

Entwicklungskonzept LuzernSüd

Überarbeitung Studienauftrag | 11. November 2013

Erklärung zum Entwicklungskonzept LuzernSüd

Die Gemeinden Kriens, Horw und die Stadt Luzern sowie der Kanton Luzern bekennen sich zu einer koordinierten Entwicklung des Stadtraumes Luzern-Süd. Das Entwicklungspotenzial ist gross. Daher ist die Kohärenz zwischen den einzelnen Vorhaben von zentraler Bedeutung. Dazu bedarf es einer übergeordneten Sichtweise, welche das Gebiet als Einheit auffasst. Das vorliegende Entwicklungskonzept basiert auf dem Leitbild für die Entwicklung LuzernSüd vom September 2010 und dem Studienauftrag LuzernSüd vom Januar 2013. Es bildet die gestalterische Grundlage für die zukünftigen Bebauungen und öffentlichen Räume in LuzernSüd. Die grundeigentümergebundene Umsetzung des Entwicklungskonzepts erfolgt mit Bebauungsplänen für die einzelnen Areale. Im Rahmen von Wettbewerbsverfahren sollen einerseits qualitativ gute städtebauliche Lösungen erreicht und andererseits den Grundeigentümern und Investoren die der Dynamik der Entwicklung entsprechenden Umsetzungsspielräume gegeben werden.

Für die Gemeinde Kriens
Paul Winiker, Gemeindepräsident

Für die Gemeinde Horw
Markus Hool, Gemeindepräsident

Für die Stadt Luzern
Stefan Roth, Stadtpräsident

Für den Kanton Luzern
Dienststelle rawi
Sven-Erik Zeidler, Dienststellenleiter rawi

Dienststelle vif
Rolf Bättig, Kantonsingenieur

Für den Verkehrsverbund Luzern
Daniel Meier, Geschäftsführer

**Für die Wirtschaftsförderung
Luzern**
Walter Stalder, Direktor

**Für den Entwicklungsträger
LuzernPlus**
Pius Zängerle, Präsident

Auftraggeber Gemeindeverband LuzernPlus
Thomas Glatthard (Gebietsmanager LuzernSüd)

Riedmattstrasse 14
6031 Ebikon

Verfasser Städtebau / Federführung
Projektteam LuzernSüd Ernst Niklaus Fausch Architekten eth/sia gmbh
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 | Lena Feldhahn | Anne Brandl | Kirsten Hegemann

Freiraumplanung
Schweingruber Zulauf Landschaftsarchitekten BSLA
Vulkanstrasse 120 | CH-8048 Zürich
t: 0041 (0)43 336 60 70 | f: 0041 (0)43 336 60 80
info@schweingruberzulauf.ch
www.schweingruberzulauf.ch

Lukas Schweingruber | Sandra Schlosser | Simon Enemærke

Verkehrsplanung
Bürokobi GmbH
Bärenstutz 11K | 3110 Münsingen
t: 0041 (0)31 721 96 39
kobi.fritz@bluewin.ch

Fritz Kobi

Fahrländer Partner AG, Raumentwicklung
Eichstrasse 23 | 8045 Zürich
t: 0041 (0)44 466 70 00
info@fpre.ch
www.fpre.ch

Stefan Fahrländer

© 2013 enf

weitere Beteiligte Andreas Wirth, Steuerungsgruppe LuzernSüd
Matthias Senn, Gemeindeammann Kriens
Urs Muff, Gemeinde Kriens
Jürg Rehsteiner, Stadt Luzern
Markus Bachmann, Gemeinde Horw
Roger Michelin, Ortsplaner Kriens
Monika Jauch-Stolz, Beirat Städtebau LuzernSüd
Pierre Feddersen, Beirat Städtebau LuzernSüd
Tomaso Zanoni, Beirat Städtebau LuzernSüd
Armando Meletta, Beirat Städtebau LuzernSüd
Ernst Schmid, Gesamtverkehrskordinator vif
Richard Blättler, Fachstelle Verkehr Kriens

11.11.2013

9 Vorwort

A | Zusammenfassung

11 Gesamtkonzept LuzernSüd (Studienauftrag)
12 Entwicklungskonzept LuzernSüd (Folgauftrag)

Entwicklungskonzept LuzernSüd

14 B | Prozess und Organisation

14 Dynamik Perimeter
15 Prozess
16 Organisation

C | Umsetzungsstrategie

21 Ziele, Vorgehen und Planungsleistungen

23 stadträumliche Elemente

25 1. Freiraum: 3 Bänder, Querungen, 2 grosse Parks

29 2. Städtebau: Bebauungsstruktur, Nutzung, Nutzergruppen

32 3. Verkehr: LV-Verbindungen, ÖV S-Bahn, ÖV-Busnetz, MIV

36 Entwicklungsszenario

42 Präzisierungen

43 1. lineare Strukturelemente

A Südallee

B Autobahnpark

C Promenade

48 2. Vertiefungsgebiete

Vertiefungsgebiet I Nidfeld (Eichwilstrasse bis Mattenplatz)

Vertiefungsgebiet II (Eichhof/ Anschluss A2/ Luzernerstrasse)

Vertiefungsgebiet III (Horw See/ HSLU/ S-Bahn-Haltestelle)

Vertiefungsgebiet IV (Schlund/ Grabenhof/ Schweighof/ Schällenmatt)

Vertiefungsgebiet V (Achse Pilatusmarkt/ Horw Mitte)

55 3. Strategische Orte

Mattenplatz



LuzernSüd, Bild-Quelle: Marco Rupp, ecoptima (2010)

Vorwort

LuzernSüd ist ein gemeindeübergreifender Stadtraum von Luzern, Kriens und Horw, dessen Dynamik ein grosses Entwicklungspotential bietet. Für eine übergeordnete Sichtweise und die Schaffung von Synergien haben die drei Gemeinden ein Leitbild entwickelt, das raumplanerisch dieses Agglomerationsgebiet als eigenen, charakteristischen Stadtteil betrachtet und dessen Leitideen Grundlage für das Entwicklungskonzept LuzernSüd sind:

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

Auf Basis des Leitbildes 2010 bekennen sich die drei Gemeinden Luzern, Kriens und Horw als Teil des Gemeindeverbands LuzernPlus zu einer engen Zusammenarbeit und einer koordinierten Entwicklung des Stadtraumes. Die heutige, ungeordnete Agglomerationsstruktur, die aus dem Aneinanderwachsen der drei Gemeinden entstanden ist, wird im Rahmen des vorliegenden Entwicklungskonzeptes LuzernSüd gesamthaft betrachtet, strukturiert und gestaltet. Die Potentiale von Landschaft, Stadt- und Verkehrsentwicklung werden gemeinsam berücksichtigt und miteinander vernetzt. Durch die Präzisierung gemeindeübergreifender Entwicklungsziele und die Definition gemeinsamer Entwicklungsschwerpunkte können Synergien für die rasche Transformation des Stadtteils und die Schaffung einer eigenen Identität genutzt werden.

Im Rahmen eines Studienauftrages wurden diese Zielsetzungen in einem ersten Entwurf vorgeschlagen. Im Zuge einer Überarbeitung wurden das Gesamtkonzept überprüft, Teilaspekte hinterfragt und angepasst sowie zu verschiedenen Fragestellungen vertiefende Betrachtungen erarbeitet. Der vorliegende Bericht fasst diese Arbeiten zusammen und formuliert das Entwicklungskonzept LuzernSüd, mit dem Perspektiven und nächste Handlungsschritte aufgezeigt werden können.

A | Zusammenfassung



LuzernSüd ist ein dynamisches Stadtgebiet, das Entwicklungspotenzial ist gross. Zahlreiche Entwicklungs- und Bauprojekte sind geplant oder bereits im Gange. Noch erfolgen die Überlegungen stark gemeindespezifisch. Um eine Kohärenz zwischen den einzelnen Projekten zu schaffen, bedarf es einer übergeordneten Sichtweise, welche das Gebiet als Stadtteil LuzernSüd betrachtet. Dafür haben sich die beteiligten Projektpartner, die Stadt Luzern und die Gemeinden Horw und Kriens, als Teil des Gemeindeverbands Luzern Plus zu einer engen Zusammenarbeit und einer kooperativen Entwicklung des Stadtraumes LuzernSüd zusammengefunden.

Sie veranstalteten einen Studienauftrag an vier interdisziplinäre Teams mit dem Ziel, ein städtebauliches Entwicklungskonzept zu definieren. Basis für die Aufgabenstellung stellte das Leitbild für die Entwicklung von LuzernSüd vom September 2010 dar. Mit Entscheid vom 25. Januar 2013 hat das Beurteilungsgremium das Konzept vom Projektteam LuzernSüd zur Weiterbearbeitung empfohlen.

Promenade

LV-Korridor auf altem Bahngleis und entlang Steinibach mit Anbindung an Zentrum Luzern mit eigenständiger identitätsstiftender Gestaltung

SüdAllee

neue adressbildende Achse der städtischen Entwicklung gegliedert in fünf Abschnitte Abschnittswechsel markiert durch Plätze langfristig für Bus und LV durchgängig durchgehende räumliche Ausbildung mit Säuleneichen, realisierbar in Etappen

Nidfeld

neues urbanes Stadtquartier mit hochwertigen Adressen entlang der SüdAllee und Ausblick auf die Allmend Nutzungsschwerpunkte für Kultur und Bildung

Querungen

Freiraumverbindungen entlang von Bebauungskanten und Bächen in rhythmischer Abwechslung mit Erschliessungsräumen

Mattenhof Ost

Weiterentwicklung des Entwicklungsschwerpunktes Mattenhof auf der Ostseite der Bahnstation Nutzungsschwerpunkte für Freizeit und Sport Bahnhofplatz-Ost als südlicher Ankunftsort für die Allmend

Historische Dorfachse

gewachsene Verbindung als durchgehende LV-Verbindung führt entlang historischer Fragmente wie Kirchen, Bauernhöfen etc.

AutobahnPark

durchgehende Sequenz von stark nutzungsbezogenen Freiräumen entlang der Autobahn mit Querungsmöglichkeiten für LV im Siedlungskontext auf den überdachten Bereichen mit Quartierpark-Funktion entlang der Autobahn als 'Waldpark', der unterschiedliche städtische Nutzungen wie Skatepark, temporäre Installationen oder urban farming absorbiert.

Schlund | Kriens | Horw

bestehende Gartenstadt pflegen und massvoll verdichten neue Wohngebiete mit bodenemem Wohnen

Horw Mitte – Pilatusmarkt

Das Zentrum wird gestärkt durch ein Hochhaus als Marktpunkt und Anschluss an die Zentrumsweiterung in Richtung Pilatusmarkt Aufwertung der Freiräume entlang des Steinibachs für LV

Seeufer – Horw

Transformation vom industriell geprägten Patchwork zur neuen Adresse von Horw am See naturnah geprägter Freiraum von grosser landschaftlicher Qualität mit Nutzungs-Intarsien

Horw See

zukünftige S-Bahnstation als Ergänzung des ÖV Platzaus als Abschluss der Südallee und als Übergang zum See Nutzungsschwerpunkt mit Hochhäusern am Südrand von Luzern Süd

Stadtraum

Das Gesamtkonzept LuzernSüd des Projektteams LuzernSüd wird aus den bestehenden, räumlichen Strukturen heraus entwickelt. Für eine tragfähige und realistische Umsetzung werden die fragmentarisch vorhandenen, aktuellen Planungsschwerpunkte einbezogen und in einen Zusammenhang gebracht.

Für die Schaffung einer eigenen stadträumlichen Identität des neuen, gemeindeübergreifenden Stadtteils wird dabei vor allem auf die vorhandenen, agglomerationspezifischen Qualitäten und Potentiale des öffentlichen Raumes zurückgegriffen. Drei Bänder – Autobahnpark, SüdAllee und Promenade – bilden das identitätsstiftende Rückgrat, das LuzernSüd in Nord-Süd-Richtung strukturiert und verschiedene Erschliessungsgeschwindigkeiten und -qualitäten ermöglicht. In Querrichtung werden im Kontext der Siedlungsstruktur Freiraumverbindungen entlang von Bebauungskanten und Bachläufen ausgebildet, welche die verschiedenen Siedlungsschwerpunkte miteinander vernetzen sowie historische Verbindungen und bestehende Dorfzentren stärken. So entsteht ein robustes Gerüst von Stadt- und Freiräumen, das den Rahmen für die Entwicklung zu einem lebendigen Stadtteil mit ablesbarer Identität bildet.

Diese Entwicklung fusst auf der Stärkung des Öffentlichen- und des Langsam-Verkehrs bei gleichzeitiger Steuerung des motorisierten Individualverkehrs. Bestehende und eine neue S-Bahn-Haltestelle werden als Entwicklungsschwerpunkte definiert.

Verkehr

Der MIV wird dank attraktiver Angebote im öffentlichen Verkehr und für den Langsamverkehr entsprechend der Belastbarkeit des Strassennetzes stabilisiert. Attraktive Langsamverkehrsachsen sind als hochwertige direkte Verbindungen ausgebildet und bilden dicht vernetzt mit dem Quartiernetz ein kohärentes stimmiges Angebot für den Langsamverkehr.

Die neue Ringbuslinie sowie die z.T. neu geführten heutigen Buslinien sind an den S-Bahn-Haltestellen mit der S-Bahn eng verknüpft.

Ein gebietsbezogenes Verkehrsmanagement mit zeitweisem Dosieren des Autoverkehrs an bestimmten Stellen sichert dabei das fahplangerechte Abwickeln des Busverkehrs.

Dank der zusätzlichen Haltestelle Horw-Süd und der längerfristigen Verdichtung des Intervalls der S-Bahn gilt das Gebiet dereinst gemäss ÖV-Güteklassen als „sehr gut erschlossen“. Das als Steuerungsinstrument ausgebildete systematische Monitoring und Controlling ermöglicht die angestrebte Abstimmung von Nutzungen und Verkehr im Sinne einer zukunftsfähigen Mobilität bei gleichzeitig hohen und dichten Nutzungen.

A | Zusammenfassung | Entwicklungskonzept LuzernSüd (Folgauftrag)

Aufbauend auf den Ergebnissen des Studienauftrages hat das Projektteam das Entwicklungskonzept LuzernSüd ausgearbeitet, mit dem städtebauliche Vorgaben für Gestaltungs- und Bebauungspläne sowie übergreifende Freiraum- und Verkehrskonzepte formuliert werden können. Die Erstellung des Entwicklungskonzeptes LuzernSüd hat zum Ziel:

- eine Umsetzungsstrategie zu formulieren, welche den im Programm des Studienauftrags formulierten Leitsätzen unter Einbezug der Ergebnisse aus dem Studienauftrag möglichst optimal Rechnung trägt;
- die bestehenden und zukünftigen gemeindeübergreifenden und übergeordneten Planungen zu koordinieren und gemäss des Leitbildes für die Entwicklung von LuzernSüd weiterzuentwickeln;
- auf Konzept- und Projektebene eine Grundlage für die weiteren Planungsschritte zu schaffen, aus der sich die wesentlichen Vorgaben für zukünftige Bebauungs- und Gestaltungspläne ableiten lassen;
- räumliche und strukturelle Schwerpunkte festzulegen, die für die Schaffung eines identitätsstiftenden gemeindeübergreifenden Stadtteils strategische Bedeutung haben.

Das Entwicklungskonzept LuzernSüd ist mit den bestehenden Projekten kongruent oder beschreibt allenfalls wichtige Abweichungen an laufenden Projekten. Um den dynamischen Entwicklungen des Perimeters gerecht werden zu können, ist das Entwicklungskonzept LuzernSüd als fortlaufendes Planwerk zu verstehen.

Bisher sind folgende Planungsleistungen erbracht worden:

Konzeptebene

- Stadträumliche Formulierung und Visualisierung des Entwicklungskonzeptes LuzernSüd
- Entwicklung einer Prozess- und Organisationsstruktur zur Umsetzung des Entwicklungskonzeptes LuzernSüd
- Sicherstellung der Berücksichtigung des Entwicklungskonzeptes LuzernSüd im Rahmen der BZR-Revision Kriens
- Festlegung räumlicher und struktureller Schwerpunkte, die für die Schaffung eines identitätsstiftenden, gemeindeübergreifenden Stadtteils strategische Bedeutung haben
- Erstellung des Plans *Städtebauliche Richtlinien Vertiefungsgebiet I* (Nidfeld, Eichwilstrasse bis Mattenplatz); Siehe Broschüre „Vertiefungsgebiet I: städtebauliche Richtlinien (Teilbereich Artikel 20 BZR Kriens)“
 - Präzisierung der Baubereiche, der Erschliessungs- und Freiraumverbindungen
 - Formulierung der Gestaltungsvorgaben entlang der drei zentralen Nord-Südachsen (Autobahnpark, SüdAllee, Promenade) und der West-Ost verlaufenden Freiraumverbindungen einschliesslich der Nutzungsverteilung, möglicher Hochpunkte und Dichte
- stadträumliche Vertiefung des strategischen Ortes „Mattenplatz“: Dimension und Lage des Mattenplatzes unter Einbezug der Eigentümerstrukturen
- stadträumliche Vertiefung der SüdAllee: Dimension, Ausgestaltung und Abschnittsbildung der SüdAllee
- Evaluierung der Höhe und Lage der Hochhäuser

Projektebene

- Überprüfung der Lage und Optionen der strategischen Orte am Beispiel der Regioarena
- Projektbegleitung Teilgebiet Nidfeld Losinger Marazzi
- Projektbegleitung Musikhochschule
- Projektbegleitung Areal Eichhof
- Informations- und Abstimmungsgespräche mit einzelnen Grundstückseigentümern

Die Vertiefungen im Rahmen des Entwicklungskonzeptes zeigen Lösungsansätze bzw. Stossrichtungen auf, die in der folgenden Arbeitsphase weiter verfolgt oder geklärt werden müssen.

