Stadt
Luzern

Stadtrat

Bericht

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 13. Januar 2016 (StB 22)

B 1/2016

Entwicklungskonzept LuzernSüd: Vertiefungsgebiet II und Grundkonzept Verkehr

Vom Grossen Stadtrat zustimmend zur Kenntnis genommen am 21. April 2016

Bezug zur Gesamtplanung 2016–2020

Leitsatz Gesellschaft

Die Stadt Luzern zeichnet sich durch eine solidarische Gemeinschaft aus dank

- lebendiger und sicherer Quartiere mit starken Freiwilligenstrukturen und hoher Lebensqualität,
- attraktiver öffentlicher Räume und eines vielfältigen Wohnraumangebots,
- eines qualitativ hochstehenden und vielfältigen Bildungs-, Kultur-, Sport- und Freizeitangebots,
- flexibler und effizienter Beratungs-, Unterstützungs- und Betreuungsangebote,
- der Förderung der Integration aller Bevölkerungsgruppen.

Leitsatz Wirtschaft

Die Stadt Luzern verfügt über hervorragende wirtschaftliche Rahmenbedingungen, die es ihren bestehenden und neuen Unternehmen erlauben,

- sich auf ihren jeweiligen Märkten erfolgreich und verantwortungsvoll zu behaupten,
- der Luzerner Bevölkerung und Gästen qualitativ hochstehende Produkte und Dienstleistungen zu offerieren,
- attraktive Arbeitsplätze anzubieten,
- für Kundschaft, Mitarbeitende und Lieferanten gut erreichbar zu sein.

Leitsatz Umwelt

Die Stadt Luzern trägt Sorge zur Umwelt, indem sie

- die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft anstrebt,
- die Mobilitätsnachfrage mit flächen- und energieeffizienten Verkehrsarten abdeckt und Emissionen wie Schadstoffe und Lärm reduziert,
- energiesparende Bauweisen unterstützt,
- den Gebrauch erneuerbarer Ressourcen fördert,
- den einzigartigen Lebensraum naturnah weiterentwickelt,
- die „Stadt der kurzen Wege“ mit einer dichten, gemischten Nutzungsstruktur fördert.

Wirkungsziel Verkehr

Ziel ist, dass Luzern attraktiv und für alle sicher und zuverlässig erreichbar ist. Bis 2020 verbessert die Stadt die Verkehrssicherheit und reduziert die Verkehrsunfälle mit Verletzten auf weniger als 150 pro 50’000 Einwohner/innen. Der Modalsplit nach Distanzen auf Stadtgebiet hat per 2020 folgende Werte erreicht: MIV: 36 Prozent, ÖV: 47 Prozent, Fussverkehr: 11 Prozent, Velo: 4 Prozent, übrige: 2 Prozent.

Wirkungsziel Wohnen

Ziel ist, dass in der Stadt Luzern ein ausgewogenes Wohnraumangebot für alle Bevölkerungsgruppen zur Verfügung steht und bis Ende 2020 mindestens 600 neue gemeinnützige Wohnungen realisiert oder im Bau sind.

Wirkungsziel Wirtschaft

Ziel ist, dass die Stadt rasch über zusätzliche, attraktive Dienstleistungs- und Arbeitsflächen an zentraler Lage verfügt. So wird in enger Zusammenarbeit mit der SBB das Projekt „Rösslimatt" in erster Priorität vorangetrieben. Damit wird bis 2018 eine zusätzliche Bruttogeschossfläche im Umfang von rund 15'000 bis 20'000 m^2 an zentralster Lage bereitgestellt. Weiter ist die Planungsphase für die städtischen Schlüsselareale abgeschlossen.

Allgemeine Verwaltung

Fünfjahresziel 0.1 Die Stadt Luzern hält gegenüber den Gemeinden der Agglomeration und dem Kanton fest, dass sie an einer transparenten und verlässlichen Zusammenarbeit nach wie vor interessiert ist.

Verkehr

Fünfjahresziel 6.1 Durch verändertes Mobilitätsverhalten hat sich der Modalsplit von 2010 (MIV: 41 Prozent, ÖV: 45 Prozent, Velo: 2 Prozent, zu Fuss: 9 Prozent, übrige: 3 Prozent) per 2020 zu folgenden Werten entwickelt:
MIV: 36 Prozent, ÖV: 47 Prozent, Velo: 4 Prozent, zu Fuss: 11 Prozent, übrige: 2 Prozent.

Fünfjahresziel 6.4 Der Velo- und der Fussverkehr sind systematisch gefördert. Lücken im Velonetz sind geschlossen, die Situation für Fussgänger ist verbessert, und die Sicherheit ist erhöht. Der Verknüpfung Fussgänger zu ÖV ist besondere Beachtung zu schenken.

Umwelt und Raumordnung

Fünfjahresziel 7.1 Die Bedeutung, Nutzung und Gestaltung der urbanen öffentlichen Räume sowie der naturnahen Freiräume ist mit einem gesamtstädtischen Konzept definiert, und dieses liegt dem Parlament vor; erste Massnahmen sind umgesetzt. In der Innenstadt sind Bahnhofstrasse, Grendel und Hirschmattquartier aufgewertet.

Fünfjahresziel 7.4 Durch innovative Siedlungsplanung, Mobilitätsmanagement und kluge Nutzungsdurchmischung wird die „Stadt der kurzen Wege" erreicht.

Volkswirtschaft

Fünfjahresziel 8.1 Die durch die Bau- und Zonenordnung geschaffenen Entwicklungspotenziale werden, wo geeignet, in Mitwirkungsverfahren ausgeschöpft.

Fünfjahresziel 8.2 Die Stadt unterstützt die Schaffung von neuen, wertschöpfungsintensiven Arbeitsplätzen.

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 Ausnahme der Autobahnen immer auch mehr oder weniger intensiv genutzte Lebensräume der ansässigen Bevölkerung. Zudem sind Verkehrsräume im weitgehend überbauten Gebiet 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 qualitativ 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 machen.
Der Optimierungsprozess im Vertiefungsgebiet II, Stadtraum Luzernerstrasse, verfolgt gemäss dem vorliegenden Entwicklungskonzept vom Juni 2015 folgende Zielsetzungen:

1. **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.
2. **Schaffung eines prägnanten Stadteingangs Luzern/Kriens:** Eine prägnante, stadträumliche Eingangssituation in den neuen Stadtteil LuzernSüd soll entwickelt werden.
3. **Vernetzung der beiden Stadtseiten in Nord-Süd-Richtung:** Ein funktionaler und stadträumlicher Übergang zwischen Luzern und Kriens soll entwickelt werden.

Diese Zielsetzungen sollen im Wesentlichen durch die weitere Konkretisierung mit grundeigentümerverbindlichen Nutzungsplanungen sowie durch die Umgestaltung und die Aufwertung der Strassen- und öffentlichen Freiräume erfolgen.

Das „Grundkonzept Verkehr LuzernSüd“ stellt einen nachhaltigen Paradigmenwechsel dar im Sinne von einer nachfrage- zu einer angebotsorientierten Verkehrsplanung, wobei das Abstimmen von Siedlung und Verkehr der Schlüssel dazu ist. Es basiert auf folgenden Grundsätzen und Zielsetzungen:

- Das Ausüben der Mobilitätsbedürfnisse ist gewährleistet und soll nicht eingeschränkt werden.
- Das raumplanerische Ziel einer Verdichtung nach innen erfolgt ohne Ausbau des Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr (MIV) (mit Ausnahme des Nationalstrassennetzes, Projekt Bypass). Das Siedlungswachstum wird durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und des Veloverkehrs begleitet.
- Das Grundkonzept Verkehr ist ein iteratives, „lernendes“ Projekt. Es gibt keinen starren Ziel- bzw. Prognosezustand. Die Verkehrsentwicklung wird laufend beobachtet und in Abstimmung zur Siedlungsentwicklung präzise gesteuert (Monitoring und Controlling).
- Das Grundkonzept Verkehr ist ein Mehrgenerationenprojekt. Es regt Änderungen im Mobilitätsverhalten an und stellt heute die Weichen für morgige Lebensqualitäten.
- Damit der Prozess des Monitorings und Controllings funktioniert, braucht es eine konsequente, fach- und gemeindeübergreifende sowie alle zuständigen und betroffenen Stellen integrierende Zusammenarbeit (Bund, Kanton, Gemeinden, Grundeigentümerschaft, LuzernPlus, Verkehrsverbund Luzern und ÖV-Unternehmen u. a.).
- Das Grundkonzept Verkehr bedarf der angemessenen Behördenverbindlichkeit, der gemeindeübergreifenden koordinierten Umsetzung sowie 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 sowie der Zustimmung der drei beteiligten Gemeinden.

Im vorliegenden Bericht werden die wichtigsten Inhalte der Vertiefungsstudie II und des Grundkonzepts Verkehr zusammengefasst sowie deren Bedeutung und der ergänzende Handlungsbedarf aus Sicht der Stadt dargelegt.

Inhaltsverzeichnis Seite

1 Bedeutung des „Entwicklungskonzepts LuzernSüd“ 8

2 Zielsetzungen des Stadtrates 10

2.1 Allgemeine Zielsetzungen für LuzernSüd 10

2.2 Zielsetzungen für das Vertiefungsgebiet II 11

2.3 Grundsätze und Zielsetzungen für das Grundkonzept Verkehr 11

3 Entwicklungsstudie „Vertiefungsgebiet II“, Luzernerstrasse 12

3.1 Ausgangslage 12

3.2 Konzeptionelle Richtlinien 14

3.3 Steckbriefe und Planungsrichtlinien 14

3.4 Nachhaltigkeitsbeurteilung 16

3.5 Verbindlichkeit 17

4 Umsetzung der Entwicklungsstudie „Vertiefungsgebiet II“ 17

4.1 Nutzungsplanung 17

4.2 Empfehlungen aus der Nachhaltigkeitsbeurteilung 18

4.3 Folgekosten 19

5 „Grundkonzept Verkehr“ 19

5.1 Ausgangslage 19

5.2 Strategie 20

5.2.1 Abstimmung Siedlung und Verkehr 21

5.3 Öffentlicher Verkehr 22

5.4 Veloverkehr 22

5.5 Fussverkehr 23

5.6 Motorisierter Individualverkehr 24

5.7 Parkierung 25

5.7.1 Parkplatzreglemente 25

5.8 Verkehrsmanagement 26

5.9 Mobilitätsmanagement 26

5.9.1 Mobilitätsmanagement für Areale 27

5.9.2 Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung 27
5.9.3 Mobilitätsmanagement in Unternehmen 28
5.10 Monitoring und Controlling 28
5.11 Planungsinstrumente für die Umsetzung 29
5.12 Umsetzung 30
5.13 Handlungsbedarf aus Sicht der Stadt 30
5.14 Folgekosten für die Jahre 2016–2020 31

6 Finanzierung städtischer Beiträge 33

7 Politische Gesamtwürdigung 33

8 Antrag 35

Anhang

1 Stand der Planung

2 Konzeptionelle Richtlinien

Der Stadtrat von Luzern
an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Bedeutung des „Entwicklungskonzepts LuzernSüd“

Abbildung 1: LuzernSüd (Bildquelle: Marco Rupp, ecoptima, 2010)

