



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Bericht

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 18. Dezember 2013 (StB 1025)

B 33/2013

Entwicklungskonzept LuzernSüd und Entwick- lungskonzept LuzernSüd: Vertiefungsgebiet I – städtebauliche Richtlinien

**Vom Grossen Stadtrat mit
Änderungen und mit drei
Protokollbemerkungen beschlossen
am 20. Februar 2014
(Protokollbemerkungen und definitiver
Beschluss des Grossen Stadtrates am
Schluss dieses Dokuments)**

Bezug zur Gesamtplanung 2013–2017

Leitsatz Gesellschaft

Luzern macht sich für eine lebendige Stadtregion in Freiheit und Sicherheit stark.

Stossrichtung

- Lebendige Quartiere, Lebensqualität und Sicherheit erhalten und fördern

Leitsatz Wirtschaft

Luzern entwickelt seinen Wirtschaftsraum zum Nutzen der ganzen Zentralschweiz.

Stossrichtungen

- Durch die Entwicklung von Schlüsselarealen für wertschöpfungsintensive Unternehmen im Dienstleistungssektor das wirtschaftliche Wachstum stärken
- Attraktiven urbanen Wohnraum fördern
- Stadtregion optimal ins regionale, nationale und internationale Verkehrsnetz einbinden
- Positionierung im Wirtschaftsraum Zürich stärken
- Steuerattraktivität für Unternehmen als Chance nutzen und für natürliche Personen erhalten

Leitsatz Umwelt

Luzern sichert als Energiestadt seine Lebensgrundlagen und reduziert Umweltbelastungen sowie Ressourcenverbrauch.

Stossrichtungen

- 2000-Watt-Gesellschaft als Fernziel anstreben
- Emissionen wie Schadstoffe und Lärm reduzieren. Umweltfreundliche Mobilitätsformen bevorzugen
- Energiesparende Bauweisen, Produktion und Nutzung erneuerbarer Ressourcen fördern
- „Stadt der kurzen Wege“ mit einer dichten gemischten Nutzungsstruktur fördern
- Naturnahe Lebensräume sichern, ergänzen und vernetzen

Politikbereich Allgemeine Verwaltung

Fünfjahresziel 0.1 Die interkommunale Zusammenarbeit sowie die Zusammenarbeit zwischen der Stadt, ihren Partnerorganisationen und dem Kanton sind überprüft und angepasst.

Politikbereich Soziale Wohlfahrt

Fünfjahresziel 5.3 Die städtische Wohnraumpolitik trägt zur Erhaltung der hohen Lebensqualität und des vielfältigen Wohnungsangebots bei. Massnahmen für die soziale Durchmischung der Quartiere und zur Förderung von vielfältigem Wohnraum für alle Bevölkerungsschichten sind eingeleitet. Der Anteil an gemeinnützigem Wohnraum ist erhöht. Die Immobilienstrategie wird im Hinblick auf die Umsetzung der Initiative für zahlbaren Wohnraum angepasst.

Politikbereich Verkehr

Fünfjahresziel 6.2 Umsetzung der nachhaltigen städtischen Mobilität (B+A 7/2010): Der Anteil öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr ist erhöht. Der Mehrverkehr wird durch den ÖV und Langsamverkehr aufgefangen. Das Monitoring Gesamtverkehr ist aufgebaut. Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm 2011 bis 2014 sind umgesetzt.

Fünfjahresziel 6.3 Im Rahmen der Umsetzung des Agglomerationsprogramms sind die (flankierenden) Massnahmen zum Grossprojekt Bypass/Spangen festgelegt. Sie entlasten die Innenstadt vom motorisierten Durchgangsverkehr.

Politikbereich Umwelt und Raumordnung

Fünfjahresziel 7.1 Die Bedeutung, Nutzung und Gestaltung der öffentlichen Räume ist mit einem Konzept definiert und liegt dem Parlament vor. Die öffentlichen Räume sollen partizipativ, unter Einbezug und in Kooperation mit der Bevölkerung gestaltet werden. Erste Massnahmen sind umgesetzt.