Vertiefungsgebiete

Vertiefungsgebiet I Nidfeld
Eichwilstrasse bis Mattenplatz
Sommer/Herbst 2013

Vertiefungsgebiet II
Eichhof/ Anschluss A2/ Luzernerstr.
Bearbeitungszeitraum 2014

Vertiefungsgebiet III
Horw See/ HSLU/ S-Bahn-Haltestelle
Bearbeitungszeitraum 2014/15

Vertiefungsgebiet IV
Schlund/ Grabenhof/ Schweighof/
Schällenmatt
Bearbeitungszeitraum 2015/16

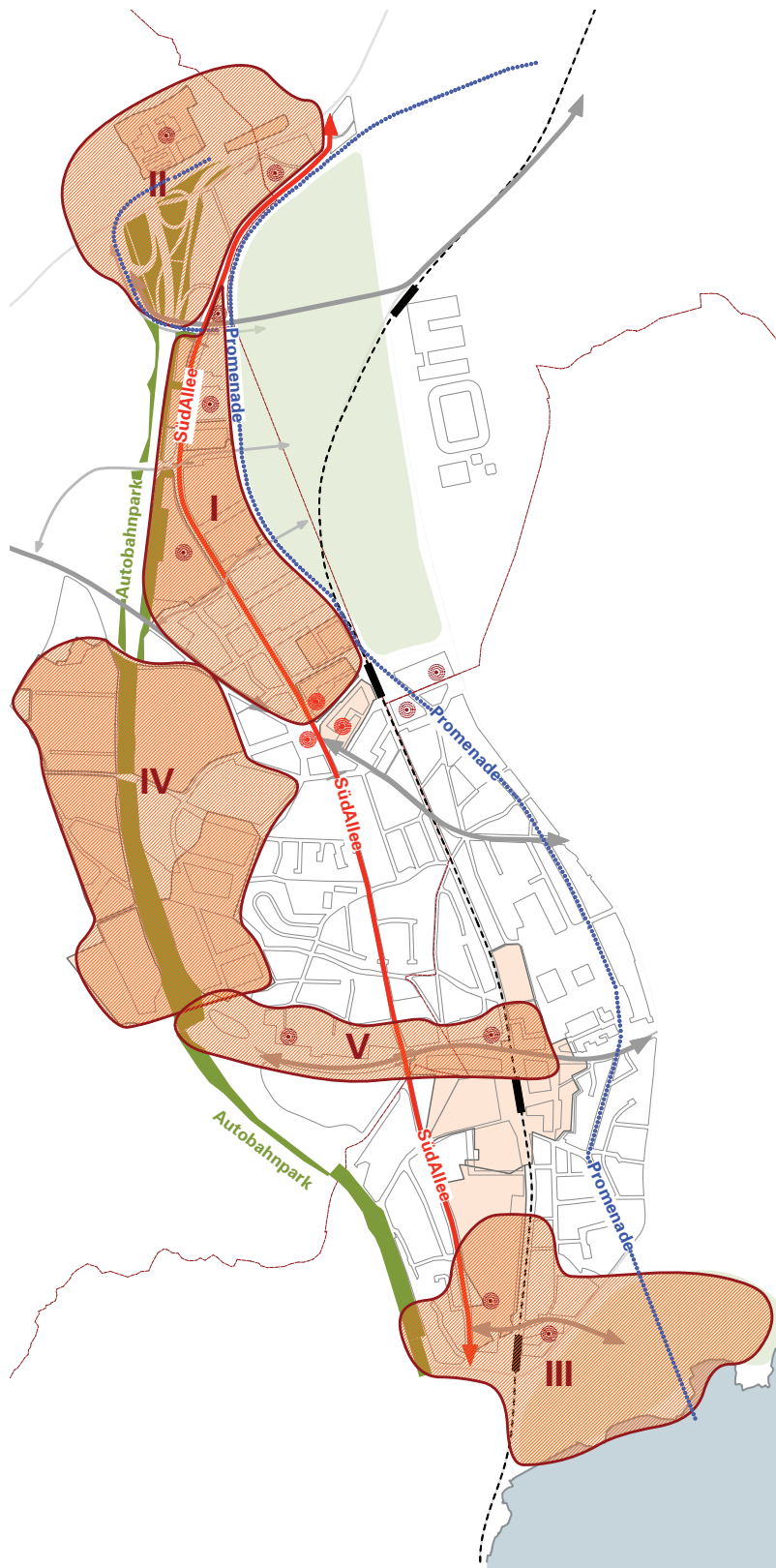
Vertiefungsgebiet V
Achse Pilatus bis Horw Mitte
Bearbeitungszeitraum 2015-17

lineare Strukturelemente

SüdAllee

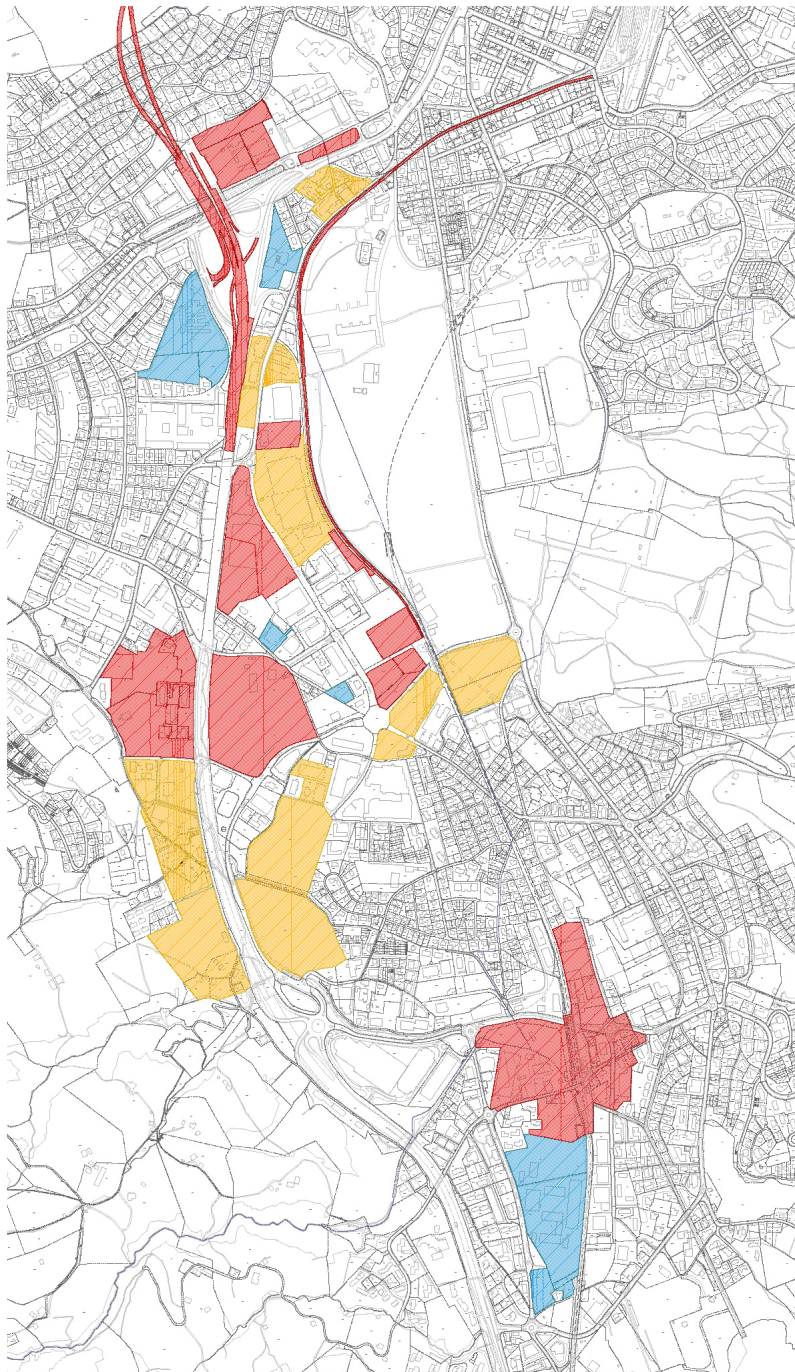
Autobahnpark

Promenade



geplante räumliche und strukturelle Präzisierungen
des Entwicklungskonzepts LuzernSüd

B | Prozess und Organisation



Dynamik Perimeter

LuzernSüd ist ein dynamisches, gemeindeübergreifendes, bereits zu grossen Teilen bebautes Entwicklungsgebiet mit einer heterogenen Gemengelage unterschiedlichster Investitions- und Nutzungsinteressen sowie Planungsständen.

Die Entwicklungsabsichten der verschiedenen Eigentümer stellen sich zurzeit (Stand Sept. 2013) wie folgt im Perimeter dar:

- konkrete Projekte (rot)
- zeitnahe Planungsabsichten (gelb)
- zukünftige Planungsabsichten (blau)

Da Privateigentümer, die drei Gemeinden, der Kanton Luzern und der Bund gleichermaßen unterschiedliche Planungsabsichten verfolgen, muss das Entwicklungskonzept auf die wechselnden Rahmenbedingungen flexibel anpassbar sein.

-  zeitnahe Planungsabsichten
-  konkrete Projekte
-  zukünftige Planungsabsichten

Prozess

Das stadträumliche Entwicklungskonzept erlaubt eine Umsetzung in einzelnen Teilprojekten. Ausgehend von der bestehenden Bau- und Freiraumstruktur und den Eigentumsverhältnissen wird eine Strategie formuliert, die es ermöglicht, dass die Entwicklung durch die unterschiedlichen Akteure gemäss ihren Bedürfnissen innerhalb eines koordinierten Prozesses vorangetrieben werden kann.

Es werden Leitlinien für die Entwicklung erarbeitet. Diese basieren einerseits auf der räumlichen Kontrolle des öffentlichen Raumes mittels privaten Verpflichtungen und Schlüsselprojekten und andererseits auf Anreizen zu einer privaten Entwicklung.

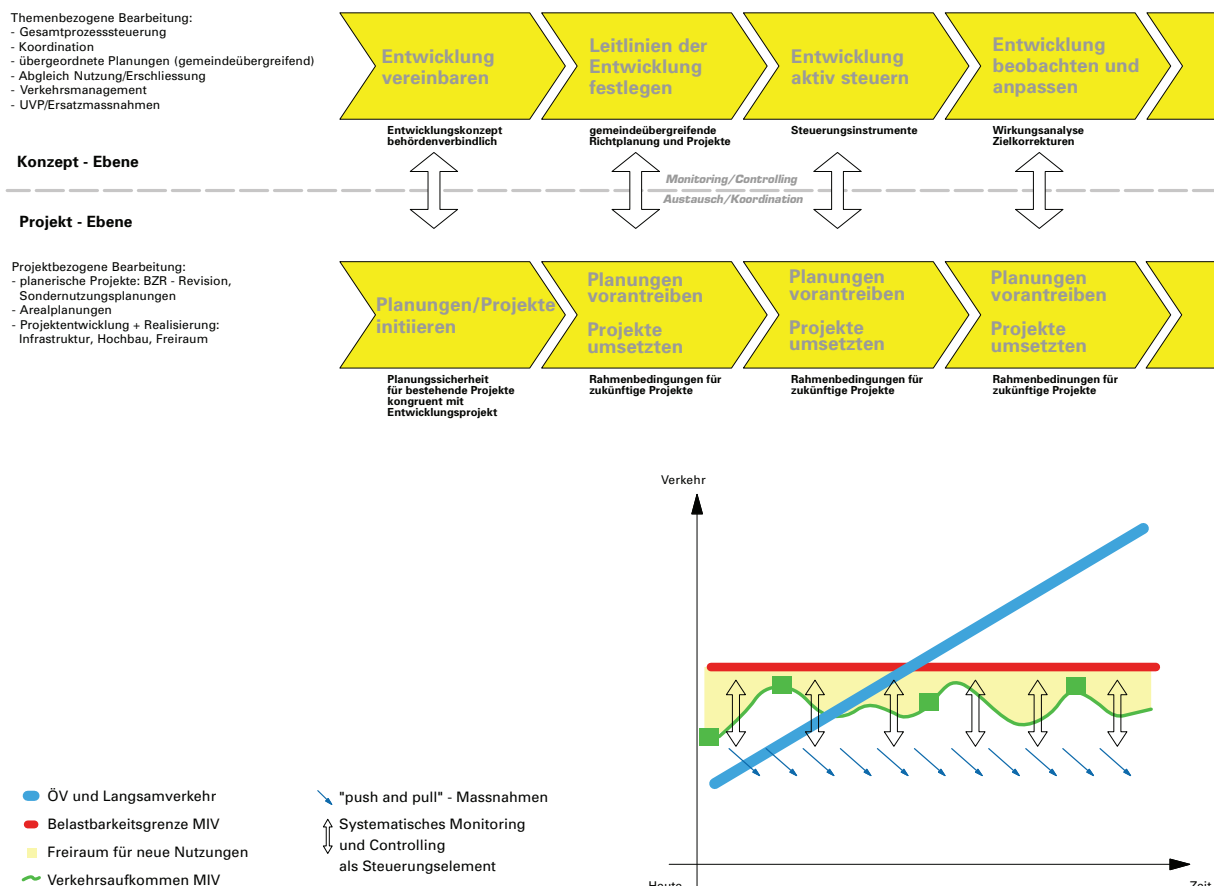
Prozessablauf

Der Prozessablauf erfolgt auf zwei Ebenen, der Konzept-Ebene und der Projekt-Ebene. Auf der Konzept-Ebene erfolgen vorwiegend die übergeordnete, themenbezogene Bearbeitung und die Gesamtprozesssteuerung sowie die übergeordneten Koordinationsaufgaben.

Auf der Projekt-Ebene werden die Teilplanungen und Projekte gemäss den Bedürfnissen von Akteuren in unterschiedlichen Projektorganisationen vorangetrieben. Erkenntnisse aus der Projekt-Ebene werden in der Konzept-Ebene reflektiert und mit dem Monitoring und Controlling gesteuert.

Abstimmung Nutzungen und Verkehr

Für eine längerfristige Planung wie in LuzernSüd ist das pragmatische und flexible Bearbeiten der verkehrlichen Fragen innerhalb bestimmter übergeordneter Grundsätze und Regeln wesentlich. Neben der Erstellung dieser übergeordneten Grundsätze und Regeln auf strategischer Ebene ist deshalb ein gezieltes und über den Verkehr hinausgehendes Monitoring und Controlling als Grundlage für die weitere Steuerung der Gebietsentwicklung und der Aktualisierung der Planungen notwendig. Ein systematisches Monitoring und Controlling als Steuerungsinstrument zeigt den Freiraum für neue Nutzungen auf und stellt sicher, dass rechtzeitig „push and pull“-Massnahmen ergriffen und umgesetzt werden, damit das Verkehrsaufkommen des MIV die Belastbarkeitsgrenze nicht übersteigt.



B | Prozess und Organisation

Organisation

Aufgrund erster Erfahrungen in der Prozesssteuerung seit Januar 2013 wird folgende, veränderte Organisationsstruktur zur Umsetzung des Entwicklungskonzeptes LuzernSüd vorgeschlagen: Die bestehende Steuerungsgruppe, Kerngruppe und der Beirat Städtebau werden durch eine Gruppe „Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit, Medien“ und eine Gruppe „Monitoring/Controlling“ ergänzt. Auf der inhaltlich-fachlichen Ebene erfolgt die konkrete Umsetzung des Entwicklungskonzeptes durch drei Projektgruppen: (1) Verkehr, (2) Städtebau/Landschaft und (3) Energie. Es wird vorgeschlagen, dass in der Steuerungsgruppe auch der Regierungsrat des Kantons Luzern vertreten ist und dass der Beirat Städtebau durch ExpertInnen aus dem Bereich Verkehr, Landschaft und Energie ergänzt wird. Die neue Projektorganisation wird auf den 1.1. 2014 eingeführt.

Steuerungsgruppe

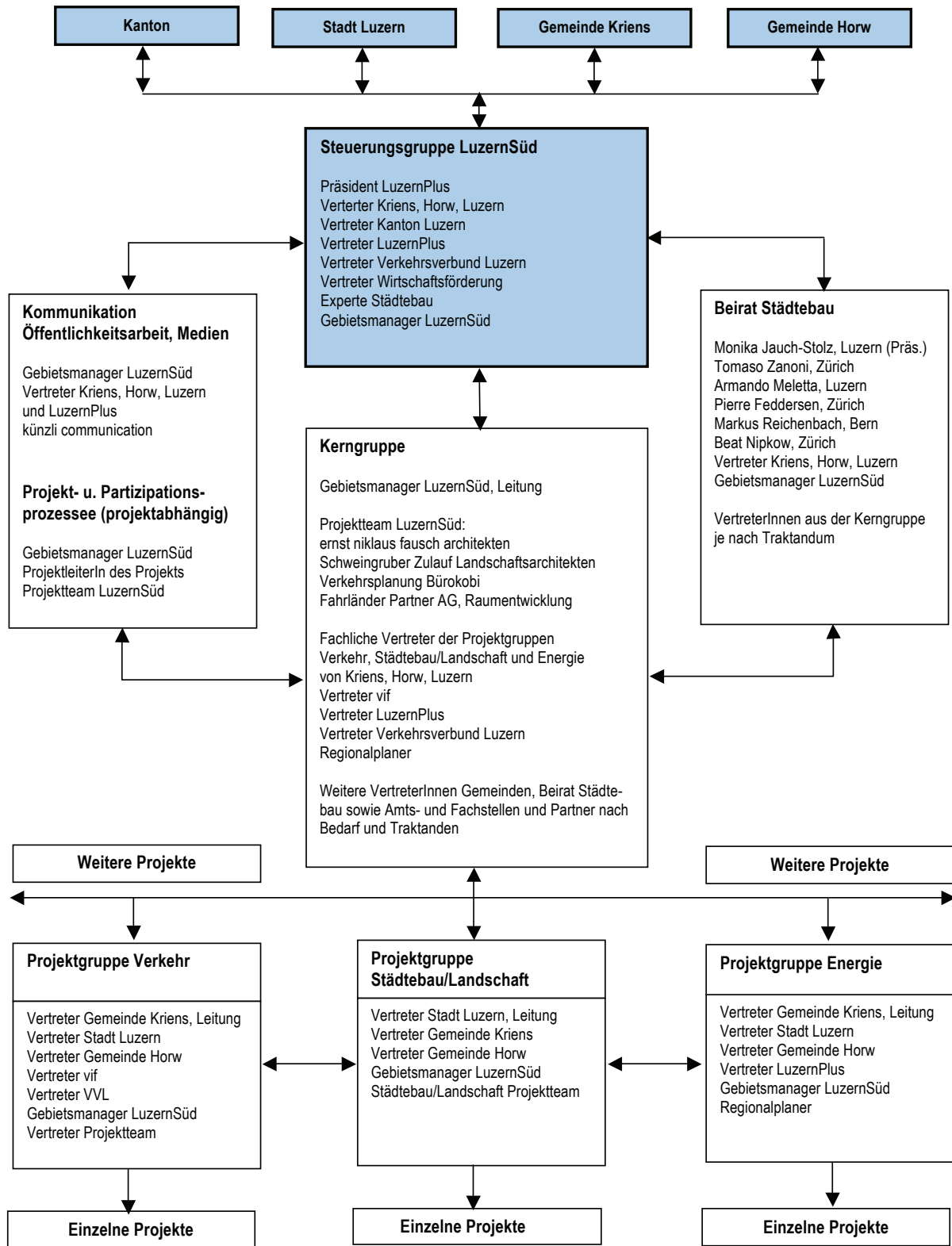
Die Steuerungsgruppe ist als Strategieorgan verantwortlich für das aktive Steuern der Entwicklung in LuzernSüd gemäss Entwicklungskonzept. Dies bedingt eine intensive partnerschaftliche Zusammenarbeit von Kanton, der Stadt Luzern sowie den beiden Gemeinden Kriens und Horw hinsichtlich der Ziele, der Meinungsbildung, der gegenseitigen Abstimmung und Koordination, der Umsetzung und des Monitoring und Controlling. Es wird vorgeschlagen, dass neben dem Gemeindeverband LuzernPlus, den Vertretern der Stadt Luzern, der Gemeinden Horw und Kriens auch der Regierungsrat des Kantons Luzern in der Steuerungsgruppe vertreten ist. Der Steuerungsgruppe beigestellt sind die für das Führen und Steuern zentralen Bereiche Kommunikation / Öffentlichkeitsarbeit / Medien / Prozesse sowie als qualitätssicherndes Gewissen der Beirat Städtebau. Als Koordinator, Verbindungsmann, Triagestelle und Administrator unterstützt der Gebietsmanager die Arbeit der Steuerungsgruppe und setzt deren Beschlüsse um. Die Steuerungsgruppe ist verantwortlich für das rollende Fortschreiben des Entwicklungskonzeptes und dessen periodische Aktualisierung. Sie leitet die Verfahren zur Sicherstellung der erforderlichen finanziellen Ressourcen ein.

Sitzungsrhythmus: 4 Sitzungen pro Jahr

Gebietsmanager

Die Aufgaben des Gebietsmanagements bestehen darin, die Entwicklung in LuzernSüd im Sinne der Entscheide der Steuerungsgruppe voranzutreiben. Der Gebietsmanager ist Anlaufstelle für Inputs von allen Seiten und für jegliche bezüglich des Entwicklungskonzeptes relevanten Vorhaben, Hinweise, Anliegen, Anregungen usf. in LuzernSüd. Seine wesentlichsten Aufgaben sind:

- Koordination, Information und Vernetzung aller an der Projektsteuerung Beteiligten,
- Initiieren und koordinieren neuer Projekte,
- Überwachen der für LuzernSüd als Schlüsselprojekte bezeichneten Vorhaben,
- Zusammen mit der Kerngruppe Triage der Vorhaben Dritter (v.a. privater Trägerschaften) und der eingehenden Inputs bezüglich der weiteren Bearbeitung durch LuzernSüd resp. der Gemeinden. Ziel muss sein, möglichst viele Projekte auf der Stufe der Gemeinden zu bearbeiten und zu erledigen (kurze rasche Wege und Entscheide).
- Aufarbeiten der Anträge der Projektgruppe, des Beirates Städtebau und der Gruppe Kommunikation / Prozesse an die Steuerungsgruppe sowie jener des Monitoring / Controlling an den Beirat Städtebau.
- Erledigen der administrativen Arbeiten für die Organe LuzernSüd bis auf die Stufe der Projektgruppen,
- Führen der Kostenkontrolle,
- Leiten der Kerngruppe und des Monitoring / Controlling.