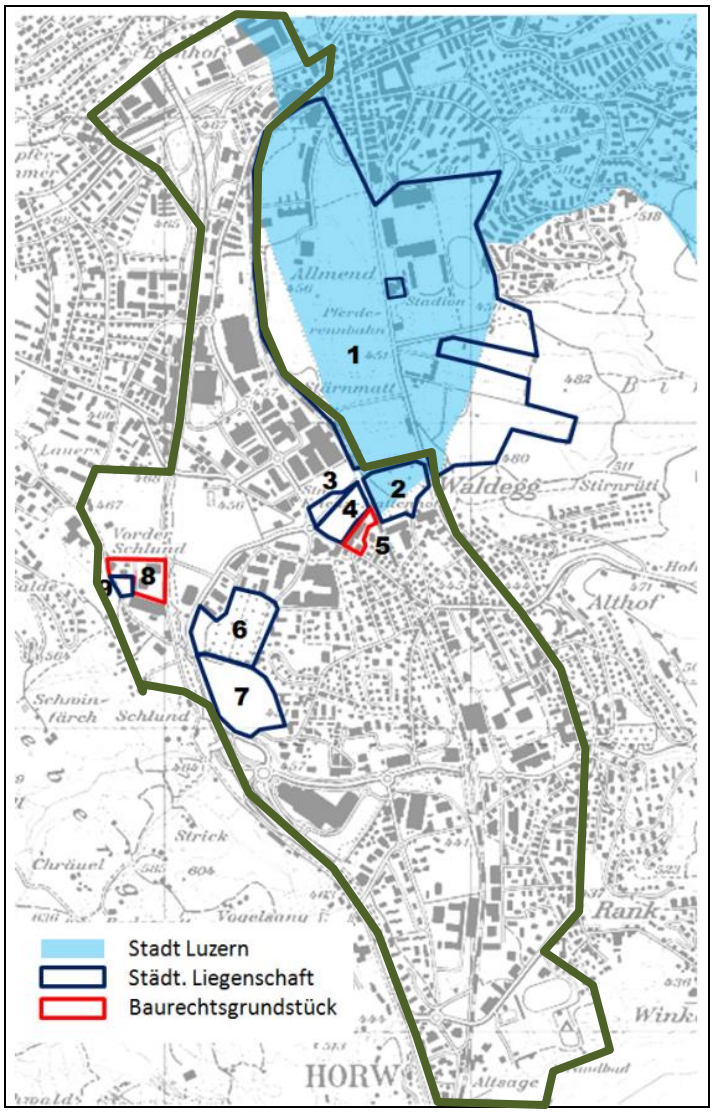
Gemäss kantonalem Richtplan und dem Agglomerationsprogramm soll im Agglomerationsraum Luzern die Siedlungsentwicklung weitestgehend nach innen erfolgen. Die zukünftigen Nutzungen sollen an den Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs entwickelt werden. Neben dem Zentrum Luzern entstehen drei Subzentren: 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 Bericht 33/2013 hat der Grosse Stadtrat vom „Entwicklungskonzept LuzernSüd“ und vom „Vertiefungsgebiet I“ Kenntnis genommen.

LuzernSüd ist einer von drei grenzüberschreitenden funktionalen Räumen der Agglomeration Luzern, für die unter der Leitung des regionalen Entwicklungsträgers LuzernPlus Entwicklungskonzepte erarbeitet und deren Umsetzung koordiniert wird. Anhang 1 zeigt als Übersicht den Stand der Planungen in LuzernSüd.

Die Gemeinden Kriens, Horw und die Stadt Luzern sowie der Kanton Luzern bekennen sich zu einer koordinierten Entwicklung des Stadtraums LuzernSüd. Das Entwicklungspotenzial in diesem Raum 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 Entwicklungskonzept vom November 2013 bildet die gestalterische Grundlage für die zukünftigen Bebauungen und die Gestaltung der öffentlichen Räume in LuzernSüd. Die grundeigentümerverbindliche Umsetzung des Entwicklungskonzepts erfolgt mit Sondernutzungsplänen (Bebauungs- oder Gestaltungspläne) für die einzelnen Areale. Im Rahmen von Wettbewerbsverfahren sollen einerseits qualitativ gute städtebauliche Lösungen erreicht und andererseits den Grundeigentümern und Investorinnen die der Dynamik der Entwicklung entsprechenden Umsetzungsspielräume gewährt werden.

Auch wenn nur ein kleiner Teil von LuzernSüd auf dem Stadtgebiet von Luzern liegt, ist die künftige Entwicklung in diesem Raum für die Stadt in zweierlei Hinsicht von Bedeutung: Zum einen gehört die Stadt mit mehreren Liegenschaften in diesem Gebiet zu den grossen Grundeigentümerinnen (vgl. Abbildung 2). Als solche hat sie ein grosses Interesse, an einer koordinierten Entwicklung des Raums hin zu einem attraktiven urbanen Stadtteil zu partizipieren. Eine solche Entwicklung schafft für die einzelnen Liegenschaften einen nicht zu unterschätzenden Mehrwert. Darüber hinaus kommt der Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung eine grosse Bedeutung zu. Wie viel und welche Mobilität durch die Entwicklung in diesem Gebiet erzeugt wird und wie der anfallende Verkehr abgewickelt werden soll, betrifft die Stadt Luzern unmittelbar. Daher ist es für die Stadt wichtig, dass sie sowohl bei der Festlegung der künftigen Nutzungen wie auch bei der Ausgestaltung des Verkehrssystems mitbestimmen kann.



Städtische Areale

1 Allmend
2 Familiengärten Allmend
3 Mattenhof 1
4 Mattenhof 2
5 Baurechtsgrundstück Brändi
6 Familiengärten Grabenhof
7 Hinterschlund
8 Baurechtsgrundstücke Windlin/Transcoline
9 Vorderschlund

Betrachtungsperimeter LuzernSüd

Abbildung 2: Betrachtungsperimeter LuzernSüd

2 Zielsetzungen des Stadtrates

Mit der Beteiligung der Stadt Luzern an den Entwicklungskonzepten für LuzernSüd unter der Leitung von LuzernPlus verfolgt der Stadtrat nachfolgende Zielsetzungen.

2.1 Allgemeine Zielsetzungen für LuzernSüd

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

- Siedlung und Verkehr auf der Basis der städtischen Mobilitätsstrategie unter spezieller Berücksichtigung des Langsamverkehrs abstimmen;

- die soziale Dimension der Nachhaltigkeit berücksichtigen;
- die energetischen Vorgaben aus den Energierichtplänen der Stadt und des Kantons einhalten;
- Frei- und Grünräume ökologisch aufwerten;
- hochwertige städtebauliche Entwicklung anstreben;
- günstige Rahmenbedingungen für die städtischen Liegenschaften in LuzernSüd schaffen;
- günstige Voraussetzungen schaffen, um bestehende Betriebe erhalten und neue ansiedeln zu können.

2.2 Zielsetzungen für das Vertiefungsgebiet II

Der Entwicklungsstudie „Vertiefungsgebiet II" vom Juni 2015 liegen folgende übergeordnete Zielsetzungen zugrunde, die der Stadtrat unterstützt:

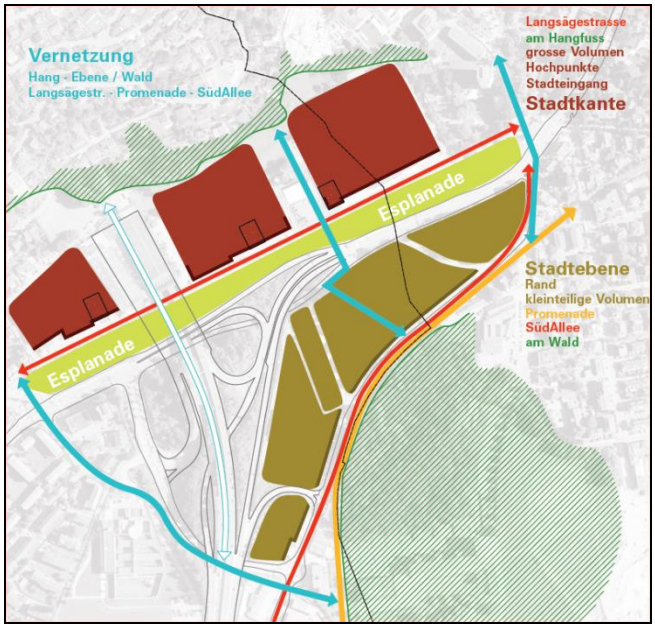


Abbildung 3: Entwicklungskonzept Vertiefungsgebiet II

1. **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.
2. **Schaffung eines prägnanten Stadteingangs Luzern/Kriens:** Eine prägnante, stadträumliche Eingangssituation in den neuen Stadtteil LuzernSüd soll entwickelt werden.
3. **Vernetzung der beiden Stadtseiten in Nord-Süd-Richtung:** Ein funktionaler und stadträumlicher Übergang zwischen Luzern und Kriens soll entwickelt werden.

2.3 Grundsätze und Zielsetzungen für das Grundkonzept Verkehr

Die Zielsetzungen und Grundsätze des Grundkonzepts Verkehr stimmen mit dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität, der Mobilitätsstrategie und dem Aktionsplan Luftreinhaltung, Energie und Klima überein. Folgende Grundsätze und Zielsetzungen bilden die Grundlage für das Grundkonzept Verkehr:

- Das „Grundkonzept Verkehr LuzernSüd" stellt einen nachhaltigen Paradigmenwechsel dar, im Sinne von einer nachfrage- zu einer angebotsorientierten Verkehrsplanung, wobei das Abstimmen von Siedlung und Verkehr der Schlüssel ist.

- Das Ausüben der Mobilitätsbedürfnisse ist gewährleistet und soll nicht eingeschränkt werden.[1]
- Das raumplanerische Ziel einer Verdichtung nach innen erfolgt ohne Ausbau des Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr (MIV) (mit Ausnahme des Nationalstrassennetzes, Projekt Bypass). Das Siedlungswachstum wird durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und des Veloverkehrs begleitet.
- Das Grundkonzept Verkehr ist ein iteratives, „lernendes" Projekt. Es gibt keinen starren Ziel- bzw. Prognosezustand. Die Verkehrsentwicklung wird laufend beobachtet und in Abstimmung zur Siedlungsentwicklung präzise gesteuert (Monitoring und Controlling).
- Das Grundkonzept Verkehr ist ein Mehrgenerationenprojekt. Es regt Änderungen im Mobilitätsverhalten an und stellt heute die Weichen für morgige Lebensqualitäten.
- Damit der Prozess des Monitorings und Controllings funktioniert, braucht es eine konsequente, fach- und gemeindeübergreifende sowie alle zuständigen und betroffenen Stellen integrierende Zusammenarbeit (Bund, Kanton, Gemeinden, Grundeigentümer, LuzernPlus, Verkehrsverbund Luzern und ÖV-Unternehmen u. a.).
- Das Grundkonzept Verkehr bedarf der angemessenen Behördenverbindlichkeit, der gemeindeübergreifenden koordinierten Umsetzung sowie 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.