Fünfjahresziel 7.2 Auf dem Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft und weg vom Atomstrom ist der Aktionsplan „Energie/Luftreinhaltung/Klimaschutz“ verabschiedet. Erste Massnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz und des Anteils erneuerbarer Energie sind umgesetzt. Mindestens eine 2000-Watt-Siedlung ist im Bau.

Fünfjahresziel 7.3 Die Entwicklungsziele für die Schlüsselareale sind definiert und werden etappenweise umgesetzt.

Fünfjahresziel 7.5 Grössere zusammenhängende Entwicklungsgebiete in der Stadt Luzern werden in kooperativen und partizipativen Planungsverfahren baureif gemacht.

Politikbereich Volkswirtschaft

Fünfjahresziel 8.1 Die Stadt schafft die Voraussetzung, dass 1'500 zusätzliche Wohnungen und 30'000 m² neue Büroflächen realisiert werden, ohne neue Einzonungen vorzunehmen.

Fünfjahresziel 8.2 Als Stadtregion hat Luzern seine Stellung im Metropolitanraum Zürich ausgebaut und positioniert sich durch Unterstützung relevanter Branchennetzwerke bzw. Cluster.

Übersicht

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

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

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

Im Rahmen eines Studienauftrages wurden diese Zielsetzungen in einem ersten Entwurf vorgeschlagen. Im Zuge einer Überarbeitung wurde das Gesamtkonzept überprüft, Teilaspekte wurden hinterfragt und angepasst sowie zu verschiedenen Fragestellungen vertiefende Betrachtungen vorgenommen. Der vorliegende Bericht fasst die wichtigsten Inhalte des Entwicklungskonzepts LuzernSüd zusammen und zeigt, wo die Schwerpunkte der Umsetzungsstrategien in den Bereichen Städtebau und Verkehr liegen und wo aus der Sicht der Stadt ergänzender Handlungsbedarf besteht.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Ausgangslage	6
2 Entwicklungskonzept LuzernSüd	7
2.1 Übergeordnete Bedeutung	7
2.2 Bedeutung für die Stadt Luzern	7
2.3 Inhalt	8
2.3.1 Freiraum	9
2.3.2 Städtebau	9
2.3.3 Verkehr	9
2.4 Weiterbearbeitung	10
2.4.1 Vertiefungsstudien Städtebau	10
2.4.2 Verkehr	11
2.4.3 Energie	12
3 Ergänzender Handlungsbedarf aus Sicht der Stadt	12
3.1 Abstimmung Siedlung und Verkehr	12
3.2 Berücksichtigung der ökologischen Aspekte	13
4 Folgekosten und Finanzierung für die Jahre 2014–2017	13
4.1 Umsetzungsstrategie Städtebau	14
4.2 Umsetzungsstrategie Verkehr	15
4.3 Teilrichtplan Wärme	15
5 Finanzierung der städtischen Beiträge	16
6 Antrag	16

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Ausgangslage



Abb. 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. Seither haben das Siegerteam Ernst Niklaus Fausch Architekten eth/sia gmbh und das Team LuzernSüd daraus das vorliegende Entwicklungskonzept LuzernSüd vom November 2013 erarbeitet.

2 Entwicklungskonzept LuzernSüd

Nachfolgend wird die Bedeutung des Entwicklungskonzepts für den Stadtraum LuzernSüd und die Stadt Luzern und werden die wichtigsten Inhalte und die Weiterbearbeitung des Entwicklungskonzepts dargelegt.

2.1 Übergeordnete Bedeutung



Abb. 2: LuzernSüd, Modellaufnahme von Süden
(Quelle: Ernst Niklaus Fausch Architekten
eth/sia gmbh)

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.