B | Prozess und Organisation

Beirat Städtebau

Der Beirat Städtebau setzt sich aus unabhängigen Fachleuten zusammen. Er unterstützt quasi als „gutes Gewissen“ die Steuerungsgruppe beim Umsetzen des Entwicklungskonzepts im Sinne der Qualitätssicherung

- in fachlich-sachlicher Hinsicht,
- bei der Kommunikation und den Prozessen sowie
- dem Monitoring / Controlling.

Je nach den Traktanden nehmen VertreterInnen der Kerngruppe teil. Der Beirat kann nach Bedarf / Projekt die Kerngruppe oder auch die Projektgruppen direkt beraten und unterstützen. Aufgrund der Interdisziplinarität der Projektbearbeitungen und der umfassenden Aufgaben des Beirats Städtebau wird vorgeschlagen, die gegenwärtige Zusammensetzung durch Experten / Expertinnen Verkehr, Landschaft und Energie zu ergänzen.

Sitzungsrhythmus: 4 Sitzungen pro Jahr (vor den Sitzungen der Steuerungsgruppe)

Kommunikation / Öffentlichkeitsarbeit / Medien / Projekt- und Partizipationsprozesse

Die Gruppe Kommunikation, Öffentlichkeit und Medien besteht aus den Kommunikationsverantwortlichen der drei Gemeinden, dem Gebietsmanager und dem beauftragten Büro. Sie erarbeitet das Konzept für die Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit in Abstimmung mit den Projekt- und Partizipationsprozessen, bereitet die Unterlagen für die Öffentlichkeitsarbeit vor und berät die Steuerungsgruppe in allen Belangen der Kommunikation und der Öffentlichkeitsarbeit nach Aussen und nach Innen.

Die Projekt- und Partizipationsprozesse werden projektabhängig durch den Gebietsmanager zusammen mit dem/der ProjektleiterIn zu Handen der Kerngruppe erarbeitet. Das Projektteam LuzernSüd steht als Unterstützung zur Verfügung. Wichtig ist dabei auch die Art und Weise des Einbezugs der privaten Investoren.

Sitzungsrhythmus der Gruppe Kommunikation: 4 bis 6 Sitzungen pro Jahr.
Sitzungsrhythmus Projekt- und Partizipationsprozesse: Nach Bedarf

Kerngruppe

Die Kerngruppe stellt die Koordination der Arbeiten in den drei Projektgruppen auf der Projektebene in strategischer, fachlicher, zeitlicher und finanzieller Hinsicht sicher. Sie löst Projekte durch Anträge an die Steuerungsgruppe aus, vollzieht deren Beschlüsse und berät den Gebietsmanager bei der Triage. Je nach den Traktanden nehmen nach Bedarf weitere VertreterInnen der Gemeinden und der Partner teil.

Die Kerngruppe ist auch für das Monitoring und Controlling verantwortlich. Sie muss Kenntnis haben über den aktuellen Stand bezüglich des Entwicklungskonzeptes. Und sie muss allenfalls bei der Steuerungsgruppe jene Massnahmen beantragen, die in die Wege geleitet werden sollen, damit „das Schiff“ auf Kurs bleibt. Auf Grund der Vorgaben zentral sein dürfte im Gebiet LuzernSüd das Monitoring und Controlling im Verkehr. Nur wenn es gelingt, durch die push and pull Massnahmen gemäss Entwicklungskonzept den MIV im Bereich der Belastbarkeit zu halten, wird die angedachte nutzungsmässige Entwicklung möglich sein.

Die Kerngruppe besteht aus den VertreterInnen der verantwortlichen Verwaltungsstellen Städtebau, Verkehr und Energie der drei Gemeinden, der Regionalplanung, dem vif und dem VVL. Sie verabschiedet die Projekte und Anträge der Projektgruppen zu Handen der Steuerungsgruppe. Die LeiterInnen der Projektgruppen sowie die VertreterInnen des vif, der Regionalplanung und des VVL nehmen an den Sitzungen immer teil, die übrigen Mitglieder können sich allenfalls durch ein anderes Mitglied der Kerngruppe vertreten lassen.

Das Projektteam LuzernSüd begleitet die Kerngruppe und unterstützt diese bei der fachlichen Koordination gemäss PPP und Diskussion an der Klausursitzung vom 1. Juli 2013. Das Projektteam LuzernSüd besteht aus:

- Ernst Niklaus Fausch Architekten eth/sia gmbh,
- Schweingruber Zulauf Landschaftsarchitekten BSLA,
- Verkehrsplanung Bürokobi GmbH und
- Fahrländer Partner AG, Raumentwicklung.

Die Vorbereitung der Geschäfte obliegt dem Gebietsmanager zusammen mit dem Projektteam LuzernSüd. Dadurch soll ein möglichst konzentrierter Sitzungsablauf erreicht werden.

Sitzungsrhythmus: 6 Sitzungen pro Jahr, davon vier Sitzungen vor den Sitzungen der Steuerungsgruppe.

Projektgruppen

Die Projektgruppen arbeiten an der Umsetzung des Entwicklungskonzepts in ihrem Fachgebiet. Sie lösen Projekte aus, begleiten und betreuen diese fachlich, terminlich und in finanzieller Hinsicht. Je nach Projekt gehört dazu auch das direkte Abstimmen mit den Arbeiten der andern Projektgruppen. Müssen Arbeiten an Dritte vergeben werden, stellen sie über die Kerngruppe den Vergabeantrag an die Steuerungsgruppe. Je nach Bedarf unterstützt das Projektteam LuzernSüd die Arbeiten der Projektgruppen.

Sitzungsrhythmus: 6 Sitzungen pro Jahr

Einzelne Projekte

Die einzelnen Projekte werden durch projektspezifische interdisziplinäre Gruppen begleitet, in denen auch VertreterInnen anderer Projektgruppen Einsitz nehmen können z.B. in einem Verkehrsprojekt eine VertreterIn des Städtebaus oder in einem Überbauungsprojekt eine VertreterIn des Verkehrs. Die Projektbearbeitung erfolgt je nach Aufgabe und Fragestellung durch beauftragte Dritte, Amts- und Fachstellen oder das Team enf/sz/bk.

Inkrafttreten

Die neue Projektorganisation wird auf den 1.1.2014 eingeführt.



Ziele

Aufbauend auf den Ergebnissen des Studienauftrages hat das Projektteam das Entwicklungskonzept LuzernSüd ausgearbeitet, mit dem städtebauliche Vorgaben für Gestaltungs- und Bebauungspläne sowie übergreifende Freiraum- und Verkehrskonzepte formuliert werden können. Die Erstellung des Entwicklungskonzeptes LuzernSüd hat zum Ziel:

- eine Umsetzungsstrategie zu formulieren, welche den im Programm des Studienauftrags formulierten Leitsätzen unter Einbezug der Ergebnisse aus dem Studienauftrag möglichst optimal Rechnung trägt;
- die bestehenden und zukünftigen gemeindeübergreifenden und übergeordneten Planungen zu koordinieren und gemäss des Leitbildes für die Entwicklung von LuzernSüd weiterzuentwickeln;
- auf Konzept- und Projektebene eine Grundlage für die weiteren Planungsschritte zu schaffen, aus der sich die wesentlichen Vorgaben für zukünftige Bebauungs- und Gestaltungspläne ableiten lassen;
- räumliche und strukturelle Schwerpunkte festzulegen, die für die Schaffung eines identitätsstiftenden gemeindeübergreifenden Stadtteils strategische Bedeutung haben.

Das Entwicklungskonzept LuzernSüd ist mit den bestehenden Projekten kongruent oder beschreibt allenfalls wichtige Abweichungen an laufenden Projekten. Um den dynamischen Entwicklungen des Perimeters gerecht werden zu können, ist das Entwicklungskonzept LuzernSüd als fortlaufendes Planwerk zu verstehen.

Vorgehen

Das Vorgehen der Phase I ist gemäss der vereinbarten Jour-Fix Termine in folgende Arbeitsschritte gegliedert:

- Arbeitsschritt 1 (Jour-Fix 1 01.03.13): Definition Vorgehen und Inhalte Folgeauftrag
- Arbeitsschritt 2 (Jour-Fix 2 11.04.13): Auslegeordnung Fragestellungen
- Arbeitsschritt 3 (Jour-Fix 3 22.05.13): Besprechung Zwischenresultate
- Arbeitsschritt 4 (Jour-Fix 4 01.07.13): Besprechung Entwicklungskonzept LuzernSüd, Überarbeitung Studienauftrag
- Arbeitsschritt 5 (Jour-Fix 5 24.09.13): Vorabzug Vernehmlassung Entwicklungskonzept und Vertiefungsgebiet I, Prozessorganisation
- Arbeitsschritt 6 (Jour-Fix 6 12.11.2013): Start Vertiefungsgebiet II.

Planungsleistungen

Bisher sind folgende Planungsleistungen durch das Projektteam LuzernSüd erbracht worden:

Konzeptebene

- Stadträumliche Formulierung und Visualisierung des Entwicklungskonzeptes LuzernSüd
- Entwicklung einer Prozess- und Organisationsstruktur zur Umsetzung des Entwicklungskonzeptes LuzernSüd
- Entwicklung eines strategischen Grundkonzeptes und eines Steuerungs- und Monitoringkonzeptes zum Thema Verkehr
- Sicherstellung der Berücksichtigung des Entwicklungskonzeptes LuzernSüd im Rahmen der BZR-Revision Kriens
- Festlegung räumlicher und struktureller Schwerpunkte, die für die Schaffung eines identitätsstiftenden, gemeindeübergreifenden Stadtteils strategische Bedeutung haben
- Erstellung des Plans *Städtebauliche Richtlinien Vertiefungsgebiet I* (Nidfeld, Eichwilstrasse bis Mattenplatz); Siehe Broschüre „Vertiefungsgebiet I: städtebauliche Richtlinien (Teilbereich Artikel 20 BZR Kriens)“
 - Präzisierung der Baubereiche, der Erschliessungs- und Freiraumverbindungen
 - Formulierung der Gestaltungsvorgaben entlang der drei zentralen Nord-Südachsen (Autobahnpark, SüdAllee, Promenade) und der West-Ost verlaufenden Freiraumverbindungen einschliesslich der Nutzungsver-

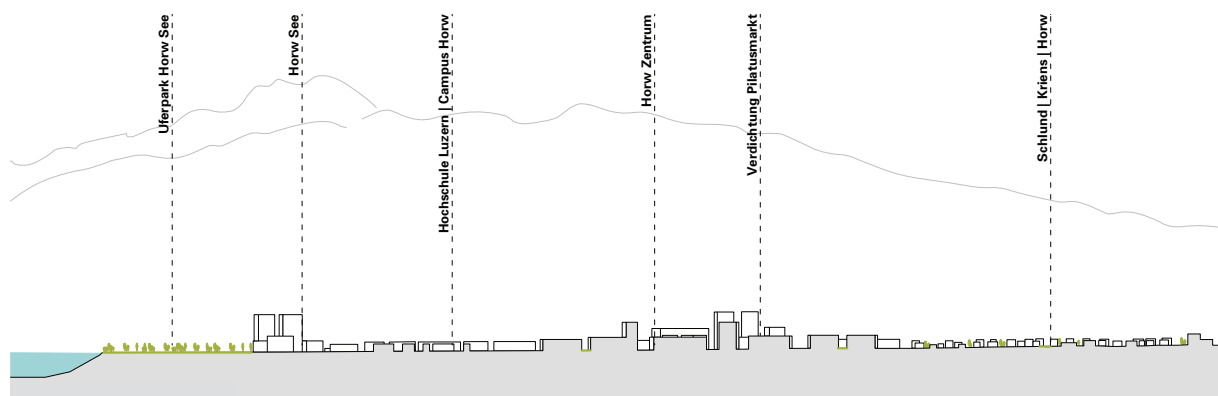


- teilung, möglicher Hochpunkte und Dichte
- stadträumliche Vertiefung des strategischen Ortes „Mattenplatz“:
Dimension und Lage des Mattenplatzes unter Einbezug der Eigentümerstrukturen
- stadträumliche Vertiefung der Südallee: Dimension, Ausgestaltung und Abschnittsbildung der Südallee
- Evaluierung der Höhe und Lage der Hochhäuser

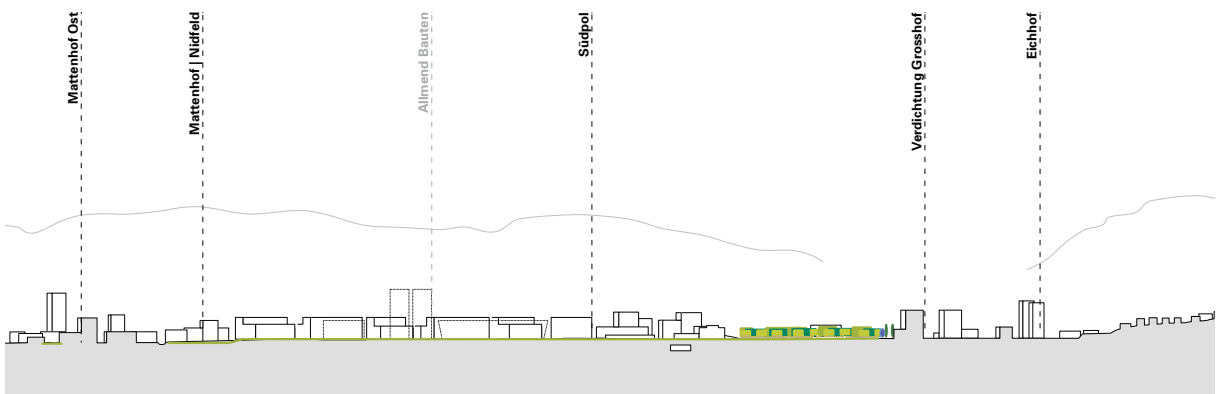
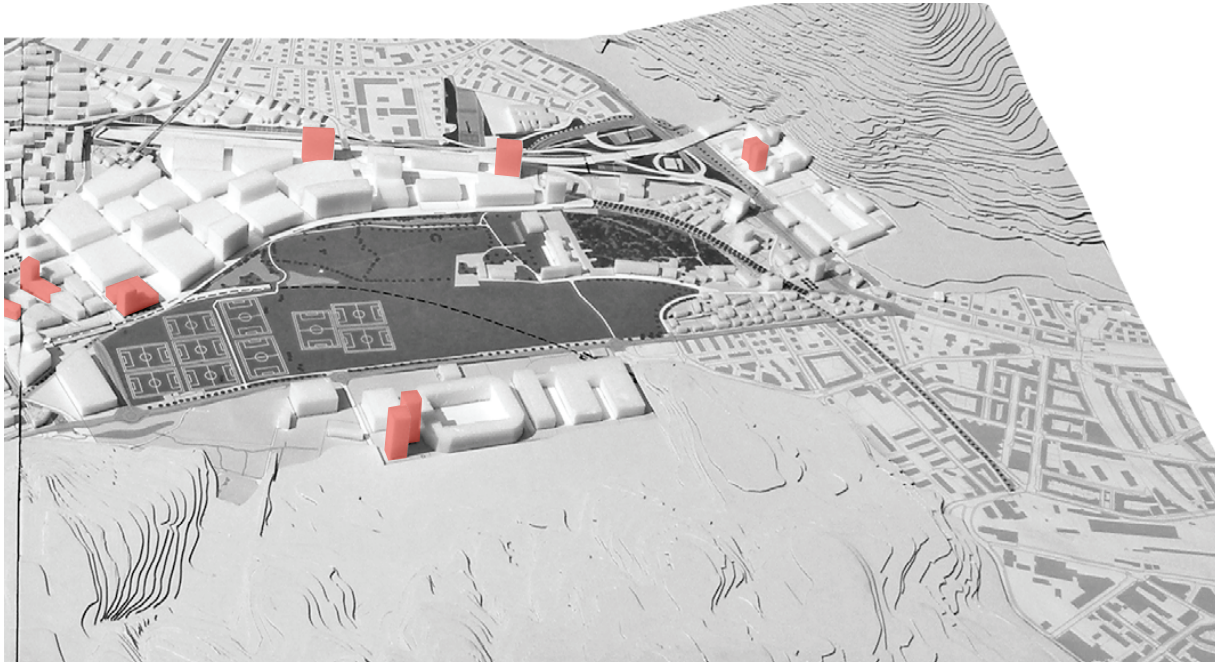
Projektebene

- Überprüfung der Lage und Optionen der strategischen Orte am Beispiel der Regioarena
- Projektbegleitung Teilgebiet Nidfeld Losinger Marazzi
- Projektbegleitung Musikhochschule
- Projektbegleitung Areal Eichhof
- Informations- und Abstimmungsgespräche mit einzelnen Grundstückseigentümern

Die Vertiefungen im Rahmen des Entwicklungskonzeptes zeigen Lösungsansätze bzw. Stossrichtungen auf, die in der folgenden Arbeitsphase weiter verfolgt oder geklärt werden müssen.



Längsschnitt | ohne Massstab



C | Umsetzungsstrategie | Stadträumliche Elemente



LuzernSüd ist ein dynamisches Stadtgebiet, das Entwicklungspotenzial ist gross. Zahlreiche Entwicklungs- und Bauprojekte im Grenzbereich von Luzern, Kriens und Horw sind geplant oder bereits im Gange. Noch erfolgen die Überlegungen stark gemeindespezifisch. Um eine Kohärenz zwischen den einzelnen Projekten zu schaffen, bedarf es einer übergeordneten Sichtweise, welche das Gebiet als Stadtteil LuzernSüd betrachtet. Dafür haben sich die beteiligten Projektpartner, die Stadt Luzern und die Gemeinden Horw und Kriens, als Teil des Gemeindeverbands LuzernPlus zu einer engen Zusammenarbeit und einer kooperativen Entwicklung des Stadtraumes LuzernSüd zusammengefunden.

Das Gesamtkonzept LuzernSüd (Studienauftrag) und dessen Überarbeitung und Weiterentwicklung zum Entwicklungskonzept LuzernSüd (Folgeauftrag) entwickelt seine Qualitäten aus den bestehenden, räumlichen Strukturen heraus. Für eine tragfähige und realistische Umsetzung werden die fragmentarisch vorhandenen, aktuellen Planungsschwerpunkte einbezogen und in einen Zusammenhang gebracht.

Für die Schaffung einer eigenen stadträumlichen Identität des neuen, gemeindeübergreifenden Stadtteils wird dabei vor allem auf die vorhandenen, agglomerationsspezifischen Qualitäten und Potentiale des öffentlichen Raumes zurückgegriffen. Drei Bänder – Autobahn, SüdAllee und Promenade – bilden das identitätsstiftende Rückgrat, das LuzernSüd in Nord-Süd-Richtung strukturiert und verschiedene Erschliessungsgeschwindigkeiten und -qualitäten ermöglicht. In Querrichtung werden im Kontext der Siedlungsstruktur Freiraumverbindungen entlang von Bebauungskanten und Bachläufen ausgebildet, welche die verschiedenen Siedlungsschwerpunkte miteinander vernetzen sowie historische Verbindungen und bestehende Dorfzentren stärken. So entsteht ein robustes Gerüst von Stadt- und Freiräumen, das den Rahmen für die Entwicklung zu einem lebendigen Stadtteil mit ablesbarer Identität bildet.

Diese Entwicklung fusst auf der Stärkung des Öffentlichen- und des Langsam-Verkehrs bei gleichzeitiger Steuerung des motorisierten Individualverkehrs. Bestehende und eine neue S-Bahn-Haltestelle werden als Entwicklungsschwerpunkte definiert.

Der MIV wird dank attraktiver Angebote im öffentlichen Verkehr und für den Langsamverkehr entsprechend der Belastbarkeit des Strassennetzes stabilisiert. Attraktive Langsamverkehrsachsen sind als hochwertige direkte Verbindungen ausgebildet und bilden dicht vernetzt mit dem Quartiernetz ein kohärentes stimmiges Angebot für den Langsamverkehr. Die neue Ringbuslinie sowie die z.T. neu geführten heutigen Buslinien sind an den S-Bahn-Haltestellen mit der S-Bahn eng verknüpft.

