

20. Januar 2016

Nr. 225/2016

**Planungsbericht LuzernSüd
Grundkonzept Verkehr LuzernSüd und Vertiefungsgebiet II**



Übersicht

LuzernSüd ist ein dynamisches, gemeindeübergreifendes Stadtgebiet der Gemeinden Horw, Kriens und der Stadt Luzern, in dem sich verschiedene Entwicklungs- und Bauprojekte in Planung oder im Bau befinden. Von zentraler Bedeutung bei der Entwicklung von LuzernSüd ist die Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bestimmen und bedingen sich gegenseitig. Dies gilt jedoch nicht nur in quantitativer sondern auch in qualitativer Hinsicht. Im städtischen Umfeld sind Verkehrsräume mit Ausnahmen der Autobahnen immer auch mehr oder weniger intensiv genutzte Lebensräume der ansässigen Bevölkerung. Zudem sind Verkehrsräume in weitgehend überbauten Gebieten ein äusserst knappes Gut. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist ein Optimierungsprozess, mit dem Ziel in beschränkten Verkehrsräumen eine möglichst hohe Mobilität mit möglichst geringen Auswirkungen auf die Umgebung und die Umwelt zu ermöglichen. Dieser Optimierungsprozess umfasst nicht nur die Verkehrsflächen im engeren Sinn, sondern muss die bestehende und geplante Bebauung der Umgebung bezüglich Gestaltung und Nutzung mit einbeziehen. Die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in dynamischen Entwicklungsräumen wie LuzernSüd wird damit zu einer umfassenden städtebaulichen Aufgabe, die sowohl der Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse wie auch einer qualitativen hochwertigen Gestaltung der Lebensräume verpflichtet ist. Mit den vorliegenden Entwicklungskonzepten wird dieser Optimierungsprozess im Vertiefungsgebiet II und mit dem Grundkonzept Verkehr im gesamten Gebiet von LuzernSüd weiter konkretisiert und zielgerichtet über die Zuständigkeits- und Gemeindegrenzen hinweg koordiniert. Dies erfolgt im gemeinsamen Interesse aller Beteiligten, aus LuzernSüd einen gut funktionierenden und hochwertig gestalteten Stadtraum mit hoher Lebensqualität zu schaffen.

Im vorliegenden Planungsbericht werden die wichtigsten Inhalte des Grundkonzepts Verkehr und des Vertiefungsgebiets II zusammengefasst, sowie deren Bedeutung und der Handlungsbedarf aus Sicht der Gemeinde Kriens dargelegt.

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	6
1 Zielsetzungen des Gemeinderates	6
2 Ausgangslage	6
Teil A: Grundkonzept Verkehr LuzernSüd	8
3 Abstimmung Grundkonzept Verkehr LuzernSüd und GVKK	8
4 Grundkonzept Verkehr LuzernSüd	9
4.1 Grundsätze / Philosophie	9
4.2 Öffentlicher Verkehr	11
4.3 Veloverkehr	12
4.4 Fussverkehr	12
4.5 Motorisierter Individualverkehr	13
4.6 Parkierung	15
4.7 Verkehrsmanagement	16
4.8 Mobilitätsmanagement	17
4.9 Monitoring & Controlling	18
4.10 Umsetzung	19
5 Bedeutung für Kriens	20
6 Handlungsbedarf aus Krienser Sicht	23
6.1 Parkplatzreglement	23
6.2 Umsetzung	23
6.3 Folgekosten	24
7 Finanzierung	26
Teil B: Vertiefungsgebiet II	27
8 Vertiefungsgebiet II, Stadtraum Luzernerstrasse	27
8.1 Ausgangslage	27
8.2 Zielsetzungen	28
8.3 Konzeptionelle Richtlinien	28
8.4 Steckbriefe und Planungsrichtlinien	29
8.5 Nachhaltigkeitsbeurteilung / Umsetzung	32
8.6 Verbindlichkeit	33
8.7 Umsetzung in Nutzungsplanung und Folgekosten	34
Würdigung + Antrag	35
9 Würdigung des Gemeinderates	35
10 Antrag	37

Glossar

ASTRA	Bundesamt für Strassen
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
GVKK	Gesamtverkehrskonzept Kriens
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
öV	öffentlicher Verkehr
RV	Radverkehr
VBGK	Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept
vif	Dienststelle Verkehr und Infrastruktur des Kantons Luzern
VVL	Verkehrsverbund Luzern

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Einwohnerrat Kriens hat am 20. Februar 2014 das Entwicklungskonzept LuzernSüd zustimmend zur Kenntnis genommen und die Kredite für die weiteren Planungen genehmigt. Überwiesen wurde ein Antrag der Baukommission, dass der Gemeinderat in den Jahren 2016 und 2018 in weiteren Planungsberichten über die Ergebnisse zu berichten habe. Zudem wurde eine Bemerkung überwiesen, dass in der Planung auch die Bedürfnisse des lärmerzeugenden Gewerbes (z.B. Spenglereien, Schlossereien, Schreinereien) zu berücksichtigen seien.

Der Grosse Stadtrat Luzern hat ebenfalls am 20. Februar 2014 das Entwicklungskonzept LuzernSüd zur Kenntnis genommen und den Bericht des Stadtrats zustimmend zur Kenntnis genommen, in dem der Stadtrat in den Bereichen Abstimmung Verkehr und Siedlung sowie Berücksichtigung ökologischer Aspekte Handlungsbedarf aufgezeigt. Zudem wurden Protokollbemerkungen zur fehlenden sozialen Dimension und zum Fussverkehr überwiesen.

Der Einwohnerrat Horw hat das Entwicklungskonzept LuzernSüd am 20. März 2014 zustimmend zur Kenntnis genommen. Der vom Gemeinderat definierte Handlungsbedarf bezüglich Verkehr, Infrastruktur, ökologischer und sozialräumlicher Aspekte wurde vom Parlament gestützt. Es wurde eine Bemerkung überwiesen, dass der Gemeinderat sich einsetzen soll, vor allem im Bereich Verkehr und Versorgung Behördenverbindlichkeit zu erreichen.

Einleitung

1 Zielsetzungen des Gemeinderates

Mit der Beteiligung der Gemeinde Kriens an der Entwicklung des Stadtraums LuzernSüd will der Gemeinderat Rahmenbedingungen für die nachhaltige Entwicklung dieses Raums schaffen. Dabei verfolgt er insbesondere folgende Zielsetzungen:

- Siedlung und Verkehr unter spezieller Berücksichtigung des öV, sowie des Fuss- und Veloverkehrs abstimmen;
- hochwertige städtebauliche Entwicklung anstreben;
- Attraktiver Aussenraum für Aufenthalt, Begegnung und Flanieren schaffen;
- die energetischen Vorgaben aus den Energierichtplänen der Gemeinde und des Kantons einhalten;
- Frei- und Grünräume neu schaffen sowie ökologisch aufwerten.

2 Ausgangslage

LuzernSüd ist einer von drei grenzüberschreitenden funktionalen Räumen der Agglomeration Luzern, für die unter Federführung des regionalen Entwicklungsträgers LuzernPlus Entwicklungskonzepte erarbeitet und deren Umsetzung koordiniert werden.

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 Verbandsgemeinden 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. Das Siegerteam Ernst Niklaus Fausch Architekten eth/sia GmbH und das Team LuzernSüd haben gestützt auf das Siegerprojekt das Entwicklungskonzept LuzernSüd vom November 2013 abgeleitet. Mit dem Planungsbericht 089/2014 hat der Einwohnerrat Kriens vom Entwicklungskonzept LuzernSüd und vom Vertiefungsgebiet I Kenntnis genommen.

Projektgruppe Verkehr LuzernSüd

Die Projektgruppe Verkehr LuzernSüd hat das Grundkonzept Verkehr ausgearbeitet. Sie besteht aus Fachplanern der Standortgemeinden Kriens, Horw und Luzern, des regionalen Entwicklungsträgers LuzernPlus, des Kantons Luzern (vif und VVL), des Bundes (ASTRA), sowie den Projektentwicklern des Teams LuzernSüd. Der Vorsitz liegt bei der Gemeinde Kriens.

Perimeter

Das Konzept umfasst den Raum LuzernSüd (blau). Die Schnittstelle und Koordination zum Gesamtverkehrskonzept Kriens (gelb) wird durch Kontextplan AG sichergestellt.

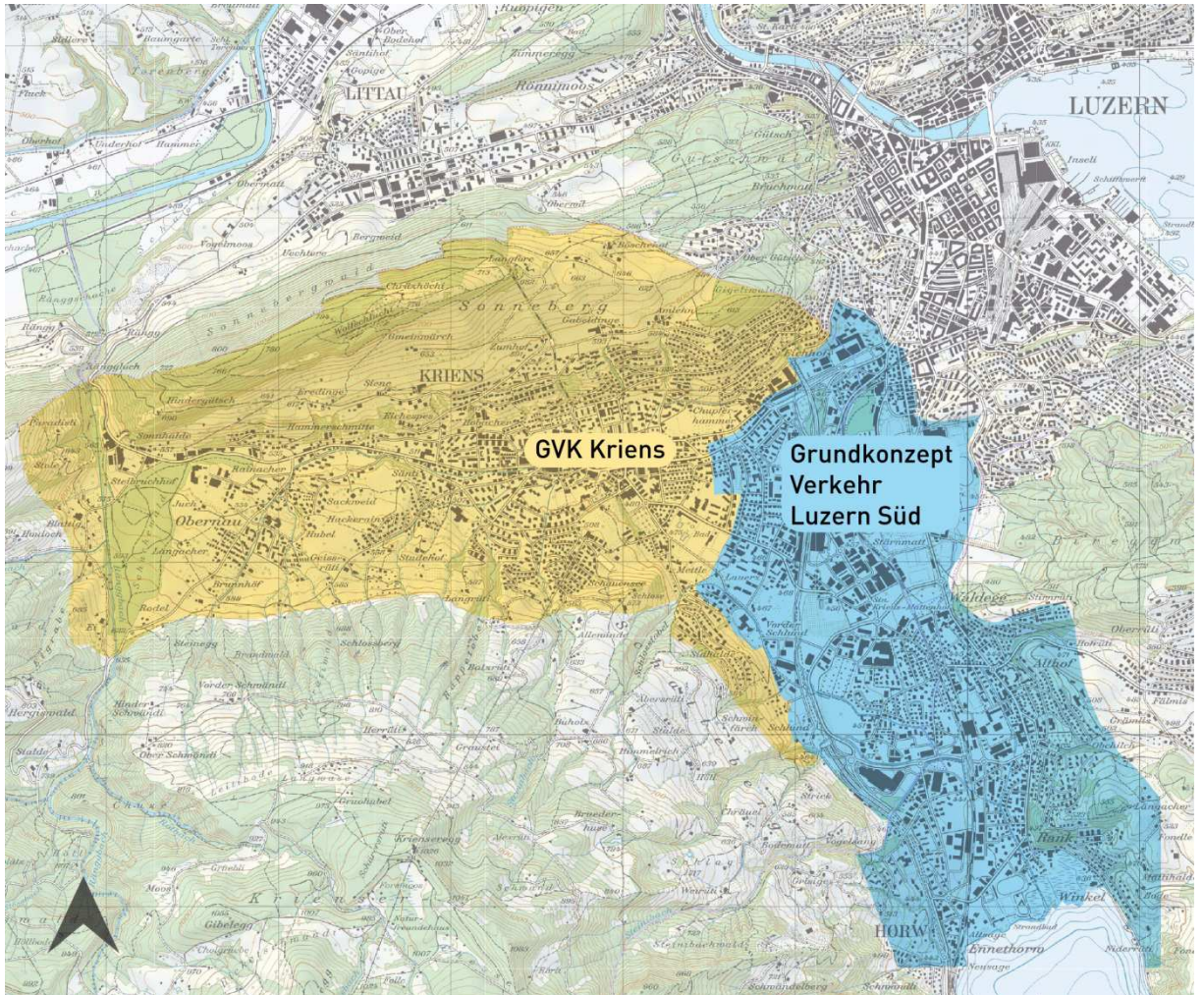


Abb. 1 Perimeter LuzernSüd

Teil A: Grundkonzept Verkehr LuzernSüd

3 Abstimmung Grundkonzept Verkehr LuzernSüd und GVKK

Koordination Grundkonzept Verkehr LuzernSüd / GVKK

Die Schnittstelle und Koordination wird durch das Verkehrsplanungsbüro Kontextplan AG sichergestellt, welches beide Konzepte erarbeitet.

Da die beiden Perimeter von LuzernSüd und dem GVKK in gegenseitiger Wechselwirkung stehen und funktional eine Einheit bilden, ist es unerlässlich, dass sie nach denselben Grundsätzen geplant werden und die Koordination gewährleistet ist. Mit den beiden vorliegenden Konzepten wird dies sichergestellt.

