze verbindet Veilchenstrasse möglichst direkt mit Brücke



Szenario Maximum

- quartiergerechte Gestaltung ist mit Anwohnenden entwickelt
- Strassenquerschnitte sind angepasst
- Die Doppelbaumreihe ist durchgezogen

Dahlienstrasse:

- Bestehender Fuss- und Veloweg ist auf 4m verbreitert
- Bäume beidseitig auf Privatgrund ergänzen bestehende Bäume zu durchgehender Allee

Veilchenstrasse:

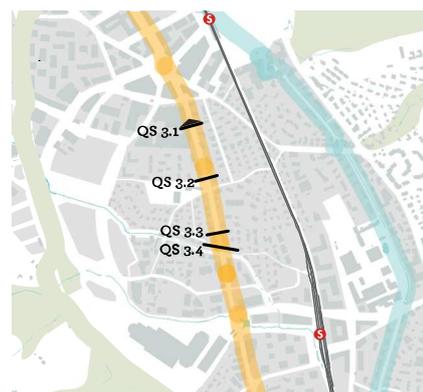
- Heutige Fahrbahn und Trottoir sind auf eine Verkehrsfläche (Begegnungszone) von 5m reduziert (Bestand: 5m Fahrbahn mit 2m Trottoir)
- Allee einseitig in MZW-Band (heutiger Strassenraum), auf der anderen Seite sind die Bäumen auf Privatgrund
- Strassenraum ist mit Sitz- und Spielmöglichkeiten bespielt

Kuonimatt/Dattenmatt:

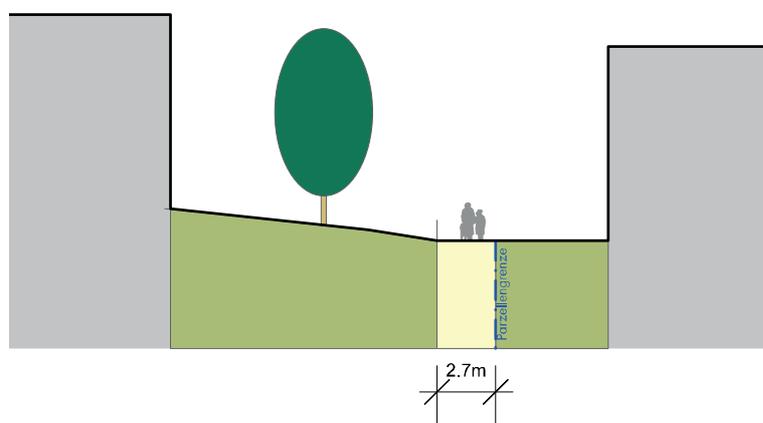
- Brücke verbindet Südallee über Schlimbach hinweg mit 3m Fussweg
- Im Zuge einer Neubebauung der Parzellen in Verlängerung der Veilchenstrasse wird ein Weg mit Alleebäumen umgesetzt



Dahlienstrasse
(nördlich Oberkuonimattweg)

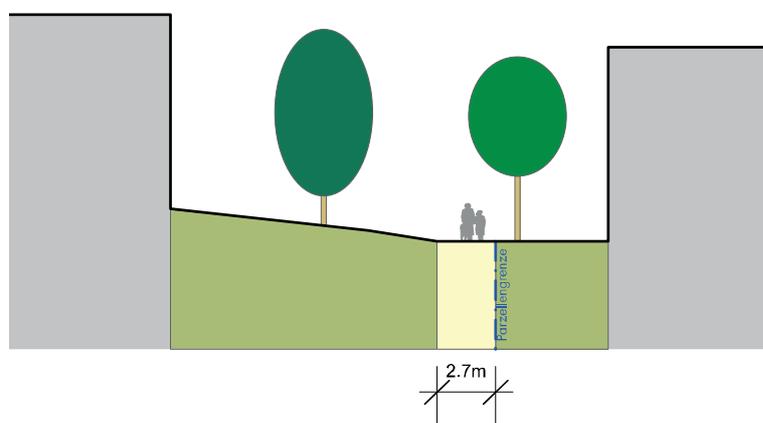


Schnittmarken



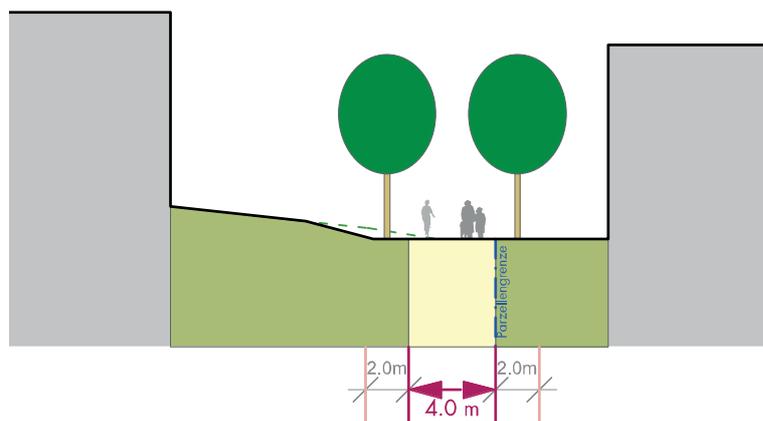
QS 3.1 Heute

- Fussweg 2.7m breit entlang Böschung
- bestehende Baumreihe auf Böschung
- Grundstücke oft abgezäunt



QS 3.1 Medium

- Bestehender Fussweg mit 2.7m Breite bleibt bestehen
- Ergänzung bestehender Baumreihe zur Allee mit Bäumen westlich des Weges
- Aufhebung Zäune

