
15. Januar 2014

Nr. 089/2014

Planungsbericht Entwicklungskonzept LuzernSüd

Objektkredite für Fachbereiche Städtebau/Landschaft und Verkehr



Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag unterbreitet Ihnen der Gemeinderat den Planungsbericht Entwicklungskonzept LuzernSüd sowie die Objektkredite für die Fachbereiche Städtebau / Landschaft und Verkehr mit dem Antrag auf Kenntnisnahme und Zustimmung.

1. Ausgangslage

Gemäss kantonalem Richtplan und Agglomerationsprogramm soll im Agglomerationsraum Luzern die Siedlungsentwicklung weitestgehend nach innen erfolgen. Die zukünftigen Nutzungen sollen an den Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs entwickelt werden. Neben dem Zentrum Luzern entstehen drei Subzentren: LuzernNord (um den Seetalplatz), LuzernOst (im Rontal) und LuzernSüd (rund um die Allmend, vom Eichhof bis zur Horwer Seebucht) mit vielfältigen Nutzungen und grosser Dichte sowie guter Gestaltung und hoher Aufenthaltsqualität. Das Zukunftsbild 2030 als integrierter Bestandteil des Agglomerationsprogramms zeichnet diese Entwicklung für LuzernPlus als Ganzes, aber auch für die einzelnen Gemeinden des Regionalplanungsverbandes vor. Die drei Gemeinden Kriens, Horw und Luzern haben 2010 ein „Leitbild für die Entwicklung von LuzernSüd“ erarbeitet und 2012 einen Studienauftrag für das Gebiet vom Eichhof bis zum Schlund durchgeführt. Das Siegerprojekt wurde im Januar 2013 der Öffentlichkeit präsentiert.

Folgendes Siegerteam durfte den Folgeauftrag bearbeiten und wird für die weiteren Planungsschritte beauftragt:

- ernst niklaus fausch architekten ETH/SIA gmbh, Zürich
- Schweingruber Zulauf Landschaftsarchitekten BSLA, Zürich
- bürokobi gmbh, Münsingen
- Fahrländer Partner AG, Raumentwicklung, Zürich

Am 23. Oktober 2013 fand zum zweiten Mal die Gebietskonferenz LuzernSüd statt. Eingeladen waren die Bevölkerung, die Ortsparteien, die Quartiervereine und weitere interessierte Organisationen. Die Planer Ursina Fausch und Fritz Kobi - vom Siegerteam des Studienauftrags LuzernSüd - stellten den aktuellen Stand des Entwicklungskonzepts LuzernSüd und der städtebauliche Richtlinien für das Gebiet Nidfeld vor. Hier entsteht ein neuer Stadtteil für 15'000 Einwohner und Arbeitsplätze, mit S-Bahn und Buslinien im 15-Minuten-Takt erschlossen mit der City Luzern. Die Vertreter der Exekutiven der drei Gemeinden bekannten sich zur gemeinsamen Planung und Entwicklung des neuen Stadtteils LuzernSüd. Pius Zängerle, Präsident LuzernPlus, stellte die weiteren politischen Schritte vor: Die Gemeinderäte Kriens und Horw und der Stadtrat Luzern werden Anfang 2014 das Entwicklungskonzept verabschieden und Bericht und Antrag zur Kenntnisnahme an die Einwohnerräte Kriens und Horw sowie den Grossen Stadtrat Luzern stellen.

2. Projektbeschreibung

2.1 Entwicklungskonzept LuzernSüd

Die Gemeinden Kriens, Horw und die Stadt Luzern sowie der Kanton Luzern bekennen sich zu einer koordinierten Entwicklung des Stadtraumes LuzernSüd. 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.

Das Entwicklungskonzept LuzernSüd umfasst drei Teile:

- A / Zusammenfassung
- B / Prozess und Organisation
- C / Umsetzungsstrategie

Nachfolgend wird lediglich auf die stadträumlichen Elemente Landschaft (Freiraum), Städtebau und Verkehr eingegangen. Für die übrigen Inhalte wird auf das beiliegende Entwicklungskonzept verwiesen. Die räumlichen Bezeichnungen können im Entwicklungskonzept Seite 10 oder auf dem separaten Plan A3 „Entwicklungskonzept“ angeschaut werden.