Kernelemente

In den Präambeln sind die Werthaltungen definiert. Diese sind sowohl im Grundkonzept Verkehr, wie auch im GVKK praktisch identisch. Beide beruhen auf dem Streben nach einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung. Die Verkehrskonzepte zeigen dabei den Weg zur Erreichung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung auf. Die wichtigsten Aspekte sind dabei:

- Abstimmung von Siedlung und Verkehr als Kernelement.
- Das raumplanerische Ziel einer Verdichtung nach Innen erfolgt womöglich ohne Ausbau des Strassennetzes für den MIV. Das Siedlungswachstum wird durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs begleitet.
- Beide Konzepte sind iterative, „lernende“ Projekte. Es gibt keine starren Ziel- resp. Prognosezustände. Die Verkehrsentwicklung wird laufend beobachtet und in Abstimmung zur Siedlungsentwicklung gesteuert (Monitoring & Controlling).

Planungsgrundsätze

Sowohl das Grundkonzept Verkehr LuzernSüd wie auch das GVKK bauen auf denselben Planungsgrundsätzen auf:

- Angebotsorientierte Verkehrsplanung
- 3V-Strategie
 - o Verkehr vermeiden
 - o Verkehr verlagern
 - o Verkehr verträglich gestalten
- Kombination aus Push- and Pull-Massnahmen
- Orientierung an Belastbarkeit und Funktionalität von Strassenabschnitten

Diese Planungsgrundsätze stellen national etablierte Standards dar und entsprechen den übergeordneten Planungen von Bund und Kanton (Raumplanungsgesetz, Kantonaler Richtplan, usw.). Eine ausführliche Erläuterung dazu ist dem Planungsbericht 206/2015 „Strategie der verkehrlichen Entwicklung“ zu entnehmen.

4 Grundkonzept Verkehr LuzernSüd

Die Siedlungsentwicklung und Verdichtung „nach Innen“ (tendenziell eine Verdoppelung der Einwohnenden und Arbeitsplätze), verbunden mit einer hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität, sind die Ziele für LuzernSüd. Der Verkehr spielt bei der Umsetzung dieser Entwicklung die ausschlaggebende Rolle. Die Stadt Luzern sowie die Gemeinden Kriens und Horw haben zudem im Rahmen des Studienauftrags und des Entwicklungskonzepts LuzernSüd die zentrale Prämisse formuliert, dass diese Entwicklung ohne Ausbau des Strassennetzes erfolgen soll (mit Ausnahme Autobahn: Projekt Bypass). Ein neuer, zukunftsfähiger Umgang mit dem Verkehr, vor allem mit dem Autoverkehr, ist zwingend nötig. Was im Studienauftrag und im Entwicklungskonzept erst skizziert werden konnte, wird im Grundkonzept Verkehr konkretisiert: nebst der grundlegenden Philosophie werden der Angebotsausbau des öffentlichen Verkehrs, die Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr sowie die Massnahmen für den Autoverkehr thematisiert. Ebenso enthalten sind Massnahmenvorschläge für die Parkierung, das Verkehrsmanagement, das Mobilitätsmanagement und das Monitoring und Controlling sowie die Vorgaben für die weiterführenden Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepte.

4.1 Grundsätze / Philosophie

Das Grundkonzept Verkehr LuzernSüd wurde im August 2015 abgeschlossen und basiert auf folgenden Grundsätzen:

- 1 Es stellt einen nachhaltigen Paradigmenwechsel dar.
- 2 Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist das Kernelement des Konzepts.
- 3 Das raumplanerische Ziel einer Verdichtung nach Innen erfolgt ohne Ausbau des Strassennetzes für den MIV (mit Ausnahme des Nationalstrassennetzes: Projekt Bypass). Das Siedlungswachstum wird durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs begleitet.
- 4 Es handelt sich um ein iteratives, „lernendes“ Projekt. Es gibt keinen starren Ziel- resp. Prognosezustand. Die Verkehrsentwicklung wird laufend beobachtet und in Abstimmung zur Siedlungsentwicklung präzise gesteuert (Monitoring & Controlling). Dabei bleibt das Ausüben der Mobilitätsbedürfnisse gewährleistet.
- 5 Es ist ein Mehrgenerationenprojekt. Es regt Änderungen im Mobilitätsverhalten an und stellt heute die Weichen für morgige Lebensqualitäten.
- 6 Damit der Prozess des Monitorings und Controllings funktioniert, braucht es eine konsequente, fachübergreifende und gemeindeübergreifende, alle Ebenen (Bund, Kanton, LuzernPlus, Gemeinden und öV-Unternehmen) integrierende Zusammenarbeit.
- 7 Das Konzept bedarf der Kommunikation und Partizipation. Es beruht auf einem Paradigmenwechsel in der Planung und auf der Änderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung. Es bedarf der Akzeptanz und Identifikation aller Beteiligten und Betroffenen.

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist das Kernelement des Konzepts. Ziel ist es, die angestrebte Verdichtung in LuzernSüd unter Gewährleistung einer möglichst hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität zu ermöglichen. Gefordert sind sowohl die Verkehrsplanung, wie auch die Stadtplanung. Die Stadtplanung beispielsweise, indem Siedlungsstrukturen mit kurzen Wegen gefördert werden, der Raum optimal ausgenutzt wird und die gesellschaftlichen und technischen Entwicklungen von Beginn an in die Planungen einbezogen werden. Die Verkehrsplanung ihrerseits, indem für die erforderliche Mobilität optimale Voraussetzungen geschaffen und sichergestellt, andererseits die negativen Auswirkungen des Verkehrs minimiert resp. verhindert werden.

Basis zur Umsetzung ist der Vergleich zwischen Belastung und Belastbarkeit. Dabei werden sowohl die technische Leistungsfähigkeit, wie auch die Verträglichkeit der Verkehrsinfrastrukturen im menschlichen Massstab berücksichtigt. Mittels Monitoring wird dazu sowohl die MIV-Belastung im Bestand wie auch mit künftigen Entwicklungen geprüft. Ist die Belastung kleiner als die Belastbarkeit, müssen keine Massnahmen ergriffen werden. Ist die Belastung hingegen grösser als die Belastbarkeit sind Massnahmen zu ergreifen.

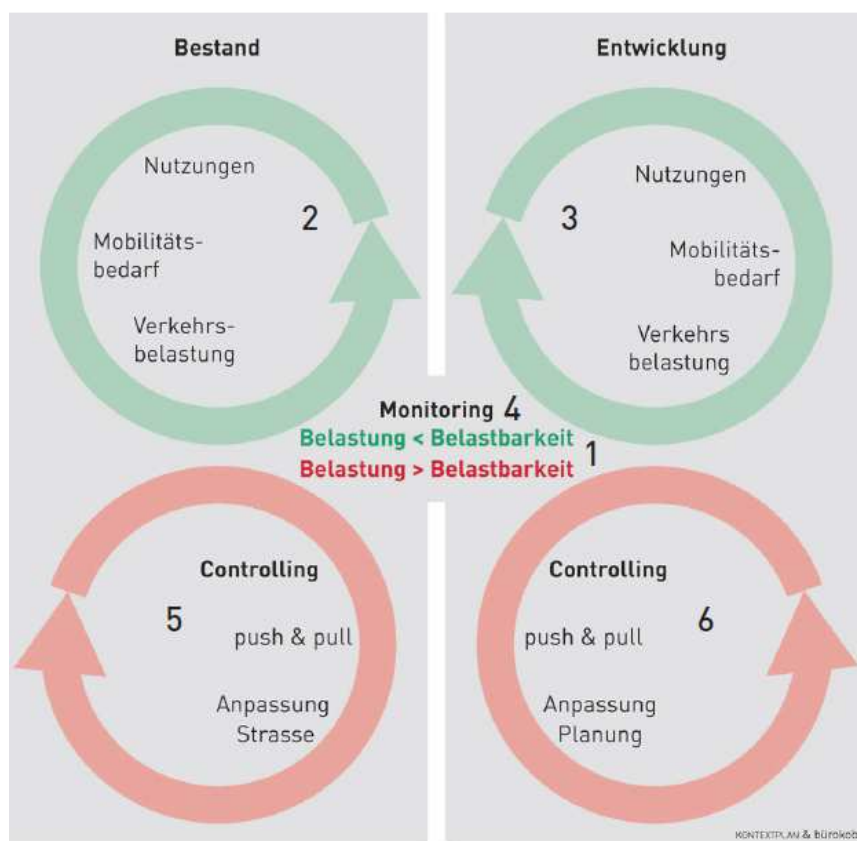


Abb. 2 Regelkreise Abstimmung Siedlung und Verkehr

4.2 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr (Zentralbahn und Busnetz) soll so optimiert werden, dass der Zusatzverkehr, der aus den zusätzlichen Nutzungen in LuzernSüd resultiert, zusammen mit dem Fuss- und Veloverkehr aufgenommen werden kann. Die Gesamtverkehrskapazität wird gesteigert. Dabei ist es wichtig, den fahrplangerechten öV-Betrieb mit möglichst kurzen Reisezeiten zuverlässig sicherzustellen und attraktive Anschluss- und Umsteigeverhältnisse zu schaffen. Die Massnahmen sind mit dem öV-Konzept AggloMobil tre und dem Ausbauschnitt 2030 der Zentralbahn abgestimmt. Der öffentliche Verkehr soll gemäss folgenden Stossrichtungen weiterentwickelt werden:

- Das Rückgrat und gleichzeitig leistungsfähigste öV-Angebot in LuzernSüd bildet die Zentralbahn. Durch Taktverdichtungen wird das Angebot laufend verbessert bis hin zu einem 7.5 Min-Takt in den Hauptverkehrszeiten ab 2030.
- Die neue tangentielle Trolleybuslinie 5 (Kriens – Emmenbrücke) ermöglicht insbesondere zwischen Kriens und Luzern Pilatusplatz eine massive Kapazitätssteigerung.
- Die Linie 14 wird von der Eichwil-/Luzernerstrasse weg in die Arsenalstrasse verlegt. Dadurch kann die Linienführung direkter erfolgen, die Fahrplanstabilität gesteigert und das Gebiet entlang der Arsenalstrasse attraktiver mit dem öV erschlossen werden.
- Mit der Anbindung der Linien 14 und 16 an den Bahnhof Kriens Mattenhof werden die Umsteigebeziehungen Bus-Bahn verbessert.
- Mit der Führung der Linie 21 über die Motelstrasse wird das Gebiet Schällenmatt/Schweighof gut an den öV angebunden.
- Mit der Realisierung des Bus-Hubs Horw wird eine Verbesserung der Umsteigebeziehungen Bus-Bahn erreicht.
- Der neue S-Bahnhof Horw Süd bietet den dortigen Entwicklungsgebieten eine optimale Anbindung an das Agglomerationszentrum Luzern. Auch hier werden Bahn und Bus optimal miteinander verknüpft. Nach aktuellem Planungsstand ist dies jedoch erst langfristig realisierbar (Inbetriebnahme ab ca. 2035). Bis dahin soll nebst der Linie 16C auch die Linie 20 bis nach Ennethorw geführt werden. Die öV-Entwicklung im Süden von Horw ist zeitlich mit der Entwicklung „Horw Mitte“ zu koordinieren.*
- Die „Verschränkung“ der Linien 16 und 20 im Raum Zentrum Horw/Bahnhof Horw schafft kürzere, attraktivere Streckenführungen ohne Umwegfahrten auf beiden Linien. Zudem wird auf diese Weise auch die Linie 20 an den Bahnhof Horw angebunden.*
- Eine neue Ortsbuslinie in Horw erschliesst die Gebiete Winkel und Spitz und verbindet sie mit den Bahnhöfen und dem Zentrumsbereich.*

* Wird in AggloMobil quattro behandelt

4.3 Veloverkehr

Sichere, attraktive, direkte und komfortable Veloverbindungen sollen die Gesamtverkehrskapazität steigern. Dies sowohl für geübte, schnelle als auch für unsichere Velofahrende (Alltagsverkehr, Freizeitverkehr). Dazu ist der Aufbau von Veloschnellverbindungen zum Verbinden der Zentren untereinander notwendig. Diese verlaufen entlang beider Seiten des zb-Trassees in die Stadt Luzern sowie von Kriens nach Luzern via Langsägestrasse. Als wichtige Längsachse ist der für 2016 geplante Rad-/Gehweg auf dem ehemaligen Zentralbahntrasse zu nennen. Das Teilkonzept Veloverkehr nimmt die Längs- und Querverbindungen aus der bestehenden Siedlungs- und Freiraumstruktur auf und sieht deren Ausbildung als attraktive, hochwertige und direkte Fuss- und Veloverkehrsachsen vor. Eine besondere Bedeutung kommt dabei den Kreuzungspunkten der Längs- und Querachsen zu. Ergänzt wird dieses Grundgerüst durch ein engmaschig verästeltes Verbindungsnetz, welches die Hauptverkehrsachsen und Velobahnen verknüpft und so die Feinerschliessung der verschiedenen Quartiere sicherstellt. Im Velonetz hat die gute Erreichbarkeit der S-Bahnhöfe einen hohen Stellenwert. Ausserdem sind gute Verknüpfungen der Veloverbindungen beidseits der Gleisanlagen, welche eine Zäsur durch das Gebiet von LuzernSüd bilden, von zentraler Bedeutung. Durch ausreichend gedeckte Veloabstellplätze im unmittelbaren Zugangsbereich der Bahnstationen und bei ausgewählten Bushaltestellen sowie einem ausreichenden Angebot an sicheren, gedeckten, gut zugänglichen Veloabstellplätzen bei den neuen Überbauungen (nahe an den Gebäudezugängen) wird die Attraktivität des Velos als Verkehrsmittel zusätzlich gesteigert.