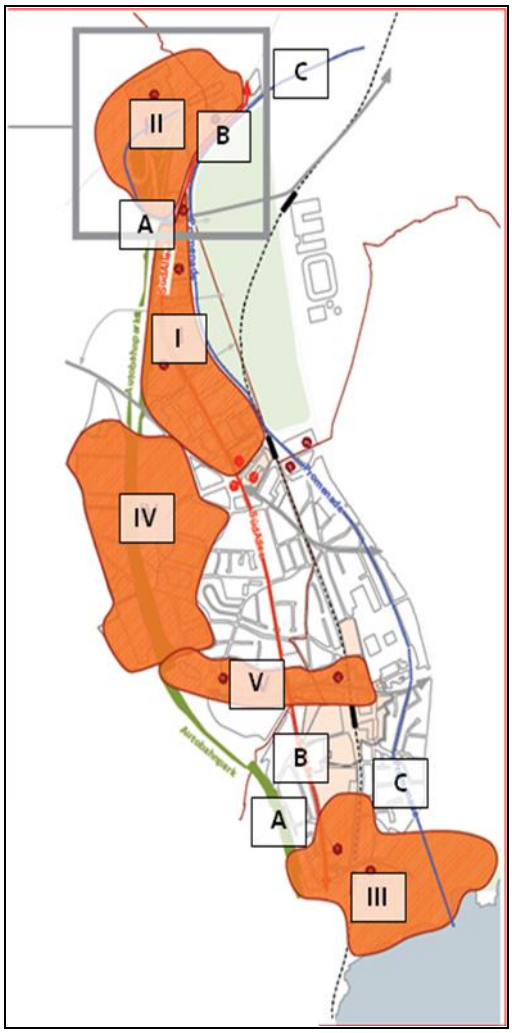
3 Entwicklungsstudie „Vertiefungsgebiet II", Luzernerstrasse

3.1 Ausgangslage

Das Vertiefungsgebiet II bildet den nördlichen Abschluss des Entwicklungsgebiets LuzernSüd und damit den Übergang zum Stadtgebiet. Die Entwicklungsstudie „Vertiefungsgebiet II" ist die zweite nach jener für das Vertiefungsgebiet I, welches der Grosse Stadtrat zusammen mit dem Entwicklungskonzept mit Bericht 33/2013 zur Kenntnis genommen hat.

Im Folgenden werden die wesentliche Aussagen der Studie zusammengefasst bzw. auszugsweise wiedergegeben.

[1] Diese Formulierung im Grundkonzept ist nach Meinung der Stadt zu präzisieren. Gemeint ist, Mobilität grundsätzlich zu ermöglichen, wobei dies jedoch nicht im gleichen Mass für alle Verkehrsträger gilt, weil allenfalls Einschränkungen im Sinne von Push-Massnahmen notwendig sind.



Vertiefungsgebiete

I Nidfeld
II Eichhof – Anschluss A 2 – Luzernerstrasse
III Horw See
IV Schlund – Grabenhof – Schweighof – Schällenmatt
V Achse Pilatusmarkt – Horw Mitte

Lineare Strukturelemente

A Autobahnpark
B SüdAllee
C Promenade

Abbildung 4: Bearbeitungsperimeter LuzernSüd

Die Entwicklungsstudie „Vertiefungsgebiet II" vom 1. Juni 2015 umfasst folgende Dokumente:

- Konzeptionelle Richtlinien
- Steckbriefe und Planungsrichtlinien
- Konzeptplan
- Nachhaltigkeitsbeurteilung

Indem das Vertiefungsgebiet II den nördlichen Auftakt des gemeindeübergreifenden Stadtteils bildet und gleichzeitig entlang der Luzernerstrasse die stadträumliche Eingangssituation für Luzern bzw. Kriens 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, West-Ost-verlaufende, übergeordnete Stadtstrasse teilt die Luzernerstrasse das Vertiefungsgebiet II mittig und bildet zusammen mit

der sie oberirdisch kreuzenden, Nord-Süd-verlaufenden A 2 ein prägnantes, städtebaulich trennendes Strassensystem. Historisch eine Randlage von Kriens und Luzern, wirkt das Gebiet peripher, obwohl es sich im Zuge des Wachstums der Stadt Luzern und der Gemeinde Kriens und ihrer strukturellen Verflechtungen heute in zentraler Lage des gemeinsamen Agglomerationsraums befindet.

Von Januar 2014 bis Juni 2015 wurde aufgrund der stadträumlichen und verkehrlichen Qualitäten, Defizite und Potenziale die Entwicklungsstudie „Vertiefungsgebiet II" erarbeitet. Kantonale, städtische und kommunale Fachstellen wurden ebenso wie Eigentümer und weitere Interessierte partizipativ in den Prozess eingebunden.

3.2 Konzeptionelle Richtlinien

Räumliche Fragmentiertheit, funktionale Dispersion und Unwägbarkeiten in den Planungsabsichten der einzelnen Grundeigentümer haben dazu geführt, dass die konzeptionellen Richtlinien vom Stadtraum und vom öffentlichen Raum aus gedacht und formuliert sind. Ein räumliches Gerüst zusammenhängender, attraktiv gestalteter Freiräume mit unterschiedlichen Aufenthalts- und Nutzungsmöglichkeiten schafft einen tragfähigen und robusten Rahmen für die Unbestimmtheit zukünftiger Nutzungen und Gestaltungen der einzelnen Baubereiche. Das übergeordnete Ziel der konzeptionellen Richtlinien (vgl. Auszüge im Anhang 2) ist es, integrale stadträumliche Spielregeln und verkehrliche Konzeptideen aufzuzeigen, mit denen

- das Vertiefungsgebiet II zu einer prägnanten, stadträumlichen Eingangssituation in den neuen Stadtteil LuzernSüd entwickelt werden kann;
- das Vertiefungsgebiet II als funktionaler und stadträumlicher Übergang zwischen Luzern und Kriens entwickelt werden kann;
- die Luzernerstrasse von einer übergeordneten, linearen Infrastruktureinheit zum Stadtraum mit eigenen charakteristischen und identitätsstiftenden Qualitäten transformiert werden kann.

3.3 Steckbriefe und Planungsrichtlinien

Innerhalb des Gebiets der Vertiefungsstudie II wurden zehn sogenannte Gevierte[2] identifiziert, für welche detaillierte Steckbriefe und Planungsrichtlinien festgelegt wurden (vgl. Abbildung 5). Insgesamt befindet sich rund ein Viertel des Vertiefungsgebietes II auf Luzerner Stadtgebiet, die anderen drei Viertel liegen in der Gemeinde Kriens.

Ziel der Planungsrichtlinien ist es den verschiedenen Planungsakteuren konkrete Handlungsempfehlungen abzugeben, mit denen

- die Bedürfnisse privater Grundeigentümer und die Planungsabsichten der öffentlichen Hand aufeinander abgestimmt und präzisiert werden können;

[2] Ein Geviert ist ein Teil der Stadt, der strukturell, funktional und typologisch eine Einheit bildet bzw. durch ähnliche Qualitäten oder Defizite geprägt wird.

- Schnittstellen zu tangierenden Verkehrsprojekten und den Interessen der öffentlichen Hand berücksichtigt werden;
- Schnittstellen zu angrenzenden Gevierten oder Elementen berücksichtigt werden;
- eine gesamthafte Betrachtung des öffentlichen Raums und seine übergeordnete Gestaltung gewährleistet ist;
- die Schaffung von öffentlichen Räumen mit unterschiedlichen Aufenthalts- und Nutzungsmöglichkeiten gewährleistet ist.

Abbildung 5: Gevierte des Vertiefungsgebiets II

Für die Gevierte C, E, G und H, die sich auf dem Stadtgebiet befinden, wurden zusammengefasst folgende Planungsrichtlinien aufgestellt:

- **Geviert C:** Östlich des Gevierts der Brauerei Eichhof ist eine Freiraumverbindung in Nord-Süd-Richtung 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 die Lage des Hochhauses (visueller Merkpunkt) sind im Rahmen eines Bebauungsplans zu definieren.
- **Geviert E:** Als Bestandteil der sogenannten Esplanade gemäss Abbildung 3 ist das Geviert E zusammen mit der Langsägestrasse einerseits eine wichtige Verbindung für den Langsamverkehr zwischen Kriens und Luzern, andererseits adressbildend für die angrenzende Bebauung. Darüber hinaus ist die Esplanade ein wichtiger Freiraum. Mit einer durchgehenden Baumallee sollen dessen Nutzungsmöglichkeiten und die Aufenthaltsqualität verbessert werden. Die ausgeschiedenen Baufelder innerhalb der Esplanade eignen sich vor

allem für gewerbliche Nutzungen. Wohnnutzungen im Obergeschoss sind denkbar, sofern sie mit der Gewerbenutzung und den Lärmschutzbestimmungen vereinbar sind. Die adressbildenden Vorbereiche der Bauten sind öffentlich und urban zu gestalten.

- **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 entwickeln soll. Rund um die denkmalgeschützte Villa Aurora gibt es eine zusammenhängende, öffentliche grüne Mitte. Im Baubereich zur viel befahrenen 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 Metern vertretbar ist. Das Geviert soll weiterhin von Mischnutzung geprägt sein, wobei öffentliche Nutzungen zur SüdAllee bzw. Luzernerstrasse zu orientieren sind.

3.4 Nachhaltigkeitsbeurteilung

Das in der Nachhaltigkeitsbeurteilung angewandte Kriterienset zur Beurteilung der stadträumlichen Richtlinien basiert auf in der Schweiz gängigen und für den Beurteilungsgegenstand relevanten Kriteriensets (für die verwendeten Grundlagen vgl. Anhang I der Nachhaltigkeitsbeurteilung vom März 2015). Damit wird sichergestellt, dass der State of the Art der Diskussion um Kriterien nachhaltiger Entwicklung erfüllt wird. In einem zweiten Schritt wurde das Kriterienset im Rahmen eines Workshops mit den Beteiligten diskutiert und verfeinert. Damit ist gewährleistet, dass das Kriterienset dem Beurteilungsgegenstand und dessen Wirkungsbereich entspricht. Ausgehend von der Frage nach den zentralen Bedingungen eines guten Lebens in LuzernSüd für alle gegenwärtigen und künftigen Nutzenden und Betroffenen definiert das „Kriterienset LuzernSüd" sieben nachhaltigkeitsrelevante Themenbereiche. Diese werden in insgesamt 49 Nachhaltigkeitskriterien aufgeschlüsselt. Das „Kriterienset LuzernSüd" hegt damit den Anspruch, einen nachhaltigen Zustand des Stadtraums zu skizzieren (für das Kriterienset vgl. Anhang III der Nachhaltigkeitsbeurteilung vom März 2015).

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 leicht positive oder positive Auswirkung erwartet wird (vgl. Abbildung 6). 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 Wohnfläche, Mehrverkehr durch neue Arbeits- und Wohnflächen und den Bau des Bypasses sowie Verschlechterung des Investitionsklimas durch zu starke planerische, mehrheitlich top-down-entwickelte Vorgaben. Um diesen Risiken zu begegnen, werden aus der Nachhaltigkeitsbeurteilung neun Empfehlungen abgeleitet (vgl. Ziffer 4.2).