Plan Entwicklungskonzept (siehe Entwicklungskonzept oder separater Plan A3)

2.2 Landschaft (Freiraum)

Für die Schaffung einer eigenen stadträumlichen Identität des neuen, gemeindeübergreifenden Stadtteils wird 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 Langsamverkehrs bei gleichzeitiger Steuerung des motorisierten Individualverkehrs. Bestehende und eine neue S-Bahn-Haltestelle werden als Entwicklungsschwerpunkte definiert.

2.3 Städtebau

Urbanität entsteht durch Mischung. Die Nutzung und die Bebauungsstruktur von LuzernSüd gliedern sich in drei Bereiche:

- Im Norden erfolgt – ausgehend von der Entwicklung beim Mattenhof – eine Transformation in ein dichtes 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 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.
- Im Süden entsteht mit der Erweiterung der Hochschule und ergänzenden Wohn- und Versorgungsnutzungen ein lebendiges Quartier. Entlang des Seeufers entwickelt sich eine Stadtkante mit einem Nutzungsschwerpunkt für die zukünftige Ergänzung der S-Bahnhaltestelle.

Wichtige Elemente des Freiraums und des Städtebaus sind:

SüdAllee

Das Rückgrat der Erschliessung von LuzernSüd bildet die SüdAllee, die als Allee ausgestaltete Arsenal- und Nidfeldstrasse in Kriens, sowie die Ringstrasse in Kriens und Horw. Insbesondere entlang der SüdAllee entstehen in Zukunft neue Überbauungen mit gemischten Nutzungen und städtischem Charakter: Publikumsnutzungen entlang der Allee, Wohnnutzungen in den Obergeschossen und entlang der Allmend. Als Grundlage für die Erstellung eines Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepts wird die SüdAllee in realistische Teilabschnitte gegliedert und es werden Varianten von Strassenquerschnitten vorgeschlagen.

Autobahnpark

Der Autobahnpark gliedert sich in fünf verschiedene Abschnitte in unterschiedlichen städtebaulichen Situationen. Er ist auf öffentliche Nutzung ausgelegt, deren Komponenten sich als

Intarsien (= eingelegte Muster) 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 Wegverbindung von Norden nach Süden ist das Kernelement des Autobahnparks und bei der Entwicklung der angrenzenden Baubereiche von zentraler Bedeutung.

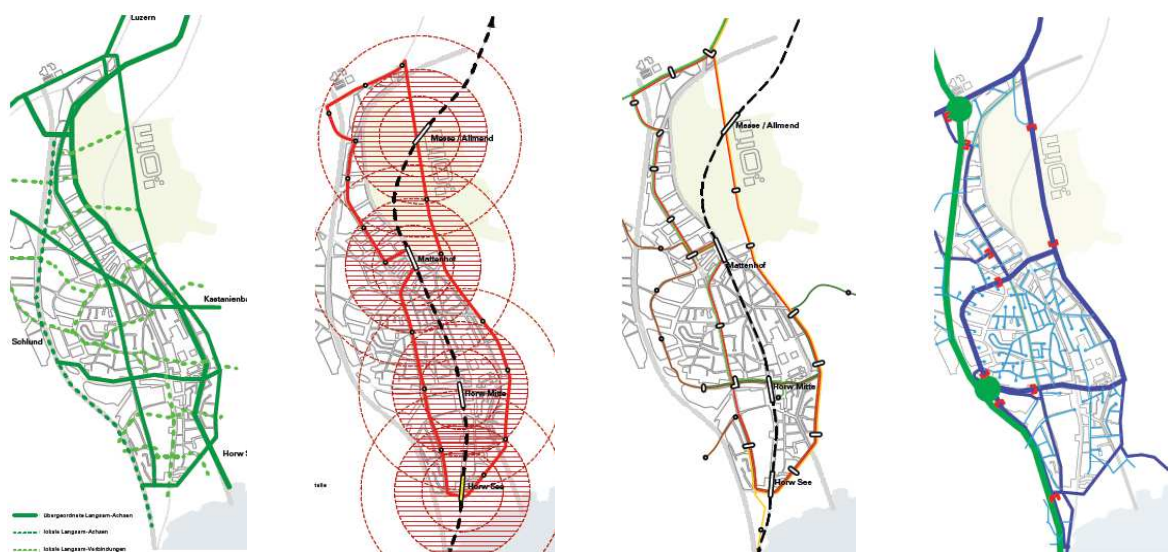
Promenade

Die Promenade (Langsamverkehrsachse, Rad- / Gehweg auf dem alten Zentralbahntrasse) ist das dritte wichtige Element des Freiraums und Städtebaus.

2.4 Verkehr

Der motorisierte Individualverkehr 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 zum Teil neu geführten 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 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.

