



Leitbild für die Entwicklung von Luzern Süd

Luzern, 13. September 2010



Erklärung zur Zusammenarbeit

Das vorliegende Leitbild stellt eine gemeinsame Basis für die Entwicklung von Luzern Süd dar. Die beteiligten Projektpartner bekennen sich zu einer engen Zusammenarbeit und einer koordinierten Planung und Entwicklung des Stadtraumes im Sinne der Ziele des Leitbildes. Die Umsetzung erfolgt schrittweise im Rahmen der verfügbaren personellen und finanziellen Ressourcen und wird von den Projektpartnern aktiv gesteuert. Damit wird im Grenzgebiet Luzern Süd - Horw - Kriens durch das Ausschöpfen der grossen Entwicklungspotentiale ein zusammenhängender, zukunftsorientierter Stadtteil mit einer starken Identität entstehen.

Für die Stadt Luzern

Luzern, den 29. September 2010


.....
Kurt Boller, Stadtrat Baubereich

Für die Gemeinde Horw

Horw, den 19. August 2010


.....
Marcus Hoel, Gemeindepräsident
.....
Daniel Hurn, Gemeinestrichler

Für die Gemeinde Kriens

Kriens, den 08. September 2010


.....
Heide Mayer-Joni, Gemeindepräsidentin
.....
Guido Bolari, Gemeinestrichler

Projektgruppe

Stadt Luzern:

Kurt Bieder, Stadtrat Baudirektion

Ruedi Frischknecht, Projektleiter Stadtentwicklung

Jean-Pierre Deville, Stadtarchitekt

Peder Largiadèr, Stadtingenieur/Dienstchef Tiefbauamt

Roger Brunner, Assistent Stadtentwicklung

Gemeinde Horw:

Manuela Bernasconi, Gemeinderätin Baudepartement

Markus Bachmann, Leiter Hochbau, Baudepartement

Gemeinde Kriens:

Matthias Senn, Gemeindeammann Baudirektion

Franz Hunziker, Abteilungsleiter Planungen / Baugesuche

Kanton Luzern:

Cüneyd Inan, Abteilungsleiter-Stv. / Kantonalplanung, Gebietsmanager Region Luzern

Ernst Schmid, Gesamtverkehrskordinator, vif / Kanton Luzern

Externe Begleitung:



Andreas Wirth

Florian Künti

Feddersen & Klostermann

Pierre Feddersen

Christian Blum



Markus Reichenbach

Inhalt

Leitsätze

1. Vision	6
2. Luzern Süd ist eine Stadt	8
3. Städtebau und Landschaft	10
4. Nutzung und Wertschöpfung	14
5. Verkehr	16
6. Prozess	18
7. Baustellen	22
7.1 Ortsbezogene Baustellen	
<i>A Steghof - Güterareal - Seeufer</i>	24
<i>B Arbeitszone mit Mattenhof, Schweighof und Nidfeld</i>	26
<i>C Kuonimatt vom Schweighofzentrum bis zum Pilatusmarkt</i>	28
<i>D Promenade von der Luzerner zur Horwer Seebucht</i>	30
<i>E Hangflanke und Hangfuss des Pilatus</i>	32
<i>F Autobahnanschluss Luzern-Kriens mit Spange Süd</i>	34
<i>G Zentrumsplanung Bahnhof Horw</i>	36
7.2 Themenbezogene Baustellen	
<i>I Verkehrs- und Parkraumkonzept</i>	38
<i>II ÖV-Konzept</i>	40
<i>III Freiraum und Langsamverkehr</i>	42
<i>IV Standortbestimmung für verkehrs- oder personenintensive Nutzungen</i>	44
<i>V Controlling Richtplan ESP Eichhof - Schlund - Bahnhof Horw</i>	46
<i>VI Abstimmung Nutzung, Fahrten und Erschliessung</i>	48
8. Annex	51

«Das Modell lässt die Vision des zukunftsorientierten, zusammenhängenden Stadtteils Luzern Süd greifbar werden.»

1. Vision

Das Modell im Massstab 1:2'000 stellt die Vision der städtebaulichen Entwicklung von Luzern Süd dar. Es bildet das Gebiet von der Horwer Bucht im Süden bis zum Seeufer beim Bahnhofplatz / KKL in Luzern im Norden ab. Damit wird die Vision eines die Gemeindegrenzen übergreifenden, zusammenhängenden Stadtteils greifbar. Modellausschnitte helfen im Folgenden, die Inhalte und Vorstellungen der einzelnen Baustellen zu verdeutlichen.

Legende



Dynamische Entwicklungsgebiete [rot] fördern und mit umliegenden Quartieren vernetzen (ESP Bahnhof Luzern, Güterareal, Tribschen Quartier, Steghof, Eichhof, Sportarena und Messeplatz Luzern, Nidfeld, Mattenhof, Südbahnhof Horw, Hochschule Luzern).



Bestehende Zentrumsgebiete [braun] stärken (Horw, Kiens).



Industriezonen in hochwertige Arbeitszonen [violett, rot] aufwerten und qualitativ gestalten (Nidfeld, Sternmatt Schweighof, Mattenhof).



«Inselartige» Einkaufszentren [violett] in die zukünftige Stadtstruktur einbinden (Pilatusmarkt im Schlund, Schweighof-Broadway-Kuonimatt Geschäftszentrum).

Abbildung: Gesamtübersicht über das Modell Luzern Süd. Unten die Horwer Bucht, in der Mitte die Allmend Luzern und oben die Stadt Luzern.

Freier Massstab, genordet.



Attraktives Freiraumnetz für den Fussgänger und Velofahrer [gelb] anlegen.

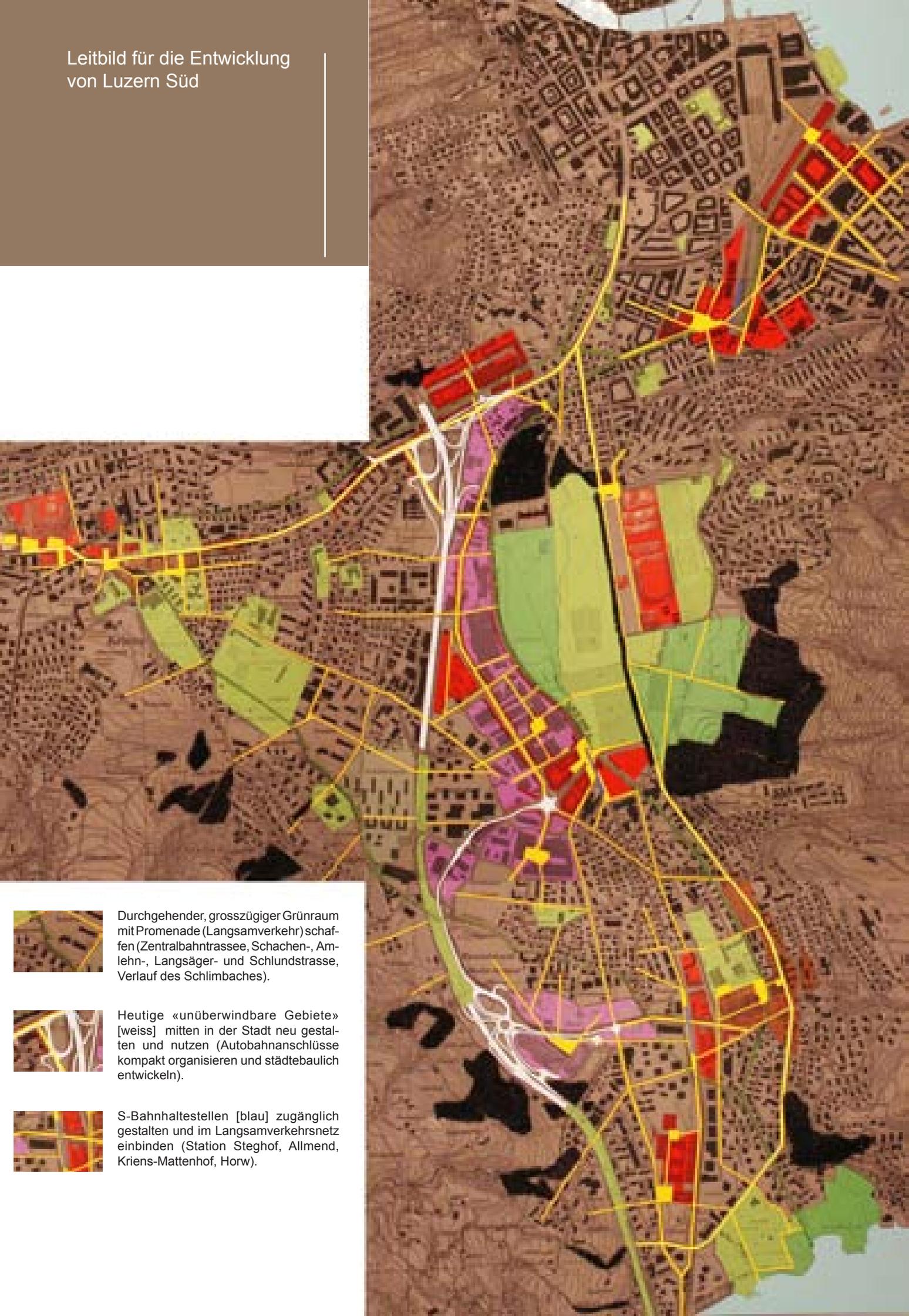


Hauptstrassen als urbane Strassenräume und Orientierungsachsen [hellgelb] requalifizieren (Luzerner- und Horwerstrasse).



Öffentliche Anlagen, Parks, Spiel- und Sportplätze [hell grün] vernetzen und zugänglich gestalten.

Leitbild für die Entwicklung von Luzern Süd



Durchgehender, grosszügiger Grünraum mit Promenade (Langsamverkehr) schaffen (Zentralbahntrasse, Schachen-, Amlehn-, Langsäger- und Schlundstrasse, Verlauf des Schlimbaches).



Heutige «unüberwindbare Gebiete» [weiss] mitten in der Stadt neu gestalten und nutzen (Autobahnanschlüsse kompakt organisieren und städtebaulich entwickeln).



S-Bahnhaltestellen [blau] zugänglich gestalten und im Langsamverkehrsnetz einbinden (Station Steghof, Allmend, Kriens-Mattenhof, Horw).

«Mit Luzern Süd entsteht durch das Ausschöpfen der grossen Entwicklungspotentiale ein zusammenhängender, zukunftsorientierter Stadtteil mit einer starken Identität.»

2. Luzern Süd ist ein gemeinsamer Stadtraum

Luzern Süd ist ein dynamisches Stadtgebiet. Im Grenzbereich der Gemeinden Luzern, Horw und Kriens sind zahlreiche Entwicklungs- und Bauprojekte geplant oder im Gange. Das Entwicklungspotential ist riesig. Noch erfolgen die Überlegungen stark gemeindespezifisch. Um eine Kohärenz zwischen den einzelnen Projekten zu schaffen und Synergien zu ermöglichen, bedarf es einer übergeordneten Sichtweise, welche das Gebiet nicht mehr als drei verschiedene Gemeindeteile betrachtet, sondern raumplanerisch als Stadtteil Luzern Süd. Die Chance muss jetzt genutzt werden, um eine zusammenhängende, qualitätsvolle städtebauliche Komposition zu erschaffen.

Leitideen

- Städtebau, Landschaft und Verkehr in Einklang bringen
- Freude und Emotionen für die Entwicklung des Stadtteils Luzern Süd wecken
- Luzern Süd als ein gesellschaftliches und wirtschaftliches System verstehen lernen und weiterentwickeln
- Entwicklungsziele für Luzern Süd festlegen
- Qualitätsstandards definieren (in Luzern Süd gibt es nicht alles, aber vieles ein bisschen besser)

Bedeutung der Agglomerationsgebiete

Vororte von Städten werden künftig eine immer grössere Rolle für die Entwicklung einer Stadtregion spielen. Ein Grossteil des Wachstums findet im Agglomerationsgürtel statt. Daher spielt die Positionierung des Agglomerationsgürtels eine wichtige Rolle. Thomas Sevcik, Mitgründer und Partner der Denkfabrik arthesia in Zürich und Los Angeles, sagt hierzu: „Nur wenn es uns gelingt, die Agglomerationsgebiete attraktiver und interessanter zu machen, stärken wir die Metropolitanregionen.[...] Die Zukunft liegt in Suburbia.“

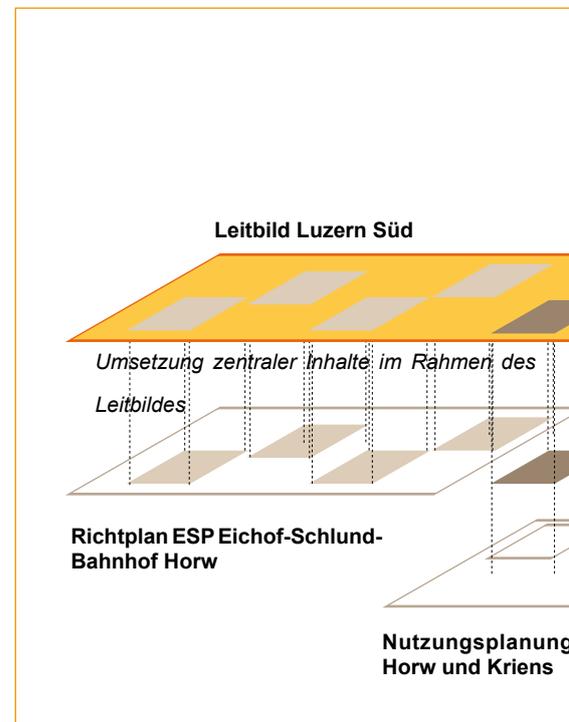


Abbildung: Schematik Zusammenspiel und Umsetzung der Leitbild

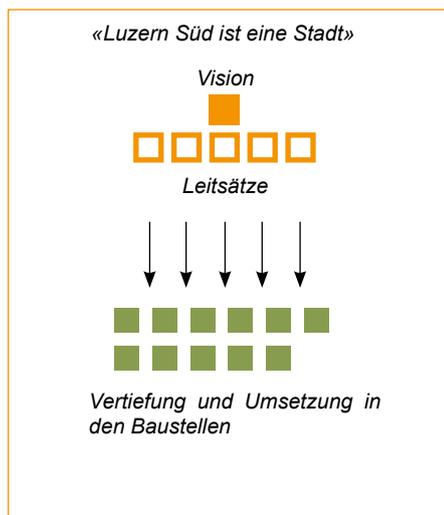
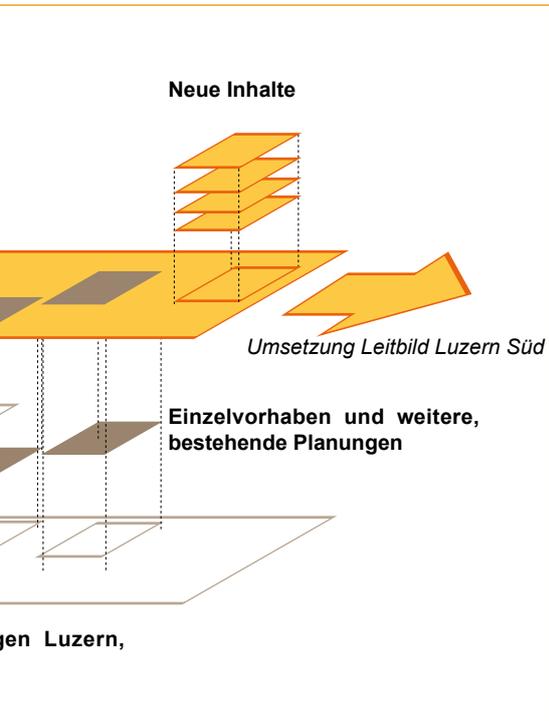


Abbildung: Schematik zum Aufbau des Leitbildes

Denken im regionalen Zusammenhang

Im nationalen und internationalen Standortwettbewerb ist die Agglomeration als Ganzes gefordert. Eine regional abgestimmte Siedlungs- und Verkehrspolitik ist dabei zentral. Zur Stadtregion Luzern bestehen mit dem Raumentwicklungskonzept der Stadt Luzern (2008), dem kantonalen Agglomerationsprogramm Luzern (2006) und dem Regionalentwicklungsplan (REP 21, 2002) übergeordnete räumliche Entwicklungsvorstellungen. Diese Instrumente enthalten Aussagen zum Grenzgebiet Luzern Süd - Horw - Kriens. Weiter existieren im kantonalen Richtplan und im kommunalen Richtplan ESP Eichhof - Schlund - Bahnhof Nord (2003) weitergehende Aussagen zu diesem Stadtgebiet. Diese Inhalte werden in das vorliegende Leitbild miteinbezogen und im regionalen Zusammenhang verdichtet. So wird der regionale Kontext in diesem Leitbild gestärkt.



Inhalte aus bestehenden Planungen und jenen aus dem

Gesamtkontext zu bestehenden Planungen in Luzern Süd

Das vorliegende Leitbild enthält die Vision eines dynamischen Stadtteils und die Grundsätze (Leitsätze) zum Städtebau, zum Umgang mit dem Landschaftsraum, zur Nutzung und Wertschöpfung, zur Abstimmung Siedlung und Verkehr sowie zum Prozess der Stadtentwicklung. Diese Grundsätze werden in den «Baustellen» vertieft. Damit wird ein Konzept für die schrittweise Realisierung der Entwicklungsvorstellungen aufgezeigt. Dort wo aufgrund der methodischen Bearbeitungstiefe möglich, werden die Inhalte von bestehenden Planungen und insbesondere dem Richtplan ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw in diese Überlegungen implementiert. Die Massnahmenblätter des überkommunalen Richtplans werden so im jeweiligen Kontext abgebildet und in den Gesamtzusammenhang gestellt. Überdies enthält das Leitbild umfassendere, die bestehenden Planungen ergänzende Entwicklungsvorstellungen. So können im Zuge der Umsetzung des Leitbildes für die Entwicklung von Luzern Süd Inhalte von bestehenden Planungen und des kommunalen Richtplans ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw umgesetzt werden. Verweise zum Richtplan ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw finden sich in orangenen Textboxen, eine Übersicht über bestehende Planungen in Luzern Süd liefert der Annex 3 auf Seite 56.