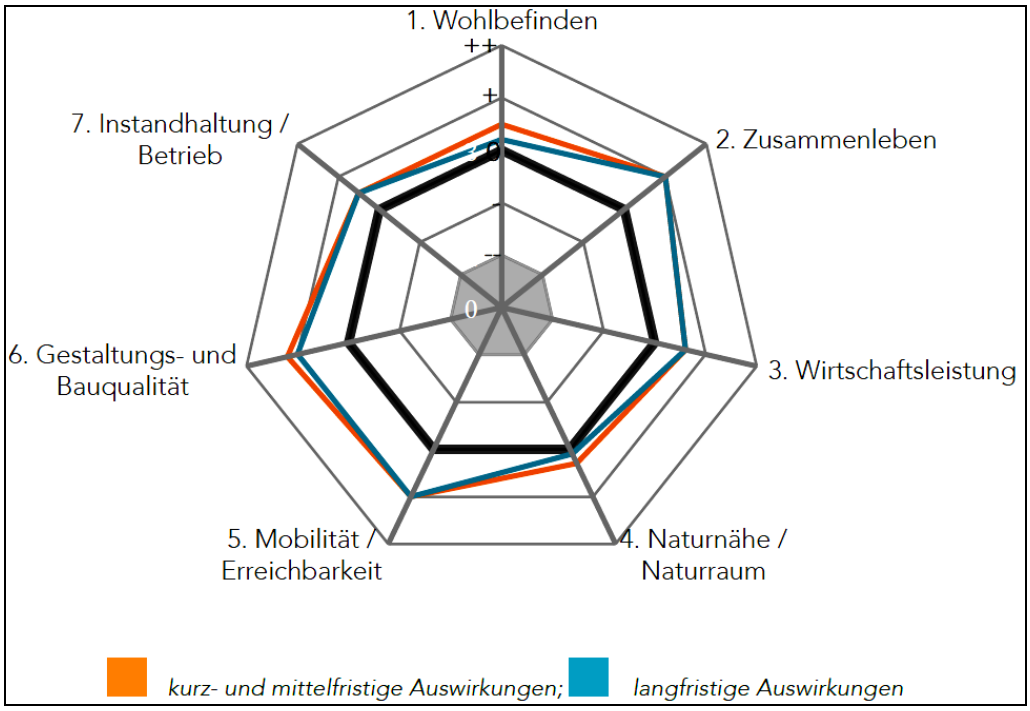


Abbildung 6: Auswirkungen auf Themenbereiche (--: stark negativ; 0: gleich wie heute; ++: stark positiv)

3.5 Verbindlichkeit

Die vorliegende Entwicklungsstudie „Vertiefungsgebiet II" liefert den Planungsbehörden und den Grundeigentümern Hinweise für ein zielgerichtetes und koordiniertes Planen und Bauen. Sie ist weder für die Behörden noch die Grundeigentümer verbindlich. 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.

4 Umsetzung der Entwicklungsstudie „Vertiefungsgebiet II"

4.1 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 Gemeinde Kriens 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 von den Entwicklungsabsichten der Grundeigentümer noch offen, ob es dafür einen grenzüberschreitenden Sondernutzungsplan (Gestaltungs- oder Bebauungsplan) braucht.

4.2 Empfehlungen aus der Nachhaltigkeitsbeurteilung

Empfehlung NHB	Umsetzung	Wer
1. Gebiet mittels eines partizipativen Prozesses weiterentwickeln, insbesondere was die Gestaltung der öffentlichen 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 Senkenpotenziale 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 zugunsten qualitativer Aufwertungsmassnahmen im Gebiet	Gemeinden

4.3 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 kann die öffentliche Hand die Investoren an diesen Kosten beteiligen.
Heute absehbare Kostenfolgen:

- Nutzungsplanverfahren; dabei wird davon ausgegangen, dass diese mit internen Ressourcen der Stadt Luzern abgewickelt werden können und lediglich allfällige Gutachten, Zeichnungs- und Druckkosten als externe Kosten anfallen. Nach §§ 64a und 66 des Planungs- und Baugesetzes können die Gemeinden die Planungskosten nach Massgabe der privaten Interessen den Grundeigentümern ganz oder teilweise überbinden.
- Allfällige Kosten für Umbau- und Gestaltungsmassnahmen 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 Stadt Luzern und der Gemeinde Kriens der Kanton, das ASTRA und ggf. auch private Grundeigentümer in Betracht (vgl. dazu Ziffer 5.14).

5 „Grundkonzept Verkehr“

5.1 Ausgangslage

Die Siedlungsentwicklung und die Verdichtung „nach innen“ (tendenziell eine Verdoppelung der Einwohnerinnen und Einwohner sowie der Arbeitsplätze), verbunden mit einer hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität, sind die Ziele für LuzernSüd. Der Verkehr spielt bei der Umsetzung dieser Entwicklung eine 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 für den motorisierten Individualverkehr (MIV) erfolgen soll (mit

Ausnahme der Autobahn: Projekt Bypass). Ein neuer, zukunftsfähiger Umgang mit dem Verkehr, vor allem mit dem Autoverkehr, ist zwingend notwendig. 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 den Veloverkehr sowie die Massnahmen für den Autoverkehr thematisiert. Der Modalsplit in den Gebieten von LuzernSüd soll sich zugunsten der flächen- und energieeffizienten Verkehrsarten entwickeln. Dies entspricht auch dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität (städtische Rechtssammlung Nr. 6.4.1.1.2) sowie der städtischen Mobilitätsstrategie. Der Vergleich zwischen den Modalsplits der Stadt und des Agglomerationsgürtels zeigt, dass Potenzial vorhanden ist.

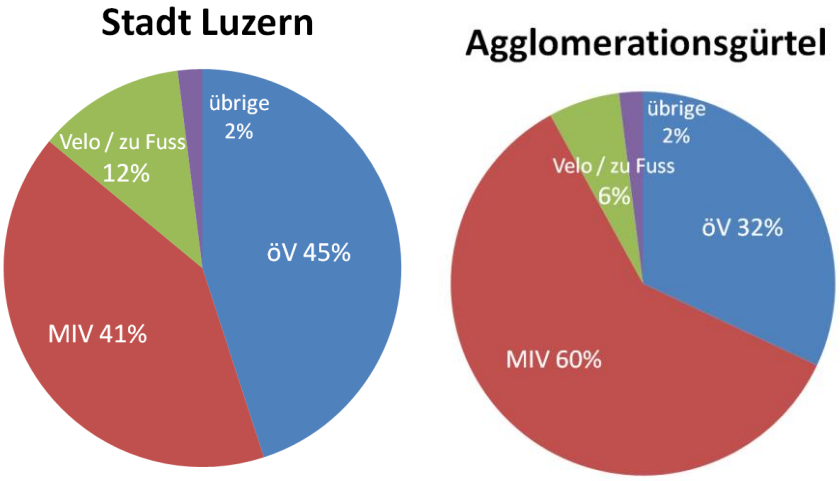


Abbildung 7: Modalsplit Stadt und Agglomerationsgürtel im Vergleich (Verkehrsleistung, Personenkilometer)

Im Grundkonzept Verkehr ebenfalls 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.

5.2 Strategie

Das Grundkonzept Verkehr basiert auf folgender „3-V-Strategie“:

- **Verkehr vermeiden:** Durch Mischnutzungen und die Ansiedlung von Einrichtungen der Nahversorgung sollen „kurze Wege“ gefördert werden. Damit kann die Verkehrsnachfrage bzw. die tatsächliche Verkehrsleistung reduziert werden.
- **Verkehr verlagern:** Das aus den Nutzungen generierte Verkehrsaufkommen muss mehrheitlich vom öffentlichen Verkehr sowie vom Fuss- und vom Veloverkehr bewältigt werden. Dazu sind Anreize für die Benützung des ÖV und des Fuss- und des Veloverkehrs zu schaffen und Beschränkungen beim Autoverkehr, z. B. durch Parkplatzbewirtschaftungen, notwendig.

- **Verkehr verträglich gestalten:** Durch die Orientierung an den Belastbarkeitsgrenzen des Strassennetzes soll eine verträgliche Abwicklung des MIV und die damit geforderte Lebens- und Aufenthaltsqualität gewährleistet werden.

5.2.1 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Die angestrebte Verdichtung in LuzernSüd soll unter Gewährleistung einer möglichst hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität ermöglicht werden. Hierzu sollen einerseits für die erforderliche Mobilität optimale Voraussetzungen geschaffen und sichergestellt werden, andererseits müssen die negativen Auswirkungen des Verkehrs minimiert bzw. verhindert werden. Dabei ist auch die Stadtplanung/-entwicklung gefordert, diesen Kompromiss möglich zu machen, indem beispielsweise 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.

Mit einem Monitoring wird sowohl die MIV-Belastung im Bestand wie auch mit künftigen Entwicklungen geprüft. Dabei wird die Belastung der Belastbarkeit gegenübergestellt. Ist die Belastung kleiner als die Belastbarkeit, müssen keine Massnahmen ergriffen werden. Ist die Belastung hingegen höher als die Belastbarkeit, sind Massnahmen zu ergreifen.

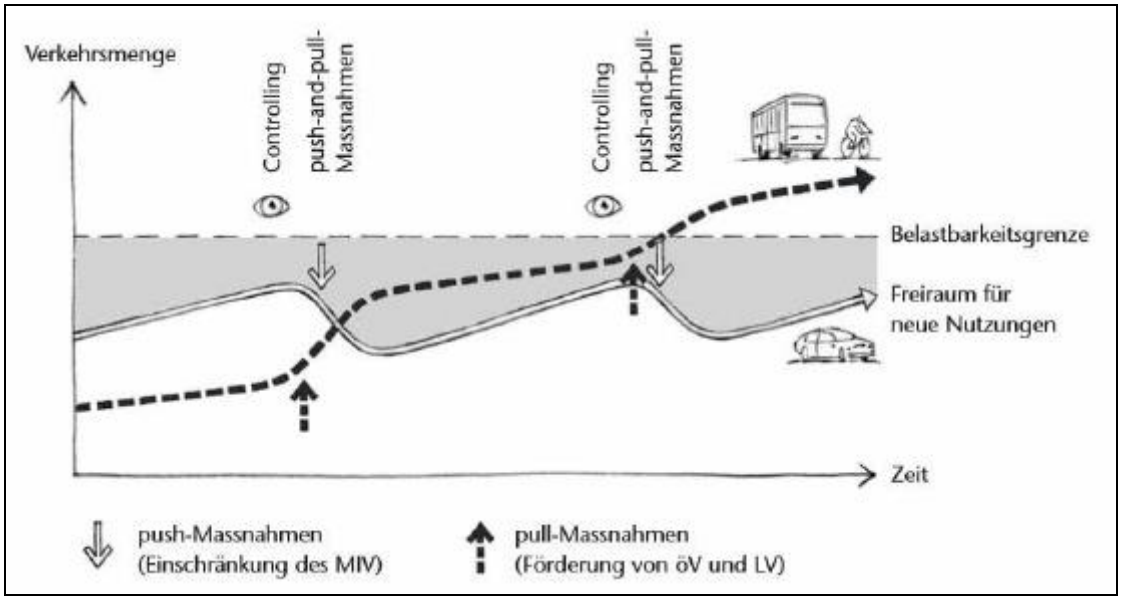


Abbildung 8: Controlling mittels Push-and-Pull-Massnahmen[3]

Die Planungsgrundsätze, auf welchen das „Grundkonzept Verkehr LuzernSüd" basiert, stellen national etablierte Standards dar und entsprechen den übergeordneten Planungen von Bund und Kanton (Raumplanungsgesetz, kantonaler Richtplan usw.).

[3] Push = Druck erzeugende Massnahme, z. B. Bewirtschaften von Parkplätzen; pull = Anreiz schaffende Massnahmen, z. B. Ausbau öffentlicher Verkehr.

5.3 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr (Zentralbahn und Busnetz) soll so optimiert werden, dass der Zusatzverkehr, der infolge der zusätzlichen Nutzungen in LuzernSüd resultiert, zusammen mit dem Fuss- und dem 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. Der öffentliche Verkehr soll gemäss den folgenden Stossrichtungen weiterentwickelt werden:

- Das Rückgrat und gleichzeitig das leistungsfähigste ÖV-Angebot in LuzernSüd bildet die Zentralbahn. Durch Taktverdichtungen wird das Angebot laufend verbessert: So ist ab 2021 der Halbstundentakt vorgesehen bis hin zu einem 7,5-Min.-Takt in den Hauptverkehrszeiten ab 2030.
- Die neue tangentiale Trolleybuslinie 3 (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 kann 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 Schallenmatt/Schweighof gut an den ÖV angebunden.
- 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.
- 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 Verbindung mit dem Agglomerationszentrum Luzern. Auch hier werden Bahn und Bus optimal miteinander verknüpft. Nach aktuellem Planungsstand ist dies jedoch erst langfristig realisierbar (Inbetriebnahme ab zirka 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.
- Eine neue Ortsbuslinie in Horw erschliesst die Gebiete Winkel und Spitz mit den Bahnhöfen und dem Zentrumsbereich.