Bei den konzeptionellen Inhalten, die den Verkehr betreffen, handelt es sich um mögliche Szenarien und Ideen; der Abgleich mit dem beschlossenen Agglomerationsprogramm Luzern 2. Generation findet im Folgeauftrag Verkehr statt.



Plan Konzept Schema mit Verkehrsverbindungen (siehe Entwicklungskonzept ab Seite 32)

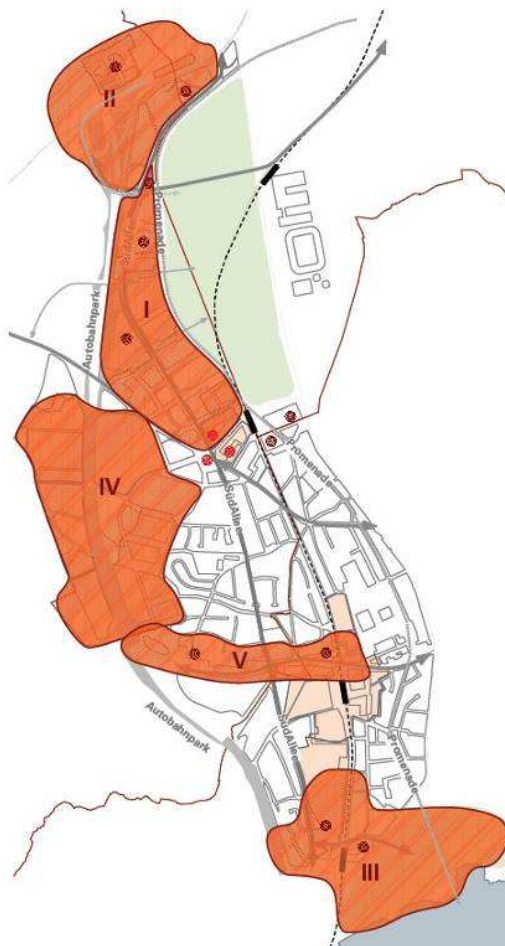
3. Weiteres Vorgehen

3.1 Weitere Schritte Städtebau

Für Teilgebiete von LuzernSüd werden Vertiefungsstudien (städtebauliche Richtlinien) als Vorgaben für Bebauungs- und Gestaltungspläne erstellt, insbesondere:

- 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.

Die verschiedenen Vertiefungsstudien umfassen folgende Gebiete:



Vertiefungsgebiete I - V

- Vertiefungsgebiet I Nidfeld (Eichwilstrasse bis Mattenplatz): die städtebaulichen Richtlinien wurden bereits erarbeitet
- Vertiefungsgebiet II (Eichhof/ Anschluss A2/ Luzernerstrasse)
- Vertiefungsgebiet III (Horw See/ HSLU/ S-Bahn-Haltestelle)
- Vertiefungsgebiet IV (Schlund/ Grabenhof/ Hinterschlund)
- Vertiefungsgebiet V (Achse Pilatusmarkt bis Horw Mitte)

Die Vertiefungsstudien erfolgen aufgrund der zeitlichen Prioritäten der Gemeinden und der Bauabsichten der Grundeigentümer. Die Grundeigentümer werden in die Planung einbezogen und haben sich finanziell daran zu beteiligen. Für das Vertiefungsgebiet I Nidfeld (Eichwilstrasse bis Mattenplatz) als Teil des Perimeters Art. 20 BZR Kriens wurden die städtebaulichen Richtlinien bereits erstellt.

3.2 Weitere Schritte Verkehr

Für die Kantonsstrassen im Raum LuzernSüd wurde von der Dienststelle vif in den letzten Jahren ein Verkehrskonzept erarbeitet als Basis für das Strassenbauprogramm des Kantons Luzern. Dieses Verkehrskonzept bedarf noch einer Verfeinerung für die Gemeindestrassen, insbesondere muss es auf die Entwicklungen und die Grundphilosophie des Entwicklungskonzepts LuzernSüd abgestimmt werden. Zudem fehlt auch die gegenseitige Abstimmung zwischen den Kantonsstrassen und den Gemeindestrassen. Gewählt wird ein pragmatischer und flexibler Vorgehensansatz. Im Rahmen von für LuzernSüd geltenden übergeordneten Grundsätzen und Regeln zur Philosophie des Umgehens mit dem Verkehr und zu projektprägenden Elementen sollen die verkehrlichen Fragen nur dort im Detail bearbeitet werden, wo sich Entwicklungen abzeichnen. Das Erarbeiten der übergeordneten Regeln und Grundsätzen (strategisch, übergeordnete Ebene) erfolgt 2014. Parallel dazu werden in Zusatzaufträgen verschiedene aktuelle Fragen im Zusammenhang mit laufenden Planungen beantwortet (Projektebene). Und als drittes Standbein ist das Monitoring und Controlling aufzubauen.

