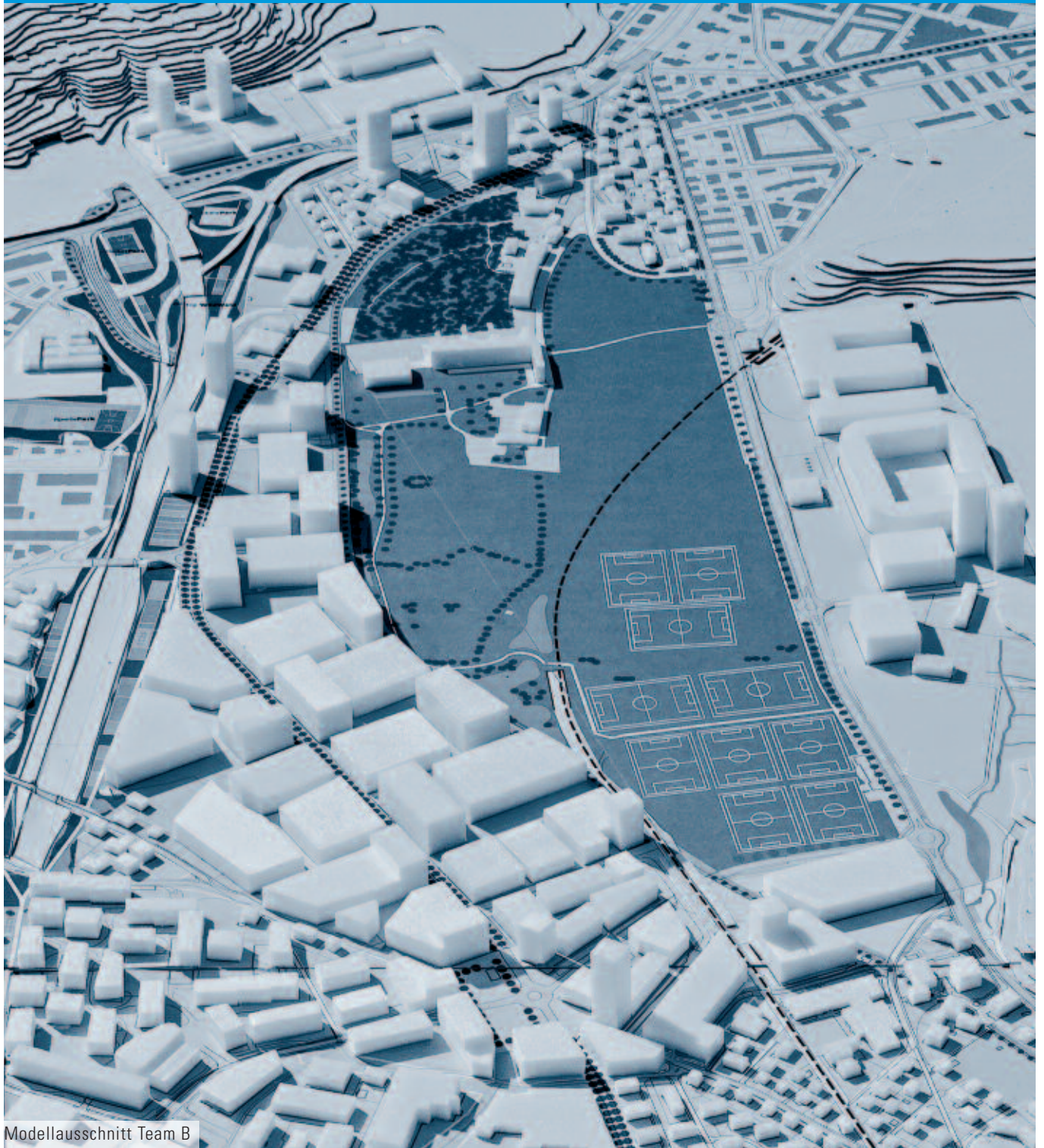


# STUDIENAUFTRAG LUZERNSÜD EICHHOF – SCHLUND



Modellausschnitt Team B

**BERICHT DES BEURTEILUNGSGREMIUMS \_ 15. JANUAR 2013**



1	Einleitung	4
2	Teilnehmende am Studienauftrag	7
3	Beurteilungsgremium	8
4	Organisation und Verfahrensablauf	9
5	Begleitetes Verfahren mit Zwischenkritiken	10
6	Schlusspräsentation und Jurierung	10
7	Empfehlung des Beurteilungsgremiums	11
8	Dank des Beurteilungsgremiums	11
9	Genehmigung des Beurteilungsgremiums	12
	 Beschriebe des Beurteilungsgremiums und Projektdokumentationen	
	Team B (Einstimmige Empfehlung zur Ausarbeitung des Folgeauftrags)	14
	Team A	26
	Team C	38
	Team D	50

Der Bericht mit Modellfotos und Plänen ist zum Download aufgeschaltet unter:  
[www.luzernplus.ch/fileadmin/luzernsued/LuzernSued](http://www.luzernplus.ch/fileadmin/luzernsued/LuzernSued) →Jurybericht2013.pdf

## 1\_EINLEITUNG

LuzernSüd ist ein dynamisches Stadtgebiet. Im Grenzbereich von Luzern, Kriens und Horw sind zahlreiche Entwicklungs- und Bauprojekte geplant oder im Gange. Das Entwicklungspotential ist gross. Noch erfolgen die Überlegungen stark gemeindespezifisch. Um eine Kohärenz zwischen den einzelnen Projekten zu schaffen und Synergien zu ermöglichen, bedarf es einer übergeordneten Sichtweise, welche das Gebiet nicht mehr als drei verschiedene Gemeindeteile betrachtet, sondern raumplanerisch als Stadtteil LuzernSüd.