4.4 Fussverkehr

Quartiere mit kurzen, attraktiven, komfortablen und sicheren Wegen zu nahe liegenden Versorgungsmöglichkeiten, Bildungseinrichtungen, öV-Haltestellen und Erholungsräumen tragen zur Beeinflussung des Modalsplits und zum Funktionieren von autofreien resp. autoarmen Nutzungen bei. Die Verkehrssicherheit soll für alle erhöht werden, insbesondere für die Schulkinder. Hindernisfreie Räume helfen, damit sich auch mobilitätseingeschränkte Personen sicher und frei bewegen können. Kurze Wartezeiten an mit Lichtsignalen geregelten Querungsstellen, sowie das Gewährleisten des Überquerens einer Strasse innerhalb einer Grünphase steigern die Attraktivität für Fussgänger zusätzlich.

Wie das Teilkonzept Veloverkehr orientiert sich das Teilkonzept Fussverkehr an den Längs- und Querverbindungen aus der bestehenden Siedlungs- und Freiraumstruktur und bildet diese als attraktive, hochwertige und direkte Fuss- und Veloverkehrsachsen aus. Das Basisnetz des Fussverkehrs führt mehrheitlich entlang der Hauptverkehrsachsen. Ergänzt wird es durch ein dichtes Netz an Verbindungsachsen, welche die Feinerschliessung zu den einzelnen Quartieren sowie die Verknüpfungen zwischen den Hauptverkehrsachsen bilden. Im Zuge der laufenden Attraktivierung sollen Trottoirs entlang von Hauptverkehrsachsen (Basisnetz) in Proportion zu den Fahrbahnflächen gestellt werden und entlang der Hauptverkehrsverbindungen deutlich mehr als die minimalen 2 m Breite aufweisen. Als weitere Gestaltungsmittel könnten die Trottoirs räumlich von der Fahrbahn abgesetzt werden, um die Attraktivität für den Fussverkehr zu steigern.

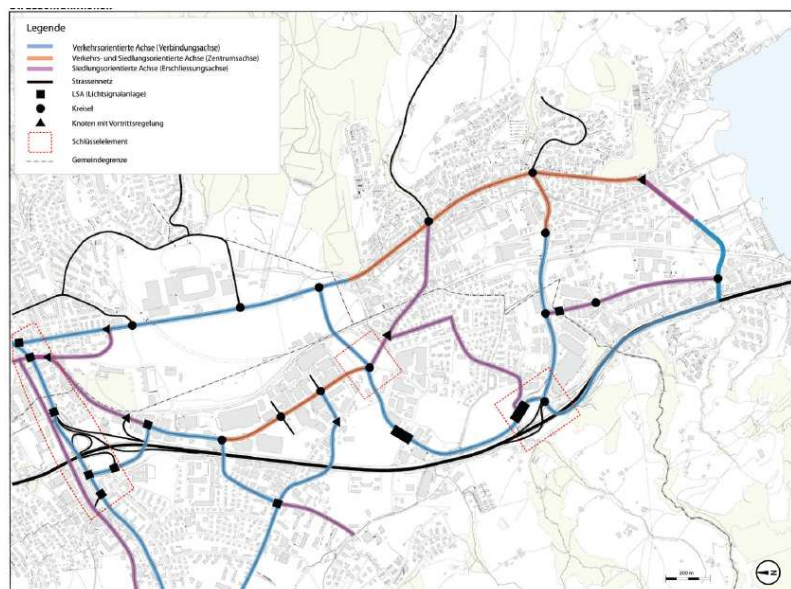
4.5 Motorisierter Individualverkehr

Die Zielsetzungen beim motorisierten Individualverkehr wurden wie folgt festgelegt:

- sicherstellen, dass kein Rückstau auf den Fahrstreifen der Stammstrecke des Autobahnnetzes auftritt
- gewährleisten der Funktionalität des Strassennetzes für den wirtschaftlich notwendigen motorisierten Individualverkehr und zur Verfügung stellen des dafür erforderlichen Strassenraums
- sicherstellen, dass die Belastung der Strassenabschnitte deren Belastbarkeit nach den Grundsätzen der angebotsorientierten Planung nicht überschreitet
- sicherstellen einer flüssigen und verstetigten Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs innerhalb von LuzernSüd mithilfe eines schrittweisen Aufbaus eines Verkehrsmanagementsystems
- erhöhen der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmende

Strassenfunktionen

Die Funktion der Strassen wurde einerseits in verkehrsorientierte Achsen (Verbindungsachsen), die in erster Linie dem Durchleiten von Verkehr respektive dem Verbinden von verschiedenen regionalen Zielorten dienen, und andererseits in siedlungsorientierte Achsen eingeteilt, welche frei vom Durchgangsverkehr sein sollen. Des Weiteren wurden Zentrumsachsen definiert. Diese sind sowohl verkehrs-, wie auch siedlungsorientiert und unterstehen einer vielfältigen Wechselwirkung mit den angrenzenden Nutzungen. Bei diesen Strassenabschnitten wird eine hohe Aufenthalts- und Nutzungsqualität verlangt. Der Verkehr soll verträglich abgewickelt werden und dadurch zu einer hohen Wohn- und Lebensqualität beitragen.






-  **Verbindungsachse**
-  **Zentrumsachse**
-  **Siedlungsachse**

Abb. 3 Strassenfunktionen in LuzernSüd

Nach Möglichkeit wird der Verkehr aus den Vertiefungsgebieten möglichst direkt auf das Autobahnnetz geführt. Verbindungen in die Stadt Luzern sowie in die Zentren von Horw und Kriens werden über Verbindungs- und Zentrumsachsen und nicht über Erschliessungsachsen, abgewickelt.

Schlüsselemente

Der Kreisel Mattenhof, der Kreisel Schlund und der LSA-Bereich Eichwil-/Luzernerstrasse werden als die drei Schlüsselemente hinsichtlich technischer Belastbarkeit und Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes betrachtet.

Die beiden Autobahnanschlüsse Luzern-Horw und Luzern-Kriens werden Mehrbelastungen erfahren. Sofern die Belastbarkeiten eingehalten werden, funktionieren die Anschlüsse. Bei den Autobahnabfahrten darf es jedoch nicht zu Rückstau auf die Stammstrecke der Nationalstrasse (Hauptfahrstreifen) kommen. Mithilfe von Verkehrsmanagementmassnahmen soll genügend Stauraum an den Ausfahrtsstrecken geschaffen werden (z.B. mehrere Ausfahrtsstreifen). Durch eine Bewirtschaftung durch Lichtsignalanlagen soll der Abfluss ab der Autobahn stets gewährleistet werden und ein Rückstau bis auf die Stammstrecke verhindert werden. Dazu sind noch vertiefte Abklärungen insbesondere beim Anschluss Luzern-Kriens notwendig. An der Ringstrasse Nord sind Massnahmen, wie der Bau einer Busspur sowie die Zufahrtsdosierung auf den Autobahnkreisel mittels LSA Hinderschlund, notwendig.

Anmerkung: Inzwischen haben weiterführende Verkehrsmodelluntersuchungen mit den absehbaren Nutzungen im Raum LuzernSüd bis 2030 gezeigt, dass auch die Funktionalität des Knotens Vorderschlund kritisch wird (vgl. Seite 21 & 22).

4.6 Parkierung

Neue Mobilitätsformen, wie z.B. Car-Sharing, tragen dazu bei, dass weniger Menschen ein eigenes Auto besitzen und dadurch auch weniger neue private Parkplätze benötigt werden. Diese Entwicklungen bewirken, dass es schon heute in gut erschlossenen Gebieten einen „Überschuss“ an privaten Parkplätzen gibt (Credit Suisse: Wohnen und Mobilität. Die Bedeutung der Mobilität beim Wohnungsbau, Präsentation D. Hediger, 2012). Der Anteil an autofreien Haushalten in der Schweiz beträgt durchschnittlich 21 %, in den Agglomerationen ist er teils wesentlich höher, z.B. 42 % in der Stadt Luzern. Aufgrund der aktuellen Entwicklungen ist anzunehmen, dass dieser Anteil in Zukunft weiter steigen wird (LUSTAT Statistik Luzern: Mobilität im Kanton Luzern, Hintergrundbericht, 2012).

Parkplatzreglemente

Die Anzahl neuer privater Parkplätze von Überbauungen wird heutzutage üblicherweise anhand einer Gesamtverkehrsbetrachtung dimensioniert. Dies bedeutet, dass die Erschliessungsgüte des öV sowie die Qualität des Fuss- und Veloverkehrs berücksichtigt werden. Damit wird deren Teil am Modalsplit adäquat berücksichtigt. Das Parkplatzreglement der Stadt Luzern sieht dies so vor. Die Parkierungsreglemente der Gemeinden Horw und Kriens gehen jedoch davon aus, dass die Erschliessung der Überbauungen zu 100 % durch den MIV erfolgt, unabhängig davon, ob die Überbauung in Horw Mitte, im Winkel, Mattenhof, Hergiswald oder Gabeldingen liegt. Die Gemeinden Kriens und Horw überarbeiten derzeit auf Empfehlung von LuzernPlus ihre Parkplatzreglemente in enger Koordination, da diese nicht mehr dem „State of the Art“ entsprechen und werden die Parkplatzreglemente nach dem Grundkonzept Verkehr den Parlamenten unterbreiten. Basis für die Überarbeitung bildet das Musterreglement, welches unter Federführung von LuzernPlus erarbeitet wurde und als Grundlage für die Gemeinden in der Agglomeration dienen soll.

Bereits der Autoverkehr aus den bestehenden Parkplätzen führt zu einer hohen Auslastung einzelner Kreuzungen und Strassenabschnitte. Jeder zusätzliche Parkplatz verschärft die Situation. Im Vergleich zu heute ist ein weitaus weniger starkes Wachstum der Anzahl neuer Parkplätze bei Neu- und Umbauten unumgänglich. Mit dem abgeflachten Wachstum der Autoparkplätze und den Modalsplit-Zielen von LuzernSüd, kommt dem Veloverkehr künftig eine höhere Bedeutung zu und der Bedarf an Veloabstellplätzen steigt an. Eine genügende Anzahl ist im Rahmen der Entwicklung der Areale und schlussendlich in den jeweiligen Baubewilligungen zu verlangen. Das Gleiche gilt auch für Abstellplätze für Motorräder und Roller.

4.7 Verkehrsmanagement

Das Verkehrsmanagement beinhaltet vorwiegend die Steuerung und Koordination von Lichtsignalanlagen (LSA) sowie das Einrichten von Buspriorisierungen mittels Busspuren. Dadurch kann die Verkehrssicherheit verbessert und die Umweltbelastungen reduziert werden. Die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes wird gesteigert und die Zuverlässigkeit des öV verbessert. Die Fahrplanzuverlässigkeit ist dabei von besonderer Bedeutung. Daneben soll auch der Veloverkehr bevorzugt behandelt werden, um dessen Attraktivität zu steigern.

Eine weitere Möglichkeit stellen Ausfahrtdosierungen bei Arealen dar. Diese funktionieren verkehrsabhängig, d.h. sie werden nur dann aktiv, wenn im Strassennetz sehr hohe Auslastungen verzeichnet werden, also vor allem in den Spitzenstunden. Im Bebauungsplan Nidfeld wird dies beispielsweise mit der Festlegung eines maximalen Abendspitzenstundenwertes so vorgesehen.

Das Konzept zeigt auf, an welchen Stellen Busspuren vorgesehen werden sollen, an welchen sie geprüft werden sollen und wo Anpassungen an den Lichtsignalanlagen vorzusehen sind.