3.3 Weitere Schritte Energie

Der kantonale Richtplan verlangt, dass der Umgang mit Energie gemeindeübergreifend koordiniert wird. In der Wärmeversorgung sollen ortsgebundene (Ab-)Wärmequellen Priorität bekommen, was entsprechende Infrastruktur zur Erschliessung und Verteilung braucht. Das Agglomerationsprogramm 2. Generation sieht überkommunale Teilrichtpläne Wärme vor. Die drei Energiestädte Kriens, Horw und Luzern unter Federführung von LuzernPlus haben gemeinsam einen Leistungsbeschrieb erstellt und bereits einen Auftrag ausgelöst. Der Kanton Luzern hat sich bereit erklärt, einen Beitrag zu übernehmen. Die Resultate werden als Vorgaben in die Bebauungs- und Gestaltungspläne einfließen.

6. Objektkredite

6.1 Objektkredit Fachgebiet Städtebau/Landschaft

Die Umsetzung des Entwicklungskonzepts setzt sich aus zwei Teilstrategien für den Fachbereich Städtebau / Landschaft und den Fachbereich Verkehr sowie einem Teilrichtplan Wärme zusammen. Die Kosten und die Finanzierung der einzelnen Teile gehen aus nachfolgender Zusammenstellung hervor.

| Bereich | Periode | Kosten [Fr.] | Finanzierung in [Fr.] exl. MwSt. |
|--|--------------------|------------------|---|
| Gebietsmanagement LuzernSüd | 2014 – 2017 | 200'000 | LuzernPlus / Eigentümer |
| Sitzungen Kerngruppe/Beirat/Prozesse | jährlich | 25'000 | Gebietsmanagement |
| Modell | jährlich | 25'000 | Gebietsmanagement > 50% Eigentümer |
| Konzeptebene | 2014 - 2017 | 400'000 | Kriens: 240'000, Horw: 120'000 Luzern: 40'000 |
| Konzept, Steuerung Team | jährlich | 50'000 | 60% Kriens 30% Horw 10% Luzern |
| PR/Monitoring | jährlich | 50'000 | 60% Kriens 30% Horw 10% Luzern |
| Vertiefungsgebiete (städtebauliche Richtlinien) | 2013 - 2017 | 480'000 | Kriens: 170'000, (+ Vorfinanzierung Kriens: 170'000) Horw: 60'000 Luzern: 10'000 Eigentümer: 240'000 |
| I Nidfeld (liegt vor) | 2013 | 80'000 | 50% Kriens 50% Eigentümer (Vorfinanz. Kriens) |
| II Eichhof-Arsenalstrasse (Start Nov. 2013) | 2014 | 100'000 | 40% Kriens 10% Luzern 50% Eigentümer (Vorfinanz. Kriens) |
| III Horw Süd | 2014/15 | 100'000 | 50% Horw 50% Eigentümer |
| IV Schlund/ Grabenhof - Hinterschlund | 2015/16 | 100'000 | 50% Kriens 50% Eigentümer (Vorfinanz. Kriens) |
| V Achse Pilatusmarkt - Horw Mitte | 2016/17 | 100'000 | 40% Kriens 10% Horw 50% Eigentümer (Vorfinanz. Kriens) |
| Projektberatungen und Testplanungen | 2014 - 2017 | 240'000 | Eigentümer |
| Beratungen und Testplanungen für Eigentümer durch Team | jährlich | 60'000 | Zulasten Eigentümer |
| Total Umsetzungsstrategie Städtebau | 2013 - 2017 | 1'320'000 | davon Gemeinde Kriens: 410'000 Kostendach inkl. MwSt: A 450'000 Vorfinanz. inkl. MwSt. B 185'000 |

6.2 Objektkredit Fachgebiet Verkehr

Die Finanzierung einzelner Teile der Umsetzungsstrategie Verkehr ist sehr stark von der jeweiligen Aufgabenstellung und der Zuständigkeit abhängig und lässt sich daher zurzeit noch nicht überall beziffern. Dort wo die Finanzierung noch offen ist, werden für die Ermittlung der kommunalen Beiträge Annahmen getroffen, die sich am Kostenteiler der Umsetzungsstrategie Städtebau orientiert.