Die beteiligten Projektpartner, die Stadt Luzern und die Gemeinden Horw und Kriens, bekennen sich als Teil des Gemeindeverband LuzernPlus zu einer engen Zusammenarbeit und einer koordinierten Entwicklung des Stadtraumes.

Mit einem Studienauftrag an vier Teams, bestehend aus Städtebauern / Architekten, Landschaftsarchitekten und Verkehrsplanern, soll die Entwicklung von Luzern Süd schwerpunktmässig vertieft und konkretisiert werden.

Basis für die Aufgabenstellungen des Studienauftrags stellte das Leitbild für die Entwicklung von LuzernSüd vom September 2010 dar. Es bildet das Gebiet von der Horwer Bucht im Süden bis zum Seeufer beim Bahnhofplatz / KKL in Luzern im Norden ab.

Der Studienauftrag wurde im Dialog mit zwei Zwischenbesprechungen und Protokollierungen und einer Schlusspräsentation durchgeführt.

Das Beurteilungsgremium ist beauftragt, der Auftraggeberin eine Empfehlung abzugeben, welchem bzw. welchen Teams ein Folgeauftrag als Ganzes oder in Teilbereichen übertragen werden soll.

Der Folgeauftrag besteht aus der Erarbeitung von städtebaulichen Vorgaben für Gestaltungs- und Bebauungspläne im Bearbeitungsperimeter sowie von übergreifenden Freiraumkonzepten im Betrachtungsperimeter.

Damit soll einerseits Planungssicherheit geschaffen und gleichzeitig der übergeordnete, räumliche Bezug qualitativ gesichert werden.



