



**Entwicklungskonzept LuzernSüd**

**Horw See -  
Vertiefungsgebiet III**

**Leitbild**

**4. April 2018**





**Auftraggeber** Gemeindeverband LuzernPlus  
Thomas Glatthard (Gebietsmanager LuzernSüd)

Riedmattstrasse 14  
6031 Ebikon

**Verfasser Team LuzernSüd** Städtebau (Federführung)  
Ernst Niklaus Fausch Partner AG  
Feldstrasse 133 | CH-8004 Zürich  
t: 0041 (0)43 500 10 40 | f: 0041 (0)43 500 10 49  
info@enf.ch | www.enf.ch

Ursina Fausch | Anne Brandl | Dorothea Rana |  
Simone Cartier | Lino Moser | Katerina Christopouloux

Freiraumplanung  
Studio Vulkan GmbH  
Vulkanstrasse 120 | CH-8048 Zürich  
t: 0041 (0) 43 336 60 70 | f: 0041 (0) 43 336 60 80  
info@studiovulkan.ch | www.studiovulkan.ch

Dominik Bückers | Sandra Schlosser | Alizee Bonnel

Verkehrsplanung  
Kontextplan AG  
Käfiggässchen 10 | CH-3011 Bern  
t: 0041 (0) 31 544 22 55  
info@kontextplan.ch | www.kontextplan.ch

Stefanie Ledergerber | Clelia Bertini

© 2018 enf

**weitere Projektbeteiligte**

**Gemeinde Horw**

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

**Gemeinde Kriens**

Stefan Lauber, Umwelt- und Sicherheitsdepartement  
Thomas Lustenberger, Baudepartement Planung/Baugesuche  
Thomas Flück, Verkehr  
Roger Michelon, Ortsplaner  
Stefan Oberer, Verkehr

**Stadt Luzern**

Deborah Arnold, Städtebau  
Gregor Schmid, Umweltschutz  
Martin Urwyler, Tiefbauamt

**Kanton Luzern**

Markus Casutt, Denkmalpflege  
Pius Etter, lawa  
Ruedi Gubler, uwe  
Danièle Müller, vif  
Cüneyd Inan, rawi  
Ernst Schmid, vif

**VVL**

Roman Steffen

**Beirat Städtebau**

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

**Gemeinderat Horw**

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



<b>Einleitung</b>	
6	Ausgangslage
8	Zielsetzungen
<b>Konzept</b>	
11	Hinweise
12	Übergeordnetes Konzept
14	Strukturelle Prinzipien
16	Grün- und Freiraum
18	Verkehr
20	Nutzung
22	Strategie
<b>Gevierte</b>	
23	Übersicht
24	Geviert A: Campus / Dörfli
26	Geviert B: Ortskante
28	Geviert C: Altsagen
30	Geviert D: Sand & Kies
32	Geviert E: Sport & Freizeit
<b>Elemente</b>	
39	Übersicht
40	Element 1: Autobahnpark
42	Element 2: SüdAllee
46	Element 3: Haltestelle Horw See
48	Element 4: Kantonsstrasse
52	Element 5: Park Seefeld
<b>Umsetzungsstrategie</b>	
57	Übersicht
58	Entwicklungsszenario Kurzfristig
60	Entwicklungsszenario Mittelfristig
62	Entwicklungsszenario Langfristig

## Ausgangslage



**Horw See** Das Vertiefungsgebiet Horw See liegt im Talboden an den östlichen Hangausläufern des Pilatus. Es ist landschaftlich geprägt durch seine Lage an der Horwer Bucht und dem Dorfbach, welcher durch das Dorfzentrum und das Naturschutzgebiet Steinibachried am Seeufer verläuft und in die Horwer Bucht mündet.

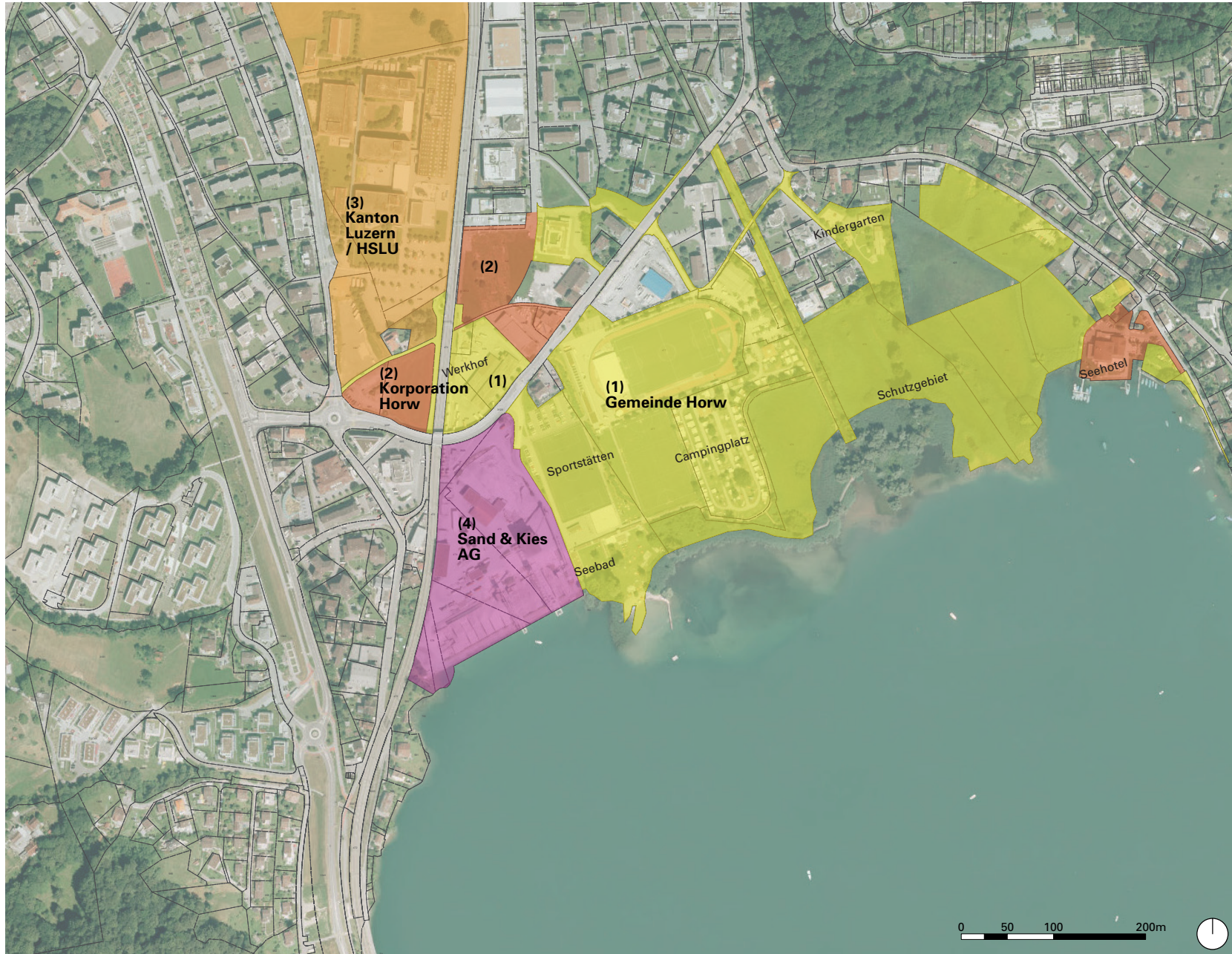
Das nationale Naturschutzgebiet Steinibachried stellt ein ökologisch sensibles Flachmoor mit reicher Artenvielfalt dar. Neben dem Naturschutzgebiet sind Sportanlagen, ein Campingplatz und eine Badeanstalt Teil des Seefelds. Die Zugänglichkeit des Sees ist durch das Naturschutzgebiet und durch die Industrieanlage der Sand&Kies AG, die sich ebenfalls direkt an der Horwer Seebucht befindet, eingeschränkt.

Das Seefeld wird im Norden durch die Ost-West verlaufende Kantonsstrasse beschränkt. Eine weitere Zäsur innerhalb des Gebietes Horw See bildet das Nord-Süd verlaufende Trasse der Zentralbahn. Westlich der Gleise befindet sich mit dem Campus der Hochschule Luzern (HSLU) ein Leuchtturm von LuzernSüd. Östlich der Bahnlinie schliesst sich ein relativ unstrukturiertes Wohn- und Arbeitsgebiet an.

Den nördlichen Abschluss des Vertiefungsgebietes bildet das Gebiet des Bebauungsplans horw mitte rund um den bestehenden Bahnhof Horw. Mit diesem Entwicklungsgebiet wird Horw in den nächsten Jahren eine wesentliche städtische Verdichtung erfahren.

**LuzernSüd** Innerhalb von LuzernSüd bildet das Vertiefungsgebiet Horw See den südlichen Rand des Entwicklungsgebietes. LuzernSüd ist ein dynamischer, gemeindeübergreifender Lebensraum von Luzern, Horw und Kriens mit grossem Entwicklungspotential. Zahlreiche Entwicklungs- und Bauprojekte sind geplant oder bereits in Gange. Um eine Kohärenz zwischen den einzelnen Projekten zu schaffen, bedarf es einer übergeordneten Sichtweise, welche das Gebiet als eigenen Ortsteil betrachtet. Dafür haben sich die Stadt Luzern und die Gemeinden Horw und Kriens als Teil des Gemeindeverbands Luzern Plus zu einer engen Zusammenarbeit und einer kooperativen Entwicklung des Lebensraumes LuzernSüd zusammengefunden.

Die Horwer Seebucht stellt in dieser Entwicklung ein wichtiges Naherholungsgebiet dar, das für die Öffentlichkeit zu öffnen ist. Die drei zentralen Freiraumachsen aus LuzernSüd - Autobahnpark, Süd-Allee und Promenade - nehmen hier ihren Anfang. Während in den anderen Vertiefungsgebieten vor allem die Siedlungsentwicklung nach innen ein Thema ist, kommt dem Horwer Seefeld die wichtige Rolle zu, die Landschaftsqualitäten innerhalb des Transformations- und Verdichtungsprozesses zu stärken.



**Entwicklungsdynamik**

- (1) Gemeinde Horw**
- Campingplatz: Mietvertrag bis 2022
  - Seebad: Erneuerungsbedarf
  - FC Horw: Mehrzweckpavillion
  - Sportstättenplanung
  - Werkhof

- (2) Korporation Horw**
- Schlüsselareale mit Entwicklungspotenzial

- (3) Kanton Luzern**
- Immobilienentwicklung HSLU
  - Testplanung 2015
  - Entwurf Masterplan 2016: Kritische Beurteilung durch Gemeinde und rawi

- (4) Sand & Kies AG**
- Baurechte Dritter laufen 2030 aus

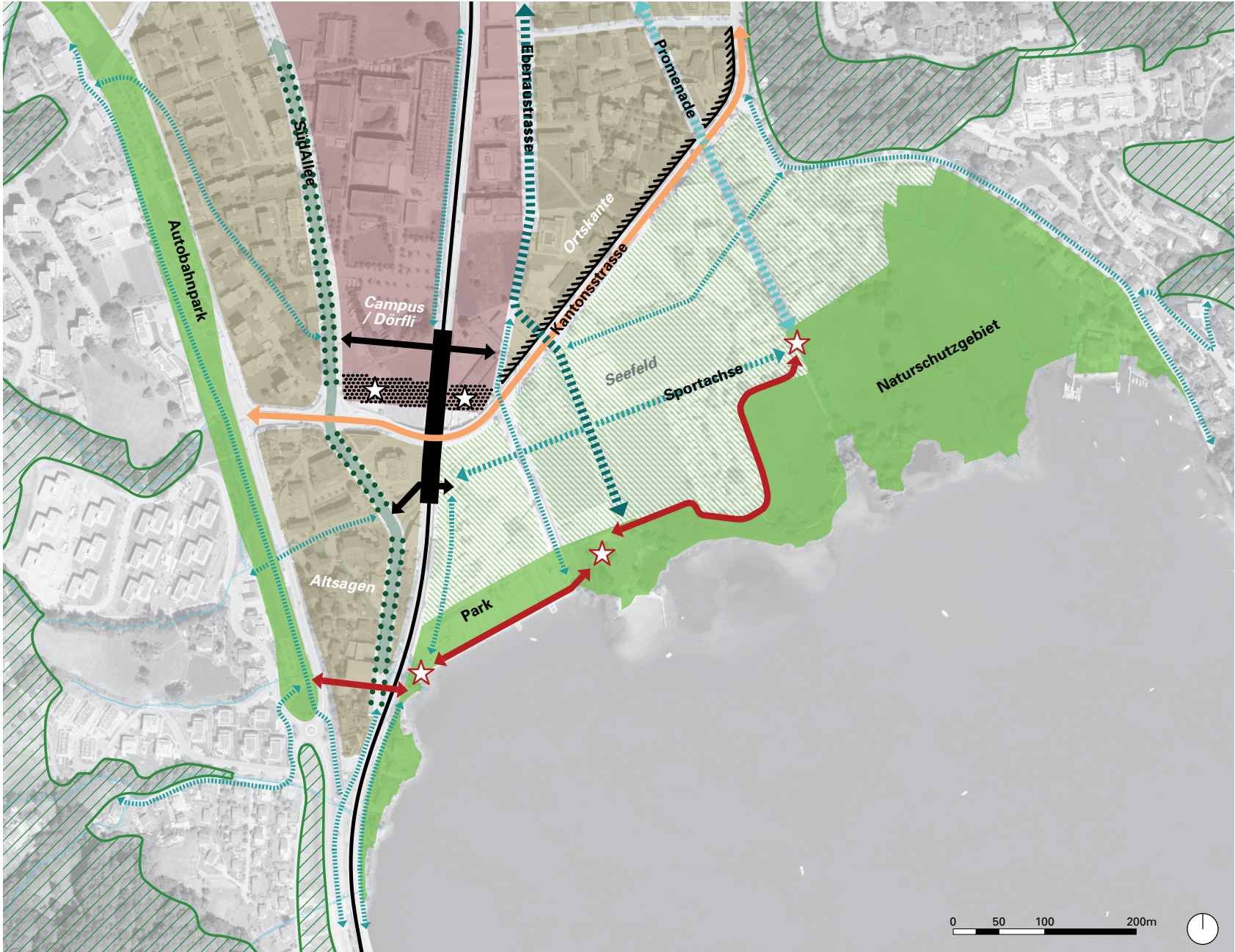
<b>Ausgangslage</b>	Im Auftrag von LuzernPlus hat sich das Team LuzernSüd von Mai 2016 bis April 2017 mit den räumlichen, freiräumlichen und verkehrlichen Qualitäten, Defiziten und Potenzialen des Vertiefungsgebietes Horw See auseinandergesetzt. In den Prozess wurden kantonale und kommunale Fachstellen ebenso eingebunden wie EigentümerInnen und weitere Interessierte.
<b>Ergebnisse</b>	Die räumlichen Spielregeln zum Leitbild wurden aus dem öffentlichen Raum gedacht und entwickelt und so wurde eine strukturelle Neuordnung des Gebietes geschaffen, die flexiblen Spielraum für zukünftige Entwicklungen bietet. Durch ein Netz zusammenhängender, attraktiv gestalteter Freiräume mit unterschiedlichen Nutzungsqualitäten entsteht ein tragfähiges Gerüst für die Gestaltung der einzelnen Baubereiche. Das Ergebnis ist ein Leitbild mit räumlichen, verkehrlichen und freiräumlichen Spielregeln für einzelne Gevierte und Elemente.
<b>Ziele</b>	Das Leitbild ist die Basis für einen Planungs- und Entwicklungsprozess für den Horwer Süden. Es ermöglicht der öffentlichen Hand sich mit der Zukunft dieses Gebietes zielorientiert auseinanderzusetzen.  Die einzelnen Entwicklungsabsichten werden in einer Gesamtbetrachtung studiert. So können Grundlagen für eine koordinierte, langfristige Weiterentwicklung der Seebucht als derjenige Teil von LuzernSüd formuliert werden, der den Landschaftsbezug für den neuen, sich entwickelnden Lebensraum sichert und übergeordnete Freiraumqualitäten schafft.  Übergeordnete Ziele der Studie sind, <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Formulierung von Grundlagen für die räumliche Entwicklung der Horwer Seebucht</li> <li>- die Formulierung von Grundlagen für die Überarbeitung des Räumlichen Gesamtkonzeptes der Ortsplanung Horw (2007)</li> <li>- die Formulierung von Rahmenbedingungen für die Durchführung eines Konkurrenzverfahrens für das Seefeld südlich der Kantonsstrasse</li> <li>- Entwicklungspotenzial der zukünftigen Zentralbahnhaltestelle Horw See und deren Umgebung aufzeigen</li> <li>- die Formulierung von Rahmenbedingungen für Umzonungen (Sand &amp; Kies AG).</li> </ul>

<b>Grundlagen</b>	Grundlagen für die Bearbeitung bilden: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Entwicklungskonzept LuzernSüd 2013</li> <li>- Grundkonzept Verkehr 2015</li> <li>- Bau- und Zonenreglement 2010</li> <li>- Konzept zur Vernetzung und Gestaltung des Freiraums im Talboden Horw (2014)</li> <li>- Entwurf Masterplan HSLU (2016)</li> <li>- Grobkonzept Sportanlagen Gemeinde Horw (2015)</li> <li>- Konzept Tourismus, Naherholung, Freizeit HSLU (2010)</li> <li>- Konzeptstudie Seefeld 2020 (2007)</li> <li>- Räumliches Gesamtkonzept Ortsplanung Horw (2007)</li> </ul>
-------------------	---



	Die genauen Spielregeln zu den Bebauungs-, Erschliessungs- und Freiraumkanten sowie der Bebauungs- und Nutzungsdichte eines Gevierts sind mittels qualifizierter Planungsverfahren zu erarbeiten und festzulegen.		
<b>Geltungsbereich</b>	<p>Für das Vertiefungsgebiet III wird zwischen einem Betrachtungs- und einem Bearbeitungsperimeter unterschieden. Der zu bearbeitende Perimeter wird im Westen durch den Autobahnpark begrenzt. Den südlichen Abschluss bildet die Horwer Bucht, den östlichen die Grenze der Naturschutzzone Steinibachried. Im Norden sind die Grundstücke der Korporation und der Gemeinde Horw entlang der Kantonsstrasse Teil der Bearbeitung.</p> <p>Für den nördlichen Teil sind der Campus der HSLU, das Entwicklungsgebiet horw mitte sowie die Baufelder zwischen dem Trasse der Zentralbahn und der Ebenastrasse in den weiteren Betrachtungsperimeter einzubeziehen. Der Bereich zwischen Betrachtungs- und Bearbeitungsperimeter ist im Norden nicht trennscharf. Im Konzeptprozess werden Schlüsselareale eruiert, die in die Bearbeitung des Vertiefungsgebietes einbezogen werden.</p>	<b>Energie</b>	<p>Fragen und Zielsetzungen zur Energieversorgung und zu Energiestandards waren nicht Gegenstand der Studie. U.a. ist das regionale Konzept Wärme/Kälte LuzernSüd vom Mai 2014 richtungsgebend für weitere Planungsabsichten. Die Nachhaltigkeitsbeurteilung weist darauf hin, dass die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft bei allen Arealentwicklungen angestrebt werden sollten.</p>
<b>Zweck</b>	<p>Ziel ist es, den verschiedenen Planungsakteuren konkrete Handlungsempfehlungen an die Hand zu geben, mit denen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Bedürfnisse privater GrundeigentümerInnen und die Planungsabsichten der öffentlichen Hand aufeinander abgestimmt werden können;</li> <li>- Schnittstellen zu tangierenden Verkehrsprojekten der öffentlichen Hand berücksichtigt werden;</li> <li>- Schnittstellen zu angrenzenden Gevierten oder Elementen berücksichtigt werden;</li> <li>- eine gesamthafte Betrachtung des öffentlichen Raumes und seine übergeordnete Gestaltung gewährleistet ist;</li> <li>- die Schaffung von Aneignungs- und Nutzungsqualitäten des öffentlichen Raumes gewährleistet.</li> </ul>	<b>Lärm, Emissionen, Störfall</b>	<p>Auf die Lärmbelastungen der Gevierte wird in den jeweiligen Steckbriefen hingewiesen. Die lufthygienischen Belastungssituationen in den einzelnen Gevierten waren nicht Gegenstand der Bearbeitung. Bei nachfolgenden, vertieften Planungen sind diese zu berücksichtigen und die Nutzungen im Sinne der Vorsorge auf die lufthygienische Belastungssituation abzustimmen. Die Auswirkungen bezüglich Lärm, Luftqualität und das Störfallrisiko der A2 bzw. des Astra Bypass-Projektes sind detailliert abzuklären.</p>
<b>Gegenleistungen (Mehrwertabgabe)</b>	<p>Es werden mit der Erarbeitung des Leitbildes zum Vertiefungsgebiet III Mehrwerte für die privaten Grundeigentümer geschaffen. Die Eigentümer sind an den Folgekosten der durch diese Mehrwerte verursachten Aufwendungen zu beteiligen. Dazu sind die Grundeigentümer mittels Infrastrukturverträgen an den Investitions- und/oder Betriebskosten für die Infrastruktur und die öffentlichen Freiräume zu beteiligen oder alternativ ist eine Mehrwertabgabe zu leisten.</p>	<b>Altlasten</b>	<p>Bei vertieften Planungen sind das Altlastenkataster des Kantons hinzuzuziehen und allfällige Belastungen abzuklären.</p>
		<b>Ökologie, Wald, Freiraum</b>	<p>Die vorhandenen Naturelemente sind zu erhalten, zu fördern und in angepasster Form extensiv zu pflegen. Das Anlegen neuer Naturelemente ist im Sinne des ökologischen Ausgleichs zu fördern.</p>
		<b>Kulturobjekte</b>	<p>Bei vertieften Planungen sind das kantonale Denkmalverzeichnis und das Bauinventar hinzuziehen, um neben den unter Schutz stehenden Bauten, die schützenswerten und erhaltenswerten Bauten und Baugruppen zu berücksichtigen. Die Denkmalpflege ist frühzeitig in den Entwicklungsprozess einzubeziehen.</p>

Übergeordnetes Konzept



**Strukturelemente Nord-Süd:**

- Autobahnpark
- Südallee
- Promenade
- Verlängerung Achse
- Ebenastrasse

**Querverbindungen Ost-West:**

- Kantonsstrasse
- ZB-Haltestelle mit Querungen
- Sportachse
- Fussweg mit Attraktoren

**Ein Ort am See** Das zentrale Thema ist die Öffnung Horws zum See. Das Seeufer wird als naturnaher Freiraum mit hoher landschaftlicher Qualität gestaltet und einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Autobahnpark, SüdAllee, Ebenaustrasse und Promenade nehmen hier ihren Anfang. Ein öffentlicher Weg verknüpft die Ausgangspunkte dieser Achsen untereinander und mit den verschiedenen öffentlichen Nutzungen.

einen Park miteinander verknüpft.  
Eine weitere wichtige Querverbindung im Bereich der Zentralbahnhaltestelle und der HSLU wird in Form einer Freiraumverbindung ausgebildet.

Zwischen den Haupttrouten wird ein feinmaschiges Netz von Verbindungen aufgespannt, welches das neue Quartier fest in seiner Umgebung verankert.

**Ein prägnanter Ortseingang** Die Bebauung entlang der Nordseite der Kantonsstrasse wird verdichtet, so dass eine bauliche Kante den Auftakt von Luzern-Süd und den Übergang zum Seefeld räumlich markiert. Eine Umgestaltung der Kantonsstrasse formuliert zusammen mit der strassenbegleitenden Bebauung die Ortskante in Horw See. Der Bereich der neuen Zentralbahnhaltestelle und der SüdAllee als Berührungspunkt dieser zentralen Strukturelemente wird städtebaulich akzentuiert.

**Bereiche mit unterschiedlichen räumlichen Qualitäten** Das Umfeld der neuen Zentralbahnhaltestelle wird generell durch grossmassstäbliche Volumen mit mehrheitlich gewerblicher sowie dienstleistungs- und bildungsorientierter Nutzung geprägt. Hier entsteht ein lebendiges Mischquartier am Kopf des HSLU Campus.

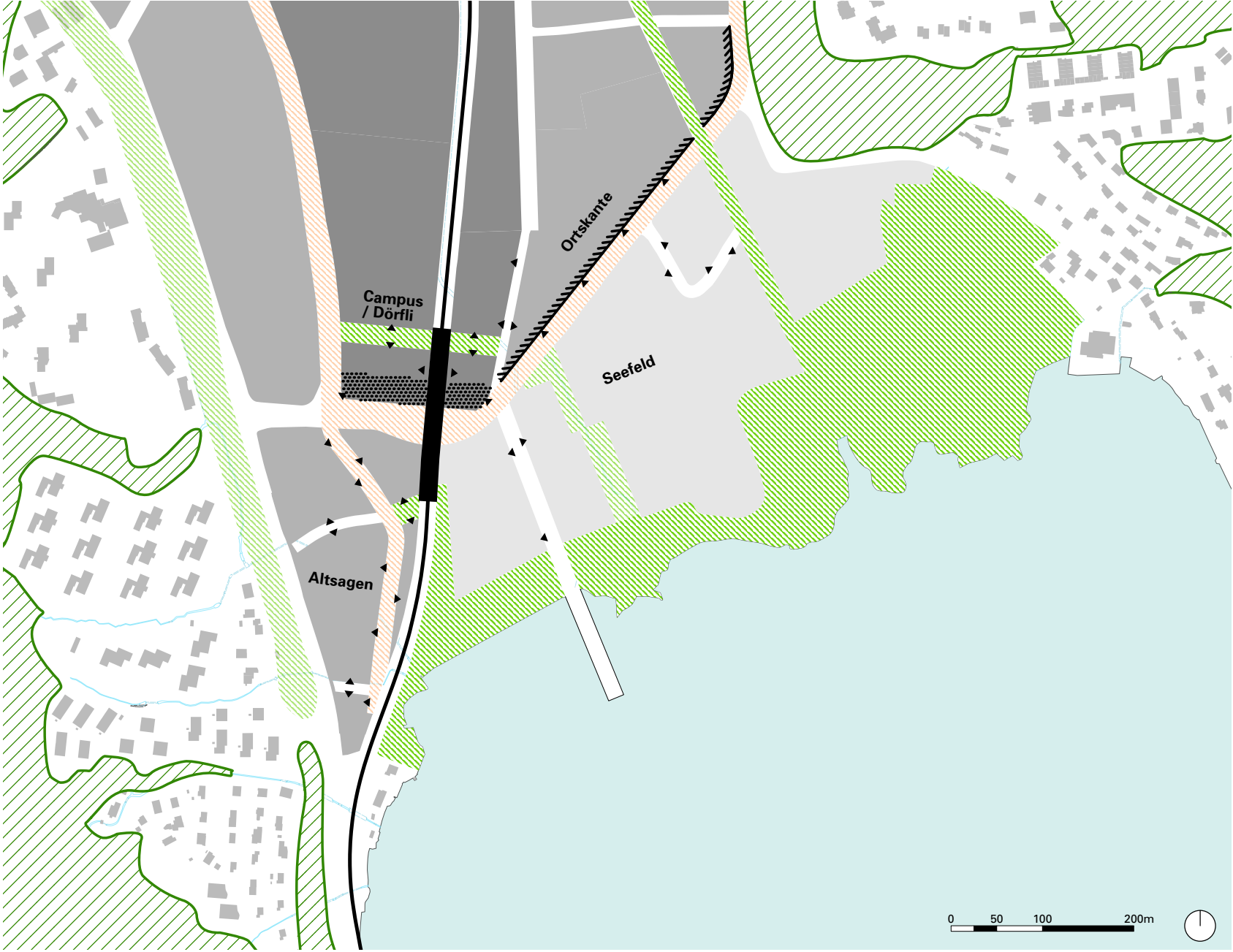
Das Seefeld wird zu einem von Grünraum geprägten Quartier, in dem verschiedene Freizeitaktivitäten und Sportnutzungen aufgenommen werden. An den Rändern werden Baufelder ausgewiesen, die sich durch eine Verwebung von Gebäuden und Grünraum auszeichnen.

Der Bereich zwischen Autobahnpark und SüdAllee wird durch kleinteiligere Volumen und hohen Wohnanteil geprägt, ähnlich wie die Wohnbereiche östlich der Ebenaustrasse. In der Nachverdichtung bleibt dieser Charakter erhalten und es wird ein Gerüst zur wirkungsvollen Neustrukturierung entwickelt.

**Vernetzung** Die funktionale und visuelle Vernetzung des Gebietes mit seiner Umgebung, dem Zentrum von Horw und der Landschaft wird durch Routen in Nord-Süd- sowie in Ost-West-Richtung gewährleistet.

Die linearen Elemente Autobahnpark, SüdAllee und Promenade finden in der Seebucht ihren Anfang. Eine weitere wichtige Nord-Süd-Verbindung ist die Ebenaustrasse, die in ihrer Verlängerung die Seebucht für den Langsamverkehr mit dem Bahnhof Horw und horw mitte verbindet.  
In Ost-West-Richtung werden diese linearen Elemente durch

Strukturelle Prinzipien



**Ortskante**

- Lockere Bebauung, mittlere Dichte
- Raumbildende Kante an der Kantonsstrasse
- Adressierung zur Kantonsstrasse

**Campus / Dörfli**

- Grosse Volumen, hohe Dichte
- Südlich sind Akzente zu prüfen
- Adressierung zur Südallee, Kantonsstrasse, Freiraumquerung und Achse Ebenastrasse

**Altsagen**

- Durchgrünte Bebauung, mittlere Dichte
- Adressierung an der Südallee, Erschliessung über Stichstrassen
- Anbindung an den Autobahnpark

**Seefeld**

- Einzelne Bauten umgeben von Grünraum
- Erschliessung über Stichstrassen
- Parkartige Landschaft mit Naturschutzgebiet als südlicher Abschluss



**Einteilung** Es werden Gevierte mit eigenem Charakter und Randbedingungen entwickelt. Die Einteilung der Gevierte basiert prinzipiell auf der Erschliessungsstruktur.