| Bereich | Periode | Kosten [Fr.] | Finanzierung in [Fr.] exl. MwSt. |
|---|--------------------|----------------|---|
| Strategische Ebene | 2014 - 2017 | 400'000 | Annahme: Kriens: 120'000 Rest: Luzern, Horw, Kanton und VVL |
| Grundkonzept | 2014 | 200'000 | Kriens: 115'000, Horw: 40'000 Luzern: 25'000, Kanton: 70'000 |
| Instrumente (Verkehrsmodell/VISSIM) | nach Bedarf | 50'000 | |
| <i>Konzept Kanton (SNZ)</i> | <i>2012/13</i> | <i>210'000</i> | <i>Gemeinden: 45'000, Kanton: 165'000 (abgerechnet)</i> |
| <i>Konzept VVL (AggloMobil due)</i> | <i>2012/13</i> | <i>70'000</i> | <i>VVL (abgerechnet)</i> |
| Konzept VVL (AggloMobil tre) | 2014-17 | 50'000 | VVL **) |
| Monitoring und Controlling*) | laufend | 100'000 | Annahme: Kriens: 5'000 Rest: Luzern, Horw, Kanton, VVL |
| Projektebene (je nach Standortgemeinde und Beteiligte*) | 2014 - 2017 | 550'000 | Annahme Kriens: 325'000 Rest: Luzern, Horw, Kanton, Astra und Eigentümer |
| Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept Eichhof/Luzernerstrasse | 2014/15 | 150'000 | Kriens: 40'000, Luzern: 10'000 Kanton / Astra: 100'000 |
| Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept Nidfeldstrasse | 2015/16 | 150'000 | Kriens: 150'000 |
| Mobilitätsberatung*) | laufend | 50'000 | Kriens: 135'000 |
| Kurzfristige Fragestellungen, aktuelle Drittprojekte*) | nach Bedarf | 200'000 | Rest: Luzern, Horw und Eigentümer |
| Total Umsetzungsstrategie Verkehr | 2014 - 2017 | 950'000 | Davon Gemeinde Kriens: 445'000 Kostendach inkl. MwSt.: C 480'000 |

*) Es muss einzeln geprüft werden, in welchen Zuständigkeitsbereich die Aufgaben fallen.

**) VVL = Verkehrsverbund Luzern

6.3 Finanzierung der Beiträge der Gemeinde Kriens

Die Beiträge der Gemeinde Kriens für die Weiterbearbeitung des Entwicklungskonzepts LuzernSüd sind in der Finanzplanung 2014-2018 enthalten. Sie sind in der Höhe von Fr. 120'000.00 (Verkehrskonzept) und Fr. 200'000.00 (Konzept, Bebauungspläne) pro Jahr für die Jahre 2014 bis 2017 eingestellt. Die erste Tranche ist im Voranschlag 2014 zu Lasten der Investitionskonti 581.02 und 581.03 budgetiert.

| Finanzplan in 1'000 [Fr.] | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|-----------------------------|------|------|------|------|
| Verkehrskonzept | 120 | 120 | 120 | 120 |
| Konzept / Bebauungspläne | 200 | 200 | 200 | 200 |
| Energiekonzept | 120 | | | |

Der Auftrag für den Teilrichtplan Wärme LuzernSüd wurde im September 2013 von Luzern-Plus mit einem Gesamthonorar von Fr. 68'300.00 erteilt. Der Gemeinderat hat in eigener Kompetenz den Anteil der Gemeinde Kriens von Fr. 26'600.00 genehmigt. Damit sind für die Fachgebiete Städtebau / Landschaft und Verkehr total Fr. 1'280'000.00 für die nächsten vier Jahre reserviert. Z