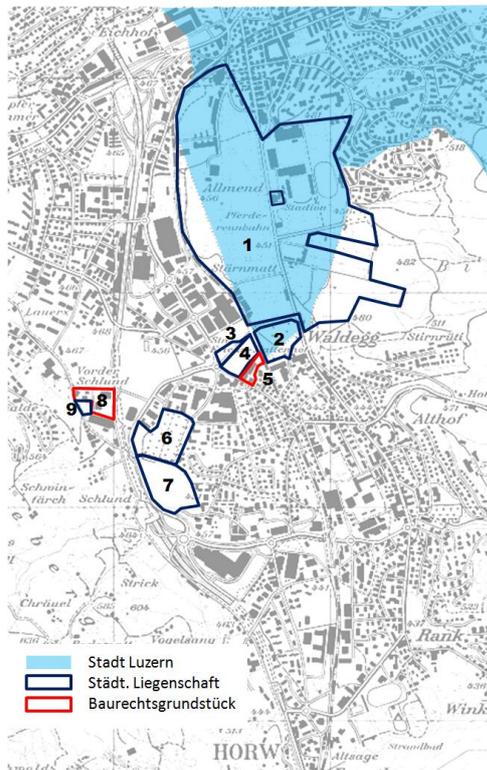
Das vorliegende Entwicklungskonzept basiert auf dem Leitbild für die Entwicklung LuzernSüd vom September 2010 und dem Studienauftrag LuzernSüd vom Januar 2013. Es bildet die gestalterische Grundlage für die zukünftigen Bauungen und die Gestaltung der öffentlichen Räume in LuzernSüd.

Die grundeigentümergebundene 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 Investoren die der Dynamik der Entwicklung entsprechenden Umsetzungsspielräume gegeben werden.

2.2 Bedeutung für die Stadt Luzern

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. Abb. 3). 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.



- 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

Abb. 3: Städtische Liegenschaften

2.3 Inhalt

Das Entwicklungskonzept besteht aus zwei Teilen: Prozess und Organisation sowie Umsetzungsstrategie, Letztere bestehend aus:

- Zielen, Vorgehen und Planungsleistungen,
- stadträumlichen Elementen (Freiraum, Städtebau und Verkehr),
- Entwicklungsszenario,
- Präzisierungen zu den linearen Strukturelementen und den Vertiefungsgebieten sowie zum strategischen Ort „Mattenplatz“.

Nachfolgend wird lediglich auf die stadträumlichen Elemente (Freiraum, Städtebau und Verkehr) eingegangen. Für die übrigen Inhalte wird auf das beiliegende Entwicklungskonzept verwiesen.

2.3.1 Freiraum

Für die Schaffung einer eigenen stadträumlichen Identität des neuen, gemeindeübergreifenden Stadtteils wird auf die vorhandenen agglomerationspezifischen Qualitäten und Potenziale des öffentlichen Raums zurückgegriffen. Drei Bänder – Autobahn, Südallee und Promenade – bilden das identitätsstiftende Rückgrat, das LuzernSüd in Nord-Süd-Richtung strukturiert und verschiedene Erschliessungsgeschwindigkeiten und -qualitäten ermöglicht. In Querrichtung werden im Kontext der Siedlungsstruktur Freiraumverbindungen entlang von Bebauungskanten und Bachläufen ausgebildet, welche die verschiedenen Siedlungsschwerpunkte miteinander vernetzen sowie historische Verbindungen und bestehende Dorfzentren stärken. So entsteht ein robustes Gerüst von Stadt- und Freiräumen, das den Rahmen für die Entwicklung zu einem lebendigen Stadtteil mit ablesbarer Identität bildet. Diese Entwicklung fusst auf der Stärkung des öffentlichen und des Langsamverkehrs (Rad- und Fussgängerverkehr) bei gleichzeitiger Steuerung des motorisierten Individualverkehrs. Die bestehende und eine neue S-Bahn-Haltestelle werden als Entwicklungsschwerpunkte definiert.

2.3.2 Städtebau

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

- Im Norden erfolgt – ausgehend von der Entwicklung beim Mattenhof – eine Transformation in ein dichtes urbanes Stadtquartier mit attraktiven Geschäftsnutzungen entlang der Südallee und dem Mattenplatz. In den Obergeschossen und entlang der Promenade auch bis ins Erdgeschoss werden hochwertige Wohnangebote geschaffen. Die Ergänzung des Kulturplatzes Südpol mit der Musikhochschule erzeugt einen überregionalen Attraktor.
- Im mittleren Bereich zwischen Mattenplatz und Horw Mitte werden die Wohngebiete mit der Quartierinfrastruktur weiterentwickelt. Im Bereich der bestehenden Wohnquartiere wird eine massvolle Verdichtung gefördert. Im Hinterschlund entstehen neue Überbauungen von hoher Wohnqualität.
- Im Süden entsteht mit der Erweiterung der Hochschule und ergänzenden Wohn- und Versorgungsnutzungen ein lebendiges Quartier. Entlang dem Seeufer entwickelt sich eine Stadtkante mit einem Nutzungsschwerpunkt für die zukünftige Ergänzung der S-Bahn-Haltestelle.