«Die einzelnen Entwicklungspotentiale vernetzen sich zu einer Stadtstruktur mit hochwertigen Arbeitsplätzen und attraktiven Wohnlagen. Es entsteht eine vielfältige, qualitätsvolle städtebauliche Komposition. Der Aussenraum präsentiert sich ansprechend und ist mit den Naherholungsräumen vernetzt.»

3. Städtebau und Landschaft

Luzern Süd besitzt weder Dorf- noch Stadtcharakter. Es präsentiert sich als typische Agglomerationsstruktur: Übersicht, Identität und städtebauliche Qualität fehlen. Das Gebiet wird durch die Autobahn durchschnitten und von Arbeitsgebieten geprägt. Die Durchlässigkeit für Fussgänger ist stark eingeschränkt. Der Strassenraum wird zudem vom motorisierten Individualverkehr dominiert und ist für Fussgänger und Radfahrer unattraktiv.

Leitideen

- Eine einheitliche, qualitätsvolle städtebauliche Komposition schaffen
- Die vielen Entwicklungsprojekte nicht als einzelne Mosaiksteine entwickeln sondern in eine offene, vernetzte Stadtstruktur integrieren
- Die Entwicklungspotentiale in allen Zonen überprüfen und besonders an den S-Bahn Stationen besser und dichter nutzen
- Die bestehenden Arbeitsgebiete attraktivieren und dadurch eine erhöhte Wertschöpfung oder Arbeitsplatzdichte erschaffen
- Die monofunktionalen Arbeitsgebiete in Mischzonen oder Zentrumszonen umwandeln
- Wohnqualität erhalten und Verdichtungsmöglichkeiten, insbesondere im Bereich der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, überprüfen
- Die „versteckten“ Landschaftselemente aufwerten und mit den Erholungs- und Grünräumen vernetzen
- Ein Netz von attraktiven öffentlichen Räumen (Strassen, Plätze, Höfe, Wege, Passagen) für den Fussgänger schaffen

vgl. Richtplan ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof

Horw; Massnahmenblätter:

S 01 Städtebau

S 02 Mattenhof

S 03 Bahnhof Horw

Potentiale der Landschaftselemente

Die Grünzüge am Nordhang des Pilatus, die Autobahnüberdeckungen, die Luzerner Allmend und die Bachläufe in der Ebene sind vereinzelte Landschaftselemente, die miteinander zu vernetzen sind. Das Zentralbahntrasse, der Dorfbach und der Schlimbach bieten die einmalige Chance, eine wichtige identitätsprägende Grünverbindung als Promenade zwischen Luzern, Kriens und Horw, von der Luzerner zur Horwer Seebucht, zu gestalten.

Abbildung: Skizze Potentiale der
Landschaftselemente. Freier Mass-
stab, genordet.



Konstituierende, grossräu-
mige Grünräume / -verbin-
dungen



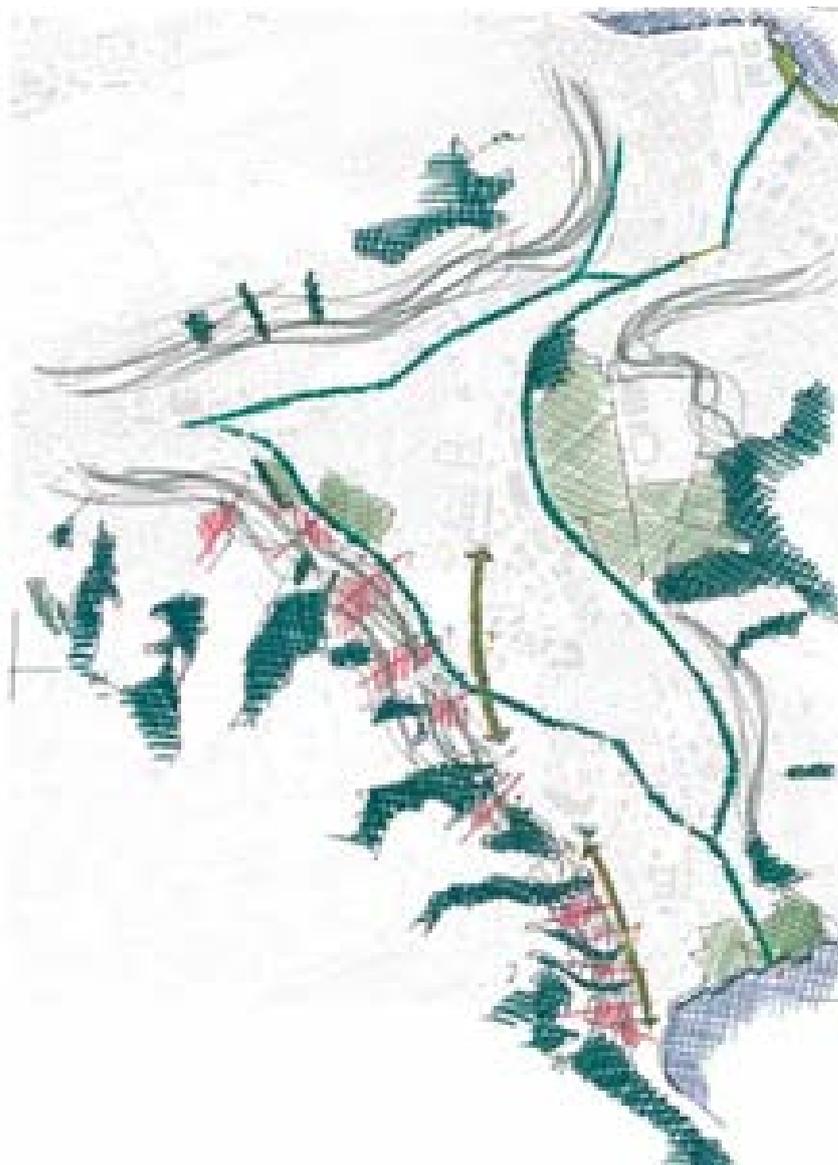
Siedlungen im Hang und am
Hangfuss



Überdeckung der Autobahn



Neu zu schaffende Prome-
nade



Potentiale der Stadtentwicklung

Die vielen Entwicklungsprojekte, die Dorfzentren von Kriens und Horw und die bestehenden Einkaufszentren sind die dynamischen Entwicklungsschwerpunkte von Luzern Süd. Sie wirken wie einzelne Mosaiksteine, die in eine offene, vernetzte einheitliche Stadtstruktur zu integrieren sind.

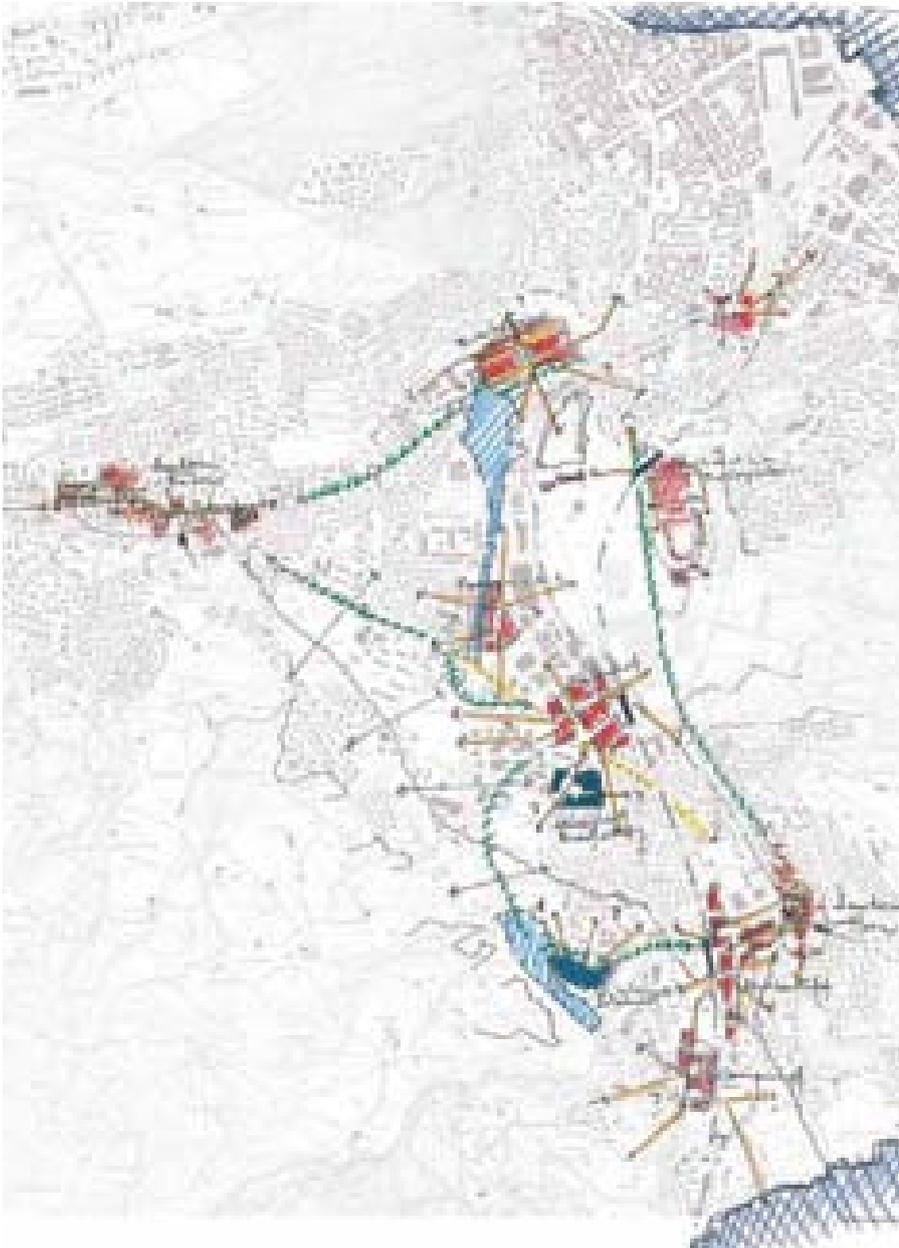


Abbildung: Skizze Potentiale der Stadtentwicklung. Freier Massstab, genordet.



Zentralitäten



Suche nach möglichen Verbindungen mit den umliegenden Quartieren



Autobahngebiete («unüberwindbare Gebiete»)



Abbildung: «Unüberwindbare Gebiete», Symbolbild.

Potentiale der «unüberwindbaren Gebiete»

Die Autobahn mit ihren riesigen Anschlussbauwerken, die Bahnanlagen und die eingefriedeten Arbeitsgebiete trennen den Stadtkörper Luzern Süd in zwei Hälften. Diese stellen heute unüberwindbare Hindernisse dar und sind zu restrukturieren und für den Fussgänger- und Veloverkehr durchlässiger zu gestalten.

Abbildung: Skizze Potentiale der «unüberwindbaren Gebiete». Freier Massstab, genordet.



«Die drei Gemeinden Luzern, Horw und Kriens koordinieren die Nutzungen gemeindeübergreifend und behandeln Anfragen und Nutzungsansprüche gesamtheitlich. Sie setzen sich für personenintensive Nutzungen mit angemessener Wertschöpfung und eine ÖV-Erschliessung hoher Güte ein.»

4. Nutzung und Wertschöpfung

Die aktuelle Situation ist – als Ergebnis der historischen Entwicklung – geprägt durch die Tatsache, dass alles überall vorhanden ist. In Zukunft sollte die Nutzung in den einzelnen Gebieten dort konzentriert und gefördert werden, wo die entsprechenden Standortvoraussetzungen vorhanden sind. Dies ermöglicht einen haushälterischen Umgang mit den vorhandenen Ressourcen und bildet die Basis für eine vergleichsweise überdurchschnittliche Wertschöpfung. Besonders aufmerksam zu verfolgen ist die Situation im Bereich der publikumsorientierten Nutzungen, welche den Charakter insbesondere zentraler Lagen entscheidend prägen. Hier sind z.T. Überkapazitäten vorhanden und der wirtschaftliche Erfolg dürfte teilweise unter den Erwartungen liegen.

Leitideen:

- Prioritär wichtige Nutzungen in einzelnen Gebieten (Wohnen, Arbeit, Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen, Freizeit, usw.) ermitteln und festlegen
- Basierend auf vorhandene Strukturen einzelne Cluster definieren
- Diese Cluster sollen an den betreffenden Standorten gezielt gefördert werden, ohne dass dadurch Benachteiligung in anderen Gebieten entstehen.

Mögliche Vorgehensschritte

In einem ersten Schritt wird eine Bestandesaufnahme als Ausgangslage erstellt. Sie erfasst die publikumsorientierten Einrichtungen (Verkaufsflächen, Verpflegung, Gesundheit, Freizeit, persönliche Dienstleistungen, usw.). In einem zweiten Schritt werden vorhandene Nutzungsschwerpunkte aufgezeigt und räumlich abgebildet. Darauf basierend werden in einem dritten Schritt Vorschläge für eine angestrebte Cluster-Bildung und deren Lokalisierung erarbeitet.

*vgl. Richtplan ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof
Horw; Erläuterungsbericht:
Kapitel 2 Nutzung*

«Die Verkehrsentwicklung wird so gelenkt, dass sie verträglich mit den gebietsbezogenen und den übergeordneten Entwicklungszielen ist. Umgekehrt trägt die Siedlungsentwicklung den bewältigbaren Verkehrspotentialen Rechnung.»

5. Verkehr

Die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr stellt eine zentrale Aufgabe der Stadtentwicklung dar. Die mit der Nutzungsentwicklung einhergehende Verkehrsentwicklung soll so gelenkt werden, dass sie verträglich mit den gebietsbezogenen Entwicklungszielen und den übergeordneten Zielen der Stadt- und Regionsentwicklung sowie den Anforderungen der Nachhaltigkeit erfolgt. Umgekehrt soll die Siedlungsentwicklung den bewältigbaren Verkehrsaufkommen Rechnung tragen.

Das Agglomerationsprogramm Luzern wird zu dieser Thematik als Zusammenfassung der verschiedenen existierenden Planungen und Konzepte auch für das Gebiet Luzern Süd verstanden. Es macht zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr folgende übergeordneten Kernaussagen (Agglomerationsprogramm Luzern, Grundlagenbericht nach Art. 6 Raumplanungsgesetz zum kantonalen Richtplan Luzern, April 2006, Kap. 4.1.3. Ziff. J, Abstimmung Siedlung und Verkehr):

«Die rechtsgültig eingezonten Bauzonen ermöglichen eine Entwicklung, die - ungelenkt - von der vorhandenen und realistischerweise realisierbaren Verkehrsinfrastruktur nicht mehr bewältigt werden kann. Die Abstimmung der Entwicklungspotentiale auf die Verkehrskapazitäten von MIV und ÖV ist darum von entscheidender Bedeutung. [...]»

Die Planung ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw berücksichtigt grundsätzlich die Anforderungen an die Abstimmung Siedlung und Verkehr. Die entsprechenden Festlegungen und Instrumente kamen in der Folge jedoch nicht umfassend zum Tragen. Die Abstimmung Siedlung und Verkehr soll daher im Sinne von griffigen Festlegungen und Massnahmen unter den aktuellen Randbedingungen konkretisiert und umgesetzt werden. Wichtige Punkte sind:

- Die wesentlichen Vorhaben zur Steigerung der Verkehrskapazitäten und namentlich die Ausbauten der Strasseninfrastruktur (ByPass A2, Spangen Nord und Süd) sind enorm kostenintensiv, weisen lange Realisierungshorizonte auf und sind zum heutigen Zeitpunkt nicht gesichert.
- Handlungsspielräume bestehen verkehrsseitig vor allem in Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs sowie der

vgl. Richtplan ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof

Horw; Massnahmenblätter:

N 01 Art und Mass der Nutzung

V 01 Individualverkehr, Erschliessung: Motorfahrzeuge, Velos, Fussgänger

V 02 Öffentlicher Verkehr

Lenkung des MIV im Sinne des Verkehrsmanagements. Raumplanerische Handlungsspielräume bestehen in einer auf den Verkehr abgestimmten Siedlungsentwicklung, welche die Verkehrsvermeidung und die Lenkung der Mobilitätsbedürfnisse auf den ÖV und den LV konsequent unterstützt. Stichworte dazu Massnahmen zur Reduktion des Parkplatzangebotes oder Bewirtschaftungsmassnahmen sowie Konzentration der personenverkehrsintensiven Nutzungen entlang den Erschliessungsschwerpunkten des ÖV. Diese Wirkungszusammenhänge und Lösungsansätze bestehen gleichermaßen übergeordnet und lokal sowie namentlich auch bezogen auf die Entwicklungsschwerpunkte.

Leitideen

- **Verkehr vermeiden:** Durch die geeignete Art und Anordnung der Nutzungen kann ein Beitrag zur Vermeidung von Verkehr geleistet werden. Diesem Aspekt ist bei der Nutzungskonzeption ein hoher Stellenwert beizumessen.
- **Verkehr stadtvträglich abwickeln:** Die Voraussetzung dazu ist die grösstmögliche Verlagerung der Verkehrsbedürfnisse auf den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr (Ziel Modalsplit öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr >50%). Diesbezüglich bietet die Konzeption der Nutzungs-/Siedlungsentwicklung ebenfalls bedeutenden Spielraum, indem personenverkehrintensive Nutzungen auf die ÖV-Knoten abgestimmt werden.
- **Verkehrsinfrastruktur optimal nutzen und zielgerichtet ergänzen:** Die zielgerichtete Nutzung und Bewirtschaftung der Verkehrsinfrastruktur hat die Förderungsziele für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr zu berücksichtigen. Die Stadtvträglichkeit des Verkehrs wird durch eine hohe Verkehrssicherheit, die Attraktivität der Strassenräume als öffentliche Stadträume sowie die Begrenzung der Immissionen gewährleistet. Jeglicher Ausbau der Strasseninfrastruktur soll hauptsächlich dem ÖV dienen. So hat beispielsweise die Spange Süd als oberstes Ziel, die Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten und so mehr Platz und Kapazität für den öffentlichen Verkehr zu schaffen. Sie ist damit entscheidend für die Entwicklung des Zentrums.