5.4 Veloverkehr

Sichere, attraktive, direkte und komfortable Veloverbindungen sollen die Gesamtverkehrskapazität steigern; dies sowohl für geübte, schnelle als auch für weniger sichere Velofahrende (Alltagsverkehr, Freizeitverkehr). Dazu ist der Aufbau von Veloschnellverbindungen zum Verbinden der Zentren untereinander notwendig. Diese verlaufen entlang der beiden Seiten des Zentralbahntrassees in die Stadt Luzern sowie von Kriens nach Luzern. Eine wichtige Längs-

achse bildet der für 2016 geplante Rad-/Gehweg auf dem ehemaligen Zentralbahntrassee. Das Teilkonzept Veloverkehr nimmt die Längs- und Querverbindungen aus der bestehenden Siedlungs- und Freiraumstruktur auf und bildet diese als attraktive, hochwertige und direkte Fuss- und Veloverkehrsachsen aus. 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 erfüllt. 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 an den Bahnstationen und bei ausgewählten Bushaltestellen sowie ein ausreichendes Angebot an sicheren, gedeckten, gut zugänglichen Veloabstellplätzen bei den neuen Bebauungen (nahe den Gebäudezugängen) wird die Attraktivität des Velos als Verkehrsmittel zusätzlich gesteigert.

Das Konzept schlägt die Behebung von 10 Schwachstellen und 16 Netzergänzungen vor.

5.5 Fussverkehr

Quartiere mit kurzen, attraktiven Wegen zu nahe liegenden Versorgungsmöglichkeiten, Bildungseinrichtungen, ÖV-Haltestellen und Erholungsräumen tragen zur Beeinflussung des Modalsplits und zum Funktionieren von autofreien bzw. autoarmen Nutzungen bei. Die Verkehrssicherheit soll für alle erhöht werden, insbesondere für die Schulkinder. Hindernisfreie Räume helfen, dass sich auch mobilitätseingeschränkte Personen sicher und frei bewegen können. Kurze Wartezeiten an mit Lichtsignalen geregelten Querungsstellen sowie das Gewährleisten, dass eine Strasse innerhalb einer Grünphase überquert werden kann, steigern die Attraktivität für Fussgängerinnen und 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 Verknüpfung 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 Meter Breite aufweisen. Als weitere Gestaltungsmittel könnten die Trottoirs räumlich von der Fahrbahn abgesetzt werden, um die Attraktivität für den Fussverkehr zu steigern.

Das Konzept schlägt die Behebung von 9 Schwachstellen und 30 Netzergänzungen vor.

5.6 Motorisierter Individualverkehr

Die Zielsetzungen beim motorisierten Verkehr 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 Zurverfügungstellen 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 Verkehrsteilnehmenden.

Die Funktion der Strassen wurde einerseits in verkehrsorientierte Achsen (Verbindungsachsen), die in erster Linie dem Durchleiten von Verkehr bzw. dem Verbinden von verschiedenen regionalen Zielorten dienen, eingeteilt, andererseits in siedlungsorientierte Achsen, 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.

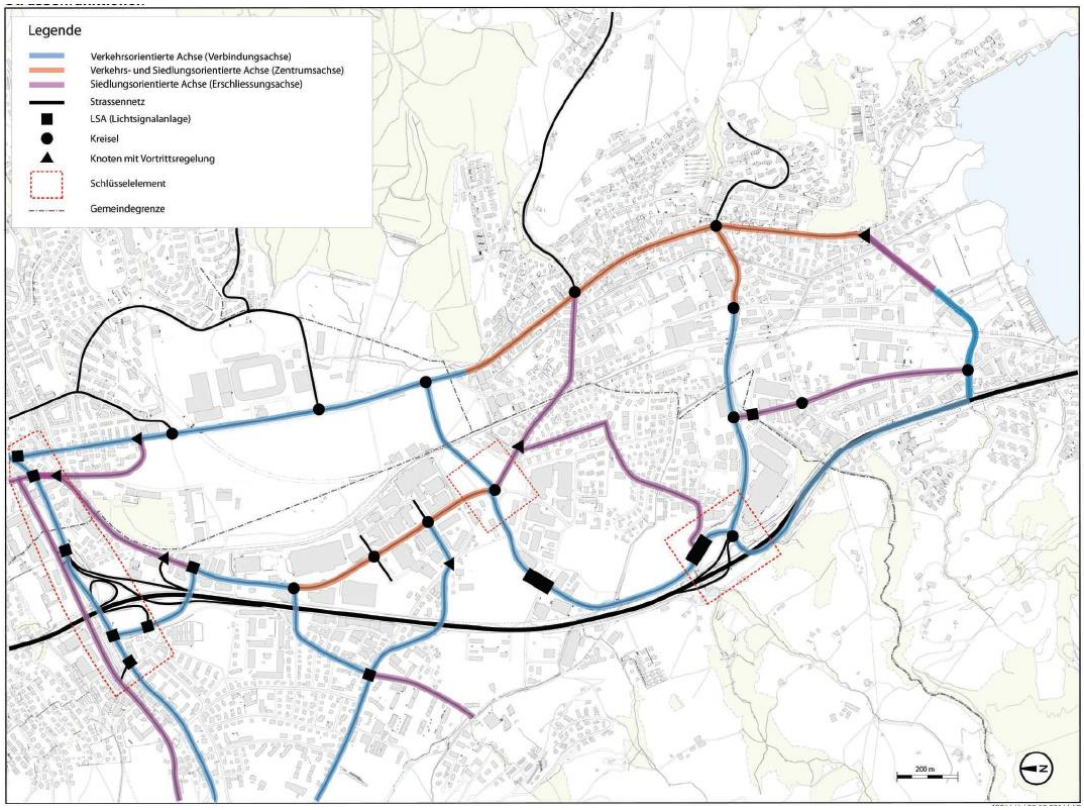


Abbildung 9: Strassenfunktion in LuzernSüd

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.

Der Kreisel Mattenhof, der Kreisel Schlund und der Bereich der Lichtsignalanlage (LSA) Eichwil-/Luzernerstrasse werden als die drei Schlüsselelemente 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 kommen. Mithilfe von Verkehrsmanagementmassnahmen soll genügend Stauraum an den Ausfahrtsstrecken geschaffen werden (z. B. mehrere Ausfahrtsstreifen). Mit einer Bewirtschaftung durch Lichtsignalanlagen soll der Abfluss ab der Autobahn stets gewährleistet werden und ein Rückstau bis auf die Stammstrecke verhindert werden. Die Busspur entlang der Luzernerstrasse Richtung Kriens und das Verlegen der Buslinie 14 in die Arsenalstrasse schaffen im unmittelbaren Anschlussbereich Freiraum für das Gewährleisten der Funktionalität der Ein- und Ausfahrten der Autobahn. An der Ringstrasse Nord sind Massnahmen, wie der Bau einer Busspur sowie Zufahrtsdosierung mit einer LSA Hinterschlund, notwendig.

5.7 Parkierung

Neue Mobilitätsformen, wie z. B. Car-Sharing, tragen dazu bei, dass weniger Menschen ein eigenes Auto erwerben und dadurch auch weniger neue private Autoparkplätze 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 Prozent, in den Agglomerationen ist er teils wesentlich höher, z. B. 42 Prozent 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).

5.7.1 Parkplatzreglemente

Die Anzahl neuer privater Parkplätze von Bebauungen werden heutzutage üblicherweise anhand einer Gesamtverkehrsbetrachtung dimensioniert. Dies bedeutet, dass die Erschliessungsgüte des ÖV sowie die Qualität des Fuss- und des Veloverkehrs berücksichtigt wird. 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 Bebauungen zu 100 Prozent durch den MIV erfolgt, unabhängig davon, ob die Bebauung in Horw Mitte, im Winkel, im Mattenhof oder am Hergiswald/Gabeldingen liegt. Die Anzahl der vorhandenen Parkplätze hat direkte Auswirkungen auf die Menge der mit dem Auto zurückgelegten Wege. Ein Autoparkplatz erzeugt je nach Nutzung durchschnittlich 2,5 bis 3,5 Fahrten pro Tag. Mit der Anzahl neuer

Autoparkplätze muss daher restriktiv umgegangen werden. Während die Stadt Luzern bereits über ein restriktives Parkplatzreglement verfügt, wird den Gemeinden Kriens und Horw daher empfohlen, ihre Parkplatzreglemente so zu überarbeiten, dass bei der Berechnung des Parkplatzbedarfs die Erschliessungsgüte des ÖV und die Qualität des Fuss- und des Veloverkehrs berücksichtigt wird. Die beiden Gemeinden überarbeiten derzeit ihre Parkplatzreglemente in enger Koordination und werden diese 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.

Mit dem abgeflachten Wachstum der Autoparkplätze und dem Modalsplitziel von LuzernSüd kommt dem Veloverkehr künftig eine höhere Bedeutung zu, und der Bedarf an Abstellplätzen steigt an. Eine genügende Anzahl ist im Rahmen der Entwicklung der Areale und schliesslich in den jeweiligen Baubewilligungen zu verlangen. Das Gleiche gilt auch für Abstellplätze für Motorräder und Roller.

5.8 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 Anwendung des Verkehrsmanagements ist die Ausfahrtsdosierung bei Arealen während starker Verkehrsbelastungen. Eine solche Ausfahrtsdosierung ist aber stark abhängig von der konkreten Nutzung und Verkehrserzeugung aus den Arealen. Diese funktionieren verkehrsabhängig, d. h., sie werden nur dann aktiv, wenn im Strassennetz 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 schlägt 11 Massnahmen zu Busspuren und 7 Massnahmen zu Lichtsignalsteuerungen vor.

5.9 Mobilitätsmanagement

Mit dem Mobilitätsmanagement soll gezielt die Einstellung und das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden beeinflusst werden in Richtung vermehrter Nutzung des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und des Veloverkehrs. Dabei soll der Zugang zu diesen Verkehrsmitteln für alle Menschen und Organisationen verbessert werden. Die bestehende Infrastruktur soll möglichst effizient genutzt werden. Dafür ist eine einfache Verknüpfung und Koordination

zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern erforderlich. Das Mobilitätsmanagement zielt aber auch darauf ab, Fahrten gar nicht erst entstehen zu lassen oder deren Distanzen zu reduzieren. Insgesamt soll die wirtschaftliche Effizienz des gesamten Verkehrssystems verbessert werden.

Das Mobilitätsmanagement findet grundsätzlich auf drei Ebenen statt:

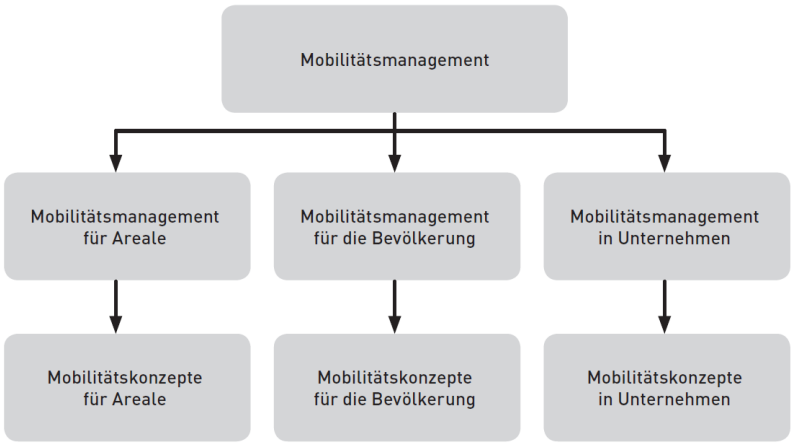


Abbildung 10: Die drei Ebenen des Mobilitätsmanagements

5.9.1 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 vorerst auf, welche Themen im Mobilitätskonzept behandelt werden müssen, und wird in den weiteren Projektphasen Bebauungs- und Gestaltungsplan sowie der Baubewilligung konkretisiert. 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 des Veloverkehrs gefördert werden.