Kantonstrasse, Ebenaustrasse und Südallee teilen das Vertiefungsgebiet in Bereiche mit unterschiedlichen Bebauungsstrukturen und Baudichten:

**Ortskante** Nördlich der Kantonstrasse wird eine räumliche Kante gebildet. Gebäude müssen an die ausgeschiedene Pflichtbaulinie stossen und bilden ihre Adresse an der Kantonsstrasse aus.

**Campus / Dörfli** Im Umfeld der Zentralbahnhaltestelle entsteht ein hochverdichtetes Gebiet mit grossmassstäblichen Volumen, welche ihre Adressen (zum Teil auch mehrere) zur Kantonsstrasse, Südallee, Zentralbahnhaltestelle, Freiraumspange oder Ebenaustrasse haben.

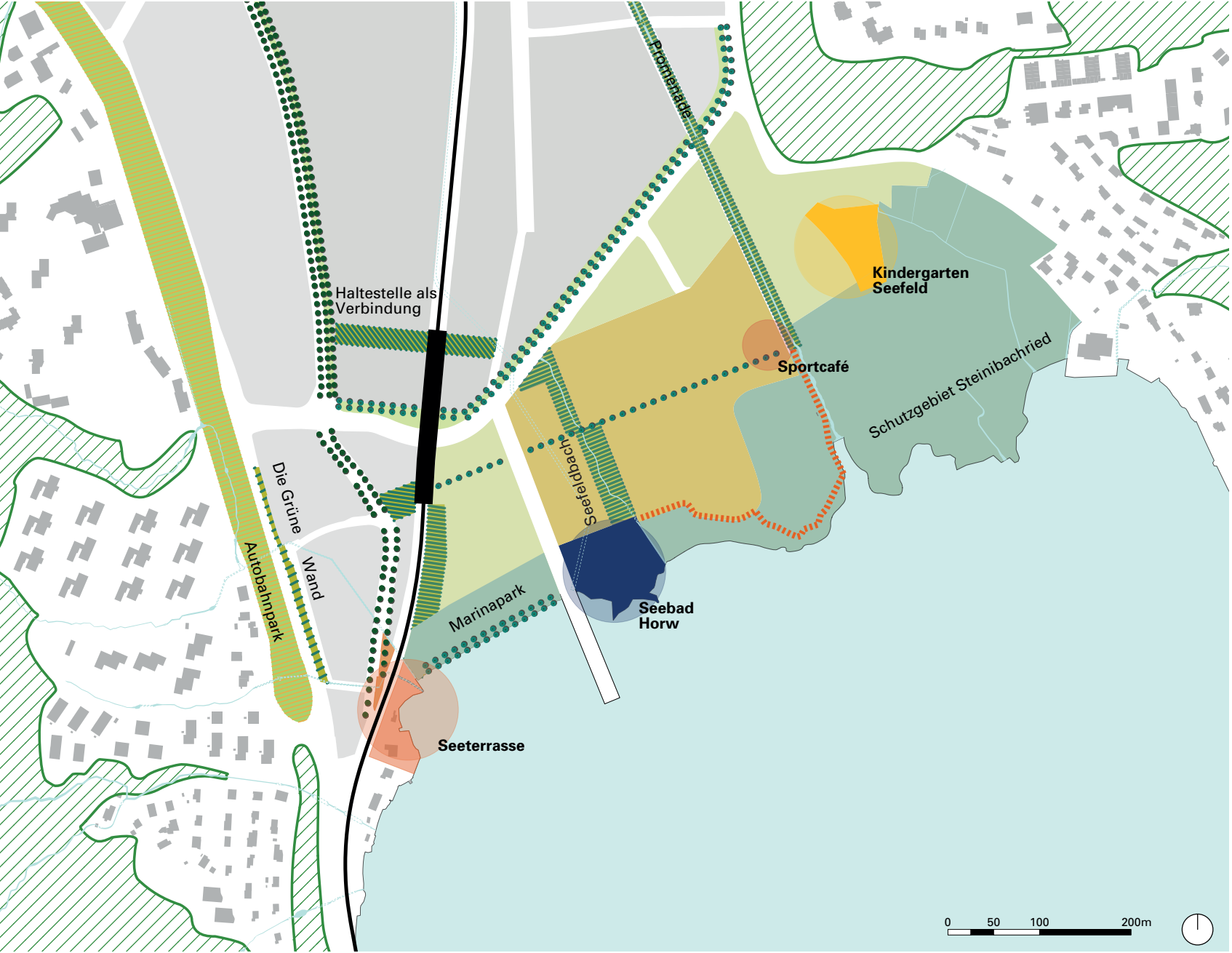
In diesem Gebiet können an der Kantonstrasse im Bereich der Haltestelle und der Südallee städtebauliche Akzente gesetzt werden.

**Altsagen** Die Bereiche zwischen Autobahnpark und Südallee sind durch kleinteiligere Volumen und lockere Bebauung geprägt. Die Südallee ist die Haupteerschliessung der Geviertes. Der übrige Bereich des Geviertes wird über Stichstrassen erschlossen. Gebäude haben ihre Adresse zur Strasse auszubilden.

Strategien zur Nachverdichtung dieser Gebiete werden im Kapitel *Gevierte* aufgezeigt.

**Seefeld** Das Seefeld wird durch den Bezug zur parkartigen Seeuferlandschaft geprägt, welche sich mit Freiraumverbindungen bis zur Kantonsstrasse auch an der Ortskante abzeichnet.

Die Bebauung im Seefeld ist von Grünraum umgeben und wird rückwärtig über Stichstrassen erschlossen.





Vertiefungsgebiet III - Horw See

übergordnete Freiraumelemente Luzern Süd

## Anschluss See als südlicher Abschluss Luzern Süd

Ein Park im Seefeld bildet den südlichen Abschluss des Siedlungsgebietes von Horw und ist gleichzeitig mit grossflächigen Natur-, Erholungs- und Sportangeboten ein sowohl lokaler als auch regionaler Attraktor.

Durch die Weiterführung der drei Strukturelemente von Luzern-Süd (Autobahnpark, Südallee und Promenade) bis zur Seekante nimmt der Park eine wichtige Rolle als übergreifender Baustein des Stadtraumes von Luzern Süd ein. Er bildet somit gleichzeitig den Auftakt und den Abschluss des Freiraumnetzwerks im Siedlungsgebiet.

## Zusammenhängende Grünraumfigur

Das Seeufer in Horw ist heute sehr stark von unterschiedlichen Nutzungen (Naturschutzgebiet / Sand & Kies) geprägt und nicht in seiner Gesamtheit erlebbar. Mit einem neuen zusammenhängenden Weg werden die unterschiedlichen Nutzungen im Seefeld miteinander verknüpft.

Dieser Weg ist nicht überall gleich. Im Naturschutzgebiet folgt er den bestehenden Stegkonstruktionen und verläuft grösstenteils landseitig, zwischen der Badi und einer neuen Erholungsnutzung im Westen wie einer Seeterrasse verläuft er seeseitig und bildet eine Promenade. Der Weg verbindet so alle bestehenden und mögliche neue Attraktoren entlang der Seebucht.

## Vernetzung mit der Siedlungsstruktur

Neben der Südallee und dem Autobahnpark durchkreuzen zwei Bachläufe den Bereich des Seefelds zwischen Kantonstrasse und Park. Längs des Dorfbachs gibt es bereits heute eine Langsamverkehrsverbindung vom Zentrum Horw zum See. Analog zum Dorfbach soll auch der Seefeldbach eine verbindende Funktion übernehmen und mit dem Quartier um die Ebenastrasse sowie der HSLU vernetzen. Es ergibt sich somit ein dichtes Netz an Wegeverbindungen zwischen dem Quartier und dem See, welches die intensiven Nutzungen des Seefelds zugänglich macht.

## Kantonstrasse als städtische Achse

Die Kantonstrasse bildet ein Schlüsselement in der Wahrnehmung des südlichen Abschlusses von Horw bzw. Luzern Süd. Sie bildet den Auftakt in den Siedlungsraum von Horw, also einen Adress- und Ankunftsort. Gleichzeitig markiert sie den Übergang vom dicht bebauten Siedlungsraum zum locker strukturierten Seefeld. Entsprechend bildet die Kantonstrasse einen Strassenraum mit zwei unterschiedlichen Seiten, die die Nutzungen und die Qualitäten der angrenzenden Gevierte abbildet.

# Verkehr



- Gesamtnetz / Erschliessung MIV** Im Gebiet Horw See gibt es zwei wichtige Verbindungs- und Erschliessungsachsen: die Kantonstrasse und die Südallee (zusammengesetzt aus Technikumstrasse und Altsagenstrasse). Die Kantonstrasse ist die Hauptachse in Ost-West-Richtung im Gebiet Horw See. Sie dient einerseits als Verbindung zwischen der Hergiswilerstrasse und dem Zentrum Horw. Andererseits erschliesst sie die verschiedenen Areale südlich und nördlich mit Stichstrassen (Sackgassen). Die Technikumstrasse ist Teil der Südallee. Sie verläuft in Nord-Süd-Richtung und verbindet die Ringstrasse mit der Kantonstrasse, erschliesst verschiedene Quartiere von Horw sowie die Hochschule und dient als bevorzugte Fuss- und Veloverkehrsachse.
- Erschliessung öV** Im Bereich zwischen Hochschule und dem Sand & Kies Areal soll die neue Zentralbahnhaltestelle Horw See entstehen (Zeithorizont ca. 2035). Dadurch kann die öV-Erschliessungsgüte im Süden der Gemeinde Horw stark verbessert werden, was für die Abwicklung der künftigen Mobilität resp. die Funktionalität des Gesamtnetzes wichtig ist. Zusätzlich wird langfristig ein Anschluss an den öffentlichen Schiffsverkehr auf dem Vierwaldstättersee angestrebt.
- Fuss- und Veloverkehr** Schon heute steht dem Fuss- und Veloverkehr ein dichtes Netz zur Verfügung. Viele Wege sind ausschliesslich dem Fuss- und Veloverkehr vorbehalten. Die vorhandenen Netzlücken sollen geschlossen und das Netz somit verdichtet werden. Die Belange des Naturschutzes sind bei der Ausgestaltung der neuen Wege zu beachten.  
Die Trennwirkung der Gleise für den Veloverkehr wird durch neue Querungsmöglichkeiten vermindert. Entlang der Horwer Seebucht soll zudem ein durchgehender Weg entstehen, der die südlichen Quartiere von Horw miteinander verbindet.
- Parkierung** Die Anzahl neuer Parkplätze ist auf das Minimum zu beschränken. Öffentliche Parkplätze sind zu bewirtschaften, damit diese nicht als P+R gebraucht werden. Für Personal und Bewohner sind die Parkplätze unterirdisch zu erstellen. Parkplätze für Kunden und Besucher dürfen oberirdisch angeordnet werden.  
  
Veloabstellplätze sind in grosser Anzahl und nahe an den Zielorten anzuordnen und in der Regel zu überdachen. Ebenfalls sind Abstellplätze für weitere Zweiräder (Roller und Motorräder) zu erstellen.



Das Vertiefungsgebiet Horw See wird in ein lebendiges, durchmisches Gebiet transformiert. Der Gewerbestandort wird erhalten und gestärkt. Im übrigen Gebiet bleibt Wohnen die primäre Nutzung, aber auch der Hochschulstandort soll gestärkt werden.

**Bildung & Gewerbe** Zwischen dem Bahnhof Horw und der neuen, im Vertiefungsgebiet liegenden Zentralbahnhaltestelle Horw Süd entsteht auf beiden Seiten der Zentralbahngleise ein dichter, gemischter Gewerbe-, Dienstleistungs- und Bildungscluster. Es können auch kleinere Verkaufs- und Gastronomieflächen untergebracht werden, sowie ein untergeordneter Anteil Wohnraum. Dieser Bildungscluster wird vom Entwicklungsgebiet horw mitte, der Kantonsstrasse, der Südallee und der Ebenastrasse begrenzt.

**Gewerbe mit Wohnen** Das heutige heterogene Gemisch aus Gewerbe- und Wohnnutzung im Geviert Altsagen und entlang der Ebenastrasse wird im Rahmen eines Verdichtungsprozesses erhalten und weiterentwickelt, da diese Lage hervorragend an das Strassennetz und mittelfristig auch an die Zentralbahn angebunden ist.

Die Ortskante nördlich der Kantonsstrasse wird aus gemischt genutzten Gebäuden gebildet, mit Gewerbenutzungen in den strassennahen Geschossen und Wohnungen in den oberen Geschossen.

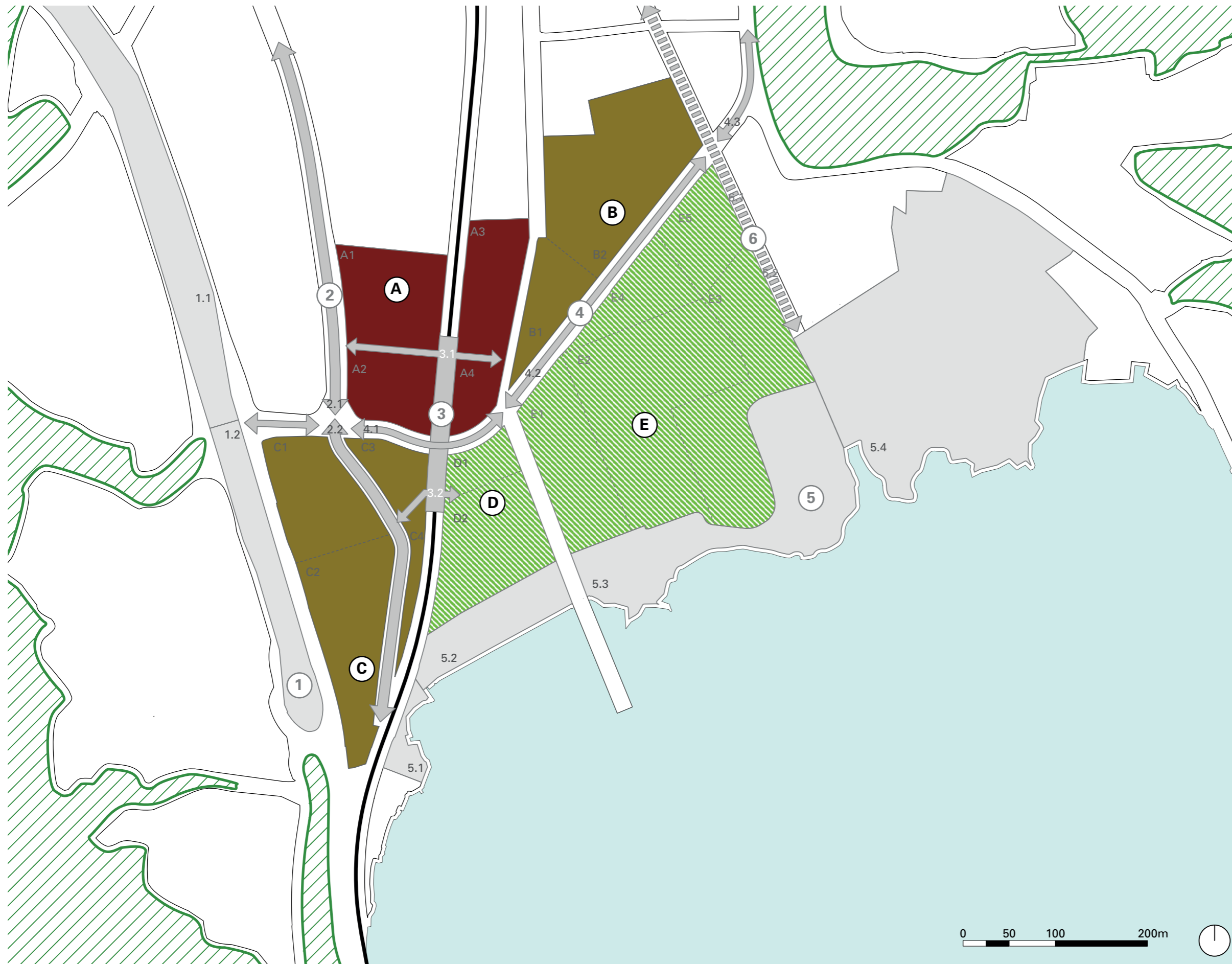
**Wohnquartiere** Sowohl hinter der Ortskante als auch zwischen HSLU und Autobahnpark können die bestehenden Wohnquartiere mit gleichem Nutzungsschwerpunkt verdichtet werden.

**Nutzungsmix im Grünen** Im Seefeld liegt der Schwerpunkt auf Sport- und Freizeitnutzungen. Auf dem Sand und Kies Areal sind auch Wohnen, Forschung und Gewerbe denkbar. An den nordöstliche Rändern können weiterhin punktuell Wohngebäude stehen.

**Gewerbebetriebe** Für Gewerbebetriebe werden folgende Vorgaben empfohlen:

- Erlaubt sind nicht oder nur mässig störende Betriebe und Dienstleistungsunternehmen
- Zulässig sind kleinflächige Verkaufsnutzungen
- Förderung von Mischtypologien, insbesondere solche, die handwerkliches Gewerbe und Wohnen kombinieren





- Geviert A - Campus / Dörfli
- Geviert B - Ortskante
- Geviert C - Altsagen
- Geviert D - Sand & Kies
- Geviert E - Sport & Freizeit

## Geviert A | Steckbrief

<b>Verortung</b>	HSLU - Technik & Architektur und Gewerbegebiet Ebenastrasse (N), Kantonsstrasse (S), Technikumstrasse (W)
<b>Grösse</b>	ca. 31'360 m <sup>2</sup>
<b>Eigentümer (Parzellen)</b>	Staat Luzern (1587, 1879, 1880, anteilig 541 und 931); Korporation Horw (551, 554, 543, anteilig 542 und 1680); Heinrich Heer, Horw (557); Einwohnergemeinde Horw (550, 559, 696, 2309, anteilig 558 und 743 (Baurecht Hegimmo AG)); Industrie-Geleise-Genossenschaft, Horw-Kriens (anteilig 2912)
<b>Nutzung</b>	Parkierung, Wohnen, Werkhof, Gewerbe
<b>Dynamik</b>	HSLU: Testplanung 2015, Entwurf Masterplan 2016
<b>Lage</b>	Das Geviert wird durch die Technikumstrasse, die Kantonsstrasse und die Ebenastrasse in der Verlängerung bis zur Kantonsstrasse im Osten begrenzt. Das Trasse der Zentralbahn führt durch die Mitte des Geviertes. Auf der westlichen Seite hat das Gebiet keine klare Grenze zur HSLU im Norden, während es auf der östlichen Seite an das bestehende Gewerbegebiet anschliesst.

### Bebauung und Freiraum

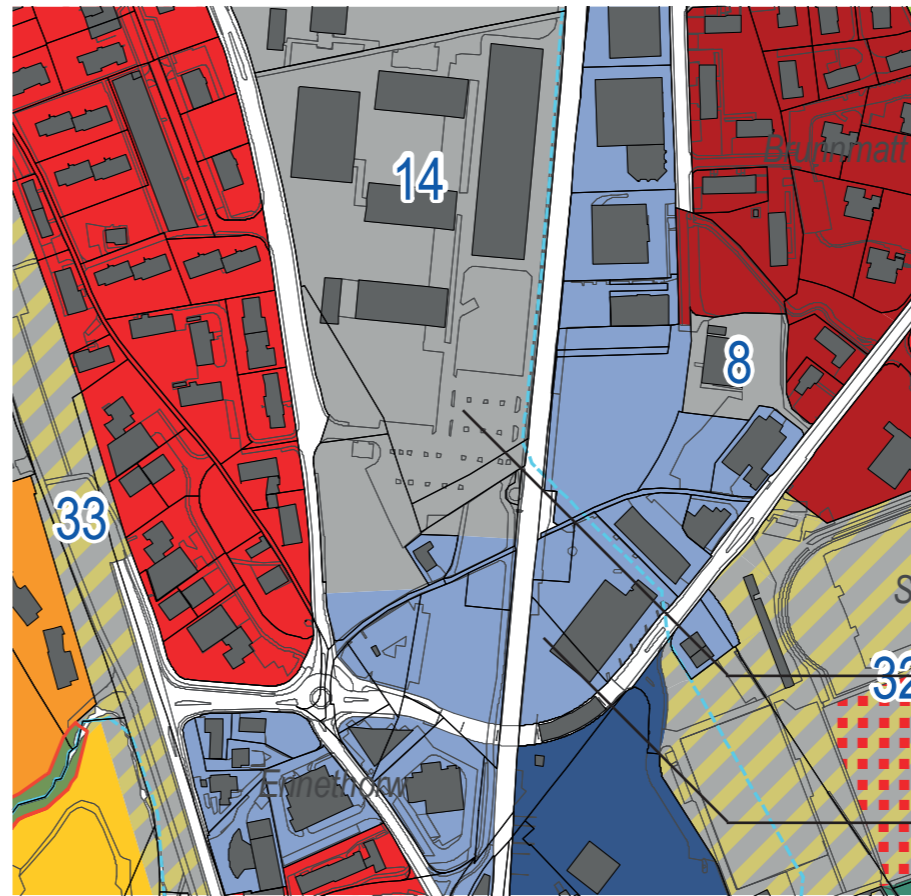
Der westliche Teil des Gevierts ist weitgehend unbebaut, mit Ausnahme eines Einfamilienhauses am Dörfliweg. Sowohl entlang der Technikumstrasse als auch im Bereich vor der HSLU sind grosse, asphaltierte Parkplätze angelegt. In der südöstlichen Ecke befindet sich eine zu den Bahngleisen abfallenden Wiese mit einem Gefälle von ca. 5%. Im östlichen Teil des Geviertes ist die Ebenastrasse geprägt von den unterschiedlichen Nutzungen, die sich längs der Strasse aufreihen. Die Seite der Gleise ist geprägt von Gewerbebetrieben mit Vorplätzen, die der Erschliessung und dem Betrieb der Nutzung dienen. Die gegenüberliegende Seite grenzt an ein durchgrüntes Wohnquartier, die Bauten sind von der Strasse zurückversetzt und legen grosse Grün- und Gartenflächen frei. Entlang der Kantonsstrasse stehen ein- bis zweigeschossige Gewerbebauten, der Norden des Gevierts ist unbebaut. Der Werkhof Horw befindet sich zwischen den Gleisen und der Kantonsstrasse.

### Verkehrssituation

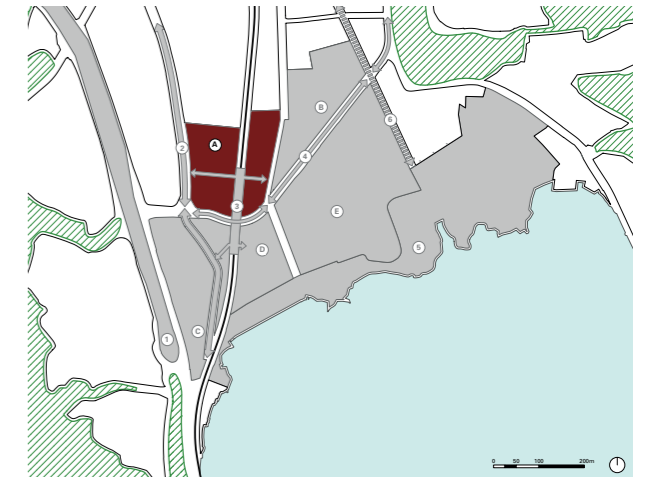
Das Geviert wird im Westen über die Technikumsstrasse und im Osten über die Ebenau- und die Kantonsstrasse erschlossen. Für den MIV gibt es keine durchgehende Verbindung von Ebenastrasse zur Kantonstrasse. Der Dörfliweg verläuft quer durch das Geviert und verbindet als FVV- Route die Kantonsstrasse mit der Ebenastrasse. Westlich der Gleise verläuft ein Fuss- und Radweg, welcher die HSLU mit dem Bahnhof Horw im Norden und mit dem Quartier Altsagen im Süden verbindet.

### Hinweise

Das Geviert ist gemeinsam von den GrundstückseigentümerInnen zu entwickeln.



Ausschnitt Zonenplan Horw (2011), ohne Massstab



Zone für öffentliche Zwecke (ÖZ)

Arbeits- und Wohnzone (AW)



Durchgang zur Ebenastrasse



Technikumstrasse, Blick auf die HSLU

**Bebauung** Die nördlich anschliessenden Gewerbegebiete werden in der Verlängerung weitergeführt. Die Bebauung besteht entsprechend aus Gebäuden mit grossflächigem Gewerbesockel und können zu Achsen und Freiräumen hin mit höheren Gebäudeteilen akzentuiert werden. In den Bereichen A1 und A2 wird die orthogonale Struktur der HSLU bis zur neuen Haltestelle Horw See weitergeführt. Ein kompaktes Gebäude bildet den südlichen Auftakt des Campus. Dieses neue Gebäude überbrückt den Höhenunterschied zwischen Südallee und Haltestelle.

**Nutzung** Die Nutzungsschwerpunkte sind Bildung und Gewerbe. Ein geringer Anteil an Dienstleistungsbetrieben ist zulässig. In den oberen Geschossen sind auch Wohnungen denkbar. Die Bereiche A1 und A2 verstehen sich als südliche Erweiterung des Campus der HSLU und nehmen primär Nutzungen im Bereich Bildung und Forschung auf. Im Norden vom Bereich A4 kann ein neuer Standort für den Werkhof Horw geprüft werden.

**Grün- und Freiräume** Ein wichtiges Freiraumelement in diesen Geviert ist die breite Querverbindung zwischen Südallee und Zentralbahnhaltestelle und deren Weiterführung bis an die Ebenastrasse. Gebäude haben ihre Adressen an dieser Querverbindung auszubilden. Die Vorbereiche sind entsprechend öffentlich und urban zu gestalten. Grundsätzlich bilden die Gebäude ihre Adresse an den Strassen aus.

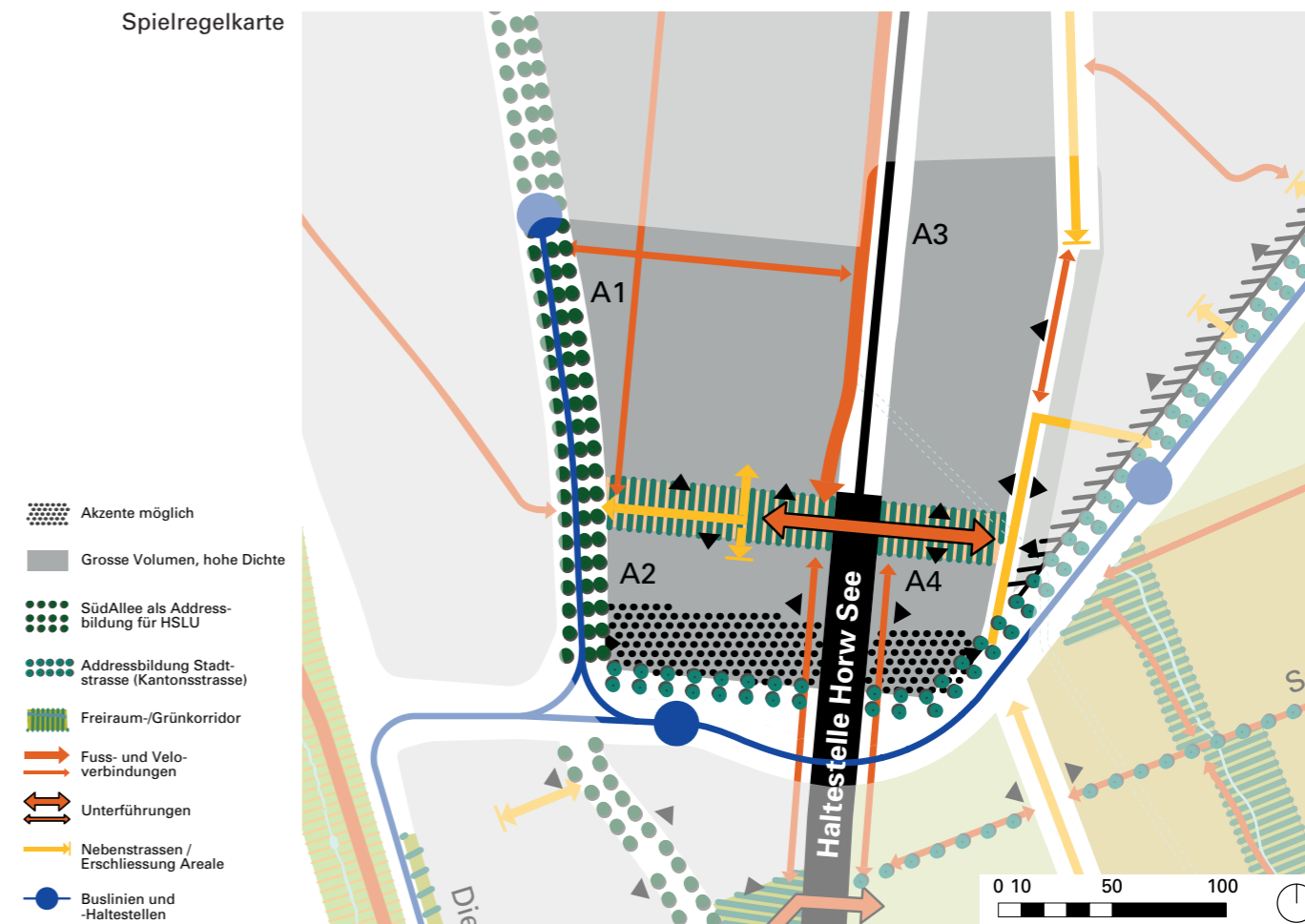
**Verkehr** Fuss- und Veloverbindungen verlaufen in Nord-Süd-Richtung entlang der Südallee, westlich der Gleise und in der Verlängerung der Ebenastrasse. In Ost-West-Richtung knüpft die Querung der Haltestelle an Verbindungen in den Autobahnpark und an den Park an.