«Für die Realisierung der Entwicklungsvorstellungen werden «Baustellen» ausgedehnt, welche orts- und themenbezogene Projekte umfassen. Diese werden von der öffentlichen Hand aktiv gesteuert. An der Schnittstelle zwischen Steuerungsgremium und Öffentlichkeit steht ein Gebietsmanager, welcher als Ansprechperson neue Projekte initiiert und koordiniert sowie die «Baustellen» in Zusammenarbeit mit der jeweiligen Projektleitung betreut.»

6. Prozess

Ausgangslage

Der Planungsstand in den Gemeinden präsentiert sich wie folgt:

- **Stadt Luzern:** Das Gebiet Luzern Süd ist als dynamisches Wohn- und Arbeitsgebiet im räumlichen Entwicklungskonzept ausgedehnt. Das vorliegende Leitbild fliesst integral in die laufenden Revisionsarbeiten der Bau- und Zonenordnung ein.
- **Gemeinde Kriens:** In der Gemeinde Kriens, welche die Ortsplanung 2001 total revidiert hat, bildet dieses Leitbild eine Arbeitsgrundlage für die laufenden Teilrevisionen und Nutzungsplanungen sowie die Gesamtrevision der Ortsplanung.
- **Gemeinde Horw:** Das Kernstück der laufenden Ortsplanungsrevision ist die Konzeptplanung Südbahnhof, welche 2010 in einem Bebauungsplan festgeschrieben wurde. Die Gemeinde Horw konnte sich dabei auf die Überlegungen dieses Leitbildes stützen.

Zielsetzung und Bedeutung des Leitbildes

In Zukunft soll das Denken in der Stadtregion vermehrt in die kommunale Planung einfließen und diese sollen inhaltlich und zeitlich besser aufeinander abgestimmt werden. Als Fernziel gelten flächendeckend einheitliche Vorschriften in Luzern Süd und eine zeitlich und inhaltlich koordinierte Aktualisierung der planungsrechtlichen Instrumente.

In der Übergangszeit dienen die vorliegenden Inhalte des Leitbildes und der weitere Prozess der Konkretisierung den Gemeinden als eine Leitlinie für die Beurteilung konkreter Vorhaben. Aus der Sicht der Investoren sind rasche, aufeinander abgestimmte Verfahren entscheidend. In diesem Bereich können sich die drei Gemeinden profilieren.

Schrittweise Realisierung der Vision

Innerhalb des Betrachtungsperimeters werden einzelne «Baustellen» ausgedehnt. Die Baustellen umfassen themen- und ortsbezogene Projekte, für welche die öffentliche Hand den Prozess aktiv steuert und sich im Rahmen ihrer Interessenlage, unter dem Vorbehalt der Kreditsprechung durch die finanzkompetenten Organe, auch finanziell engagiert. Die einzelnen Baustellen

*vgl. Richtplan ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof
Horw; Massnahmenblätter:
R 02 Koordination der Entscheide der öffentlichen Hand. In Abweichung von:
R 03 Folgeorganisation für die Realisierung:
Controlling-Gruppe*

weisen zum heutigen Zeitpunkt unterschiedliche Bearbeitungstiefen auf. In jedem Fall liegen aber die grundsätzlichen Leitideen vor, so dass die Baustellen im Sinne der übergeordneten Vision durch das Gebietsmanagement schrittweise verwirklicht werden können.

Anhand des Leitbildes können für die Entwicklung von Luzern Süd relevante Vorhaben privater Trägerschaften dem jeweiligen Reifegrad entsprechend auf ihre Übereinstimmung mit den Zielen überprüft werden. Massstab dazu sind die Prinzipien der nachhaltigen Entwicklung sowie der städtebaulichen, nutzungsmässigen und verkehrlichen Leitlinien aus dem vorliegenden Leitbild. Als Beurteilungskriterien liegen ergänzend folgende Instrumente vor:

- Indikatorenset nachhaltige Entwicklung (aus Aktionsprogramm Stadtentwicklung Luzern REK 4.7.1.).
- Städtebauliches Konzept im Modell über den Betrachtungsperimeter
- Aktualisiertes und erweitertes Nutzungsprofil (aus Richtplan Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw und den Gemeindeleitbildern)
- Schrittweise aufzubauendes Verkehrsmodell (auf den Grundlagen des Agglomerationsprogramms und dem Richtplan ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw)

Ein Gebietsmanagement als treibende Kraft

Die Realisierung der gemeinsam initiierten Entwicklung soll Freude bereiten. Neben einer greif- und realisierbaren Idee, geeigneten Projekten und guten Instrumenten braucht es vor allem Köpfe, die den Prozess tragen und gestalten. Ein von LuzernPlus mandatiertes Gebietsmanagement koordiniert und steuert die Entwicklungsprozesse („Baustellen“). Es ist einem politischen Steuerungsgremium unterstellt, welches aus Vertretern der Exekutiven der drei Partnergemeinden besteht. Dem Gebietsmanagement steht zudem ein Fachgremium unterstützend zur Seite. Die Aufgaben des Gebietsmanagements bestehen darin, die Entwicklung im Sinne der Entscheide des Steuerungsgremiums zu lenken. Er ist Ansprechstelle für alle relevanten Vorhaben im Betrachtungsperimeter und hat insbesondere folgende Aufgaben:

- Initiieren und koordinieren neuer Projekte
- Überwachung der als „Baustellen“ bezeichneten Projekte (in Zusammenarbeit mit der jeweiligen Projektleitung)
- Triage der Vorhaben privater Trägerschaften, welche für die Gesamtentwick-

«Der Raum Luzern Süd wird als funktionaler Raum verstanden. Die zusammenhängenden Entwicklungsvorstellungen werden in den gemeinsam abgestimmten Ortsplanungen der Gemeinden umgesetzt.»

ung relevant sind und demzufolge koordinierte Entscheide erfordern (in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Behörden)

- Aufarbeitung von Anträgen an das Steuerungsgremium

Dem Steuerungsgremium steht im Idealfall eine „Stadtbaukommission Luzern-Süd“ als beratendes Gremium zur Verfügung, bestehend aus den Organen der drei Gemeinden, welche für die Qualitätssicherung zuständig sind.

Die Arbeit des Gebietsmanagers

Der Gebietsmanager ist einer politischen Projektsteuerung unterstellt, in welcher die Gemeinden Luzern, Horw und Kriens vertreten sind. Der Gebietsmanager entstammt vom beruflichen Hintergrund her eher dem Management als der Planung. Er kann sich jedoch auf einen Beirat stützen, der ihm in städtebaulichen Fragen zur Seite steht.

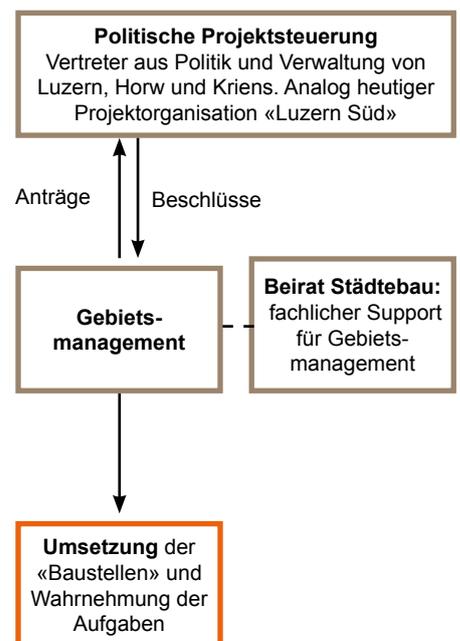
Die einzelnen Baustellen entwickelt der Gebietsmanager in Zusammenarbeit mit den Gemeinden in folgenden, generellen Arbeitsschritten:

- Wo städtebauliche Überlegungen vorliegen, ist als nächster Schritt das Nutzungsprofil zu definieren. Hier fällt die Abstimmung von Siedlung und Verkehr besonders ins Gewicht.
- Alsdann sind die Grundeigentümer in den Prozess mit einzubeziehen.
- In einem nächsten Schritt sind potentielle Realisierungsträger, allenfalls in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderung Luzern, zu kontaktieren und für die Nutzungsvorstellungen zu gewinnen.
- In einem Investorenwettbewerb oder städtebaulichen Planungswettbewerb werden die Gebiete gezielt entwickelt und die Nutzungsvorstellungen umgesetzt.

Vorgehen

Die nächsten Schritte der Projektpartner:

- Die drei Partnergemeinden beschliessen das «Leitbild für die Entwicklung von Luzern Süd» und vereinbaren so die Zusammenarbeit in Luzern Süd. Die Projektorganisation Luzern Süd bleibt bestehen.
- Auf Basis der gleichlautenden Beschlüsse und des «Leitbildes für die Entwicklung von Luzern Süd» können Seitens der Gemeinde Beitragsgesuche für die Umsetzung des Leitbildes eingereicht werden. Potentielle Partner sind beispielsweise die Wirtschaftsförderung Luzern oder das «projet urbain» vom Bundesamt für Raumentwicklung.



- Die Bevölkerung ist offen und transparent zu informieren. Eine Pressekonferenz vermittelt die zentralen Inhalte des Leitbildes. Die Mitwirkung erfolgt im Rahmen der Umsetzung der Baustellen, beispielweise im Revisionsprozess der Bau- und Zonenordnung.

Der Weg zum Gebietsmanagement

In einer ersten Phase wird es aufgrund der Ressourcen nicht möglich sein, auf Anhieb mit einem vollamtlichen Gebietsmanager zu starten. Es ist daher denkbar, dass zu Beginn das Projekt von einem mandatierten Gebietsmanager betreut wird. Für die Umsetzung sind folgende Schritte im Jahre 2010 anzugehen:

- Basierend auf dem Leitbild zur Entwicklung von Luzern Süd ist für das Gebietsmanagement ein detaillierter Aufgabenbeschrieb zu erarbeiten.
- Aufbauend auf den definierten Aufgaben sind die finanziellen Mittel für die Umsetzung des Leitbildes zur Entwicklung von Luzern Süd zu definieren und unter den drei involvierten Gemeinden und der Wirtschaftsförderung Luzern aufzuteilen.
- Die auf die jeweiligen Gemeinden entfallenden Mittel sind im Budget 2011 einzustellen.
- Im Jahre 2010 ist mit einer effizienten Öffentlichkeitsarbeit das Leitbild der Bevölkerung zugänglich zu machen. Hierzu bieten sich die Mitwirkungsanlässe im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevisionen an.

Für die Umsetzung kann grob von folgendem Kostenrahmen ausgegangen werden:

- Startbudget für das Gebietsmanagement: CHF 100'000.-
- Personalkosten Gebietsmanagement (50%-Pensum): CHF 90'000.-

Politische Umsetzung und Information

Das Erreichen von «Luzern Süd» bedingt eine Sicht für die Stadtregion und den starken politischen Willen, das Denken in Gemeindegrenzen zu überwinden. Damit dies gelingt, sind ein gezielter Einbezug der Bevölkerung und eine transparente Information entscheidend. Das Ziel besteht darin, «Ängste» und Vorbehalte auszuräumen und in kleinen, gezielten Schritten auf die Vision Luzern Süd hinzuarbeiten.

«Anhand von Baustellen wird die Vision Luzern Süd vertieft und konkrete Realisierungsvorstellungen entwickelt.»

7. Baustellen

Die städtebauliche Vision von Luzern Süd und die verkehrstechnischen Lösungsansätze sind anhand von Baustellen zu vertiefen und zu realisieren. Es werden orts- und themenbezogene Baustellen ausgeschieden.

7.1 Ortsbezogene Baustellen

Ortsbezogene Baustellen sind:

- A Steghof - Güterareal - Seeufer
- B Arbeitsgebiete mit Mattenhof, Schweighof und Nidfeld
- C Kuonimatt vom Schweighofzentrum bis zum Pilatusmarkt
- D Promenade Luzern - Kriens - Horw
- E Hangflanke und Hangfuss des Pilatus
- F Autobahnanschluss Luzern-Kriens mit Spange Süd
- G Zentrumsplanung Bahnhof Horw

7.2 Themenbezogene Baustellen

Themenbezogene Baustellen definieren Massnahmen und Aussagen, welche ihre Gültigkeit über das gesamte Gebiet Luzern Süd besitzen. Sie beziehen sich auf folgende Themen:

- I Verkehrs- und Parkraumkonzept
- II ÖV-Konzept
- III Freiraum und Langsamverkehr
- IV Nutzungskonzentration und Clusterbildung
- V Controlling ESP Schlund
- VI Abstimmung Nutzung, Fahrten und Erschliessung

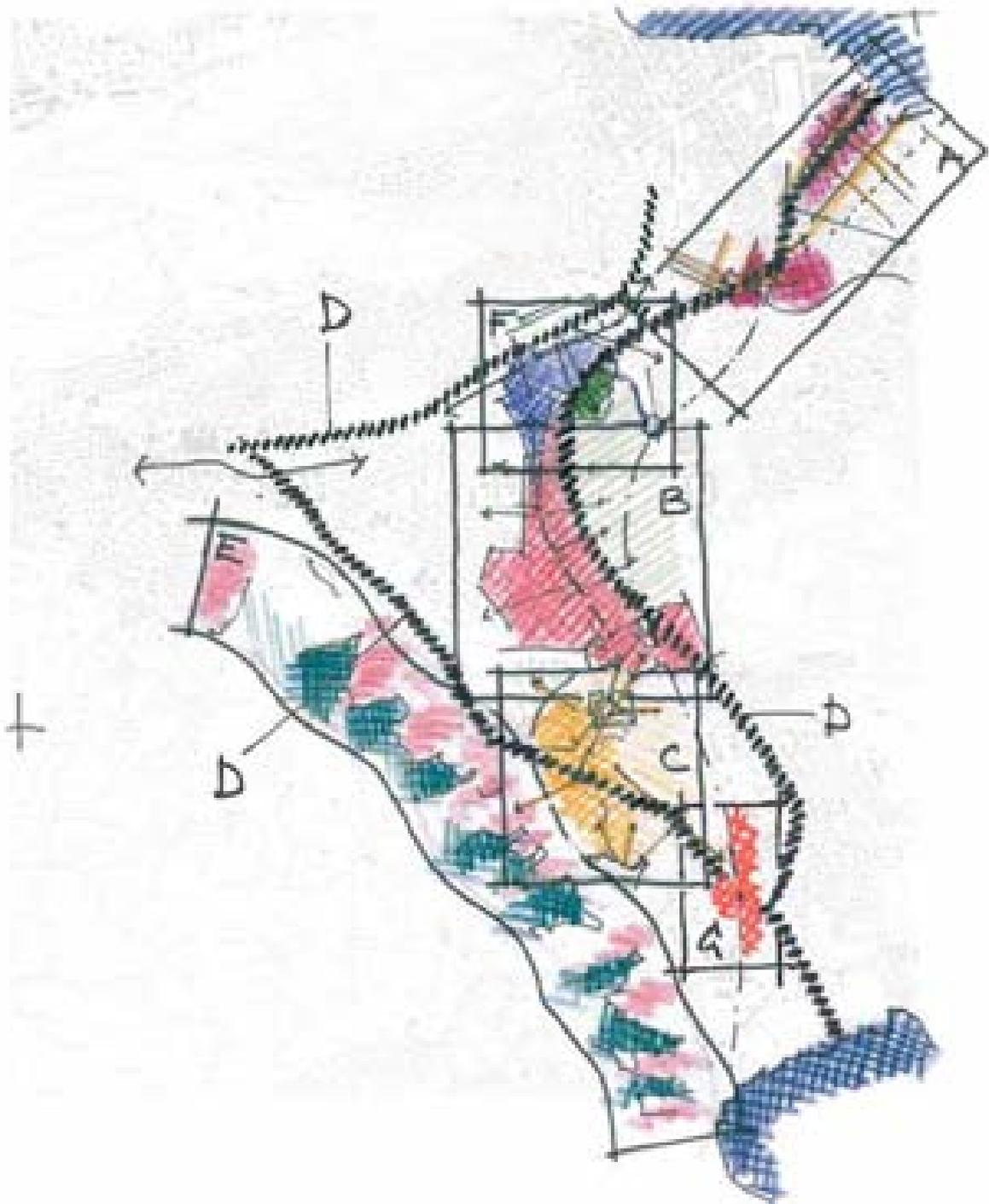


Abbildung: Lokalisierung der ortsbezogenen Baustellen. Freier Massstab, genordet.

A Steghof - Güterareal - Seeufer

Sachverhalt

Das Gebiet Steghof - Güterareal - Seeufer verfügt dank seiner Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und der Nähe zum See über zwei herausragende Qualitäten. Heute präsentiert sich ein städtebauliches Vakuum mit wenig Identität, eine Art «Lücke im Quartier». Das Gebiet birgt ein grosses Entwicklungspotential als Auftakt zur Südschneise.