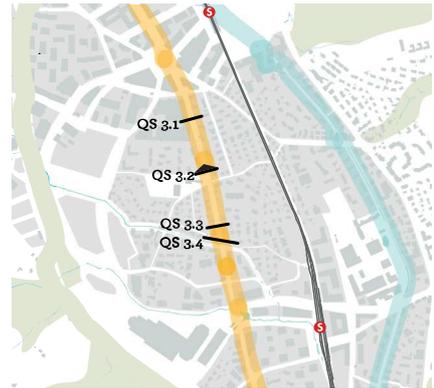


QS 3.1 Maximum

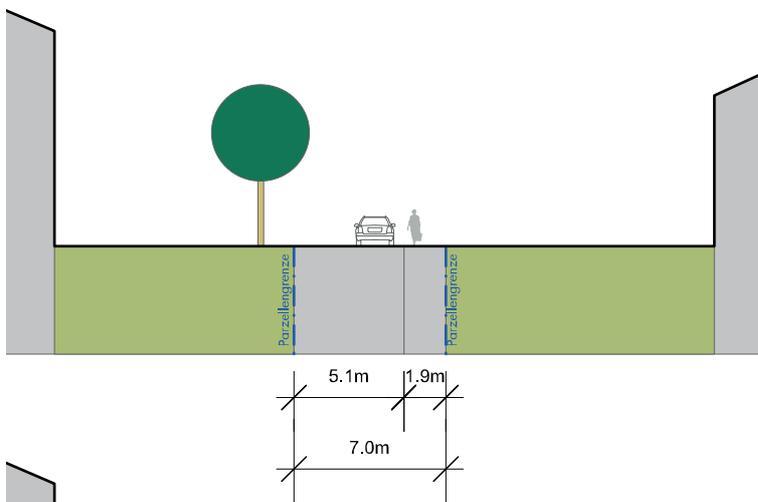
- Neubepflanzung beidseits des Weges mit einheitlichen Alleebäumen
- Terrainanpassung
- Wegverbreiterung auf 4m



Dahlienstrasse
(nördlich Knoten Kreuzstrasse)

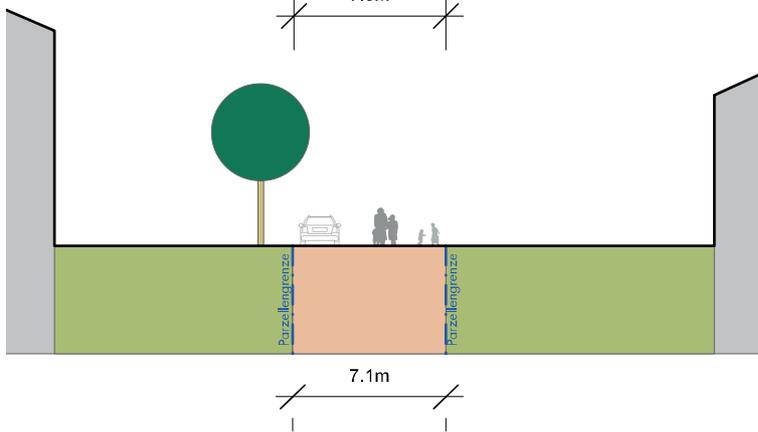


Schnittmarken



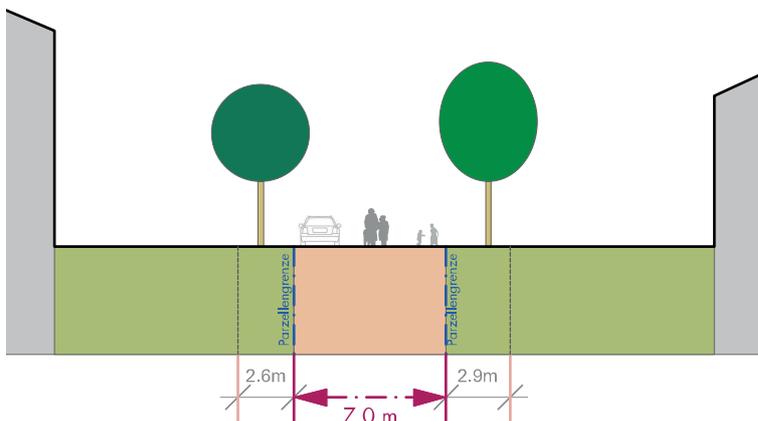
QS 3.2 Heute

- Bestehende Quartierstrasse mit einseitigem Trottoir erschliesst oberirdische Parkplätze und Tiefgarage
- teilweise von Bäumen begleitet



QS 3.2 Medium

- Bestehende Strasse als Begegnungszone
- teilweise von bestehenden Bäumen begleitet

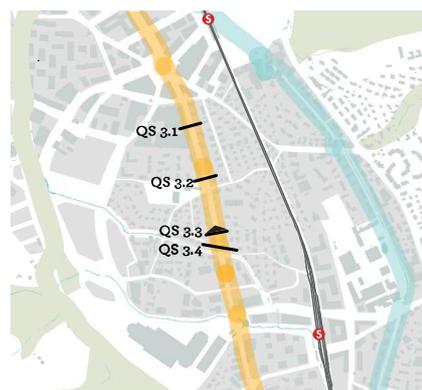


QS 3.2 Maximum

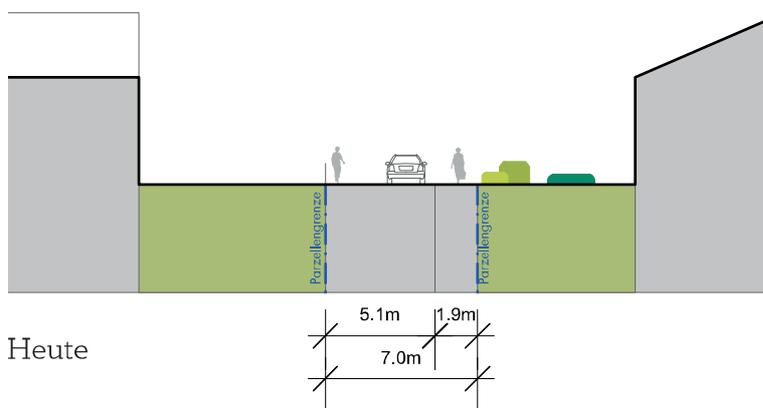
- Strasse als Begegnungszone
- Strasse neu gestaltet
- Bestehende Bäume mit neuen Bäumen auf Privatgrund westlich der Strasse zur Allee ergänzt