Zusätzlich zur neuen Zentralbahnhaltestelle Horw See erschliessen die bestehenden Bushaltestellen Technikumstrasse und Spier die westlichen Bereiche des Gevierts (A1 und A2), und die Bushaltestelle Werkhof die östlichen Bereiche (A3 und A4) für den öffentlichen Verkehr.

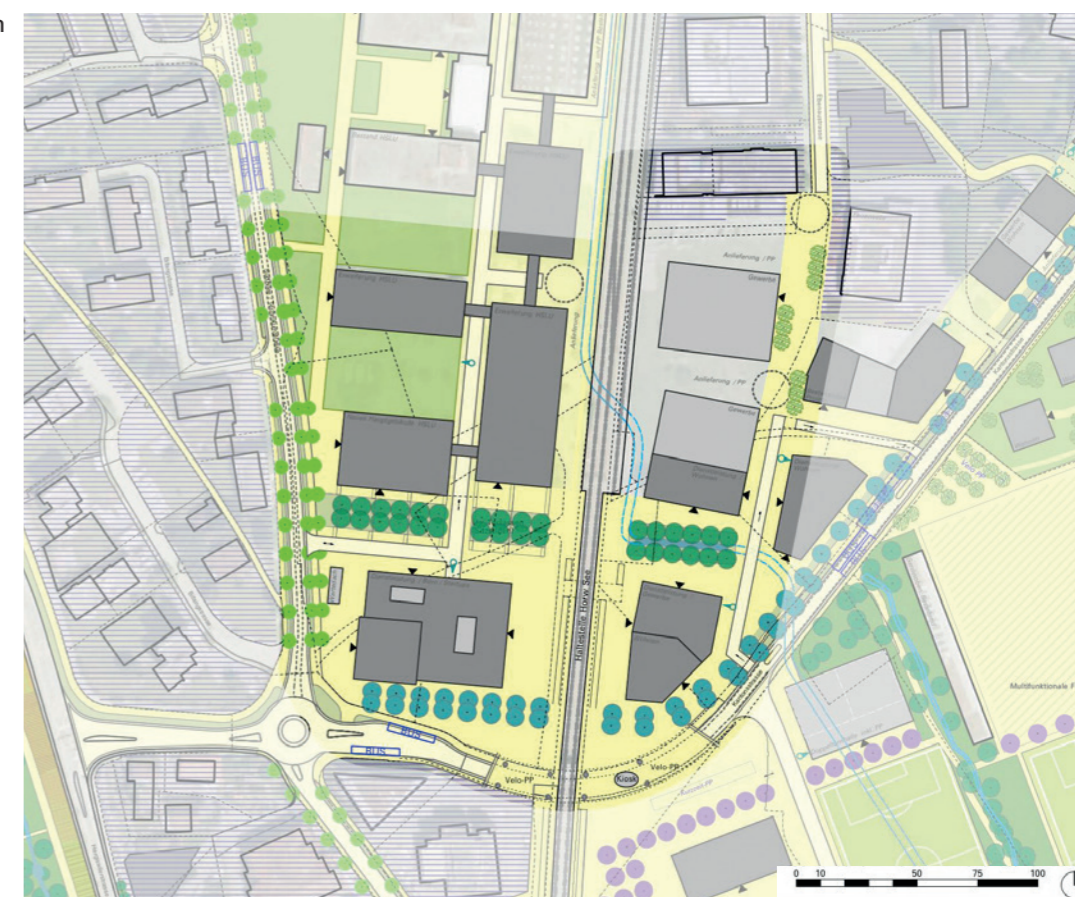
Die Erschliessung der Bereiche A1, A2 und der HSLU erfolgt über eine gebündelte Arealerschliessung möglichst im Süden (siehe Spielregelkarte). Die Parkierung für den MIV ist für A1 und A2 in einer zentralen Sammelgarage nördlich und südlich der Querverbindung zusammenzufassen. Der Verkehr von und zur HSLU ist möglichst über den südlich gelegenen Kreiselpark zu lenken, so dass die Technikumstrasse vor zu viel Verkehr geschützt wird.

Die Bereiche A3 und A4 werden von der Kantonsstrasse über die Verlängerung der Ebenastrasse erschlossen. Diese Verlängerung fungiert als Einbahnstrasse Richtung Norden und führt vor der Hegimmo Parzelle zurück auf die Kantonsstrasse. Die Verbindung bis zur Ebenastrasse ist daher nur für Fussgänger und Velos durchgängig, für den MIV ist sie unterbrochen. Die Parkierung für den MIV ist in einer zentralen Sammelgarage zusammenzufassen.

Spielregelkarte



Illustrationsplan

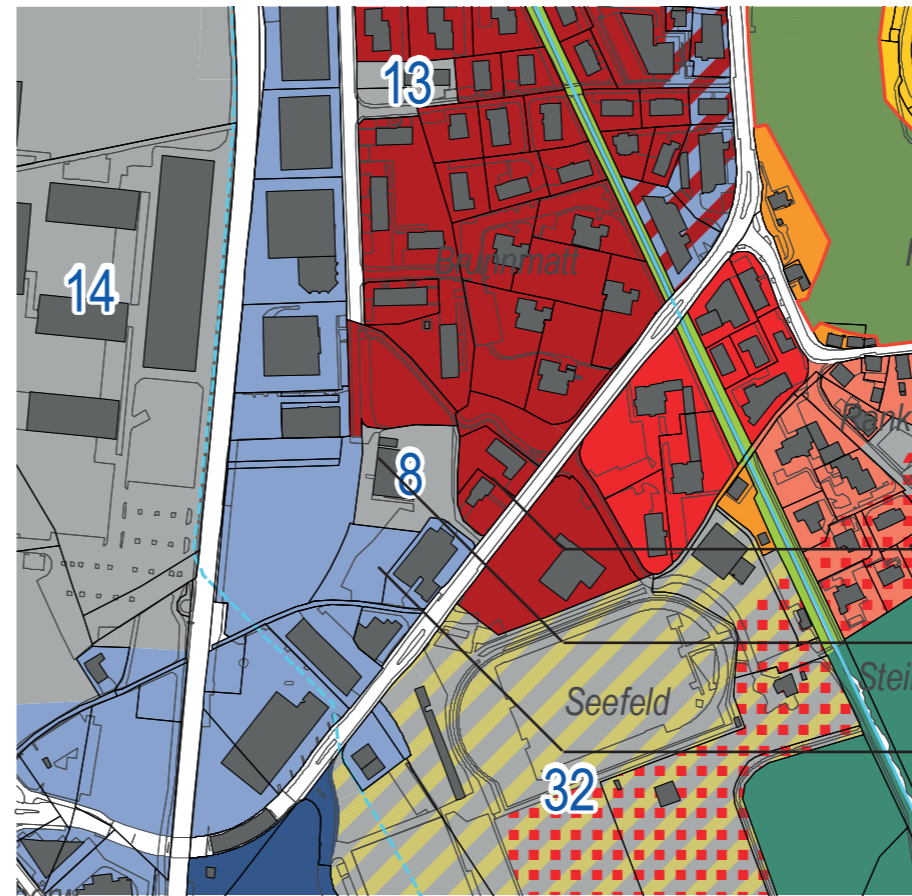


## Geviert B | Steckbrief

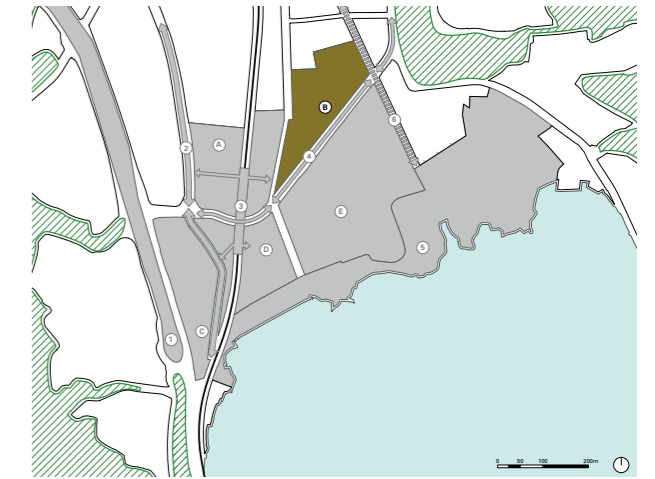
<b>Verortung</b>	Wohnquartier Brunnmatt (N), Kantonsstrasse (S), Ebenaustrasse (W), Promenadenweg (O)
<b>Grösse</b>	ca. 31'730 m <sup>2</sup>
<b>Eigentümer (Parzellen)</b>	Einwohnergemeinde Horw (anteilig 558, 1984, anteilig 743 (Baurecht Hegimmo AG)); Korporation Horw (anteilig 542, 543, 1667, anteilig 1680); Alfred Torgler, Horw (1276); Emmi, Luzern (1074), 485; Swiss Life, Zürich (486, 2106); STWEG (2036, 2038); Pensionskasse Stadt Luzern (2037); CS, Zürich (2035); Immofonds, Zürich (anteilig 546); Jost Schumacher (1707)
<b>Nutzung</b>	Wohnen, Gewerbe
<b>Dynamik</b>	Für das Wohn- und Geschäftshaus auf Grundstück Nr. 743 wurde 2018 die Baubewilligung erteilt.
<b>Lage</b>	Das Geviert liegt an der Kantonsstrasse, zwischen der Ebenaustrasse und der Promenade am Dorfbach. Im Norden ist der Übergang zum Wohnquartier Brunnmatt fliessend.

**Bebauung und Freiraum** Die Bebauungsstruktur ist sehr heterogen. Im Südwesten des Gevierts stehen ein- bis zweigeschossige Gewerbebauten an der Kantonsstrasse, inklusive einem Feuerwehrgebäude. Östlich davon stehen an der Kantonsstrasse ein Einfamilienhaus sowie eine viergeschossige Wohnzeile aus den 1950 Jahren. Eine aus fünf siebengeschossigen Punktwohnhäusern bestehende Überbauung auf einer grosszügigen Grünfläche schliesst das Geviert im Osten zur Promenade ab. Im Norden geht das Geviert in ein Wohnsiedlung in streng orthogonaler Zeilenbauweise über.

**Verkehrssituation** Entlang des Gevierts verläuft mit dem Promenadenweg am Dorfbach eine übergeordnete Langsamverkehrsverbindung vom See ins Zentrum von Horw und weiter bis nach Luzern. Weiter werden die Ebenaustrasse und die Kantonsstrasse über einen Grünzug mit einem öffentlicher Weg verbunden. Dieser Grünzug bildet den Übergang von den gewerblich genutzten Gebäuden im Westen des Gevierts, welche direkt über die Kantonsstrasse erschlossen werden, zu der Wohnüberbauung im Osten. Diese Wohnüberbauung wird über eine Stichstrasse von der Ebenaustrasse aus erschlossen.



Ausschnitt Zonenplan Horw (2011), ohne Massstab



Östlicher Teil der Ortskante (Blick nach Westen)



Westlicher Teil der Ortskante (Blick nach Westen)

**Bebauung** Die Bebauung bildet eine klare räumliche Kante entlang der Nordseite der Kantonsstrasse. Diese markiert den Rand vom dicht bebauten Siedlungsgebiet, als Kontrast zum landschaftlich geprägten Seefeld.

Gebäude mit ein- bis zweigeschossigen langgezogenen Sockeln besetzen die Ortskante entlang der Kantonsstrasse. Die Gebäude können Aufbauten haben und insgesamt eine maximale Gebäudehöhe von 24 m erreichen (BZR erlaubt heute maximal 4 Vollgeschosse.) Die Obergeschosse müssen nicht durchgehend ausgebildet sein. Im Norden dieser Kante kann auch eine Verdichtung stattfinden, jedoch innerhalb der heutigen Logik von einzelnen Baukörpern.

**Nutzung** Entlang der Kantonsstrasse werden die Sockelgeschosse gewerblich genutzt, die Geschosse darüber bieten Wohnraum mit Seeblick. Im übrigen Bereich des Geviertes dominiert die Wohnnutzung.

**Grün- und Freiräume** Über die doppelte Baumreihe als nördlicher Abschluss der Kantonsstrasse bildet der Freiraum die Adresse der Nutzungen im Erdgeschoss, sowie der rückwärtig anschliessenden Gewerbebetriebe.

**Verkehr** Das Geviert liegt zwischen zwei bedeutenden Nord-Süd Achsen. Die Promenade entlang dem Dorfbach ist eine übergeordnete Langsamverkehrsverbindung für Luzern Süd, und verbindet den See über Horw Zentrum mit der Stadt Luzern. Im Westen entsteht in der Verlängerung der Ebenastrasse eine weitere FVV Achse, welche das Geviert mit dem See und dem Entwicklungsgebiet Horw Mitte verbindet.

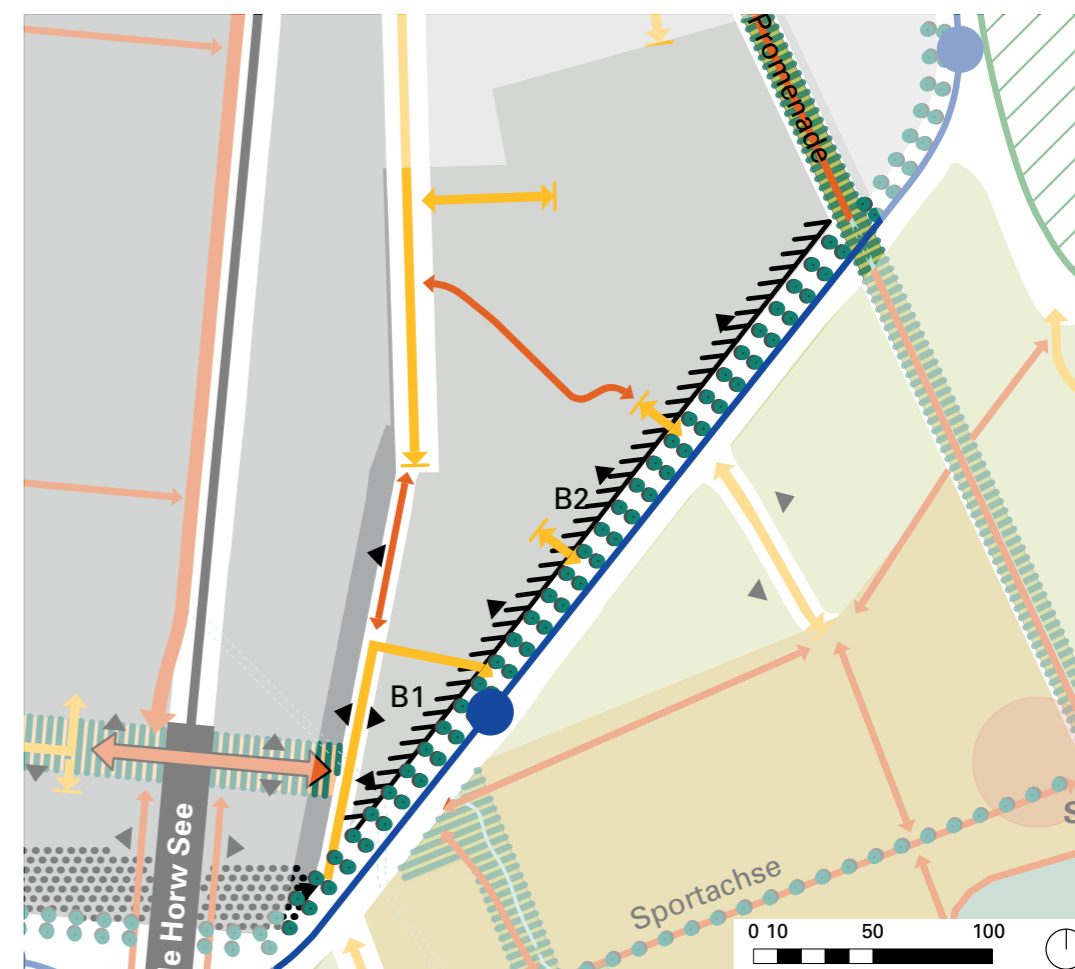
Der Bereich B1 wird für den MIV von der Kantonsstrasse über diese Verlängerung erschlossen. Der östlichere Bereich B2 wird direkt von der Kantonsstrasse erschlossen. Der Rückseite des Geviertes und das Wohnquartier Brunnmatt sind weiterhin mit Stichstrassen an die Ebenastrasse angebunden. Die Parkierung für den MIV soll in Sammelgaragen zusammengefasst werden.

Die Bushaltestellen Werkhof und Rank an der Kantonsstrasse erschliessen die Ortskante und das Seefeld für den öffentlichen Verkehr.

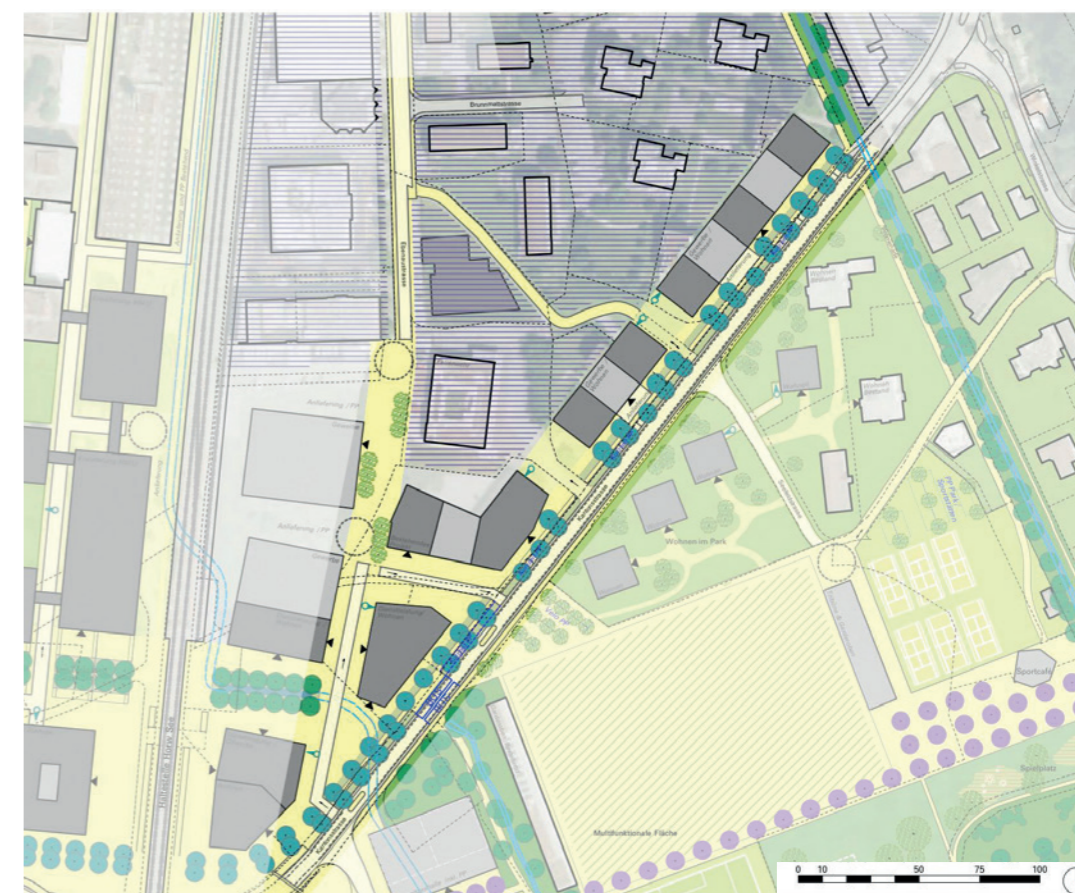
**Hinweise** Das Geviert kann in einzelnen Abschnitten entwickelt werden. Entlang der Kantonsstrasse müssen sich mehrere Grundeigentümer zusammenschliessen, um die Ortskante wirkungsvoll umzusetzen.

Spielregelkarte

-  Raumbildende Kante
-  Lockere Bebauung, mittlere Dichte
-  Addressbildung Stadtstrasse (Kantonsstrasse)
-  Freiraum-/Grünkorridor
-  Fuss- und Veloverbindungen
-  Nebenstrassen / Erschliessung Areale
-  Buslinien und -Haltestellen



Illustrationsplan



## Geviert C | Steckbrief

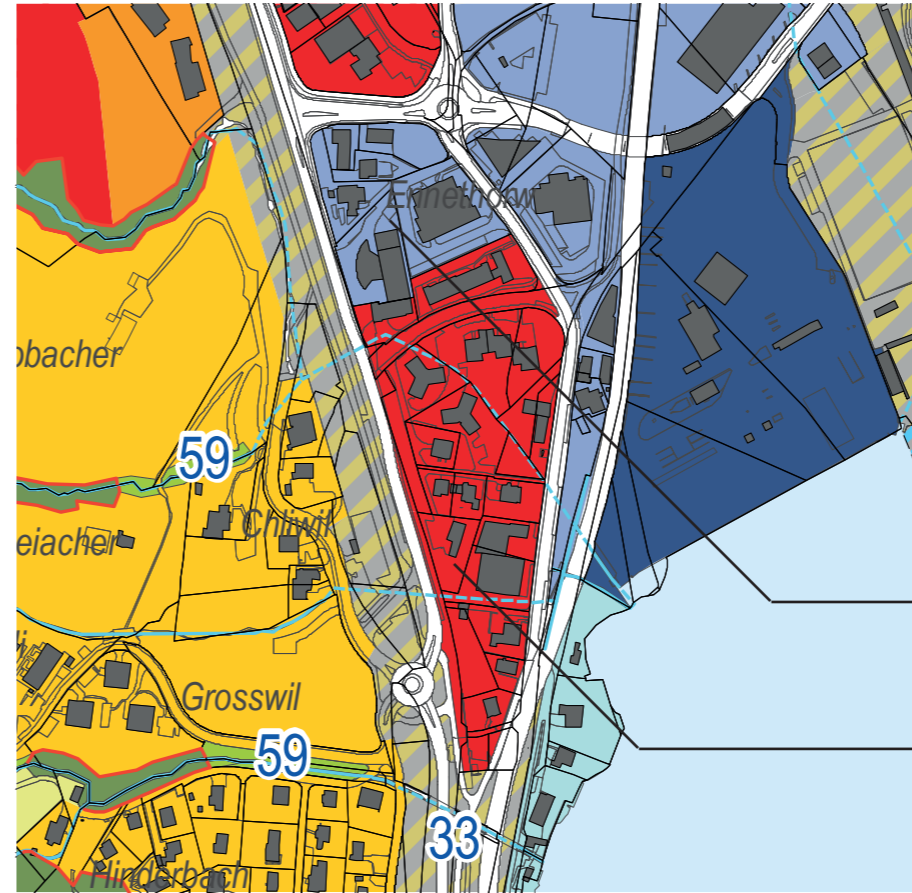
<b>Verortung</b>	Kantonsstrasse (N), Seerosenweg (S), Hergiswilerstrasse (W), Zentralbahntrasse (O)
<b>Grösse</b>	ca. 41'600 m <sup>2</sup>
<b>Eigentümer (Parzellen)</b>	IN Immobilien AG, Hünenberg See (679); Korporation Stadt Luzern (549, 560 (Baurecht Spitzgrund Immobilien AG, Horw)); M. Durrer Rammelmeyer (1497); Baugenossenschaft Pilatus, Horw (1155, 1166, 1330, 1365); Einwohnergemeinde Horw (3100); Josef Deschwanden, Horw (561, 571, 572); Kurt Gilgen, Horw (573, 575); u.v.m. (siehe Darstellung auf Seite 32)
<b>Nutzung</b>	Wohnen, Gewerbe, Dienstleistungen
<b>Dynamik</b>	Zentralbahnhaltestelle Horw See geplant (ca. 2035)
<b>Lage</b>	Das Geviert Altsagen umfasst das gesamte Quartier südlich der Kantonsstrasse, zwischen Zentralbahntrasse und Hergiswilerstrasse. Der ebenerdige Bahnübergang zum Seerosenweg bildet den südlichen Abschluss. Von der Kantonsstrasse zum Altsagenring fällt das Gelände stark ab, im Süden und im Bereich des Seeufers ist es eher flach.

**Bebauung und Freiraum** Die Zonierung und die Bebauungstypologie folgen der Topografie. Der nördliche Teil des Gevierts ist geprägt von grossen Büro- und Gewerbebauten. Ab dem Altsagenring dominieren punkt- und zeilenförmige Mehrfamilienhäuser umgeben von Grünflächen. Im Süden stehen vermehrt Einfamilienhäuser. Gemäss der heutigen Zonierung bestehen vor allem im Norden und Süden des Gevierts noch Ausnutzungsreserven.

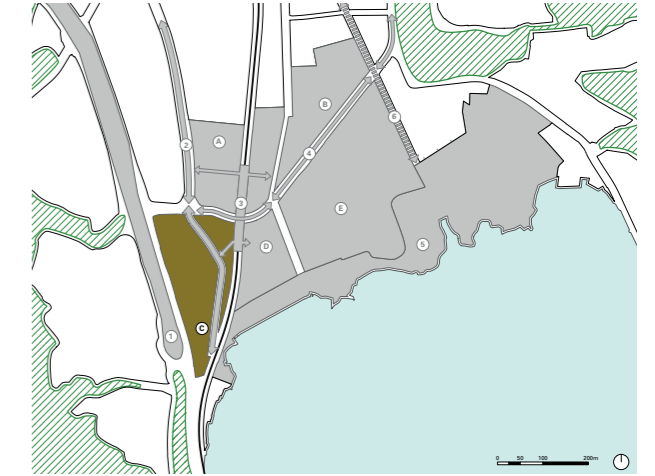
**Verkehrssituation** Über die Kantonsstrasse ist das Geviert gut an die Autobahn angebunden. Die Altsagenstrasse ist die zentrale Achse des Gevierts. Entlang dieser Strasse haben sich gewerbliche Nutzungen angesiedelt, auch im Süden des Gevierts. Der Altsagenring quert das Quartier und erschliesst viele der Wohnbauten in der zweiten Reihe. Das Quartier ist von der vielbefahrenen, übergeordneten MIV Achse zwischen Hergiswil und der Autobahnzufahrt in Horw mit einer Lärmschutzwand abgeschirmt.

Vom Altsagenring führt eine Fussgängerunterführung unter der Hergiswilerstrasse durch auf den Autobahnpark.

Die Bushaltestellen Spier an der Kantonsstrasse und Ennethorw auf der Autobahnüberdeckung erschliessen das Geviert mit dem öffentlichen Verkehr.



Ausschnitt Zonenplan Horw (2011), ohne Massstab



Arbeits- und Wohnzone (AW)

Dreigeschossige Wohnzone (W3 0.55)



Nordteil des Gevierts (Altsagenstrasse nach Süden)



Mitte des Gevierts (Altsagenring Richtung Westen)

**Bebauung** Im Erneuerungsprozess werden sich die nördliche und die südliche Hälfte des Gevierts in ihrer Struktur etwas angleichen. Ein Gebäudehöhe von maximal 20 m wird zulässig, damit in der baulichen Verdichtung genug Spielraum für das Anlegen qualitätvoller Aussenräume bleibt.

**Nutzung** Die heutige Mischung aus Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen wird im ganzen Geviert weiterentwickelt.