4.8 Mobilitätsmanagement

Was ist Mobilitätsmanagement?

„Mobilitätsmanagement zielt im Grundsatz darauf ab, nicht unbedingt notwendigen Verkehr zu vermeiden. Es zielt vornehmlich darauf ab, das Bewusstsein der Verkehrsteilnehmenden anzusprechen und deren Verkehrsmittelwahlverhalten zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel oder anderer Formen umweltfreundlicher und sozialverträglicher (nachhaltiger) Mobilität zu verändern.“ (Momentum / Mosaic / Europäische Kommission, Mobilitätsmanagement, Brüssel 2003). Insgesamt soll dadurch die wirtschaftliche Effizienz des gesamten Verkehrssystems verbessert werden.

Das Mobilitätsmanagement findet grundsätzlich auf drei Ebenen statt:



Abb. 4 Die drei Ebenen des Mobilitätsmanagements

Mobilitätsmanagement für Areale

Bereits bei der Entwicklung von Arealen soll im Planungs- und Baubewilligungsverfahren jeweils ein Mobilitätskonzept verlangt werden. Dieses beinhaltet eine Auflistung der geplanten Massnahmen und die Beschreibung der Vorgehensweise. Das Konzept zeigt auf, welche Themen im Mobilitätskonzept behandelt werden müssen. Das Grundgerüst baut auf dem Handbuch „Mobilitätskonzepte für effiziente Areale“ von EnergieSchweiz auf. Die Mobilitätskonzepte zeigen Massnahmen auf, wie der durch ein Projekt induzierte motorisierte Individualverkehr bezogen auf die zur Verfügung stehenden Strassenkapazitäten reduziert werden kann. Dafür soll die Benützung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs gefördert werden.

Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung

Im Zentrum steht die Bewusstseinsbildung bei der Bevölkerung durch Information und Beratung. Idealerweise übt die Gemeinde selbst eine Vorbildfunktion aus, indem sie in der eigenen Verwaltung ein Mobilitätsmanagement einführt.

Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Der Berufsverkehr bildet einen grossen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen. Unternehmen können mit Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements das Verkehrsaufkommen, die Verkehrsmittelwahl, die effiziente Abwicklung etc. beeinflussen. Mit Massnahmen können sowohl der Pendlerverkehr als auch der Geschäftsverkehr, der Kundenverkehr sowie der Güterverkehr optimiert werden.

4.9 Monitoring & Controlling

LuzernSüd besteht aus einer Gesamtheit verschiedenster Projekte, die alle in einem Zusammenhang stehen und sich gegenseitig beeinflussen. Das gemeinsame Hauptziel ist, dass die gemäss kantonalem Richtplan und kommunalen Vorstellungen angestrebte Siedlungsentwicklung in hoher Qualität erfolgen kann und der Verkehr „funktioniert“. Dazu braucht es eine kontinuierliche Beobachtung (Monitoring) der vollzogenen und geplanten Entwicklungen sowie ein regelmässiges Steuern (Controlling), um Siedlung und Verkehr aufeinander abzustimmen.

Ziele

Die wesentlichen Ziele des Monitorings und Controllings sind:

- Kenntnis über die aktuelle Situation der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
- Frühzeitiges Erkennen von Entwicklungen und Trends
- Schaffung von Entscheidungsgrundlagen für das aktive Steuern der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
- Frühzeitiges Handeln zur Schaffung von Reserven für künftige Entwicklungen

Systematik

Das Monitoring & Controlling wird periodisch durchgeführt. Dabei werden zuerst Bestand und Entwicklung beobachtet. Anschliessend wird eine Gesamtbetrachtung durchgeführt und die Belastung der Belastbarkeit gegenübergestellt. Ist die Belastung höher als die Belastbarkeit, sind Massnahmen zu ergreifen. Nach Umsetzung dieser Massnahmen beginnt der Regelkreis wieder von vorne. Das Detailkonzept zum Monitoring und Controlling befindet sich derzeit in Erarbeitung. Es strebt eine einfache und effiziente Handhabung an, indem auf möglichst viele bereits vorhandene Daten zurückgegriffen wird.

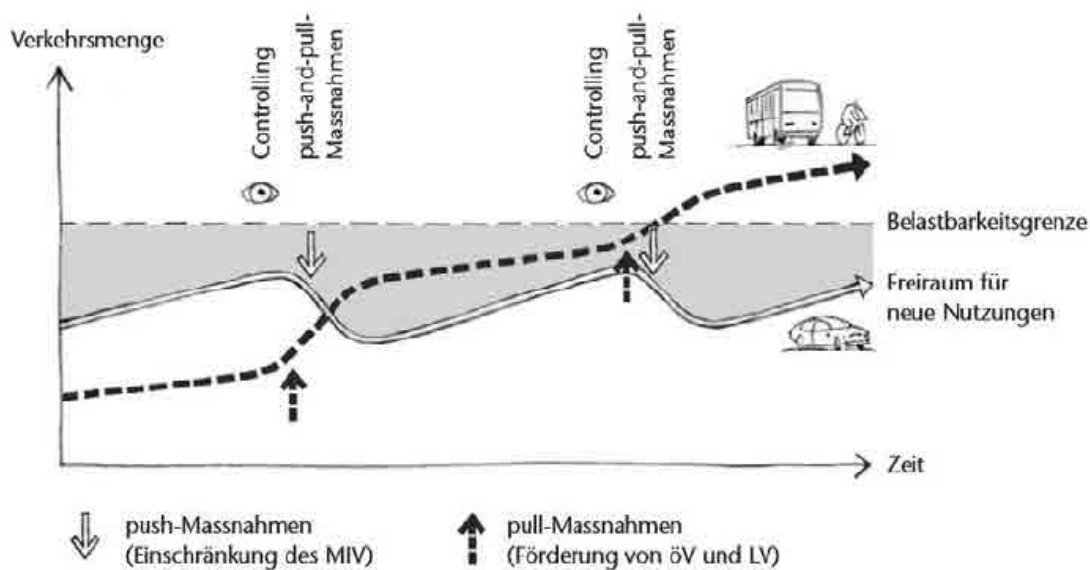


Abb. 5 Systematik Monitoring & Controlling

4.10 Umsetzung

Als Instrument für die Umsetzung werden Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungsprojekte (VBGK) verwendet. Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepte sind vergleichbar mit Vorprojekten. Der wesentliche Unterschied besteht darin, dass mit dem VBGK der Strassenraum ganzheitlich über alle Verkehrsträger geplant wird und die stadträumliche Gestaltung / Integration der Verkehrsanlage berücksichtigt wird.

Im Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept werden die räumliche Führung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden festgelegt, Vorgaben für die Betriebsabwicklung und das Zusammenspiel von Autoverkehr, öV, Velofahrenden und Fussverkehr gemacht, sowie die gestalterische Integration in den Siedlungsraum aufgezeigt. Dabei orientiert man sich an den Belastbarkeitsgrenzen und das aufeinander Abstimmen von Infrastrukturanlagen und Betrieb.

Ziele

Hauptziel ist das Optimieren der dem rollenden Verkehr zur Verfügung zu stellenden Fläche durch geschickte betriebliche Massnahmen. Vor allem in Zentrumsbereichen gilt es, möglichst viel Fläche für gesellschaftliche und wirtschaftliche Kontakte, für den Aufenthalt und für angrenzende Nutzungen anbieten zu können (Vorplatzbereiche mit Marktständen oder die Ausenbestuhlung von Restaurants, zum Teil auch Parkplätze und Veloabstellplätze).

Prioritätenfolge

Die Prioritätenfolge für das Erarbeiten der Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepte ergibt sich einerseits aus der absehbaren Entwicklung der Nutzungen entlang der Strassen, andererseits aus den kritischen verkehrlichen Verhältnissen sowie aus sich abzeichnenden Erhaltungsmassnahmen. Die Priorisierung ist noch nicht abschliessend festgelegt.

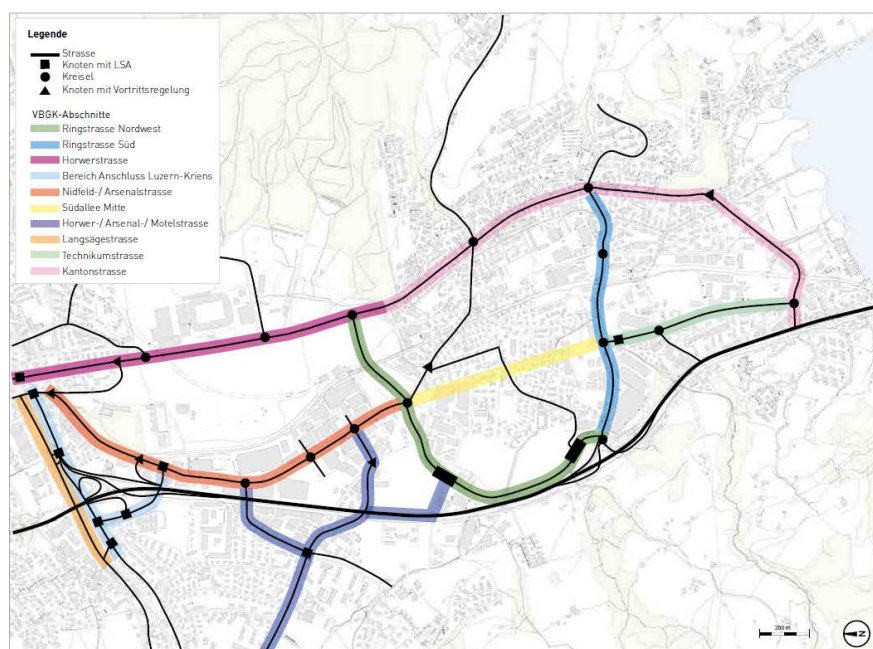


Abb. 6 Übersicht Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungsprojekte

5 Bedeutung für Kriens

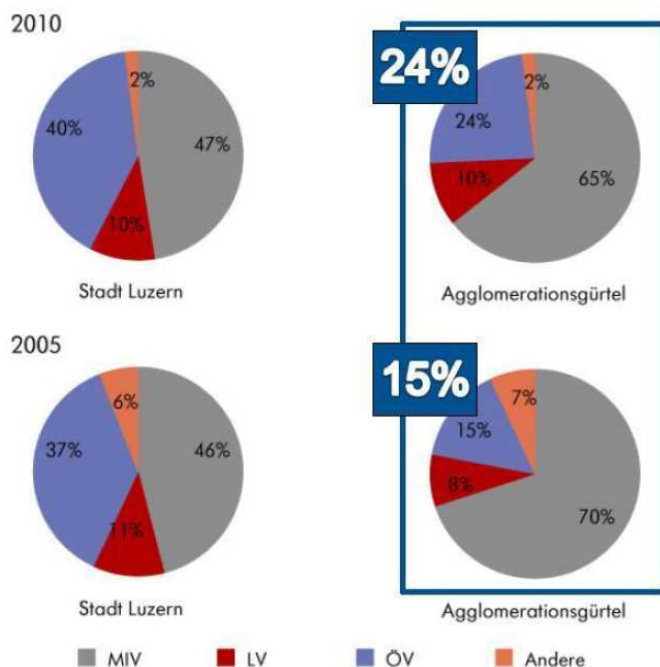


Abb. 7 Veränderung Modalsplit (Tagesdistanz) 2005 – 2010
Quelle: LUSTAT

Das Verkehrsnetz im Raum LuzernSüd stellt eine funktionale Einheit dar. Daher sind Kriens, Horw und Luzern gegenseitig aufeinander angewiesen. Jedes Projekt, jede Massnahme eines Partners wirkt sich direkt auf das gesamte Strassennetz aus. Damit das zusätzlich anfallende Mobilitätsbedürfnis der Siedlungsentwicklung verkehrlich abgefangen werden kann, muss die Siedlungsentwicklung zwingend durch flankierende Massnahmen zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs, sowie des öV begleitet werden.

Hohe Verantwortung von Kriens

Der Gemeinde Kriens kommt bei der Entwicklung von LuzernSüd eine Schlüsselrolle zu: Die kritischen Elemente im Strassennetz bezüglich Funktionalität befinden sich alle auf Krienser Gemeindegebiet, parallel dazu wird der grösste Teil der neuen Nutzungen ebenfalls auf Krienser Gemeindegebiet entstehen – verbunden mit zusätzlichem Mobilitätsbedürfnis. Ebenso befinden sich unmittelbar neben den Gebieten mit den grössten Entwicklungspotentialen, entlang der Nidfeldstrasse und Ringstrasse (wie Nidfeldareal, Schweighofpark, Pilatusarena, etc.), die kritischen Elemente im Strassennetz (Mattenkreisel, Knoten Vorderschlund, Autobahnanschlüsse Luzern-Kriens und Luzern-Horw). Der sorgfältigen Entwicklung dieser Areale kommt daher eine ganz besondere Rolle zu.