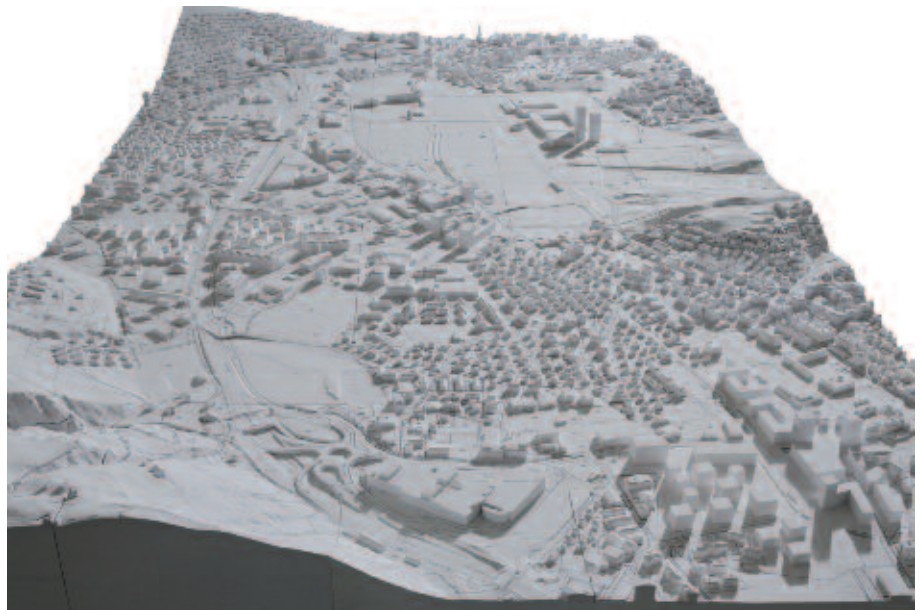
## Übersicht Betrachtungs- und Bearbeitungsperimeter

### Legende

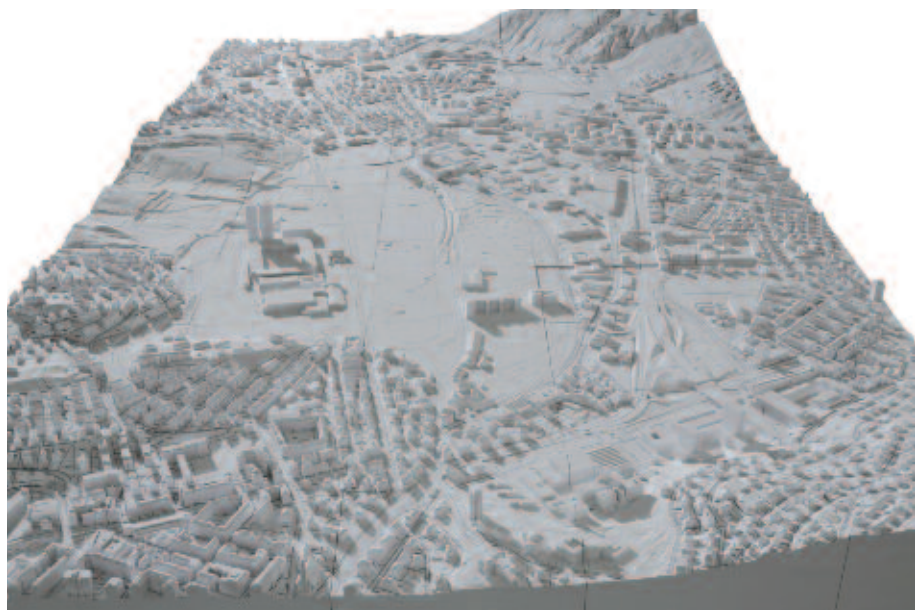
1. *Bestehende Bebauungs- oder Gestaltungspläne*
  - a. Eichhof West und Eichhof Süd (Bebauungsplan)
  - b. Schäfenmatt (genehmigter Gestaltungsplan)
  - c. Schweighof (genehmigter Gestaltungsplan)
  - d. Stemmat (Gestaltungsplan)
  - e. Mattenhof (Gestaltungsplan)
  - f. Horw Mitte (genehmigter Bebauungsplan)
2. *Beabsichtigte Bebauungs- oder Gestaltungspläne*
  - a. Nidfeld (Bebauungsplanentwurf)
  - b. Hinterschlund/Grabenhof (Testplanung)
  - c. Vorderschlund (Planungsstudie/Umzonungsgesuch)
  - d. Schlund ewl (Einzonungsgesuch)
  - e. LUK Center (Grundstück 48 und Teil Industriegleis)
  - f. Schmid Immobilien AG (Grundstücke 24, 2065, 2228, 5684)
  - g. Korporation Luzern (Grundstück 2434)
  - h. Garage Epper (Grundstücke 45 und 1186)
  - i. Q11 AG (Grundstück 1401)
  - j. Alfred Müller AG (Grundstück 5518)
  - k. Gewerbebauten TPC AG (Grundstücke 71, 3085)
  - l. Autorama AG (Grundstück 4518)
3. *Entwicklungskonzept Luzerner Allmend*
4. *Bypass Luzern Süd*
  - a. Projekt Bypass Süd
  - b. Beanspruchte Fläche für den Bau des Bypass Süd
5. *Langsamverkehrssache Zentralbahntrasse (Auflageprojekt August 2012)*
6. *Spange Süd*
7. *Radwegnetz*
8. *Begrünung Eindeckung Autobahn*
9. *Zufahrt Autobahn/ Stadtstrasse mit Auswertungspotential*
10. *Zentralbahntrasse*