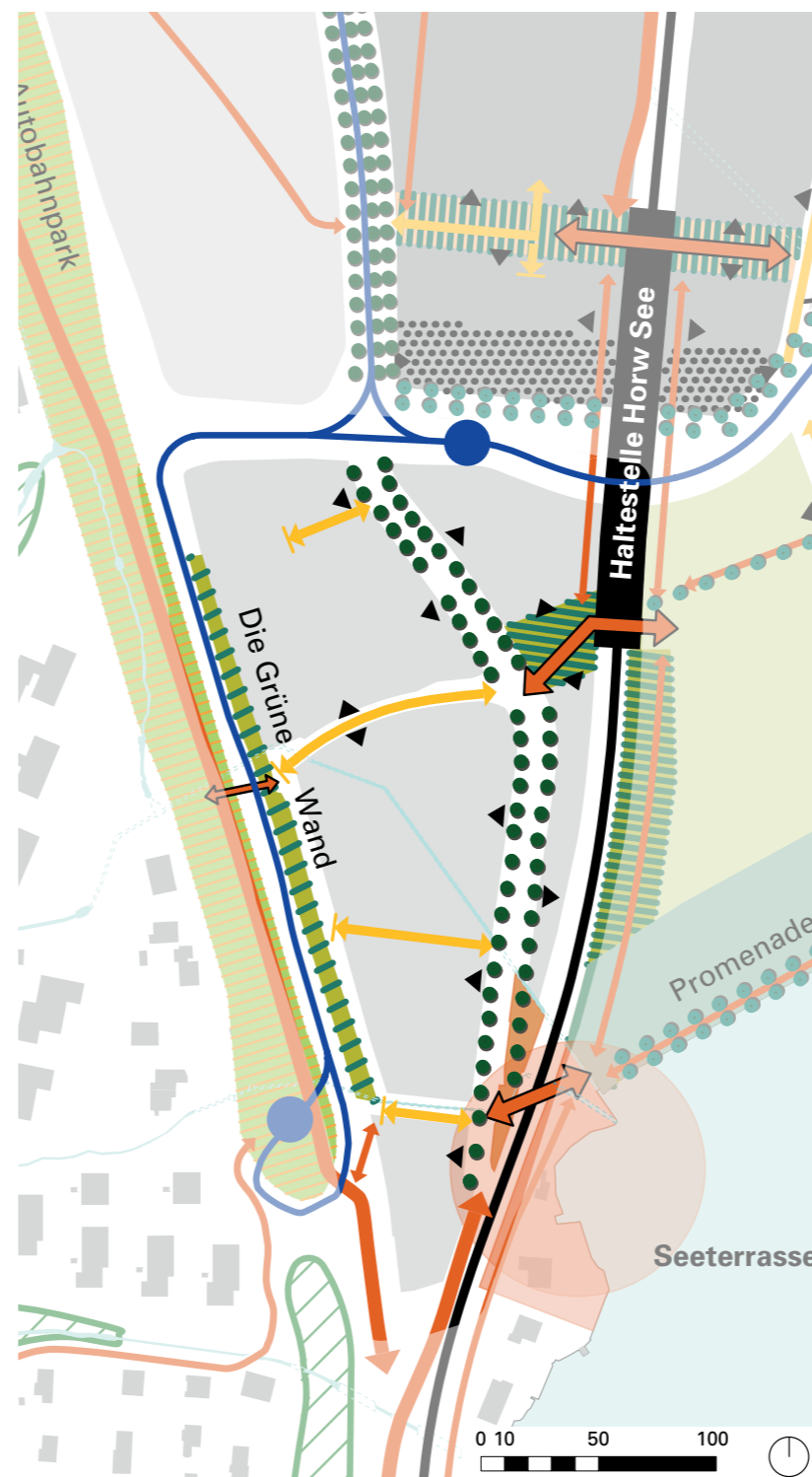
**Grün- und Freiräume** Die Gartenstruktur der Wohnbauten prägt den Charakter des Quartiers. Bei einer Verdichtung der Bebauungsstruktur soll darauf geachtet werden, dass dieser Charakter erhalten bleibt. Die SüdAllee sowie die «Grüne Wand» zum Autobahnpark bilden die zentralen Freiraumelemente im Quartier, zusammen mit der Querung der neuen Zentralbahnhaltestelle. Dazu wird das Quartier mit der Querverbindung am Auftakt der SüdAllee aufgewertet, welche die Bushaltestelle am südlichen Abschluss vom Autobahnpark und den Park östlich der Gleise fussläufig verbindet.

Die SüdAllee bildet die Hauptadresse des neu geordneten Gebietes.

**Verkehr** Das Geviert Altsagen ist mittels untergeordneten Querverbindungen gut an übergeordnete Velorouten nach Luzern (auf der SüdAllee) und Hergiswil oder Kriens (auf dem Autobahnpark) angebunden.

Die neue Zentralbahnhaltestelle Horw See wird im nördlichen Teil vom Quartier geplant, mit direktem Anschluss einer Unterführung an die SüdAllee. Die Zentralbahnhaltestelle ist durch Auf- und Abgänge von beiden Seiten zu erreichen. Die Bushaltestellen Spier an der Kantonsstrasse und Ennethorw im Autobahnpark erschliessen das Geviert ebenfalls für den öffentlichen Verkehr.

Die Haupteerschliessung für den MIV ist die SüdAllee (Altsagenstrasse), welche das Geviert zudem über den Kreisell Technikum optimal an die übergeordnete Hergiswilerstrasse und an die Autobahn A2 anbinden.



Spielregelkarte

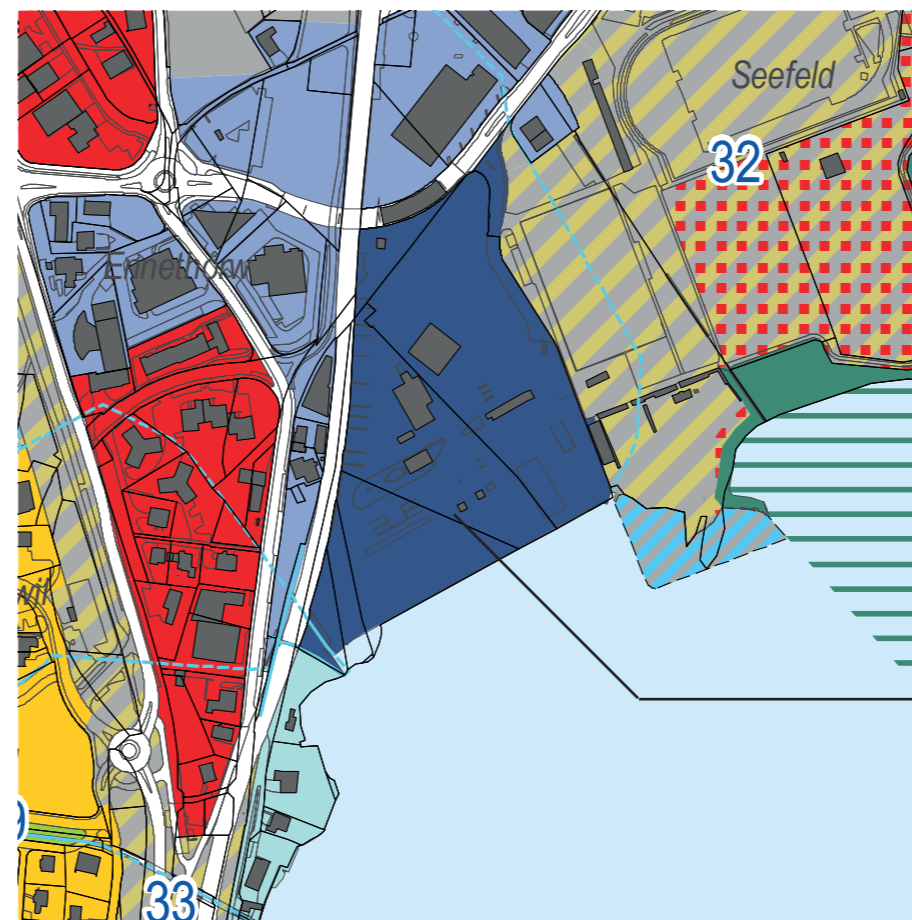
- Lockere Bebauung, mittlere Dichte
- SüdAllee als Stadtstrasse
- ▨ Freiraum-/Grünkorridor
- Fuss- und Veloverbindungen
- ⇄ Unterführungen
- Nebenstrassen / Erschliessung Areale
- Buslinien und Haltestellen



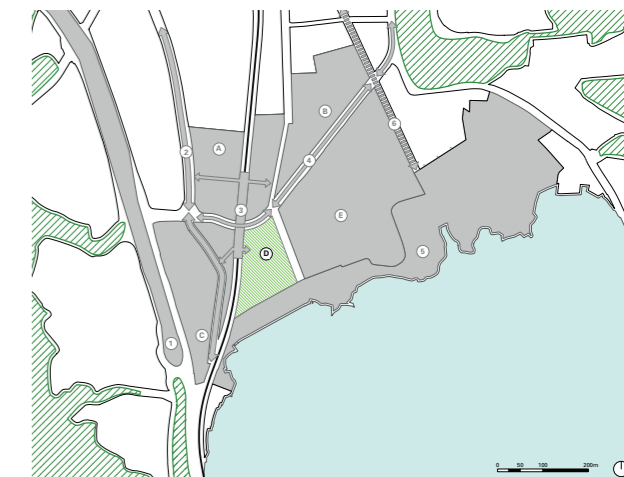
Illustrationsplan

## Geviert D | Steckbrief

<b>Verortung</b>	Kantonsstrasse (N), Vierwaldstättersee (S), Zentralbahntrasse (W), Seebadstrasse (O)
<b>Grösse</b>	ca. 30'740 m <sup>2</sup>
<b>Eigentümer (Parzellen)</b>	Sand & Kies AG (474, 475, 577, 578, 579, 652, 2920)
<b>Nutzung</b>	Produktion, Lager
<b>Dynamik</b>	Verschiedene Baurechte Dritter und Konzessionsverträge laufen bis 2030 aus
<b>Lage</b>	Die Kantonsstrassenbrücke bildet die nördliche, das Ufer des Vierwaldstättersees die südliche und die Gleise der Zentralbahn die westliche Begrenzung des Areals. Im Osten verläuft die Seebadstrasse am Rand des Gevierts.
<b>Bebauung und Freiraum</b>	Das Areal liegt im Seefeld und ist kaum bebaut. Entsprechend der Nutzung stehen einzelne hohe Lager- und Betonmischgebäude frei auf dem asphaltierten Boden, welcher hauptsächlich als Verkehrsfläche dient. Entlang dem Ufer lagern Sand- und Kieshaufen, welche über den See angeliefert werden.
<b>Verkehrssituation</b>	Zusätzlich zur Anlieferung auf dem Seeweg spielt die Ablieferung mittels Lastwagen eine grosse Rolle. Das Geviert ist mit der Seebadstrasse direkt an die Kantonsstrasse, und über diese im Westen an die Autobahn angebunden. Zudem besteht auch ein Industriegleis mit Anschluss an die Zentralbahngleise.
	Das Geviert ist nicht öffentlich zugänglich, Fuss- und Velowege gibt es heute keine. Die Bushaltestellen Spier und Werkhof an der Kantonsstrasse erschliessen das Geviert mit dem öffentlichen Verkehr.



Ausschnitt Zonenplan Horw (2011), ohne Massstab



Arbeitszone Sand und Kies (A-SK)



Blick vom Zentralbahntrasse unter der Kantonsstrasse



Blick von der Seebadstrasse

**Bebauung** Das Areal kann bebaut werden, jedoch spielt der Freiraum eine tragende Rolle. Gebäude im Park sind ebenso denkbar wie die Möglichkeit, nur den nördlichen und/oder den westlichen Rand zu besetzen.

Im nördlichen Teil des Gevierts, vor der Kantonsstrassenbrücke und direkt an der neuen Haltestelle Horw See, ist ein Gebäude parallel zur Sportachse denkbar, während Baukörper in der Mitte des Areals möglichst viele Sichtbezüge zur Horwer Bucht ermöglichen sollen.

Der südlichste Teil direkt am Ufer wird nicht überbaut. Die nördliche Überbauung orientiert sich an der im Seefeld üblichen Dichte.

**Nutzung** Aufgrund der speziellen Lage in nächster Nähe zur HSLU, zu den Sportstätten und zum See, sowie mit einem direkten Zugang zur zukünftig Zentralbahnhaltestelle, sind verschiedene Nutzungsszenarien plausibel. Neben Wohnen sind Sport-, Freizeit- und hochschulnahe Gewerbe- und Bildungsnutzungen denkbar. Entlang der Kantonstrasse ist auch produzierendes Gewerbe vorstellbar.

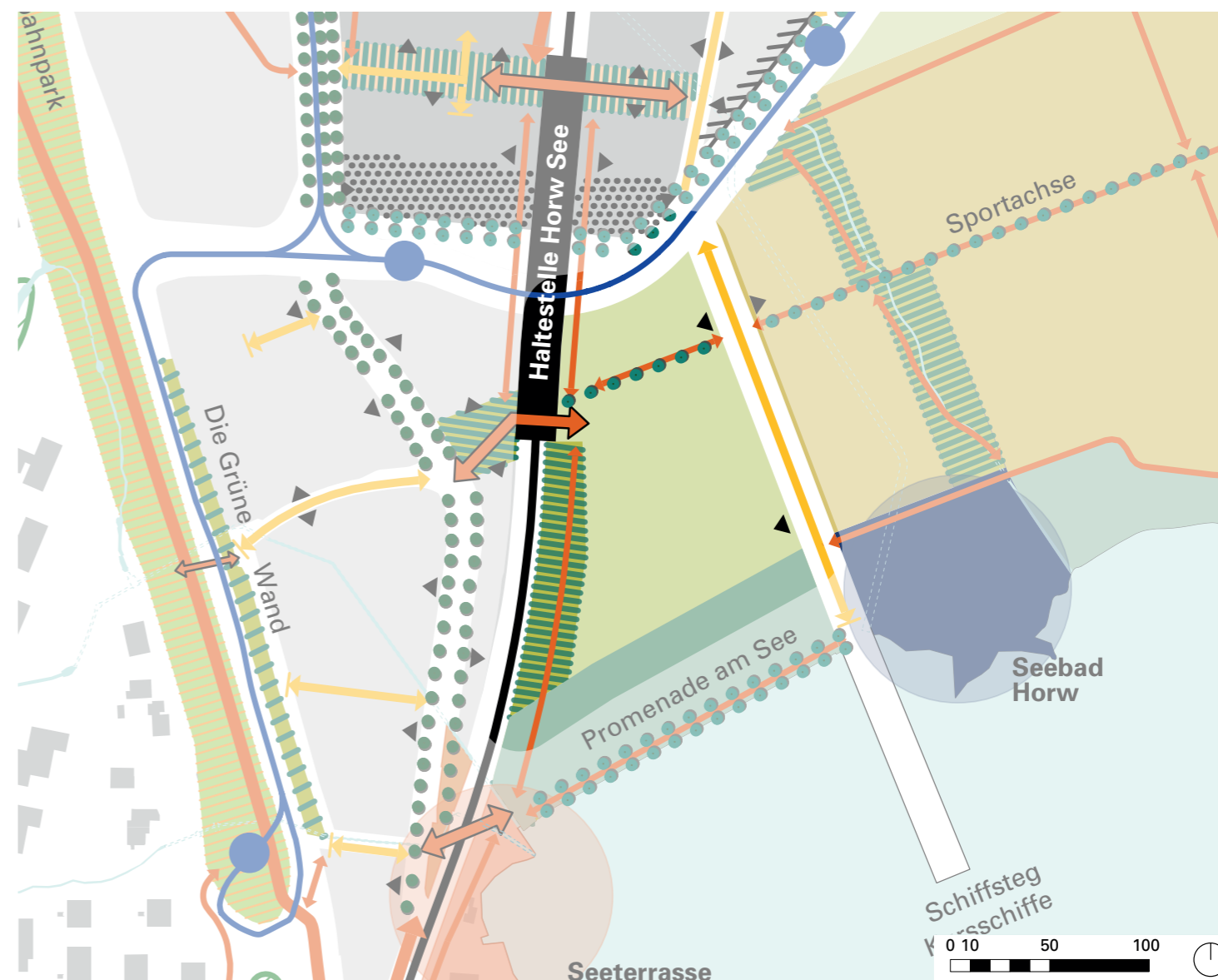
**Grün- und Freiräume** Das Freispiel eines öffentlichen Parks direkt am Wasser stellt den zentralen Mehrwert in der Umgestaltung der heutigen Gewerbeflächen von Sand & Kies dar. An der Schnittstelle zu einer möglichen privaten Bebauung ist darauf zu achten, dass diese den öffentlichen Parkraum nicht vereinnahmt. Durch gezielte Uferaufwertung und weitere Massnahmen wird der Uferbereich durchgängig gemacht, so dass die Vernetzung für Kleintiere wieder hergestellt ist.

Die Kantonsstrassenbrücke bildet den Rücken der Parzelle, hier ergibt sich zusammen mit der Zentralbahnhaltestelle eine hohe Sichtbarkeit/Identität. Eine zurückversetzte Bauflucht legt einen Vorbereich frei, welcher über Aufenthaltsqualitäten verfügt, gleichzeitig aber auch der angrenzenden Nutzung zur Verfügung stehen kann.






Am westlichen Rand vom Areal ist entlang der Gleise als Verlängerung vom Seerosenweg eine Freiraumverbindung von der Querung Autobahnpark - SüdAllee - Park an die Zentralbahnhaltestelle Horw See zu schaffen.

**Verkehr** Das Geviert wird für den MIV von der Kantonsstrasse über die Seebadstrasse erschlossen. Die Parkierung für den MIV soll in einer Sammelgarage zusammengefasst werden.

Zusammen mit der Bushaltestelle Werkhof an der Kantonsstrasse sorgt die geplante Zentralbahnhaltestelle für eine ausgezeichnete Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Die Zentralbahnhaltestelle ist durch Auf- und Abgänge von beiden Seiten zu erreichen. Die südliche Unterführung dieser Haltestelle sowie die neue Querung zum Auftakt der SüdAllee sorgen für gute FVV-Verbindungen ins Quartier Altsagen und zum Autobahnpark. Die Sportachse und die Promenade am See sorgen für eine gute Durchwegung des Gevierts von den beiden Unterführungen im Westen zu den Sportstätten und der Badi im Osten.



Spielregelkarte

-  Einzelne Bauten umgeben von Grünraum
-  Freiraum-/Grünkorridor
-  Fuss- und Veloverbindungen
-  Unterführungen
-  Nebenstrassen / Erschliessung Areale



Illustrationsplan

**Variante 1 - Campus**

Das Geviert bietet die Möglichkeit, das Hochschulquartier rund um die Haltestelle zu verdichten und bis an den See zu erweitern.

Bildung, Forschung und daraus entstehende Start-up Betriebe gedeihen in nächster Nähe zu Sport und Freizeitaktivitäten sowie mit bester Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Die freistehenden Baukörper gruppieren sich um einen grossen Freiraum in der Mitte des Campus, der sich zum See hin öffnet.



Illustrationsplan

**Variante 2 - Wohnen**

Auf dem Areal ist die Entwicklung einer kleinen, kompakten Wohnsiedlung am See denkbar. Die Siedlung erinnert an eine verdichtete Gartenstadt mit *Townhouses*. Die Bebauung ist in vier Nord-Süd-gerichteten Zeilen organisiert, wobei sich jeweils zwei Zeilen um einen gemeinsamen, auf den See ausgerichteten Hof gruppieren. Die andere Seite der *Townhouses* liegt im Grünen, zum Teil mit privaten Gärten. In grösseren Kopfbauten können Geschosswohnungen angeboten werden.

Die Wohnsiedlung liegt etwas abgesetzt von der Kantonsstrassenbrücke. Entlang der Brücke werden Parkplätze für Besucher sowie eine öffentliche Wegverbindung zwischen der Haltestelle und den Sportanlagen angelegt.



Illustrationsplan

**Variante 3 - Sport & Freizeit**

Bei einer öffentlichen Nutzung des gesamten Areals könnte im nördlichen Teil an der Haltestelle eine Doppelturnhalle für Sport und andere Veranstaltungen errichtet werden. Diese kann mit der Rückseite nah an die Kantonsstrassenbrücke gebaut werden und ist von der Sportachse an der Südseite zugänglich.

Südlich von diesem Weg erstreckt sich ein öffentlicher Park bis zum Seeufer. Dieser grosszügige Freiraum am See ist für ganz LuzernSüd einzigartig.



Illustrationsplan

**Variante 4 - Mischnutzung**

An der Seite der Kantonstrasse und entlang der Bahngleise können Gebäude platziert werden, die am Rand eines grossen, öffentlichen Parkes liegen.

In einem durchgehenden Riegel längs der Bahngleise werden Wohnungen aufgenommen, die von der ausgezeichneten Lage am Park und in der Seebucht profitieren. Ein Gebäude mit Gewerbesockel wird zwischen Kantonsstrassenbrücke und Sportachse angesiedelt. Die gewerblichen Nutzungen haben einen Vorplatz entlang der Kantonsstrassenbrücke.

## Geviert E | Steckbrief

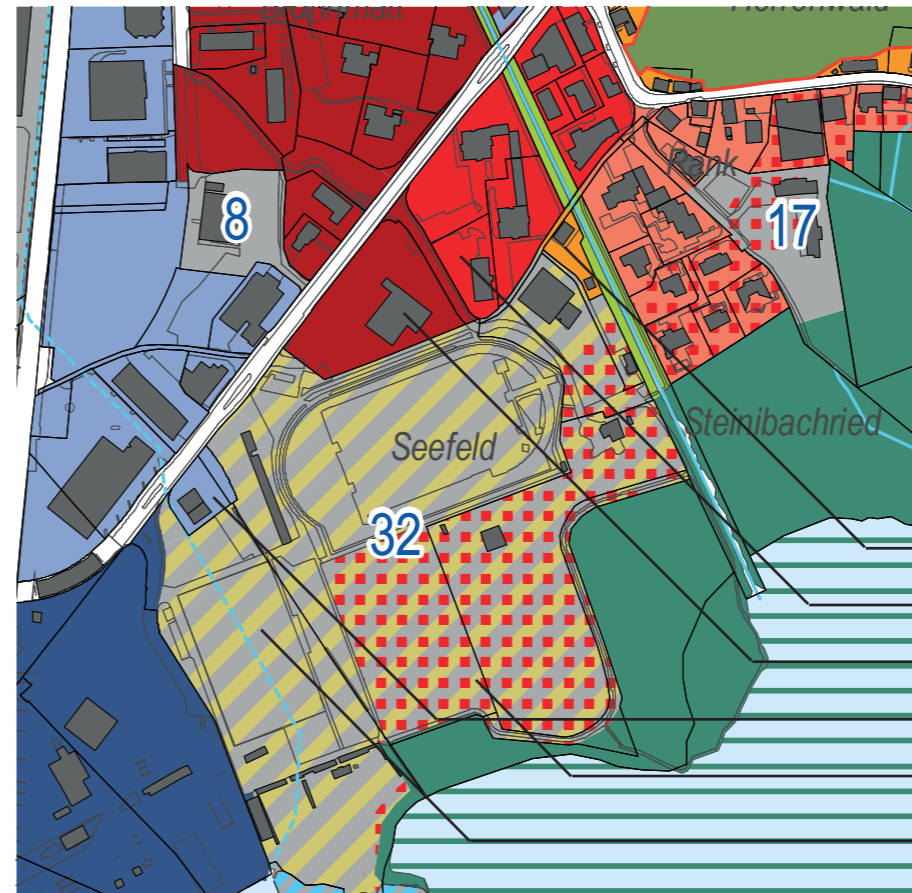
<b>Verortung</b>	Kantonsstrasse (N), Seebad Horw, Naturschutzgebiet Steinibachried (S), Seebadstrasse (W), Promenadenweg (O)
<b>Grösse</b>	ca. 72'970 m <sup>2</sup>
<b>Eigentümer (Parzellen)</b>	Einwohnergemeinde Horw (476, 477, 478, 481, 1819, 1820, 1821, 1954, 3005); Jakob Studhalter, Horw (1218); Atinova, Baar (1463); STWEG (1775); Ernst Erb, Meggen (1504); Etika Immobilien, Luzern (484); Bühlmann Bachmann (479);
<b>Nutzung</b>	Sport, Freizeit, Camping, Wohnen, Gewerbe
<b>Dynamik</b>	Mietvertrag vom Campingplatz läuft 2019 aus; Sportstättenplanung, Mehrzweckpavillon FC Horw
<b>Lage</b>	Das Geviert liegt auf der Südseite der Kantonsstrasse und erstreckt sich nach Süden bis zum Seebad Horw respektive dem Schutzgebiet Steinibachried. Im Westen grenzt die Seebadstrasse die Sportanlagen vom Sand & Kies Areal ab, im Osten bildet die Promenade am Dorfbach den Abschluss des Gevierts.

**Bebauung und Freiraum** Das weitgehend unbebaute Geviert ist geprägt von grossen kommunalen Sportflächen wie den Fussballfeldern und der Leichtathletikanlage, sowie durch den Campingplatz. Im Norden des Gevierts stehen einige Wohn- und ein einzelnes Gewerbegebäude entlang der Kantonsstrasse.

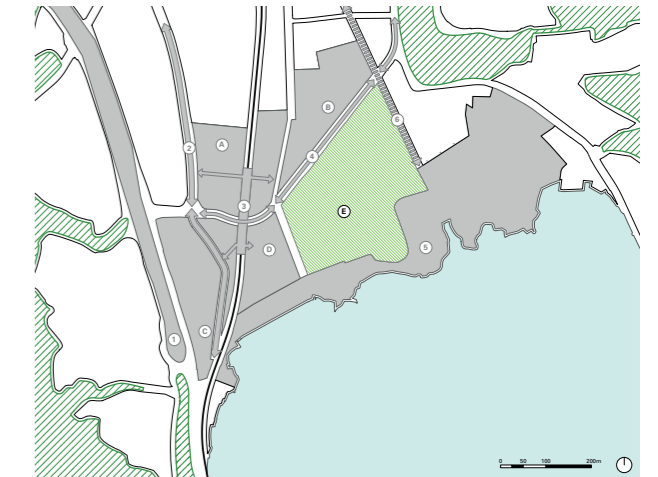
An der Ecke Kantonsstrasse / Seebadstrasse steht ein einzelnes Wohnhaus, mit dem Parkplatz der Sportanlagen im Süden und dem begrünten Bachlauf im Osten. Auf der anderen Seite des Baches gibt es ein schlankes, zweigeschossiges Garderobengebäude an der Leitathletikbahn. Zwischen dieser und der Kantonsstrasse steht ein flacher, eingeschossiger Gewerbebau auf einer grossen asphaltierten Parzelle. Auf der gegenüberliegenden Seite der Seefeldstrasse stehen zwei neugeschossige Punktwohnhäuser und ein dreigeschossiger Zeilenbau auf einem Parkplatz umgeben von Rasenflächen. Direkt dahinter schliesst die Promenade am Dorfbach das Geviert ab.

**Verkehrssituation** Das Geviert wird über zwei Stichstrassen von der Kantonsstrasse erschlossen. Die Verlängerung der Seefeldstrasse am südlichen Rand bildet den Anfang eines Weges für Fussgänger im Schutzgebiet. Fuss- und Veloverbindungen durch die Sportstätten sind unübersichtlich.

Die Bushaltestellen Werkhof und Rank erschliessen das Geviert mit dem öffentlichen Verkehr.



Ausschnitt Zonenplan Horw (2011), ohne Massstab



- Zweigeschossige Wohnzone (W3 0.35)
- Dreigeschossige Wohnzone (W3 0.55)
- Viergeschossige Wohnzone (W4 0.75)
- Arbeits- und Wohnzone (AW)
- Zone für Sport- und Freizeitanlagen (SpF), Riedschutzzone
- Zone für Sport- und Freizeitanlagen (SpF)



Sportplätze: an der Kantonstrasse



Blick von Uferbereich Richtung Kantonstrasse, Bachlauf links im Bild

**Bebauung** In diesem Geviert werden primär Sportfelder und dazugehörige Kleinbauten mit maximal zwei Vollgeschossen aufgenommen (z. B. Tribüne, Garderoben, Klublokal etc.).

Im Bereich der Kantonsstrasse sind auch freistehende Gebäude in einer lockeren Gebäudesetzung möglich. Diese stehen zurückgesetzt von der Kantonstrasse in einer grünen Umgebung. Für diese Bebauung sind diverse Typologien denkbar, die entsprechend der Nutzung gestaltet werden. Die maximale Bauhöhe beträgt 16m.

**Nutzung** Das Geviert dient in erster Linie der Sport- und Freizeitnutzung. Zusätzlich ist im nordöstlichen Bereich Wohnen möglich. Die Nutzungen dieses Areals sind im Zusammenhang mit einer Intensivierung und dem nahgelegenen Steinibachried aufeinander abzustimmen.

**Grün- und Freiräume** Um den Zusammenhang der Sportnutzungen im Seefeld zu stärken, werden diese um eine zentrale Querachse organisiert. Eine Baumreihe unterstreicht die klare Ablesbarkeit und die Bedeutung der Querverbindung und verleiht der Route eine hohe Aufenthaltsqualität.

Zusätzlich zum Dorfbach durchquert südlich der Bushaltestelle Werkhof ein zweiter Bachlauf die Sportstätten. Dieser wird neu durch eine FVV-Verbindung vom Park und der Badeanstalt über die Kantonstrasse zur Verlängerung der Ebenastrasse begleitet.

Wenn der Campingplatz aufgehoben wird, entsteht ein öffentlicher, naturnah angelegter Park mit naturnah gestalteten Flächen wie z. B. Feuchtlebensräume oder Kleinstrukturen (Weiher, Ast- und Steinhäufen). Dazu bietet er Raum für Sitz- und Beobachtungsmöglichkeiten und informelles Spielen. Dieser erfüllt den gesetzlich geforderten Puffer zum Steinibachried bezüglich Nährstoffen, Hydrologie und Störung (Lärm, Licht) und erlaubt gleichzeitig Naturerlebnisse sowie eine öffentliche Nutzung.

**Verkehr** Das Geviert wird über Stichstrassen von der Kantonstrasse erschlossen, Stellplätze für Besucher/Nutzer der Sportanlagen sowie der südlich anschliessenden Erholungs- und Naturräume sind vorhanden.

Aufgrund der eher lokalen Bedeutung der Sportplätze ist die Parkplatzanzahl möglichst gering zu halten und nutzungsbezogen an zwei Standorten entlang dieser Stichstrassen zu sammeln. Eine Doppelnutzung der Parkierung der HSLU ist zu prüfen.

Die Bushaltestellen Werkhof und Rank an der Kantonsstrasse sorgen zusammen mit der geplanten Zentralbahnhaltstelle Horw See in der Verlängerung der Sportachse für eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Zudem wird das Geviert über den Schiffsteg in der Verlängerung der Seebadstrasse an den öffentlichen Schiffverkehr auf dem Vierwaldstättersee angeschlossen.



Spielregelkarte

- Einzelne Bauten umgeben von Grünraum
- Sportstätten und Allmend
- Freiraum-/Grünkorridor
- Fuss- und Veloverbindungen
- Nebenstrassen / Erschliessung Areale
- Buslinien und -Haltestellen

## **Geviert E | Spielregeln**

Die Sportanlagen und das Campingareal können in zeitlich aufeinanderfolgenden Abschnitten entwickelt werden.