Funktionale Schlüsselemente im Strassennetz

Die Funktionalität im Bereich des Autobahnanschlusses Luzern-Kriens muss sichergestellt sein. Rückstaus auf die Stammstrecke (Nationalstrasse) müssen vermieden werden. Staubildungen auf der Autobahn bewirken ein Abfliessen von Autobahnverkehr auf das lokale Basisnetz, also dorthin, wo gewohnt und gearbeitet wird, wo Kinder auf ihrem Schulweg die Strassen queren müssen, wo der Bus fahrplangerecht verkehren sollte und die Gewerbetreibenden sowie Ladenbesitzer auf ein funktionierendes Strassennetz angewiesen sind.

Der Mattenkreisel, der Kreisel Schlund (Autobahnanschluss Luzern - Horw) und der Bereich Lichtsignalanlage Eichwil-/Luzernerstrasse (Autobahnanschluss Luzern - Kriens) sind drei Schlüsselemente hinsichtlich technischer Belastbarkeit und Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes. Das bewältigbare zusätzliche MIV-Aufkommen respektive die Reserven im heuti-

gen Strassennetz orientieren sich an den Leistungsfähigkeiten dieser Nadelöhre sowie an den Streckenbelastbarkeiten (Verträglichkeit).

Weiterführende Verkehrsmodelluntersuchungen mit den absehbaren Nutzungen im Raum LuzernSüd bis 2030 haben gezeigt, dass auch die Funktionalität des Knotens Vorderschlund kritisch wird und der Mattenkreisel ohne flankierende Massnahmen überlastet ist. Die Funktionalität des Verkehrsnetzes wäre in diesem Fall nicht mehr gewährleistet. Sie kann jedoch mit flankierenden Massnahmen des Verkehrsmanagements sichergestellt werden. (Verkehrsgutachten Nidfeld, Kontextplan)

Gemäss aktuellem Kenntnisstand existieren vier Schlüsselemente bezüglich technischer Leistungsfähigkeit:

Element	Auslastung; DTV (2015)
Autobahnanschluss Luzern-Kriens	29'100 Fz / Tag* 1
Autobahnanschluss Luzern-Horw	25'400 Fz / Tag 2
Mattenkreisel	21'700 Fz / Tag 3
Knoten Vorderschlund	13'100 Fz / Tag* 4

* Daten aus Verkehrsmodell Kriens, 2015

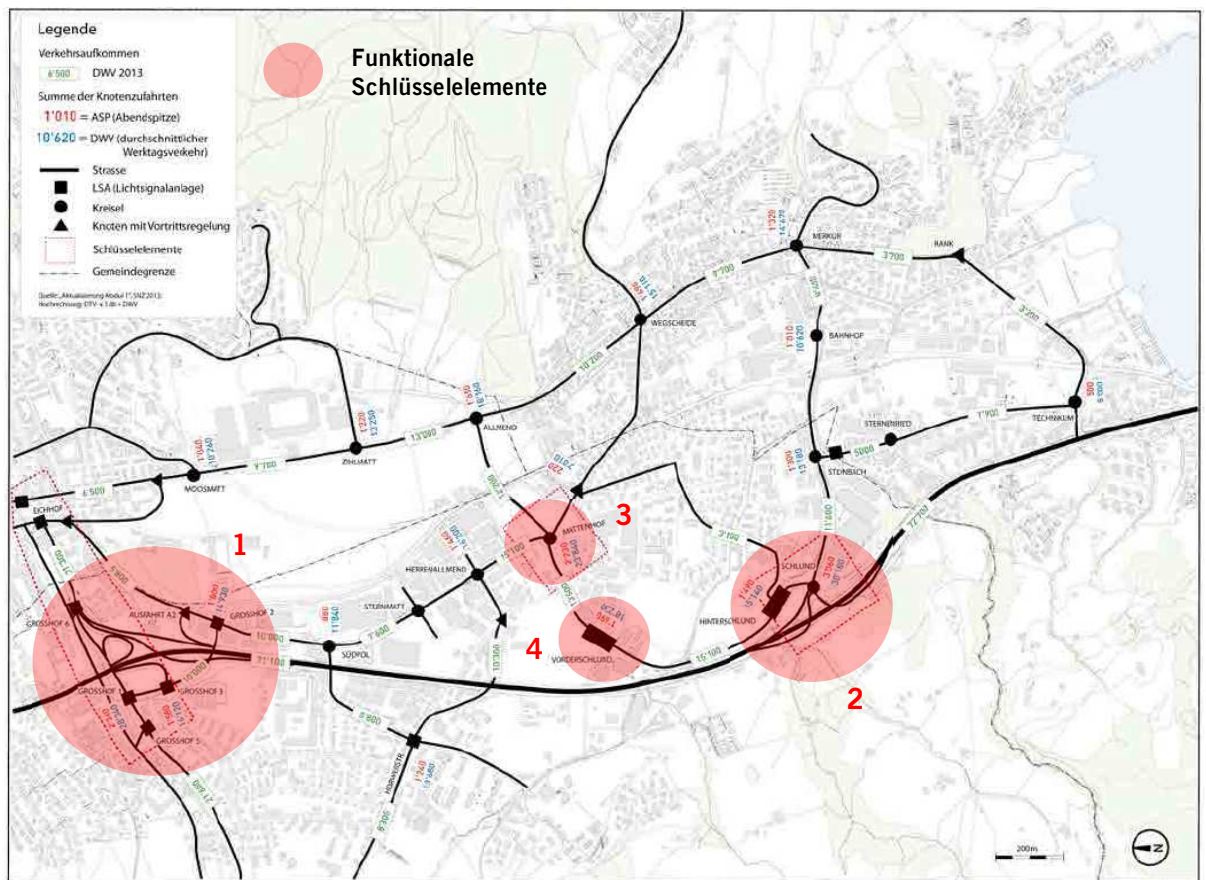


Abb. 8 Funktionale Schlüsselemente im Strassennetz

Abstellplätze (Auto & Velo)

Mit der Anzahl neuer Parkplätze muss restriktiv umgegangen werden. Bereits der Autoverkehr aus den bestehenden Parkplätzen führt zu einer hohen Auslastung einzelner Kreuzungen, Kreisel und Strassenabschnitte. Jeder zusätzliche Parkplatz verschärft die Situation. Im Vergleich zu heute ist ein weitaus weniger starkes Wachstum der Anzahl neuer Parkplätze bei Neu- und Umbauten deshalb unumgänglich. Das gültige Parkplatzreglement der Gemeinde Kriens geht davon aus, dass die Erschliessung zu 100 % durch den motorisierten Individualverkehr erfolgt (ohne Berücksichtigung des öV). Mit der steigenden Bedeutung des Veloverkehrs nimmt auch die Bedeutung von attraktiven, sicheren Veloabstellplätzen in ausreichender Anzahl zu.

Aktive Förderung des öV sowie des Fuss- und Veloverkehrs

Öffentlicher Verkehr, Velos und Fussverkehr tragen die Hauptlast. Die Mobilitätsbedürfnisse müssen zunehmend mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, per Velo oder zu Fuss abgedeckt werden. Mit der Zeit wird so der Hauptanteil der Mobilitätsbedürfnisse abgedeckt. Dadurch entstehen Kapazitätsreserven für jene, die zwingend auf das Auto angewiesen sind.

Es ist daher notwendig, die Strassenprojekte künftig gesamtheitlich zu planen. Die Verkehrs-, Betriebs-, und Gestaltungskonzepte stellen diesen Ansatz sicher. Konzeptlose Planungen der Seitenbereiche (Aufenthalt, Fussgänger) sowie der Veloführung müssen der Vergangenheit angehören.



Abb. 9 Konzeptlose Seitenbereiche und Veloführung

6 Handlungsbedarf aus Krienser Sicht

6.1 Parkplatzreglement

Das Parkplatzreglement stellt eine Schlüsselmassnahme für eine erfolgreiche und nachhaltige Entwicklung von LuzernSüd dar. Daher haben die Gemeinden Horw und Kriens gemeinsam entschieden – auf Empfehlung der Projektgruppe Verkehr LuzernSüd (bestehend aus Horw, Kriens, Stadt Luzern, vif, VVL und ASTRA) – ihre Parkplatzreglemente umgehend zu überarbeiten.

Der Entwurf des Parkplatzreglements wird in geeigneter Weise der Verkehrskommission, sowie dem Gemeinderat und dem Einwohnerrat zur Mitsprache vorgelegt. Die Inputs werden adäquat berücksichtigt.

6.2 Umsetzung

Prioritätenfolge

Beim Grundkonzept Verkehr ergibt sich die Prioritätenfolge für das Erarbeiten der Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepte einerseits aus der absehbaren Entwicklung der Nutzungen entlang der Strassen und andererseits aus den kritischen verkehrlichen Verhältnissen sowie aus sich abzeichnenden Erhaltungsmassnahmen. Die Priorisierung ist noch nicht abschliessend festgelegt.

Verbindlichkeit

Das Grundkonzept Verkehr sowie die darauf aufbauenden, vertiefenden Arbeiten werden durch den Kanton, das ASTRA, LuzernPlus sowie die Stadt Luzern und die Gemeinden Kriens und Horw getragen. Trotz dieser gemeinsamen Entwicklungsplanung stehen dahinter Organe und Gremien mit unterschiedlichen eigenen Kulturen, Zuständigkeiten, Beurteilungen, Meinungen und Entscheidungsprozessen. Im Hinblick auf die Umsetzung des Grundkonzepts kommt deshalb der Verbindlichkeit eine ausschlaggebende Bedeutung zu.

6.3 Folgekosten

Die Folgekosten für die Gemeinde Kriens lassen sich derzeit erst grob abschätzen, da noch keine konkreten Projekte vorliegen. Verlässliche Aussagen zu den Kosten können erst während der Projekterarbeitung gemacht werden. Der Gemeinderat wird bei jedem Projekt die kostenrelevanten Partner aktiv miteinbeziehen und die Kostenbeteiligung aushandeln (Bund, Kanton, Gemeinden und Private). Mit Ausnahme des Monitoring & Controllings sowie der Südallee Mitte (ab Bauprojekt) sind alle Projekte im Aufgaben- und Finanzplan 2016 - 2020 enthalten. Derzeit wird von folgenden Bruttokosten ausgegangen:

Projekt	Federführung	Zeithorizont ¹	Bruttokosten
Südallee (Nidfeld- / Arsenalstrasse)	Kriens	2016 – 2022	ca. 5.00 Mio. Fr.
Südallee Mitte	Kriens	ab 2018	Abhängig von Machbarkeitsstudie, noch keine Aussage möglich.
Horwer- / Motel- / Arsenalstrasse	Kriens	2018 - 2023	ca. 4.25 Mio. Fr.
Langsägestrasse / Esplanade	Kriens	2017 - 2020	ca. 2.10 Mio. Fr.
Fuss- und Veloweg Eichwilstrasse (ehemaliges KLB-Trasse)	Kriens	2016 - 2018	ca. 1.25 Mio. Fr.
Buslinie 14 via Arsenalstrasse	Stadt Luzern	2017	ca. 0.25 Mio. Fr.
<i>Monitoring & Controlling</i>	<i>LuzernPlus</i>	<i>Jährlich</i>	<i>ca. 0.07 Mio. Fr. / Jahr</i>
Total			ca. 12.85 Mio. Fr.*

¹ Die Priorisierung der Projekte ist noch nicht abschliessend

* exkl. Südallee Mitte

Für die Gemeinde Kriens entstehen durch obenstehende Folgeprojekte Kosten in der Grössenordnung von ca. Fr. 13 Millionen Brutto. Dabei gilt es zu beachten, dass die Kosten primär ab 2018 ansteigen werden, da ab diesem Zeitpunkt die ersten Projekte realisiert werden sollen. Drittbeiträge durch Bund, Kanton, Stadt Luzern, Horw, Zentralbahn sowie privater Investoren sind in den Beträgen nicht enthalten.

Drittbeiträge

Im Aufgaben- und Finanzplan 2016 – 2020 wurde eine approximative Grobschätzung der Drittbeiträge vorgenommen. Bis Ende 2020 wird dabei von ca. Fr. 3 Millionen ausgegangen, verteilt auf eine anfallende Kostensumme von ca. Fr. 6.5 Millionen. Hochgerechnet auf die ca. Fr. 13 Millionen Gesamtkosten würde dies ca. Fr. 6 Millionen Drittbeiträge ergeben. Diese Grobschätzung ist allerdings im weiteren Prozessverlauf noch detailliert zu prüfen.

