



Konzeptplan 1:5'000

Entwicklungskonzept

Das Entwicklungskonzept für Luzern Süd wird aus den bestehenden Strukturen entwickelt. Dabei werden die schon vorhandenen Puzzelemente aktueller Planungsschwerpunkte miteinbezogen und der fehlende Zusammenhang hergestellt.

Ein robustes Gerüst von Stadt- und Freiräumen bildet den Rahmen für die Entwicklung zu einem lebendigen Stadtteil mit ablesbarer Identität. Die Entwicklung fusst auf der Stärkung des Öffentlichen- und des Langsam-Verkehrs bei gleichzeitiger Steuerung des motorisierten Individualverkehrs. Die Entwicklungsschwerpunkte befinden sich entsprechend bei den S-Bahn-Haltestellen. Die Dorfzentren werden durch die bessere Vernetzung für den städtischen Alltag gestärkt. Die dynamischen Entwicklungsgebiete bilden wichtige Raumreserven auch für übergeordnete Nutzungen von Luzern.

Promenade

LV-Korridor auf altem Bahntrasse und entlang Steinbach mit Anbindung an Zentrum Luzern mit eigenständiger identitätsstiftender Gestaltung

SüdAllee

neue adressbildende Achse der städtischen Entwicklung gegliedert in fünf Abschnitte
Abschnittswechsel markiert durch Plätze
langfristig für Bus und LV durchgängig
durchgehende räumliche Ausbildung mit Säuleneichen, realisierbar in Etappen

Nidfild

neues urbanes Stadtquartier mit hochwertigen Adressen entlang der SüdAllee und Ausblick auf die Allmend
Nutzungsschwerpunkte für Kultur und Bildung

Querungen

Freiraumverbindungen entlang von Bebauungskanten und Bächen in rhythmischer Abwechslung mit Erschliessungsräumen

Mattenhof Ost

Weiterentwicklung des Entwicklungsschwerpunktes Mattenhof auf der Ostseite der Bahnstation
Nutzungsschwerpunkt für Freizeit und Sport
Bahnhofplatz-Ost als südlicher Anknüpfungspunkt für die Allmend

Historische Dorfachse

gewachsene Verbindung als durchgehende LV-Verbindung führt entlang historischer Fragmente wie Kirchen, Bauernhöfen etc.

AutobahnPark

durchgehende Sequenz von stark nutzungsbezogenen Freiräumen auf/entlang der Autobahn mit Querungsmöglichkeiten für LV
im Siedlungskontext auf den überdachten Bereichen mit Quartierpark-Funktion entlang der Autobahn als 'Waldpark', der unterschiedliche städtische Nutzungen wie Skatepark, temporäre Installationen oder urban farming absorbiert.

Schlund | Kriens | Horw

bestehende Gartenstadt pflegen und massiv verdichten
neue Wohngebiete mit bodennahem Wohnen

Horw Mitte - Pilatusmarkt

Das Zentrum wird gestärkt durch ein Hochhaus als Merkmal und Anschluss an die Zentrumsenerweiterung in Richtung Pilatusmarkt
Aufwertung der Freiräume entlang des Steinbachs für LV

Seeufer - Horw

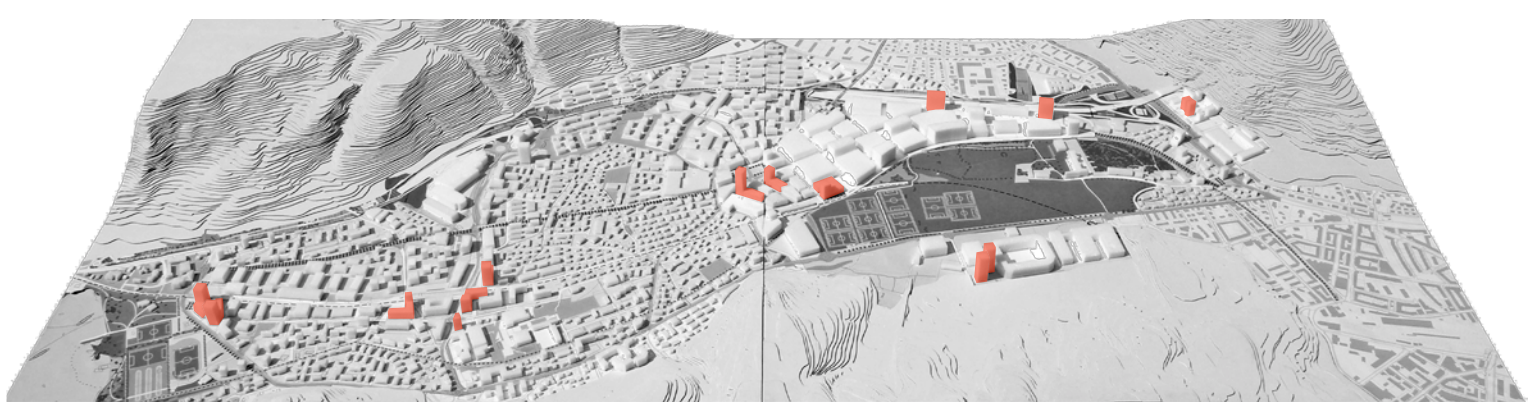
Transformation vom industriell geprägten Patchwork zur neuen Adresse von Horw am See
naturnah geprägter Freiraum von grosser landschaftlicher Qualität mit Nutzungs-Intarsien

Horw See

zukünftige S-Bahnstation als Ergänzung des ÖV
Platzraum als Abschluss der Südallee und als Übergang zum See
Nutzungsschwerpunkt mit Hochhäusern am Südrand von Luzern Süd

Verkehr

Der MIV wird dank attraktiven Angeboten im öffentlichen Verkehr und für den Langsamverkehr entsprechend der Belastbarkeit des Strassenetzes stabilisiert. Attraktive Langsamverkehrsrachsen sind als hochwertige direkte Verbindungen ausgebildet und bilden dicht vernetzt mit dem Quartiernetz ein kohärentes stimmiges Angebot für den Langsamverkehr. Die neue Ringbuslinie sowie die z.T. neu geführten heutigen Buslinien sind an den S-Bahn-Haltestellen mit der S-Bahn eng verknüpft. Das gebietsbezogene Verkehrsmanagement mit zeitweiser Dosieren des Autoverkehrs an bestimmten Stellen sichert dabei das fahrganggerechte Abwickeln des Busverkehrs. Dank der zusätzlichen Haltestelle Horw-Süd und der längerfristigen Verdichtung des Intervalls der S-Bahn gilt das Gebiet derzeitig gemäss ÖV-Güterklassen als „sehr gut erschlossen“. Weitere „push and pull“-Massnahmen unterstützen das Erreichen des zukünftig erforderlichen Mobilitätsverhaltens. Das als Steuerungsinstrument ausgebildete systematische Monitoring und Controlling ermöglicht die angestrebte Abstimmung von Nutzungen und Verkehr im Sinne einer zukunftsfähigen Mobilität bei gleichzeitig hohen und dichten Nutzungen.



Längsschnitt 1:5'000