Ziele / Leitideen

- Städtebauliches Gesamtkonzept von der Eschenstrasse bis zum Luzerner Seeufer entwickeln
- Neue attraktive Verbindungen für Fussgänger und Radfahrer über das Bahngelände zum Tribschen Quartier schaffen
- Promenade auf dem Zentralbahntrasse bis zum Luzerner Seeufer verlängern
- Vorgesehene S-Bahnhaltestelle Steghof nach Süden verschieben und mit der neuen Fussgängerverbindung über das Gleisfeld mit dem neu zu entwickelnden Quartier auf dem EWL-Areal in Verbindung bringen
- Südzubringer als urbaner Strassenraum integrieren
- Verdichtung bei der S-Bahnhaltestelle Steghof anstreben
- Standorte für mögliche „höhere Häuser“ überprüfen
- Nutzungen und Dichten der neuen Stadtstrukturen bestimmen

Vorgehen

Eine städtebauliche Studie für das Gebiet Steghof ist in Arbeit. Diese dient als Grundlage für die laufende BZO Revision der Stadt Luzern und als Beurteilungsgrundlage für kommende qualitätssichernde Verfahren (Gestaltungs- und Bebauungspläne, Wettbewerbe). Für einzelne Gebiete sind die städtebaulichen Ideen in einem Investorenwettbewerb umzusetzen. In diesem Verfahren sind die Nachbargemeinden im Preisgericht vertreten, womit eine grenzübergreifende Koordination sichergestellt wird.



Abbildung: Kartenausschnitt und Blickrichtung

Modellausschnitt S. 25, freier Massstab

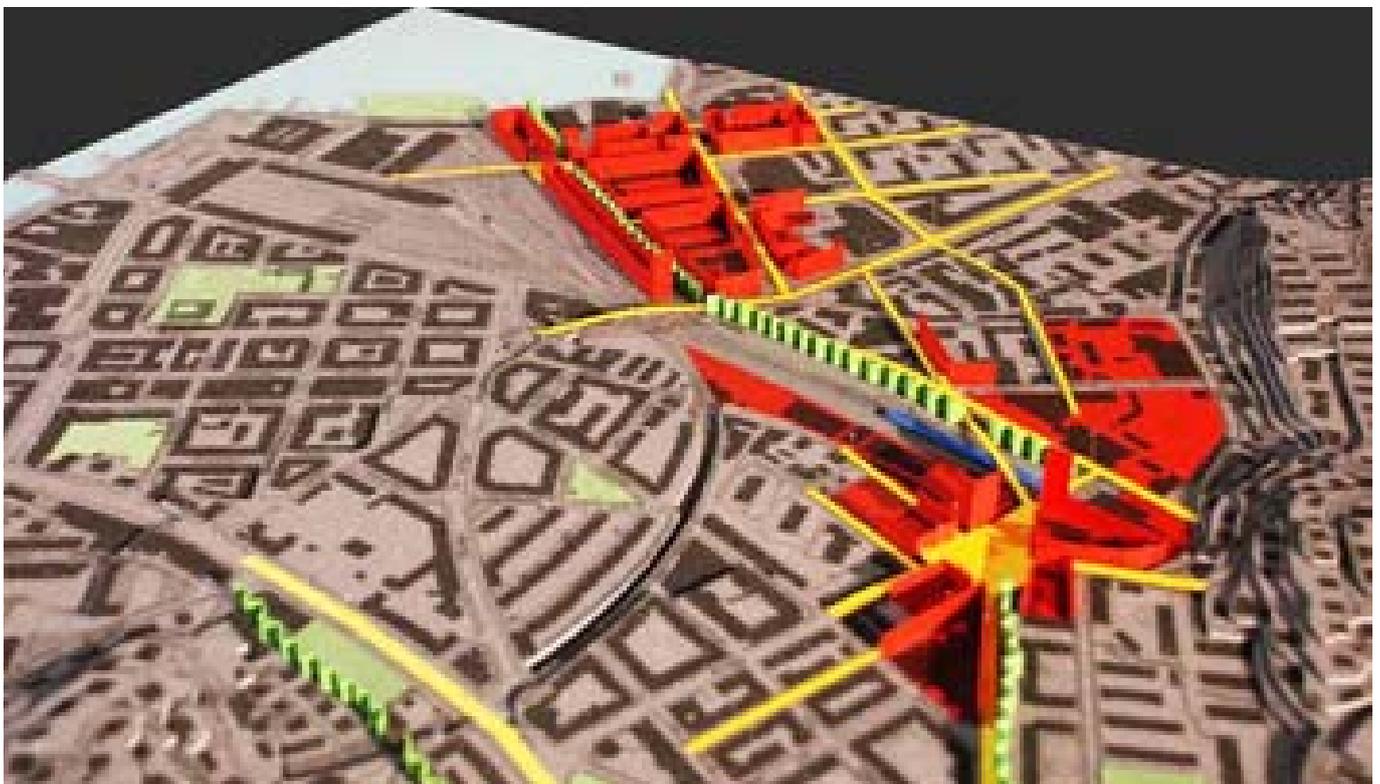


Abbildung: Modellausschnitt Steghof mit Güterareal und Seeufer im Hintergrund (vgl. Kartenausschnitt S. 24)



Abbildung: Blick von der Sternmattstrasse auf die Bahnanlagen



Abbildung: Blick auf die Eschenstrasse

B Arbeitszone mit Mattenhof, Schweighof und Nidfeld

Sachverhalt

Im Vordergrund der laufenden Teilrevision der Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Kriens stehen Umzonungen grosser Areale von der Arbeitszone IV („Industrie“) in die Arbeitszone III („Gewerbe“). Dadurch wird auf die erhöhte Nachfrage nach Flächen für Dienstleistungen und Ausbildungszwecke reagiert und Wohnen im Zusammenhang mit Bildungsstätten ermöglicht. Weiter wird mit der Ortsplanungsrevision die Grundlage geschaffen, damit an den Standorten Mattenhof-Nord und -Süd sowie Sternmatt Hochhäuser bis 45 m entstehen können.

Ziele / Leitideen

- Industriezone in eine hochwertige Arbeitszone oder Zentrumszone aufwerten
- Die neuen Projekte Mattenhof, Schweighof, Nidfeld in eine ganzheitliche städtebaulichen Komposition einbinden
- Mass der Verdichtung erhöhen und zulässige und erwünschte Nutzungen fördern
- Zentrumsfunktionen bei der S-Bahnhaltestelle Mattenhof vorsehen. Städtebaulichen Schwerpunkten im Sinne einer «City-Bildung» setzen.
- Komposition möglicher Hochhäuser auf beiden Seiten der Haltestelle, als Akzentuierung des Entwicklungsschwerpunktes, entwickeln
- Attraktives Netz der öffentlichen Räume (Strassen, Plätze, Höfe, Passagen) für Fussgänger mit guter Anbindung an die S-Bahnstation Mattenhof schaffen
- direkte Fusswege zur Promenade auf der Zentralbahntrasse und zur Luzerner Allmend anlegen
- Neue attraktive Fusswege über die Autobahn zu den Wohnquartieren von Kriens organisieren
- Nidfeldstrasse als zentraler, urbaner und attraktiver Strassenraum („Strip“) gestalten
- Diese neu aufzuwertende Arbeitszone an die Nachbarquartiere im Norden (Nidfeldstrasse, Arsenal) und im Süden (Industriestrasse, Oberkuonimatt) anbinden



Abbildung: Kartenausschnitt und Blickrichtung

Modellausschnitt S. 27, freier Massstab



Abbildung: Visualisierung Projektidee Matthenhof

vgl. Richtplan ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof

Horw; Massnahmenblätter:

S 01 Städtebau

S 02 Mattenhof



Abbildung: Modellausschnitt Mattenhof, Oberkuonimatt und Nidfeld (vgl. Kartenausschnitt S. 26)



Abbildung: Blick auf den Kreisverkehr Nidfeldstrasse-Sternmatt

Vorgehen

Gestützt auf das Strategiepapier «Kriens konkret: Gemeindepolitik 2010 -2014», den Richtplan ESP Eichhof - Schlund - Bahnhof Horw und das vorliegende Leitbild für die Entwicklung von Luzern Süd hat der Gemeinderat von Kriens am 9. September 2009 eine Planungszone im Gebiet Mattenhof beschlossen. Die provisorischen Nutzungsbestimmungen sind die folgenden: «Für die Parzellen [...] im Gebiet Mattenhof gilt auch bei baulichen Änderungen und Nutzungsänderungen eine Gestaltungsplanpflicht. Im Rahmen eines Gestaltungsplanes ist ein städtebaulich attraktives Projekt mit einer hohen Verdichtung für personenintensive Nutzungen anzustreben. Es sind nur Bauten mit mindestens vier Geschossen zulässig. Ladenflächen im Erdgeschoss sind zulässig.»

C Kuonimatt vom Schweighofzentrum bis zum Pilatusmarkt

Sachverhalt

Im Zuge der Teilrevision der Ortsplanung Kriens entstehen mit der Umzonung der Areale Sternmatt, Nidfeld (alter Pilatusmarkt) und Steinhof von der Arbeitszone IV („Industrie“) in die Arbeitszone III („Gewerbe“) neue Potentiale für Dienstleistungsbetriebe. Die Umstrukturierung dieser Areale soll nach übergeordneten, städtebaulichen und verkehrstechnischen Überlegungen erfolgen.

Ziele / Leitideen

- Neues attraktives Quartier entwickeln
- Dichte und Nutzungen bestimmen
- Standort für verkehrsintensive Nutzungen überprüfen (mit direkter Zufahrt von der Ringstrasse her)
- Möglichkeit, bestehende verkehrsintensive Nutzungen an diesen Standort umzulagern, ins Auge fassen
- Der Ringstrasse ein neues Gesicht verleihen
- Auf der Trasse der nicht mehr benötigten Industriegleise der KLB das Potential ausschöpfen, parallel zur Ringstrasse eine Verbesserung für den öffentlichen Verkehr zu schaffen
- Anbindung an die zwei Einkaufszentren, Oberkuonimatt im Norden und Pilatusmarkt im Süden
- Auf das benachbarte Wohnquartier im Osten Rücksicht nehmen, Wohnquartier im Gebiet Hinter Schlund ausweiten
- Attraktive und direkte Fusswege zu den beiden S-Bahnstationen Mattenhof und Horw anlegen

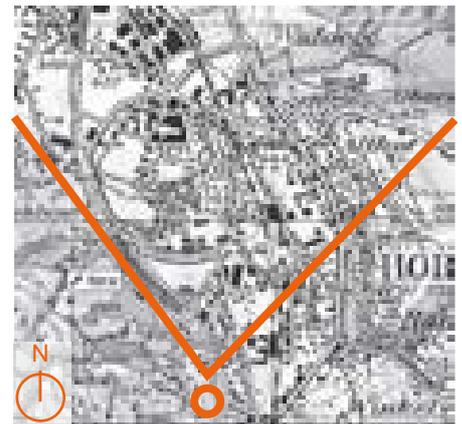


Abbildung: Kartenausschnitt und Blickrichtung

Modellausschnitt S. 29, freier Massstab

vgl. Richtplan ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof

Horw; Massnahmenblätter:

S 04 Richtplan Schlund – Schällematt –

Schweighof

V03 Industriegleis



Abbildung: Modellausschnitt Kuonimatt und Pilatusmarkt (Vordergrund) Richtung Allmend (vgl. Kartenausschnitt S. 28)



Abbildung: Blick auf den Grabenhof mit Fussgängerüberführung



Abbildung: Blick auf den Pilatusmarkt

D Promenade Luzern - Kriens - Horw

Sachverhalt

Die Elemente des Grünraumes wie die Nordflanke des Pilatus, die Auto-
bahnüberdeckungen, die Luzerner Allmend und die Bachläufe bilden heute
einzelne Mosaiksteine der Nächst- und Naherholung. Sie sind untereinander
nur unzureichend vernetzt. Damit bleibt ein grosses Potential für zusätzliche
Wohn- und Lebensqualität brach.

Ziele / Leitideen

- Durchgehender, grosszügiger Grünraum mit Promenade als „innere Land-
schaft“ mitten durch den Stadtraum Luzern Süd schaffen und attraktiv
gestalten (ähnlich dem Promenadenweg längs dem Dorfbach in Horw)
- Öffentliche Anlagen wie Luzerner Allmend, Schwimmbad, Schulen, Parks,
Sport- und Spielplätze gut anbinden
- Kontinuität und gesamtheitliche Gestaltung anstreben
- Zentralbahntrasse, Schlundstrasse und Verlauf des Schlimbaches nut-
zen

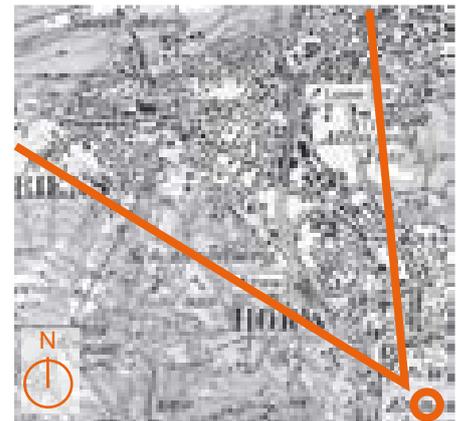


Abbildung: Kartenausschnitt und Blickrichtung

Modellausschnitt S. 31, freier Massstab

vgl. Richtplan ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof

Horw; Massnahmenblätter:

S 04 Richtplan Schlund – Schällematt –

Schweighof



Abbildung: Trasse der Zentralbahn



Abbildung: Uferweg am Steinibach, Horw



Abbildung: Modellausschnitt der grünen Promenade (vgl. Kartenausschnitt S. 30)

E Hangflanke und Hangfuss des Pilatus

Sachverhalt

Die Hangflanke und der Hangfuss des Pilatus bilden prägnante, weithin sichtbare Elemente des Landschaftsraumes in Luzern Süd. Entlang der Hangflanke erstrecken sich attraktive Wohngebiete. Es besteht zusätzliches Entwicklungspotential für weiteres Wachstum. Dieses soll qualitativ und den Gegebenheiten angepasst erfolgen.

Ziele / Leitideen

- Diese hervorragend situierten und gut erschlossenen Wohnlagen nutzen als Alternative zu den Entwicklungen im Westen von Kriens
- Ein Wohnquartier, mit grosser Rücksicht auf die Grünzüge und Bachläufe des Pilatus-Nordhanges, entwickeln
- Ein übergeordnetes Landschafts- und Siedlungskonzept für den überkommunalen Siedlungskörper entlang der Hangflanke erarbeiten
- Fusswegverbindungen mit den Quartieren in der Ebene organisieren
- Bautypologie und Dichte bestimmen
- Architektonische Qualität fordern, da der Hang besonders sichtbar ist

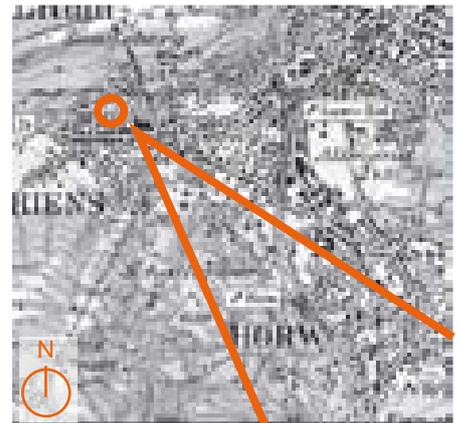


Abbildung: Kartenausschnitt und Blickrichtung
Modellausschnitt S.33, freier Massstab



Abbildung: Historische Aufnahme des Pilatushanges zur Zeit des Autobahnbaus



Abbildung: Heutige Gestalt der Pilatushangflanke

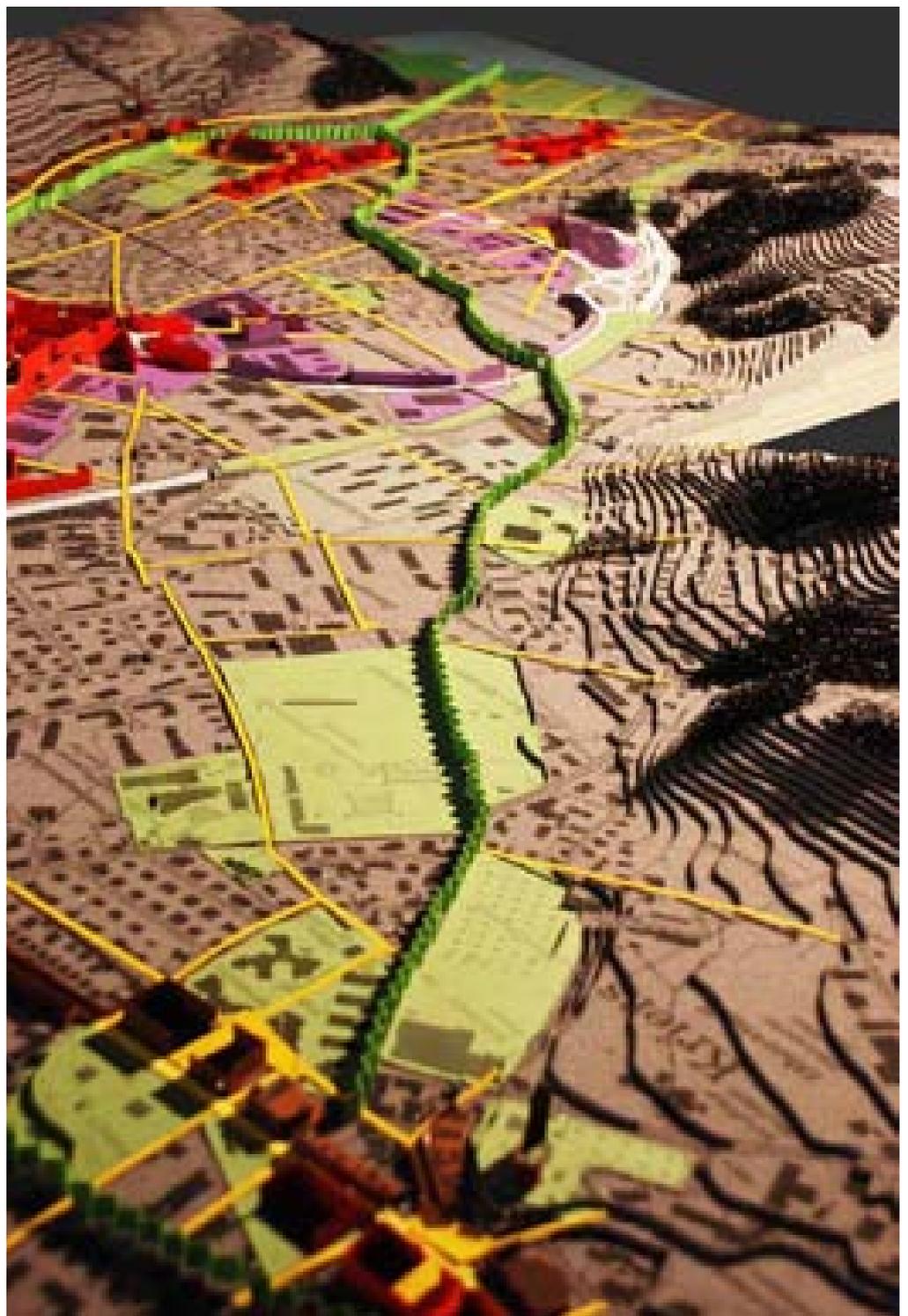


Abbildung: Modellausschnitt vom Hangfuss / -flanke des Pilatus (vgl. Kartenausschnitt S. 32)

F Autobahnanschluss Luzern-Kriens mit Spange Süd

Sachverhalt

Die Anschlussbauwerke der Autobahn sind flächenmässig ein bedeutender Eingriff in das Stadtgefüge Luzern Süd. Ihre Trennwirkung ist maximal. Aus städtebaulicher Warte ist eine Reorganisation nötig. Im Perimeter ist ebenfalls das Projekt Spange Süd in Planung. Die Spange Süd tangiert die Allmend, womit sich eine Tunnellösung aufdrängt, um keine Siedlungsgebiete zu beeinträchtigen. Das Projekt hat Anpassungen an der Arsenalstrasse und der Eichhofstrasse zur Folge.