5.9.2 Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung

Das Mobilitätsmanagement für Gemeinden setzt an verschiedenen Punkten an. Im Zentrum steht die Bewusstseinsbildung bei der Bevölkerung durch Information und Beratung. Innerhalb der Aktionsfelder sind Aktivitäten zu wählen, die auf bestimmte Zielgruppen und/oder Verkehrsmittel ausgerichtet sind. Die Gemeinde bzw. die Bevölkerung profitiert dabei auf verschiedenen Ebenen:

- erhöhte Wohnqualität, erhöhte Standortattraktivität und verbesserte Erreichbarkeit dank weniger Fahrten und effizienterer Nutzung des Verkehrssystems;
- bessere wirtschaftliche Effizienz des gesamten Verkehrssystems;
- effizientere und nachhaltigere Mobilität der Bevölkerung;
- optimierter Zugang sowie effizientere und vermehrte Nutzung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss-/Veloverkehrs;
- verbesserte Koordination zwischen den Verkehrsträgern;

- positive Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung durch das Umsteigen auf den Fuss- und Veloverkehr;
- erhöhte Verkehrssicherheit durch Sensibilisierung und Information.

5.9.3 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 usw. beeinflussen. Mit Massnahmen kann sowohl der Pendlerverkehr, der Geschäftsverkehr, der Kundenverkehr als auch der Güterverkehr optimiert werden.

Die Motivation für Mobilitätsmanagement-Massnahmen seitens eines Unternehmens kann vielfältig sein. Nachfolgend werden die häufigsten Ziele bzw. angestrebten Nutzen aufgelistet:

- reduzierte Mobilitätskosten, Kosteneinsparungen;
- bessere Erreichbarkeit des Firmenstandorts;
- motivierte, zufriedene Mitarbeitende, die pünktlich und erholt am Arbeitsplatz sind, Gesundheitsförderung;
- modernes, nachhaltiges, verantwortungsbewusstes Firmenimage;
- effizientes Nutzen von Firmenfahrzeugen;
- effizientes Nutzen von Flächen für Parkierung;
- Erfüllen allfälliger Auflagen seitens der öffentlichen Hand (in Bezug auf Verkehrserzeugung, Parkierung usw.).

5.10 Monitoring und Controlling

In LuzernSüd spielen verschiedenste Einzelprojekte in unterschiedlichen Bereichen wie Städtebau, Architektur, Verkehr und Freiraum ineinander. Verantwortlich dafür sind unterschiedliche Organisationen wie private Bauherrschaften, Gemeinden, der Kanton und der Bund. Die einzelnen Projekte befinden sich zudem in unterschiedlichen Bearbeitungsstufen. LuzernSüd besteht somit 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". Damit alles und alle auf dem richtigen Kurs fahren und das gemeinsame Ziel ansteuern, braucht es eine kontinuierliche Beobachtung der vollzogenen und geplanten Entwicklungen sowie ein regelmässiges Steuern, um Siedlung und Verkehr aufeinander abzustimmen.

Die wesentlichen Ziele des Monitorings und Controllings sind:

- die Kenntnis über die aktuelle Situation der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung;
- das frühzeitige Erkennen von Entwicklungen und Trends;

- die Schaffung von Entscheidungsgrundlagen für das aktive Steuern der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung;
- ein frühzeitiges Handeln zur Schaffung von Reserven für künftige Entwicklungen.

Das Monitoring und Controlling wird periodisch durchgeführt. Dabei werden zuerst der Bestand und die 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.

Für die Koordination und Festlegung der Massnahmen wird ein Aktionsplan als rollendes Planungsinstrument empfohlen. Dort sind Umsetzungszeitpunkt, Finanzierung und Zuständigkeiten zu regeln. Der Aktionsplan ist aufgrund des regelmässigen Monitorings und Controllings laufend fortzuschreiben.

5.11 Planungsinstrumente für die Umsetzung

Als Instrument für die Umsetzung werden Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepte (VBGK) verwendet. Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepte sind vergleichbar mit Vorprojekten. Der wesentliche Unterschied besteht darin, dass mit dem VBGK der Strassenraum ganzheitlich geplant wird. Im Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept wird die räumliche Führung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden festgelegt. Es werden 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 am Aufeinander-Abstimmen von Infrastrukturanlagen und Betrieb. Hauptziel ist das Optimieren der dem rollenden Verkehr zur Verfügung zu stellenden Flächen 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 Aussenbestuhlung von Restaurants, zum Teil auch Parkplätze und Veloabstellplätze).

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.

5.12 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, andererseits aus den kritischen verkehrlichen Verhältnissen sowie aus sich abzeichnenden Erhaltungsmassnahmen.

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. Zwar ist das Grundkonzept Verkehr, wie das Vertiefungsgebiet II, weder für die Behörden noch für die Grundeigentümer verbindlich. Für die Behörden hat das Grundkonzept 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 des Grundkonzepts hinzuwirken.

5.13 Handlungsbedarf aus Sicht der Stadt

Der Gemeinde Kriens kommt bei der Entwicklung von LuzernSüd eine Schlüsselrolle zu. Der grösste Teil der neuen Nutzung wird auf Krienser Gemeindegebiet entstehen. Die Stadt ist einerseits als Grundstückseigentümerin gefordert, andererseits hat die Verkehrsentwicklung in LuzernSüd wie bereits erwähnt massgeblich auch Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen in der Stadt. Besonders wichtig ist daher die Teilnahme der städtischen Verwaltung bei der weiteren Planung und Entwicklung von LuzernSüd sowie die Teilnahme und Interessenvertretung der Stadt beim Monitoring und Controlling.

Ergänzender Handlungsbedarf
Mit der im Grundkonzept vorgesehenen Verlegung der Buslinie 14 in die Arsenalstrasse soll im Bereich des Vertiefungsgebiets II eine neue Bushaltestelle geschaffen werden. Die Verlegung der Buslinie hat auch zur Folge, dass die Lichtsignalanlage beim Knoten Eichhof erweitert und die Steuerung angepasst werden muss. Das Tiefbauamt der Stadt wurde mit der Planung beauftragt. Die Planung dazu soll 2016 in Angriff genommen werden. Noch nicht geklärt ist derzeit der Kostenteiler zwischen dem Kanton, der Gemeinde Kriens, der Stadt und eventuell Privaten.

Bei der Erarbeitung des Detailkonzepts Monitoring und Controlling ist für die Stadt entscheidend, dass sowohl für LuzernSüd, LuzernNord wie auch LuzernOst das Monitoring und Controlling einheitlich erfolgt. Der Aufwand wäre sonst für die Stadt unverhältnismässig. Die Stadt vertritt die Meinung, dass unter der Federführung von LuzernPlus ein einheitliches Kon-

zept für das Monitoring und Controlling für alle drei Entwicklungsgebiete erarbeitet wird. Dabei ist der Finanzbedarf sauber aufzuzeigen und der Kostenteiler für die einzelnen Gemeinden sowie mit dem Kanton festzulegen. Die Kosten müssen den Behörden rechtzeitig zur entsprechenden Budgetierung mitgeteilt werden.

Durch die Überarbeitung der Parkplatzreglemente in den Gemeinden Horw und Kriens werden die maximal erstellbaren Parkplätze für ein Bauvorhaben auf die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes abgestimmt. Nach Meinung der Stadt sollten zusätzlich die maximalen Fahrten aus den einzelnen Arealen in den Baubewilligungen festgeschrieben werden. Bei Verkehrsüberlastungen sind zusätzliche Massnahmen (Push-and-Pull-Massnahmen) notwendig. Im Monitoring und Controlling ist das Vorgehen für die Anordnung, Umsetzung und Kontrolle dieser Massnahmen aufzuzeigen.

Die Nidfeld- und die Arsenalstrasse gehören zum Basisnetz von LuzernSüd mit den heutigen verkehrlichen Erschliessungsfunktionen. Im „Entwicklungskonzept LuzernSüd" gehören sie als Teil der sogenannten „SüdAllee" zum Rückgrat von LuzernSüd. Nach dem verabschiedeten Entwicklungskonzept sollen vor allem im Bereich Kreisel Mattenhof bis zum Kreisel Arsenalstrasse/Nidfeldstrasse beidseitig im Erdgeschoss kundenorientierte Nutzungen (Einkauf, Gewerbe, Dienstleistungen) realisiert werden. Der Wandel zur lebendigen „Flanierstrecke" ist damit vorgegeben. Ein kleiner Teil der Arsenalstrasse befindet sich auf Stadtgebiet. Gemäss dem Territorialprinzip entstehen daher mit der Umsetzung des Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepts Kosten für die Stadt. Die Umsetzung der SüdAllee wird in Etappen erfolgen. Insgesamt wird mit Kosten um die 5 Mio. Franken gerechnet. Zum heutigen Zeitpunkt wird der Anteil der Stadt etwa mit 5 Prozent der Gesamtkosten, d. h. mit rund Fr. 250'000.–, abgeschätzt.

5.14 Folgekosten für die Jahre 2016–2020

Die im unten stehenden Kalender gemachten Angaben zum Finanzbedarf entsprechen erst einer groben Kostenschätzung, Abweichungen von +/– 50 Prozent sind möglich. Die Kostenteiler zwischen Bund, Kanton und den Gemeinden gilt es zum Teil noch auszuhandeln, verschiedentlich sind sie bereits gesetzlich vorgeschrieben. Der Hauptteil der Kosten fällt auf die Standortgemeinde Kriens. 2016 wird der als „Promenade" bezeichnete Rad-/Gehweg Luzern–Kriens/Horw gebaut. Die Finanzierung ist gesichert.