Das gebietsbezogene Verkehrsmanagement mit zeitweisem Dosieren des Autoverkehrs an bestimmten Stellen sichert dabei das fahrplangerechte Abwickeln des Busverkehrs.

Dank der zusätzlichen Haltestelle Horw Süd und der längerfristigen Verdichtung des Intervalls der S-Bahn gilt das Gebiet dereinst gemäss ÖV-Güteklassen als „sehr gut erschlossen“. Das als Steuerungsinstrument ausgebildete systematische Monitoring und Controlling ermöglicht die angestrebte Abstimmung von Nutzungen und Verkehr im Sinne einer zukunftsfähigen Mobilität bei gleichzeitig hohen und dichten Nutzungen.

Promenade

LV-Korridor auf altem Bahnleis und entlang Steinibach mit Anbindung an Zentrum Luzern mit eigenständiger identitätsstiftender Gestaltung

SüdAllee

neue adressbildende Achse der städtischen Entwicklung gegliedert in fünf Abschnitte Abschnittswechsel markiert durch Plätze langfristig für Bus und LV durchgängig durchgehende räumliche Auszubildung mit Säuleneichen, realisierbar in Etappen

Nidfeld

neues urbanes Stadtquartier mit hochwertigen Adressen entlang der SüdAllee und Ausblick auf die Allmend Nutzungsschwerpunkte für Kultur und Bildung

Querungen

Freiraumverbindungen entlang von Bebauungskanten und Bächen in rhythmischer Abwechslung mit Erschliessungsräumen

Mattenhof Ost

Weiterentwicklung des Entwicklungsschwerpunktes Mattenhof auf der Ostseite der Bahnstation Nutzungsschwerpunkte für Freizeit und Sport Bahnhofplatz-Ost als südlicher Ankunftsort für die Allmend

Historische Dorfachse

gewachsene Verbindung als durchgehende LV-Verbindung führt entlang historischer Fragmente wie Kirchen, Bauernhöfen etc.

AutobahnPark

durchgehende Sequenz von stark nutzungsbezogenen Freiräumen entlang der Autobahn mit Querungsmöglichkeiten für LV im Siedlungskontext auf den überdachten Bereichen mit Quartierpark-Funktion entlang der Autobahn als 'Waldpark', der unterschiedliche städtische Nutzungen wie Skatepark, temporäre Installationen oder urban farming absorbiert.

Schlund | Kriens | Horw

bestehende Gartenstadt pflegen und massvoll verdichten neue Wohngebiete mit bodennahem Wohnen

Horw Mitte - Pilatusmarkt

Das Zentrum wird gestärkt durch ein Hochhaus als Marktpunkt und Anschluss an die Zentrumsweiterung in Richtung Pilatusmarkt Aufwertung der Freiräume entlang des Steinibachs für LV

Seeufer - Horw

Transformation vom industriell geprägten Patchwork zur neuen Adresse von Horw am See naturnah geprägter Freiraum von grosser landschaftlicher Qualität mit Nutzungs-Intarsien

Horw See

zukünftige S-Bahnstation als Ergänzung des ÖV Platzaus als Abschluss der Südallee und als Übergang zum See Nutzungsschwerpunkt mit Hochhäusern am Südrand von Luzern Süd



3 Bänder verbinden LuzernSüd in Längsrichtung und bilden den Übergang zu den verschiedenen Quartieren:

- (1) Der Autobahnpark als Sequenz von nutzungsbezogenen Freiräumen mit direktem Bezug zu den umliegenden Quartieren. Die Autobahn – heute eine unüberwindbare Grenze – wird durchlässiger gestaltet.
- (2) Die SüdAllee als neue adressbildende Mittelachse.
- (3) Die Promenade entlang der Stadtkante und am Steinibach als LV-Korridor mit hoher Aufenthaltsqualität.

In Querrichtung entwickeln sich im Kontext der Siedlungsstruktur Freiraumspangen entlang von Bebauungskanten und Bächen. Der Verbindung entlang des historischen Weges zwischen Kriens und Horw (der Dorfachse) und der Verlängerung der Verbindung in Horw Zentrum bis zum Schlund – Horw Zentrum kommen in Ost-Westrichtung besondere Bedeutung zu.



C | Umsetzungsstrategie | Stadträumliche Elemente | 2 grosse Parks



Die Allmend und das Seeufer sind von übergeordneter Bedeutung. Sie sind stark nutzungsbezogen und nehmen verschiedenen Einrichtungen für Sport und Freizeit auf. Das Seeufer ist auch für den Tourismus attraktiv.

Bebauung

Die Entwicklungsgebiete sind in drei Bereiche charakterisiert:

Im Norden – ausgehend von der Entwicklung beim Mattenhof – wird ein dichtes urbanes Stadtquartier etabliert mit hochwertigen Adressen entlang der Südallee und zur Allmend.

Im Süden entwickelt sich entlang des Seeufers eine Stadtkante mit einem Nutzungsschwerpunkt für die zukünftige Ergänzung der S-Bahnhaltestelle.

Dazwischen werden die Wohngebiete mit der Quartierinfrastruktur weiterentwickelt. Im Bereich der bestehenden Wohnquartiere wird eine massvolle Verdichtung gefördert. Im Hinterschlund entstehen neue Überbauungen von hoher Wohnqualität.

Merkmale

Als Stadtbild definierende Elemente prägen Hochhäuser bis 60 m die Ebene. Sie bilden Nutzungsschwerpunkte bei Schlüsselarealen der Entwicklung und dienen als Orientierungselemente für LuzernSüd.

Dichte

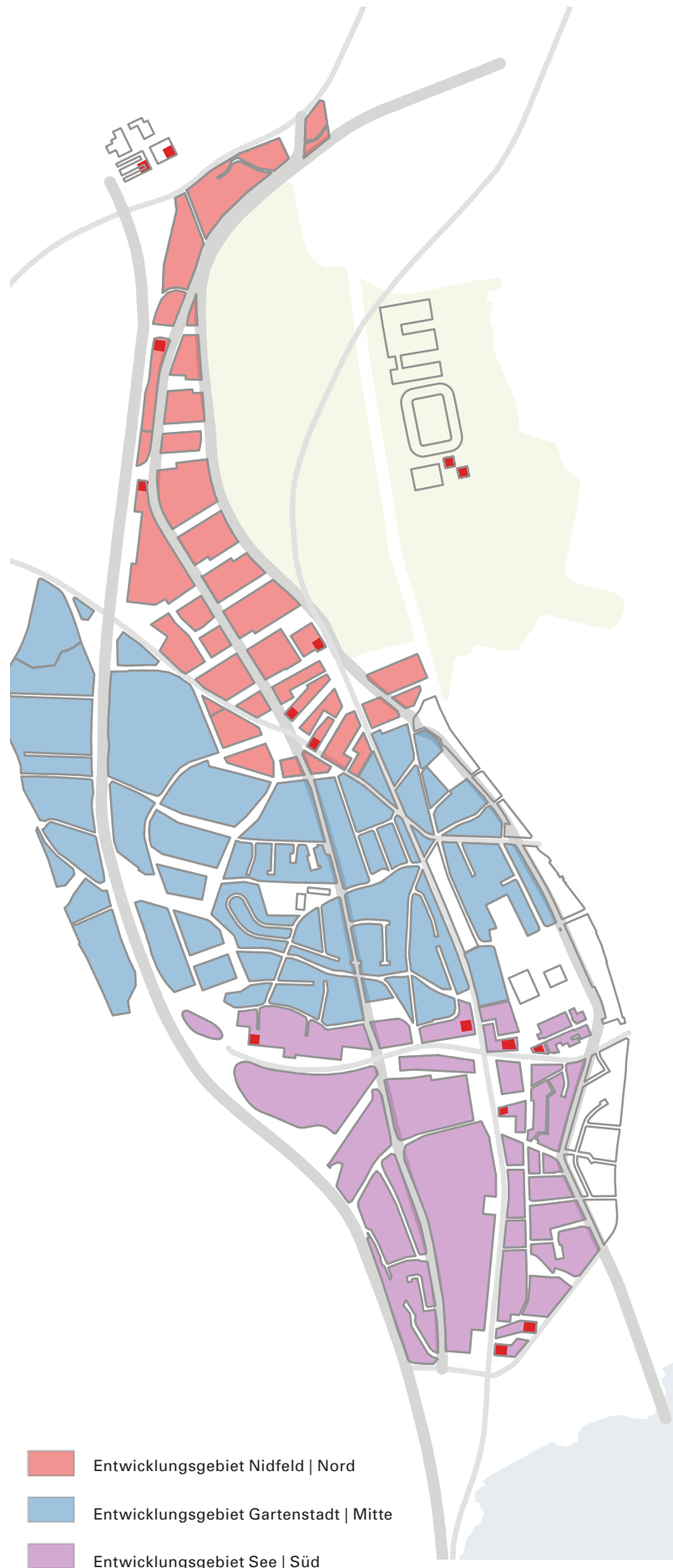
Die Entwicklungsgebiete sind in drei Bereiche charakterisiert:

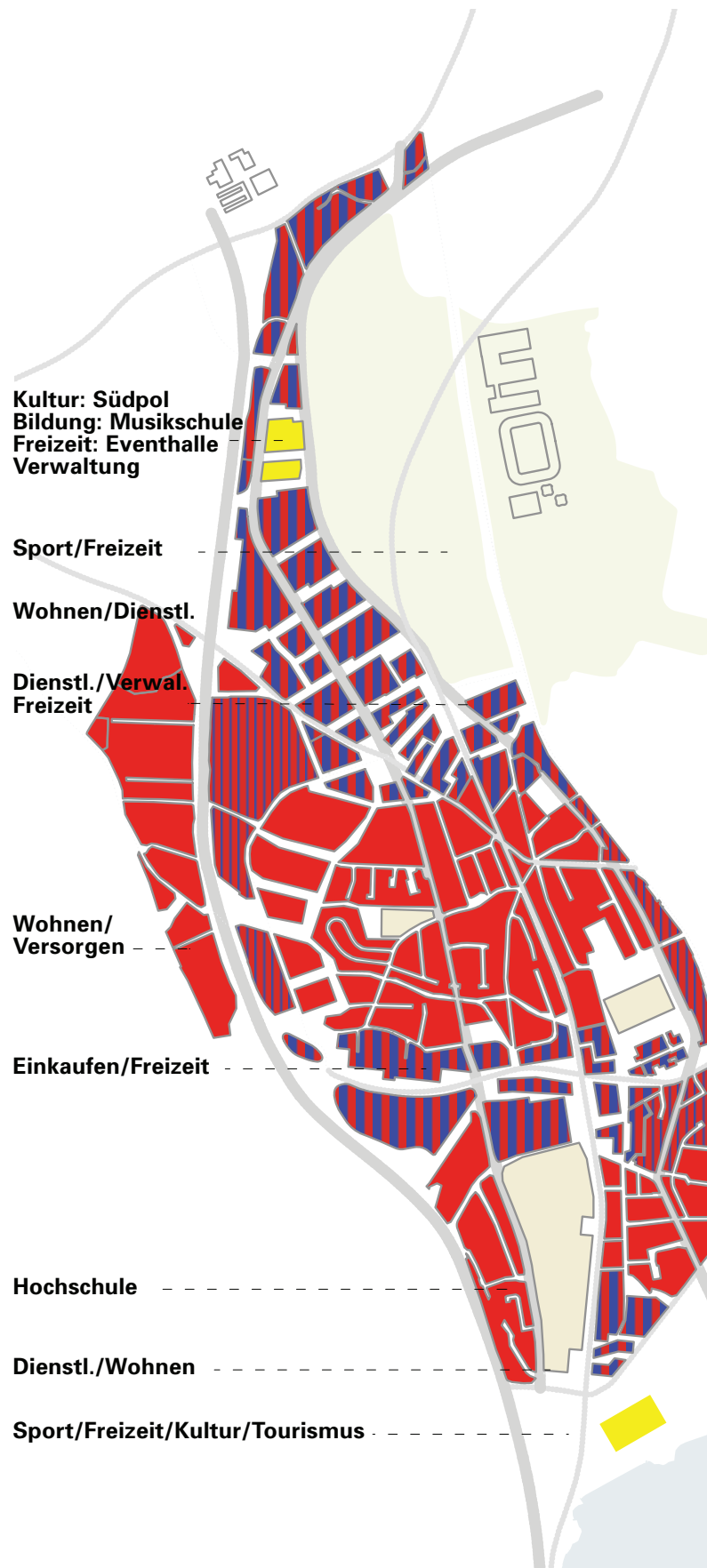
Im Norden – ausgehend von der Entwicklung Mattenhof – ist die Dichte am höchsten.

Im Süden wird die Verdichtung der bestehenden Strukturen weiterentwickelt. Beim Werkhof entsteht ein neuer Nutzungsschwerpunkt von hoher Dichte.

Dazwischen wird eine massvolle Verdichtung der Wohnquartiere gefördert.

Die genauere Festlegung der optimalen Dichte wird im Rahmen der Vertiefungen vom Gebiet Nidfeld (Eichwilstrasse bis Mattenplatz) untersucht.





Urbanität entsteht durch Mischung. Die drei Bereiche sind charakterisiert durch eine gezielte Durchmischung und unterschiedliche Nutzungsschwerpunkte.

Im Norden erfolgt eine Transformation in ein urbanes Stadtquartier mit attraktiven Geschäftsnutzungen entlang der Südallee und dem Mattenplatz. In den Obergeschossen und entlang der Promenade auch bis ins Erdgeschoss werden hochwertige Wohnangebote geschaffen. Die Ergänzung des Kulturplatzes Südpol mit der Musikhochschule erzeugt einen überregionalen Attraktor.

Im mittleren Bereich zwischen Mattenplatz und Horw Mitte wird das bestehende Wohnquartier durch Nachverdichtung bisher unbebauter Areale ergänzt.

Die Verbindung zwischen Pilatusmarkt und Horw Mitte wird durch weitere publikumsorientierte Nutzungen gestärkt.

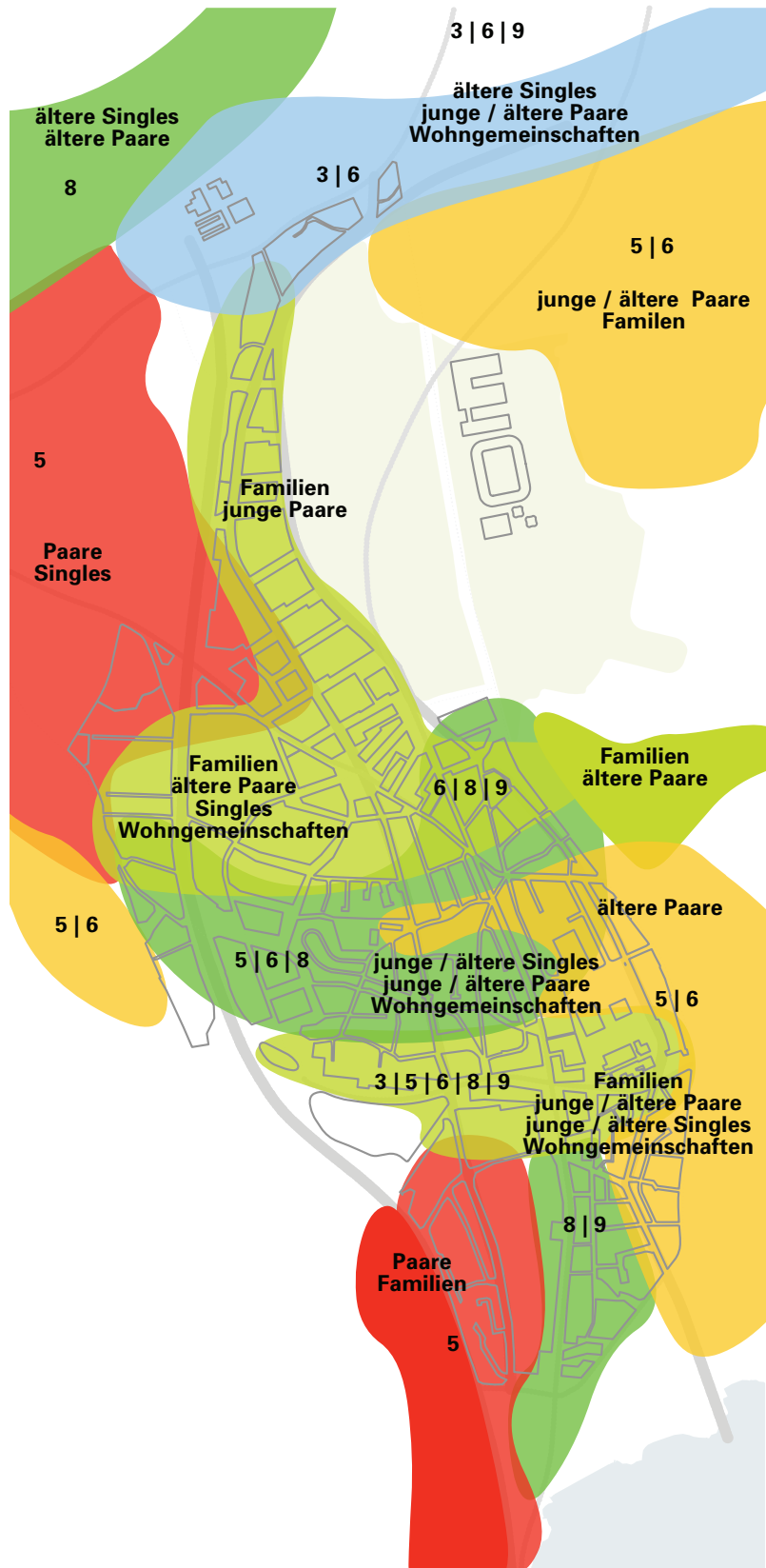
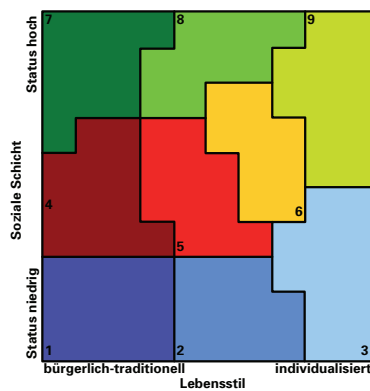
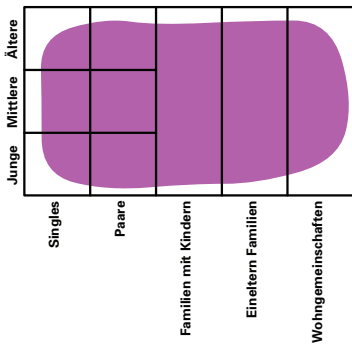
Im Süden entsteht mit der Erweiterung der Hochschule und ergänzenden Wohn- und Versorgungsnutzungen ein lebendiges Quartier zum See.