Ziele / Leitideen

- Berücksichtigung und Gewährleistung der Abwicklung von übergeordneten Verkehrsströmen
- Restrukturierung des Autobahnanschlusses mit Einbindung der Spange Süd in ein städtebauliches Konzept
- Heutige unüberwindbare Gebiete mitten in der Stadt beseitigen
- Übersichtlichkeit und Orientierung schaffen
- Potential der Restflächen nutzen
- Luzernerstrasse als urbane Hauptachse aufwerten
- Eichhofüberbauung in die Strassenfront einbeziehen
- Fussgängerüberquerungen vom Eichhofareal zur Luzerner Allmend vorsehen
- Promenade auf dem Zentralbahntrasse mit dem Südzubringer nicht beeinträchtigen (Promenade hat Vorrang!)

Vorgehen

Es ist zu prüfen, inwiefern eine verbesserte städtebauliche Integration des Autobahnanschlusses verkehrstechnisch machbar ist. Dabei ist sicherzustellen, dass die Funktionalität gewährleistet bleibt.

In Absprache mit der mit dem Projekt beauftragten Firma metron ist eine Lösung im Sinne des Leitbildes anzustreben. Dazu können als Orientierungsrahmen die nachfolgenden Skizzen dienen. Diese stellen eine längerfristige Vision dar und widerspiegeln den städtebaulichen Grundgedanken. Dieser Grundgedanken soll durch die Erarbeitung eines städtebaulichen Konzepts in der weiteren Planung der Spange Süd im Raum Allmend zum Tragen kommen.

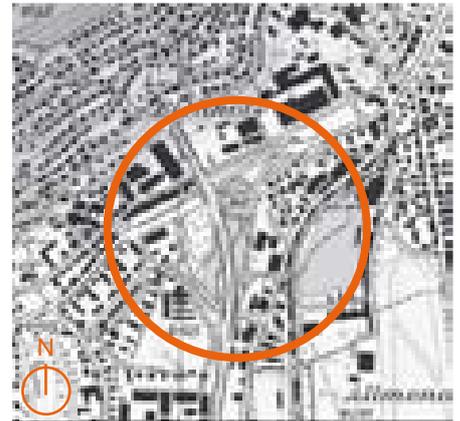


Abbildung: Lage und Kontext der Skizzen S. 35,
freier Massstab

Abbildung: Systematik redimensionierter Autobahn-
anschluss. Freier Masstab, genordet.

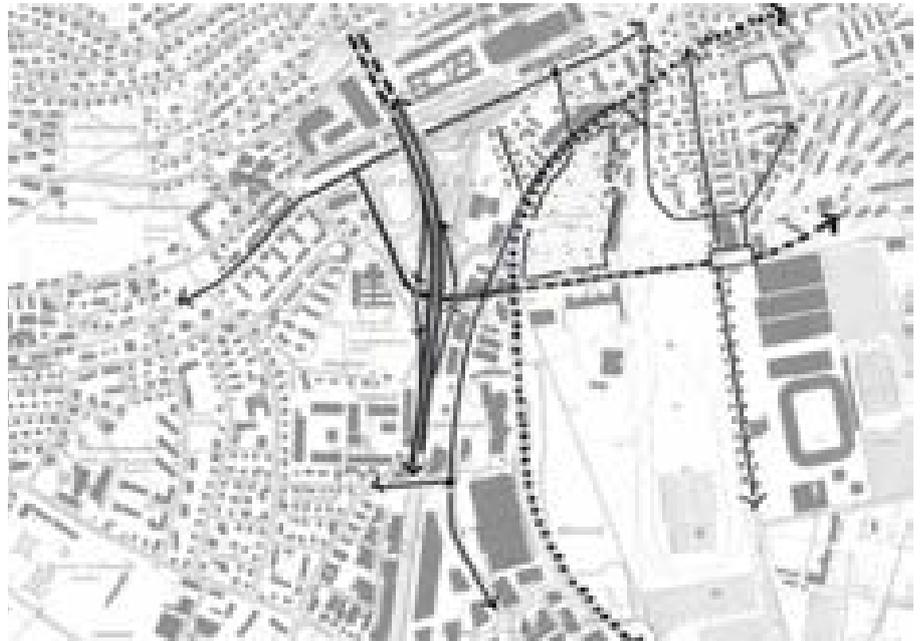


Abbildung: Städtebauliches Potential bei redimen-
sioniertem Autobahnanschluss. Freier Masstab,
genordet.



G Zentrumsplanung Bahnhof Horw

«Die neue Zentrumszone Bahnhof Horw bildet mit Wohn-, Arbeits- und Bildungsstätten mit S-Bahnstation und Seeanstoss den Abschluss des neu entstehenden Stadtraums Luzern Süd. Die Zentrumszone Bahnhof Horw wird innerhalb dieses Gebiets einen Schwerpunkt mit hoher Standortqualität bilden und zur angestrebten starken Identität von Luzern Süd beitragen.»



Sachverhalt

Im kantonalen Richtplan 1998 wird das Gebiet Kriens / Horw (Nidfeld – Schlund) als Entwicklungsschwerpunkt von kantonalen Bedeutung bezeichnet. Die Arbeitsgebiete in diesem Raum werden zudem als «wirtschaftliche Vorranggebiete» eingestuft.

Die Arealentwicklungen und Umstrukturierungen im Umfeld des Bahnhofes Horw bieten eine Ergänzung des verkehrsberuhigten, neuen Ortszentrums Horws. Durch die hervorragende Verkehrserschliessung mit dem vor wenigen Jahren realisierten neuen Autobahnanschluss Schlund, der Ortsumfahrung sowie der S-Bahn verfügt das Gebiet über eine entscheidende Standortqualität. Mit der S-Bahn erreicht man in 7 Minuten den Bahnhof Luzern, das KKL, die im Bau befindliche Universität und die Innenstadt. Dank schlanken Umsteigebeziehungen am Bahnhof Luzern gelangt man rasch nach Zürich, Basel, Bern und ins Tessin. Mit der Tieferlegung der Zentralbahntrasse im Jahre 2014 erhöht sich die Frequenz der Anbindung auf einen ¼-Stunden-Takt.

Ziele / Leitideen

- Durch den Abbruch des bestehenden Bahnhofgebäudes entsteht ein grosszügiger Bahnhofplatz, dorfseitig eingefasst von einer dichten, gemischt genutzten Überbauung mit Läden, Gastro- und Dienstleistungsbetrieben sowie Wohnungen
- Es entsteht eine ihrer Lage entsprechende Zentrumsüberbauung von überdurchschnittlicher städtebaulicher und architektonischer Qualität
- Ein vielfältiger Nutzungsmix bietet Platz fürs Wohnen, Dienstleistungen, Büros, Gewerbe und kleineren Verkaufsflächen (keine Einkaufs- und Fachmarktzentren)



- Eine geeignete Etappierung erlaubt die schrittweise Umsetzung der Zentrumsentwicklung
- Attraktive Umsteigebeziehungen Bahn / Bus und Bahn / Langsamverkehr beeinflussen das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zugunsten des ÖV
- Ein Modal Split von 60% ÖV-Anteil sorgt für ein geringes MIV Fahrtenaufkommen trotz hoher Dichte und damit für eine ausgesprochen hohe Wohn- und Arbeitsqualität
- Verkehrsfreie oder verkehrsberuhigte Zonen und Freiräume sorgen für attraktive Anbindungen des Zentrums Bahnhof Horw an den Langsamverkehr

Vorgehen

Die Gemeinde Horw hat unter Einbezug der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer im Planungsgebiet und der Krienser Behörden einen Studienauftrag für die Entwicklung der Zentrumszone Bahnhof Horw durchgeführt. Es wurde ein völlig neuer, von der bisherigen Bau- und Zonenordnung unabhängiger Konzeptvorschlag erarbeitet. Zur planungsrechtlichen Absicherung wird gegenwärtig die gewählte Studie «Südbahnhof» in einem Bebauungsplan festgehalten und die planungs- und umweltrechtlichen Bedingungen und Auflagen geklärt. Dieses Vorgehen ermöglicht Bauwilligen nach der Genehmigung des Bebauungsplans durch den Regierungsrat ohne weitere Planungsschritte die Ausarbeitung von Baugesuchen und letztendlich eine zügige Umsetzung der Planungen in gebaute Realität.

Der Planungsablauf ist wie folgt vorgesehen:

Juli – September 2009:	Vorprüfung durch den Kanton Gleichzeitig Orientierung der Grundeigentümer
Winter 2009:	Öffentliche Orientierungsveranstaltungen Öffentliche Auflage des Bebauungsplans Einspracheverhandlungen
Frühjahr 2010:	Beschlussfassung durch Einwohnerräte Horw und Kriens
Sommer 2010:	Genehmigung durch den Regierungsrat



I Verkehrs- und Parkraumkonzept

Individualverkehr

«Der motorisierte Individualverkehr wird nach dem Grundsatz der Angebotsorientierung gelenkt. Im Rahmen der Gebietsentwicklung werden die Zielsetzungen der Verkehrsvermeidung und der stadtverträglichen Verkehrsabwicklung konsequent verfolgt. Damit sollen auch Spielräume für die möglichst störungsfreie Abwicklung der legitimen Bedürfnisse des MIV geschaffen werden, namentlich für den gebietsbezogenen Verkehr.»

Sachverhalt

Wie im Agglomerationsprogramm (2006) in übergeordneter Form und im Konzept Verkehrsmanagement Schlund (2004) in gebietsbezogener Weise klar zum Ausdruck kommt, führt die un gelenkte Verkehrsentwicklung bereits in naher Zukunft zu empfindlichen Zunahmen der Leistungsengpässe auf dem Strassennetz und damit auch zu weiteren Behinderungen des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs entlang der Verkehrsachsen. Dies schafft insgesamt Zielkonflikte mit der angestrebten Nutzungs- bzw. Siedlungsentwicklung und steht im Widerspruch zum Grundsatz von Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr. Um die aus Sicht Stadtentwicklung wichtige Entwicklung im Grenzgebiet Luzern Süd - Horw - Kriens zu ermöglichen, sind Massnahmen im Sinn von „push and pull“ notwendig.

Leitideen

- Das Strassennetz wird nach den Grundsätzen des Verkehrs-System-Managements bewirtschaftet. Für den MIV gilt der Grundsatz der Angebotsorientierung.
- Qualitative Ausbauten der Strasseninfrastruktur sind anzustreben, namentlich für die Entflechtung von MIV und ÖV und im Interesse des stadtverträglichen Verkehrs (hohe Verkehrssicherheit, Attraktivität für ÖV und LV, attraktive Strassenräume als Stadträume).

Vorgehen

Bezüglich Massnahmen sind drei Handlungs-Ebenen zu unterscheiden:

- **Netz-Infrastruktur:** Grundsätzlich ist von der heutigen Netzstruktur auszugehen. Die grossen Strassenbauprojekte wie ByPass und Spange Süd sind

als langfristige Projekte zu sehen und stehen kurzfristig nicht zur Verfügung. Für die Verbesserung der Anbindung Allmend an das Nationalstrassennetz (Alternative oder Übergangslösung) ist derzeit eine Studie in Arbeit.

- **Netz-Betrieb:** Die knappen Verkehrskapazitäten sind entsprechend der Zielsetzung der Gebietsentwicklung zu bewirtschaften, nach den Grundsätzen des Verkehrs-System-Managements.
- **Lenkung der Verkehrserzeugung im Rahmen der Nutzungsentwicklung:** Neue Nutzungen induzieren neuen Verkehr bzw. führen zu einer örtlichen Bindung von Verkehrsbewegungen. Die der Nutzung zugeordnete Parkierung stellt den zentralen Faktor der Verkehrserzeugung dar. Darüber hinaus sind die Erschliessungsqualität mit dem ÖV und das verfügbare Parkplatzangebot im Umfeld weitere Einflussfaktoren. Zwischen den Erfordernissen aus Sicht Verkehr und der Anforderung an die Attraktivität der Nutzung (für potentielle Investoren und Nutzer) ist eine Abwägung vorzunehmen.

Parkraumkonzept

«Im Rahmen der Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr bildet das Parkplatzangebot, nebst der Nutzungsplanung, ein zentrales Lenkungs-instrument. Die Bemessung und Bewirtschaftung des öffentlichen und privaten Parkraums erfolgt nach einheitlichen Kriterien.»

Fahrten des MIV haben Anfang und Ende je auf einem Parkplatz. Das Parkplatzangebot am Zielort beeinflusst die Verkehrsmittelwahl wesentlich.

Leitideen

- Das Angebot und die Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze erfolgt nach einheitlichen Kriterien und abgestimmt auf die Umfeldnutzungen und das private Parkierungs-Angebot.
- Das Angebot an privaten Parkierungen wird begrenzt und nach Massgabe der Nutzung und Qualität der Erschliessungsgüte durch den ÖV dimensioniert. Bei Standorten mit sehr guter ÖV-Erschliessungsqualität sind tiefe Parkplatzangebote unterhalb dem in den kommunalen Parkplatzregelungen vorgeschriebem Minimalangebot zuzulassen (vor allem bei Nutzungen wie Ausbildung, Campus, usw.). Die Bewirtschaftung der privaten Parkplätze für Pendler und bei Publikumsnutzungen ist - eingebunden in ein Mobilitätskonzept - grundsätzlich vorzusehen.

II ÖV-Konzept

«Der öffentliche Verkehr stellt das Rückgrat der Verkehrserschliessung von Luzern Süd dar. S-Bahn und Buslinien erschliessen das Gebiet über zentral gelegene Haltestellen und mit einem städtischen Fahrplanangebot. Das Entwicklungskonzept für Nutzung und Siedlung ist eng abgestimmt auf die S-Bahn-Haltestellen. Das Busnetz stellt die subsidiäre ÖV-Erschliessung sicher und vernetzt die Siedlungsschwerpunkte und die Bahn-Stationen.»

Sachverhalt

Dichte städtische Agglomerationen weisen optimale Voraussetzungen auf für den öffentlichen Verkehr als wirkungsvollen Verkehrsträger. Die Bahn deckt die nationalen und internationalen Verbindungen ab. Die S-Bahn deckt die Hauptverbindungen in der nahen und weiteren Region ab. Die Buslinien ergänzen das Netz der Regionalverbindungen und übernehmen die Funktion der Feinverteilung ab den Bahnknoten. Die örtliche und betriebliche Vernetzung der Linien zusammen mit einem dichten Angebot, komfortablen Transportgefässen und einer optimalen Information führen zu einem attraktiven System, welches die Mobilitäts-Grundversorgung stadtverträglich abdeckt.

Die Zentralbahnlinie mit den künftigen Haltestellen Allmend und Steghof sowie den bestehenden Haltestellen Mattenhof und Horw bildet eine sehr gute Ausgangslage und deckt einen bedeutenden Bereich des Perimeters attraktiv ab. Der heutige Fahrplan mit unregelmässiger Taktfolge und teilweise fast 1/2-Stunden Taktlücken wird mit dem Ausbau der Zentralbahn verdichtet und homogenisiert. Der Grossteil der Buslinien – so auch die für Luzern Süd wichtigen Linien 20 und 21 – sind heute radial auf den Knotenpunkt Bahnhof Luzern ausgerichtet. Dies hat nebst Vorteilen (direkte Verknüpfung mit einer Vielzahl von regionalen, nationalen und internationalen Bahnverbindungen) den Nachteil der Linienkonzentration und der Überlagerung mit MIV-Leistungsgängen gegen das Zentrum von Luzern hin. Die für das Gebiet Luzern Süd ebenfalls bedeutenden Buslinien 16 (Kriens-Horw Zentrum-Spitz) und 31 (Kasernenplatz – Pilatusmarkt) weichen von dieser Charakteristik ab und decken auch tangentielle Erschliessungsbedürfnisse ab. Mit den S-Bahn-Stationen im Gebiet Luzern Süd bestehen beschränkt Verknüpfungen (Linien 16 und 21 in Nähe Bahnhof Horw, Linie 31 in ca. 250 m Distanz zu Station Mattenhof, Line 20 bei künftiger Station Allmend).