Illustrationsplan

### Kurzfristig

Auf Basis der Empfehlungen dieses Leitbildes wurde die Studie „Zukunft Sport & Freizeit im Seefeld“ durchgeführt und der Planungsprozess ist abgeschlossen.

Erste Massnahmen aus dieser Studie sind bereits umgesetzt worden. Die Sportachse ist von der Seebadstrasse bis zum Promenadenweg angelegt und wo sie auf den Promenadenweg trifft, wurde ein kleines Café eröffnet. Das freigewordene Campingareal ist zu einem öffentlichen Park umgestaltet worden. Das Seebad wurde saniert und ist in der Wintersaison als Teil des Parks am See frei zugänglich.



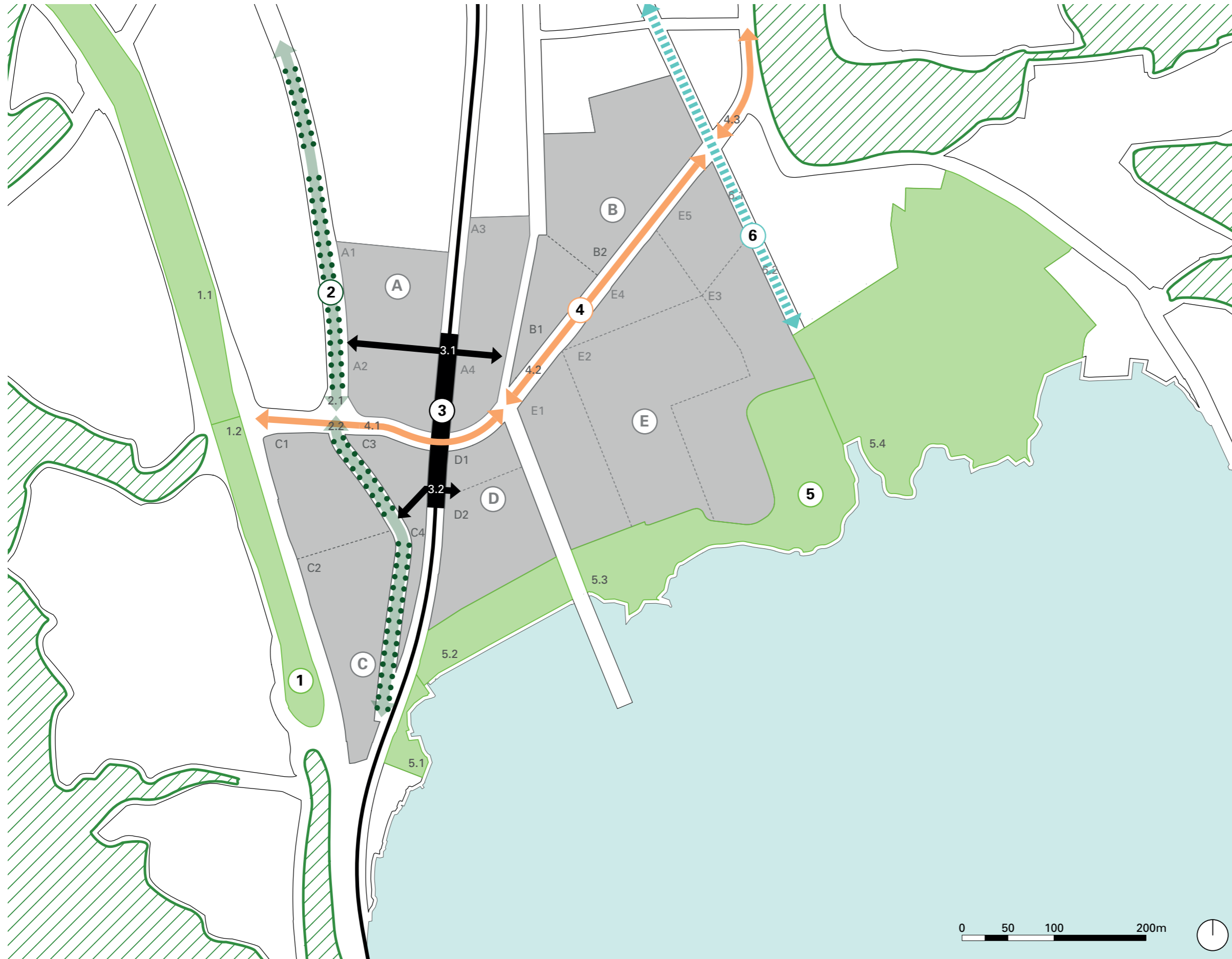
Illustrationsplan

### Langfristig

Die Planungen auf Basis der Studie „Zukunft Sport & Freizeit im Seefeld“ sind nun vollständig umgesetzt. Das Grundstück zwischen Seebad- und Kantonsstrasse wurde in die Sportstätten integriert und mit einer Sportnutzung besetzt (z.B. einer Doppelturnhalle). Das Areal der Atinova ist ebenfalls umstrukturiert und beherbergt nun eine Anzahl freistehender Wohngebäude.

In der Umgebung ist die Zentralbahnhaltestelle Horw See eröffnet und das Umfeld dieser neuen Haltestelle transformiert worden. Damit verbunden wurde die Seebadstrasse ausgebaut und in deren Verlängerung ein Schiffsteg mit Anschluss an die Routen der SGV erstellt. Die vielfältige Nutzungsmischung im Vertiefungsgebiet Horw See schafft Synergien (z.B. Sport und Hochschule) und gewährleistet, dass verschiedene Aktivitäten über den Tag verteilt stattfinden können.



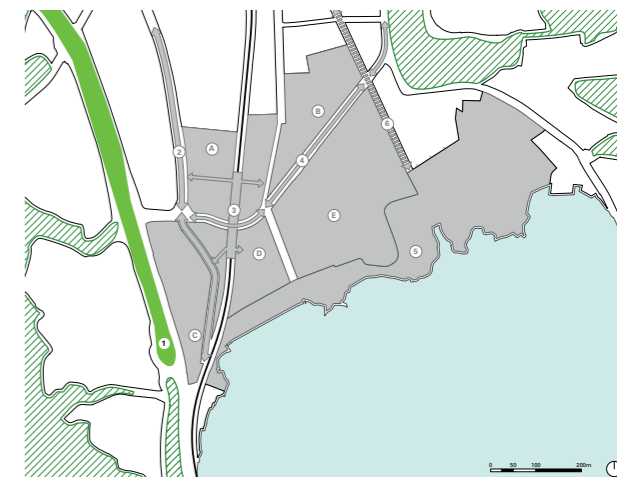
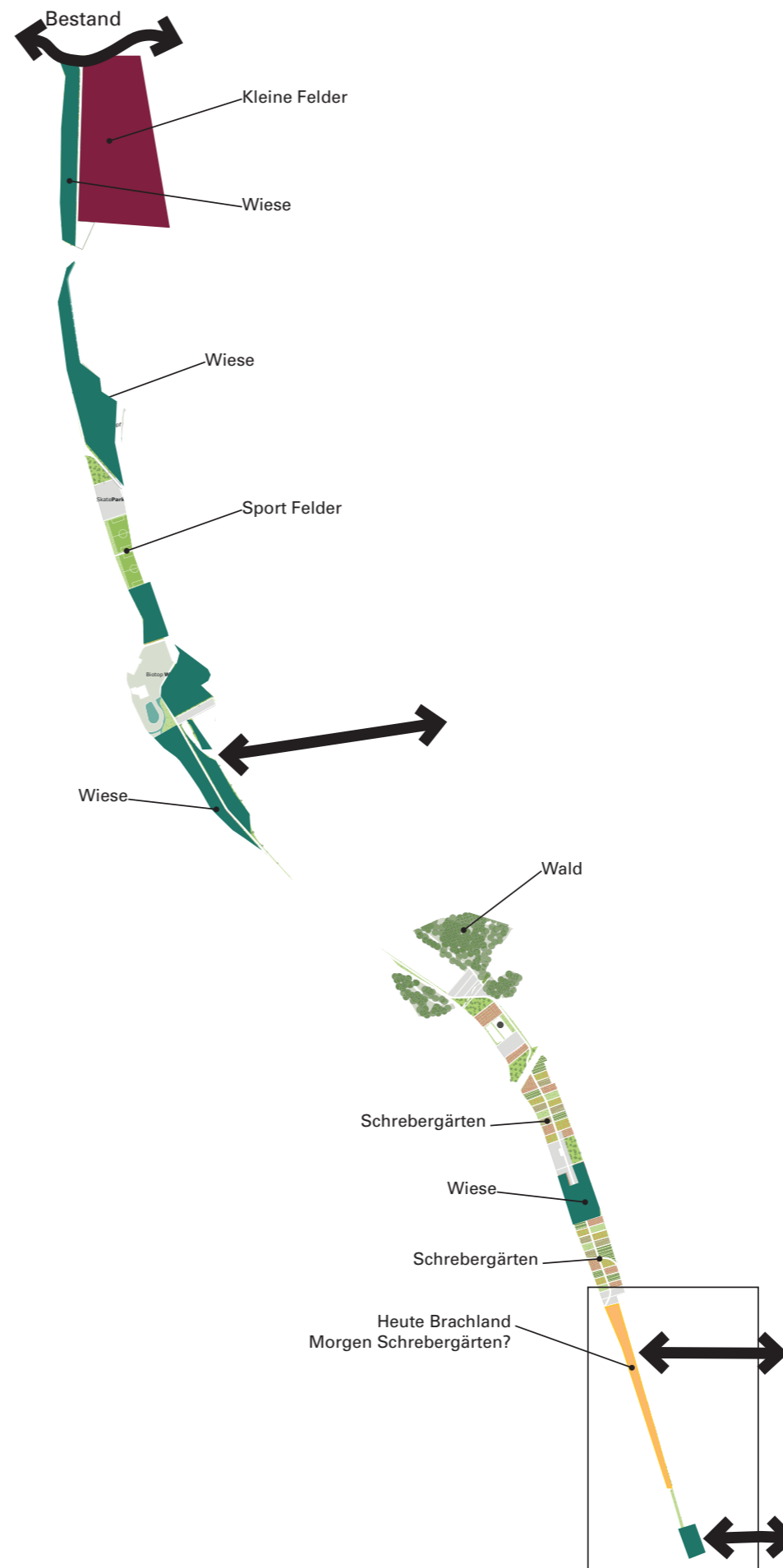


- Element 1 - Autobahnpark
- Element 2 - Südallee
- Element 3 - Haltestelle Horw See
- Element 4 - Kantonsstrasse
- Element 5 - Park und Naturschutz



## Element 1 | Steckbrief

<b>Verortung</b>	Längs der Bodenmattstrasse, Geviert C (O)
<b>Grösse</b>	ca. 13'000 m <sup>2</sup> im Vertiefungsgebiet III
<b>Eigentümer (Parzellen)</b>	ASTRA (1343) (Zuständigkeit muss überprüft werden)
<b>Nutzung</b>	Restflächen und Brachflächen
<b>Lage und Ist-Situation</b>	Die Autobahn A2 wird durch den Spiertunnel geführt. Auf der Überdeckung gibt es im nördlichen Teil Schrebergärten und Wiesen, im Abschnitt westlich vom Quartier Altsagen jedoch nur Restflächen.  Der Autobahnpark ist für LuzernSüd das landschaftliche Verbindungselement, welches als urbaner Park zwischen Kriens und Horw betrachtet werden kann.  Im Vertiefungsgebiet III wird der Autobahnpark in seinem nördlichen Abschnitt durch einen Bachlauf geprägt. An dieser Stelle läuft die Bachvegetation in den Park aus.  Im Vertiefungsgebiet III ist der Autobahnpark an zwei Stellen an die tiefer liegenden Wohngebiete im Osten angeschlossen: an einer Stelle durch die Steinengasse und weiter südlich über den Altsagenring durch einen Fussgänger- und Velotunnel.  Die übergeordnete Veloverbindung, die von Kriens bis zum See und weiter nach Hergiswil führt, und der Wanderweg prägen den Ort durch ihre Linearität. Die Route erstreckt sich entlang bestehender Brachlandschaften.  Im Westen des Autobahnparkes liegen zweigeschossige Wohnhäuser am Hang und bieten einen beeindruckenden Panoramaausblick.  In ihrem südlichen Abschnitt befindet sich die Haltestelle Ennethorw der Buslinie 20.



**Funktion & Charakter**

Der Autobahnpark ist ein wichtiges Strukturelement aus LuzernSüd. Er durchquert und vernetzt den gesamten Siedlungsraum zwischen der Luzernerstrasse im Norden und dem Seeufer in Horw.

Im Abschnitt Ennethorw verläuft der Autobahnpark auf der Überdeckung der Autobahn. Er dient bereits heute als Fuss- und Veloverbindung in Nord-Südrichtung vom Gebiet Schlund bis weiter nach Hergiswil.

Der Autobahnpark wird in Zukunft stärker mit den umliegenden Quartieren verknüpft. Treppen- und Rampenanlagen führen von den umliegenden Wohn- und Gewerbebetzungen direkt auf den Park, der als Aufenthalts- und Erholungsraum mit Blick auf den See und den Pilatus gestaltet wird.

Die heute grösstenteils brachliegenden Grünflächen können zudem neue Nutzungen erfahren und z. B. als Schrebergärten oder Spielanlagen den angrenzenden Wohn- und Gewerbequartieren dienen. Diese neuen Nutzungen sollen in einem weiteren Schritt mit der Nutzungsvereinbarung des Kantons und den ökologischen Ausgleichsflächen abgestimmt werden.

**Gestaltungselemente & Orte**

Die Vernetzung mit den angrenzenden Quartieren wird gestärkt. Der Gestaltung der Bereiche für die Erschliessung ist besondere Beachtung zu schenken.

Die Bushaltestelle Ennethorw, die SüdAllee und die Seeterrasse werden durch eine Freiraumspange verbunden. Diese bildet den thematischen Abschluss des Autobahnparks im Kontext von LuzernSüd, als landschaftliche Struktur setzt sich der Autobahnpark jedoch mit einer Langsamverkehrsverbindung Richtung Hergiswil fort.

Durch das Überdeckungsbauwerk liegt der Autobahnpark erhöht in seiner Umgebung. Südlich der Kantonsstrasse befindet sich zwischen Autobahnpark und dem Quartier Altsagen die ebenfalls erhöhte Hergiswilerstrasse, die sich zur bebauten Seite hin mit einer Lärmschutzwand abgrenzt. Für die Aufwertung des Quartiers soll der Höhenversprung mit Gehölzgruppen strukturiert werden und so einen grünen Abschluss des Strassenraums bilden (Arbeitstitel „Grüne Wand“).

**Schnittstellen**

Geviert C – Anschluss an Altsagenquartier über „Grüne Wand“ / Aufwertung der Erschliessung / Nutzung als Naherholungsraum;  
 Quartier Ennethorw - Verbesserung der Erschliessung / Nutzung als Naherholungsraum;  
 Elemente 1 / 5 – Fussläufige Verbindung über Abschluss-spange Bushaltestelle Ennethorw



Referenz: Zürich Stadion Brache - Schrebergärten mit informellen Charakter



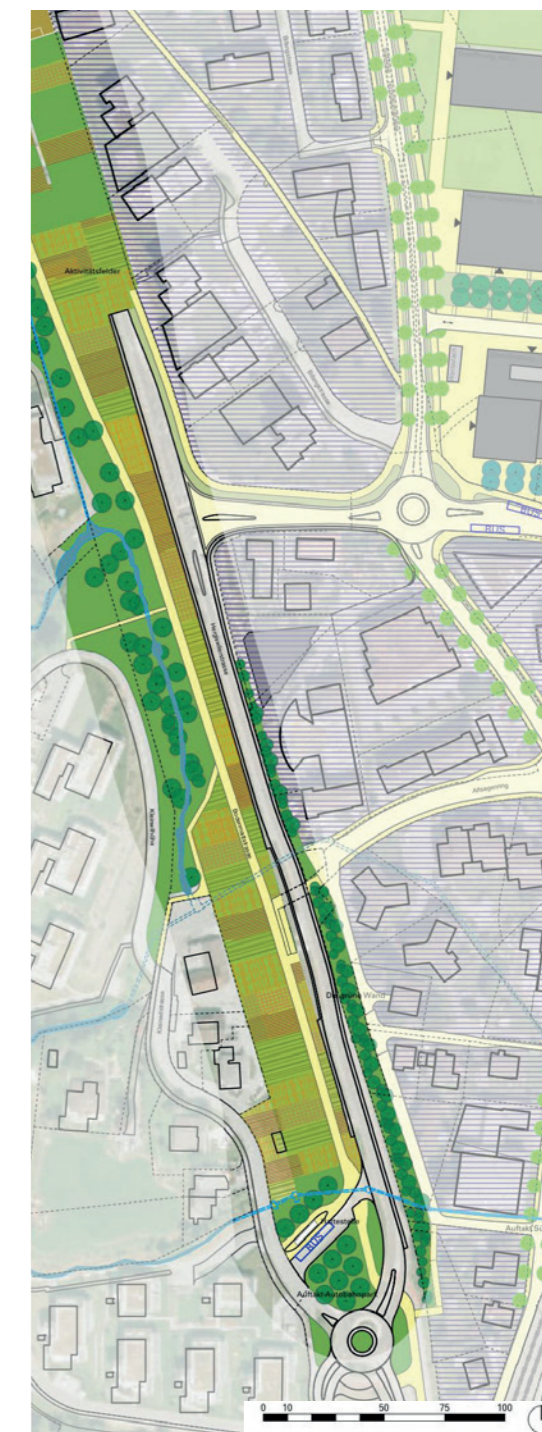
Referenz: Zürich Stadion Brache - Schrebergärten sonnig und bunt



Der Autobahnpark: eine übergeordnete Veloverbindung mit vielfältigen landschaftlichen Sequenzen

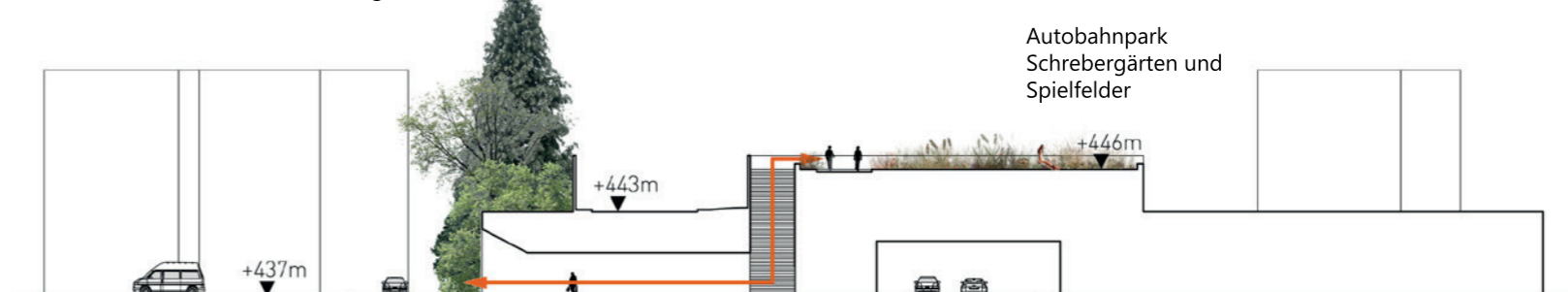


Spielregelkarte



Illustrationsplan

Die "grüne Wand"



## Element 2 | Steckbrief

<b>Verortung</b>	Geviert C (W und O), Geviert A (O), Vierwaldstättersee (S)
<b>Länge</b>	ca. 920 m im Vertiefungsgebiet III
<b>Eigentümer (Parzellen)</b>	Einwohnergemeinde Horw (1955, anteilig: 3097, 1253, 3100, 550) Staat Luzern (anteilig: 1587, 931, 541, 540) Korporation Horw (anteilig 551) (Beteiligung privater Eigentümer im Abschnitt C, Zuständigkeit muss überprüft werden)
<b>Nutzung</b>	Technikumstrasse: wichtige Erschliessungsstrasse, Hauptfahrrachse für die Erschliessung der HSLU; Altsagenstrasse: untergeordnete Erschliessungsstrasse für die umliegenden Gewerbe- und Wohngebiete.
<b>Dynamik</b>	Abschnitt Technikumstrasse: Anpassungen im Zusammenhang mit der Immobilienentwicklung HSLU (Testplanung 2015 und Entwurf Masterplan 2016).
<b>Verkehrssituation</b>	Auf der Technikumstrasse gilt heute die Höchstgeschwindigkeit „Generell 50“. Mit einem DWV (durchschnittlicher Werkverkehr) von 1900 Fahrzeugen am Tag weist die Technikumstrasse nur eine geringe Verkehrsmenge auf.
<b>Lage und Ist-Situation</b>	Im Vertiefungsgebiet III wird die Technikumstrasse (Abschnitt 1 und 2) im Westen durch eine dreigeschossige Wohnzone und im Osten durch die HSLU und eine kleine Wohnzone begrenzt.

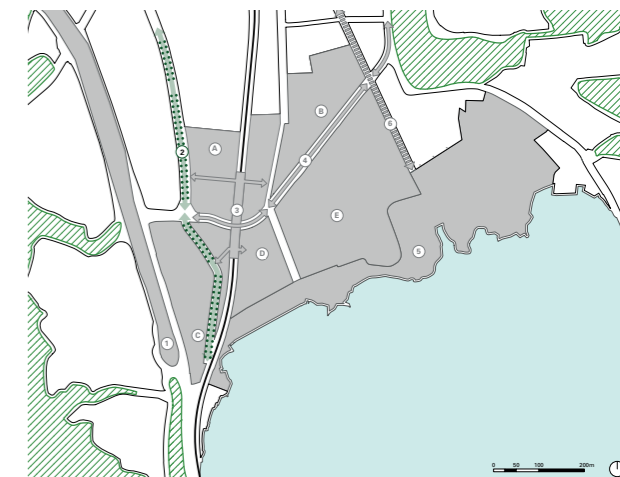
Im nördlichen Teil der Technikumstrasse wird die Strasse heute von einer Baumallee begrenzt. Mit 6.15m ist der Strassenquerschnitt relativ eng. Für den Fussverkehr steht in diesem Abschnitt ein beidseitiges Trottoir mit einer Breite von 2.20m zur Verfügung. Im Abschnitt zwischen bestehender Baumallee und der Zufahrt zur HSLU besteht heute keine Baumallee. Die Strassenbreite variiert durch die Aufweitungen aufgrund von Mittelinseln und der vorhandenen Bushaltestelle Technikumstrasse (Linie 20) zwischen 9.00m und 11.00m. Im Bereich zwischen der Zufahrt HSLU und dem Kreisell Technikum wird der Strassenquerschnitt mit 5.10m bis 5.20m stark verengt. In diesem Abschnitt hat es für den Fussverkehr grösstenteils nur ein einseitiges Trottoir (westlich der Fahrbahn).

Die Altsagenstrasse (Abschnitt 3) ist im Osten durch eine Arbeits- und Wohnzone und im Westen durch eine Arbeits- und Wohnzone sowie eine dreigeschossige Wohnzone begrenzt. Im Abschnitt 3 besteht heute keine Baumallee. Die enge Altsagenstrasse hat im nördlichen Teil ein beidseitiges Trottoir und im südlichen Abschnitt ein einseitiges Trottoir mit einer Breite von 2m.

Die Altsagenstrasse findet heute ihren Abschluss im Bahnübergang zu dem Seerosenweg.



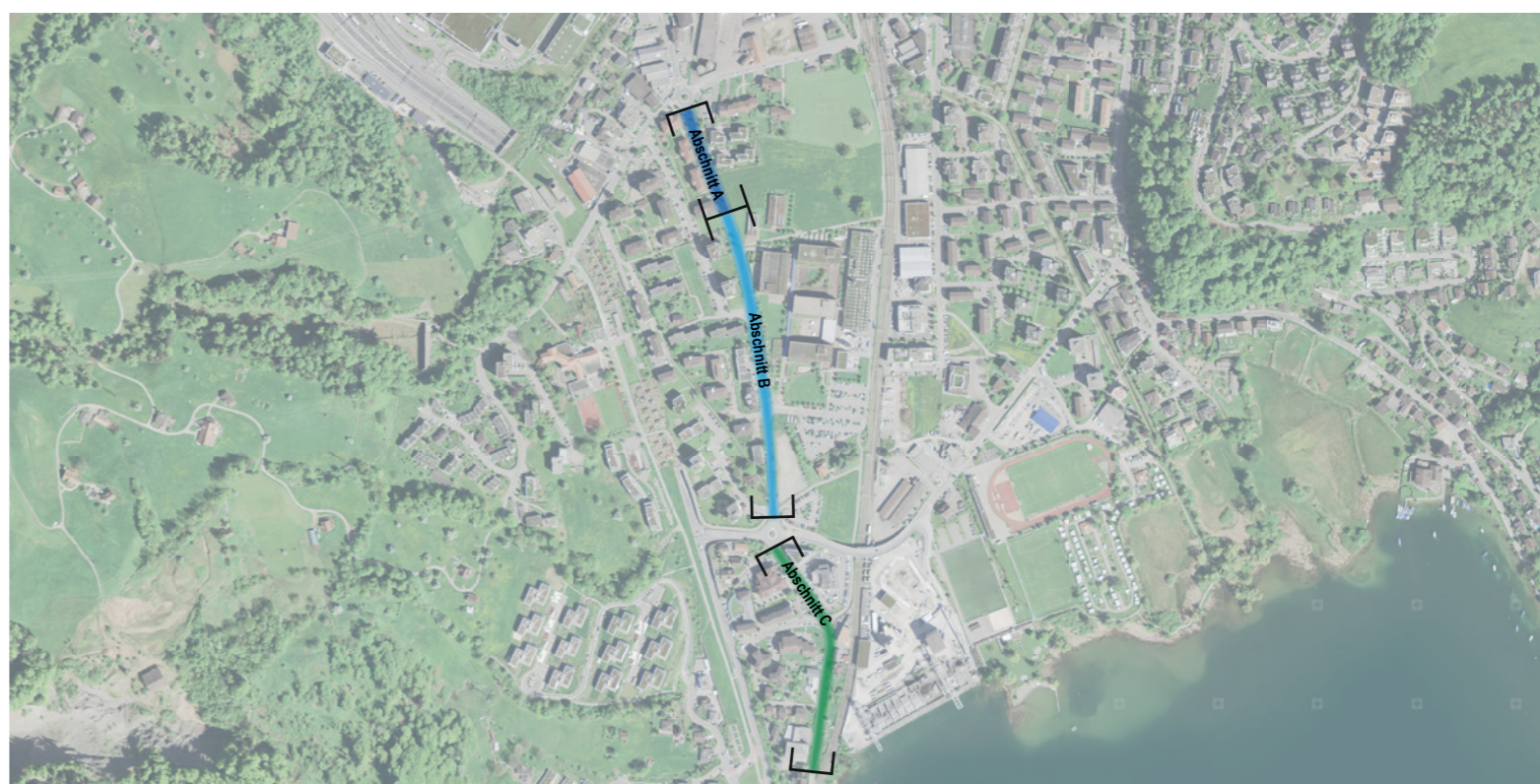
Technikumstrasse, Abschnitt A



Technikumstrasse, Abschnitt B



Der heutige Abschluss der Altsagenstrasse, Abschnitt C



**Funktion & Charakter**

Die SüdAllee ist ein Strukturelement von LuzernSüd und verbindet als städtische Achse die Arsenalstrasse im Norden mit dem Seefeld im Süden. Innerhalb ihres Verlaufs hat die SüdAllee unterschiedliche Querschnitte und Charaktere – eine Baumallee und eine Fuss- und Veloachse sind die durchgehend strukturierenden Elemente.

Im Vertiefungsgebiet hat die SüdAllee vom Freiraum betrachtet zwei unterschiedliche Abschnitte. Nördlich des Kreisels Technikumstrasse bildet sie im Kontext der östlich angrenzenden HSLU eine grosszügige städtische Promenade. Sie dient hier der Adressierung der Hochschulgebäude. Südlich des Kreisels Technikumstrasse entsteht den gemischten Wohn- und Gewerbenutzungen entsprechend ein schmalerer Strassenquerschnitt. Durch den engen Strassenquerschnitt werden die Baumpflanzungen auf den Privatparzellen angeordnet.