Zu den Positionen Städtebau / Landschaft, Vorfinanzierung Vertiefungsgebiete und Verkehr werden im Bruttokredit noch die Vorfinanzierung von Bebauungsplänen (Pos. D) sowie eine Pos. E für Unvorhergesehenes dazugezählt. Es wird die Erarbeitung von fünf Bebauungsplänen während der Periode 2014 bis 2017 angenommen. Die Rechtsgrundlage für die Rückerstattung von vorfinanzierten Planungsleistungen ist im nächsten Kapitel beschrieben. Zusammengefasst ergeben sich für die Gemeinde Kriens folgende Beiträge für die Weiterbearbeitung des Entwicklungskonzepts:

| Leistungen für Objektkredit | Periode | Pos. | Total Fr. inkl. MwSt. |
|---|--------------------|------|--------------------------|
| Umsetzungsstrategie Städtebau / Landschaft | 2013 - 2017 | A | 450'000.00 |
| Vorfinanzierung Vertiefungsgebiete (städtebaul. Richtlinien) | 2013 - 2017 | B | 185'000.00 |
| Umsetzungsstrategie Verkehr | 2014 - 2017 | C | 480'000.00 |
| Vorfinanzierung Bebauungspläne (Annahme 5 BP) | 2014 - 2017 | D | 500'000.00 |
| Reserve / Unvorhergesehenes | 2014 - 2017 | E | 50'000.00 |
| Total Bruttokredit Gemeinde Kriens | 2014 - 2017 | | 1'665'000.00 |
| Rückerstattung städtebauliche Richtlinien durch Grundeigentümer während Periode (Annahme) | 2014 - 2017 | F | -85'000.00 |
| Rückerstattung Bebauungspläne durch Grundeigentümer während Periode (Annahme) | 2014 - 2017 | G | -300'000.00 |
| Total Nettokredit Gemeinde Kriens | 2014 - 2017 | | 1'280'000.00 |

Luzern Plus und LuzernSüd stellen einen Antrag an den Kanton Luzern für einen weiteren Mitfinanzierungsbeitrag aus dem Kohäsionsfonds. Ein allfälliger Beitrag würde den Nettokredit zusätzlich reduzieren.

6.4 Rechtsgrundlage für die Rückerstattung vorfinanzierter Planungsleistungen

Die neue Bestimmung zu den Kosten für die Ausarbeitung und den Erlass eines Bebauungsplans (§ 66 Abs. 1 PBG) trat am 01. Januar 2014 in Kraft. Sie lautet:

¹ Die Gemeinde trägt die Kosten für die Ausarbeitung und den Erlass eines Bebauungsplanes. Soweit den Grundeigentümern erhebliche Vorteile erwachsen, kann sie ihnen die Kosten teilweise oder ganz überbinden.

Die Gemeinde Kriens schliesst mit den Grundeigentümern Finanzierungsvereinbarungen ab, welche die Finanzierung der Entwicklungs- und Planungskosten sowie die Kosten der Ausarbeitung und des Erlasses des Bebauungsplanes regeln.

Die Bauvorschriften für Areale im Entwicklungsraum Eichhof - Schlund wurden mit der Ortsplanungsrevision 2012/13 in Art. 20 BZR definiert. Dieser Artikel bietet die Rechtsgrundlage, dass mit einem Bebauungsplan Mehrwerte bei den Gebäudehöhen und mit anderen Nutzungen gegenüber der rechtskräftigen Arbeitszone geschaffen werden können. Diese erheblichen Vorteile rechtfertigen die Gemeinde, der Grundeigentümerin den maximalen Anteil gemäss PBG der Aufwendungen für die Ausarbeitung und den Erlass des Bebauungsplans in Rechnung zu stellen.

Die Gemeinde wird die vorfinanzierten Planungen erst mit Rechtskraft der verschiedenen Bebauungspläne in Rechnung stellen können. Es wird deshalb in den Positionen F und G angenommen, dass die Rückerstattungen nicht vollumfänglich in der Periode 2014 bis 2017 erfolgen werden. Zudem trägt die Gemeinde das Planungs- und Vorfinanzierungsrisiko, dass ein Bebauungsplan politisch scheitert oder aus juristischen Gründen nie rechtskräftig wird.

7. Politische Vorstösse

7.1 Bericht Postulat Wicki Nr. 034/13:

Lernen von den Besten: Nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (Eingang 09. April 2013, zuständiges Departement: Baudepartement)

Der Gemeinderat wird ersucht zu prüfen, wie die qualitative Weiterentwicklung und Aufwertung der Gemeinde Kriens unter zeitgenössischen, nachhaltigen und partizipativen Gesichtspunkten erfolgen kann. Er soll sich von ausgezeichneten Städten und Agglomerationen bei der Umsetzung inspirieren lassen. Der Gemeinderat solle damit einen Prozess einleiten, der sich über das Lernen von den Besten orientiert.