2.3.3 Verkehr

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

Die zum Teil neu geführten heutigen Buslinien sind an den S-Bahn-Haltestellen mit der S-Bahn eng verknüpft. Ein gebietsbezogenes Verkehrsmanagement mit zeitweisem Dosieren des Autoverkehrs an bestimmten Stellen sichert dabei das fahrplangerechte Abwickeln des Busverkehrs. Dank der zusätzlichen Haltestelle Horw Süd und der längerfristigen Verdichtung des Intervalls der S-Bahn gilt das Gebiet dereinst gemäss ÖV-Güteklassen als „sehr gut erschlossen“.

Das als Steuerungsinstrument ausgebildete systematische Monitoring und Controlling ermöglicht die angestrebte Abstimmung von Nutzungen und Verkehr im Sinne einer zukunftsfähigen Mobilität bei gleichzeitig dichten Nutzungen.

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

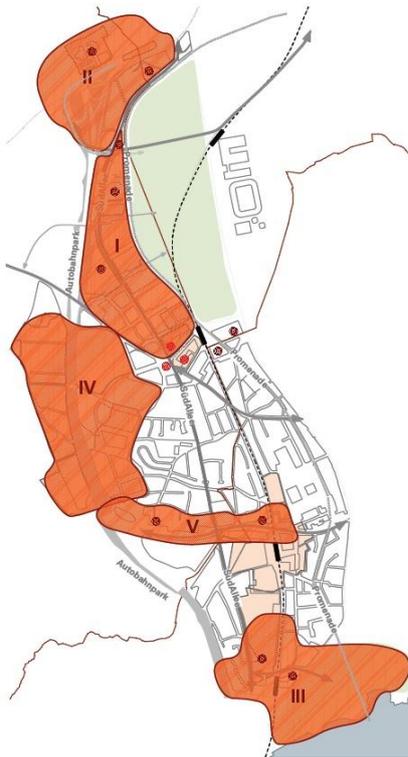
2.4 Weiterbearbeitung

Im Rahmen der Erarbeitung des Entwicklungskonzepts LuzernSüd wurden räumliche und strukturelle Schwerpunkte definiert, die für die Schaffung eines identitätsstiftenden, gemeindeübergreifenden Stadtteils strategische Bedeutung haben und die weiter präzisiert werden. Das Entwicklungskonzept unterscheidet lineare Strukturelemente (SüdAllee, Autobahnpark und Promenade), fünf Vertiefungsgebiete und den Mattenplatz als strategischen Ort. Geplant sind insbesondere folgende Präzisierungen:

- Strassenraum SüdAllee
- Präzisierung Baubereiche, Erschliessungs- und Freiraumverbindungen
- Formulierung der Gestaltungsvorgaben entlang den drei zentralen Nord-Süd-Achsen (Autobahnpark, SüdAllee, Promenade) und den westöstlich verlaufenden Freiraumverbindungen
- Dichte und Hochpunkte
- Nutzungsverteilung
- Erstellung von städtebaulichen Richtlinien

2.4.1 Vertiefungsstudien Städtebau

Für Teilgebiete von LuzernSüd werden Vertiefungsstudien (städtebauliche Richtlinien) als Vorgaben für Bebauungs- und Gestaltungspläne erstellt. Für das Vertiefungsgebiet I Nidfeld (Eichwilstrasse bis Mattenplatz), welches ausschliesslich auf Gemeindegebiet Kriens liegt, liegen die städtebaulichen Richtlinien bereits vor. Diese enthalten Planungsvorschriften u. a. zur Bebauung, Nutzung und Dichte, zu Grün- und Freiräumen, zum Verkehr und zur Umwelt und Sicherheit. Weitere Vertiefungsstudien sind für folgende Teilgebiete vorgesehen (vgl. Abb. 4):