Veilchenstrasse

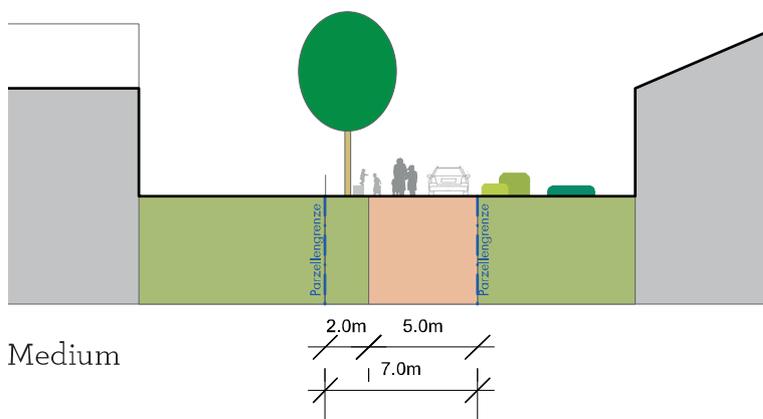


Schnittmarken



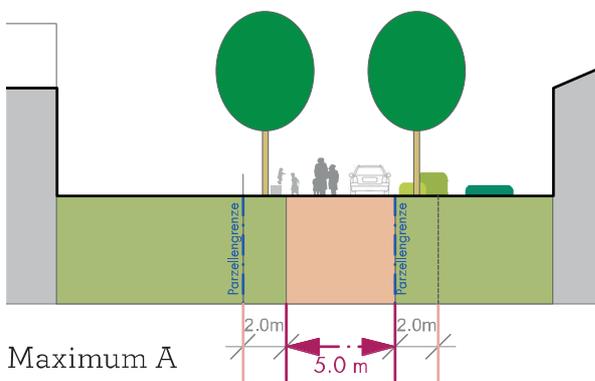
QS 3.3 Heute

- Bestehende Quartierstrasse mit einseitigem Trottoir



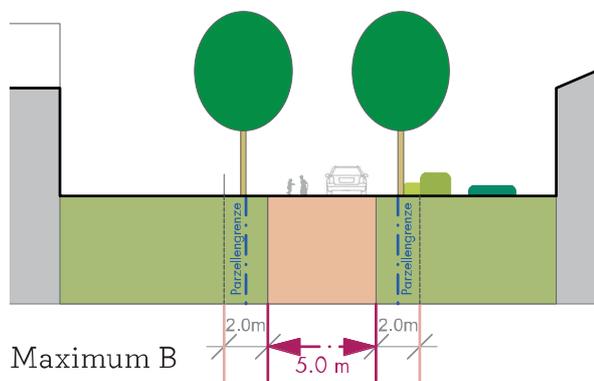
QS 3.3 Medium

- Strasse als Begegnungszone neu gestaltet
- Trottoir dank Tempo 20 aufgehoben
- Baumreihe in seitlichem Streifen innerhalb heutigem Strassenraum
- Streifen kann mit Spielgeräten und Bänken aktiviert werden



QS 3.3 Maximum

- Strasse als Begegnungszone neu gestaltet
- Trottoir dank Tempo 20 aufgehoben
- Beidseitige Baumreihen angelegt

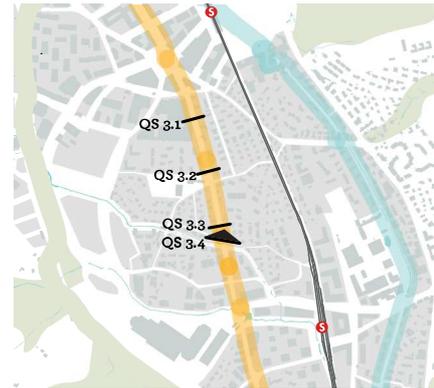


Baumreihe einseitig in seitlichem Streifen von heutigem Strassenraum, andere Seite auf Privatgrund.

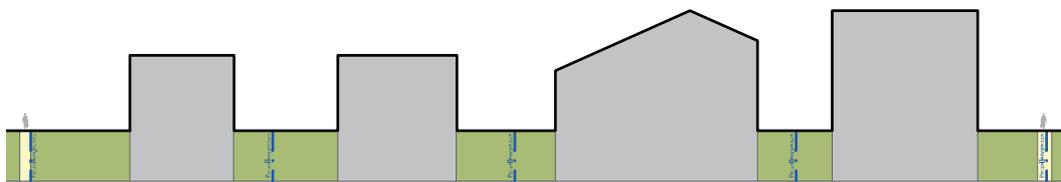
Bäume werden jeweils auf die Parzellengrenze gesetzt.



Verlängerung Veilchenstrasse
(Zugang Brücke Schlimbach)

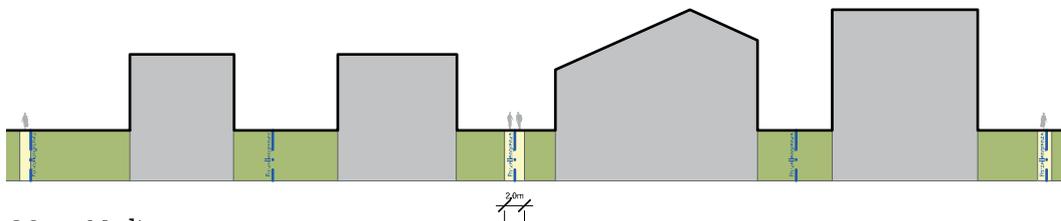


Schnittmarken



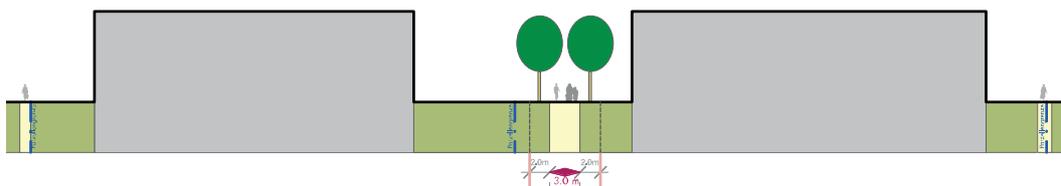
QS 3.4 Heute

- Private Parzellen mit Doppel- und Einfamilienhäusern
- bestehende schmale, private Wegverbindungen
- öffentlicher Wanderweg verläuft in Ost-West-Richtung nördlich entlang Bach auf Privatgrundstücken



