

Umsetzungsstrategie

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/Nidfild
- 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 Nidfild (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 Nidfild
- 2b Grabenhof
- 2c Vorderschlund
- 2d Schlund/ewl
- 2e LUK-Center
- 2h Garage Epper/Amberg
- mhs Musikhochschule Luzern
- hslu Hochschule Luzern Erweiterung

Entwicklungsszenario

Bebauung und Freiraum



Kurzfristig

baureife Areale und Projekte sind realisiert:

- Musikhochschule in Verbindung mit Südpol
- Areal LoMa (Nidfild)
- Areal Sternmatt/Mattenhof I und attraktiver Bahnhofplatz
- Das Hochhaus als neuer Merkmal und Anlass für das Vorantreiben der Entwicklung Mattenplatz/Schlund
- 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 zur Aufwertung. Im Autobahnpark verbindet ein provisorischer Weg die bestehenden Teilstücke. Verschiedene Ausstattungs-elemente unterstützen temporäre Nutzungen. Vorsorglich kann an der Veilchenstrasse eine Parzelle für die zukünftige Südallee gesichert werden.

Das Entwicklungskonzept LuzernSüd und die Städtebaulichen Richtlinien Vertiefungsgebiet I sind von den Gemeinden zur Kenntnis genommen. Zahlreiche Teilplanungen unterschiedlicher Akteure laufen auf Basis des übergeordneten Entwicklungskonzeptes, z.B.:

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

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

Massnahmen

- Robustheit des Entwicklungskonzeptes prüfen (Entwicklungsszenarien testen)
- Übergeordnete Entwicklungsplanung möglichst früh vorantreiben
- Steuerungsinstrumente bereit stellen (Monitoring/Controlling)
- möglichst baldiger Start mit Monitoring und Controlling
- die öffentliche Diskussion über die Entwicklungsziele von LuzernSüd lancieren (Kommunikation/Mitwirkung)

Bebauung:

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

Freiräume:

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

Verkehr:

- PP-Bewirtschaftung und Zurückhaltung bei der Bewilligung neuer PP
- Fahrtbegrenzung bei Neubauprojekten
- Sicherstellen der fahrlangerechten 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]

Bebauung und Freiraum



Mittelfristig

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

- Im Nidfild ist ein 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 Autobahnparks können verschiedene Aktivitäten etabliert und gestalterische Aufwertungen umgesetzt werden. Parallel zu den Arealbebauungen entstehen weitere Querverbindungen.

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. Pförtneranlagen ist in Betrieb. Das Basissetz 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

- Entwicklung 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 Durchfahrtsleistung auf dem Basissetz
- Lücke in der Südallee mit provisorischen Verbindungen schliessen
- Planung Ausbau des ÖV-Angebotes (Station Horw-Süd, Intervall-Erhöhung S-Bahn).

[Abgleich mit Aggloprogramm pendent]

Bebauung und Freiraum



Langfristig

Das Quartier Nidfild ist fast vollständig bebaut. Eine vielfältige urbane Nutzungsmischung schafft Synergien und garantiert, dass verschiedene Aktivitäten zu allen Tageszeiten stattfinden. Eine Fussgängerbrücke verbindet die beiden Seiten der Dorfachse.

In den neuen Wohngebieten im Schlund-Kuonmatt 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 Steinbachs ist eine neue Adresse für die Gewerbe- und Einkaufsnutzungen entstanden.

Das HSLU hat mit dem neuen Hauptgebäude bei der S-Bahnstation Horw-Süd eine neue Adresse erhalten. 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 aller Jahreszeiten geworden.

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 verkehrstragfähige Umsetzen der neuen Nutzungen und das Setzen der neuen Akzente.

Für den Langsamverkehr bestehen auf dem gesamten Basissetz 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



Verkehr



Verkehr



Themenbezogene Bearbeitung:

- Gesamtprozesssteuerung
- Koordination
- übergeordnete Planungen (gemeindeübergreifend)
- Abgleich Nutzung/Erschliessung
- Verkehrsmanagement
- UVP-Ersatzmassnahmen

Konzept - Ebene

Projekt - Ebene

Projektbezogene Bearbeitung:

- planerische Projekte: BZR - Revision, Sondernutzungsplanungen
- Arealplanungen
- Projektentwicklung - Realisierung: Infrastruktur, Hochbau, Freiraum

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 können.

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.

Prozess

Der Prozessablauf erfolgt auf zwei Ebenen, der **Konzept-Ebene** und der **Projekt-Ebene**. Auf der Konzept-Ebene erfolgt 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

Das systematische 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.

Projektorganisation

Die **Steuerungsgruppe** ist als Strategieorgan verantwortlich für das aktive Steuern der Entwicklung in Luzern Süd gemäss Entwicklungskonzept.

Die Aufgaben des **Gebietsmanagers** bestehen darin, die Entwicklung in LuzernSüd im Sinne der Entscheide der Steuerungsgruppe voranzutreiben.

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

Die Gruppe **Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit, Medien** besteht aus den Kommunikationsverantwortlichen der drei Gemeinden, dem Gebietsmanager und dem beauftragten Büro und erarbeitet das Konzept für die Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit nach Aussen und Innen.

Für das **Monitoring und Controlling** ist die Kerngruppe verantwortlich.

Die **Kerngruppe** stellt die Koordination der Arbeiten in den drei Projektgruppen auf der Projektebene in strategischer, fachlicher, zeitlicher und finanzieller Hinsicht sicher.

Das **Team enf/sz/bk** begleitet die Kerngruppe und unterstützt diese bei der fachlichen Koordination.



LuzernSüd, Projektorganisation (Beschluss Steuerungsgruppe 11. November 2013)