Synergien / Weitere Massnahmen

Durch Abstimmung der Projekte mit allfälligen notwendigen Sanierungen und Drittprojekten können Synergien geschaffen und die Projektkosten reduziert werden. Das Konzept enthält zahlreiche kleine Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr, die nicht mit obenstehenden Projekten abgedeckt werden. Diese können sofern möglich mit anstehenden Sanierungen oder Drittprojekten gekoppelt werden (z.B. Bebauungsplan Nidfeld). Ausserdem sind im Aufgaben-

und Finanzplan 2016 - 2020 jährlich Fr. 100'000.00 reserviert für Verbesserung am Fuss- und Radwegnetz (Nr. 6.13).

Bahnhof Mattenhof

Der Bahnhof Mattenhof ist kein Folgeprojekt des Grundkonzepts Verkehr LuzernSüd und wird daher auch nicht in der Liste aufgeführt. Die Vorstudie wurde bereits 2012 erarbeitet. Das Projekt ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms Luzern, 2. Generation (Massnahme ÖV-6.3c). Auslöser war u. a. die fehlende zentrale Personenunterführung, verbunden mit langen und unattraktiven Umsteigebeziehungen. Mit der Konsequenz, dass die Gleise trotz Verbot überschritten werden (Sicherheitsdefizit).

Die Bruttokosten für den Bahnhof Mattenhof belaufen sich auf ca. Fr. 10 Millionen. Wovon gemäss approximativer Grobschätzung im Aufgaben- und Finanzplan 2016 – 2020 mit Drittbeiträgen von Fr. 8.3 Millionen gerechnet wird. Diese Grobschätzung ist im weiteren Prozessverlauf noch detailliert zu prüfen und der Kostenteiler ist auszuhandeln.

Monitoring & Controlling

Eine ausführliche Beschreibung über Monitoring & Controlling ist auf Seite 18.

Das Monitoring (beobachten) & Controlling (steuern) führt zu periodisch wiederkehrenden Kosten. Es besteht die Absicht, dass alle vier Jahre ein umfassendes Monitoring & Controlling, sowie in der Mitte der Periode eine „light“-Version durchzuführen. Zusätzlich sind zwei Zwischenmessungen vorgesehen. Das Monitoring & Controlling verursacht periodisch wiederkehrende Kosten. Die exakten Kosten sowie der Kostenteiler sind im weiteren Projektverlauf zu eruieren bzw. auszuhandeln.

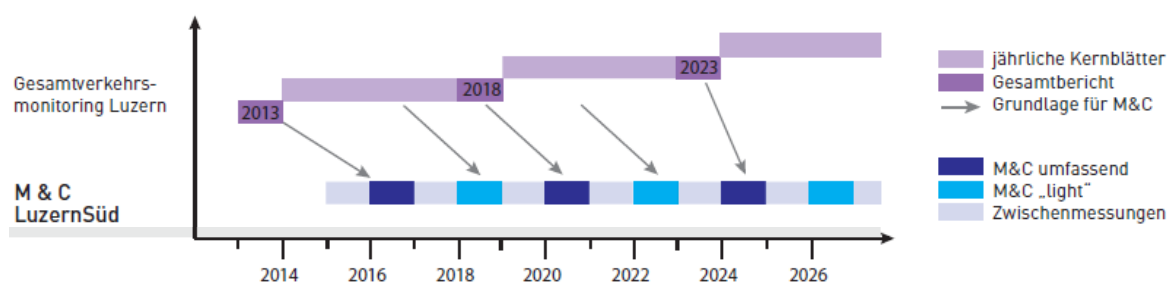


Abb. 10 Systematik M+C

Damit das Pilot-Monitoring wie geplant 2016 durchgeführt werden kann, ist ein Kredit notwendig. Voraussetzung dafür ist, dass die Stadt Luzern, die Gemeinde Horw sowie der Kanton ihre Anteile ebenfalls budgetieren und frei geben. Der Gemeinderat ist bereit unter diesen Voraussetzungen die erforderlichen Mittel zu sprechen. Erforderliche Kredite ab 2017 sollen im Rahmen des ordentlichen Budgets erfolgen.

7 Finanzierung

Alle oben aufgeführten Projekte sind im Aufgaben- und Finanzplan 2016 – 2020 im Sinne einer Voranzeige enthalten. Es handelt sich um eine rollende Planung. Die Kreditgenehmigung wird dem Einwohnerrat bei den einzelnen Projekten im Rahmen der Erarbeitung separat beantragt, sofern erforderlich. Die Kosten werden dabei nach dem Bruttoprinzip vollständig der Gemeinde Kriens angelastet. Mit Drittbeiträgen werden die finanziellen Beteiligungen von Bund, Kanton, anderen Gemeinden, sowie privater Investoren (Perimeter-Beiträge) rückvergütet.

Planungsbericht Entwicklungskonzept LuzernSüd (089/2014)

Mit dem Planungsbericht 089/2014 wurde für das Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept Nidfeldstrasse (Südallee) bereits ein Kredit in der Höhe von Fr. 150'000.00 gesprochen. Das Monitoring und Controlling wurde für die Periode von 2014 bis 2017 als Daueraufgabe angezeigt, sowie ein Kredit in der Höhe von Fr. 5'000.00 gesprochen, welcher jedoch nicht ausreichend ist.

Teil B: Vertiefungsgebiet II

8 Vertiefungsgebiet II, Stadtraum Luzernerstrasse

Für folgende Teilgebiete von LuzernSüd wurden bzw. werden Vertiefungsstudien (städtebauliche Richtlinien) als Vorgaben für Bebauungs- und Gestaltungspläne erstellt:

- Vertiefungsgebiet I (Nidfeld): Die städtebaulichen Richtlinien liegen vor.
- Vertiefungsgebiet II (Eichhof/ Anschluss A2/ Luzernerstrasse): Abschluss 2015
- Vertiefungsgebiet III (Horw See/ HSLU/ S-Bahn-Haltestelle): Start Herbst 2015
- Vertiefungsgebiet IV (Schlund/ Grabenhof/ Hinderschlund): 2015/16
- Vertiefungsgebiet V (Achse Pilatus bis Horw Mitte): 2016/17

Nachfolgend werden die Richtlinien des Vertiefungsgebiets II zusammengefasst beschrieben.

8.1 Ausgangslage

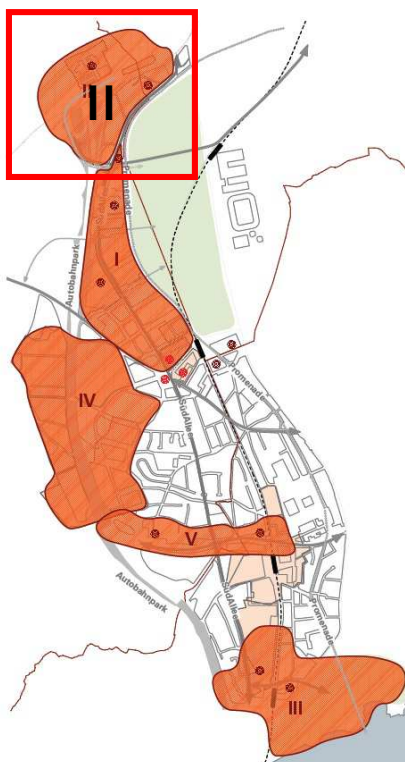


Abb. 11: Vertiefungsgebiete I–V

Indem das Vertiefungsgebiet II den südlichen Auftakt des gemeindeübergreifenden Stadtteils bildet und gleichzeitig entlang der Luzernerstrasse die städtebauliche Eingangssituation für Kriens bzw. Luzern darstellt, ist es eine strukturelle Schlüsselstelle und ein funktionales Scharnier des Gebiets LuzernSüd. Die im Entwicklungskonzept LuzernSüd vorgeschlagenen linearen und identitätsstiftenden Strukturelemente - Autobahnpark, Südallee und Promenade - nehmen hier ihren Anfang. Das Gebiet ist geprägt durch eine heterogene Ansammlung aus Wohnbauten, Industrie- und Gewerbenutzungen, welche durch übergeordnete Verkehrsinfrastrukturen dominiert wird. Als mehrspurige, Ost-West verlaufende, übergeordnete Stadtstrasse teilt die Luzernerstrasse das Vertiefungsgebiet II mittig und bildet zusammen mit der sie oberirdisch kreuzenden, Nord-Süd verlaufenden A2 ein prägnantes, städtebaulich trennendes Strassensystem. Historisch eine Randlage von Kriens und Luzern, wirkt das Gebiet peripher, obwohl es sich im Zuge des Wachstums von Gemeinde und Stadt und ihrer strukturellen Verflechtungen heute in zentraler Lage des gemeinsamen Agglomerationsraumes befindet.

Das Entwicklungskonzept LuzernSüd stützt sich auf Art. 20 Bau- und Zonenreglement der Gemeinde Kriens. Der Gemeinderat darf demnach in dem im Zonenplan bezeichneten Perimeter „Entwicklungsraum Eichhof – Schlund“ im Rahmen von Bebauungsplänen in Abweichung zu den Zonenbestimmungen Wohnnutzungen und höhere Baudichten zulassen, wenn sich diese Bebauungspläne auf das vom Gemeinderat verabschiedete „Entwicklungskonzept LuzernSüd“ abstützen.

8.2 Zielsetzungen

Von Januar bis September 2014 wurden aufgrund der stadträumlichen und verkehrlichen Qualitäten, Defiziten und Potenzialen städtebauliche Richtlinien des Vertiefungsgebietes II erarbeitet. Kantonale, städtische und kommunale Fachstellen wurden ebenso wie Eigentümer und weitere Interessierte partizipativ in den Prozess eingebunden. Räumliche Fragmentiertheit, funktionale Dispersion und Unwägbarkeiten in den Planungsabsichten haben dazu geführt, dass die stadträumlichen Richtlinien vom Stadtraum und vom öffentlichen Raum aus gedacht und formuliert sind. Ein räumliches Gerüst zusammenhängender, attraktiv gestalteter Freiräume unterschiedlicher Aneignungs- und Nutzungsqualitäten schafft einen tragfähigen und robusten Rahmen für die Unbestimmtheit zukünftiger Nutzungen und Gestaltungen der einzelnen Baubereiche. Ergebnis sind daher stadträumliche Richtlinien, die städtebauliche Spielregeln und verkehrliche Konzeptideen für einzelne Gevierte und Elemente formulieren.

Die Studie formuliert drei zentrale Zielsetzungen:

- **Schaffung von zwei Stadtseiten mit eigenen Qualitäten:** die Luzernerstrasse soll von einer übergeordneten, linearen Infrastruktureinheit zum Stadtraum mit eigenen charakteristischen und identitätsstiftenden Qualitäten transformiert werden.
- **Schaffung eines prägnanten Stadteingangs Kriens / Luzern:** eine prägnante, stadträumliche Eingangssituation in den neuen Stadtteil LuzernSüd soll entwickelt werden.
- **Vernetzung der beiden Stadtseiten in Nord-Süd Richtung:** ein funktionaler und stadträumlicher Übergang zwischen Luzern und Kriens soll entwickelt werden.

8.3 Konzeptionelle Richtlinien

Schaffung von zwei Stadtseiten mit eigenen stadträumlichen Qualitäten

Während das Stadtgebiet nördlich der Langsägestrasse durch Hochpunkte und grossmasstäbliche Volumen mit mehrheitlich gewerblicher und dienstleistungsorientierter Nutzung geprägt ist, entsteht zwischen Luzernerstrasse / Obergrundstrasse und der Arsenalstrasse (Südallee) eine durch kleinteiligere Volumen geprägte Stadtseite. In der Südallee dominiert das Wohnen und die Gebäude und Grünraum durchdringen sich zunehmend. Die heute unklar wirkenden Ränder zur Luzernerstrasse und zur Arsenalstrasse werden geklärt.

Schaffung eines prägnanten Stadteingangs Kriens / Luzern

Drei Hochhäuser entlang der Langsägestrasse bilden die Markpunkte am Stadteingang von Luzern und Kriens und stellen eine visuelle Korrespondenz zu den geplanten Hochhäusern am Mattenplatz und in Horw Mitte dar. Eine Esplanade aus mehrfachen Baumreihen als Kopf des Autobahnparks ist eine identitätsstiftende Adresse für die Langsägestrasse und ein grüner Rücken für die Luzernerstrasse / Obergrundstrasse.

Vernetzung der beiden Stadtseiten in Nord-Süd Richtung

Die funktionale und visuelle Vernetzung der beiden Stadtseiten wird durch vier wichtige, in Nord-Süd Richtung verlaufende Langsamverkehrsachsen gewährleistet. Die Schaffung bzw. der Ausbau von Velo- und Fussverbindungen ist dabei ein zentraler Aspekt. Wegweisend für das Thema Verkehr im Vertiefungsgebiet II ist das Grundkonzept Verkehr (vgl. Teil A).