## Grundlagenmodell



Masstab 1:1'000, Ansicht von Süd nach Nord



Masstab 1:1'000, Ansicht von Nord nach Süd

## 2\_ TEILNEHMENDE AM STUDIENAUFTRAG

Bewerben um eine Teilnahme am Studienauftrag konnten sich in der Schweiz und im Ausland ansässige Planungsbüros. Die Bewerbungen mussten aus einer Teambildung der drei Fachrichtungen:

- Städtebau / Architektur,
- Landschaftsarchitektur und
- Verkehrsplanung bestehen.

Das Beurteilungsgremium jurierte am 22. August 2012 die 20 eingegangenen Bewerbungen und hat 4 Teams zum Studienauftrag eingeladen.

### Team A

Dürig AG Architekten, Feldstrasse 133, 8004 Zürich  
Rotzler Krebs Partner GmbH Landschaftsarchitekten BSLA, Winterthur  
IBV Hüslers AG, Ingenieurbüro für Verkehrsplanung, Zürich

Städtebau / Architektur  
Landschaftsarchitektur  
Verkehrsplanung

### Team B

ernst niklaus fausch architekten ETH / SIA gmbh, Feldstrasse 133, 8004 Zürich  
Schweingruber Zulauf Landschaftsarchitekten BSLA, Zürich  
bürokobi gmbh, Münsingen  
Fahrländer Partner AG, Raumentwicklung, Dr. rer. oec. Stefan Fahrländer, Zürich

Städtebau / Architektur  
Landschaftsarchitektur  
Verkehrsplanung  
Beratung

### Team C

Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH, Hardstrasse 69, 8004 Zürich  
office haratori / Wingender Hovenier Architecten BV, Zürich / Amsterdam  
Rapp Infra AG, Basel  
Heinz Nigg, Ethnologe, Zürich

Landschaftsarchitektur  
Städtebau / Architektur  
Verkehrsplanung  
Beratung

### Team D

sapartners stadtentwicklung architektur, Dufourstrasse 123, Postfach, 8034 Zürich  
Fontana Landschaftsarchitektur, Basel  
Ernst Basler + Partner, Zürich  
Gesellschaft für Standortanalysen & Planungen AG, Zürich

Städtebau / Architektur  
Landschaftsarchitektur  
Verkehrsplanung  
Beratung

### 3\_BEURTEILUNGSGREMIUM

#### **Fachmitglieder, mit Stimmrecht**

- Pierre Feddersen, Architekt und Städtebauer, Zürich, Präsident
- Markus Bachmann, Leiter Hochbau, Baudepartement Horw, Horw
- Thomas Glatthard, Raumplaner, Gebietsmanager LuzernSüd, Luzern
- Monika Jauch-Stolz, Architektin, Luzern
- Armando Meletta, Architekt, Luzern
- Roger Michelon, Regionalplaner, Luzern
- Urs Muff, Abteilungsleiter Planungen/Baugesuche, Baudepartement Kriens, Kriens
- Beat Nipkow, Landschaftsarchitekt, Zürich
- Jürg Rehsteiner, Stadtarchitekt Luzern, Luzern
- Markus Reichenbach, Verkehrsplaner, Solothurn/Bern
- Mike Siegrist, Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und Geoinformation (rawi), Luzern
- Andreas Wirth, Architekt, Bern
- Tomaso Zanoni, Architekt, Zürich