QS 3.4 Medium

- Schmäler Fussweg von 2m Breite ist auf Parzellengrenze erstellt
- direkte Verbindung von der Veilchenstrasse zum Schlimbach sichergestellt
- Brücke über den Schlimbach ist in Verlängerung der SüdAllee erstellt



QS 3.4 Maximum

Voraussetzung: Die Grundstücke zwischen Veilchenstrasse und Schlimbach werden neu strukturiert und neu bebaut.

- Übergeordneter Fussweg von 3m Breite komplettiert die SüdAllee als verbindendes Element.
- Baumreihe ist beidseitig erstellt
- Brücke über den Schlimbach ist in Verlängerung der SüdAllee angelegt

Aktivierung der Seitenbereiche von Begegnungszonen

Die Temporeduktion auf 20 km/h in einer Begegnungszone erlaubt die Aufhebung des Trottoirs. Diese Seitenbereiche können neu gestaltet werden und bieten Raum zum Spielen und Treffen. Mit einfachen Spiel- und Sitzgelegenheiten können die Seitenbereiche der Begegnungszonen aktiviert werden.



Die Transformation einer Stichstrasse in eine Begegnungszone erlaubt eine freiere Gestaltung.



Schaukeltiere als kleine Spielgeräte mit hohem Spassfaktor für die Kleinsten.



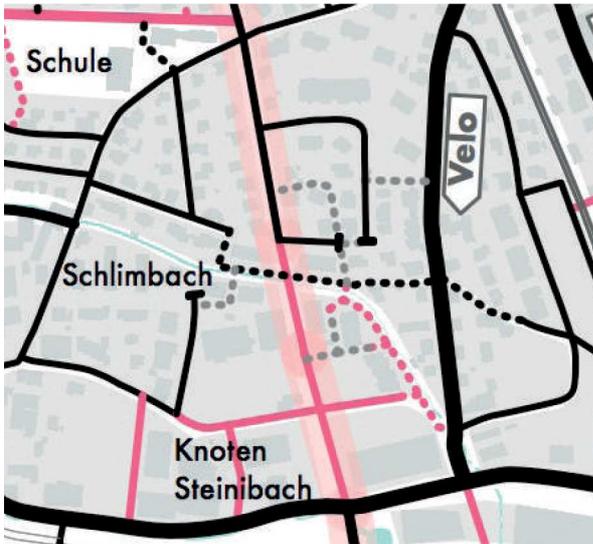
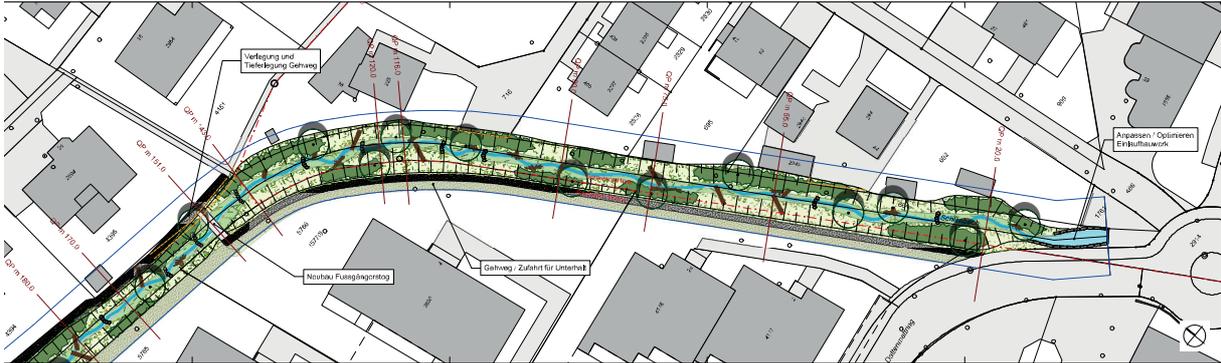
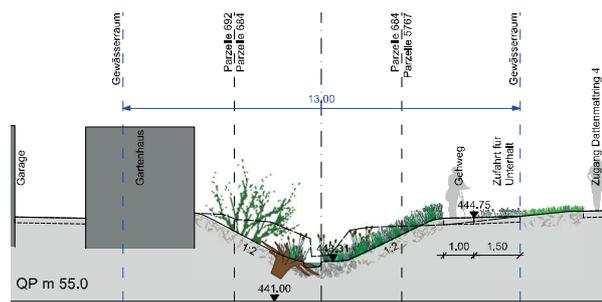
Spielgeräte wie Balancebalken können mehrere Funktionen übernehmen und zum Spielen und Treffen einladen.



Improvisierte Spielgeräte wie Baumstümpfe bieten ebenfalls zahlreiche Möglichkeiten zum Spielen und Sitzen.

Projektstand Revitalisierung Schlimbach, Kanton Luzern

Neben einer Revitalisierung und Verbreiterung des Bachbettes ist die Erstellung einer Brücke sowie eines Weges südlich des Schlimbaches geplant. Es sind keine Verbindungen zu den bestehenden Wegen der Wohnsiedlung geplant. Die Vernetzung der beiden Wegsystemen ist zu überprüfen.