8.4 Steckbriefe und Planungsrichtlinien

Innerhalb des Gebiets der Vertiefungsstudie II wurden zehn so genannte Gevierte identifiziert, welche einen Teil der Stadt, der strukturell, funktional und typologisch eine Einheit bilden bzw. durch ähnliche Qualitäten oder Defizite geprägt werden. In zugeordneten Steckbriefen wurden detaillierte Planungsrichtlinien festgelegt. Insgesamt befindet sich rund drei Viertel des Vertiefungsgebietes II auf Krienser Gemeindegebiet, der andere Viertel liegt in der Stadt Luzern.

Die Gevierte A, B und C (teilweise Stadt Luzern) bilden entlang der Langsägestrasse die **Stadtkante**. Vorgelagert, zwischen Langsäge- und Luzerner- bzw. Obergrundstrasse liegt die **Esplanade** mit den Gevierten D und E (teilweise Stadt Luzern). Im südlichen Bereich, zwischen Obergrundstrasse, Autobahn und Promenade liegen die Gevierte F, G (teilweise Stadt Luzern), H (Stadt Luzern), J und K in der **Stadtebene**.

Für die Gevierte A bis G, die sich vollständig oder teilweise auf dem Gemeindegebiet Kriens befinden, wurden zusammengefasst folgende Planungsrichtlinien aufgestellt:



Abb. 12: Gevierte des Vertiefungsgebietes II

Stadtkante

- Geviert A: Das Geviert am Hangfuss ist von grossmassstäblichen Gewerbe- und Produktionsstätten geprägt. Der vorhandene Freiraum ist grösstenteils asphaltiert und dient der Erschliessung. Die zukünftige Bebauung mit einem Hochhaus (45 m) soll eine Stadtkante mittels zur Langsägestrasse adressierten Volumen bilden. Gewerbliche, lärmige Nutzungen werden auch in Zukunft dominieren. Publikumsorientierte Nutzungen sind entlang der Langsägestrasse, Wohnnutzungen in den Obergeschossen denkbar. Ein Fussweg durch das Geviert soll die Langsägestrasse mit dem Amstutzweg verbinden.
- Geviert B: Brachflächen mit Parkplätzen und Gewerbebauten mit Zwischennutzungen dominieren das zweite Geviert am Hangfuss. Der Bebauungsplan Eichhof West (Genehmigung durch Regierungsrat noch ausstehend) regelt Bebauung und Nutzung sowie den Fortbestand der Naturobjekte und Wegverbindungen auf dem Areal. Die Vernetzung in Nord-Süd-Richtung soll mit zusätzlichen Verbindungen vom Hang in die Ebene gestärkt werden.

- Geviert C: Östlich des Gevierts der Brauerei Eichhof ist eine Freiraumverbindung Nord-Süd mit Fussverbindungen zu schaffen. Westlich der Geviertsgrenze ist ein übergreifender Vernetzungskorridor mit Fussweg und Veloverbindung sowie Grünflächen als Erholungsraum zu planen. Die Vorbereiche der entlang des Vernetzungskorridors angrenzenden Gebäude sind entsprechend öffentlich und urban zu gestalten. Die Brauerei Eichhof wird weiterhin die Nutzung dominieren, allenfalls sind im Zuge einer Verdichtung aber auch Dienstleistungsnutzungen möglich. Die genauen Dimensionen und Lage des Hochhauses (visueller Merkpunkt) sind im Rahmen eines Bebauungsplans zu definieren.

Esplanade

- Geviert D: Ein knapp 160 m langes Gewerbegebäude im Westen und eine Tankstelle im Osten prägen das Geviert. Bauten mit Adressbildung zur Langsägestrasse und zweiseitiger Ausrichtung lassen dem im Süden vorgelagerten, öffentlich und urban gestalteten Teil der Esplanade (lineares Element) Raum. Die Lage zwischen den beiden Verkehrsräumen lassen vorwiegend gewerbliche Nutzungen zu. Wohnen ist in den Obergeschossen denkbar.
- Geviert E: Das strukturelle und zurzeit weit gehend brachliegende Geviert liegt zwischen Langsägestrasse und Luzernerstrasse / Obergrundstrasse auf Krienser und Luzerner Gemeindegebiet. Künftig soll das Zwischenfeld in die Esplanade des Autobahnparks eingebettet werden. Die Lage eignet sich vor allem für gewerbliche Nutzungen, Wohnnutzungen im Obergeschoss sind aber denkbar sofern mit dem Gewerbe vereinbar. Zur Esplanade hin sind die Vorbereiche öffentlich und urban zu gestalten.

Stadtebene

- Geviert F: Eine durch Abstandsgrün geprägte Einzelbauweise mit bis zu viergeschossigen Ein- und Mehrfamilienhäusern zeichnet das Geviert aus. Im Südosten sind in niedrigeren Gebäudeteilen gewerbliche Nutzungen vorhanden. Eine neue Bebauung soll baupologisch auf die Lärmsituation entlang von Luzernerstrasse und Autobahnausfahrt reagieren und zur Südallee ausgerichtet sein. Wohnnutzungen sind zur Südallee, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen zur Luzernerstrasse anzuordnen. Öffentlich und urban gestaltete Vorbereiche entlang der Südallee bilden die Adresse.
- Geviert G: Das Geviert zwischen Luzerner- und Arsenalstrasse (zukünftige Südallee) ist ein heterogenes Arbeits- und Wohnquartier, welches sich gemäss dem Richtkonzept „Wohnen und Arbeiten am Aurorapark“ zu einem gemischt genutzten Quartier auf beiden Gemeindegebieten entwickeln soll. Rund um die denkmalgeschützte Villa Aurora gibt es eine zusammenhängende, öffentliche grüne Mitte. Im Baubereich zur vielbefahrenen Luzernerstrasse hin soll mittels geschlossener Bauweise ein Lärmriegel realisiert werden und so die Wohnqualität im südlichen Bereich erhöht werden. In den Baubereichen südlich des Auroraparks sollen die Gebäude ihre Adressen Richtung Südallee ausrichten. Strukturiert wird das Geviert durch zwei in Nord-Süd-Richtung verlaufende öffentliche Wegverbindungen als Teil der übergeordneten Grünraumvernetzung des Vertiefungsgebietes II.

- Geviert H: Das Geviert besteht mit Ausnahme eines Geschäftshauses vor allem aus solitär stehenden Gebäuden mit privatem Freiraum und grossem Baumbestand. Mit einem Gestaltungsplan sind Voraussetzungen für eine vier- statt dreigeschossige Bauweise zu schaffen. In einer nächsten Überprüfung der Bau- und Zonenordnung ist zudem zu prüfen, ob ein Hochpunkt von maximal 24 Meter vertretbar ist. Das Geviert soll weiterhin von Mischnutzung geprägt sein, wobei öffentliche Nutzungen zur Südallee bzw. Luzernerstrasse zu orientieren sind.
- Geviert J: Abfahrten der Autobahn A2 begrenzen das mit zwei Verwaltungs- und Bürobauten besetzte Gebiet im Süden und Westen. Die Freiflächen sind aufgrund der Nutzung für Fahrzeugprüfungen fast vollständig versiegelt beziehungsweise asphaltiert. Eine kurz- oder mittelfristige Transformation scheint nicht realistisch. Umso wichtiger ist der Erhalt der wenigen bestehenden Naturobjekte, die Adressierung zur Südallee und die Anbindung an den Autobahnpark mit der Einrichtung einer neuen Fusswegverbindung.
- Geviert K: Das Geviert liegt auf einer Verkehrsinsel zwischen Autobahnausfahrt, Arsenalstrasse und Eichwilstrasse. Es ist vom Autohaus Sigrist mit Werkstätten und Showrooms im Erdgeschoss sowie zwei darüberliegenden Mehrfamilienhäusern und Ausstellungsflächen im Freien geprägt. Das kleine Geviert eignet sich vorwiegend für gewerbliche Nutzungen. Es profitiert von einer hohen Sichtbarkeit und der Adressierung zur Südallee.

Lineare Elemente

Innerhalb des Gebiets der Vertiefungsstudie II wurden neben den Gevierten folgende linearen Elemente identifiziert und in weiteren Steckbriefen beschrieben:

- Element 1: Langsägestrasse mit bestehender Veloroute als Hauptverbindung Kriens-Luzern, südseitigem Trottoir bis Stadtgrenze und südlich angrenzender Bebauung sowie Brachflächen als zukünftige baumbestandene Esplanade.
- Element 2: Luzernerstrasse als Hauptverbindung öV und MIV Kriens-Luzern sowie gleichzeitiger Autobahn Auf- und Abfahrt.
- Element 3: Südallee (Arsenalstrasse) als zukünftige identitätsstiftende städtische Achse, als Nord-Süd-Verbindung von der Obergrundstrasse bis zur Horwer Seebucht.
- Element 4: Eichwilstrasse mit südseitigem Trottoir als Autobahnzubringer und Verbindung zwischen Luzernerstrasse und Südallee.
- Element 5: Autobahnpark als Verbindung vom Hangfuss des Sonnenbergs entlang und über der Autobahn bis Horw.
- Element 6: Autobahnanschluss Luzern-Kriens als ein durch Verkehrsflächen geprägtes und mit extensiv genutzten Grünflächen durchsetztes Gebiet.

Umsetzung

Die Entwicklungsschritte für die Umsetzung auf Krienser Gemeindegebiet sind wie folgt terminiert:

Kurzfristig:

- Erster Abschnitt Langsägestrasse / Esplanade im Zuge der Überbauung Eichhof West
- Verlegung Buslinie 14 von der Obergrundstrasse/Eichwilstrasse in die Südallee (Arsenalstrasse)
- Umsetzung Promenade als Langsamverkehrsachse
- Langsamverkehrsverbindung vom Kupferhammer über die Eichwilstrasse (altes Bahntrasse) und die Südallee bis zur Promenade

Mittelfristig:

- Westlicher und östlicher Abschnitt der Langsägestrasse / Esplanade
- Velo- und Fusswegverbindung vom Sonnenberg (Hangfuss) durch das Geviert G bis zur Promenade
- Anschluss Autobahnpark an ehemaliges Trasse KLB (Eichwilstrasse)
- Realisierung von Fusswegverbindungen im Rahmen privater Bauprojekte

Langfristig:

- Schaffung einer übergeordneten Velo- und Fusswegverbindung (Nord-Süd) im Rahmen des Bypassprojekts

8.5 Nachhaltigkeitsbeurteilung / Umsetzung

Im Januar 2015 startete ein zweistufiges Workshopverfahren zur Beurteilung der Nachhaltigkeit der stadträumlichen Richtlinien zum Vertiefungsgebiet II. Die Auswertung ergab, dass auf alle Themenbereiche – Wohlbefinden, Zusammenleben, Instandhaltung/Betrieb, Gestaltungs- und Bauqualität, Wirtschaftsleistung, Mobilität/Erreichbarkeit sowie Naturnähe/Naturraum – eine positive Auswirkung erwartet wird. Am meisten trifft dies auf Gestaltungs- und Bauqualität zu, gefolgt von Mobilität/Erreichbarkeit. Die Nachhaltigkeitsbeurteilung wies aber auch auf drei Risiken hin: Überangebot an Arbeits- und Wohnflächen, Mehrverkehr durch neue Arbeits- und Wohnflächen und den Bau des Bypasses sowie Verschlechterung des Investitionsklimas (Wirtschaft) durch zu starke planerische, mehrheitlich top-down entwickelte Vorgaben.