C | Umsetzungsstrategie | Stadträumliche Elemente | Nutzergruppen

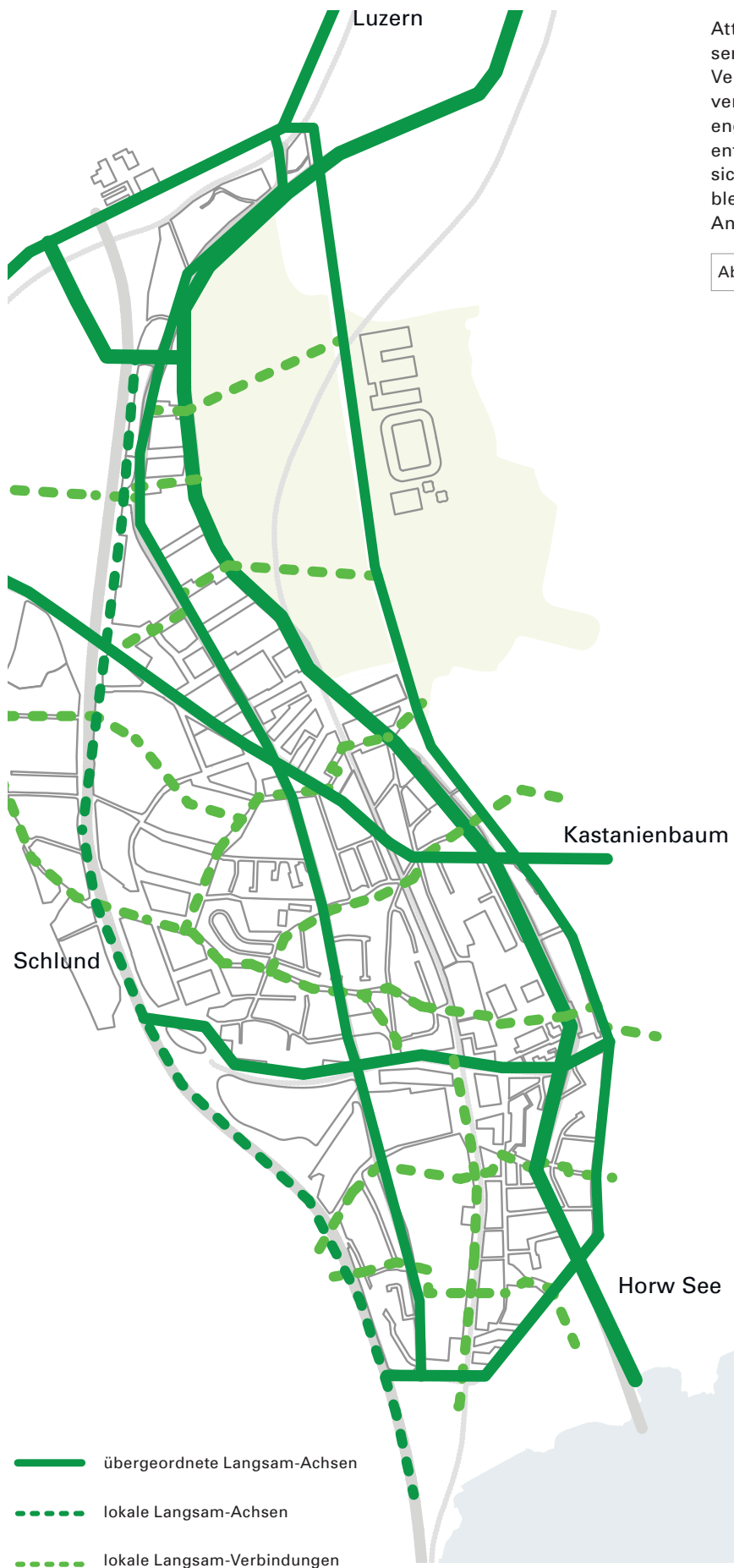
Das Miteinander unterschiedlicher Nutzergruppen bietet Gewähr für ein funktionierendes städtisches Leben.

Ausgehend von der bestehenden Bewohnerstruktur wird der Raum für die unterschiedlichen Wohnbedürfnisse entwickelt:

- Wohnen am Park und am See
- Wohnen in der Gartenstadt
- Wohnen in der dichten Stadt



C | Umsetzungsstrategie | Stadträumliche Elemente | LV-Verbindungen

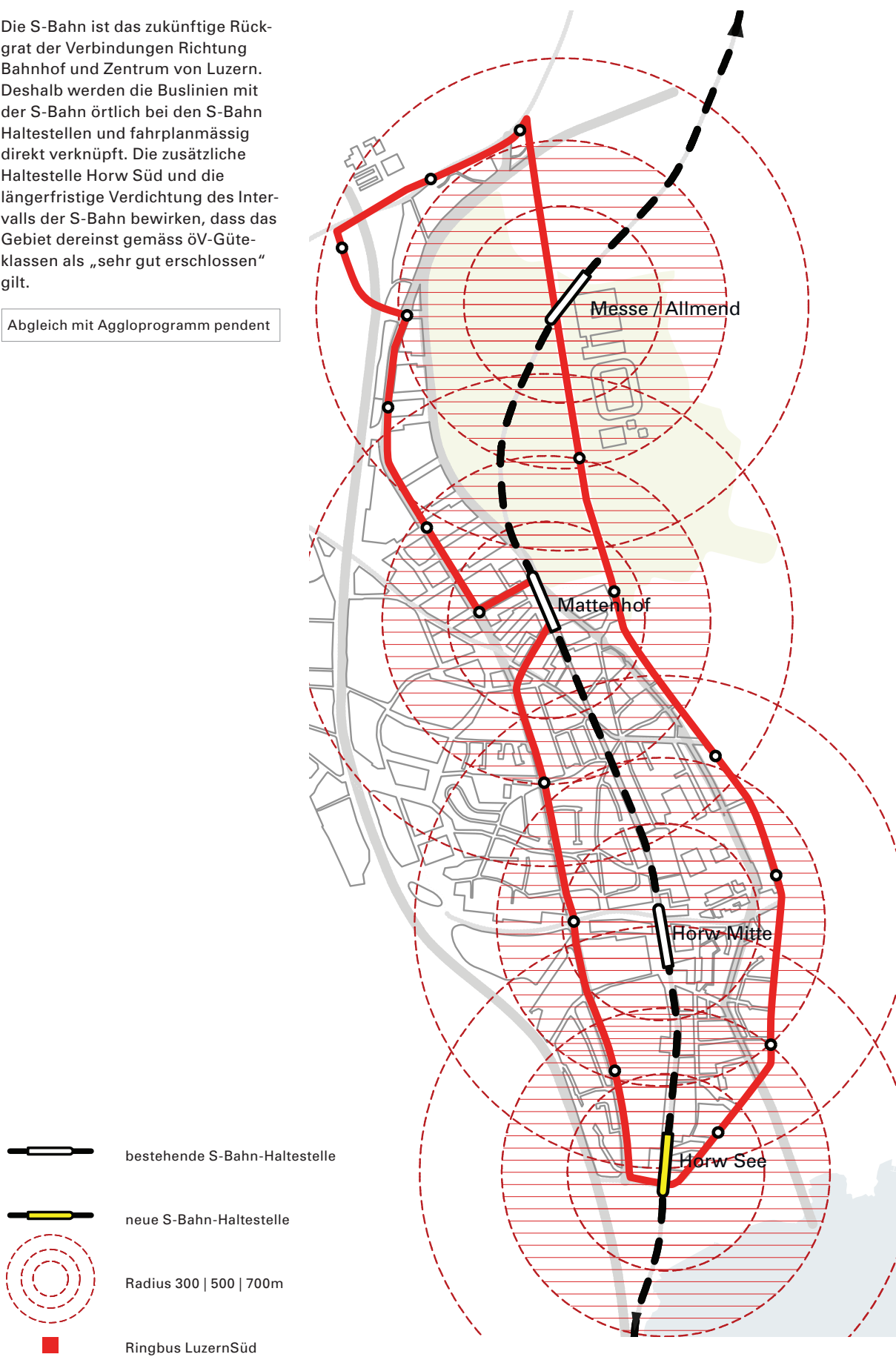


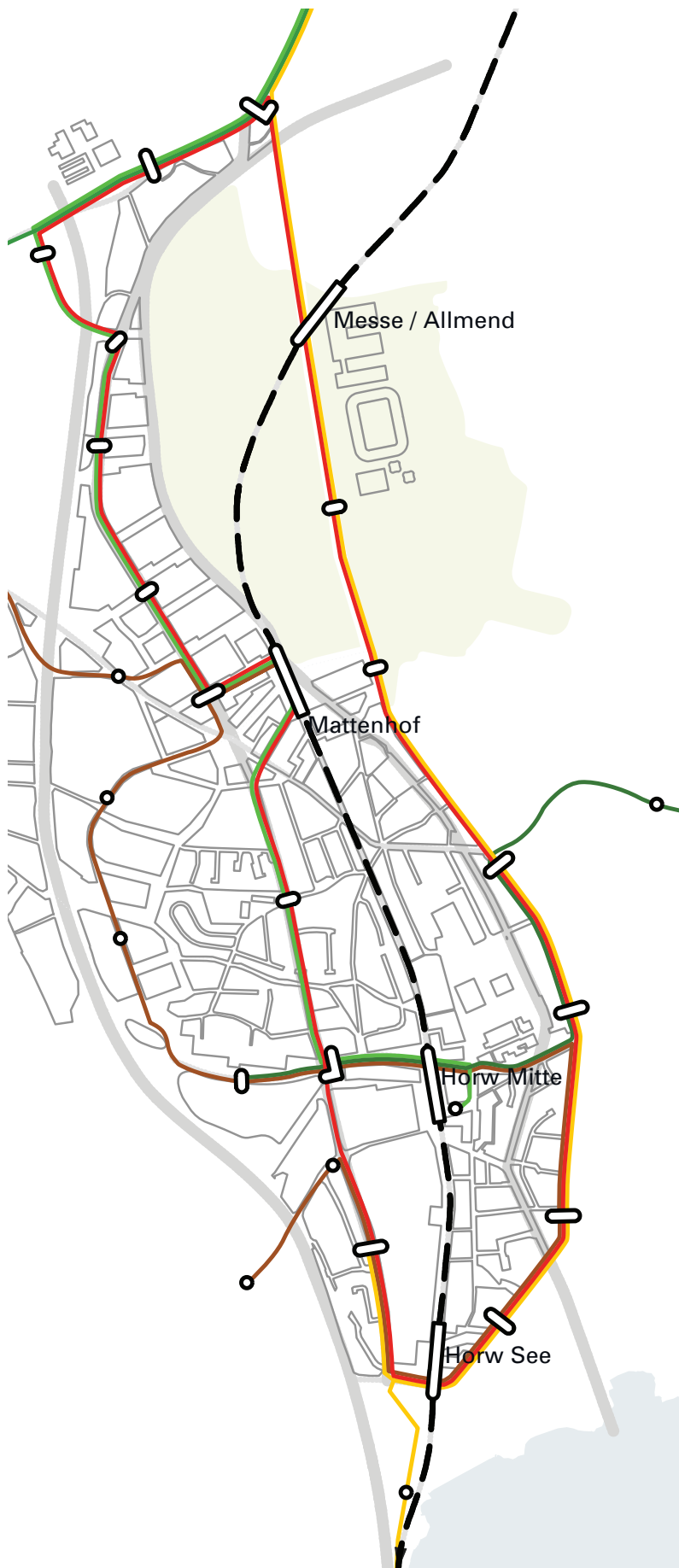
Attraktive Langsamverkehrsachsen sind als hochwertige direkte Verbindungen ausgebildet. Direkt verknüpft mit einem dichten und eng verästelten Quartiernetz entsteht ein kohärentes (direkte, sichere, attraktive und komfortable Verbindungen) und stimmiges Angebot für den Langsamverkehr.

Abgleich mit Aggloprogramm pendent

Die S-Bahn ist das zukünftige Rückgrat der Verbindungen Richtung Bahnhof und Zentrum von Luzern. Deshalb werden die Buslinien mit der S-Bahn örtlich bei den S-Bahn Haltestellen und fahrplanmässig direkt verknüpft. Die zusätzliche Haltestelle Horw Süd und die längerfristige Verdichtung des Intervalls der S-Bahn bewirken, dass das Gebiet dereinst gemäss öV-Güteklassen als „sehr gut erschlossen“ gilt.

Ableich mit Aggloprogramm pendent





Mit dem Bus werden einerseits ausgewählte und eingeführte Verbindungen Richtung Stadt Luzern und andererseits gebietsinterne Verbindungen sichergestellt. Letztere wird durch die neue Ringbuslinie unterstützt. Das Busnetz verbindet die Quartiere in Luzern-Süd direkt mit der S-Bahn. Die neue Ringbuslinie sowie die z.T. neu geführten heutigen Buslinien sind an den S-Bahnhaltestellen mit der S-Bahn eng verknüpft. Das gebietsbezogene Verkehrsmanagement mit zeitweisem Dosieren des Autoverkehrs an bestimmten Stellen sowie Busspuren in Bereichen mit Staugefahr sichern dabei das fahrplange-rechte Abwickeln des Busverkehrs.

Abgleich mit Aggloprogramm pendent

- Ringbus Luzern Süd
- Linie 1
- Linie 16
- Linie 20
- Linie 21
- Linie 31

Für das Basisnetz des MIV ist keine Kapazitätserhöhung vorgesehen (ev. Ausnahmen: Autobahn und Spange Süd). Deshalb muss der Autoverkehr stabilisiert werden. Dies erfolgt mittels der attraktiven Angebote im ÖV und Langsamverkehr sowie weiteren „push and pull“- Massnahmen. Das Basisnetz des MIV wird entsprechend dem Charakter und den Bedürfnissen der durchfahrenen Ortsteile verträglich ausgebildet. Das restliche Strassennetz wird derart organisiert, dass bezogen auf die Ortsteile / die Quartiere kein Durchgangsverkehr möglich ist.

Steuerungsinstrument

Erwartete Wirkungen und Erfolg werden sich nicht automatisch einstellen. Als Steuerungsinstrument für die angestrebte Abstimmung von Nutzungen und Verkehr wird ein systematisches Monitoring und Controlling aufgebaut und eingeführt.

Abgleich mit Aggloprogramm pendent





baureife Areale und Projekte sind realisiert:

- Musikhochschule in Verbindung mit Südpol
- Areal LoMa (Nidfeld)
- Areal Sternmatt/ Mattenhof I und attraktiver Bahnhofplatz
- Das Hochhaus als neuer Merkpunkt und Anlass für das Vorantreiben der Entwicklung Mattenplatz/ Mattenhof
- Areal Horw-Mitte, Aufwertung Promenadenweg/Ringstrasse
- Wohnbebauungen Schällematt und Schweighof, Aktivierung und Aufwertung bestehende Autobahnüberdeckung

Der Luzerner/ Krienser Teil der Promenade ist realisiert, im Abschnitt Horw führen gezielte Pflegemassnahmen zu Aufwertung.

Im Autobahnpark verbindet ein provisorischer Weg die bestehenden Teilstücke. Verschiedene Ausrüstungselemente unterstützen temporäre Nutzungen.

Vorsorglich kann an der Veilchenstrasse eine Parzelle für die zukünftige Südallee gesichert werden.

Das Entwicklungskonzept Luzern-Süd und der Plan *Städtebauliche Richtlinien Vertiefungsgebiet I* sind von den Gemeinden zur Kenntnis genommen.

Zahlreiche Teilplanungen unterschiedlicher Akteure laufen auf Basis des übergeordneten Entwicklungskonzeptes, z.B.

- Teilrevision des Bau- und Zonenreglements Kriens im Perimeter gem. Artikel 20
- Arealplanung Mattenplatz Süd (Heggli und Autorama)
- Arealplanung Schlund/ewl
- Quartier –und Erschliessungsplanung Hinterschlund
- Entwicklungskonzept Campus HSLU
- Teilabschnitte der SüdAllee zwischen Eichwilstrasse und Mattenplatz und zwischen Ringstrasse und Horw See

Bebauung und Freiraum

Eine Mobilitätsberatung unterstützt Gemeinden und Private bei neuen Projekten. Schrittweise wird das Verkehrsmanagement eingeführt.

Massnahmen

- Robustheit des Entwicklungskonzeptes prüfen (Entwicklungsszenarien testen)
- Übergeordnete Richtplanung möglichst früh vorantreiben.
- Steuerungsinstrumente bereitstellen (Monitoring/Controlling)
- Möglichst baldiger Start mit Monitoring und Controlling
- Die öffentliche Diskussion über die Entwicklungsziele von Luzern Süd lancieren (Kommunikation/Mitwirkung etc.)

Bebauung:

- Planungssicherheit für bestehende Planungen herstellen
- Kongruenz Entwicklungskonzept / bestehende Planungen
- Schlüsselprojekte priorisieren

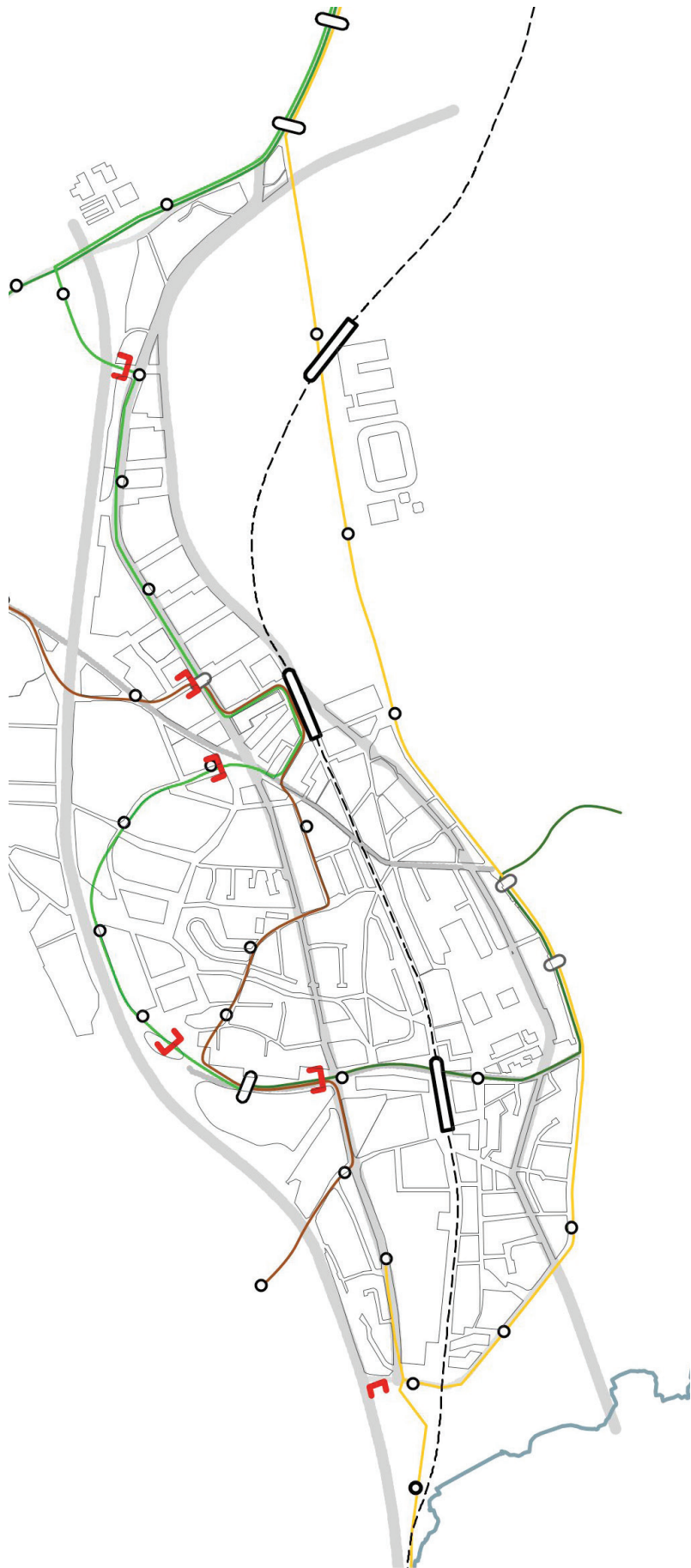
Freiräume:

- Etablierung Südallee vorantreiben
- Grünraum Vernetzung verbessern
- Wegverbindungen, auch provisorische ermöglichen
- Bestehende Freiräume pflegen, aufwerten