Verkehrnetz FVV im Bereich Schlimbach



Verkehrnetz MIV im Bereich Schlimbach
(Bogenweg ist keine MIV-Verbindung)

- Fusswege privat
- Verkehrsnetz FVV (Fuss- u. Veloverkehr)
- Wegnetz Fussverkehr
- Netzlücken FVV
- Netzlücken Fussverkehr
- Signalisation Velohaupttrouten

- Verbindungsnetz
- Sammelstrassen
- Bestehende Quartieranschlüsse
- Neue Quartieranschlüsse
- Aufhebung Strassenabschnitte

Wanderweg

Es führt ein Wanderweg entlang der Nordseite des Schlimbaches aus der Tulpenstrasse bis auf die Wegmattstrasse, was mittels Servituten im Grundbuch verankert wurde. Dieser Wanderweg bietet die einzige durchgängige Verbindung in Ost-West-Richtung südlich des Schulhaus Kuonimatt und nördlich der Ringstrasse.

Offiziell kann der Wanderweg nur von der Tulpenstrasse und ab der Wegmattstrasse / Wegmatt betreten werden. Dazwischen führen schmale Privat- und Gartenwege auf den Wanderweg.

Privatwege

Einige Wegverbindungen sind in Form von Privatwegen vorhanden. Die Nutzung von solchen Wegen ist jedoch nicht öffentlich geregelt, das Wegrecht muss spezifisch angefragt werden.

Zäune

Die Wohnsiedlung auf den Grundstücken der Josef-Buholzer-Stiftung ist durch Zäune von den Gewerbearealen abgetrennt. Dadurch sind die Dattenmatt Ost und West getrennt. Für die Anwohner der östlichen Dattenmatt ist die westliche Dattenmatt nur durch Umwege erreichbar.

Die bestehende private Schlimbachbrücke ist nicht erreichbar. Für die Schulkinder bleibt nur der Umweg über die Wegmattstrasse.



Wanderweg: Zwischen den Gärten und entlang vom Schlimbach führt ein Wanderweg durchs Quartier. Meist sind die Gärten durch hohe Hecken vor Einblicken geschützt.



Dattenmatt Ost: Zäune und Gewerbeareale trennen das neue Wohngebiet von den älteren Wohnsiedlungen in der Dattenmatt West. Die östliche Dattenmatt ist heute über die Wegmatt ab der Ringstrasse von Osten her erschlossen.

Private Wegverbindungen



1 Private Schlimbachbrücke

(Parzellen 4422+4430)

- Private Brücke ermöglicht direkte Überquerung Schlimbach und ermöglicht Schulkindern aus der westlichen Dattenmatt einen kurzen Schulweg in die Kuonimatt.
- Brücke liegt ungünstig. Für die Anwohnenden aus den neuen Wohngebäuden in der Dattenmatt-Ost (Josef-Buholzer-Stiftung) ist sie nicht zugänglich.



2 Verbindung

Tulpenstrasse - Veilchenstrasse

(Parzellen 4322, 4323, 4324)

- Verstecktes Wegstück mit Treppe am Ende von privater Zufahrt
- Verbindet Veilchenstrasse mit Wanderweg und Tulpenstrasse



3 Verbindung

Veilchenstrasse - Wanderweg

(Parzellen 4395, 4451, (4325, 4394, 1259))

- Vom Veilchenweg (Strassengenossenschaft) führt eine private Vorfahrt über mehrere Parzellen und erschliesst diese
- Weg scheint von dieser Vorfahrt aus öffentlich
- Zum Wanderweg hin ist ein Tor mit Schild "Privat" angebracht