#### **Sachmitglieder, mit Stimmrecht**

- André Marti, Wirtschaftsförderung Luzern, Luzern
- Matthias Senn, Gemeinderat Kriens, Kriens

#### **Eigentümer/Arealentwickler, mit Stimmrecht**

- Christian Eberle, Losinger Marazzi AG, Zürich/Luzern
- Pirmin Lustenberger, ewl Luzern
- Erhard Widmer, LUK Center AG, Kriens
- Markus Schmid, Schmid Immobilien AG, Ebikon
- Gustav Muth, Korporationsgemeinde Luzern
- Stefan Epper, Epper Luzern-Kriens
- Kaspar Etter, Q11 AG, Dietlikon
- Beat Stocker, Alfred Müller AG, Baar
- Annatina Caviezel, Gewerbebauten TPC AG und J.A. Caviezel, Kriens
- Bruno Amberg, Gebr. Amberg Generalunternehmung AG, Kriens
- Werner Baumgartner, Eberli Generalunternehmung AG, Sarnen

Das Beurteilungsgremium war dafür besorgt, dass bei Abstimmungen die Stimmzahl der Fachmitglieder eine Mehrheit bildete.



### Auftraggeberin

Auftraggeberin für den Studienauftrag und die nachfolgende Ausarbeitung des Folgeauftrags ist:  
Gemeindeverband LuzernPlus

Koordination und Prozesssteuerung:

- Thomas Glatthard, Gebietsmanager LuzernSüd, Luzern  
t.glatthard@luzernplus.ch, www.luzernplus.ch, T: 041 410 22 67

### Verfahrensbeileitung

- Pius Wiprächtiger  
Architekt SWB Bauökonom AEC  
Bürgeustrasse 4, 6005 Luzern  
pius.wipraechtiger@bluewin.ch, T: 041 360 89 77

### Art des Verfahrens

Die Präqualifikation und der Studienauftrag mit Folgeauftrag wurden im selektiven Verfahren nach der SIA Ordnung 143, Ausgabe 2009 (Ordnung für Architektur- und Ingenieurstudienaufträge) durchgeführt.

Das Verfahren unterstand nicht den Gesetzen über das öffentliche Beschaffungswesen.

Die Verfahrenssprache war Deutsch.

### Terminlicher Ablauf

- Start Studienauftrag 24. August 2012
- Gebietsbegehung 3. September 2012
- 1. Zwischenbesprechung 25. September 2012
- Protokollierung 1. Zwischenbesprechung, bis 5. Oktober 2012
- 2. Zwischenbesprechung 22. November 2012
- Protokollierung 2. Zwischenbesprechung, bis 4. Dezember 2012
- Schlusspräsentation und Jurierung 15. Januar 2013
- Bekanntgabe der Jurierungsergebnisse 25. Januar 2013
- Ausstellung 25. Januar bis 15. März 2013  
Hochschule Luzern – Technik & Architektur  
Foyer Mensa, Technikumsstrasse 21, Horw  
Mo–Fr 8–22 Uhr, Sa 8–17 Uhr  
So und Feiertage geschlossen
- Auftragserteilung und Erarbeitung des Folgeauftrags ab März 2013

### Verbindlichkeitserklärung

Die Auftraggeberin und das Beurteilungsgremium erklärten die Programme und die Protokolle der Zwischenbesprechungen sowie die SIA Ordnung 143, Ausgabe 2009 als verbindlich.

Mit der Einreichung einer Projektabgabe anerkannten auch die Teilnehmerinnen und Teilnehmer am Studienauftrag diese Bestimmungen und die Entscheide des Beurteilungsgremiums in Ermessensfragen.

### Entschädigung

Studienauftrag: Die Teilnehmer des Studienauftrags wurden pro Team mit CHF 50'000 exkl.

MwSt. entschädigt. Mit dieser Entschädigung sind gegenüber den Teilnehmern im Rahmen des Studienauftrags alle Verpflichtungen abgegolten.