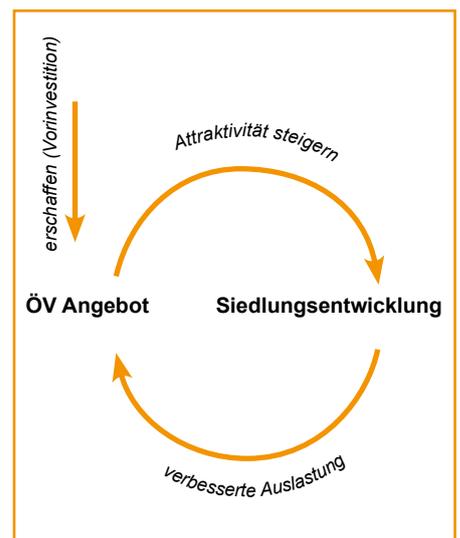


Abbildung: Schematik Zusammenhang Siedlungsentwicklung / Verkehrsverlagerung

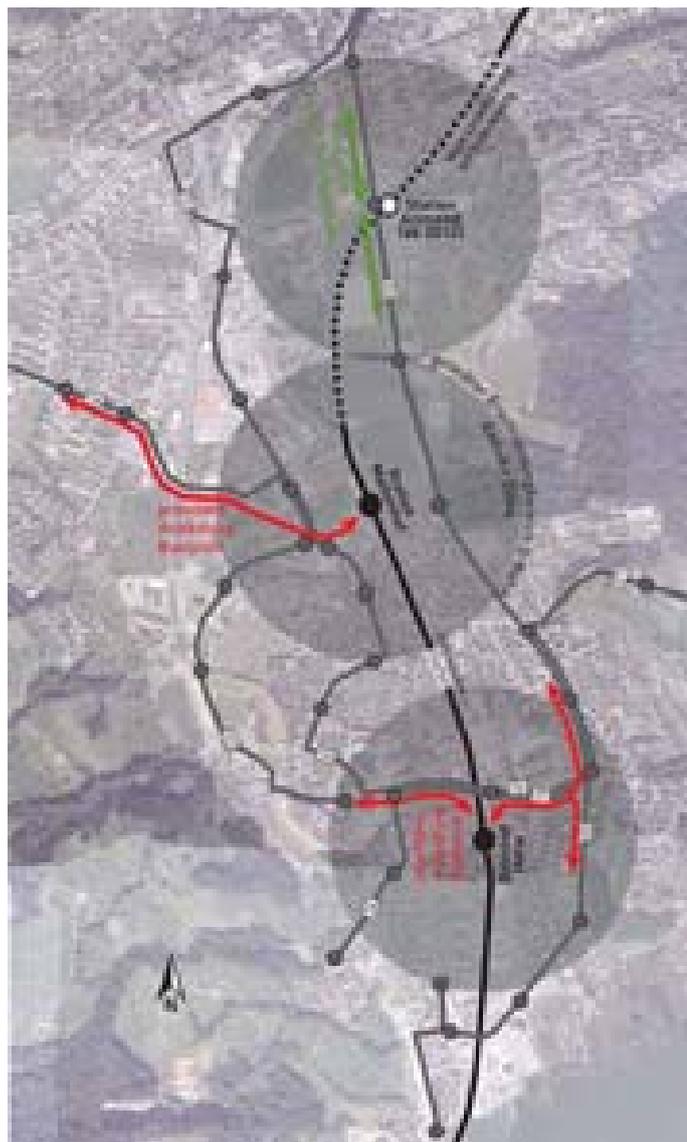


Abbildung: S-Bahn-Haltestellen und mögliche Ausrichtung der Anbindung der Buslinien (Feinverteilung). Freier Massstab, genordet.

Leitideen

- Das ÖV-Angebot wird konsequent, nachfragegerecht und unter Berücksichtigung der Förderungsziele weiter entwickelt.
- Auf den Buslinien sind werktags tagsüber Kursfolgezeiten von maximal 10 Minuten und in Randzeiten mindestens ein 15 Min.-Takt anzustreben. Die Bedienungshäufigkeit der S-Bahn-Stationen erfolgt mindestens im 15 Min.-Takt.
- Die Nutzungsentwicklung und das ÖV-Angebot werden eng aufeinander abgestimmt. Namentlich personenverkehrsintensive Nutzungen werden im Umfeld der S-Bahn-Stationen konzentriert. Die ÖV-Erschliessung für neue Entwicklungsgebiete wird von Beginn weg sichergestellt.
- Die Vernetzung zwischen Bahn und Bus hat bezogen auf den Raum Luzern Süd in erster Priorität über die S-Bahn Haltestelle Bahnhof Horw zu erfolgen.
- Die Voraussetzungen für kombinierten Verkehr werden zielgerichtet gefördert. Die Erreichbarkeit der ÖV-Knoten für den Langsamverkehr wird direkt und attraktiv sichergestellt. Mit einem nachfragegerechten Angebot an Bike+Ride Abstellplätzen, CarSharing-Angeboten und Taxi wird die kombinierte Mobilität gefördert.
- Überdacht werden müssen im Zusammenhang mit dem Parkplatzangebot auch Bestimmungen aus kommunalen Parkplatzreglementen, insbesondere die Anforderungen an Minimalparkplätze.

III Freiraum und Langsamverkehr

Langsamverkehr

«Der Langsamverkehr übernimmt, namentlich auch im Zusammenwirken mit dem öffentlichen Verkehr, eine zentrale Funktion in der stadtverträglichen Abdeckung der Mobilitätsbedürfnisse im Bereich der Detailerschliessung und der Verbindungen zwischen Stadtteilen und Quartierzentren. Mit gemeinsamen und aufeinander abgestimmten Massnahmen wird ein sympathisches Umfeld für den Langsamverkehr als Beitrag zu einer «bewegten Stadt» geschaffen.»

Sachverhalt

Attraktive Räume und Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr stellen im städtischen Raum ein wichtiges Qualitäts- und Identitätsmerkmal dar. Attraktiv heisst dabei sicher, direkt, zusammenhängend und von hoher Umfeldqualität. Die Anforderungen sind generell in den Strassenräumen aber auch auf separaten Verbindungen abseits des motorisierten Verkehrs sicher zu stellen. Die bereits bestehenden Qualitäten sind in diesem Sinne konsequent weiter zu entwickeln, abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung

Leitideen

- Das bestehende Netz an Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr wird konsequent ergänzt, Lücken werden geschlossen und das Wegnetz durchgängig ausgestaltet.
- Die Strassenachsen werden sicher (Verkehrssicherheit, soziale Sicherheit) und nach ihren spezifischen Eigenschaften gestaltet und optimal in die Siedlungsentwicklung eingebunden.
- Die Orientierungsmöglichkeiten werden verbessert.
- Ein attraktives Angebot an Abstellplätzen für Zweiräder und ausreichend Sitzgelegenheiten für den Fussverkehr wird flächendeckend angeboten.
- Die Bedürfnisse für fahrzeugähnliche Geräte (Inline-Skates, Trottinets etc.) finden Berücksichtigung.
- Kohärente und einheitliche Gestaltung im Strassenraum (Möbiliar, Beleuchtung und Belag)

«Bewegte Stadt»

Das Credo «Bewegte Stadt» meint ein moderner, flexibler und verantwortungsvoller Umgang mit Mobilität und das Suchen von Lösungen im Verkehrsverbund, insbesondere im Langsamverkehr im Nahbereich.

Vorgehen

In einem ersten Schritt findet eine Netzüberprüfung statt. Kriterien dazu bilden die Anforderungen an Sicherheit, Kohärenz, Direktheit und Komfort und damit insgesamt an die Attraktivität des Langsamverkehrsnetzes.

Das Bedürfnis nach Schliessung von Netzlücken und generell der Verdichtung des Netzes abgestimmt auf die Nutzungsentwicklung ist zu klären. Die Festlegungen im Richtplan ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw (Koordinationsblatt V01) und aktuellere Ideen zu Netzergänzungen bilden eine Grundlage dazu.

Zudem sind das Angebot und der Handlungsbedarf für Veloabstellmöglichkeiten zu erfassen.

Dies führt zum Handlungsbedarf bezüglich qualitativem und quantitativem Netzausbau sowie Veloabstellanlagen und der entsprechenden Massnahmenplanung. Aufgrund der Prioritätensetzung und der Koordination mit weiteren Verkehrsinfrastrukturprojekten ist die Umsetzungsplanung vorzunehmen.

IV Nutzungskonzentration und Clusterbildung

«Eine nachhaltige Standortentwicklung besteht darin, Nutzungen in den einzelnen Gebieten dort zu fördern, wo einerseits entsprechende Standortvoraussetzungen vorhanden sind und andererseits eine identitätsstiftende Zentrumsentwicklung erreicht werden kann.»

Sachverhalt

Neben den städtebaulichen und verkehrstechnischen Überlegungen erhalten nutzungsspezifische Überlegungen dann einen besonderen Stellenwert, wenn es darum geht, Versorgungsziele zu erreichen, zentrale Orte in ihrer Bedeutung zu stärken und eine Schwerpunktsetzung im Sinne einer bedarfsorientierten Clusterbildung zu fördern.

Ziele / Leitideen

Eine bedarfsorientierte Clusterbildung wird gezielt gefördert. Es geht somit darum, Agglomerationen von Unternehmen verwandter Branchen, Bildungs- und Forschungseinrichtungen sowie politischen Institutionen, die durch Ihre Interaktionen eine besondere Wirtschaftsdynamik erzeugen, zu fördern.

Das bedeutet, dass gezielt lokal orientierte Verkaufsflächen (z.B. Märkte) und Nutzungen im Zusammenhang mit der Gesundheit, der Freizeit, der Verwaltung und den öffentlichen Diensten an den dafür geeigneten Orten gefördert und konzentriert werden, so dass lokal Synergien möglich werden.

Vorgehen

- Bestandesaufnahme: Örtliche Erhebung der günstigen Standortvoraussetzung für die jeweiligen Nutzungen.
- Schwerpunktsetzung: Definition von Nutzungskonzentrationen an zentralen Orten.
- Erarbeitung von gezielten Förderungsmassnahmen zur Ansiedlung der spezifizierten Nutzungen.
- Definition von einzelnen Pilotprojekten (z.B. Aufbau regionaler Netzwerke, Bereitstellung von Gründungskapital oder Nutzflächen o.Ä.)
- Suche von Realisierungspartnern und Trägern für Pilotprojekte und Präzisierung der Projekte.
- Umsetzung der konkreten Pilotprojekte.

Zuständigkeiten

Die Arbeiten zur Förderung einer lokalen Clusterbildung gehen Hand in Hand mit Massnahmen zur Wirtschaftsförderung. Verantwortlich zeichnen daher das Gebietsmanagement und die Wirtschaftsförderung Luzern.

V Controlling Richtplan ESP Eichhof - Schlund - Bahnhof Horw

Sachverhalt

Mit der Planungsvereinbarung zur Stadtentwicklung Luzern Süd haben die drei Partnergemeinden und der Kanton Luzern beschlossen, im Rahmen des Leitbildes ein Controlling des Richtplans ESP Eichhof - Schlund - Bahnhof Horw durchzuführen. Darin schlägt das Koordinationsblatt R03 vor, eine Controllinggruppe zur Sicherstellung der Realisierung der vorgeschlagenen Massnahmen einzusetzen. Die Etablierung einer solchen Controllinggruppe hat nicht stattgefunden, die im Rahmen des Richtplans vorgesehene Festlegung von zulässigen Fahrten in einzelnen Teilgebieten ist an der Urne gescheitert.

Leitideen

Die Umsetzung des Leitbildes zur Entwicklung von Luzern Süd bietet die Möglichkeit, zahlreiche Inhalte aus dem Richtplan ESP Eichhof - Schlund - Bahnhof Horw umzusetzen (vgl. Kapitel 2 «Luzern Süd ist ein gemeinsamer Stadtraum»). Die Koordination zwischen den einzelnen Planungsträgern und der Umsetzung der einzelnen Handlungsfelder übernimmt neu das Gebietsmanagement. Bei der Umsetzung der Richtplaninhalte bieten sich dadurch neue Wege. Diese Möglichkeiten werden im vorliegenden Controlling berücksichtigt.

Vorgehen

Sämtliche Koordinationsblätter des Richtplans ESP Eichhof - Schlund - Bahnhof Horw wurden tabellarisch in den folgende Punkten geprüft und bewertet:

- **Aktualität der Zielsetzung:** Die meisten Inhalte sind in ihren Zielsetzungen unverändert gültig oder weitgehend aktuell. Zu letzteren Themen ist das Koordinationsblatt anzupassen. Einige Richtplaninhalte sind in ihren Zielsetzungen nicht mehr aktuell, sie können abgeschrieben werden.
- **Zukünftige Zuständigkeit:** Durch die Etablierung eines Gebietsmanagements kann die Umsetzung und die Koordination der Massnahmen von den Gemeinden weitgehend delegiert werden. In übergeordneten Fragen behält der Kanton die Federführung.
- **Realisierung:** Seit der Genehmigung des Richtplans im Jahre 2003 sind viele Richtplaninhalte teilweise realisiert worden. Die Massnahmenblätter R01 bis R04 zur Realisation sind nicht umgesetzt worden und müssen hinsichtlich der Umsetzung des Leitbildes Luzern Süd angepasst werden.

Massnahmenblatt

N01	Art und Mass der Nutzung
S01	Städtebau
S02	Mattenhof
S03	Bahnhof Horw
S04	Richtplan Schlund-Schällematt-Schweighof
V01	Individualverkehr, Erschliessung MIV, V, F
V02	Öffentlicher Verkehr
V03	Industriegeleis
U01	Umwelt
R01	Abstimmung Nutzung, Fahrten und Erschliessung
R02	Koordination der Entscheide der öffentlichen Hand
R03	Controlling-Gruppe
R04	Marketing und Standortpromotion

- Kommentar: Die Kommentarspalte gibt stichwortartig die Anpassungen und Ergänzungen wieder.

Tabelle Controlling Richtplan ESP Eichhof - Schlund - Horw

	Aktualität der Zielsetzung			Zukünftige Zuständigkeit			Realisierung			Handlungsbedarf Koordinationsblätter				Kommentar
	unverändert	in Teilen anzupassen	überholt	Gemeinde	Kanton	Gebietsmanagement	realisiert	teilweise realisiert	nicht realisiert	KB abschreiben	KB anpassen	KB so weiterführen	Neues KB erforderlich	
	X			(x)	X	(x)		X			X			Aktualisierung der Potentiale, zusätzliches Verdichtungspotential eruieren, Clusterbildung stärken
	X			X		(x)		X			X			Haltestelle Mattenhof ist realisiert, Aktualisieren und Konkretisieren der Inhalte hinsichtlich Clusterbildung
		X		X		(x)			X		X			
		X		X		(x)			X		X			Die Zielsetzung ist in Teilbereichen anzupassen, die Zentralitäten und die optimale Erschliessung ist bei der Abstimmung von Siedlung und Verkehr stärker zu gewichten, Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung (Erschliessung / Zentrumsentwicklung)
			X	X				X		X				Wird durch die Leitbildinhalte abgedeckt
			X	X				X		X				Standortbestimmung vornehmen, aktualisieren und anpassen der Schwerpunkte (es existiert kein konsistentes Langsamverkehrskonzept)
		X		(x)	X			X			X			Zielsetzung aktualisieren und Stellenwert ÖV höher gewichten, Massnahmenplanung anpassen und auf Zielsetzung ausrichten
			X	X				X		X				Die Koordination Betriebsgenossenschaft KLB / Projektteam Luzern Süd ist angelaufen. Massnahmenblatt konkretisieren hinsichtlich Alternativnutzung Industriegeleise und Raumsicherung.
		X		(x)	X			X			X			Teilweise realisiert (A2-Überdeckung), Zielsetzung und Verkehrspotentiale aktualisieren, Lärm- und Luftbelastung aktualisieren, Umweltbonus weiterentwickeln
	X			(x)	X	(x)			X		X			Siehe Baustelle VI " Abstimmung Nutzung, Fahrten und Erschliessung"
		X				X			X		X			
		X		X	(x)				X		X			Leitbild bezüglich Prozess vollziehen
		X		(x)	(x)	X			X		X			

X = Federführung (x) = Einbezug in Prozess

VI Abstimmung Nutzung, Fahrten und Erschliessung

«Das griffige Controlling über die Abstimmung von Siedlung und Verkehr soll mit einfachen und transparent anwendbaren Instrumenten grenzübergreifend nach einheitlichen Kriterien sichergestellt werden.»

Sachverhalt

Das im geltenden Richtplan ESP Schlund Eichhof - Schlund - Bahnhof Horw vorgesehene Fahrtenmodell wurde in der Volksabstimmung abgelehnt und die Controllingmassnahmen wurden bisher nicht initiiert. Die Aussagen aus dem Koordinationsblatt R01 im Richtplan ESP Eichhof- Schlund- Bahnhof Horw zu den verkehrsverträglichen Nutzungsmassen können als erste Grundannahme dienen. Sie sind zu einem späteren Zeitpunkt zu aktualisieren. Das Vorgehen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr wird im Folgenden aktualisiert. Die ursprünglich präzise Zuteilung der Fahrten auf einzelne Teilgebiete soll zugunsten einer grösseren Flexibilität kritisch hinterfragt werden.

Leitideen

Ebene Zonenordnung / Zonenplan:

- Personenintensive Nutzungen sollen im prioritären Einzugsbereich der S-Bahn-Stationen konzentriert werden.
- Publikumsintensive Nutzungen mit Einzugsbereich über das Teilgebiet hinaus sollen beschränkt bzw. nicht zugelassen werden.
- Güterverkehrsintensive Nutzungen sind zu beschränken und deren Standorte auf die unmittelbar ab der Autobahn erreichbaren Areale zu begrenzen.