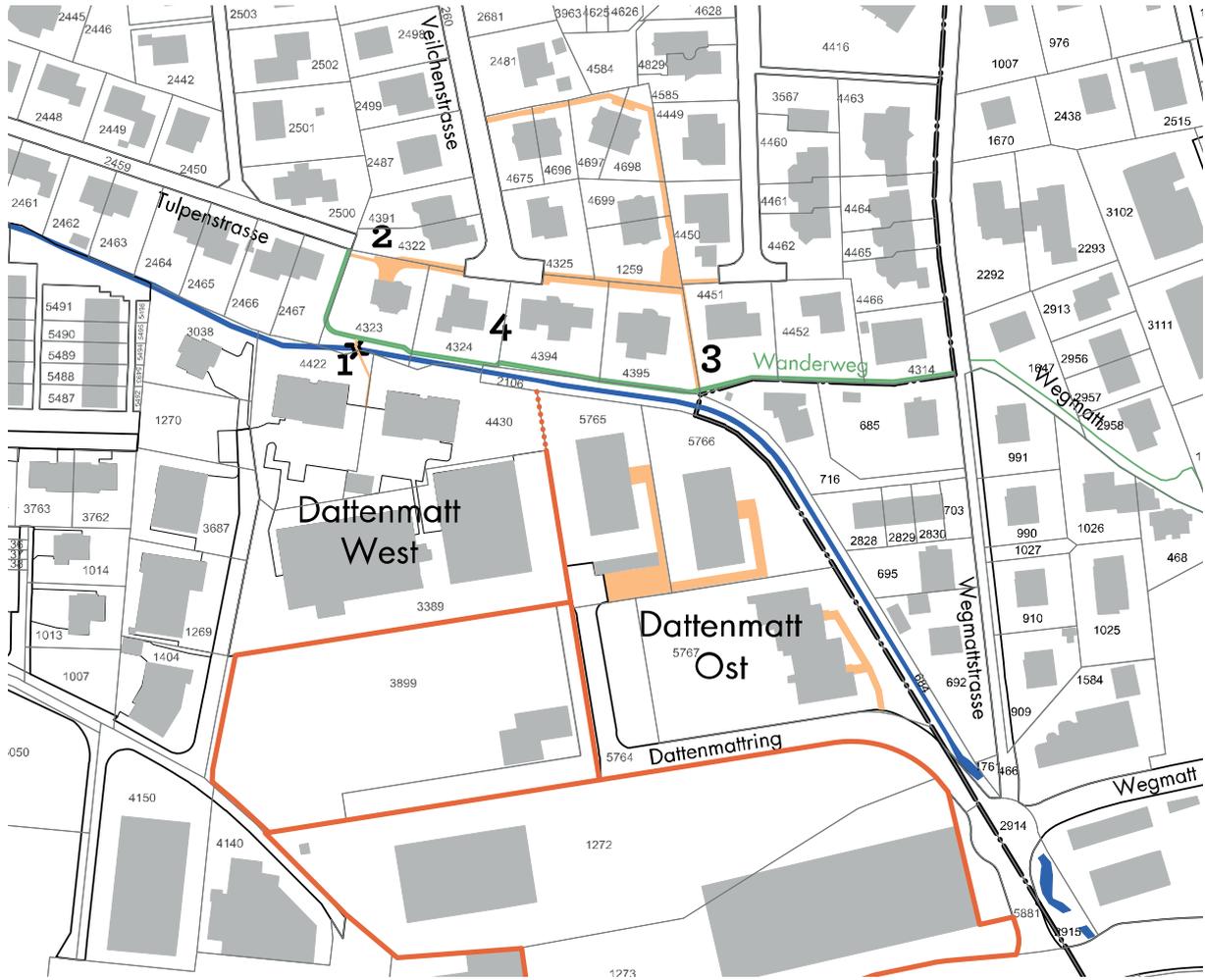


4 Verbindung

Veilchenstrasse - Wanderweg im Planungsbereich der Südallee

(Parzelle 4324)

- In Verlängerung der Veilchenstrasse befindet sich ein offener Parkplatz, an dessen Ende sich ein Velounterstand befindet
- Die Eigentümer haben zwischen Haus und Velounterstand einen Gartenweg über das Grundstück zum Wanderweg hin angelegt.



Bestehendes Wegnetz, Verortung der Fotos

- Öffentlicher Wanderweg
- Privatwege
- Zäune



Kartenauszug swisstopo Wandern: Einige eingezeichnete Wege sind heute mit Schild "Privat" versehen.

Variante A: Bestehende Privatbrücke

(Parz. 5765, 4430, 4422, 4323)

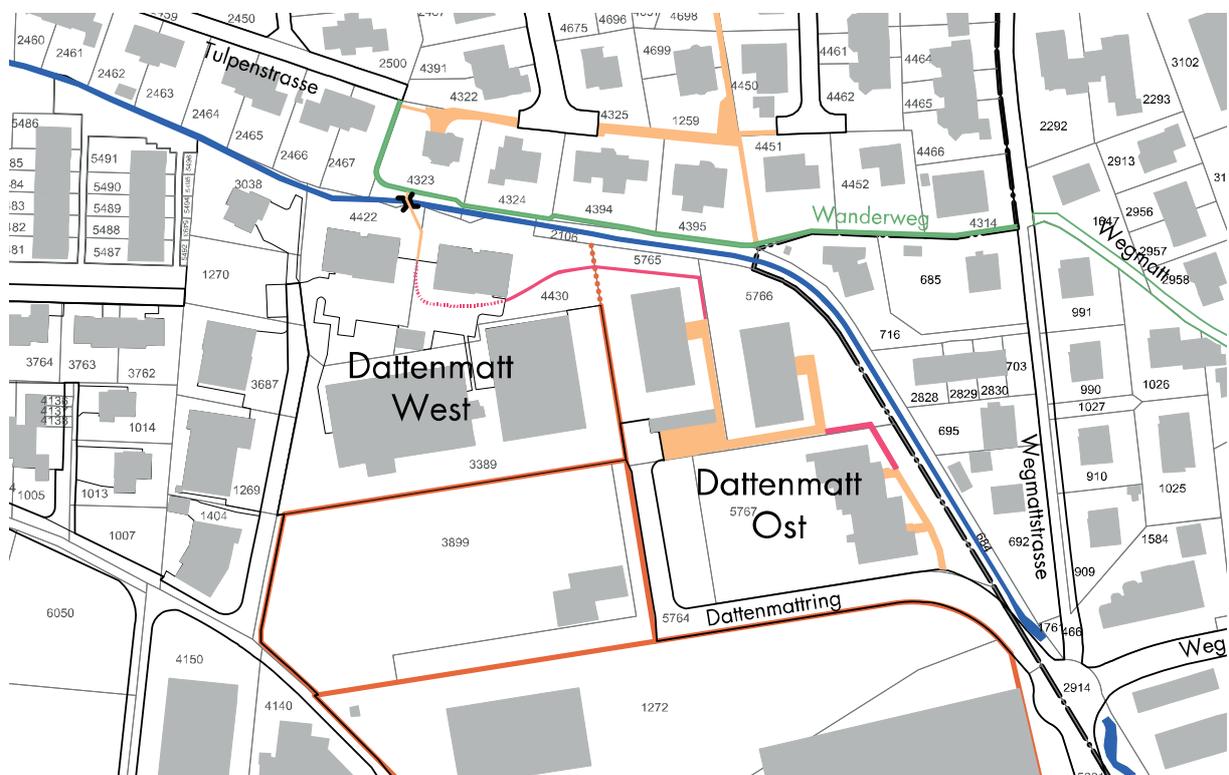
Es wird ein Wegrecht über die angrenzenden Parz. 4422+4430 für die Bewohner der Josef-Buholzer-Stiftung erwirkt. Ein schmaler Fussweg von ca. 1m Breite führt von einem bestehenden Zugangsweg (Parz. 5765) auf den Spielplatz der Nachbarsparzelle (Parz. 4430) und von da über den bestehenden Vorplatz zur Brücke.

+ Die Brücke ist schon vorhanden.

- Nur mit Wegrecht auf benachbarten Parzellen möglich.