	Zuständigkeit:	Finanzbedarf Konzept	Projektierung	Umsetzung
VBGK				
Nidfeld / Arsenalstrasse	KR	150'000	300'000.-	5 mio*
Ringstrasse Nordwest (Busspuren) [1]	KT	100'000.-	200'000.-	4.8 mio
Horwer- / Motel- / Arsenalstrasse	KR	120'000.-	100'000.-	4 mio*
Langsägestrasse / Esplanade	KR	erfolgt	100'000.-	2 mio
Bereich Anschluss Luzern-Kriens [2]	KT	100'000.-	300'000.-	7.9 mio*
Ringstrasse Süd [3]	KT	100'000.-	100'000.-	2.5 mio
Südallee Mitte	KR	100'000.-	100'000.-	offen
Kantonsstrasse	HO	-	-	-
Horwerstrasse	KT	-	-	-
Technikumstrasse	HO	-	-	-
Weitere Schlüsselprojekte				
Bahnhof Kriens Mattenhof	**KR	-	1.5 mio	10 mio
Promenade	**LU	erfolgt	erfolgt	4.8 mio
öV Linie 14 verlegen Arsenalstr.	LU	50'000.-	50'000.-	400'000.-
Fuss- und Veloweg Eichw. - Kupf.	KR	150'000.-	100'000.-	1 mio
Monitoring & Controlling	LS	40'000.-	-	offen
Parkplatzreglement				
Parkplatzreglement LuzernSüd	HO&KR	erfolgt	60'000.-	-
öV - Angebot	vvl			

Legende Tabelle:
* *die gekennzeichneten VBGK sind im Agglomerationsprogramm, dazu sind Bundesgelder zur Mitfinanzierung eingeplant (Schätzung):*
Nidfeld / Arsenalstrasse: 1.25 mio;
Horwer- / Motel-/ Arsenalstrasse: 500'000.-;
Bereich Anschluss Luzern Kriens: 1 mio
** *Finanzbeiträge vom Bund / Kanton*
[1-3] *Bauprogramm 2015-18 für die Kantonsstrassen: 1 = BP 55; 2 = BP 7+79; 3 = BP 95*
LS: LuzernSüd
KT: Kanton Luzern
KR: Gemeinde Kriens
HO: Gemeinde Horw
LU: Stadt Luzern

Abbildung 11: Folgekosten

Die Folgekosten für die Stadt lassen sich derzeit ebenfalls erst grob abschätzen, da noch keine konkreten Projekte vorliegen. Es wird derzeit von folgenden Kosten ausgegangen:

Projekt	Zeithorizont					Total
	2016	2017	2018	2019	2020	
Verlegung Buslinie 14 in Arsenalstrasse, Anteil Stadt	20'000	80'000				100'000
Nidfeld-/Arsenalstrasse (SüdAllee), Anteil Stadt		25'000	50'000	75'000	100'000	250'000
Monitoring und Controlling LuzernSüd, Anteil Stadt*	50'000	50'000	50'000	50'000	50'000	250'000*

*Für das Monitoring und Controlling LuzernSüd, Anteil Stadt, wird derzeit mit einem Aufwand von Fr. 50'000.– pro Jahr gerechnet.

6 Finanzierung städtischer Beiträge

Sämtliche aufgeführten Kosten sind zum heutigen Zeitpunkt weder budgetiert noch in der Finanzplanung berücksichtigt. Für die Planung der Buslinie 14 ist für 2016 ein Planungskredit (Anteil Stadt) von zirka Fr. 20'000.– und für die Weiterarbeit am Detailkonzept für das Monitoring und Controlling ein Betrag von rund Fr. 50'000.– notwendig. Beide Kredite müssten mit einem Kredit nach Art. 60 Abs. 2 lit. c GO bewilligt werden. Voraussetzung dafür ist, dass die Gemeinden Kriens und Horw sowie der Kanton ihre Anteile ebenfalls freigeben. Der Stadtrat ist bereit, unter diesen Voraussetzungen die erforderlichen Mittel zu sprechen.

Die Kosten für die Umsetzung der Verlegung der Buslinie 14 wie auch die Realisierung der SüdAllee werden in den Budgetprozess 2017 aufgenommen. Das Globalbudget des Tiefbauamts wird zudem ab 2017 um die jährlich wiederkehrenden zusätzlichen Aufwendungen für das Monitoring und Controlling LuzernSüd von Fr. 50'000.– erhöht.

7 Politische Gesamtwürdigung

Der Stadtrat hat grosses Interesse an der weiteren Entwicklung von LuzernSüd und engagiert sich im Prozess LuzernSüd in verschiedenen Gremien; dies nicht nur, weil die Stadt Luzern eine der grössten Liegenschaftseigentümerinnen ist, sondern auch wegen der grossen Bedeutung der Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Die Konkretisierung der Entwicklung von LuzernSüd als einer der drei grossen grenzüberschreitenden funktionalen Räume der Agglomeration Luzern nimmt mit dem Vertiefungsgebiet II einen weiteren wichtigen Schritt. Es ist das einzige Vertiefungsgebiet, das auch auf städtischem Boden liegt. Das Vertiefungsgebiet II ist Eingangs- und Ausgangstor nach und von der Stadt Luzern. Der Stadtrat ist überzeugt, mit der Entwicklungsstudie zu diesem Gebiet eine wichtige Grundlage

zur Schaffung von prägnanten Stadtseiten und einer entsprechenden Vernetzung zu ermöglichen.
Mit jedem weiteren Entwicklungsschritt in LuzernSüd kommt der kohärenten Ausgestaltung einzelner Vorhaben eine bedeutende Rolle zu. Die übergeordnete Sichtweise gilt es verstärkt zu bewahren. Ein äusserst wichtiger Aspekt dabei ist die Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Mehr Wohn- und Arbeitsraum heisst auch mehr Verkehr, den LuzernSüd wie auch die Stadt Luzern bewältigen können müssen. Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bestimmen und bedingen sich gegenseitig. Mit dem Grundkonzept Verkehr ist ein wichtiger Schritt erfolgt. Im städtischen Umfeld sind Verkehrsräume immer auch mehr oder weniger intensiv genutzte Lebensräume der ansässigen Bevölkerung. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist ein Optimierungsprozess mit dem Ziel, in beschränkten Verkehrsräumen eine möglichst hohe Mobilität zu ermöglichen mit möglichst geringen Auswirkungen auf die Umgebung, auf Mensch und Umwelt. Dem Stadtrat ist es ein grosses Anliegen, dass dieser Optimierungsprozess nicht nur die Verkehrsflächen im engeren Sinn, sondern auch die bestehenden und geplanten Bebauungen der Umgebung bezüglich Gestaltung und Nutzung mit einbezieht. 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. Durch die gezielte Abstimmung aller Verkehrsträger wird der Verkehr verflüssigt, was allen Verkehrsteilnehmenden zugutekommt. Wichtiges Ziel des Stadtrates ist es, dass die Abstimmung von Siedlung und Verkehr kohärent mit der städtischen Mobilitätsstrategie ist. Der Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs kommt dabei eine wichtige Rolle zu, sodass die Mobilitätsbedürfnisse als Folge des Siedlungswachstums primär durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und des Veloverkehrs abgedeckt werden können.

Mit den vorliegenden Entwicklungskonzepten wird dieser Optimierungsprozess im Vertiefungsgebiet II und im gesamten Gebiet 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 machen.

8 Antrag

Der Stadtrat beantragt Ihnen deshalb, vom Bericht betreffend „Entwicklungskonzept Luzern-Süd: Vertiefungsgebiet II und Grundkonzept Verkehr“ sowie dem „Entwicklungskonzept Vertiefungsgebiet II“ vom Juni 2015 und dem „Grundkonzept Verkehr“ vom August 2015 Kenntnis zu nehmen.

Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 13. Januar 2016

Stefan Roth
Stadtpräsident

Toni Göpfert
Stadtschreiber

Stadt
Luzern
Stadtrat

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht 1 vom 13. Januar 2016 betreffend

Entwicklungskonzept LuzernSüd, Vertiefungsgebiet II und Grundkonzept Verkehr,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 27 Abs. 2 und 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie Art. 52 des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

Vom Bericht „Entwicklungskonzept LuzernSüd: Vertiefungsgebiet II und Grundkonzept Verkehr" sowie dem „Entwicklungskonzept Vertiefungsgebiet II" vom Juni 2015 und dem „Grundkonzept Verkehr" vom August 2015 wird zustimmend Kenntnis genommen.

Luzern, 21. April 2016

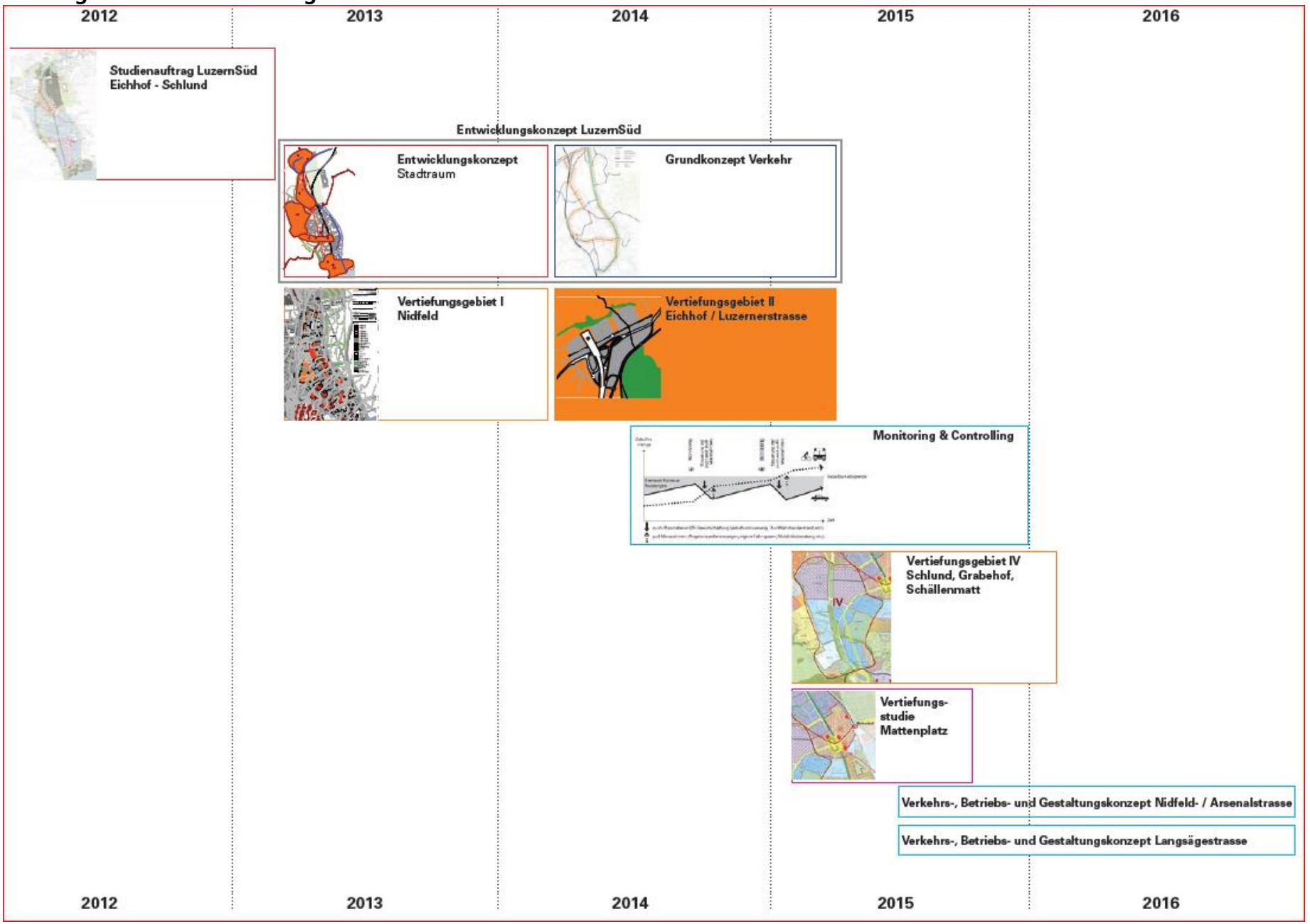
Namens des Grossen Stadtrates von Luzern

Laura Grüter Bachmann
Ratspräsidentin

Toni Göpfert
Stadtschreiber

Stadt
Luzern
Grosser Stadtrat

Anhang 1: Stand der Planung



Anhang 2: Konzeptionelle Richtlinien

2.1 Konzeptplan

Stadtkante
Geviert A
Geviert B - Eichhof West
Geviert C - Brauerei Eichhof

Esplanade
Geviert D
Geviert E - Eichhof Süd

Stadtebene
Geviert F
Geviert G - Futura
Geviert H
Geviert J - Strassenverkehrsamt
Geviert K

Element 1 - Langsägestrasse / Esplanade
Element 2 - Luzernerstrasse
Element 3 - SüdAllee
Element 4 - Eichwilstrasse
Element 5 - Autobahnpark
Element 6 - Autobahnanschluss Luzern-Kriens