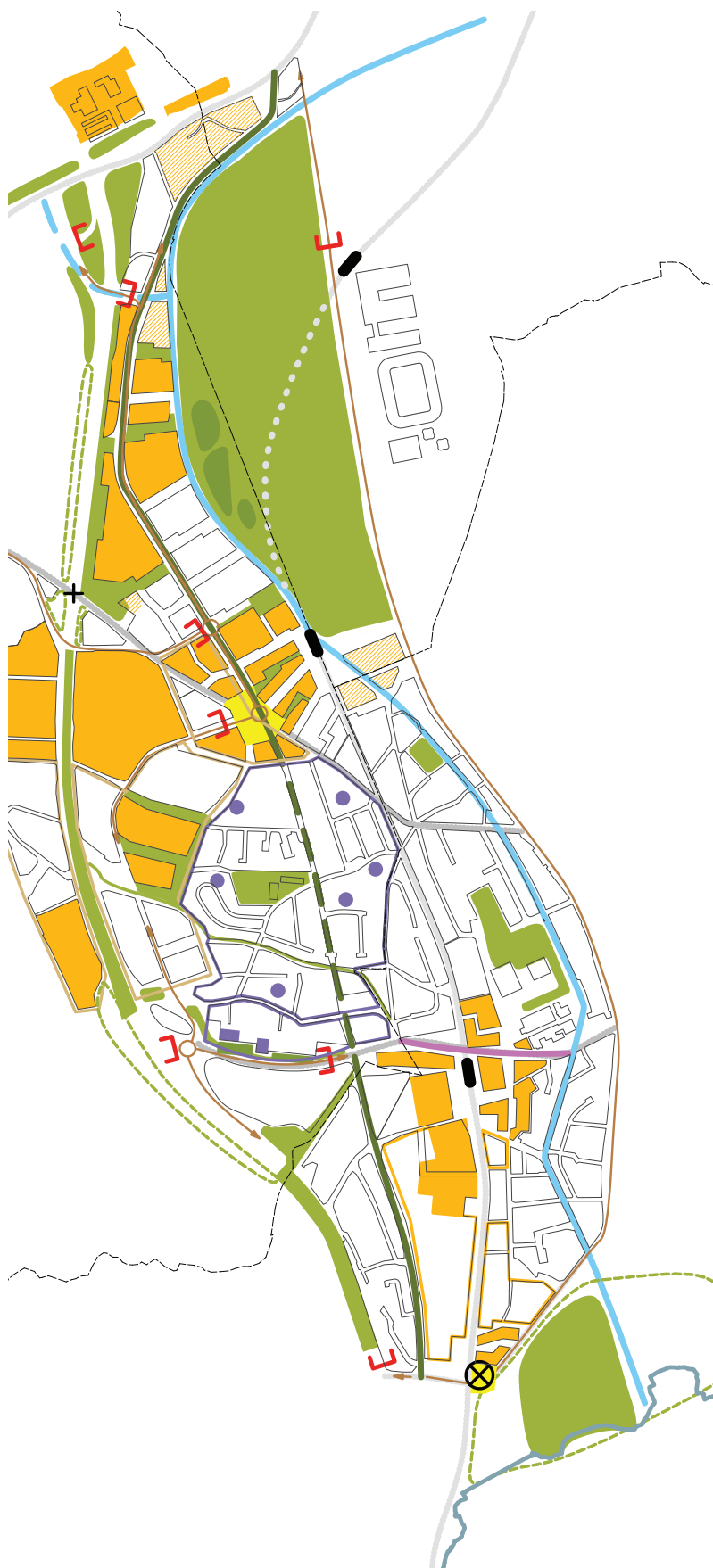
Verkehr:

- PP-Bewirtschaftung und Zurückhaltung bei der Bewilligung neuer PP
- Fahrtenbegrenzung bei Neubausprojekten
- Sicherstellen der fahrplange-rechten Abwicklung des Busverkehrs in Koordination zum S-Bahnverkehr (Ausbau Südallee Abschnitt Nord mit zusätzlichen separaten Busspuren)
- Stärkung Langsamverkehr
- Planung des Verkehrsmanagement/Pförtneranlagen

Abgleich mit Aggloprogramm pendent



Verkehr



Verschiedene Teilplanungen können erfolgreich abgeschlossen werden. Aufgrund der Initiative privater Eigentümer und Investoren werden Umnutzungen und Bebauungen realisiert, z.B.:

- Im Nidfeld Sternmatt ist neues gemischt genutztes Quartier mit attraktiven, kulturellen Schwerpunkten am Entstehen: dichte Baufelder mit Gewerbe- und Wohngebäuden
- Die bauliche Verdichtung um den Mattenplatz wird weiter vollzogen. Der Mattenplatz wird umgestaltet.
- Studien zur Aufwertung des Bahnhof Mattenhof Ost werden gestartet.
- Die Verdichtung zwischen Pilatusmarkt und Zentrum Horw ist durch die massvolle Aufzoning in Schwung gekommen: Diverse Projekte auf Parzellen.
- Im Hinterschlund konnte ein Baufeld mit einer in Bezug auf Nachhaltigkeit beispielhaften Wohnüberbauung realisiert werden, in weiteren Baufeldern laufen Konkurrenzverfahren.
- Der Campus wird in Richtung Zentrum Horw erweitert.
- Schrittweise Umsetzung des Entwicklungskonzeptes Mitte.

Auch der Horwer Teil der Promenade ist realisiert.

Im Perimeter des Autobahnparkes können verschiedene Aktivitäten etabliert und gestalterische Aufwertungen umgesetzt werden.

Parallel zu den Arealbepbauungen entstehen weitere Querverbindungen.

Bebauung und Freiraum

Der MIV wird auf einem Niveau stabilisiert, welches mit der Kapazität des Strassennetzes verträglich ist.

Für die Südallee wird ein Verkehrs-Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet und in Teilabschnitten realisiert.

Das Busnetz wird angepasst und die Frequenzen erhöht.

Das Verkehrsmanagement inkl. Pfortneranlagen ist in Betrieb.

Das Basisnetz wird im Zuge des Erneuerungszyklus für den Langsamverkehr attraktiver gemacht.

Die Planung des ÖV-Angebotes (Station Horw Süd, Intervall-Erhöhung S-Bahn) wird vorangetrieben.

Zahlreiche Teilplanungen unterschiedlicher Akteure laufen auf Basis des aktualisierten Entwicklungskonzeptes.

Massnahmen

- Entwicklungen aktiv steuern (Monitoring/Controlling).
- Auswirkungen der Entwicklung reflektieren und Zielsetzungen anpassen.
- Die öffentliche Diskussion zum Entwicklungsprozess unterstützen und pflegen.

Bebauung:

- Private Entwicklungen fördern.
- Schlüsselprojekte priorisieren.

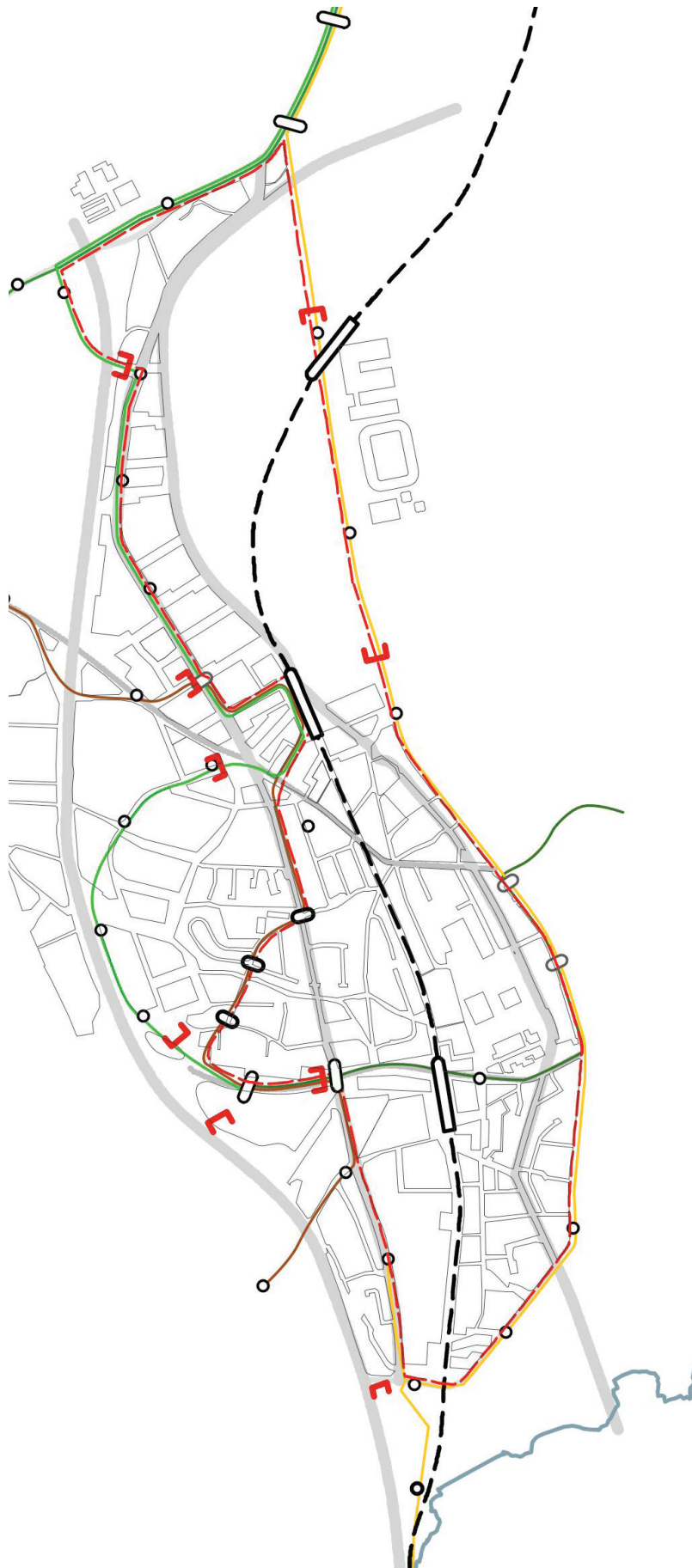
Freiräume:

- Räumliche Kontrolle des öffentlichen Raumes mittels privater Verpflichtungen.
- Grünraumvernetzung verbessern, bestehende Freiräume pflegen und aufwerten.
- Prüfung LV-Brücke über Autobahn bei historischer Dorfachse.
- Schaffung des Zugangs zum Seeufer bei Kantonsstrasse.

Verkehr:

- Planung Erhöhung Durchfahrts-widerstand auf dem Basisnetz.
- Lücke in der Südallee mit provisorischen Verbindungen schliessen.
- Planung Ausbau des ÖV-Angebots (Station Horw-Süd, Intervall-Erhöhung S-Bahn).

Abgleich mit Aggloprogramm pendent



Verkehr



Das Quartier Nidfeld–Sternmatt ist fast vollständig bebaut. Eine vielfältige urbane Nutzungsmischung schafft Synergien und garantiert, dass verschiedene Aktivitäten zu allen Tageszeiten stattfindet.

Eine Fussgängerbrücke verbindet die beiden Seiten der Dorfachse.

In den neuen Wohngebieten im Schlund–Kuonimatt sind Wohnungen für unterschiedliche Zielgruppen entstanden. Das Miteinander verschiedener Nutzergruppen bietet Gewähr für ein attraktives Quartierleben. Die Grünraumvernetzung ist parallel zu den Gebietsentwicklungen vervollständigt worden.

Pilatusmarkt und Zentrum Horw sind zusammengewachsen. Auf der Nordseite des Steinibachs ist eine neue Adresse für die Gewerbe- und Einkaufsnutzungen entstanden.

Das HSLU hat mit dem neuen Hauptgebäude bei der S-Bahnstation Süd eine neue Adresse erhalten und am See wird schrittweise der Seepark realisiert.

Der Autobahnpark ist als durchgehender linearer Freiraum realisiert.

Die Südallee ist für den Bus- und Langsamverkehr durchgehend installiert. Auch im Mittelteil konnte das Gestaltungskonzept etappenweise umgesetzt werden.

Der Seepark ist für die Anwohner von LuzernSüd und für den Tourismus zu einem attraktiven Anziehungspunkt während allen Jahreszeiten geworden.

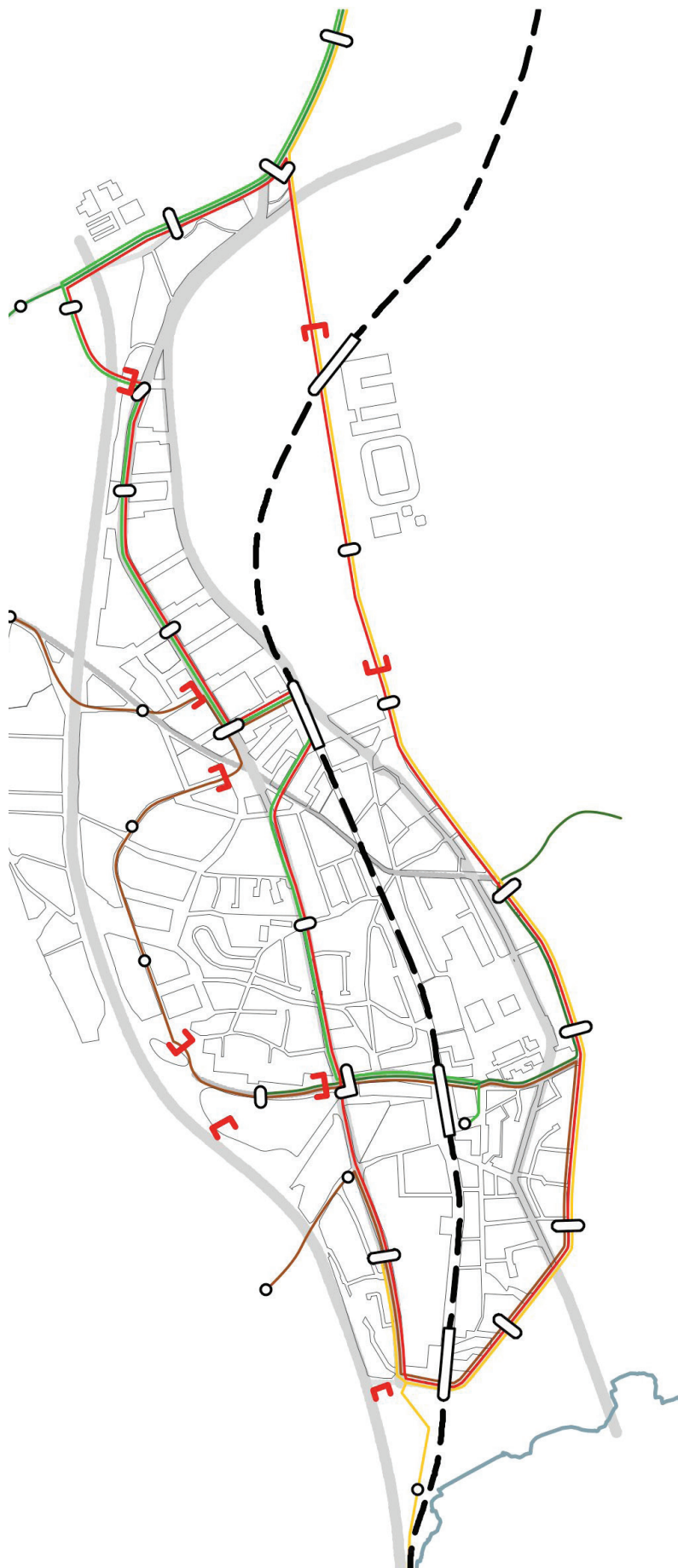
Bebauung und Freiraum

Die Bahnstation Horw Süd ist in Betrieb mit einem Takt von 7.5 Minuten. Die attraktive S-Bahn trägt in Zukunft eine Hauptlast der Mobilität. Mit der neuen S-Bahnstation kann im Umkreis von 300m eine sehr gute Erschliessung erreicht werden.

Die Neuorganisation der Buslinien und die Einführung der Ringlinie und deren Verknüpfung mit der S-Bahn erlaubt das verkehrsträgliche Umsetzen der neuen Nutzungen und das Setzen der neuen Akzente.

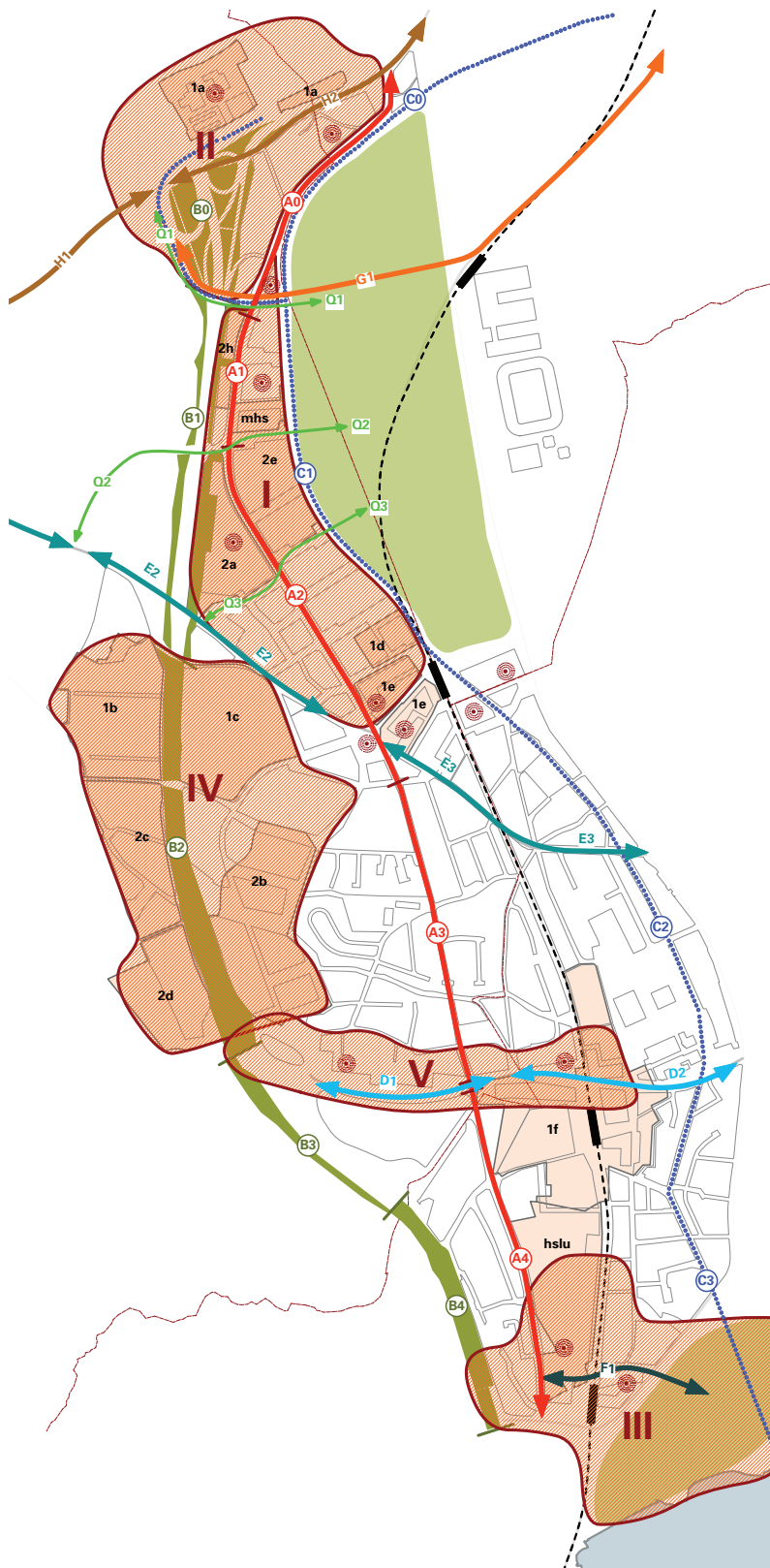
Für den Langsamverkehr bestehen auf dem gesamten Basisnetz attraktive Wegverbindungen. Insgesamt durchzieht LuzernSüd ein feinmaschiges Wegnetz für Fussgänger und Radfahrer. Kurze Distanzen im Alltag von LuzernSüd werden gewohnheitsgemäss durch den LV abgedeckt.