- Vertiefungsgebiet II (Eichhof / Anschluss A2 / Luzernerstrasse)
- Vertiefungsgebiet III (Horw See / HSLU / S-Bahn-Haltestelle)
- Vertiefungsgebiet IV (Schlund/Grabenhof/Schweighof/Schällenmatt)
- Vertiefungsgebiet V (Achse Pilatusmarkt bis Horw Mitte)

Abb. 4: Vertiefungsgebiete I-V

Die Vertiefungsstudien erfolgen aufgrund der zeitlichen Prioritäten der Gemeinden (z. B. Start Revision Ortsplanung Horw) und der Bauabsichten der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer. Letztere werden in die Planung einbezogen und haben sich finanziell daran zu beteiligen.

2.4.2 Verkehr

Für die Kantonsstrassen im Raum LuzernSüd wurde von der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) in den letzten Jahren als Basis für das Strassenbauprogramm des Kantons Luzern ein Verkehrskonzept erarbeitet. Dieses Verkehrskonzept bedarf noch einer Verfeinerung für die Gemeindestrassen; insbesondere muss es auf die Entwicklungen und die Grundphilosophie des Entwicklungskonzepts LuzernSüd abgestimmt werden. Zudem fehlt auch die gegenseitige Abstimmung zwischen den Kantonsstrassen und den Gemeindestrassen. Gewählt wird ein pragmatischer und flexibler Vorgehensansatz.

Im Rahmen der für LuzernSüd geltenden übergeordneten Vorgaben für den Umgang mit dem Verkehr (z. B. Agglomerationsprogramm und kantonales Verkehrskonzept LuzernSüd) sollen die Verkehrsfragen nur dort im Detail bearbeitet werden, wo sich Entwicklungen abzeichnen. Der strategische Abgleich zwischen der Verkehrskonzeption im Entwicklungskonzept und den übergeordneten Vorgaben erfolgt 2014. Parallel dazu werden in Zusatzaufträgen verschiedene aktuelle Fragen im Zusammenhang mit laufenden Planungen beantwortet (Projektebene). Als drittes Standbein sind das Monitoring und das Controlling aufzubauen.

2.4.3 Energie

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

3 Ergänzender Handlungsbedarf aus Sicht der Stadt

Aus der Sicht der Stadt Luzern trägt das Entwicklungskonzept LuzernSüd der erforderlichen Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie den ökologischen Aspekten der Freiraumplanung noch zu wenig Rechnung. Bei der konzeptionellen Weiterbearbeitung und bei der Erarbeitung der Vertiefungsstudien wird sich die Stadt Luzern dafür einsetzen, dass diesen beiden Aspekten eine erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt wird.

3.1 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Es ist unbestritten, dass das Entwicklungspotenzial im Raum Luzern Süd gross ist. Die Entwicklung hängt aber massgeblich mit der Verkehrsbewältigung zusammen. Das bestehende Strassennetz operiert teilweise an der Grenze der Leistungsfähigkeit. Zusätzliche Nutzungen im Perimeter führen zwangsweise zu Mehrverkehr, wodurch die Stausituation verschärft und die Entwicklung behindert wird. Diese zentrale Abhängigkeit von Siedlung und Verkehr kommt im Entwicklungskonzept noch zu wenig stark zum Ausdruck. Im Leitbild LuzernSüd vom September 2010, das dem Entwicklungskonzept zugrunde liegt, haben sich die Gemeinden Kriens und Horw, die Stadt Luzern sowie der Kanton Luzern auf folgende Leitidee geeinigt: „Verkehr vermeiden, Verkehr stadtverträglich abwickeln, Verkehrsinfrastruktur optimal nutzen und zielgerichtet ergänzen.“ Ausgehend von dieser Leitidee und gestützt auf die städtische Mobilitätsstrategie muss es einerseits darum gehen, die Nutzungen in den einzelnen Teilgebieten auf die vorhandenen Kapazitäten des Verkehrssystems abzustimmen, und andererseits das Verkehrssystem dermassen zu optimieren, dass der Langsamverkehr und der öffentliche Verkehr einen grösseren Anteil des Gesamtverkehrs übernehmen können. Dies erlaubt es, auf den beschränkten Verkehrsflächen eine erhöhte Mobilität abzuwickeln. In Ergänzung zu den im Entwicklungskonzept aufgezeigten Umsetzungsstrategien im Verkehrsbereich braucht es zwingend Aussagen zu den Verkehrsmengen, die das Verkehrssystem aufnehmen kann, sowie zur Umlegung auf die einzelnen Teilgebiete. Da es sich dabei um ein dynamisches Gleichgewicht handelt, müssen auf der fachlichen und der organisatorischen Ebene ergänzende Massnahmen entwickelt werden, mit denen die weitere Entwicklung beobachtet und steuernd darauf eingewirkt werden kann. Die Stadt Luzern setzt sich im Rahmen der Umsetzungsstrategien Städtebau und Verkehr und bei den entsprechenden Ver-