Ebene Bauordnung / Baureglement:

- Das Parkierungsangebot soll restriktiv ausgestaltet werden. Je nach Nutzung und ÖV-Erschliessung des Standortes sind differenzierte Bewirtschaftungsmassnahmen vorzusehen. Private Initiativen zur Reduzierung von Parkraum sind zu unterstützen. Diese sind im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes zu konkretisieren und Massnahmen aufzuzeigen, mit welchen Verlagerungseffekten öffentlich zugänglichen oder nicht nutzungsgebundenen privaten Parkierungen (Fremdparkieren) vorgebeugt werden kann.

*vgl. Richtplan ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof
Horw; Massnahmenblätter:
N 01 Art und Mass der Nutzung
R 01 Abstimmung Nutzung, Fahrten und Erschliessung
Anhang 3 des Erläuterungsberichtes*

Mobilitätskonzept:

- Für Arbeitsplatz- bzw. Publikumsnutzungen von bedeutender Grösse sind im Rahmen von Mobilitätskonzepten Massnahmen zur aktiven Förderung des stadtverträglichen Verkehrsverhaltens aufzuzeigen. Als Orientierungsrahmen zu den Fahrtenaufkommen der jeweiligen Nutzungen können die Ausführungen im Erläuterungsbericht zum Richtplan ESP Schlund dienen.

Nachweise Verkehr:

- Vorhaben, welche laut Anhang 3 des Erläuterungsberichtes ESP Schlund ein «geringes Verkehrsaufkommen» erzeugen, sind grundsätzlich von detaillierten Nachweisen bezüglich der Verkehrswirkung befreit. Vorbehalten bleibt die Umweltschutzgesetzgebung. Die Detailerschliessung inkl. Arealanschluss an das übergeordnete Strassennetz ist nachzuweisen.

Koordiniertes Vorgehen:

- Luzern, Horw und Kriens erarbeiten gemeinsam gebietsbezogene Grundlagen und Massnahmen zur Mobilitätslenkung und Mobilitätsberatung, soweit dies nicht übergeordnet abgedeckt ist.
- Die Nutzungs- und Verkehrsentwicklung im Gebiet werden periodisch bilanziert. Auf dieser Basis wird der Handlungsbedarf periodisch beurteilt und allenfalls Massnahmen eingeleitet. Als Grundlage hierzu können die im Massnahmenblatt R01 des Richtplans ESP Schlund bilanzierten maximalen Fahrtenaufkommen beigezogen werden.

Vorgehen

In einem ersten Schritt sind die Ausgangswerte der heutigen Verkehrs- und Nutzungssituation zu bestimmen. Diese aktualisierte Bilanzierung bildet die Ausgangslage für das Controlling und die Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Das Controlling richtet sich nach den Leitideen und wird im Wesentlichen im Rahmen der Bau- und Zonenordnungen, im Baubewilligungsverfahren und in kommunalen Reglementen vollzogen.

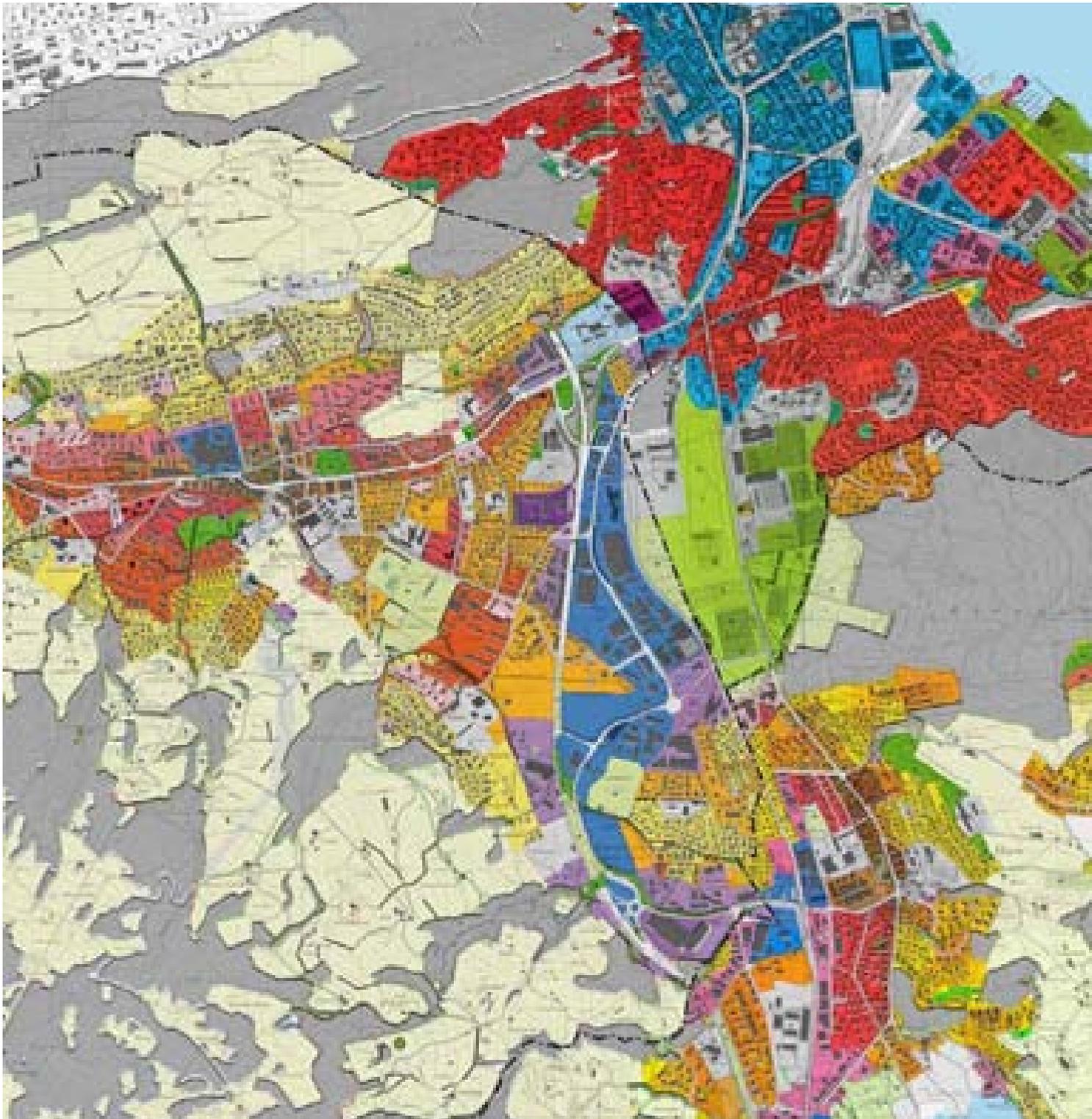
8. Annex

- Annex 1: Aggregierter Zonenplan
- Annex 2: Richtplan ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw, Übersicht (2003)
- Annex 3: Aktuelle Planungen und Projekte im Perimeter (März 2009)
- Annex 4: Veränderung der Nutzungsnachfrage
- Annex 5: Strategie bauliche Entwicklung
- Annex 6: Freiraumkonzept

Quellenverweise

- Quelle 1: Konzept Verkehrsmanagement Schlund (2004)
- Quelle 2: Indikatorenset Nachhaltige Entwicklung
(Aktionsprogramm Stadtentwicklung 4.7.1., Raumentwicklungs
konzept REK 2008 der Stadt Luzern)

Annex 1



Annex 2

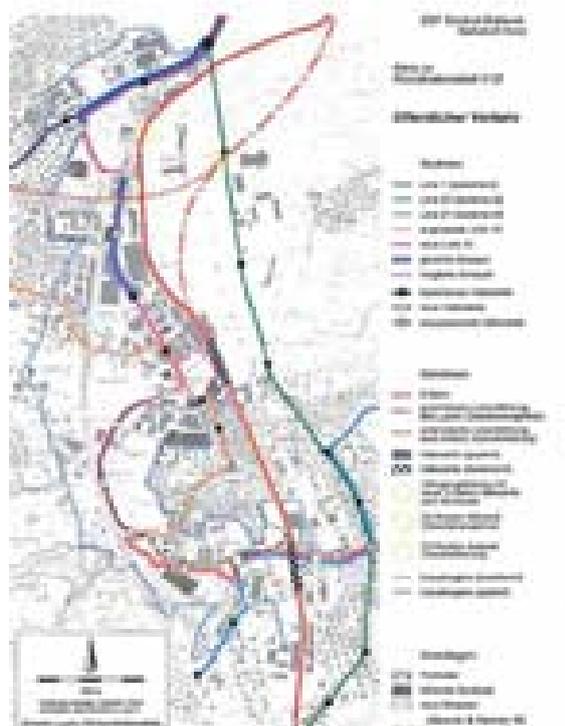
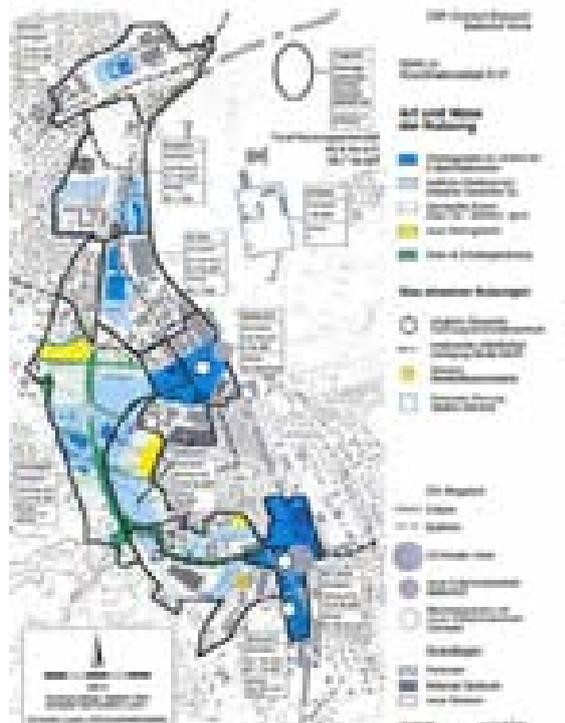
ESP Eichhof – Schlund – Horw Richtplan (2003)

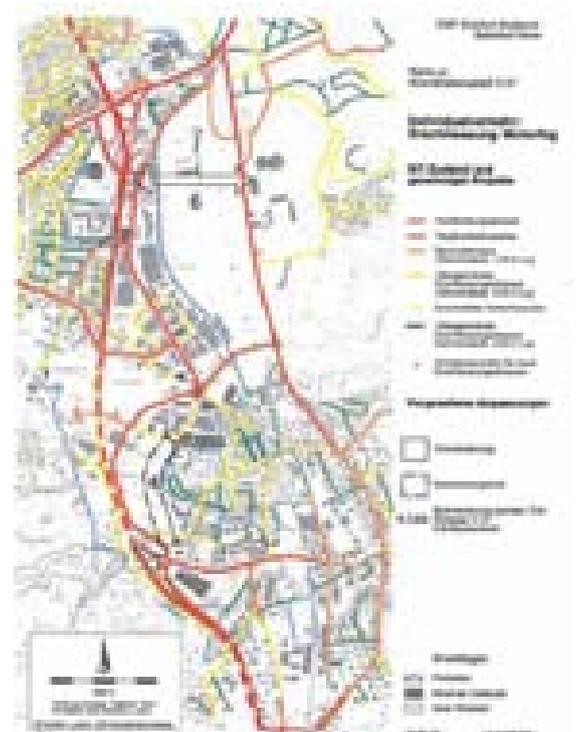
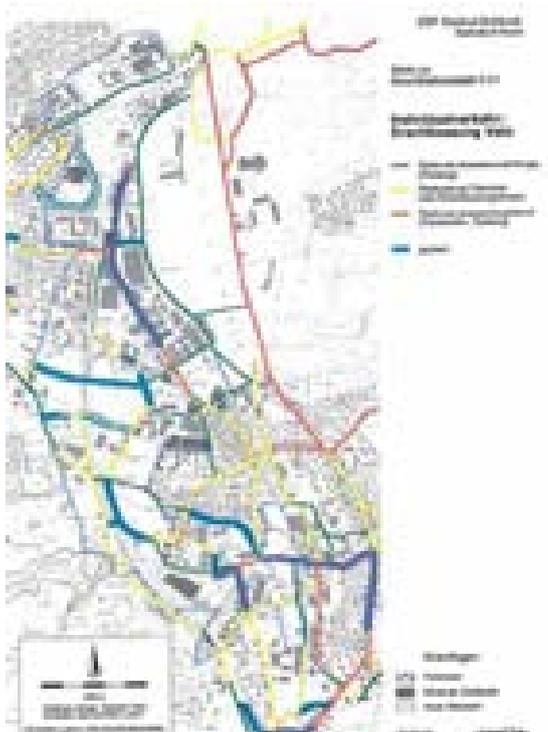
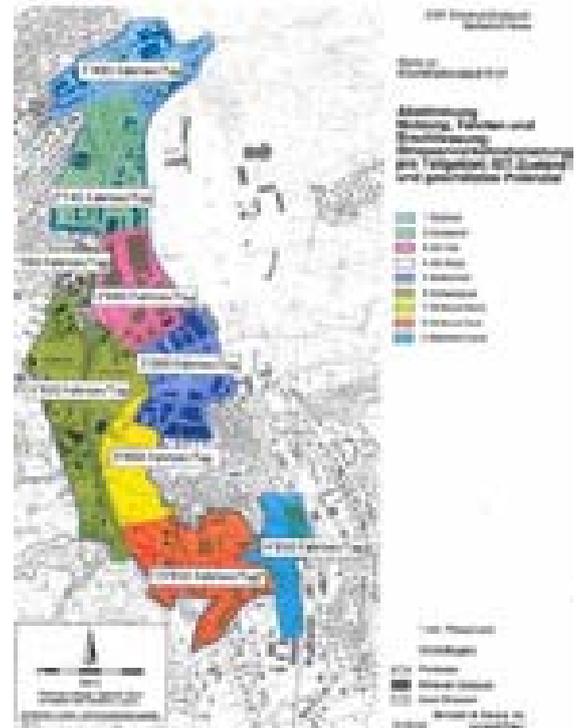
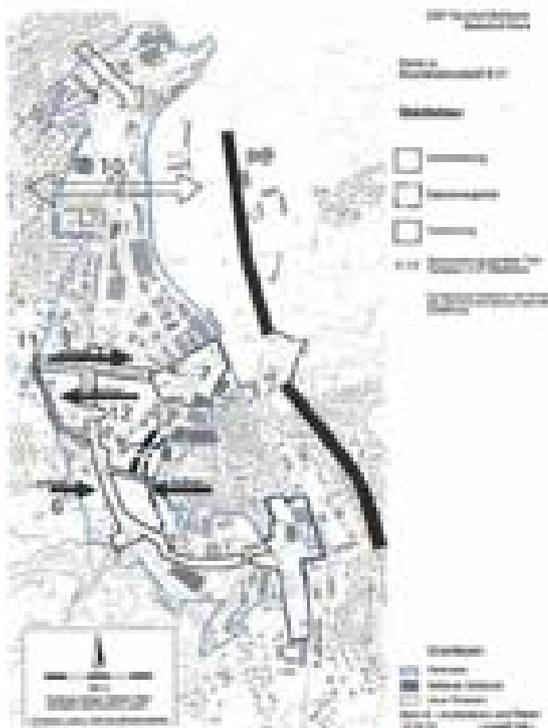
Primäre Ziele des Richtplans

- Standortentwicklung der un bebauten Flächen, hauptsächlich Bahnhof Horw, Mattenhof und Schlund
- Nutzungsprofil aufzeigen
- Koordination Art und Mass der Nutzung mit der Verkehrserschliessung
- Verbesserung Angebot öffentlicher Verkehr (neue Buslinie, Standortevaluation Haltestellen S-Bahn)
- Industriegleisanschluss, Wertstoffsammelstelle
- Gr nzung Grabenhof (Kriens – Horw)