Bestehende Privatbrücke (Parz. 4323, 4422)



Variante A: Schmäler Fussweg aus der Dattenmatt-Ost über den Spielplatz von Parz. 4430 schafft Zugang zur bestehenen Privatbrücke. Die bestehenden Wege zu den Häusern werden verbunden.

— Öffentlicher Wanderweg — Privatwege — Zäune — Neue Brücke und Wege

Variante B: Brücke im Rahmen der Renaturierung des Bachlaufes

(Parz. 5766, 2106, 4395)

Im Rahmen der Renaturierung ist ein Weg entlang vom Schlimbach auf den Parzellen der Josef-Buholzer-Stiftung sowie eine Fussgängerbrücke geplant. Dieser Weg kann mit den Zugangswegen zu den Häusern verbunden werden und somit für die Anwohner aktiviert werden.

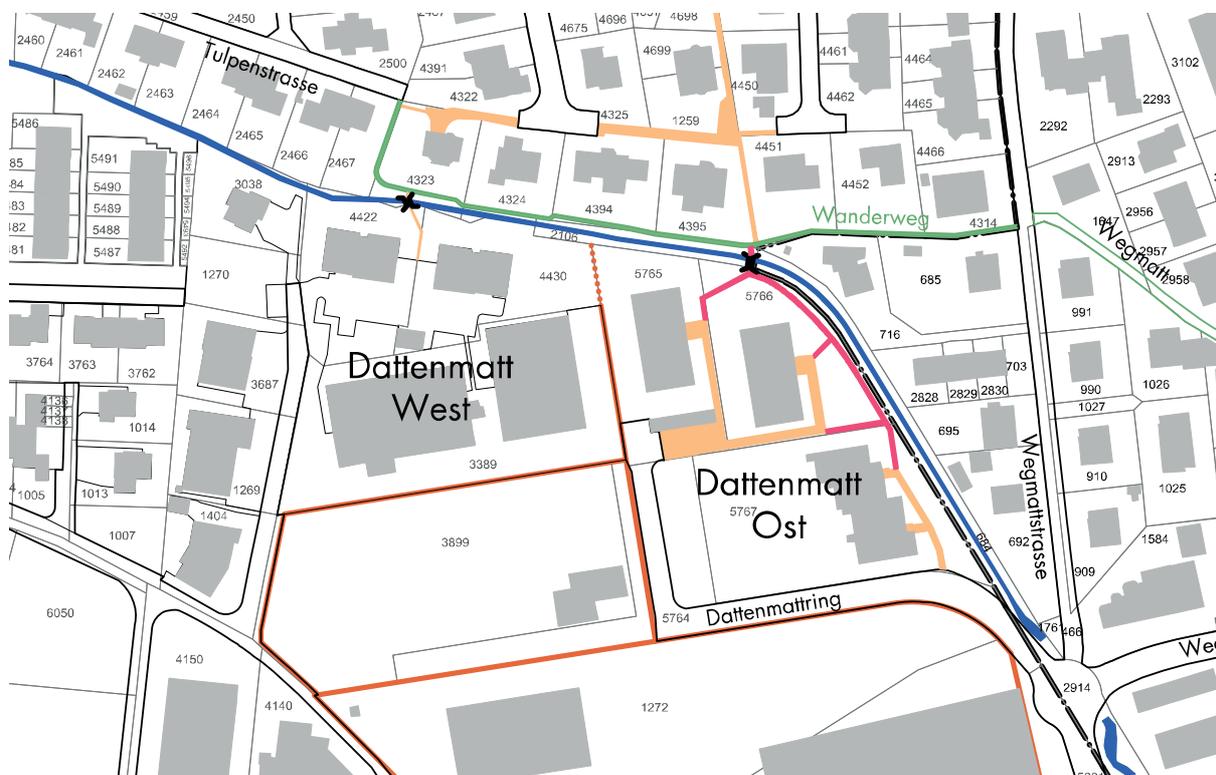
- + Projektidee ist im Rahmen der Renaturierung schon entwickelt und geplant.
- + Die notwendigen Eingriffe befinden sich südlich des Schlimbaches allesamt auf den Grundstücken der Josef-Buholzer-Stiftung.
- Um den Weg für die Anwohner sinnvoll nutzbar zu machen, ist ein relativ komplexes Wegnetz notwendig.
- Brücke B liegt nicht im Planungserimeter der Südallee.



Blick entlang Schlimbach auf den Grundstücken der Josef-Buholzer-Stiftung (Parz. 5765, 5766, 5767)



Bsp. Renaturierter Bachlauf mit Trampelpfad und schmaler Brücke (Autobahnpark Horw)



Variante B: Im Rahmen der Renaturierung des Bachlaufes wird das bestehende Wegnetz erweitert und mit einer schmalen Brücke auf den Wanderweg (Parz. 5766, 4395) ergänzt.

— Öffentlicher Wanderweg — Privatwege — Zäune — Neue Brücke und Wege

Variante C: Brücke im Planungsbereich der Südallee
(Parz. 5765, 2106, 4395)