tiefungsstudien dafür ein, dass nachfolgende Massnahmen ins Bearbeitungsprogramm aufgenommen werden:

- Abschätzung der Verkehrserzeugung durch die Siedlungsentwicklung und der Kapazitäten des Verkehrssystems als eines Ganzen und von Teilen davon; dies als Grundlage für die laufende Abstimmung von Siedlung und Verkehr im Gesamtraum und in den Teilgebieten,
- Entwicklung von Steuerungsinstrumenten, mit denen sowohl auf die Verkehrsmenge als auch auf die Verkehrszusammensetzung eingewirkt werden kann,
- Regelung der Zuständigkeiten für die grenzüberschreitende Beobachtung und Steuerung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

3.2 Berücksichtigung der ökologischen Aspekte

Die Umsetzungsstrategie des Entwicklungskonzepts umfasst auf der stadträumlichen Ebene den Freiraum, den Städtebau und den Verkehr. Im Entwicklungskonzept werden der ökologische Aspekt nur in sehr untergeordneter Weise und die Biodiversität gar nicht behandelt. Wichtige Naturräume wie die Luzerner Allmend und das Seeufer (u. a. mit dem Steinibachried) werden in ihrer heutigen wie auch zukünftigen Bedeutung weitgehend auf die Nutzungs- bzw. Erholungsfunktion reduziert. Der Einbezug einer Teilfläche des Steinibachrieds – ein Flachmoor und Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung –, die im Entwicklungskonzept Süd als Erholungszone vorgeschlagen ist, ist rechtlich ausgeschlossen und würde die Naturschutzfläche reduzieren, statt dafür zu sorgen, dass mit einer Ausweitung und der Schaffung einer ausreichenden Pufferzone diese wertvollen, aber isolierten Naturräume nachhaltig gesichert werden. Daher ist im Zuge der Weiterbearbeitung verstärkt auch den ökologischen und naturschutzfachlichen Funktionen der Frei- und Grünräume (u. a. Vernetzung, Naturerlebnis) im Perimeter Luzern Süd Rechnung zu tragen. Es sind dazu entsprechende Qualitätsstandards sowie Schutz-, Entwicklungs- und Aufwertungsmassnahmen zu definieren.

4 Folgekosten und Finanzierung für die Jahre 2014–2017

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

4.1 Umsetzungsstrategie Städtebau

Bereich	Periode	Kosten in Fr.	Finanzierung
Gebietsmanagement LuzernSüd	2014–2017	200'000.–	LuzernPlus/Eigentümer
Sitzungen Kerngruppe/ Beirat/Prozesse	jährlich	25'000.–	Gebietsmanagement
Modell	jährlich	25'000.–	Gebietsmanagement > 50 % Eigentümer
Konzeptebene	2014–2017	400'000.–	Kriens: 240'000.–, Horw: 120'000.– Luzern: 40'000.–
Konzept, Steuerung Team	jährlich	50'000.–	60 % Kriens 30 % Horw 10 % Luzern
PR/Monitoring	jährlich	50'000.–	60 % Kriens 30 % Horw 10 % Luzern
Vertiefungsgebiete (städtebauliche Richtlinien)	2013–2017	480'000.–	Kriens: 170'000.–, Horw: 60'000.– Luzern: 10'000.– Eigentümer: 240'000.–
Nidfeld (liegt vor)	2013	80'000.–	50 % Kriens 50 % Eigentümer
Eichhof–Arsenalstrasse (Start Nov. 2013)	2014	100'000.–	40 % Kriens 10 % Luzern 50 % Eigentümer
Horw Süd	2014/2015	100'000.–	50 % Horw 50 % Eigentümer
Schlund/Grabenhof/ Schweighof/Schällenmatt	2015/2016	100'000.–	50 % Kriens 50 % Eigentümer
Achse Pilatusmarkt–Horw Mitte	2016/2017	100'000.–	40 % Kriens 10 % Horw 50 % Eigentümer
Projektberatungen und Testplanungen	2014–2017	240'000.–	Eigentümer
Beratungen und Test- planungen für Eigentümer durch Team	jährlich	60'000.–	Zulasten Eigentümer
Total Umsetzungsstrategie Städtebau	2013–2017	1'320'000.–	Davon Stadt Luzern: 50'000.–