Folgeauftrag: Die Entschädigung des Folgeauftrags wird separat, unter finanzieller Mitbeteiligung von Eigentümer/Arealentwickler, vergütet.

Dazu steht eine Entschädigung von CHF 80'000 exkl. MwSt. zur Verfügung.

### Eigentumsverhältnisse

Die eingereichten Unterlagen des Studienauftrags gehen in den Besitz der Auftraggeberin über.

Das Urheberrecht aller Unterlagen verbleibt bei den Verfassern.

## 5\_BEGLEITETES VERFAHREN MIT ZWISCHENKRITIKEN

Der Studienauftrag wurde als begleitetes Verfahren ausgeschrieben. Die Teams hatten die Möglichkeit an 2 Zwischenkritiken dem Beurteilungsgremium ihr Projekt vorzustellen. Das Beurteilungsgremium hat in 2 Zwischenberichten die wesentlichen Diskussionspunkte schriftlich formuliert. Der projektspezifische Bereich wurde nur den jeweiligen Projektverfassenden zugestellt. Den allgemeinen Teil bekamen alle Teams, sodass kein Ideentransfer stattfinden konnte.

Es hat sich gezeigt, dass sich dieses, für beide Seiten aufwendige Verfahren, ausgezahlt hat, da beiderseits korrigierend auf die Bedürfnisse eingegangen werden konnte.

## 6\_SCHLUSSPRÄSENTATION UND JURIERUNG

Am 15. Januar 2013 präsentierten die 4 Teams dem Beurteilungsgremium einzeln ihre Schlussabgaben und haben Fragen des Gremiums beantwortet. Vom Beurteilungsgremium waren alle Fach- und Sachmitglieder sowie die meisten Eigentümer/Arealentwickler anwesend.

Im Anschluss an diese Präsentationen haben die Fach- und Sachmitglieder und die Eigentümer/Arealentwickler die Projekte gemeinsam umfassend diskutiert und miteinander verglichen.

## 7\_EMPFEHLUNG DES BEURTEILUNGSGREMIUMS

Das Beurteilungsgremium empfiehlt der Auftraggeberin einstimmig die Verfassen des Teams B:

ernst niklaus fausch architekten ETH / SIA gmbh, Feldstrasse 133, 8004 Zürich  
Schweingruber Zulauf Landschaftsarchitekten BSLA, Zürich  
bürokobi gmbh, Münsingen  
Fahrländer Partner AG, Raumentwicklung, Dr. rer. oec. Stefan Fahrländer, Zürich  
mit dem Folgeauftrag ihres Vorschlags zu betrauen.

Städtebau / Architektur  
Landschaftsarchitektur  
Verkehrsplanung  
Beratung

Der Folgeauftrag soll auf Leitbildstufe ein Gesamtkonzept (PlanGuide) in den Bereichen Städtebau, Verkehr und Landschaft/Freiräume sowie auf Projektvorgabenstufe die wesentlichen Vorgaben für Bebauungs- und Gestaltungspläne umfassen. Insbesondere ist der weiteren Mobilitätsentwicklung grosse Beachtung zu schenken; die Verkehrszunahme muss überwiegend durch den OeV und den LV aufgefangen werden. Die Strassenräume, die Baudichten und die Gebäudehöhen sowie die Nutzungen sind zu überprüfen, weiter zu entwickeln und zu definieren. Das Freiraumkonzept soll sowohl die landschaftliche als auch die verkehrliche Vernetzung nachhaltig festhalten.

Der Folgeauftrag wird durch die Steuerungsgruppe LuzernSüd erteilt und soll durch eine operative Projektleitung begleitet werden, in der die Standortgemeinden sowie der Beirat Städtebau LuzernSüd vertreten ist, geleitet durch den Gebietsmanager LuzernSüd. In den Folgeauftrag sind weitere Stellen wie Kanton (rawi, vif, uwe) und Verkehrsverbund Luzern und auch die Grundeigentümer einzubeziehen. Der Öffentlichkeitsarbeit ist grosse Beachtung zu schenken.

Inhalt und Abwicklung des Folgeauftrags werden in einem separaten Dokument beschrieben.