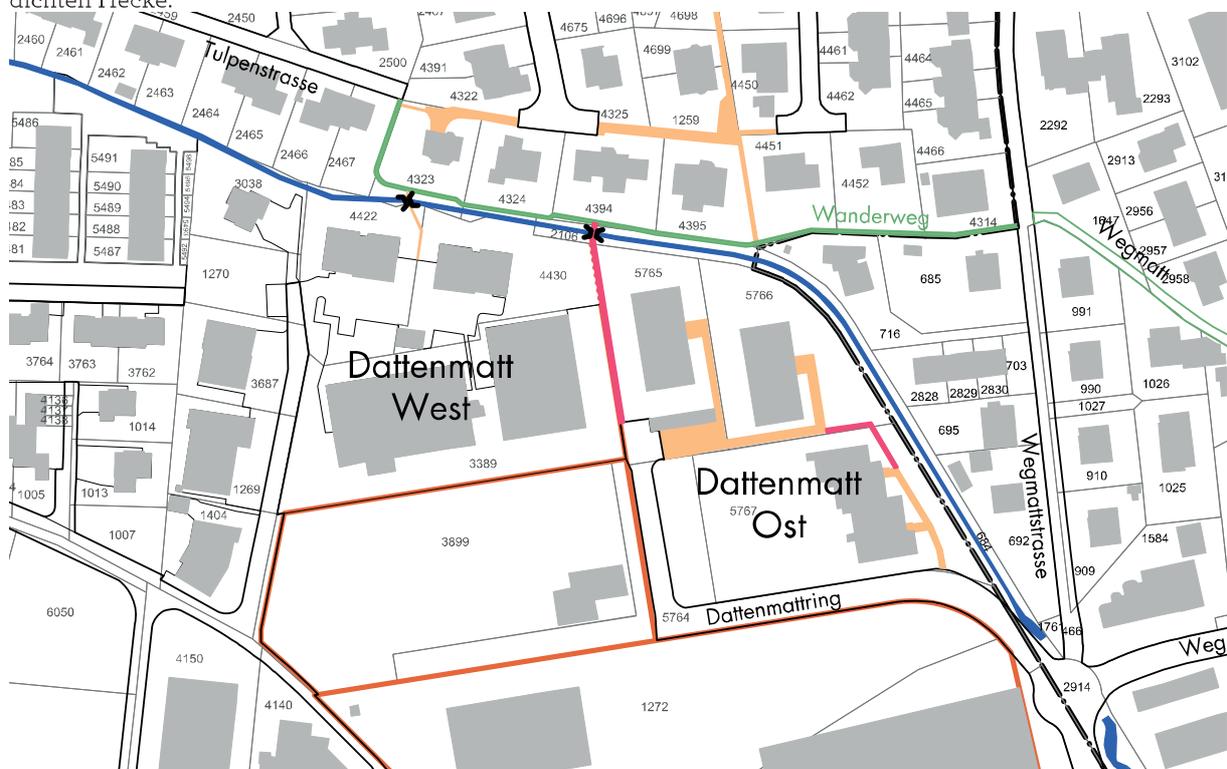
In Verlängerung des Dattenmattring wird entlang der westlichen Parzellengrenze der Parzelle 5766 der bestehende Kiesstreifen in einen Fussweg von ca. 1.5m Breite transformiert. Die bestehende Betonmauer wird um ca. 1.5m zurückgeschnitten. Je nach effektiver Lage wird die bestehende Hecke nur geschnitten, allenfalls muss sie versetzt werden.

- + Die notwendigen Eingriffe befinden sich südlich des Schlimbaches allesamt auf den Grundstücken der Josef-Buholzer-Stiftung.
- + Brücke C liegt im Planungsperimeter der Südallee. Die in der Konzeptstudie Südallee langfristig angestrebte Vernetzung kann zum grossteil schon kurzfristig erstellt werden.
- + Entlang vom Bach bleibt mehr Raum für eine grosszügige Freiraumgestaltung und die Renaturierung des Bachraumes.



Entlang der Parzellengrenzen (Parz. 4430, 3389, 5765) besteht heute ein schmaler Kieestreifen neben einer dichten Hecke.

Bsp. schmaler Weg mit öffentlicher Fussgängerbrücke (Autobahnpark)



Variante C: Im Planungsbereich der Südallee wird ein schmaler Fussweg entlang der Parzellengrenze bis zu einer Brücke auf den Wanderweg geführt. Die bestehenden Wege zu den Häusern werden verbunden.

- Öffentlicher Wanderweg
- Privatwege
- Zäune
- Neue Brücke und Wege

Variante C+ (Szenario 2030): Verbreiterung der Brücke und des Wegstückes

(Parz. 5765, 2106, 4395)

- Verbreiterung des Weges auf ca. 3m
- Verbreiterung der Brücke auf ca. 3m
- Erstellung der Baumreihen ist zu prüfen

Es bestehen folgende Abhängigkeiten:

1. Es gibt drei unterschiedliche Niveaus, die im Bereich des geplanten Wegstückes zusammentreffen. Diese müssen miteinander koordiniert werden. Auf Parz. 5765 befinden sich im EG Wohnungen mit Gärten zum geplanten Wegstück. Die Gärten liegen erhöht zum Niveau des Datenmattings (Zufahrt Areal Parz. 5765+5766+5767). Die Parkplatzflächen der gewerblich genutzte Nachbarparzelle (Parz. 3389) liegen auf einem Niveau dazwischen.
2. Parz. 3389 nutzt Fläche heute für Parkierung. Wenn diese weiter genutzt wird, gibt es 2. Varianten, dieses Wegstück der Südallee zu erstellen:
 - A: Das Wegstück der Südallee wird auf der Parzellengrenze je zur Hälfte angelegt und muss an dieser Stelle auch als Zufahrt für die Parkplätze auf dem angrenzenden Gewerbe-Areal genutzt werden. Dies hat eine Verbreiterung des Wegstückes zur Folge.
 - B: Das Wegstück wird gänzlich auf Parz. 5765 erstellt. Eine Baumreihe ist in diesem Fall vorerst nur östlich des Wegstückes zu erstellen, so dass die Rangierfläche auf der gewerblich genutzten Parzelle erhalten bleibt. Spätestens bei Nutzungsänderung auf Parz. 3389 ist die Pflanzung der fehlenden Bäume zu leisten.
3. Schon heute ist zu überprüfen, ob auf Parz. 5765 ein grosszügiger 3m Weg und eine ebenso breite Brücke erstellt werden kann. Somit müsste später nur noch die Verbindung zur Veilchenstrasse erstellt werden.



Drei unterschiedliche Niveaus treffen im Bereich des zu erstellenden Wegstückes aufeinander. Dementsprechend sorgfältig ist die Planung von Fassade zu Fassade anzugehen, um langfristig ein stimmiges Bild zu erhalten.