4.2 Umsetzungsstrategie Verkehr

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

Bereich	Periode	Kosten in Fr.	Finanzierung
Strategische Ebene	2014–2017	400'000.–	Annahme: Luzern: 30'000.– Rest: Kriens, Horw, Kanton und Verkehrsverbund Luzern (VVL)
Grundkonzept	2014	200'000.–	Kriens: 115'000.–, Horw: 40'000.–, Luzern: 25'000.–, Kanton: 70'000.–
Instrumente (Verkehrsmodell/ VISSIM)	nach Bedarf	50'000.–	
<i>Konzept Kanton (SNZ)</i>	<i>2012/2013</i>	<i>210'000.–</i>	<i>Gemeinden: 45'000.–, Kanton: 165'000.– (abgerechnet)</i>
<i>Konzept VVL (AggloMobil due)</i>	<i>2012/2013</i>	<i>70'000.–</i>	<i>VVL (abgerechnet)</i>
Konzept VVL (AggloMobil tre)	2014–2017	50'000.–	VVL
Monitoring und Controlling*	laufend	100'000.–	Annahme: Luzern: 5'000.–, Rest: Kriens, Horw, Kanton, VVL
Projektebene (je nach Standortgemeinde und Beteiligten*)	2014–2017	550'000.–	Annahme: Luzern: 25'000.–, Rest: Kriens, Horw, Kanton, Astra und Eigentümer
Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept Eichhof/ Luzernerstrasse	2014/2015	150'000.–	Kriens: 40'000.–, Luzern: 10'000.–, Kanton/Astra: 100'000.–
Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept Nidfeldstrasse	2015/2016	150'000.–	Kriens: 150'000.–
Mobilitätsberatung*	laufend	50'000.–	Annahme: Luzern: 15'000.–, Rest: Kriens, Horw und Eigentümer
Kurzfristige Fragestellungen, aktuelle Drittprojekte*	nach Bedarf	200'000.–	
Total Umsetzungsstrategie Verkehr	2014–2017	950'000.–	Davon Stadt Luzern: 55'000.–

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

4.3 Teilrichtplan Wärme

Teilrichtplan Wärme (gemäss Auftragserteilung vom September 2013)	2013/2014	68'300.–	Kriens: 26'600.–, Horw: 5'000.–, Luzern: 11'700.–, Kanton: 15'000.–, LuzernPlus: 10'000.–
---	-----------	----------	---

5 Finanzierung der städtischen Beiträge

Für die Bestimmung der städtischen Beiträge werden nur diejenigen Kosten berücksichtigt, die ab 2014 anfallen. Die Beiträge an das kantonale Verkehrskonzept und den Teilrichtplan Wärme sind nicht Gegenstand dieses Berichts, da diese in der Zuständigkeit des Stadtrates anderweitig finanziert wurden. Zusammengefasst ergeben sich für die Stadt Luzern folgende Beiträge für die Weiterbearbeitung des Entwicklungskonzepts:

Teilbereich	Periode	Total in Fr.
Umsetzungsstrategie Städtebau	2014–2017	50'000.–
Umsetzungsstrategie Verkehr	2014–2017	55'000.–
Reserve/Unvorhergesehenes	2014–2017	15'000.–
Total Beitrag Stadt Luzern	2014–2017	120'000.–

Die städtischen Beiträge für die Weiterbearbeitung des Entwicklungskonzepts LuzernSüd sind in der Finanzplanung nicht enthalten und werden in der Höhe von je Fr. 30'000.– für die Jahre 2014–2017 in den Voranschlag aufgenommen. Die erste Tranche ist im Voranschlag 2014 zulasten Fibukonto 318.05, Kostenstelle 516000, eingestellt.