## 8\_DANK DES BEURTEILUNGSGREMIUMS

Dem Beurteilungsgremium ist es ein grosses Anliegen, den Teams und allen Beteiligten für den immensen Einsatz zu danken. Die Qualität der Beiträge, die ab den Präsentationen der ersten Zwischenstände bis zu den Schlussabgaben kontinuierlich geschärft wurden, zeugen von einer Professionalität, welche die Jury in hohem Masse beeindruckt hat.

Das Beurteilungsgremium ist überzeugt, dass der Projektstand aller Disziplinen des Teams B es ermöglicht, die eingangs erwähnten Ziele für die Entwicklung von LuzernSüd zu erreichen.


## 9\_GENEHMIGUNG DES BEURTEILUNGSGREMIUMS

Fach- und Sachmitglieder: Luzern, 15. Januar 2013

Pierre Feddersen



Mike Siegrist



Markus Bachmann




Andreas Wirth



Thomas Glatthard



Tomaso Zanoni



Monika Jauch-Stolz



André Marti



Armando Meletta



Matthias Senn



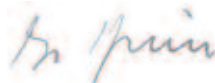
Roger Michelon



Urs Muff



Beat Nipkow



Jürg Rehsteiner



Markus Reichenbach





# **BESCHRIEBE DES BEURTEILUNGSGREMIUMS UND PROJEKTDOKUMENTATIONEN**

Einstimmige Empfehlung zur Ausarbeitung des Folgeauftrags

ernst niklaus fausch architekten eth/sia gmbh  
Feldstrasse 133, 8004 Zürich  
Ursina Fausch, dipl. Arch. ETH/sia  
Erich Niklaus, dipl. Arch. ETH/sia  
Kirsten Hegemann, M.Sc. in Arch.  
Leyla Erol, Raumpl. cand. Urban Design

Schweingruber Zulauf Landschaftsarchitekten  
Vulkanstrasse 120, 8048 Zürich  
Lukas Schweingruber, Landschaftsarchitekt HTL  
Simon Enemærke, hort. ark., Landschaftsarchitekt MDL

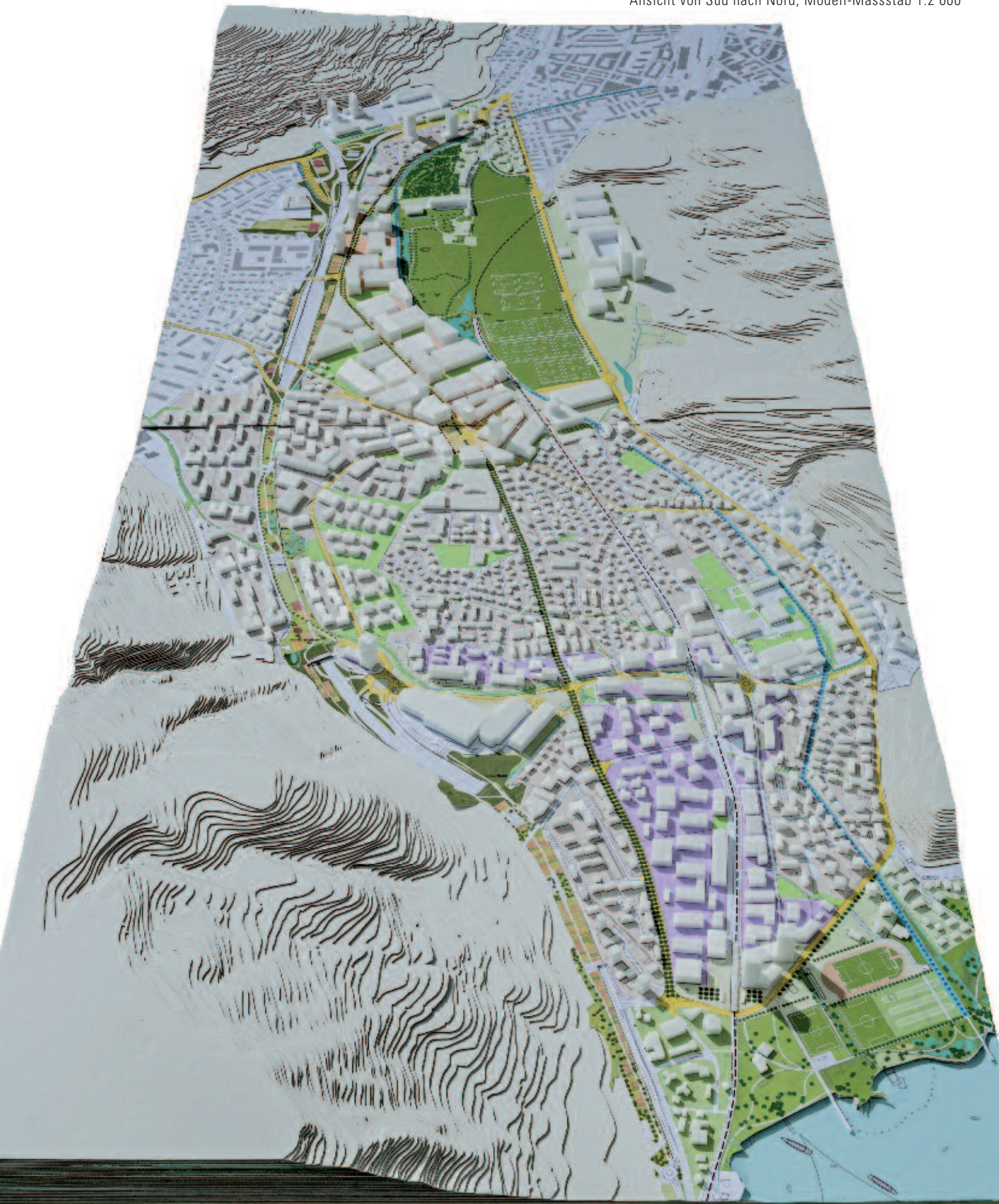
bürokobi gmbh  
Bärenstutz 11k, 3110 Münsingen  
Fritz Kobi, dipl. Bauing. ETH