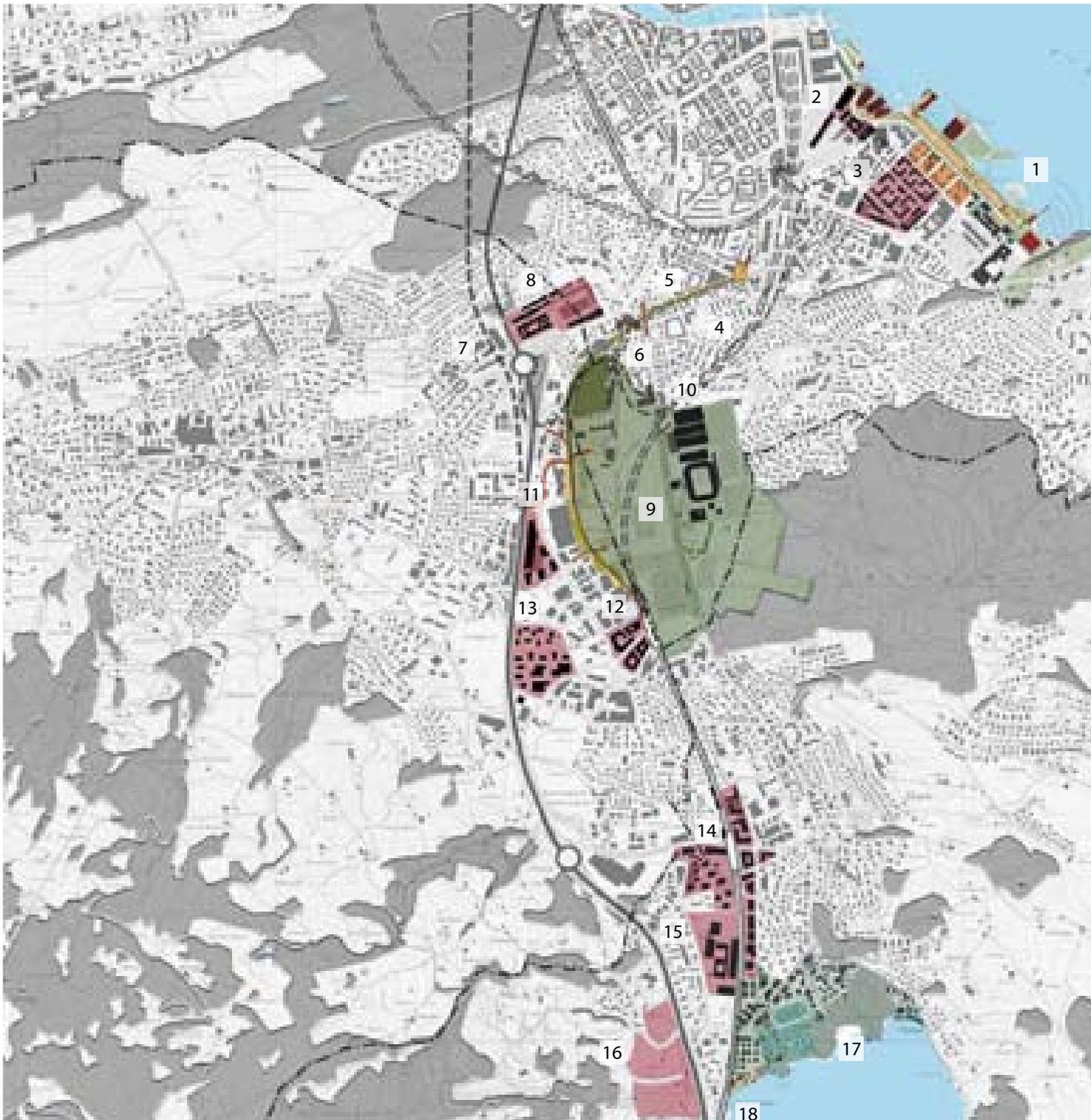
Bewirtschaftung des Richtplans

"Nach 5 bis 10 Jahren soll eine Zwischenbilanz gezogen werden und die Inhalte des Richtplanes kritisch auf die Aktualität hin berpr ft werden." (Richtplan 2003, Seite 5)





Annex 3





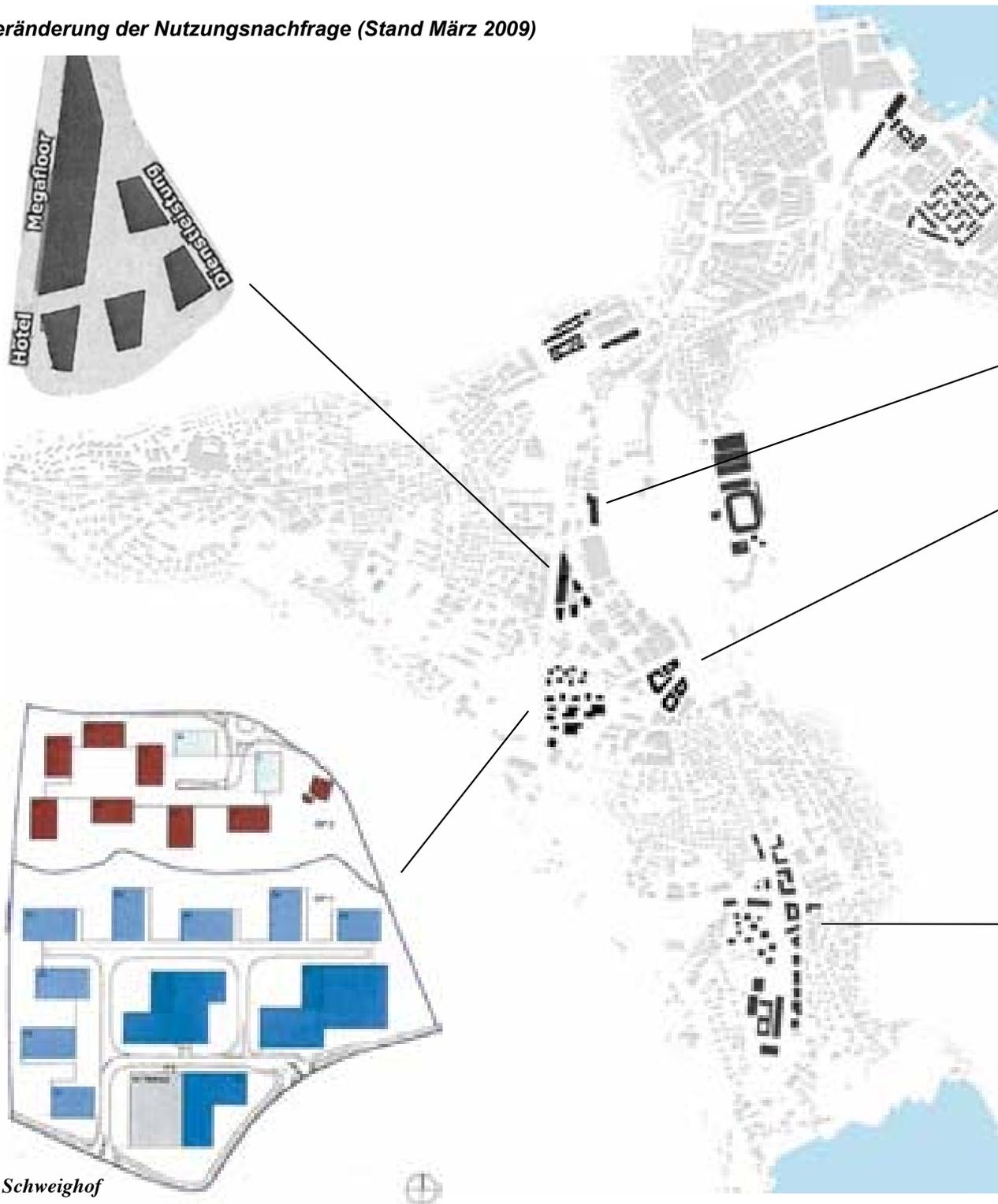
Aktuelle Planungen und Projekte

Stand März 2009

- 1 Stadt am Wasser – linkes Seeufer
- 2 ESP Bahnhof Luzern und Umgebung /
Entwicklung Güterareal
- 3 Tribschen-Quartier
- 4 Tieflegung und Doppelspur Zentralbahn
- 5 Nachnutzung Zentralbahntrasse
- 6 Spange Süd (Agglomerationsprogramm)
- 7 ByPass (Agglomerationsprogramm)
- 8 Eichhof-Areal
- 9 Entwicklungskonzept Luzerner Allmend
- 10 Sportarena Luzern, Messeplatz Luzern
- 11 Campus Kriens-Luzern
Studie Nachnutzung ehem. Pilatus Markt
- 12 Mattenhof-Areal
Studienauftrag abgeschlossen
- 13 Schweighof
Gestaltungsplan mit Vorprojekt
- 14 Südbahnhof Horw
Bebauungsplan
- 15 Campus Horw
Studie Erweiterung Hochschule
- 16 Horw – Bauzonen unüberbaut
- 17 Konzeptstudie Seefeld 2020
Grundlage für Revision Nutzungsplanung
- 18 Vorprojekt Bootshafen Ennethorw

Annex 4

Veränderung der Nutzungsnachfrage (Stand März 2009)



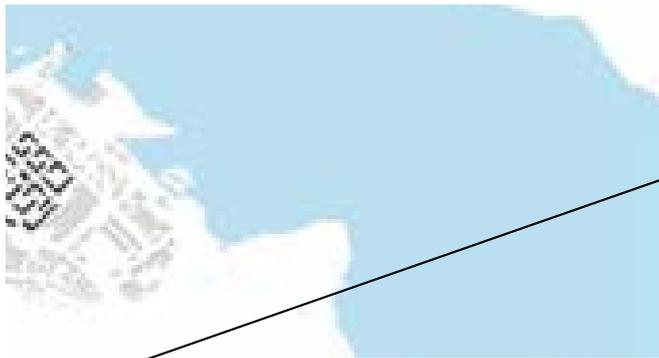


Abbildung: Kulturlokal Südpol von der Arsenalstrasse gesehen



Mattenhof

Bestand: Schindli

Hochhaus 45m

■ Grün: Grün ■ Rot: Indust./Parkhaus ■ Gelb: Wohnen ■ Blau: neue Dienstleistungen, Bildung etc.



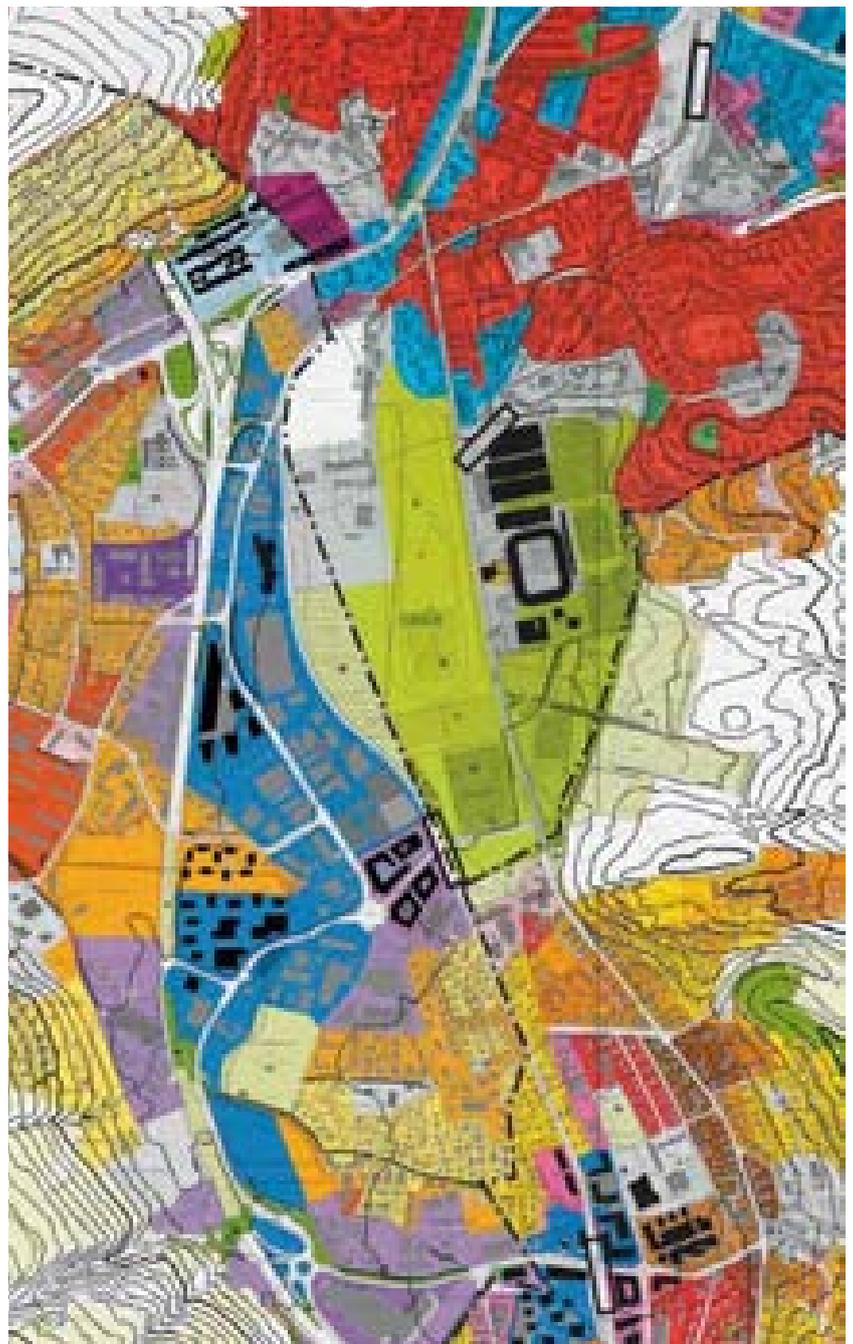
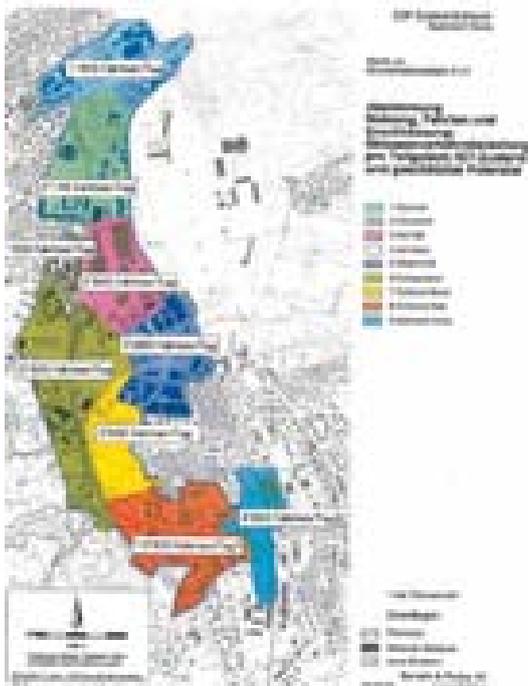
S-Bahnhof

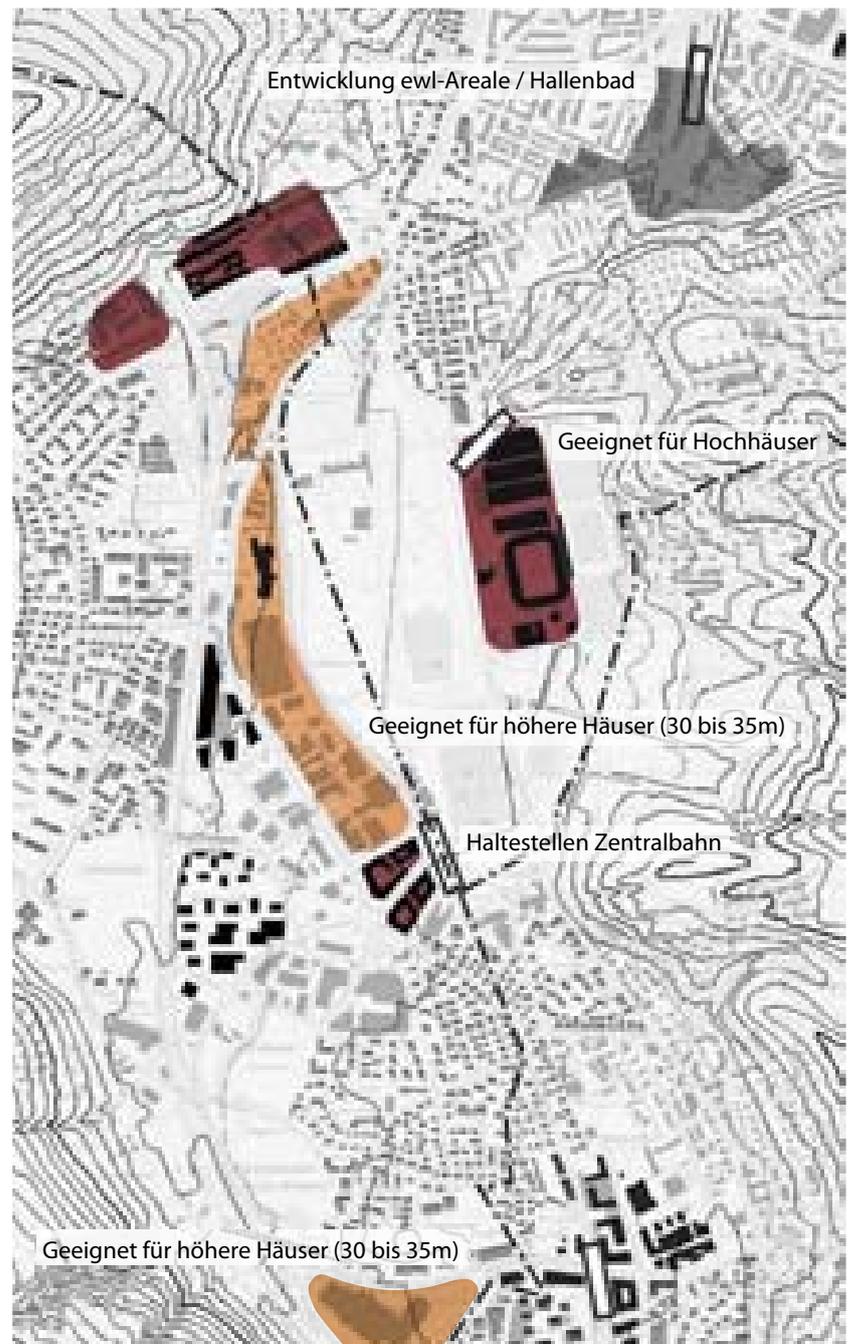
Annex 5

Strategie bauliche Entwicklung Stand März 2009

Bauliche und nutzungsmässige Entwicklung festlegen.

Zusammen mit Kanton, Gemeindeübergreifende Abstimmung von Siedlung und Verkehr.





Annex 6

Freiraumkonzept

Stand März 2009

Der Freiraum hat eine wichtige, identitätsstiftende Bedeutung.

Stadtgestalterischer Gesamtzusammenhang, gemeinsame "Klammer" definieren.



Visualisierung Eichhof (Diener & Diener)



Visualisierung Mattenhof (Scheitlin Syfrig)



Visualisierung Südbahnhof
(Lengacher Emmenegger Architekten)



Vom Verkehr dominierte Orte (Autobahnanschluss Luzern Süd, Kreisell Mattenhof) sowie Konflikte Langsamverkehrsachsen (ehem. zb-Trasse) mit dem Südzubringer, Eichwald / Allmend und Stadtraum