Politische Gesamtplanung Kriens mit Aufgaben- und Finanzplan 2014 bis 2018

Die Gemeinde Kriens hat unter dem Titel „Wir sind Kriens“ Mitte 2012 einen intensiven Dialog mit der Bevölkerung eingeleitet. Mittels einer Zukunfts- und Ergebniskonferenz wurden Erwartungen aber auch Ideen und Vorschläge von Einwohnerinnen und Einwohnern zur zukünftigen Entwicklung der Gemeinde ermittelt. In den Leitlinien sowie in den Zielen und Massnahmen für 2014 – 2018 sind viele der Ergebnisse aus der Zukunfts- und Ergebniskonferenz eingeflossen. Der Gemeinderat stellte daher seine Leitlinien unter das Motto „Wir sind Kriens“.

LuzernSüd: Städtebau und Verkehr

Der vorliegende Bericht beschreibt ein Vorgehen für die städtebauliche Entwicklung eines neuen Stadtteils. Neben dem Fachgebiet Städtebau / Landschaft geniesst auch das Fachgebiet Verkehr eine hohe Priorität. Dieses einzigartige Vorgehen wurde bisher nur in Lausanne ähnlich angewendet. Es darf erwartet werden, dass andere Städte von den drei Gemeinden Stadt Luzern, Kriens und Horw lernen und das Vorgehen kopieren.

Luzerner- / Obernauerstrasse: Entwicklungskonzept mit städtebaulichen Richtlinien

Mit der Bearbeitung des Vertiefungsgebiets II werden städtebauliche Richtlinien für die Luzernerstrasse im Bereich Grosshof / Eichhof erarbeitet. Diese Planung soll entlang der Luzernerstrasse und der Obernauerstrasse fortgesetzt werden. In der politischen Gesamtplanung 2014 bis 2018 wird dieses Konzept als Masterplan beschrieben.

Zentrumsprojekt und Verkehrspolitik

Das Projekt „Zukunft Kriens – Leben im Zentrum“ wurde in einem mehrphasigen Prozess erarbeitet. Die Ergebnisse eines städtebaulichen Studienauftrages wurden mit dem behördenverbindlichen Richtplan Zentrum festgesetzt. Alle vier Teilprojekte wurden mit Architekturwettbewerben und Studienaufträgen ermittelt. Das Resultat ist ein Projekt, das einen enormen Nutzensgewinn für die Gemeinde bringt. Kulturobjekte und Industriebrachen bleiben teilweise als Zeitzeugen erhalten und werden in neue Überbauungen integriert.

Die städtebauliche Gestaltung schafft die Voraussetzung für eine Neugestaltung der Verkehrsflächen im Zentrum. Die Luzernerstrasse hat eine grosse trennende Wirkung. Der Gemeinderat geht in seiner Gesamtplanung davon aus, dass in den kommenden ein bis zwei Jahren ein Gesamtverkehrskonzept entwickelt wird. Dieses geht Verkehrsfragen ganzheitlich an, trägt den topographischen und baulichen Voraussetzungen Rechnung und strebt eine ausgewogene Balance aller Verkehrsteilnehmenden an. Für den Gemeinderat ist klar, dass die Verbesserung der Lebensqualität im Zentrum massgeblich mit der Realisierung eines durchdachten Strassenprojektes in diesem Bereich verknüpft ist. Beim Bau des Zentrums Pilatus wird deshalb der Strassenraum durch ein Zurücksetzen der Hausfassade so verbreitert, dass eine Neugestaltung des Strassenraums in diesem Bereich überhaupt erst möglich wird. Die Gemeinde Kriens wird beim Kanton auf die entsprechende Gestaltung der Luzernerstrasse (geplanter Realisierungszeitpunkt gemäss Agglomerationsprogramm Luzern 2 in der Phase 2015-2018) drängen. Der Richtplan Zentrum der Gemeinde Kriens sieht vor, dass Mehrzweckstreifen in der Mitte der Luzernerstrasse, vereinfachte Strassenquerungen und eine Flaniermeile realisiert werden.

Beispiele wie die Gemeinde Köniz zeigen, dass eine entsprechende Gestaltung des Strassenraumes trotz gleichbleibender Verkehrsdichte ein deutlicher Gewinn an Aufenthaltsqualität, mehr Kundenfrequenzen und damit mehr Umsätze beim Gewerbe schafft. Die vorgesehenen neuen Nutzungen im Zentrum verursachen kein grosses zusätzliches Verkehrsaufkommen. Der Wohnpark Teiggi sowie das Zentrum Pilatus bieten ideale Voraussetzungen für autoarmes Wohnen. Zudem wird das Angebot im Öffentlichen Verkehr zum Beispiel mit der neuen Trolleybuslinie 3 nach Emmen stetig ausgebaut.