Um diesen Risiken zu begegnen, werden aus der Nachhaltigkeitsbeurteilung neun Empfehlungen abgeleitet:

Empfehlung NHB	Umsetzung	Wer
1. Gebiet mittels eines partizipativen Prozesses weiterentwickeln, insbesondere was die Gestaltung der öffentlicher Freiräume anbelangt	Angemessene Mitwirkung der Bevölkerung gemäss §6 des Planungs- und Baugesetzes vorsehen, namentlich bei Nutzungsplanverfahren und Projektierung der Freiräume	Gemeinden LuzernSüd
2. Sicherheit erhöhen und gewährleisten	Berücksichtigung bei Gestaltung der Freiräume und der Fuss- und Velowege	Gemeinden, Kanton, ASTRA

3. gezieltes Standortmarketing initiieren und Kommunikation intensivieren	Weiterführung bisheriger Aktivitäten	LuzernSüd
4. Durchlässigkeit für Velo- und Fussverkehr sicherstellen	Umsetzen der Konzepte	Gemeinden, Kanton, ASTRA
5. ökologische Vielfalt und Qualität gewährleisten sowie Bodenverbrauch und Versickerung berücksichtigen	Umsetzen im Rahmen von Sondernutzungsplänen, Projektierungen und Baubewilligungen	Gemeinden Kanton, ASTRA
6. Grundversorgung erhöhen	bauliche Voraussetzungen im Rahmen von Sondernutzungsplänen, Projektierungen und Baubewilligungen schaffen (insbesondere betreffend Ausgestaltung der Erdgeschossnutzungen)	Gemeinden
7. öffentlichen Raum mit Wasser bespielen	Umsetzen im Rahmen von Projektierungen und Baubewilligungen	Gemeinden
8. Energie- und Absenkpotentiale ausschöpfen	Umsetzen im Rahmen von Sondernutzungsplänen, Projektierungen und Baubewilligungen durch entsprechende Auflagen (2000-Watt-Gesellschaft)	Gemeinden
9. Mehrwertabschöpfung prüfen	Umsetzung mittels Infrastrukturverträgen und wenn Kanton die rechtlichen Grundlagen dafür geschaffen hat durch Mehrwertabschöpfung zu Gunsten qualitativer Aufwertungsmassnahmen im Gebiet	Gemeinden

8.6 Verbindlichkeit

Die vorliegende Entwicklungsstudie „Vertiefungsgebiet II“ liefert den Planungsbehörden und den Grundeigentümern Hinweise für ein zielgerichtetes und koordiniertes Planen und Bauen. Für die Behörden hat die Studie jedoch anweisende Wirkung, indem sie gehalten sind, bei der weiteren Planung und Projektierung der öffentlichen Hand und der Privaten auf die angestrebte Entwicklung im Sinne der Studie hinzuwirken.

8.7 Umsetzung in Nutzungsplanung und Folgekosten

Nutzungsplanung

Aus planungsrechtlicher Sicht besteht vorab im Geviert G Handlungsbedarf, wo die Grundeigentümer Entwicklungsabsichten haben, welche mit der geltenden Bau- und Zonenordnung nicht vereinbar sind. Zusammen mit der Stadt Luzern sind hier die notwendigen Nutzungsplanverfahren einzuleiten. Kriens plant dafür einen Bebauungsplan und auf Luzerner Seite braucht es eine Anpassung der Bau- und Zonenordnung und einen auf den Bebauungsplan von Kriens abgestimmten Sondernutzungsplan (Gestaltungs- oder Bebauungsplan). In den Gevierten C und E ist in Abhängigkeit der Entwicklungsabsichten der Grundeigentümer noch offen, ob es dafür einen grenzüberschreitenden Sondernutzungsplan (Gestaltungs- oder Bebauungsplan) braucht.

Durch das Bypass-Projekt besteht auch in den Gevierten A und D allfälliger Handlungsbedarf.

Folgekosten

Folgekosten entstehen durch Anschlussplanungen, mit denen die konzeptionellen Grundlagen in eigentümerverbindlichen Nutzungsplänen festgeschrieben werden. Gemäss §§64a und 66 des Planungs- und Baugesetzes können die Kosten für das Aufstellen oder Ändern von Nutzungsplanungen nach Massgabe ihres Vorteils ganz oder teilweise den Grundeigentümern überbunden werden.

Die Kosten für die Projektierung und Realisierung von Verkehrsanlagen werden nach Massgabe der privaten Interessen zwischen der öffentlichen Hand und den Privaten aufgeteilt. Dabei gilt grundsätzlich, dass die Finanzierung der Feinerschliessung Sache der Privaten und jene der Groberschliessung Sache der öffentlichen Hand ist.

Die Kosten für die Projektierung und Realisierung von Freiräumen, soweit sie nicht Bestandteil der Verkehrsanlagen oder von privaten oder halbprivaten Aussenräumen sind, fallen grundsätzlich bei der öffentlichen Hand an. Im Rahmen von Infrastrukturverträgen nach § 38a Planungs- und Baugesetz – oder wenn die gesetzlichen Grundlagen (Änderung Planungs- und Baugesetz betreffend Mehrwertausgleich) für die Mehrwertabschöpfung dies erlauben – kann die öffentliche Hand die Investoren an diesen Kosten beteiligen.

Heute absehbare Kostenfolgen sind:

- Nutzungsplanverfahren; Dabei wird davon ausgegangen, dass diese durch den Ortsplaner (Planteam) anfallen. Soweit möglich werden die internen und externen Kosten nach Massgabe der privaten Interessen den Grundeigentümern ganz oder teilweise überbunden.

Allfällige Kosten für Umbau- und Umgestaltungsmassnahmen von öffentlichen Infrastrukturanlagen und Freiräumen können nach heutigem Kenntnisstand nur ganz grob abgeschätzt werden, da noch keine konkreten Projekte vorliegen. Solche Kosten müssen im Rahmen von separaten Projekten erfasst und deren Finanzierung geregelt werden. Als Kostenträger im Vertiefungsgebiet II kommen neben der Gemeinde Kriens und der Stadt Luzern, der Kanton, das ASTRA und ggf. auch private Grundeigentümer in Betracht (vgl. dazu Ziffer 6.3).

Würdigung + Antrag

9 Würdigung des Gemeinderates

Als 2012 im Rahmen des Leitbildes LuzernSüd das gemeinsame Gebiet im Süden von Luzern zwischen den Gemeinden Horw, Luzern und Kriens „eine zweite Chance erhielt“, ging es vor allem darum, aus den Erfahrungen der eher unkoordinierten Entwicklung der Vergangenheit zu lernen und Siedlung und Verkehr für die zukünftige Entwicklung aufeinander abzustimmen.

Bereits zum damaligen Zeitpunkt wurde klar, dass die Belastungsgrenze des Verkehrsnetzes bereits mit den zahlreichen einstöckigen Nutzungen – vor allem in den Abendspitzenstunden – an seine Grenzen gekommen ist. Immer mehr fühlt sich die Bevölkerung durch die Stauzeiten in ihrer Mobilität eingeschränkt und ist mit der Verkehrspolitik der Gemeinde unzufrieden.

Durch die Verdichtung durch höhere Bauten und damit intensiveren Nutzungen kann ohne eine aktive Verkehrspolitik das Problem sich nur verschärfen. Das Gebiet würde bald vor der Frage stehen, ob weitere Bauten überhaupt noch bewilligt werden dürften, weil sie an sich gar nicht als verkehrlich erschliessbar bezeichnet werden dürften.

In dieser Ausgangslage haben sich die Verkehrsvertreter der drei Gemeinden sowie aller weiteren Akteure im Verkehrsbereich, wie der Verkehrsverbund Luzern, der Kanton Luzern und das ASTRA zusammengesetzt und eine Strategie entwickelt. Mit grossem Engagement und grossem Glauben an die Zukunft von LuzernSüd ist vorliegendes Konzept entstanden.

Es ist dabei kein Zufall, dass gewisse Formulierungen und Massnahmen sich denen ähneln, die auch im Gesamtverkehrskonzept der Gemeinde oder im Gesamtverkehrskonzept der Stadt Luzern vorhanden sind. Zum einen darf die Strategie keinesfalls inhaltlich im Widerspruch stehen zu den Ansätzen der Nachbargemeinden, weil der Verkehr an der gemeindegrenze nicht Halt macht, zum anderen sind dieselben Verkehrsplaner aus den Gemeinden, sowie dieselben externen unterstützenden Büros am Werk gewesen. Die Strategie ist deshalb abgegliehen und zukunftsfähig.

Klar allerdings ist, dass die Strategie nur so gut sein kann, wie sie dann auch umgesetzt wird. Die aus der Strategie erforderlichen Massnahmen müssen in Zukunft beherzt und aus Überzeugung angewendet werden. Die Zeit drängt, denn zahlreiche weitere Grundstücke stehen vor einer neuen Nutzung, die weiteren Verkehr erzeugen werden. Nur wenn eine Verkehrsverlagerung in Richtung öV, Fuss- und Radverkehr stattfindet, hat in Zukunft der wirtschaftlich notwendige Individualverkehr eine Chance, flüssig und ungehindert seine Ziele anzufahren.

Insbesondere die Stadt Luzern wurde in ihrer Verkehrspolitik, die in einigen Teilen dieselben Mittel zur Verflüssigung des Verkehrs anwenden will, politisch mehrfach bestätigt. Für den Gemeinderat ist es hoffnungsvoll feststellen zu können, dass sich die politische Diskussion in und um den Verkehr zunehmend versachlicht und sich die Überzeugung durchsetzt, dass die im Bericht entworfenen Strategien schlussendlich allen vier Verkehrsträgern hilft. Wichtig ist dabei immer vor Augen zu halten, dass die Probleme nicht mit einer schlagenden Massnahme

gelöst werden können, sondern dass mit einem Strauss von Massnahmen und einem permanenten Nachjustieren die Herausforderungen gelöst werden müssen.

Dabei ist interessant festzustellen, dass mittlerweile eine neue Generation von Mobilitätswählern heranwächst, die recht ideologiefrei jeweils dem gerade praktischsten Verkehrsmittel den Vorzug gibt. Für den Konzertbesuch mit später Rückkehr setzt man sich zusammen in ein Auto, weil gar keine Busse mehr verkehren würden, für die Fahrt zur Arbeit empfindet man den Bus als bequem, für den sportlichen Sonntagsausflug wird das Velo gewählt und für den Einkaufsbummel durch die Stadt ist es doch zu Fuss immer am schönsten.

Das Grundkonzept Verkehr LuzernSüd, wie auch das Gesamtverkehrskonzept Kriens (GVKK) sind auf Stufe Gesamtverkehrskonzept anzusiedeln. Beim GVKK liegt die Strategie vor. Das eigentliche Konzept wird Anfang 2017 dem Einwohnerrat vorgelegt. Der grosse Unterschied besteht in den unterschiedlichen Perimetern und dem partizipativem Prozess. Während das GVKK mittels breit abgestützter Verkehrskommission erarbeitet wird – in welcher alle relevanten Kräfte aus Kriens vertreten sind – wurde das Grundkonzept Verkehr LuzernSüd durch Fachplaner der Standortgemeinden, des Kantons und des Bundes erarbeitet.

Mit dem nun vorliegenden Grundkonzept Verkehr LuzernSüd, aber auch durch die noch folgenden Diskussionen im Einwohnerrat zum neuen Parkplatzreglement und dem Gesamtverkehrskonzept soll eine breite Abstützung durch möglichst alle Parteien erfolgen. Einzelmassnahmen oder Grabenkämpfe verhindern die weitere Entwicklung und bringen Kriens zum Stillstand. Der eingeschlagene Weg bringt eine Verflüssigung des Verkehrs und ein noch attraktiveres Kriens.

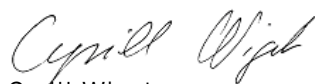
Als Teil des Entwicklungskonzepts LuzernSüd werden in dem vom Verkehr (A2 mit Tunnelportal sowie Anschlussbauwerken und Luzernerstrasse/Langsägestrasse) geprägten Vertiefungsgebiet II im Dreieck zwischen Kupferhammer, Eichhof und der Verzweigung Arsenal- und Nidfeldstrasse Voraussetzungen für eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung und Umstrukturierung geschaffen. Es besteht vor allem am Hangfuss des Sonnenbergs entlang der Langsägestrasse im Bereich heutiger Brachen (Eichhof West und vorgelagertes ehemaliges Bahnareal der KLB) und überwiegend gewerblich genutzter Gebiete (westlich der Autobahn mit Herzog Elmiger, Niederberger etc.) Potential für strukturelle Veränderungen. Mit gemischten Nutzungen und grosszügigen Grün- und Freiräumen mit einer adäquaten Aufenthaltsqualität soll das Gebiet am Ortseingang von Kriens eine neue, städtische Identität erhalten und eine echte Aufwertung erfahren.

10 Antrag

Der Gemeinderat beantragt das Grundkonzept Verkehr LuzernSüd sowie das Entwicklungskonzept LuzernSüd, Vertiefungsgebiet II vom Juni 2015 zur Kenntnis zu nehmen.

Berichterstattung durch Gemeindepräsident Cyrill Wiget und Gemeinderat Matthias Senn.

Gemeinderat Kriens



Cyrill Wiget
Gemeindepräsident



Guido Solari
Gemeindeschreiber

Kenntnisnahme zu Bericht

Nr. 225/2016

Der Einwohnerrat der Gemeinde Kriens

nimmt in Anwendung von 1 26 Abs. 1 lit. d. der Gemeindeordnung der Gemeinde Kriens vom 13. September 2007

den Bericht Nr. 225/2016 des Gemeinderates Kriens vom 20. Januar 2016

betreffend

Planungsbericht LuzernSüd, Grundkonzept Verkehr und Vertiefungsgebiet II

zur Kenntnis.

Kriens, 3. März 2016

Einwohnerrat Kriens

Thomas Lammer
Präsident

Guido Solari
Schreiber