**Gestaltungselemente & Orte**

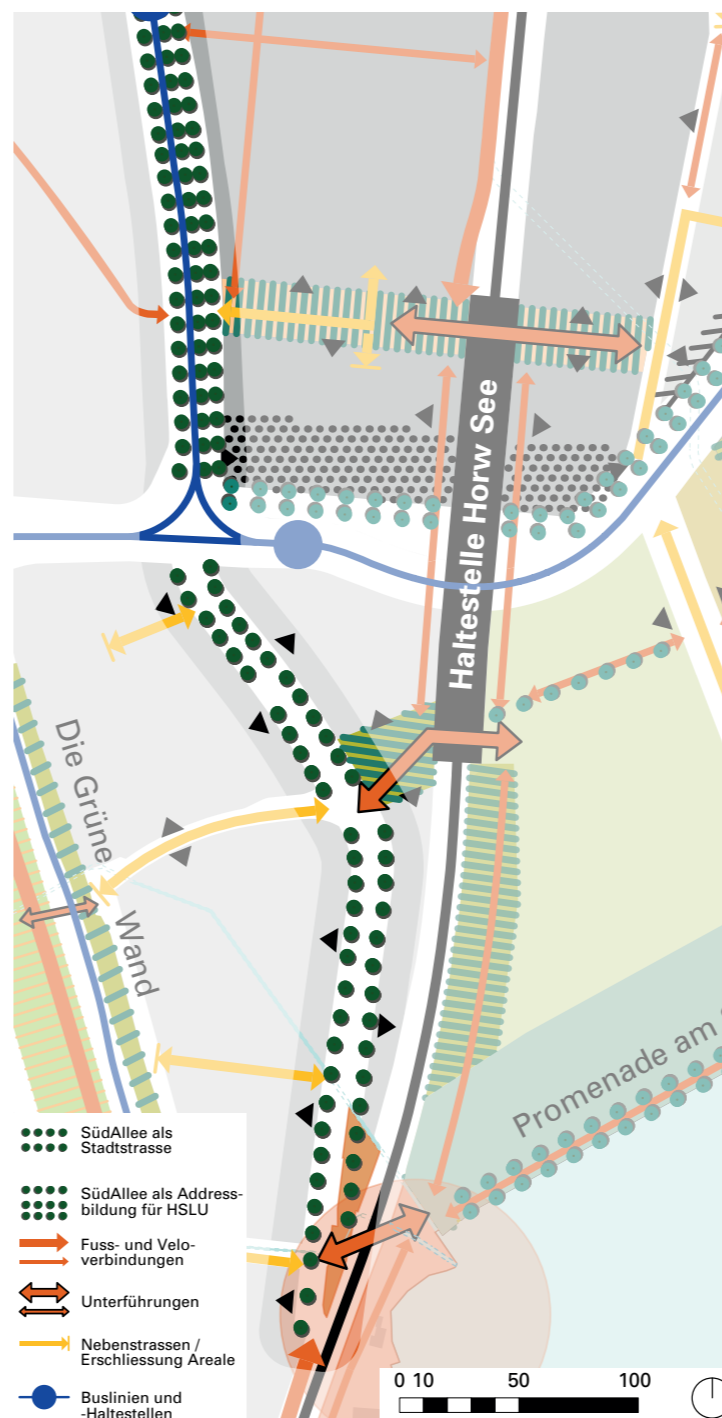
Die Baumpflanzungen entlang der SüdAllee sind das zentrale Gestaltungselement. Um der Bedeutung der HSLU im städtischen Kontext gerecht zu werden wird die Baumreihe östlich aufgedoppelt, sie bildet eine Promenade im direkten Anschluss an die Hochschulnutzungen.

Im südlichen Abschnitt längs der Altsagenstrasse strukturieren zwei Querverbindungen den Strassenraum. Die Querstrasse Altsagenring bildet eine direkte Verbindung zur neuen Zentralbahnhaltestelle sowie zu deren Unterführung ins Seefeld. Über einen Vorplatz zu den angrenzenden Gebäuden wird diese städtebauliche Verbindung akzentuiert.

Vor dem Bahnübergang zum Seerosenweg öffnet sich seeseitig eine Parzelle als Auftakt der SüdAllee. Dieser Freiraum dient als Verbindungselement zum Seepark, hier kreuzen auch zwei Bachläufe die Zentralbahngleise. Durch eine Öffnung der Bachläufe und die Integration in eine Unterführung ergibt sich eine neue Fuss- und Veloverbindung zum Marinapark und zur Seeterrasse, welche im Westen auch an den Autobahnpark anschliesst.

**Schnittstellen**

Geviert A – Adressierung der Hochschule an der SüdAllee;  
 Geviert C – Adressierung des Altsagenquartiers über die SüdAllee;  
 Element 1 – Querverbindung über Freiraumspange;  
 Element 3 – Verknüpfung der Verkehrsinfrastrukturen und Anschluss an die Ostseite der Gleise;  
 Element 5 – Querverbindung über Freiraumspange



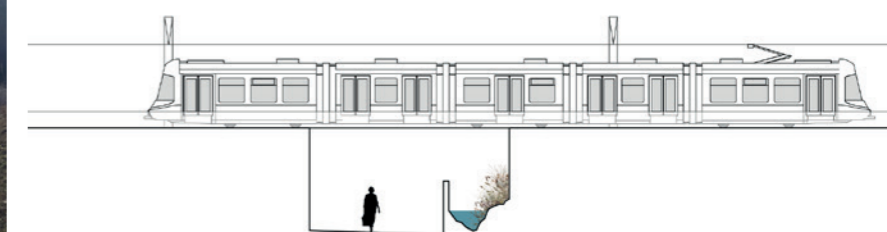
Spielregelkarte



Referenz: Unterführung mit offengelegtem Bach/Kanal



Illustrationsplan



Prinzipschnitt - Offenlegung des Baches mit Unterführung

## Element 2 | Spielregeln

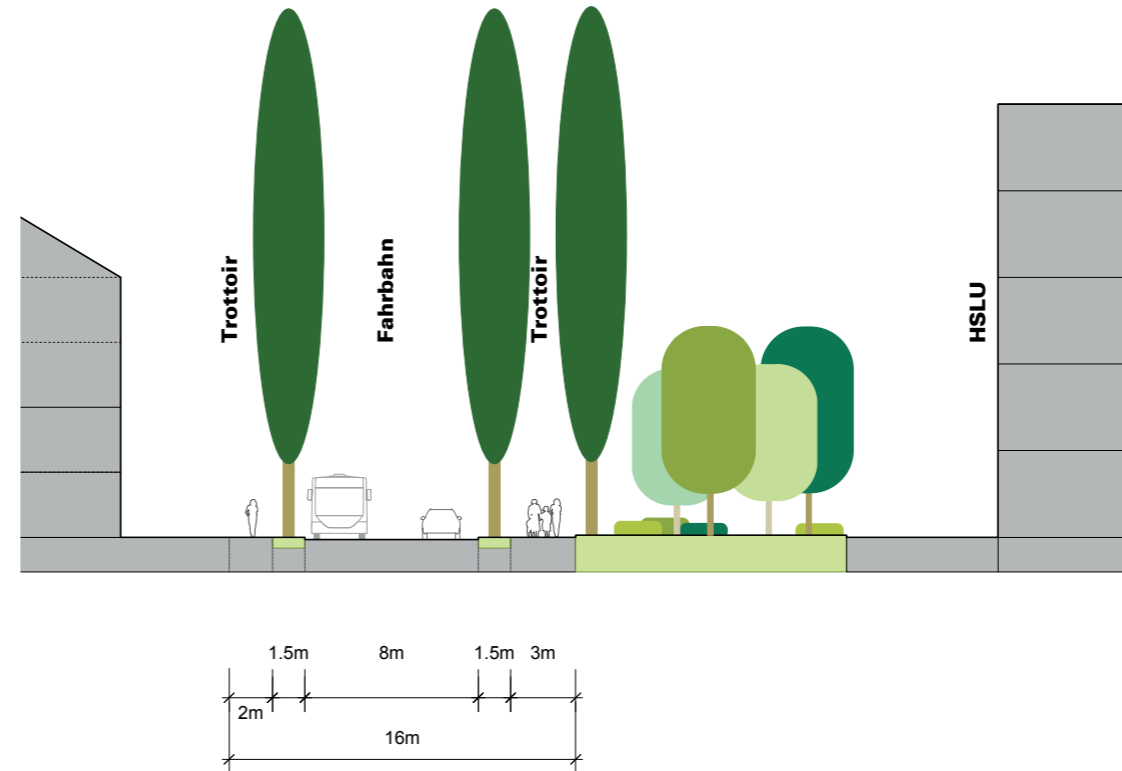
**Verkehr** Die Technikumstrasse ist ein wichtiger Teil der künftigen Südallee. Sie dient primär der Quartier- und Hochschulerschliessung. Zwischen den Kreiseln Sternenried und Technikum kann für die Verbesserung der Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr optional Tempo 30 eingeführt werden.

Zukünftig soll über die gesamte Länge der Technikumstrasse eine Baumallee realisiert werden, damit die Südallee charakterlich erkennbar ist. Für den Fussverkehr soll auf der westlichen Seite ein 2m breites Trottoir und auf der östlichen Seite ein 3m breites Trottoir (grösseres Fussverkehrsaufkommen aufgrund der HSLU) entstehen. Die Fahrbahn soll insgesamt 8m breit werden. Das genaue Aufbau der Strasse ist noch im Rahmen einer Gesamtstudie zur Südallee zu prüfen. Es wird daran gedacht, dass die 3m breiten Fahrstreifen durch einen 2m breiten Mehrzweckstreifen getrennt werden. Dieser dient dem Fussverkehr als Querungshilfe und hilft dem motorisierten Verkehr sowie dem Veloverkehr bei Ein- und Abbiegevorgängen. Der nördliche Abschnitt der Technikumstrasse (bestehende Baumallee) ist so wie bestehend zu belassen.

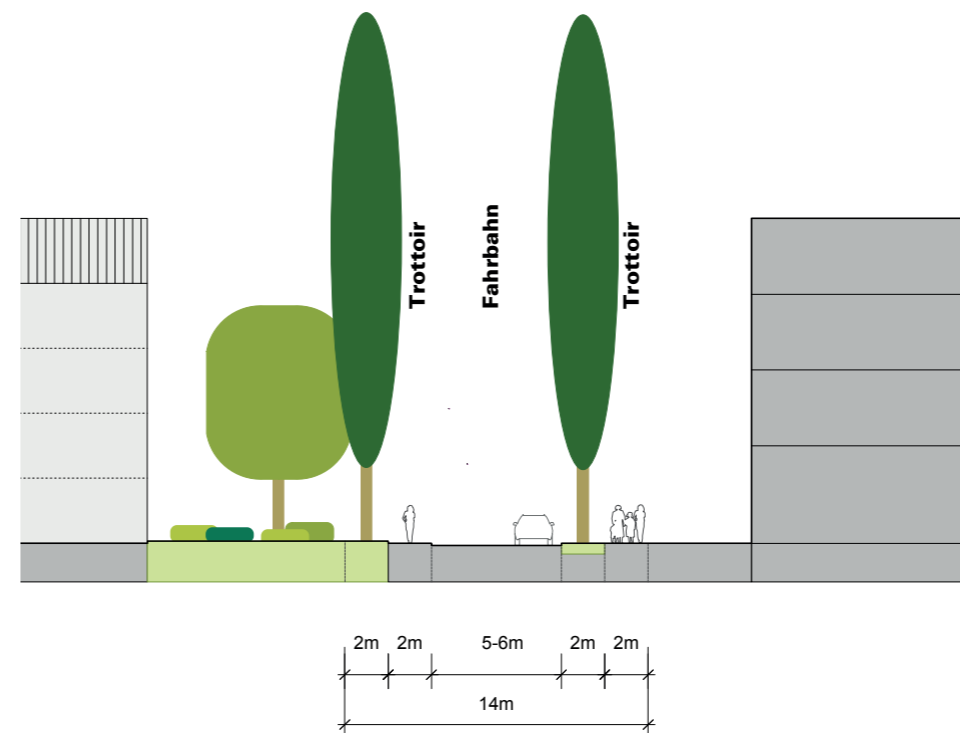
Für die Umsetzung des Querschnitts ist Landerwerb von der der HSLU nötig, da unter Berücksichtigung des Bestandes der Querschnitt von den westlichen Grundstücksgrenzen aufgebaut wird.

In der Altsagenstrasse wird der bestehende Strassenraum mit einer beidseitigen Baumreihe ergänzt werden. Ab dem Altsagenring wird die Fahrbahnbreite von 6m auf 5m reduziert.

In Zukunft soll die Obergrenze des motorisierten Verkehrs auf der Technikumstrasse 5'000 Fahrten an einem Werktag betragen. Die Bushaltestelle Technikumstrasse soll in beide Richtungen als Fahrbahnhofstelle ausgebildet werden.



Prinzipquerschnitt Südallee, Abschnitt Technikumstrasse (Richtung Norden)



Prinzipquerschnitt Südallee, Abschnitt Altsagenstrasse (Richtung Norden)



## Element 3 | Steckbrief

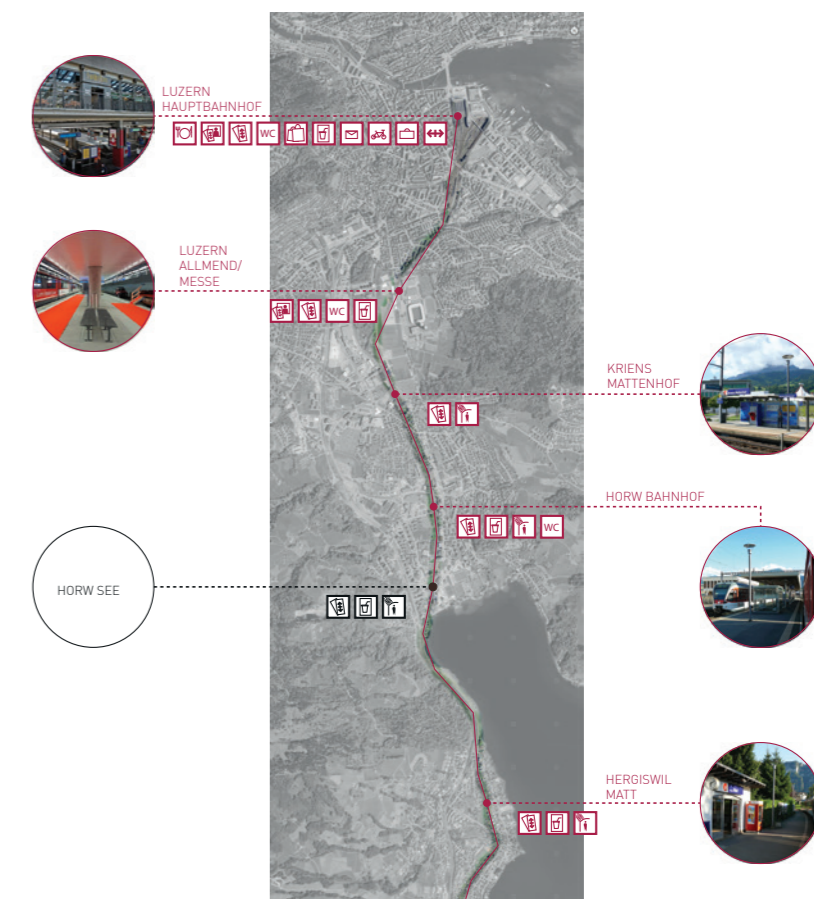
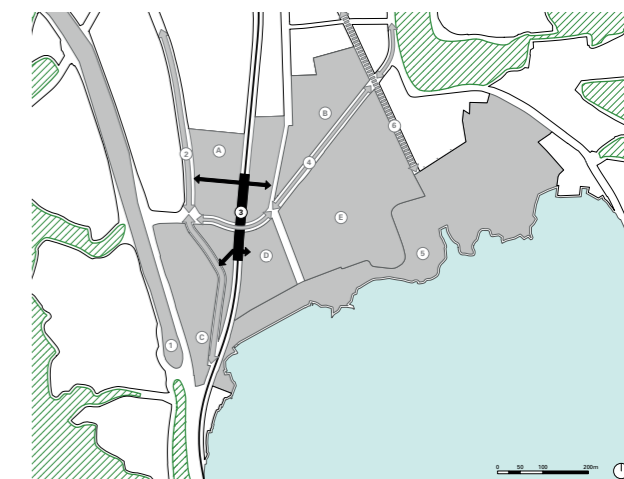
<b>Verortung</b>	Geviert A (W & O), Gevierte C (W) und D (O), an der Kreuzung der Gleise mit der Kantonsstrasse
<b>Grösse</b>	ca. 10'400 m <sup>2</sup> (inkl. der Freiräume entlang der Querungen)
<b>Eigentümer (Parzellen)</b>	Zentralbahn (anteilig 472); Einwohnergemeinde Horw (anteilig: 550, 558, 559, 696, 2309, 3100); Staat Luzern (anteilig 1879); Korporation Horw (anteilig 542); Korporation Stadt Luzern (anteilig 560 (Baurecht Spitzgrund Immobilien AG, Horw)); Josef Deschwanden, Horw (anteilig 561); Sand & Kies AG (anteilig: 474, 2920) (Beteiligung angrenzender Eigentümer, Zuständigkeit muss überprüft werden)
<b>Nutzung</b>	Bahnbetrieb (Gleise)
<b>Lage und Ist-Situation</b>	Die vorgesehene Stelle befindet sich 700 m vom Bahnhof Horw und 2.2 km von der Haltestelle Hergiswil Matt entfernt.  Hier fahren regionale Züge, S-Bahnen und Güterzüge auf zwei Bahngleisen. Zwei weitere Bahngleise erschliessen das Sand & Kies Areal.  Die S-Bahnen verkehren ganztags im 15-Minutentakt, mit zwei Verdichtungszügen pro Stunde und Richtung zur Hauptverkehrszeit. Die Interregio-Züge verkehren je im Stundentakt.  Dieser Ort ist von der Brücke der Kantonsstrasse sehr geprägt. Sie ist auf ihrer westlichen Seite durch eine Wiese, den Parkplatz der HSLU und Wohn- und Gewerbezone begrenzt. Gewerbegebiete sowie das Sand & Kies Areal bilden flankieren die östliche Seite.



Parkplatz HSLU, Technikumstrasse



Blick unter die Brücke der Kantonsstrasse



**Funktion & Charakter**

Die Haltestelle Horw See soll wie die benachbarten Haltestellen Horw und Mattenhof funktional gestaltet werden.

Die Haltestelle dient dem umliegenden Wohn- und Gewerbequartier, der HSLU sowie den Sport- und Erholungsnutzungen im Seefeld als Adresse und Ankunftsort. Durch die Aufwertung bzw. Ergänzung von Unterführungen stärkt sie zusätzlich die Verbindung zwischen den Quartieren westlich und östlich der Gleise.

Im Kontrast zu den anderen Haltestellen schliesst kein Platzraum an die Haltestelle an – vielmehr werden die Unterführungen über Querverbindungen direkt mit der Ebenastrasse/HSLU, der Kantonstrasse sowie der SüdAllee/Seepark verknüpft.

**Gestaltungselemente & Orte**

Die Querverbindungen erhalten einen eigenen Charakter und eine Identität:

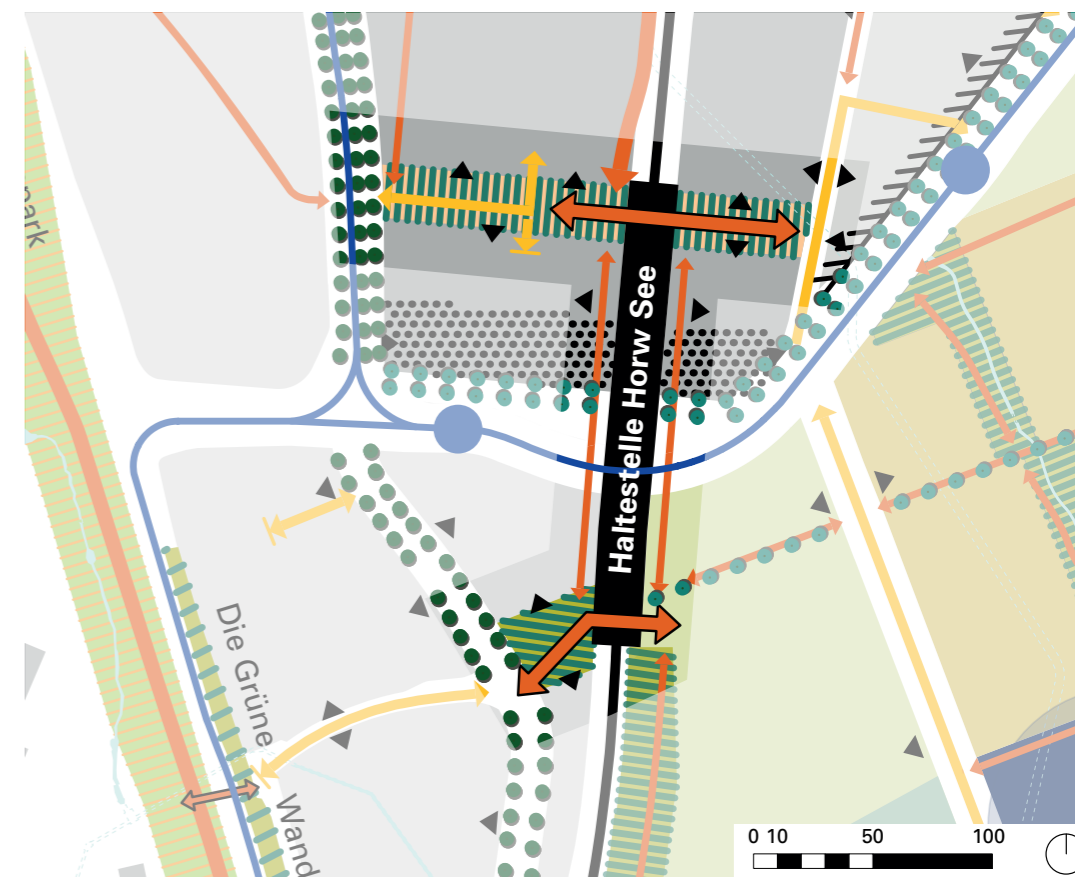
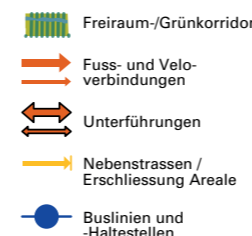
**Querverbindung SüdAllee/Ebenastrasse/Kantonsstrasse:**  
Der Höhenversprung zwischen der SüdAllee und den Gleisen wird durch grosszügige Terrassen mit Sitzelementen auf den Stufen vor der HSLU überbrückt. Von hier aus hat man Sicht auf den See und den Pilatus. Über ein durchgehendes Baumdach auf beiden Seiten der Gleise wird der Zusammenhang der Verbindung ablesbar.

**Querverbindung Kantonstrasse:**  
Die Brücke der Kantonstrasse ist ein infrastrukturelles Bauwerk, welches MIV-, öV- und FVV-Verbindungen über die Gleise ermöglicht. Um die Querverbindung im Terrain zu stärken und den Freiraum zu gestalten, wird die Baumallee der Kantonstrasse beidseitig der Geleise fortgeführt.

**Querverbindung Altsagen/Seefeld:**  
Ein kurzer Stich verbindet im Süden die SüdAllee mit dem Seefeld. Die Machbarkeit des östlichen Anschlusses mit Auf- und Abgängen zu den Bahngleisen ist in Abstimmung mit den Planungen von Sand & Kies zu prüfen.

**Schnittstellen**

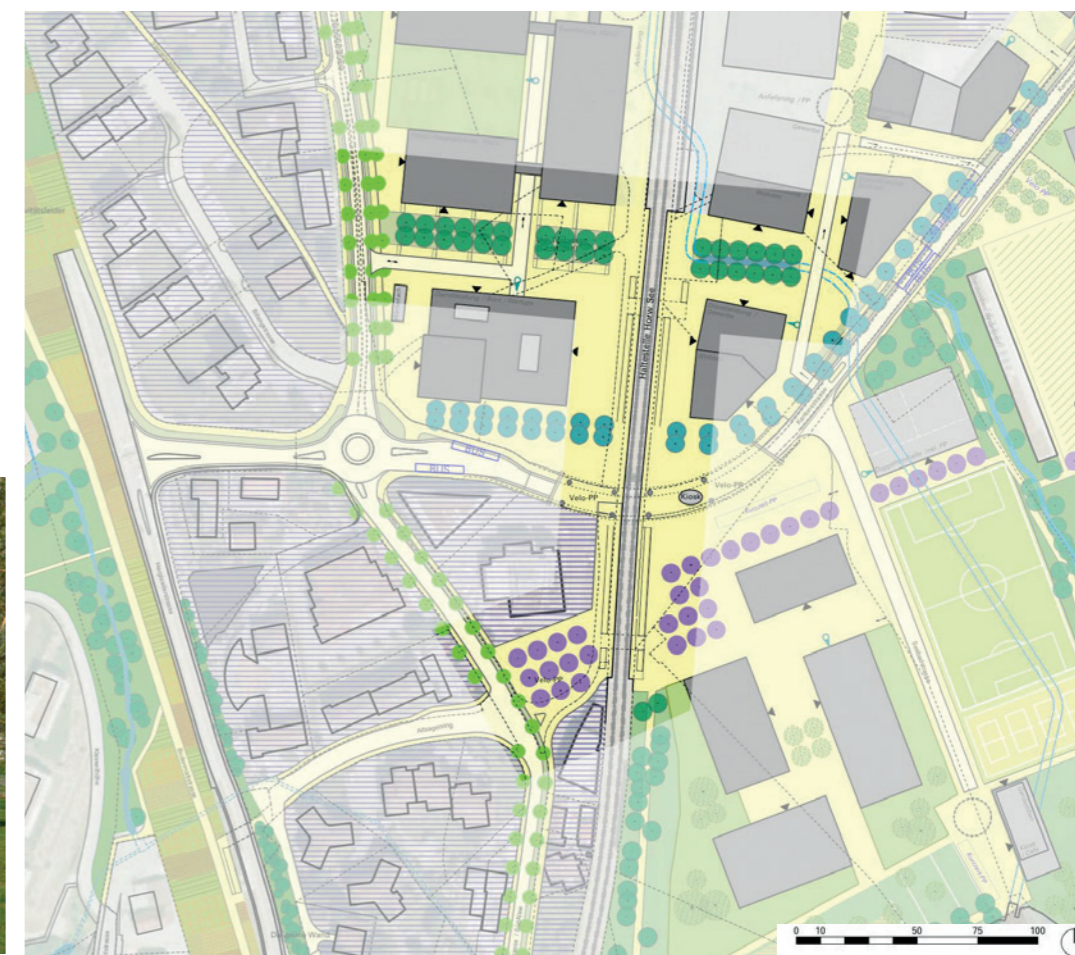
- Geviert A – Querung / Freiraum;
- Geviert C – Querverbindung mit Geviert D;
- Geviert D – Querverbindung mit Geviert C;
- Element 2 – Direkter Anschluss über Querverbindung;
- Element 4 – Direkter Anschluss über Querverbindung



Spielregelkarte



Grün gestaltete Treppenanlage lädt zum Verweilen ein



Illustrationsplan

## Element 4 | Steckbrief

<b>Verortung</b>	Gevierte A und B (N), Autobahnpark (W), Gevierte C, D und E (S)
<b>Länge</b>	ca. 650m im Vertiefungsgebiet III
<b>Eigentümer (Parzelle)</b>	Einwohnergemeinde Horw (3097, 3129) (Zuständigkeit muss überprüft werden)
<b>Nutzung</b>	übergeordnete Verbindungsfunktion in Horw und Kriens
<b>Verkehrssituation</b>	Auf der Kantonsstrasse gilt heute die Höchstgeschwindigkeit „Generell 50“.
<b>Lage und Ist-Zustand</b>	Die Kantonsstrasse (entgegen ihrer Bezeichnung handelt es sich um eine Gemeindestrasse von Horw) strukturiert das Vertiefungsgebiet III, einerseits als wichtige Verkehrsinfrastruktur, andererseits als südlichen Auftakt des Siedlungsraumes im Sinne eines Adress- und Ankunftsortes. Dabei markiert sie den Übergang von der eher dichten Bebauung nördlich der Kantonsstrasse (Wohn- und Gewerbegebiet) zum locker strukturierten, heterogenen Seefeld südlich der Kantonsstrasse (Freizeit-, Sportanlagen, Sand & Kies, vereinzelte Wohngebäude).

Der Strassenquerschnitt (inkl. Trottoirs) beträgt durchwegs ca. 11m. Der DWV (durchschnittlicher Werkverkehr) liegt bei ca. 3'200 Fahrzeugen. Mit Ausnahme des Brückenabschnitts gibt es jeweils beidseitige Trottoirs. Der Veloverkehr wird teilweise auf der Strasse (z.T. mit Velostreifen), teilweise zusammen mit dem Fussverkehr auf dem Trottoir geführt. Die Bushaltestellen Werkhof und Rank sind als Fahrbahnhaltestellen gestaltet, die Haltestellen Spier als Busbuchten.

In der Kantonsstrasse besteht heute keine Baumallee. Das Strassenbild ist geprägt von grossen Bäumen auf privaten Parzellen (hauptsächlich im östlichen Teil) und Hecken, die eine klare visuelle und räumliche Abtrennung zwischen privaten und öffentlichen Parzellen schaffen.

Die Brücke der Kantonsstrasse ist ein prägendes Element, das durch seine erhöhte Lage Fernblicke über den Vierwaldstättersee erlaubt. Auf der Brücke ist das Strassenprofil eng und reduziert sich auf eine doppelspurige Fahrbahn und ein einseitiges breites Trottoir.

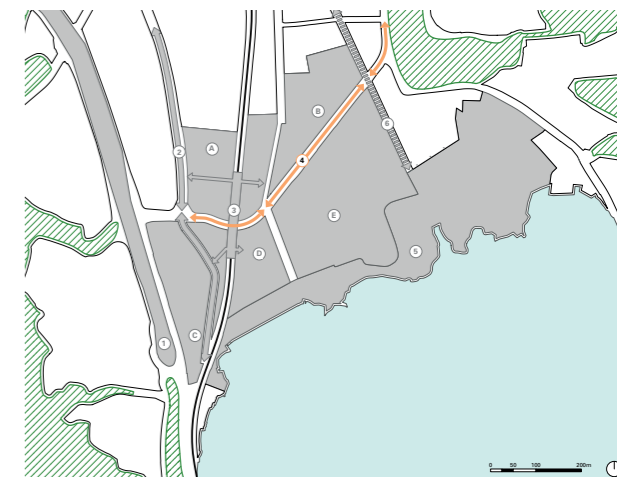
An ihrer nördlichen Seite wird die Kantonsstrasse (Abschnitt 3) durch eine viergeschossige Wohnzone begrenzt. In ihrem mittleren Abschnitt wird sie durch ein Gewerbe- und Wohngebiet begrenzt.