Abgleich mit Aggloprogramm pendent



Verkehr

C | Umsetzungsstrategie | Präzisierungen



lineare Strukturelemente

A Südallee – Abschnitte

- A0 Obergrundstrasse – Eichwilstrasse
- A1 Eichwilstrasse – Arsenalkreisel
- A2 Arsenalkreisel – Schweighofstrasse
- A3 Schweighofstrasse – Ringstrasse
- A4 Ringstrasse – Kantonsstrasse

B Autobahnpark – Abschnitte

- B0 Anschluss Luzernerstrasse
- B1 Arsenal/Nidfeld
- B2 Schlund
- B3 Pilatusmarkt
- B4 Spiertunnel

C Promenade

D Achse Horw Mitte / Pilatusmarkt

E historische Dorfachse Kriens / Horw

F Achse Horw / See

G Verkehrsspanne Süd

H Luzernerstrasse

Vertiefungsgebiete

- I Nidfeld (Eichwilstrasse bis Mattenplatz)
Bearbeitungszeitraum 2013
- II Eichhof/Anschluss A2/Luzernerstrasse
Bearbeitungszeitraum 2014
- III Horw See/HSLU/S-Bahn-Haltestelle
Bearbeitungszeitraum 2014/15
- IV Schlund/Grabenhof/Schweighof/Schällematt
Bearbeitungszeitraum 2015/16
- V Achse Pilatusmarkt/Horw Mitte
Bearbeitungszeitraum 2015-17

Strategische Orte

- ⊙ Mattenplatz

konkrete Entwicklungsabsichten

(gemäss Themenplan Luzern Süd)

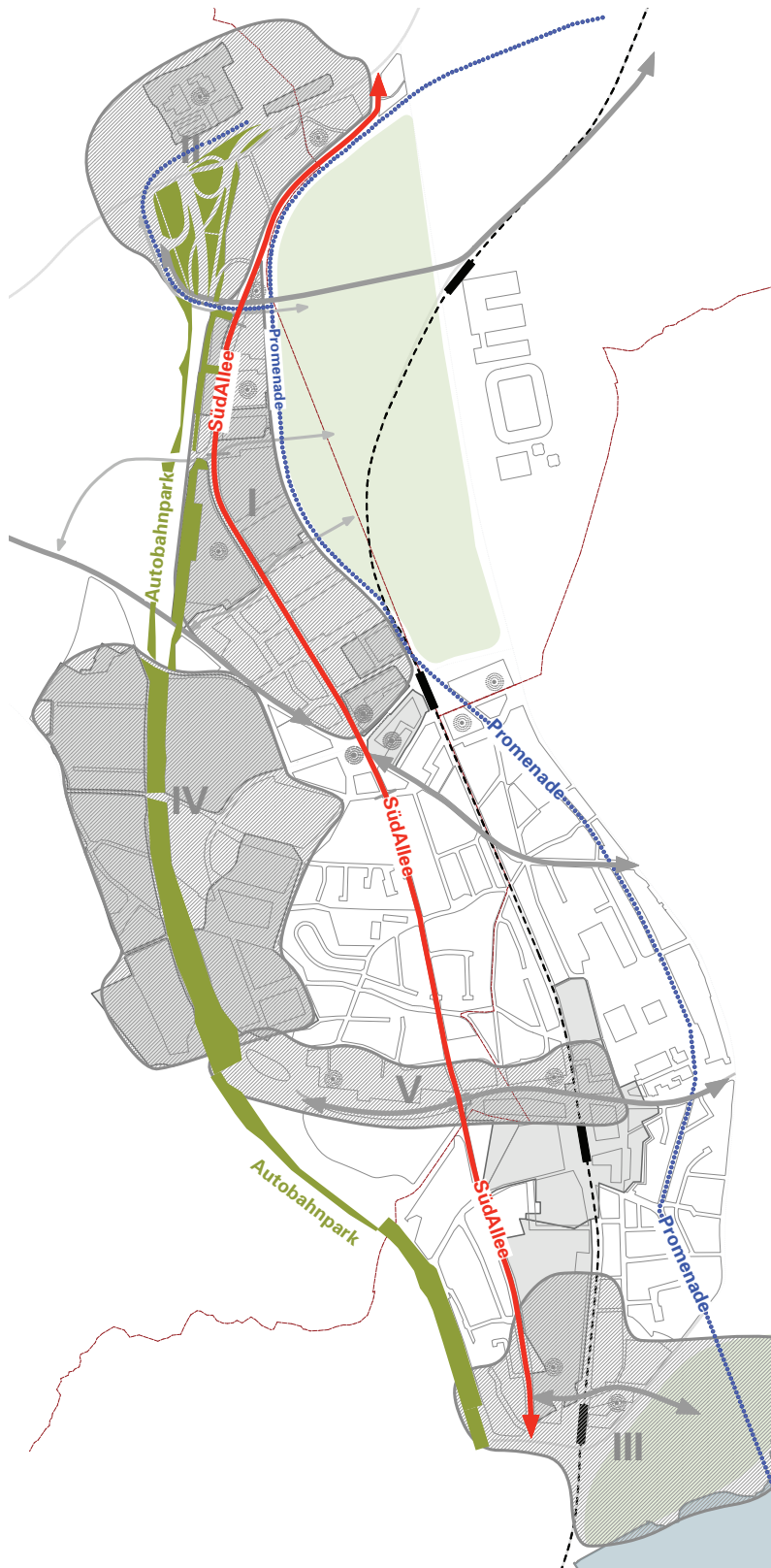
- 1a Eichhof West und Süd
- 1b Schällematt
- 1c Schweighof
- 1d Sternmatt
- 1e Mattenhof I + II
- 1f Horw Mitte
- 2a Nidfeld
- 2b Grabenhof
- 2c Vorderschlund
- 2d Schlund/ewl
- 2e LUK-Center
- 2h Garage Epper/Amberg
- mhs Musikhochschule Luzern
- hslu Hochschule Luzern Erweiterung

Im Rahmen der Erarbeitung des Entwicklungskonzeptes Luzern Süd werden folgende räumliche und strukturelle Schwerpunkte festgelegt, die für die Schaffung eines identitätsstiftenden gemeindeübergreifenden Stadtteils strategische Bedeutung haben:

- Drei Bänder, die als lineare Strukturelemente das identitätsstiftende Rückgrat bilden und verschiedene Erschliessungsgeschwindigkeiten und -qualitäten ermöglichen
- fünf Vertiefungsgebiete
- strategische Orte wie der Mattenplatz



LuzernSüd, Bild-Quelle: Marco Rupp, ecoptima (2010)



Für die drei linearen, LuzernSüd massgeblich in Nord-Süd-Richtung prägenden, Strukturelemente – Autobahnpark, Südallee, Promenade – sind auf strategischer Ebene übergeordnete Grundsätze und Regeln zu erstellen, die langfristig bindende Orientierungen für konkrete, angrenzende Bebauungen darstellen. Weiterhin ist für eine längerfristige Planung wie in LuzernSüd ein pragmatisches und flexibles Bearbeiten der verkehrlichen Fragen innerhalb dieser Grundsätze und Regeln wesentlich.

lineare Strukturelemente in Nord-Süd-Richtung:

- Südallee
- Autobahnpark
- Promenade

Während im Rahmen des Folgeauftrages erste Präzisierungen zu diesen drei Strukturelementen vorgenommen wurden, sind die prägenden, in West-Ost-Richtung verlaufenden linearen Strukturelemente in den weiteren Arbeitsphasen zu vertiefen.

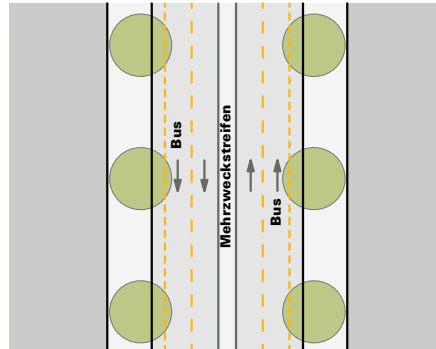
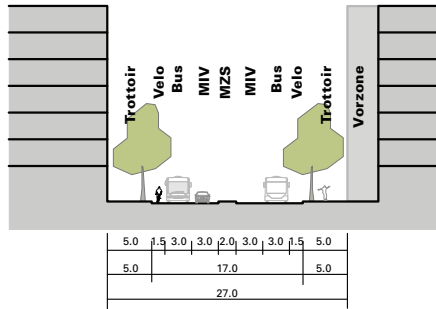
lineare Strukturelemente in West-Ost-Richtung:

- Achse Horw Mitte / Pilatusmarkt
- historische Dorfachse Kriens/Horw
- Achse Horw / See
- Verkehrsspanne Süd
- Luzernerstrasse

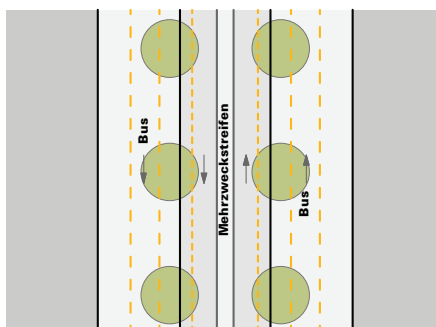
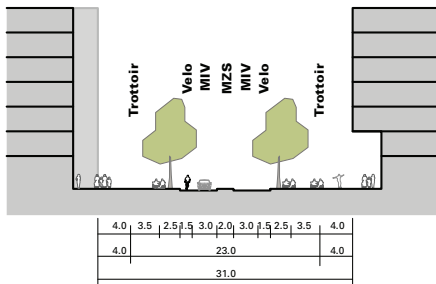
A SüdAllee

Als Grundlage für die Erstellung eines Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepts wird die SüdAllee in realistische Teilabschnitte gegliedert sowie Varianten von Strassenquerschnitten vorgeschlagen

- A0 Obergrundstrasse-Eichwilstrasse
- A1 Eichwilstrasse - Arsenalkreisel
- A2 Arsenalkreisel-Schweighofstrasse
- A3 Schweighofstrasse - Ringstrasse
- A4 Ringstrasse - Kantonsstrasse

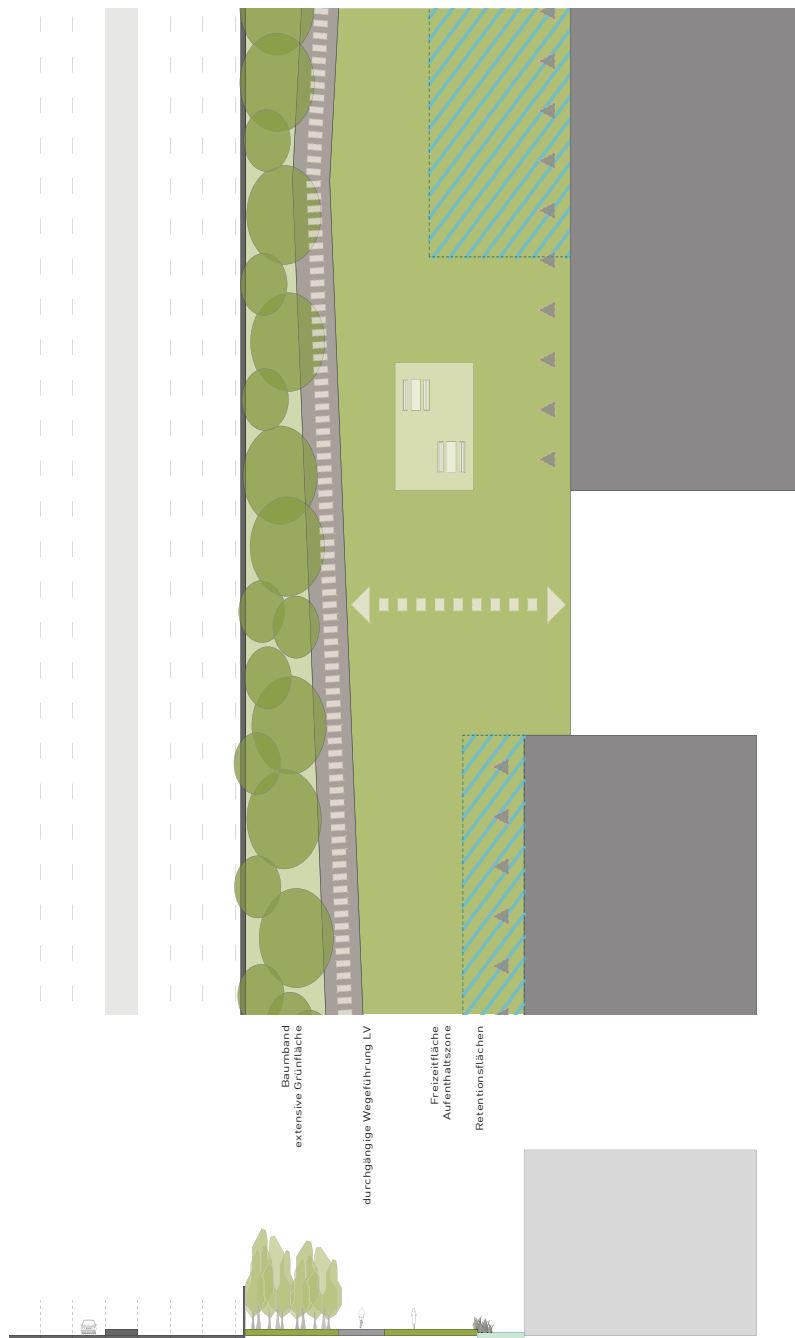


Querschnitt / Grundriss SüdAllee
Abschnitt A1 Eichwilstrasse bis Arsenalkreisel



Querschnitt / Grundriss SüdAllee
Abschnitt A2 Arsenalkreisel bis Mattenplatz
Grundlösung und Ausbaumöglichkeit

C | Umsetzungsstrategie | Präzisierungen | lineare Strukturelemente

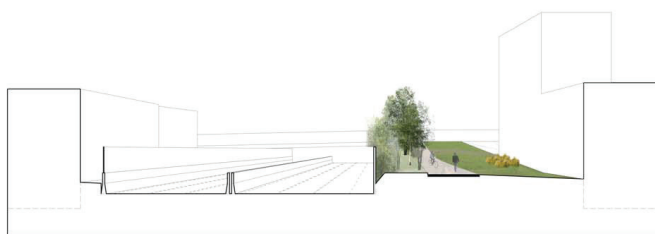


B Autobahnpark

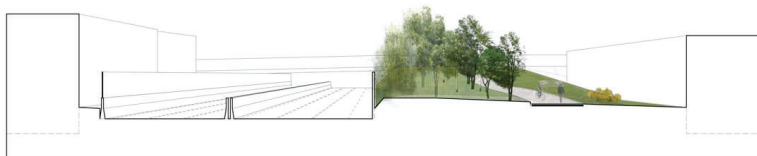
- B0 Anschluss Luzernerstrasse
- B1 Arsenal/Nidfeld
- B2 Schlund
- B3 Pilatusmarkt
- B4 Spiertunnel

Der Autobahnpark gliedert sich in fünf verschiedene Abschnitte in unterschiedlichen städtebaulichen Situationen. Er ist auf öffentliche Nutzung ausgelegt, deren Komponenten sich als Intarsien in die extensive Wiesenfläche einschreiben. Ein einheimischer Gehölzgürtel bildet, wo nötig, einen Puffer zur Autobahn. Der Autobahnpark bietet Flächen für wichtige lokale Naherholung, Sondernutzungen wie Urban Farming und Retentionsfunktionen.

Eine durchgehende, öffentliche Wegeverbindung von Norden nach Süden ist das Kernelement des Autobahn-parks und bei der Entwicklung der angrenzenden Baubereiche von zentraler Bedeutung.



Autobahn Park. 20 meters

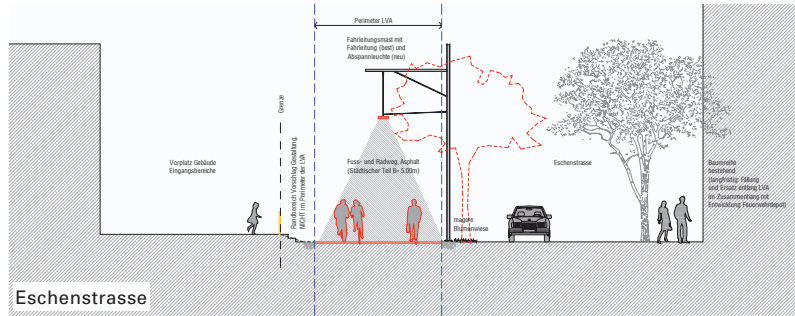


Autobahn Park. 30 meters

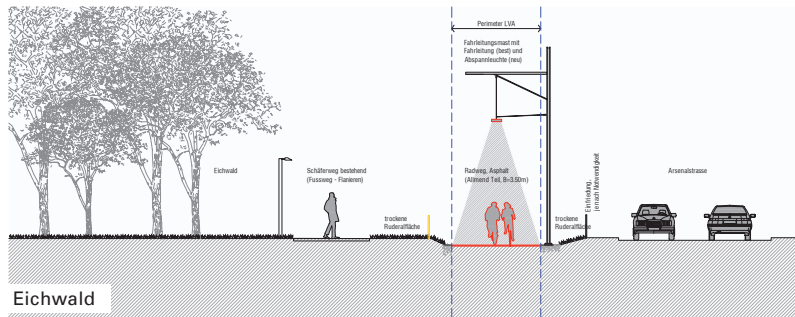
C Promenade

bestehendes Projekt Stadt Luzern, Tiefbauamt

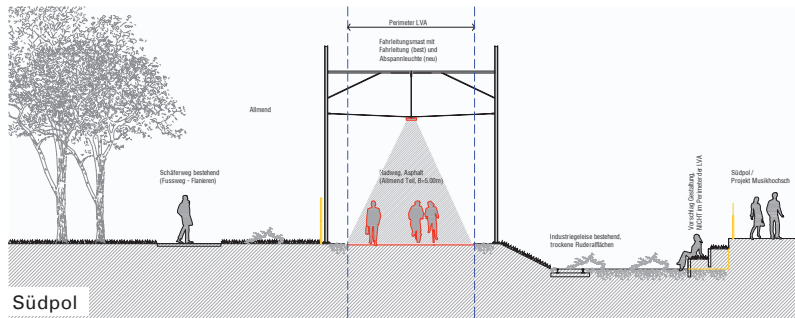
Nach der Tieferlegung der Zentralbahn zwischen Mattenhof und Steghof im Dezember 2012 soll die alte Bahnstrecke zu einer attraktiven Langsamverkehrsachse umgenutzt werden. Sie stellt eine direkte, schnelle und sichere Velo- und Fusswegverbindung zwischen der Stadt Luzern und den Gemeinden Kriens und Horw, dem Stadtteil LuzernSüd her.