6 Antrag

Der Stadtrat beantragt Ihnen deshalb,

- vom Entwicklungskonzept LuzernSüd vom 11. November 2013 zustimmend Kenntnis zu nehmen;
- vom Entwicklungskonzept LuzernSüd: Vertiefungsgebiet I – städtebauliche Richtlinien (Teilbereich Artikel 20 BZR Kriens), welches vollumfänglich auf dem Gemeindegebiet von Kriens liegt, vom 11. November 2013 Kenntnis zu nehmen.

Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 18. Dezember 2013



Stefan Roth
Stadtpräsident



Toni Göpfert
Stadtschreiber



Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht 33 vom 18. Dezember 2013 betreffend

Entwicklungskonzept LuzernSüd und Entwicklungskonzept LuzernSüd: Vertiefungsgebiet I – städtebauliche Richtlinien,

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:

- I. Vom Entwicklungskonzept LuzernSüd vom 11. November 2013 wird zustimmend Kenntnis genommen.
- II. Vom Entwicklungskonzept LuzernSüd: Vertiefungsgebiet I – städtebauliche Richtlinien (Teilbereich Artikel 20 BZR Kriens), welches vollumfänglich auf dem Gemeindegebiet von Kriens liegt, vom 11. November 2013 wird Kenntnis genommen.

Definitiver Beschluss des Grossen Stadtrates von Luzern,
(unter Berücksichtigung der im Grossen Stadtrat beschlossenen Änderungen)

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht 33 vom 18. Dezember 2013 betreffend

**Entwicklungskonzept LuzernSüd und Entwicklungskonzept LuzernSüd:
Vertiefungsgebiet I – städtebauliche Richtlinien,**

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

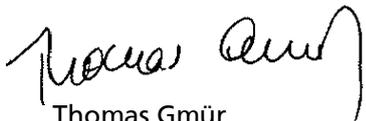
in Anwendung von Art. 27 Abs. 2 und 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie Art. 52 des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

- I. Vom Entwicklungskonzept LuzernSüd vom 11. November 2013 wird ~~zustimmend~~ Kenntnis genommen.
- II. Vom Entwicklungskonzept LuzernSüd: Vertiefungsgebiet I – städtebauliche Richtlinien (Teilbereich Artikel 20 BZR Kriens), welches vollumfänglich auf dem Gemeindegebiet von Kriens liegt, vom 11. November 2013 wird Kenntnis genommen.
- III. Vom Bericht 33/2013, Entwicklungskonzept LuzernSüd und Entwicklungskonzept LuzernSüd: Vertiefungsgebiet I – städtebauliche Richtlinien, wird zustimmend Kenntnis genommen.

Luzern, 20. Februar 2014

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern


Thomas Gmür
Ratspräsident

 **Stadt
Luzern**
Grosser Stadtrat


Hans Büchli
Leiter Sekretariat Grosser Stadtrat

Protokollbemerkungen des Grossen Stadtrates

Zu B+A 33/2013 Entwicklungskonzept LuzernSüd und Entwicklungskonzept LuzernSüd:
Vertiefungsgebiet I – städtebauliche Richtlinien

Die **Protokollbemerkung 1** zu Kapitel 3, Seite 12, lautet:

„Der Stadtrat setzt sich dafür ein, dass die soziale Dimension der Nachhaltigkeit im Rahmen der weiteren Bearbeitung eingearbeitet wird.“

Die **Protokollbemerkung 2** zu Kapitel 3, Seite 12, lautet:

„Der Stadtrat setzt sich dafür ein, dass die Steuerungsgruppe durch eine Expertin / einen Experten aus der Soziokultur ergänzt wird.“

Die **Protokollbemerkung 3** zu Kapitel 3.1, Seite 12, lautet:

„Der Stadtrat setzt sich für eine übergeordnete, behördenverbindliche Fussverkehrsplanung ein.“