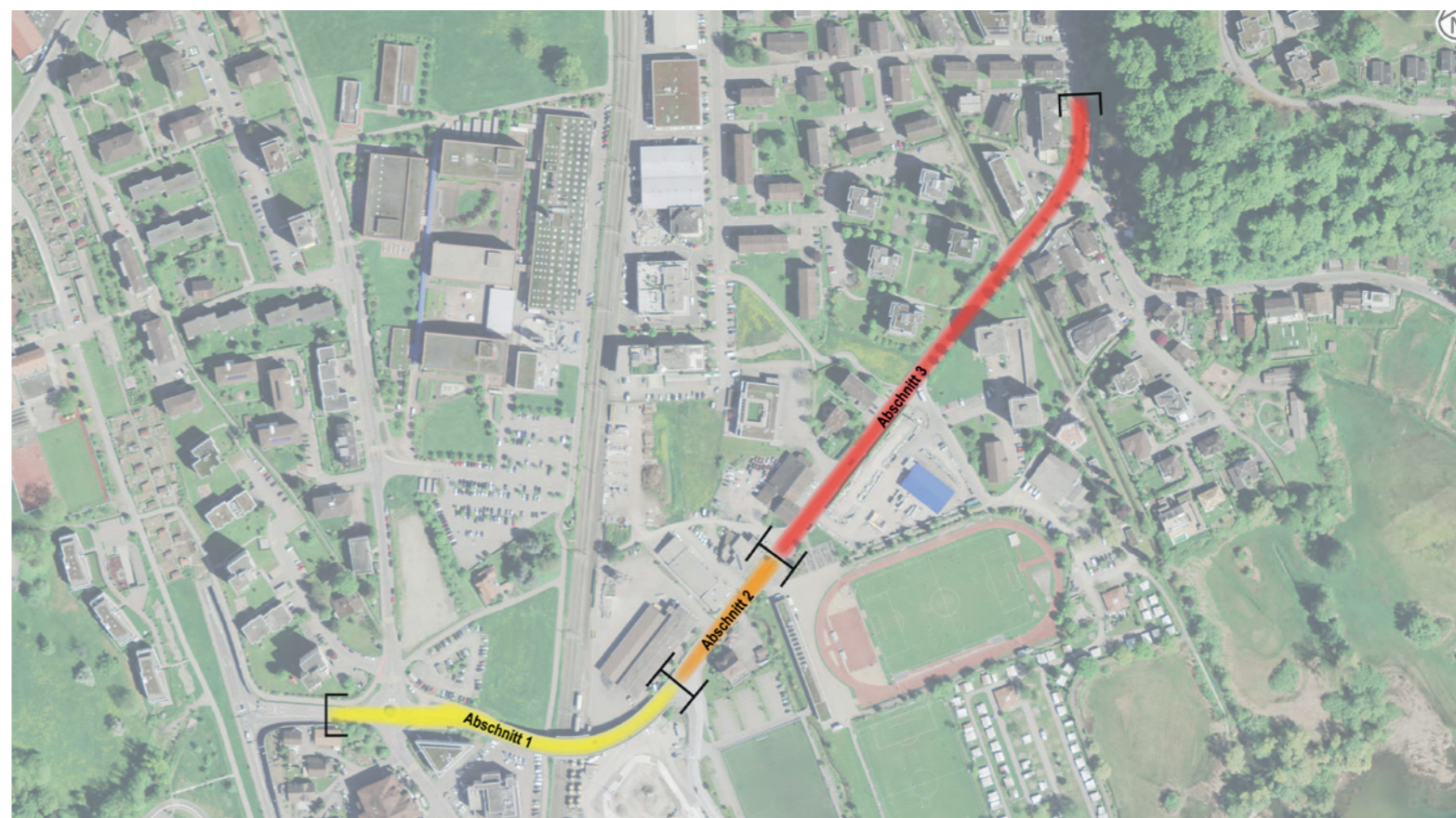
Brücke (Abschnitt 1) Richtung Technikumstrasse



Abschnitt 2 Richtung Osten



Abschnitt 3 Richtung Westen



Abschnitte Kantonsstrasse

**Funktion & Charakter**

Die Kantonsstrasse bildet ein Schlüsselement in der Wahrnehmung des südlichen Abschlusses von Horw bzw. von LuzernSüd. Sie markiert den Übergang von der dicht bebauten Siedlung zum locker strukturierten Seefeld. Entsprechend hat die Kantonsstrasse einen Strassenraum mit zwei unterschiedlichen Seiten, deren Gestaltung die Nutzungen und die Qualitäten der angrenzenden Gevierte widerspiegelt.

**Gestaltungselemente & Orte**

Zur Ortskante schließt die Kantonsstrasse im Norden mit einer doppelten Baumallee ab, die dem Strassenraum ein einheitliches Erscheinungsbild verleiht und einen Abschluss des Siedlungsraums zum Seefeld bildet. Die Baumallee dient als städtische Promenade und erlaubt die Integration von Besucherstellplätzen für Gewerbenutzungen in den angrenzenden Baufeldern.

Das südlich anschließende Seefeld hat eine lockere Bauungsstruktur in freier Setzung. Zwischen der Kantonsstrasse und den Gebäudefassaden spannen sich so Vorbereiche auf, die den Nutzungen entsprechend mit Baumgruppen oder -reihen gestaltet werden.

Die Querungen der beiden Bachläufe bilden wichtige Freiraum- und Grünkorridore und gleichzeitig Fuss- und Veloverbindungen zwischen dem Siedlungsraum und dem Seefeld. Sie setzen sich durch ihre parkartige Gestaltung vom Strassenraum der Nord- und Südseite der Kantonsstrasse ab.

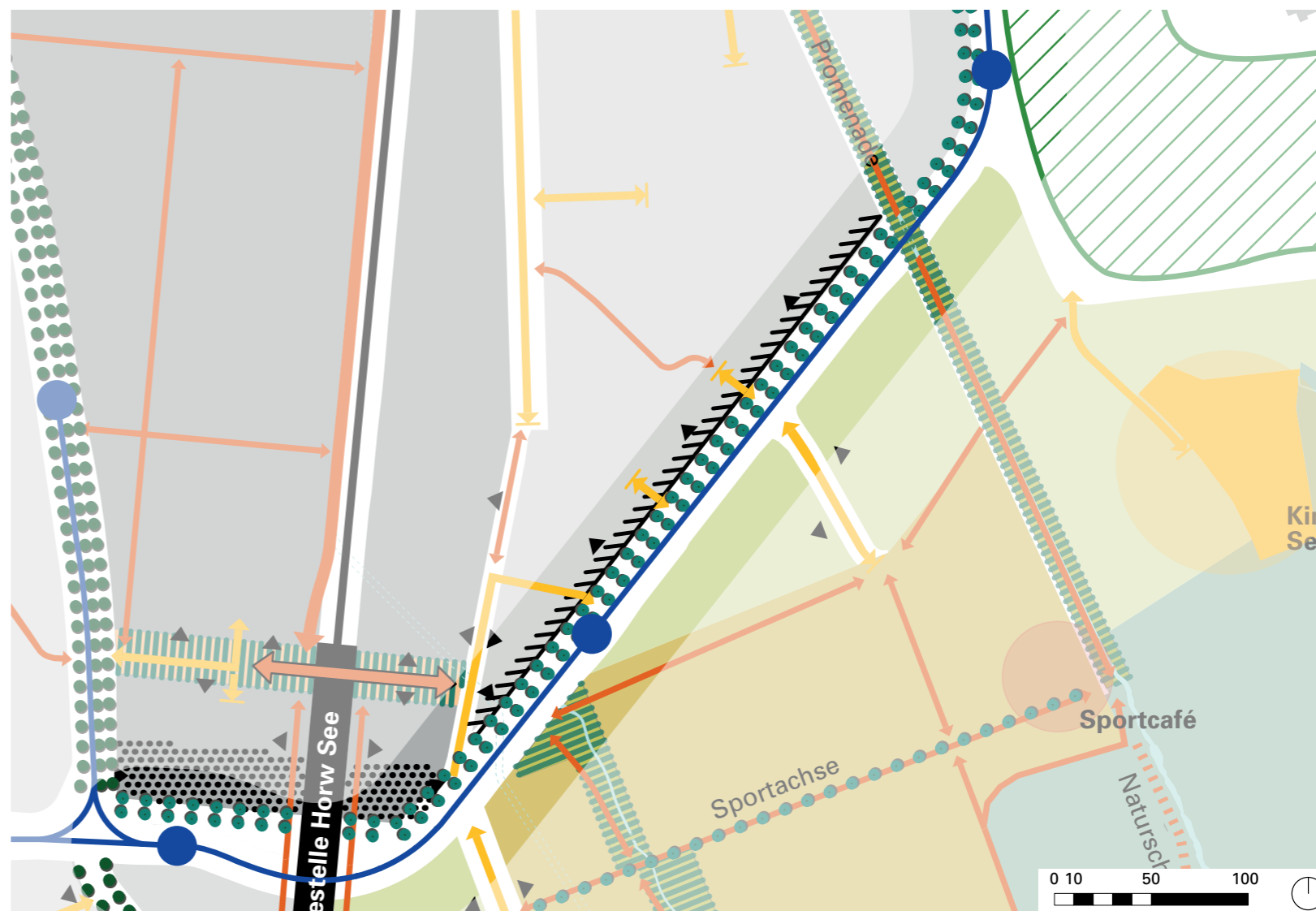
**Strassenquerschnitt und Regime**

Die Kantonsstrasse soll künftig als durchgehende Kernfahrbahn mit beidseitigen Trottoirs gestaltet werden (Kreis Technikum bis Bushaltestelle Rank). Damit wird eine einheitliche, attraktive und sichere Führung sowohl für den Veloverkehr als auch für den Fussverkehr geschaffen. Von der Haltestelle Rank bis zur Brücke über das Zentralbahntrasse soll die Fahrbahn auf durchgehend 7.50m dimensioniert und darauf beidseits 1.50m Velostreifen markiert werden.





Im Bereich der Brücke soll die Fahrbahn in der Breite bestehen bleiben (7.90m), ebenfalls mit beidseitigen Velostreifen, wobei der nördliche Velostreifen 1.90m anstatt 1.50m betragen soll (etwas mehr Platz erhöht die Sicherheit für den Veloverkehr entlang der Stützmauer).

**Gestaltung der Seitenbereiche**

Nördlich der Kantonsstrasse werden Kundenparkplätze als Längsparkfelder in die Baumreihe entlang der Fahrbahn integriert (Breite 3m). In der dahinter liegenden Baumreihe können Flächen für die Anlieferung (Haltebereiche) untergebracht werden. Die Zu- und Wegfahrt für die Anlieferung erfolgt über die Vorzone der Gebäude.



Spielregelkarte

-  Addressbildung Stadtstrasse
-  Fuss- und Veloverbindungen
-  Nebenstrassen / Erschliessung Areale
-  Buslinien und -Haltestellen



Referenzbild: Promenade unter parallelen Baumreihen

## Element 4 | Spielregeln

Zwischen den beiden Baumreihen dient eine 2m breite Fläche als Promenade für den Fussverkehr (anstelle eines klassischen Trottoirs).

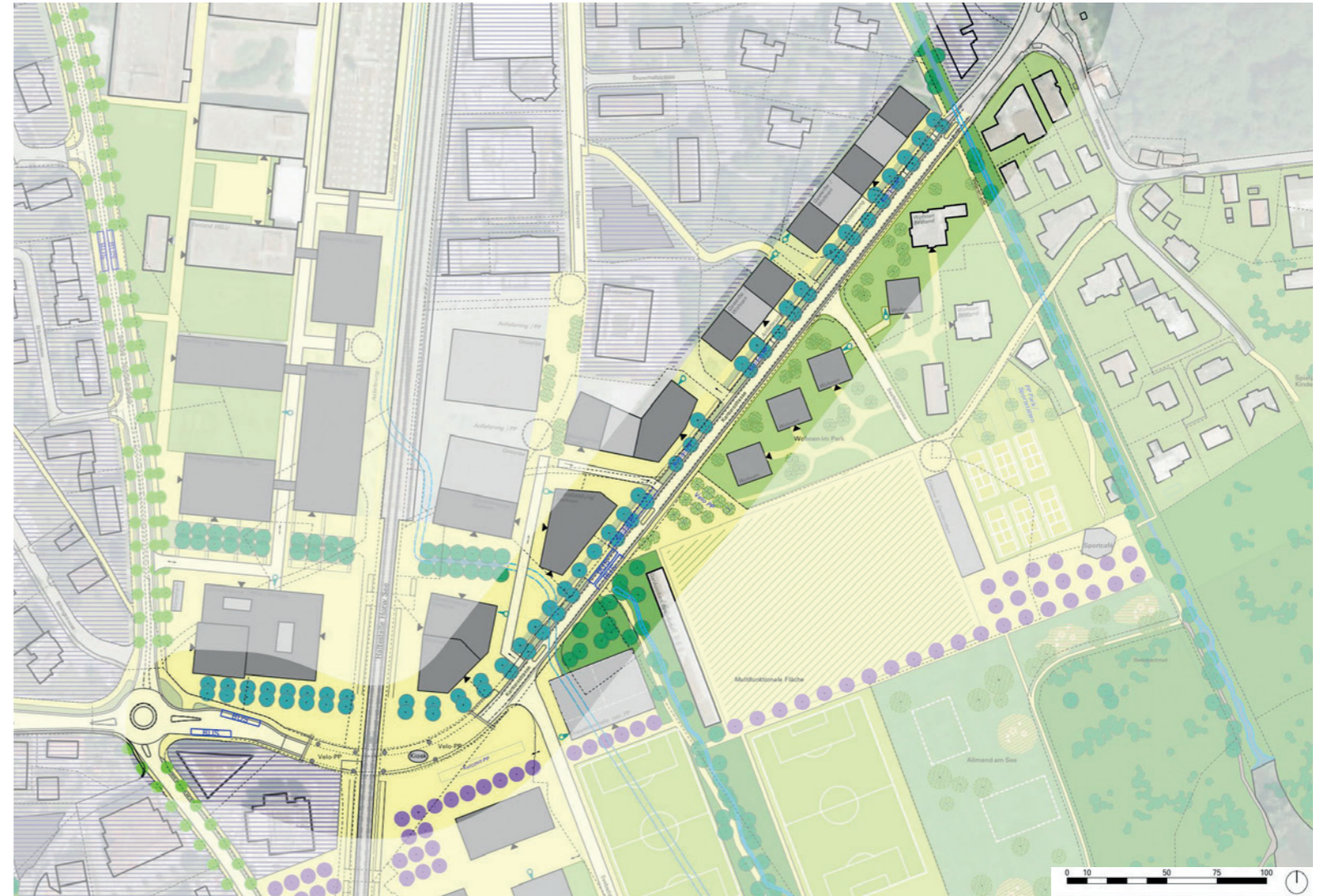
Um diesen Querschnitt zu realisieren, ist eine Beanspruchung von ca. 90cm zusätzlicher Fläche gegen Süden der Kantonsstrasse notwendig.

Südlich der Kantonsstrasse soll entlang der Fahrbahn ein 2m breites Trottoir realisiert werden. Auf dieser Strassen-seite wird es mit der auch künftig offenen und lockeren Bebauungsstruktur keine einheitliche Gebäudefluchte entlang der Kantonstrasse geben. Dadurch entstehen unterschiedlich dimensionierte Vorzonen, die den Nutzungen entsprechend flexibel mit Baumgruppen oder -Reihen gestaltet werden sollen.

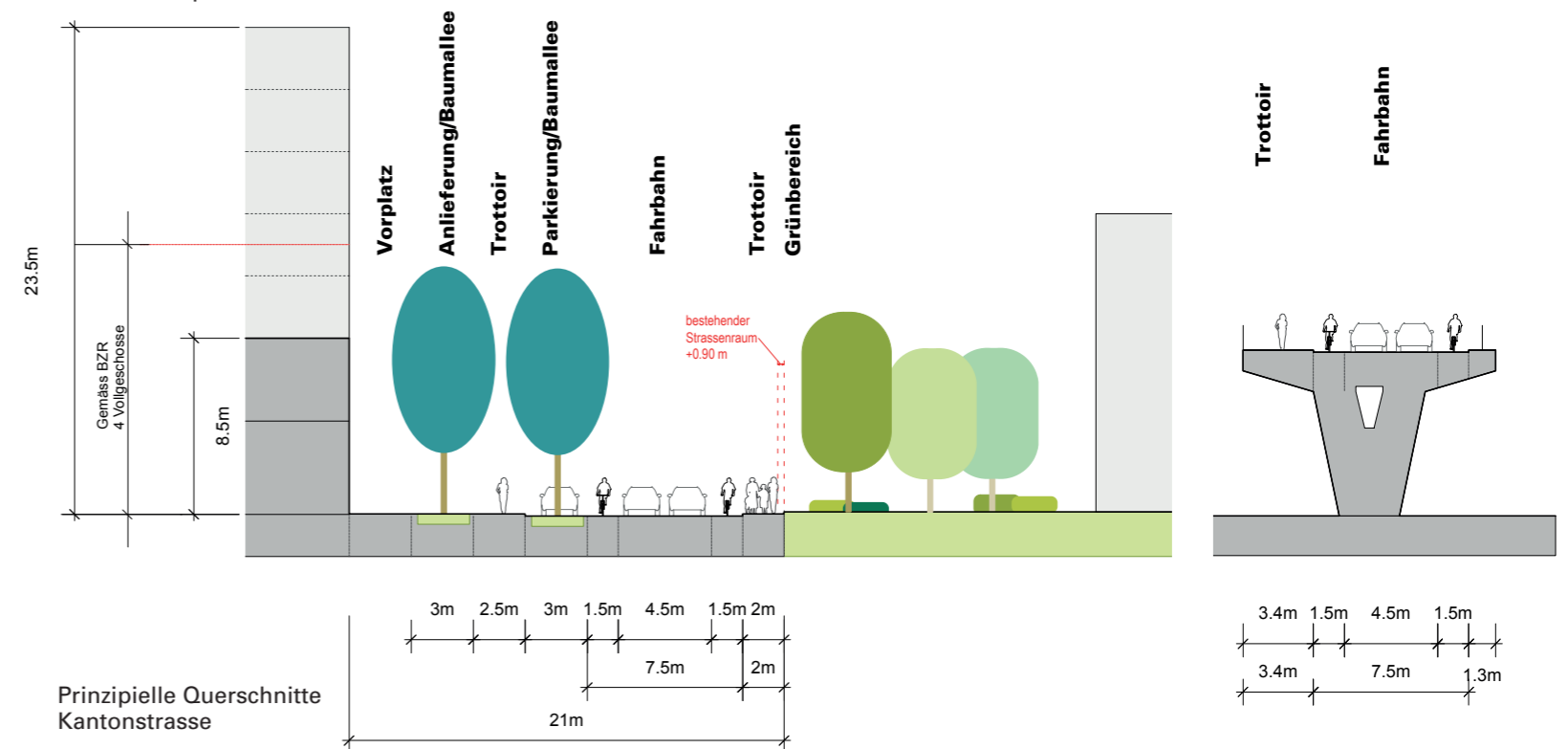
### Schnittstellen

Geviert A – Adressierung über die Kantonstrasse;  
 Geviert B – Adressierung über die Kantonstrasse;  
 Geviert D – Adressierung über die Kantonstrasse;  
 Geviert E – Adressierung über die Kantonstrasse;

Element 3 – Die Kantonstrasse bildet eine der Querverbindungen



Illustrationsplan



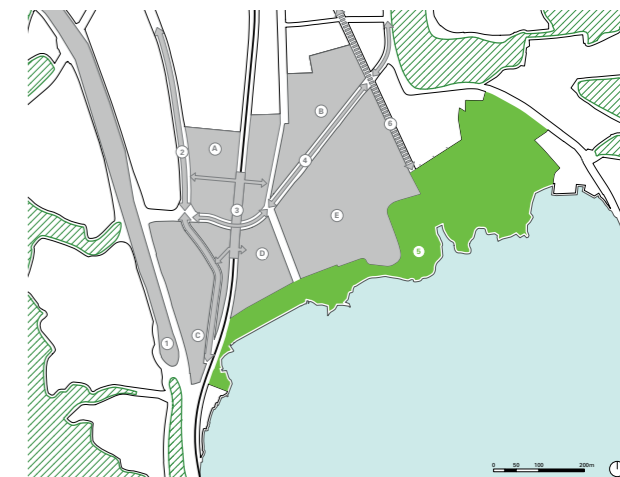


## Element 5 | Steckbrief

<b>Verortung</b>	Gevierte D und E (N), Bahngleise und Geviert C (W), Vierwaldstättersee (S), Winkelstrasse (O)
<b>Grösse</b>	ca. 109 000 m <sup>2</sup>
<b>Eigentümer (Parzelle)</b>	Sand & Kies AG (579 , anteilig: 577, 578, 475, 474, 2920); Einwohnergemeinde Horw (478, 672, 729, 426, 447, 416, 2016, 463, 464, anteilig: 476, 477, 1954, 3194, 423); Korporation Horw (457); Balthasar-Falk Erben (425); Paul Studhalter (580) (Zuständigkeit muss überprüft werden)
<b>Nutzung</b>	Naturschutzgebiet, Campingplatz, Seebad Horw, Betrieb von Sand & Kies AG
<b>Dynamik</b>	2022 : der Mietvertrag des Campingplatzes läuft aus Kurzfristig: die Gemeinde Horw hat einen Bedarf an neuen Sportfeldern (Fussball, Volleyball), das Seebad Horw hat einen Erneuerungsbedarf 2030: Baurechte Dritter auf dem Areal Sand & Kies AG laufen aus
<b>Lage und Ist-Zustand</b>	<p>Der Seepark besteht heute aus sechs unterschiedlichen Zonen: das Seehotel Sternen im Osten, das Naturschutzgebiet Steinibachried, der Campingplatz, das Seebad Horw, die Sportfelder und das Sand &amp; Kies Areal im Westen. Zwischen diesen Bereichen gibt es keine durchgehende Ost-West-Verbindung.</p> <p>Die Uferzone ist zum grossen Teil ein Naturschutzgebiet, und der Uferbereich durch Schilf bewachsen. Die wunderschöne Landschaft des Berg- und Seepanoramas ist daher im Sommer nur vom Seebad Horw aus richtig zu sehen. Das Naturschutzgebiet kann durch einen Spaziergang auf einem Holzsteg erkundet werden. Der Betrieb der Sand &amp; Kies AG erlaubt keinen Zugang zum See.</p> <p>Der Steinibachkanal (eingedolt), der Sportbach und der Dorfbach durchqueren das Seefeld und münden alle in den Vierwaldstättersee.</p>



Der bestehende Holzsteg im Naturschutzgebiet Steinibachried



Seebad Horw



Der Sportbach längs der Seebadstrasse



Der Dorfbach als übergeordnete Verbindung in Horw

**Funktion & Charakter**

Mit einem zusammenhängenden Weg werden die unterschiedlichen Nutzungen im und um den Seepark miteinander verknüpft und stellenweise zum Seeufer geöffnet.

Dieser Weg ist nicht überall gleich. Im Naturschutzgebiet folgt er den bestehenden Stegkonstruktionen und verläuft grösstenteils landseitig, zwischen der Badi und einer neuen Erholungsnutzung im Westen wie einer Seeterrasse verläuft er seeseitig und bildet eine Promenade. Der Weg verbindet so alle bestehenden und mögliche neue Attraktionen entlang der Seebucht.

**Gestaltungselemente & Orte**

Der westliche Abschluss des Parks am See bildet mit der Unterführung zur Südallee zugleich einen Ankunftsort. Hier bietet sich an der Seeterrasse die Platzierung einer öffentlichen/gemeinschaftlichen Nutzung an (z. Bsp. Biergarten/Spielplatz etc.). Im Anschluss an diese Nutzung schliesst eine öffentliche Parkanlage an. Die bestehenden Mulden und Industriebauwerke können in den Grünraum integriert werden. Dies ist in den nächsten Planungsphasen zu prüfen. Längs der Wasserkante führt eine städtische, mit einer Baumallee gesäumte Promenade zur Badeanlage Horw. Der Uferbereich ist für Kleintiere passierbar auszugestalten.

Die Badeanlage Horw öffnet sich neu mit einem Café / Kiosk zum Marinapark und dem Schiffsteg. In den Wintermonaten soll sie als öffentliche Parkanlage genutzt werden können, in den Sommermonaten dient die bestehende Wegeführung als Umweg um die Badeanlage.

**Schnittstellen**

Geviert C – Direkter Anschluss über Querverbindung;  
 Geviert D – Direkter Anschluss an den Park;  
 Geviert E – Direkter Anschluss an den Park, Stellplätze dienen auch dem Park / der Badi;

Element 2 – Direkter Anschluss über Querverbindung



Spielregelkarte



Referenz: Belvédères, Drentsche (Strootman Landschaftsarchitekten)



Referenz: Badi und Sprungturm, Ammersee



Referenz: Parc Saint-Jacques, Saint-Jacques-de-la-Lande



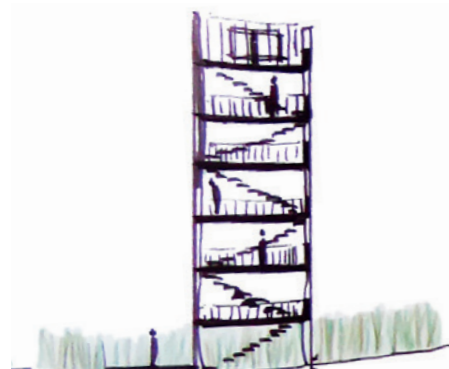
Referenz: Biergarten Tutzing, nahe München

## Element 5 | Spielregeln

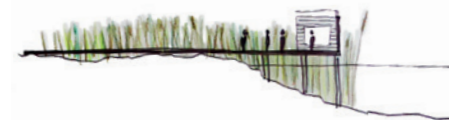
Ideen zur Gestaltung von Plattformen in einer naturnahen Zone ausserhalb des Naturschutzgebietes:



Plattform „in den Bäumen“



Plattform „Belvedere“



Plattform „Weite“



Plattform „Blick“



Plattform „Meditation“



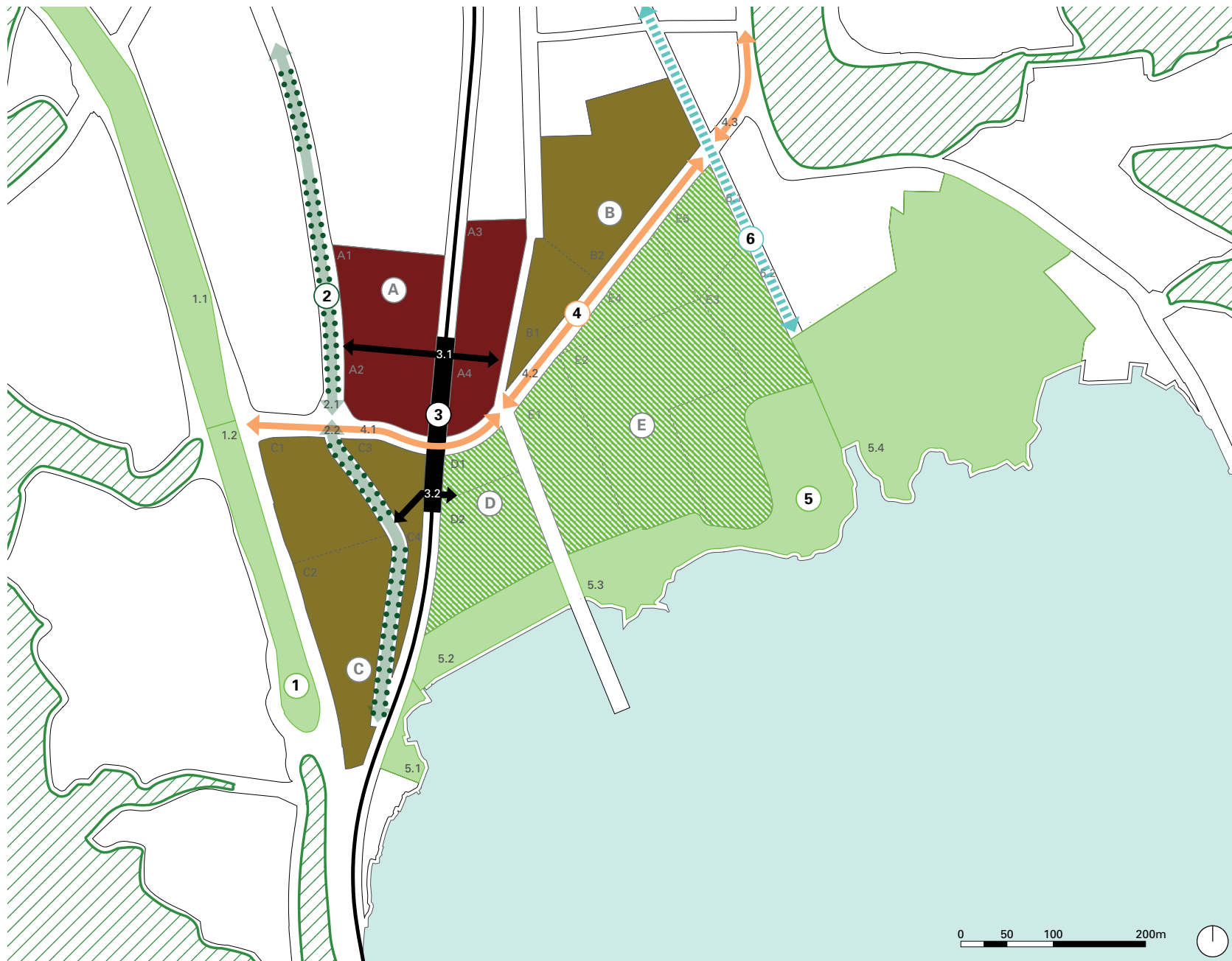




## Umsetzungsstrategie

Das Vertiefungsgebiet wird in Gevierte und Elemente eingeteilt. Die Einteilung der Gevierte berücksichtigt das Entstehen von Baufeldern als zusammenhängend zu entwickelnde Einheiten.