Eschenstrasse

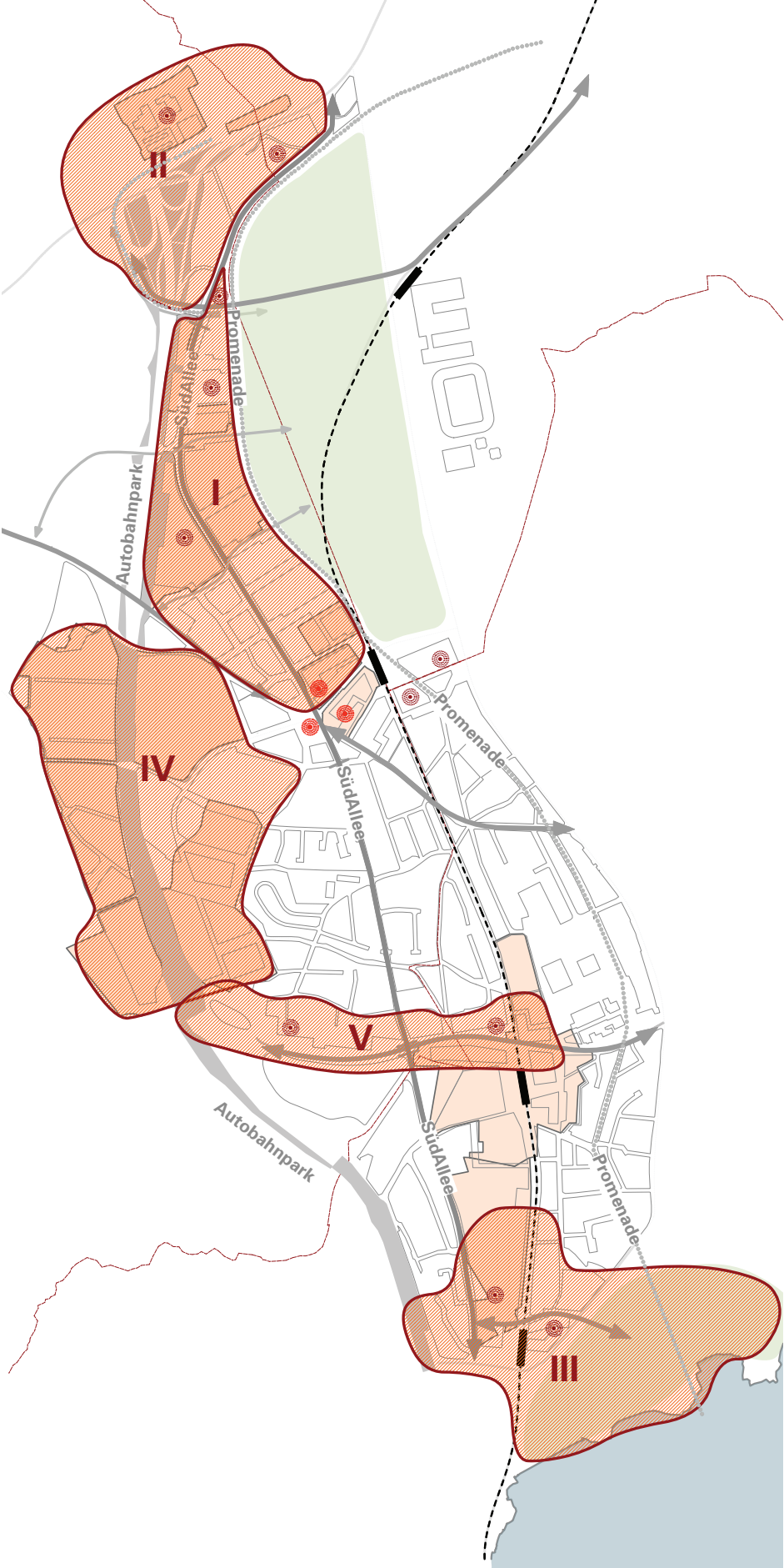


Eichwald



Südpol

Nachnutzung Zentralbahntrasse, Stadt Luzern/ Tiefbauamt



Vertiefungsgebiet I

Nidfeld, Eichwilstrasse bis Mattenplatz

Sommer/Herbst 2013:

- Strassenraum Südallee
- Präzisierung Baubereiche, Erschliessungs- und Freiraumverbindungen
- Formulierung der Gestaltungsvorgaben entlang der drei zentralen Nord-Südachsen (Autobahnpark, Südallee, Promenade) und der West-Ost verlaufenden Freiraumverbindungen
- Dichte und Hochpunkte
- Nutzungsverteilung

Im Rahmen des Folgeauftrages sind die *Städtebaulichen Richtlinien Vertiefungsgebiet I* (Nidfeld, Eichwilstrasse bis Mattenplatz) erstellt worden. Siehe Broschüre „Vertiefungsgebiet I: städtebauliche Richtlinien (Teilbereich Artikel 20 BZR Kriens)“

Vertiefungsgebiet II

Eichhof/ Anschluss A2/ Luzernerstrasse, 2014:

- Koordination und Integration der verschiedenen Studien in das Entwicklungskonzept LuzernSüd, hier besonders folgende Arbeiten:
- Masterplan Luzernerstrasse; Verkehrs-, Betriebs-, Gestaltungskonzept
- Freiraumkonzept Anschluss A2
- Verkehrskonzept Anschluss A2
- Machbarkeitsstudie Schmid/REKAG/GWF
- Entwicklung Projekt Eichhof West
- Entwicklung Wettbewerb Eichhof Süd
- Anschluss Südallee an Luzernerstrasse

Vertiefungsgebiet III

Horw See/ HSLU/ S-Bahn-Haltestelle, 2014/15:

- neue S-Bahnhaltestelle
- Anbindung an See
- Präzisierung Baufelder, Erschliessung und Freiraum
- Dichte und Hochpunkte
- Nutzungsverteilung (Hochschule)
- Zonenzuordnung

Vertiefungsgebiet IV

Schlund/ Grabenhof/ Schweighof/ Schällmatt, 2015/16:

- Strassenraum Ringstrasse
- Präzisierung Baufelder und Erschliessung
- Präzisierung Vernetzung Autobahnpark
- Integration bestehender Planungen
- Dichte und Hochpunkte
- Nutzungsverteilung
- Zonenzuordnung

Vertiefungsgebiet V

Achse Pilatusmarkt bis Horw Mitte, 2015-17:

- Strassenraum Ringstrasse
- Präzisierung Baufelder, Erschliessung und Freiraum
- Dichte und Hochpunkte
- Nutzungsverteilung
- Zonenzuordnung



Vertiefungsgebiet I

Nidfeld (Eichwilstr. bis Mattenplatz)
Sommer/Herbst 2013

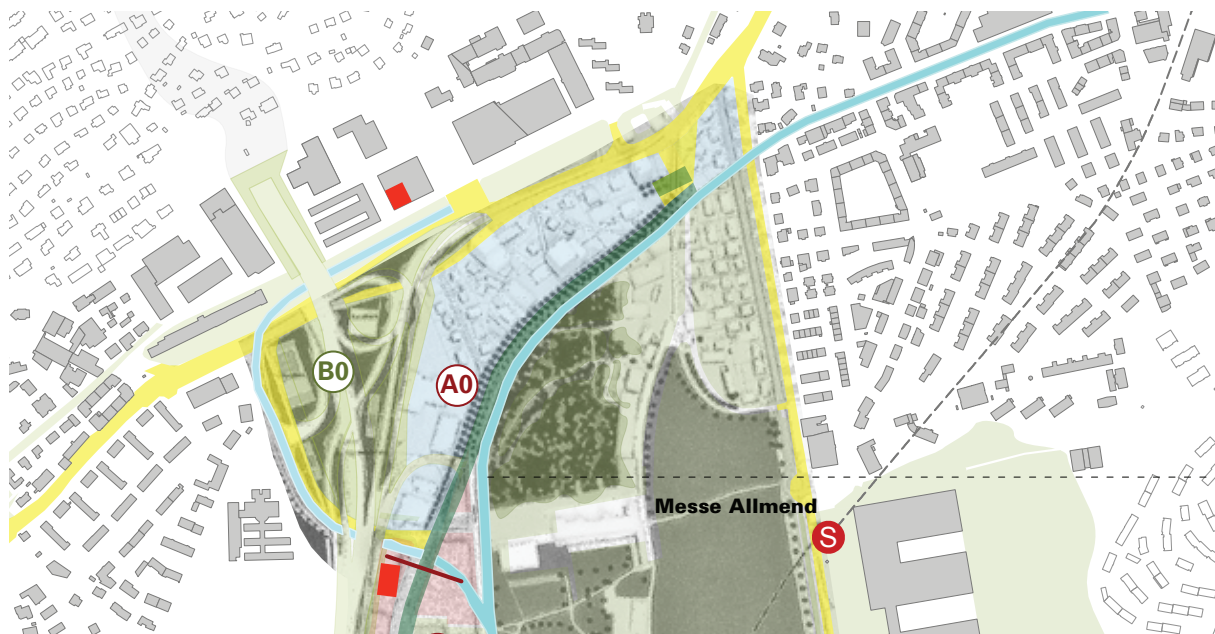
- Strassenraum Südallee
- Präzisierung Baubereiche, Erschliessungs- und Freiraumverbindungen
- Formulierung der Gestaltungsvorgaben entlang der drei zentralen Nord-Südachsen (Autobahnpark, Südallee, Promenade) und der West-Ost verlaufenden Freiraumverbindungen
- Dichte und Hochpunkte
- Nutzungsverteilung

- Erstellung der Städtebaulichen Richtlinien Vertiefungsgebiet I

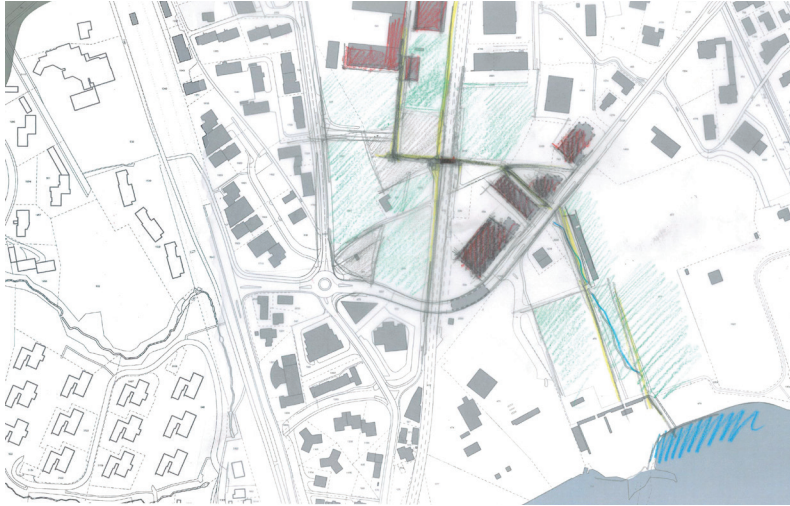
Vertiefungsgebiet II

Eichhof/ Anschluss A2/ Luzernerstrasse, 2014:

- Koordination und Integration der verschiedenen Studien in das Entwicklungskonzept LuzernSüd, hier besonders folgende Arbeiten:
- Masterplan Luzernerstrasse; Verkehrs-, Betriebs-, Gestaltungskonzept
- Freiraumkonzept Anschluss A2
- Verkehrskonzept Anschluss A2
- Machbarkeitsstudie Schmid/ REKAG/GWF
- Entwicklung Projekt Eichhof West
- Entwicklung Wettbewerb Eichhof Süd
- Anschluss SüdAllee an Luzernerstrasse



C | Umsetzungsstrategie | Präzisierungen | Vertiefungsgebiete

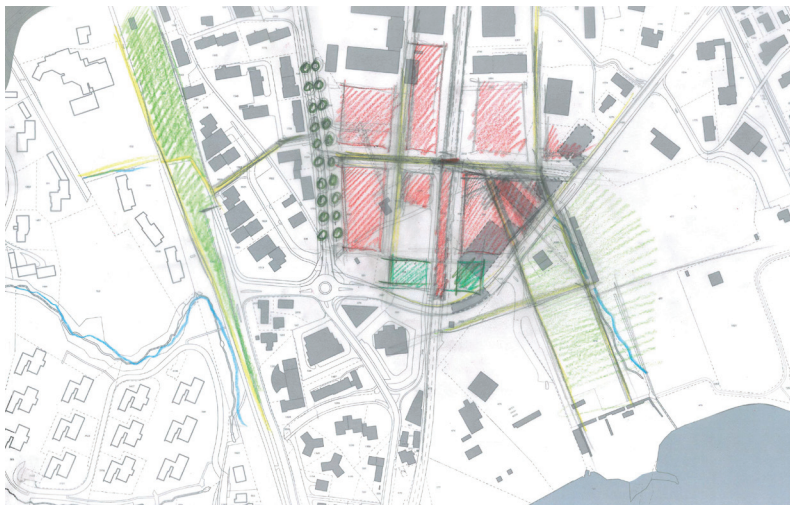


Vertiefungsgebiet III

Horw See/ HSLU/ S-Bahn-Haltestelle, 2014/15:

- neue S-Bahnhaltestelle
- Anbindung an See
- Präzisierung Baufelder, Erschliessung und Freiraum
- Dichte und Hochpunkte
- Nutzungsverteilung (Hochschule)
- Zonenzuordnung

kurzfristig



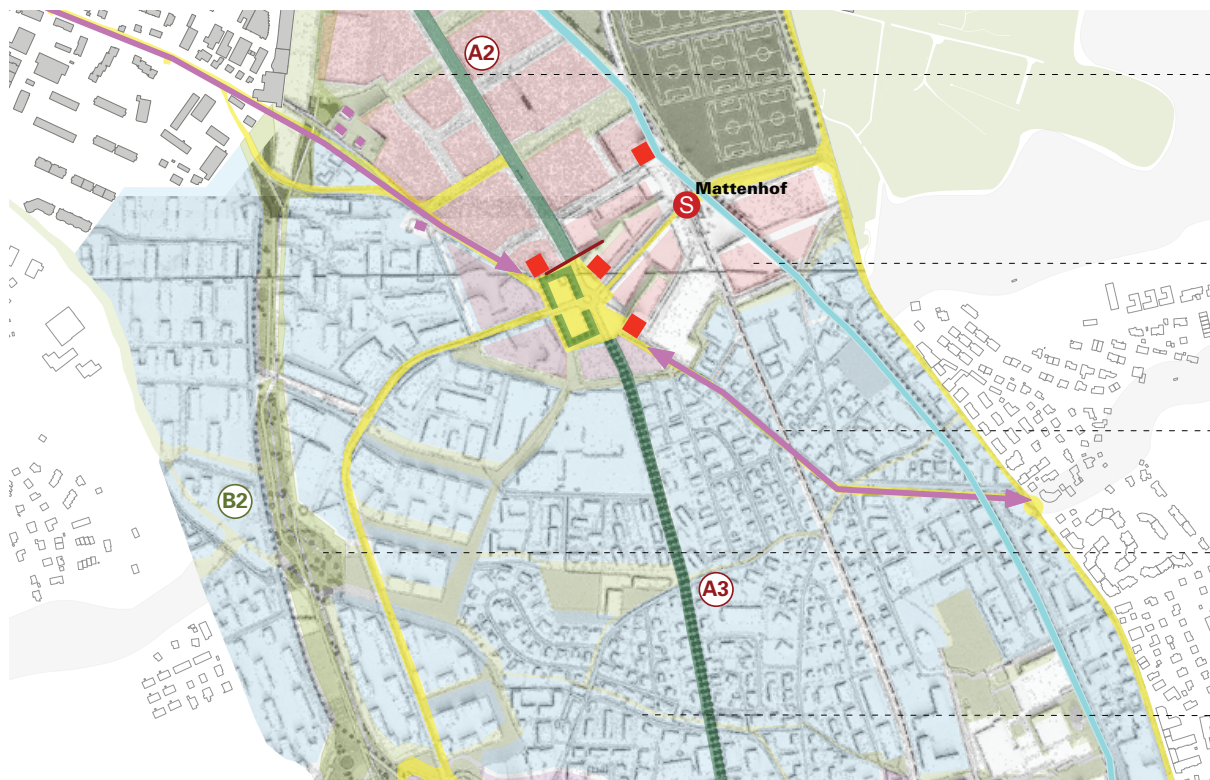
langfristig



Vertiefungsgebiet IV

Schlund/ Grabenhof/ Schweighof/
Schällematt, 2015/16:

- Strassenraum Ringstrasse
- Präzisierung Baufelder und Erschliessung
- Präzisierung Vernetzung Auto-
bahnpark
- Integration bestehender
Planungen
- Dichte und Hochpunkte
- Nutzungsverteilung
- Zonenzuordnung



Vertiefungsgebiet V

Achse Pilatusmarkt bis Horw Mitte,
2015-17:

- Strassenraum Ringstrasse
- Präzisierung Baufelder, Erschliessung und Freiraum
- Dichte und Hochpunkte
- Nutzungsverteilung
- Zonenzuordnung



Mattenplatz

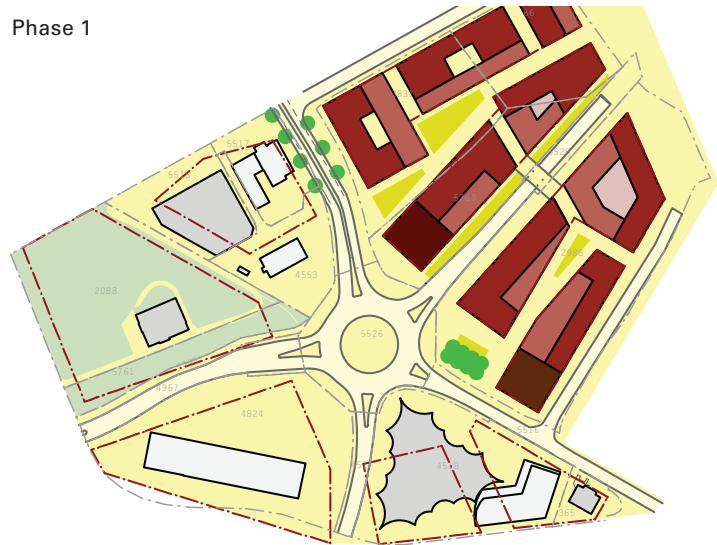
Der neu zu dimensionierende und zu gestaltende Mattenplatz ist heute vom Verkehr dominiert, die Gebäude sind ohne Kontext zum Platz angeordnet.

Eine mögliche Etappierung des Strassenraumes und der umgebenden Bebauung ist nachfolgend beschrieben:

Phase 1

Die Projekte Mattenhof I und II werden zusammen mit dem Ostteil des Mattenplatzes realisiert. Der Mattenkreisel bleibt in seinem bisherigen Zustand, aber die neugestaltete Südallee wird an den Knoten angebunden.

Phase 1



Phase 2

Die Bebauung der Areale Mattenplatz Süd und West (Parzellen 2088, 5761, 4824, 4517, 4518, 365) wird vorangetrieben.

Damit kann auch die Redimensionierung und Neugestaltung des Mattenkreisels mit neuer Strassenführung im Süden und Westen realisiert werden (Südallee als ÖV- und LV-Achse).

Der Mattenplatz Süd wird zeitgleich umgestaltet.

Phase 2



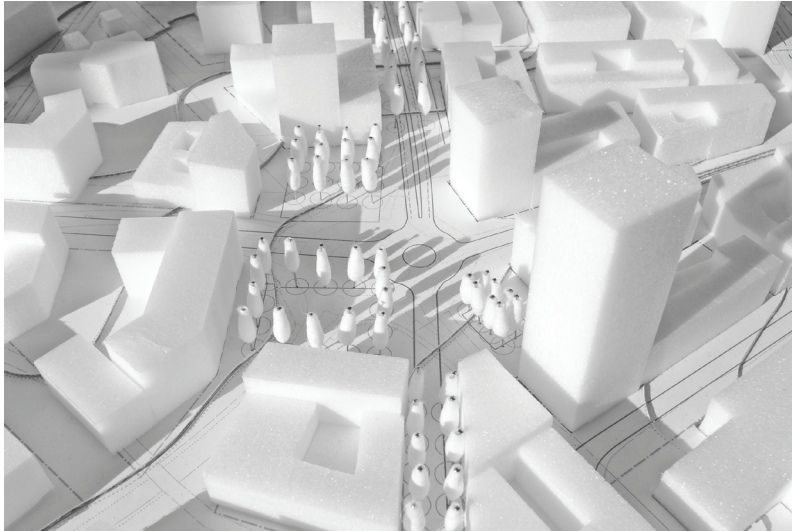
Phase 3

Die Neubauten auf den Parzellen 5517, 5518 und 4553 werden zusammen mit dem Mattenplatz Nord und der ankommenden historischen Dorfachse als LV-Achse Horw - Kriens realisiert.

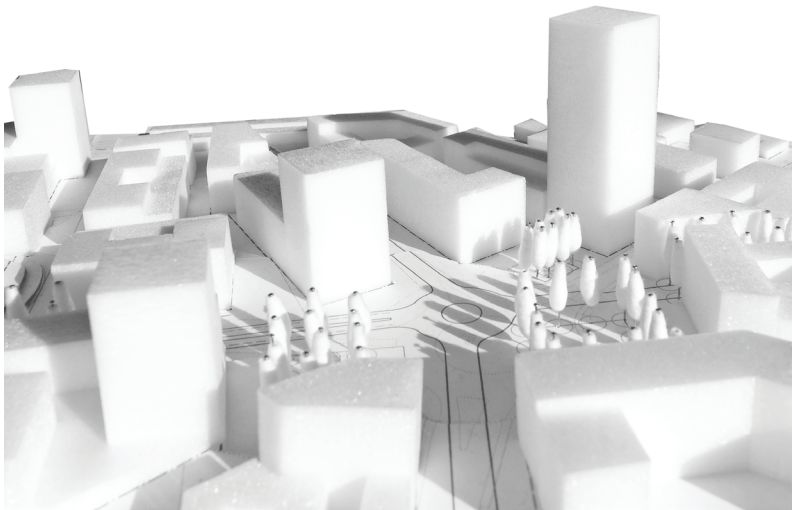
Phase 3



C | Umsetzungsstrategie | Präzisierungen | Strategische Orte



Modellfoto Mattenplatz von Süden



Modellfoto Mattenplatz von Westen