2.2 Konzept Stadtraum

LAngsägestrasse
Vernetzung von Kriens und Luzern in W-O Richtung
Stadteingang | Stadtkante

Stadtstrasse mit Erschliessungsfunktion;
mehrfache Baumreihe als Esplanade und grüner Rücken zur Luzernerstrasse
Gestaltung des Strassenraumes bis zur Gebäudefassade

stadträumliche Kante (Pflichtbaulinie) zur Langsägestrasse
Lage Hochhäuser als visuelle Merkpunkte
Adressierung Gebäude

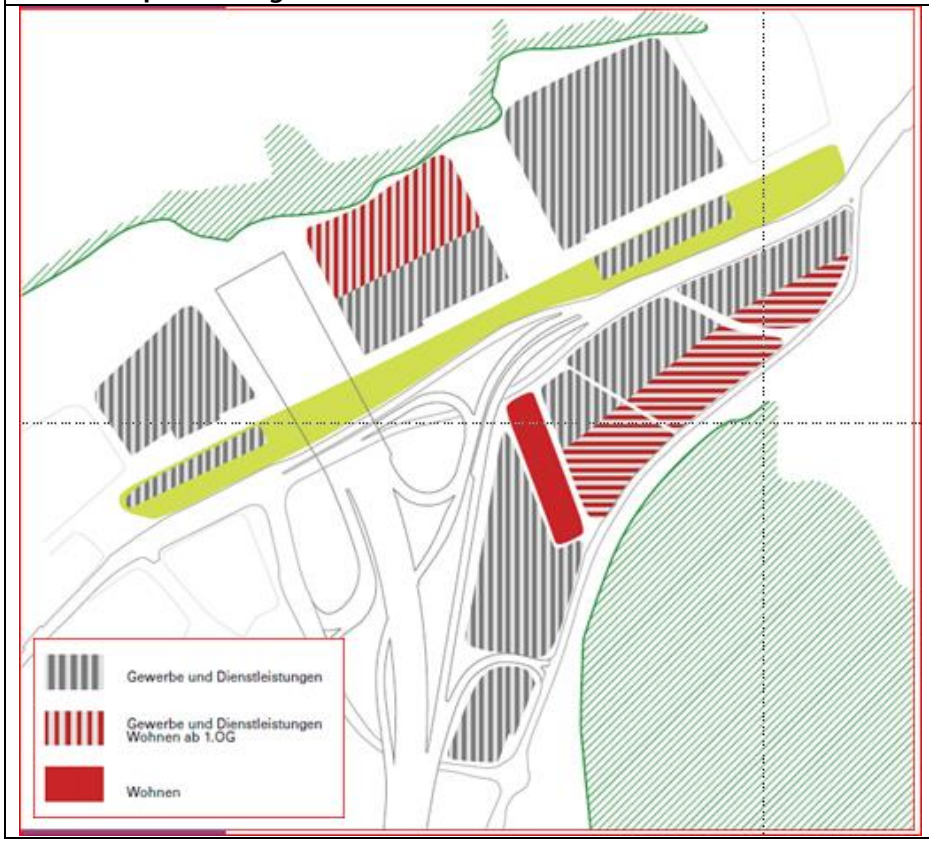
SÜdAllee
Vernetzung von Luzern, Kriens, Horw in N-S Richtung
Stadtebene

Stadtstrasse mit Erschliessungsfunktion;
zweiseitige Baumreihe
Gestaltung des Strassenraumes bis zur Gebäudefassade

stadträumliche Kante (Pflichtbaulinie) zur SüdAllee;
Lärmriegel zur Luzernerstrasse
Hochpunkte (max. 24m)
Adressierung Gebäude

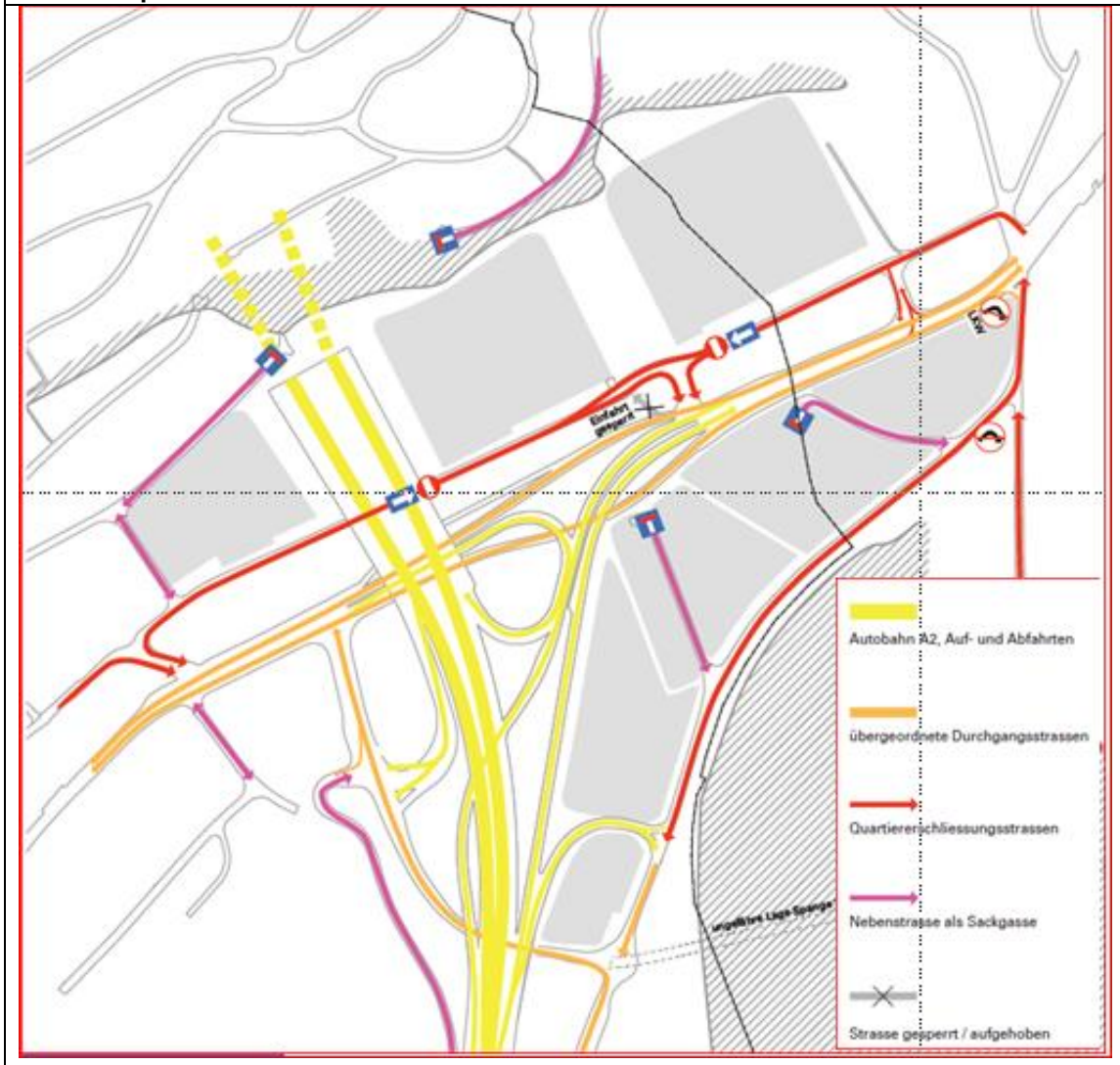
SIchtachse
Visuelle Vernetzung von Hang und Ebene

2.3 Konzept Nutzung



2.4 Konzept Freiräume

2.5 Konzept Motorisierter Individualverkehr



Für den motorisierten Individualverkehr gelten folgende Zielsetzungen:

- Sicherstellen, dass kein Rückstau auf das Autobahnnetz auftritt;
- Gewährleisten der Funktionalität des Strassennetzes für den wirtschaftlich notwendigen motorisierten Individualverkehr;
- 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 des Vertiefungsgebietes und von LuzernSüd mithilfe eines schrittweisen Aufbaus eines Verkehrsmanagementsystems.

Weitere Informationen zum Thema motorisierter Individualverkehr finden sich im Grundkonzept Verkehr. Dieses ist auch für die Planungen im Vertiefungsgebiet II wegweisend.

2.6 Konzept öffentlicher Verkehr

Zur Förderung des öffentlichen Verkehrs werden folgende Zielsetzungen und Massnahmen vorgeschlagen:

- langfristiger Modalsplit-Anteil von 35 % (Hauptverkehrsmittel pro Weg) für den ÖV (in Bezug auf das innerhalb von LuzernSüd generierte Verkehrsaufkommen);
- Gewährleisten, dass der öffentliche Verkehr den Zusatzverkehr, der durch die zusätzlichen Nutzungen in LuzernSüd resultiert, übernehmen kann;
- Sicherstellen des fahrplangerechten ÖV-Betriebs mit möglichst kurzen Reisezeiten und einer hohen Zuverlässigkeit;
- Schaffen von attraktiven Anschluss- und Umsteigeverhältnissen an den Umsteigepunkten.

Weitere Informationen zum Thema öffentlicher Verkehr finden sich im Grundkonzept Verkehr. Dieses ist auch für die Planungen im Vertiefungsgebiet II wegweisend.

2.7 Konzept Fussverkehr

Für den Fussverkehr werden folgende Zielsetzungen und Massnahmen zur besseren Vernetzung vorgeschlagen:

- langfristiger Modalsplit-Anteil von 35 % (Hauptverkehrsmittel pro Weg) für den Velo- und den Fussverkehr (in Bezug auf das innerhalb von LuzernSüd generierte Verkehrsaufkommen);
- Sicherstellen von direkten, attraktiven, sicheren und komfortablen Wegen für den Fussverkehr (Kohärenz);
- Schaffen eines dichten Wegnetzes;
- Erhöhen der Schulwegsicherheit;
- Schaffen eines hindernisfreien Raums, in dem sich auch mobilitätseingeschränkte Personen sicher und frei bewegen können;
- kurze Wartezeiten an mit Lichtsignalen geregelten Querungsstellen; Gewährleisten des Überquerens einer Strasse innerhalb einer Grünphase.

Weitere Informationen zum Thema Fussverkehr finden sich im Grundkonzept Verkehr. Dieses ist auch für die Planungen im Vertiefungsgebiet II wegweisend.

2.8 Konzept Veloverkehr

Zur Förderung des Veloverkehrs werden folgende Zielsetzungen und Massnahmen vorgeschlagen:

- langfristiger Modalsplit-Anteil von 35 % (Hauptverkehrsmittel pro Weg) für den Velo- und den Fussverkehr (in Bezug auf das innerhalb von LuzernSüd generierte Verkehrsaufkommen);
- Sicherstellen von direkten, attraktiven, sicheren und komfortablen Wegen sowohl für geübte, schnelle als auch für unsichere Velofahrende (Alltagsverkehr, Freizeitverkehr);
- Aufbau von Veloschnellverbindungen auf beiden Seiten des zb-Trassees in die Stadt Luzern sowie von Kriens nach Luzern via Langsägestrasse;
- ausreichende Zahl gedeckter Veloabstellplätze im unmittelbaren Zugangsbereich an den Bushaltestellen des Vertiefungsgebietes II;
- ausreichendes Angebot an sicheren, gedeckten, gut zugänglichen Veloabstellplätzen bei neuen Bebauungen (nahe den Gebäudezugängen).

Weitere Informationen zum Thema Veloverkehr finden sich im Grundkonzept Verkehr. Dieses ist auch für die Planungen im Vertiefungsgebiet II wegweisend.