Die Baufelder/Gevierte und Elemente selbst können in ihrer Entwicklung unabhängig voneinander gesteuert werden. So fungiert diese Einteilung ebenfalls als Grundlage für eine schrittweise Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes.

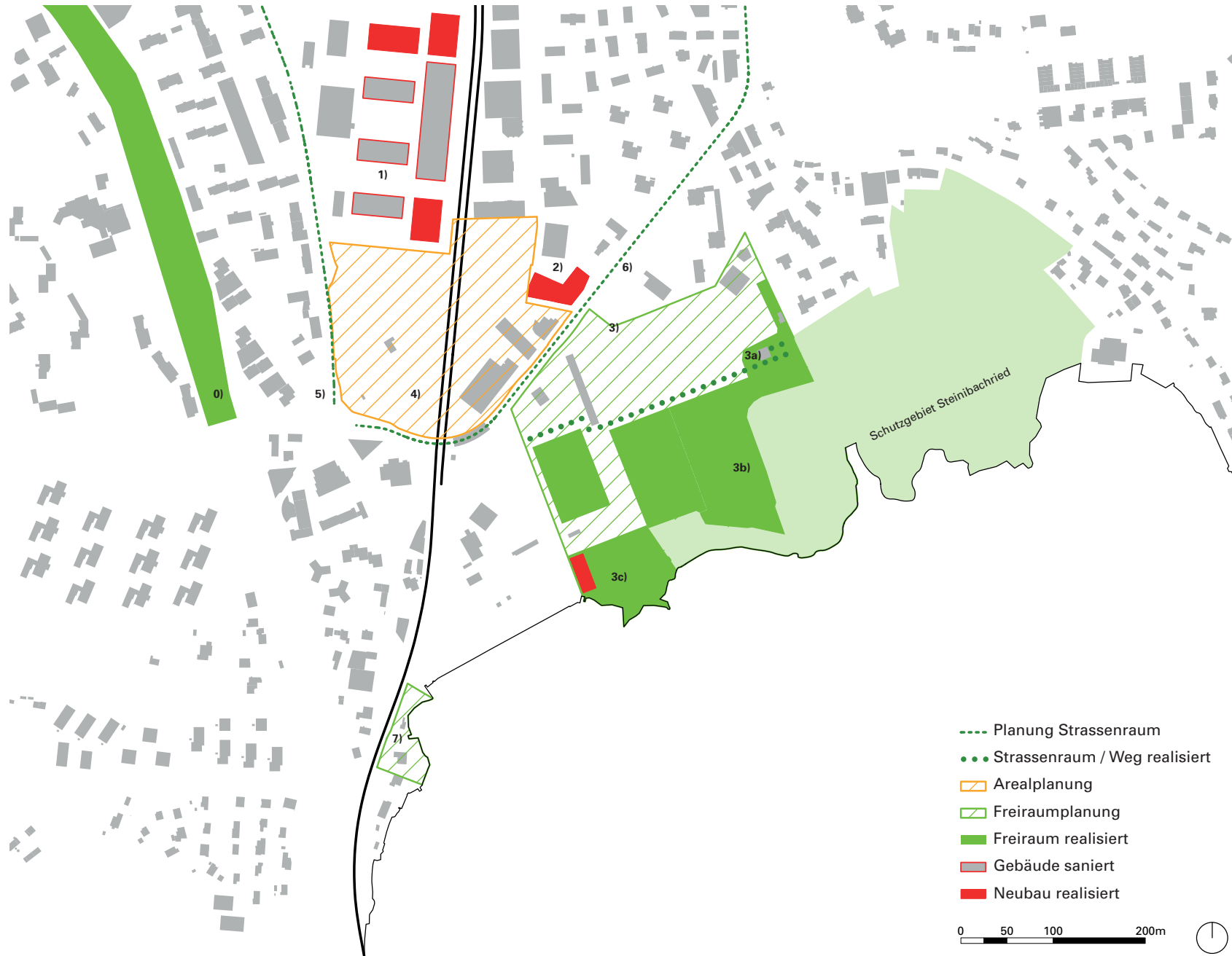


### GEVIERTE

- A** Geviert A - Campus / Dörfli
- B** Geviert B - Ortskante
- C** Geviert C - Altsagen
- D** Geviert D - Sand & Kies
- E** Geviert E - Sport & Freizeit

### ELEMENTE

- 1** Element 1 - Autobahnpark
- 2** Element 2 - Südallee
- 3** Element 3 - Haltestelle Horw See
- 4** Element 4 - Kantonsstrasse
- 5** Element 5 - Park und Naturschutz
- 6** Element 6 - Promenadenweg



**Bestehend:**

- 0) Abschnitt 4 vom Autobahnpark (bis Kantonsstrasse)

**Realisiert:**

- 1) Bebauungsplan HSLU abgeschlossen;
  - Sanierung Bestand und erste Neubauten HSLU;
- 2) Neubau Hegimmo
- 3) Studie „Zukunft Sport & Freizeit im Seefeld“ abgeschlossen;
- 3a) Sportachse von Seebadstr. bis Café am Promenadenweg;
- 3b) Umnutzung Campingareal zu öffentlichem Freiraum;
- 3c) Öffnung und Erneuerung Seebad (Abschnitt 3 vom Park)

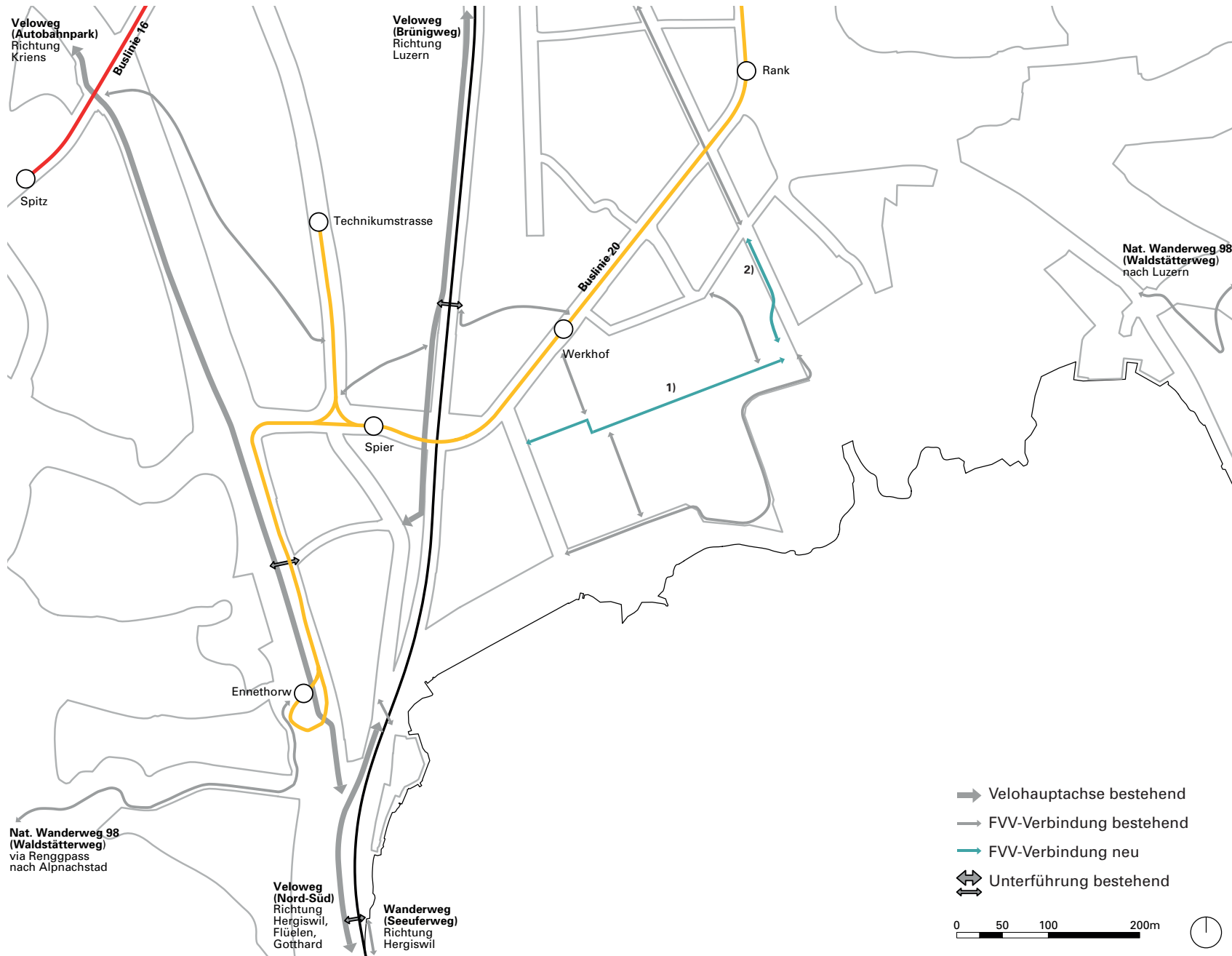
**In Planung:**

- 4) Bebauungsplan Campus/Dörfli (Kanton / HSLU, Korporation Horw & Gemeinde / Werkhof)
- 5) Abschnitt 4 der Südallee (Technikumstrasse)
- 6) Neugestaltung Kantonsstrasse
- 7) Abschnitt 1 vom Seepark: Seeterrasse am Seerosenweg

- Planung Strassenraum
- ... Strassenraum / Weg realisiert
- ▨ Arealplanung
- ▨ Freiraumplanung
- Freiraum realisiert
- ▨ Gebäude saniert
- Neubau realisiert



# Entwicklungsszenario Verkehr | Kurzfristig



**Bestehend:**

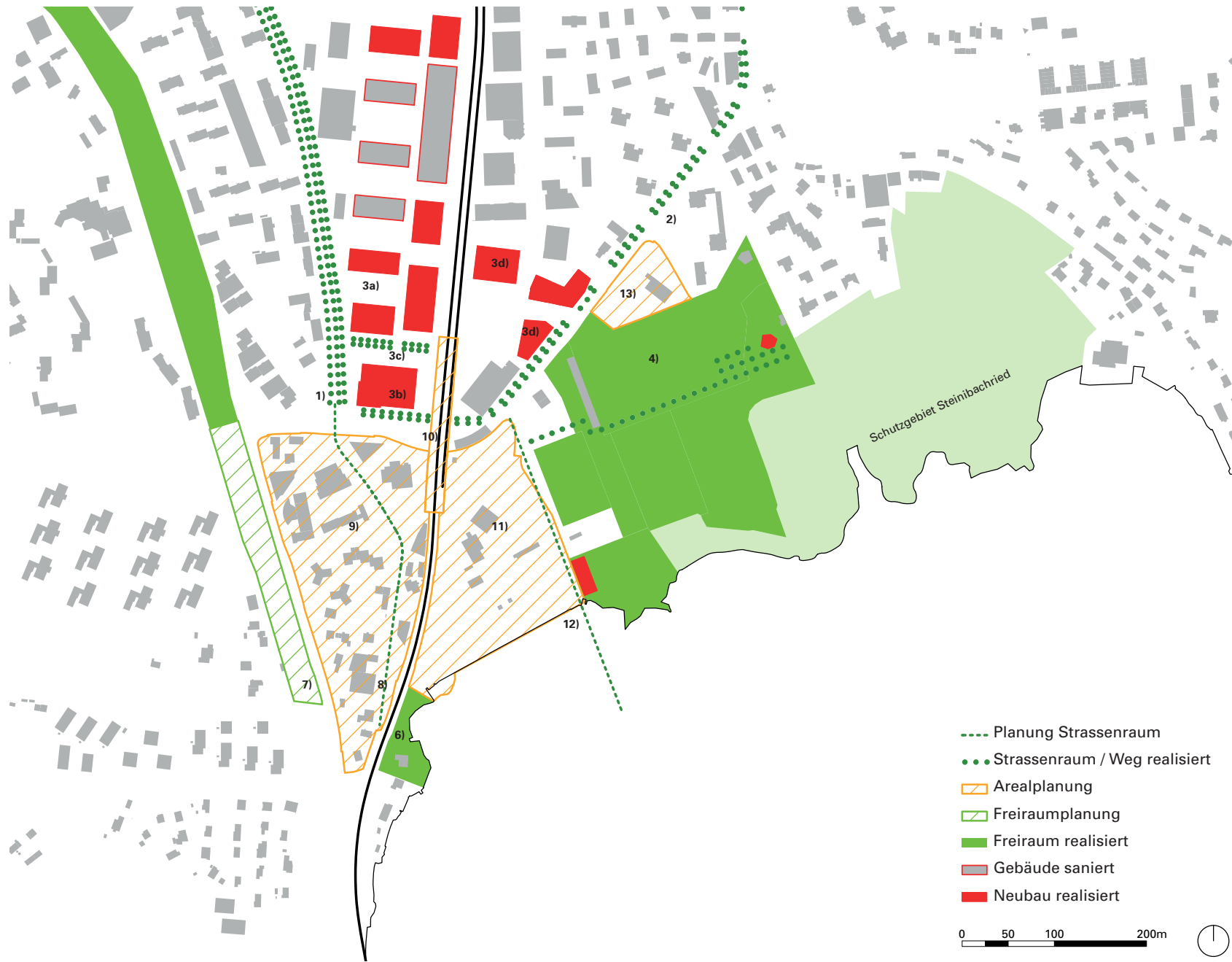
0) Buslinien 16 und 20

**Realisiert:**

- 1) FVV-Verbindung durch die Sportstätten („Sportachse“) von der Seebadstrasse bis zum Promenadenweg
- 2) Verlängerung der Promenade bis zur Sportachse im ehem. Campingareal

**In Planung:**

- 3) Verknüpfung der Buslinie 20 mit der Linie 24 zur Durchmesserlinie Horw - Luzern Bhf - Meggen



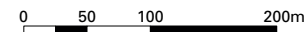
**Realisiert:**

- 1) Abschnitt 4 der SüdAllee (Technikumstrasse)
- 2) Neugestaltung Kantonsstrasse
- 3a) Südliche Erweiterung HSLU inkl. neuer Erschliessung
- 3b) Kopfbau Campus / Dörfli (Korporation)
- 3c) Freiraum zwischen SüdAllee und Unterführung Nord
- 3d) Erste Neubauten für Gewerbe östlich der Gleise (Korporation / Bezzola)
- 4) Studie „Zukunft Sport & Freizeit im Seefeld“ ist nördlich der Sportachse umgesetzt (2. Etappe)
- 6) Abschnitt 1 vom Park: Seeterrasse am Seerosenweg

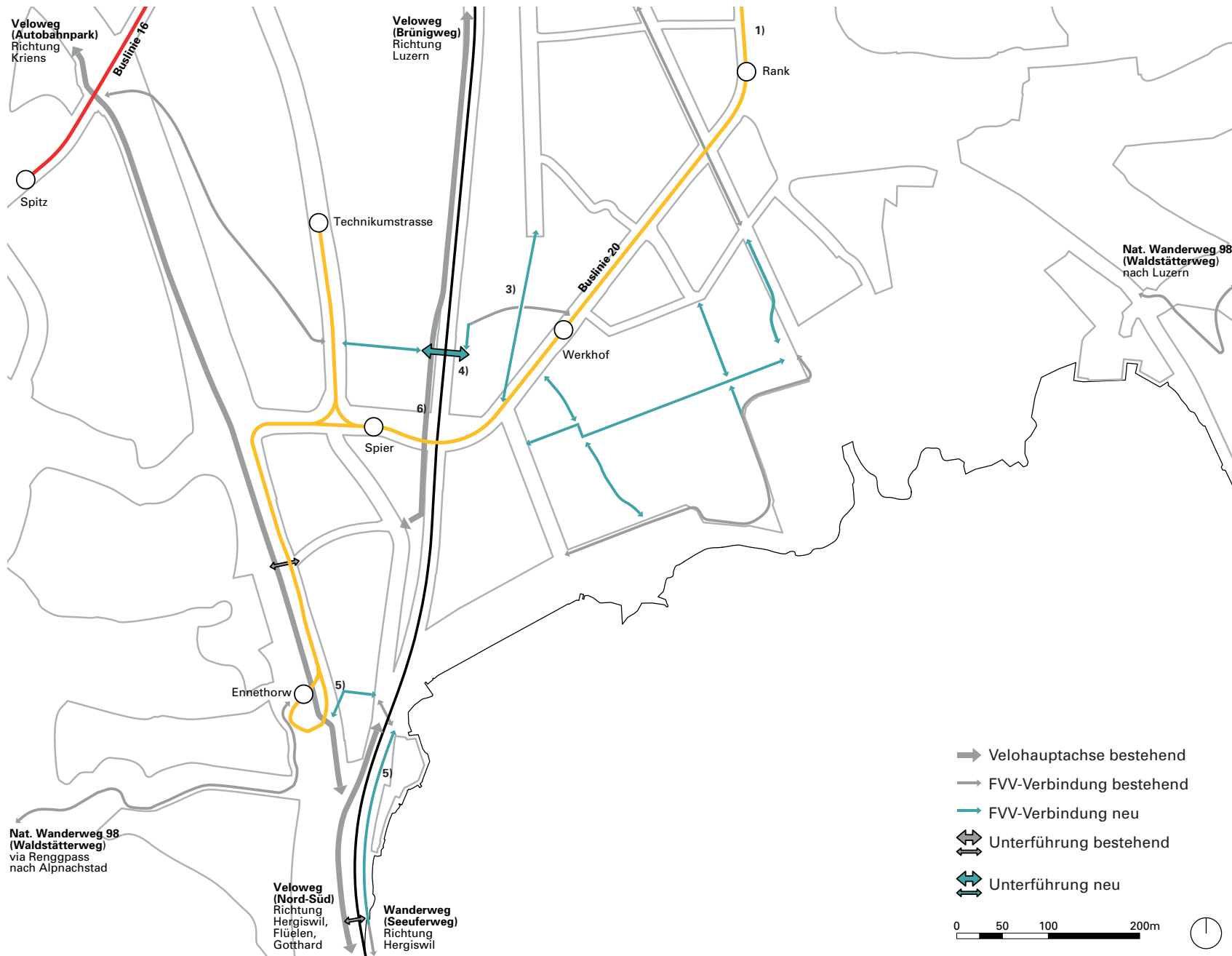
**In Planung:**

- 7) Abschnitt 5 vom Autobahnpark (bis Seerosenweg)
- 8) Abschnitt 5 der SüdAllee (bis Bahnübergang Altsagen)
- 9) Um- und Aufzoning Altsagen
- 10) Neue Zentralbahnhaltestelle Horw See
- 11) Masterplan Sand & Kies
- 12) Schiffsteg Kursschiffe inkl. Ausbau der Seebadstrasse
- 13) Umnutzung und Überbauung Areal Atinova

- Planung Strassenraum
- ... Strassenraum / Weg realisiert
- ▨ Arealplanung
- ▨ Freiraumplanung
- Freiraum realisiert
- ▭ Gebäude saniert
- Neubau realisiert



# Entwicklungsszenario Verkehr | Mittelfristig

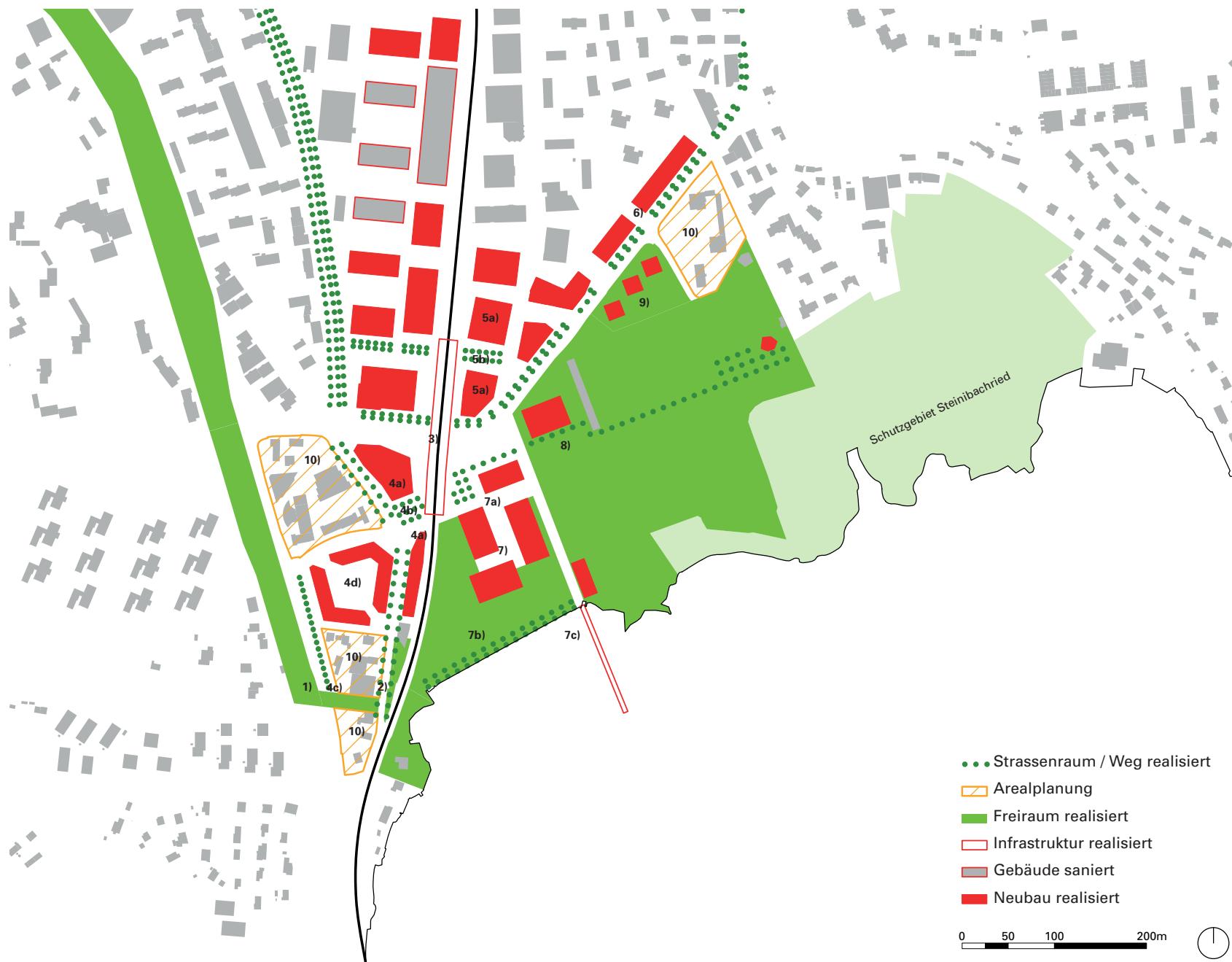


## Realisiert:

- 1) Verknüpfung der Buslinie 20 mit der Linie 24 zur Durchmesserlinie Horw - Luzern Bhf - Meggen
- 3) FVV-Verbindung zwischen Ebenastr. und Seebadstr.
- 4) Neue Unterführung nördlich der Kantonsstrasse (1. Etappe ZB-Haltestelle Horw See)
- 5) FVV-Verbindung zwischen Bushaltestelle Ennethorw und dem bestehenden Bahnübergang Seerosenweg;
  - Waldstätterweg wird an die Seeterrasse geführt
  - Verlängerung vom Wanderweg am Seeufer zur Seeterrasse

## In Planung:

- 6) Neue ZB-Haltestelle Horw See - Verdichteter Fahrplan der Zentralbahn
- 7) Anschluss Kursschiffe im See bei Sand & Kies AG



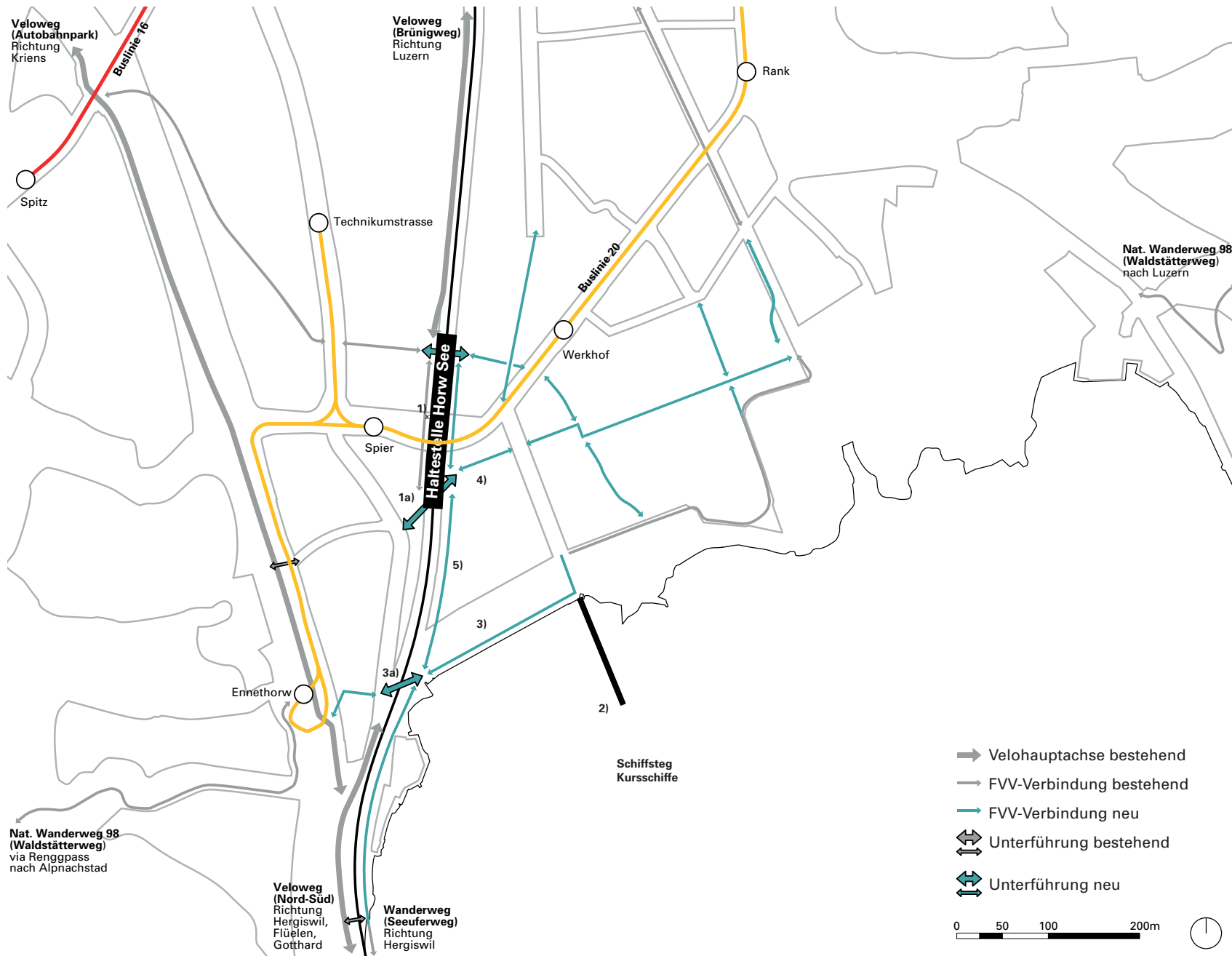
**Realisiert:**

- 1) Abschnitt 5 vom Autobahnpark (bis Bushaltestelle Ennethorw)
- 2) Abschnitt 5 der Südallee inkl. Auftakt (Freiraum am Bahnübergang Seerosenweg)
- 3) ZB-Haltestelle Horw See
- 4) Um- und Aufzoning Altsagen;
- 4a) Neubauten Haltestellenumgebung Altsagen;
- 4b) Freiraum zwischen Südallee und Unterführung Süd
- 4c) Neustrukturierung der Erschliessung Altsagen inkl. Anbindung an Autobahnpark und Auftakt Südallee;
- 4d) Ersatzneubauten Baugenossenschaft Pilatus
- 5a) Neubauten für Gewerbe östlich der Gleise inkl. neuer Erschliessung ab Kantonsstr. (Korporation / Gemeinde)
- 5b) Freiraum zwischen Achse Ebenastrasse und Unterführung Nord
- 6) Neubauten mit Gewerbesockel entlang der Ortskante
- 7) Überbauung Sand & Kies
- 7a) Verlängerung Sportachse bis zur neuen ZB-Haltestelle
- 7b) Marinapark mit Promenade am See zwischen Seeterrasse und Badi (Abschnitt 2 vom Park)
- 7c) Schiffsteg Kursschiffe Horw See  
inkl. Ausbau der Seebadstr.
- 8) Studie „Zukunft Sport & Freizeit im Seefeld“ ist umgesetzt
- 9) Wohnüberbauung Areal Atinova

**In Planung:**

- 10) Erneuerung weiterer Areale in Altsagen und westlich der Promenade

# Entwicklungsszenario Verkehr | Langfristig



## Realisiert:

- 1) Neue ZB-Haltestelle Horw See
  - Verdichteter Fahrplan der Zentralbahn
  - Busfahrplan abgestimmt auf Zentralbahn
- 1a) Unterführung südlich der Kantonsstrasse
- 2) Schiffsteg Horw See (Anschluss Kursschiffe)
- 3) FVV-Verbindung zwischen Badi / Steg und Seeterrasse;
  - Waldstätterweg neu zwischen Promenade und Seeterrasse durch den Park geführt
- 3a) Unterführung Seepark
- 4) Verlängerung Sportachse bis zur neuen ZB-Haltestelle
- 5) FVV-Verbindung zwischen der neuen ZB-Haltestelle und der Seeterrasse