Quartierentwicklung

Der Gemeinderat hat als Massnahme seiner Gesamtplanung die Quartierentwicklung aufgenommen. Die Gemeinde erstellt dazu ein Konzept für eine ganzheitliche partizipative Quartierentwicklung und beginnt mit der Umsetzung bei mindestens einem Pilotquartier bis 2018.

Nachdem der Gegenstand des Postulats im Kompetenzbereich des Gemeinderats liegt, gilt es mit diesem Bericht als erledigt.

8. Würdigung des Gemeinderates

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 grundeigentümerverbindliche 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.

Das Entwicklungspotenzial im Raum LuzernSüd ist gross. Die Entwicklung hängt aber massgeblich mit der Verkehrsbewältigung zusammen. Zusätzliche Nutzungen im Perimeter führen zwangsweise zu Mehrverkehr, wodurch die Stausituation verschärft und die Entwicklung behindert wird. Es braucht weitere Planungsschritte, dass Siedlung und Verkehr besser aufeinander abgestimmt werden. Im Leitbild LuzernSüd vom September 2010, das dem Entwicklungskonzept zugrunde liegt, haben sich die Gemeinden Kriens und Horw, die Stadt und der Kanton Luzern auf folgende Leitidee geeinigt: „Verkehr vermeiden, Verkehr stadtverträglich abwickeln, Verkehrsinfrastruktur optimal nutzen und zielgerichtet ergänzen“. Ausgehend von dieser Leitidee und gestützt auf die Mobilitätsstrategie des Entwicklungskonzepts muss es einerseits darum gehen, die Nutzungen in den einzelnen Teilgebieten auf die vorhandenen Kapazitäten des Verkehrssystems abzustimmen und andererseits das Verkehrssystem dermassen zu optimieren, dass der Langsamverkehr (Fussgänger und Radfahrer) und der öffentliche Verkehr einen grösseren Anteil des Gesamtverkehrs übernehmen können. Dies erlaubt es, auf den beschränkten Verkehrsflächen eine erhöhte Mobilität abzuwickeln. In Ergänzung zu den im Entwicklungskonzept aufgezeigten Umsetzungsstrategien im Verkehrsbereich braucht es zwingend Aussagen zu den Verkehrsmengen, die das Verkehrssystem aufnehmen kann. Da es sich dabei um ein dynamisches Gleichgewicht handelt, müssen auf der fachlichen und der organisatorischen Ebene ergänzende Massnahmen entwickelt werden, mit denen die weitere Entwicklung beobachtet und steuernd darauf eingewirkt werden kann.

9. Antrag

Der Gemeinderat beantragt, den Planungsbericht Entwicklungskonzept LuzernSüd zur Kenntnis zu nehmen und die Objektekredite für die Fachbereiche Städtebau/Landschaft und Verkehr zu genehmigen.

Berichterstattung durch Gemeindeammann Matthias Senn.

Gemeinderat Kriens



Paul Winiker
Gemeindepräsident



Guido Solari
Gemeindeschreiber

Beschlussestext zu Bericht und Antrag

Nr. 089/2014

Der Einwohnerrat der Gemeinde Kriens

nach Kenntnisnahme von Bericht und Antrag Nr. 089/2014 des Gemeinderates Kriens vom 15. Januar 2014

und

gestützt auf §§ 28 Abs. 1 lit. b. und 29 Abs. 1 lit. d. der Gemeindeordnung der Gemeinde Kriens vom 13. September 2007

betreffend

**Planungsbericht Entwicklungskonzept LuzernSüd
Objektkredite für Fachbereiche Städtebau/Landschaft und Verkehr**

beschliesst:

1. Der Planungsbericht Entwicklungskonzept LuzernSüd wird zur Kenntnis genommen.
2. Für die Fachbereiche Städtebau/Landschaft sowie Verkehr wird für die Periode 2014 bis 2017 ein Objektkredit von brutto Fr. 1'665'000.00 genehmigt. Die Höhe des Kredits erhöht oder vermindert sich entsprechend den Veränderungen der SIA-Honorarordnung gegenüber den Honoraransätzen 2013.
3. Der Beschluss gemäss Ziffer 2 unterliegt dem fakultativen Referendum.
4. Mitteilung an den Gemeinderat zum Vollzug.

Kriens, 20. Februar 2014

Einwohnerrat Kriens

Christine Kaufmann-Wolf
Präsidentin

Guido Solari
Schreiber