Fahrländer Partner AG, Raumentwicklung  
Eichstrasse 23, 8045 Zürich  
Stefan Fahrländer, Dr. rer. oec.,  
Volkswirt / Ökonometriker

Ansicht von Nord nach Süd; Modell-Massstab 1:2'000







## STÄDTEBAU UND GESAMTKONZEPT

Die Verfasser bleiben bei der Grundidee der drei Nord-Süd verlaufenden Bänder, Autobahnpark, Süd-Allee, Promenade, und den beiden Ost-West verlaufenden Querungen. Der Autobahnpark, als Lärm exponiertes Gebiet, beinhaltet einen durchgehenden Fussgänger- und Veloweg, begleitet von «Aktivitätsfeldern» wie zum Beispiel «Urban Farming, temporäre Installationen usw». Die Südallee führt über die Nidfeldstrasse, die Gartensiedlung Kuonimatt und weiter bis zum Seeufer in Horw. Der Bebauungsschwerpunkt liegt klar im Bereich Eichhof-Mattenhofplatz. Die Promenade ist die östliche Nord-Süd Verbindung und führt vom Eichwäldli entlang des östlichen Allmendrandes durch Horw hindurch zum See. Die nördliche Querung verbindet Horw mit Kriens und führt über den Mattenhofplatz. Die südliche Querung verbindet das Zentrum von Horw mit dem Pilatusmarkt. Alle diese Bereiche haben ihre eigenen Identitäten, die weiter entwickelt werden und in hohem Masse sowohl auf den Bestand als auch auf die Eigentümerverhältnisse eingehen.

Die in der 2. Zwischenkritik gestellten Fragen wurden schlüssig beantwortet: Die Fortsetzung der Südallee durch die Gartensiedlung ist eine Langsamverkehrsachse. Die Integration durch die feingliedrige Siedlung ist noch nicht optimal. Die Anbindung zum See ist gut gelungen. Auch der bauliche Schwerpunkt im Südbereich Seeufer ist gut gelöst. Entlang der Allmend werden nun Wohnnutzungen angeboten, was lagemässig sehr attraktiv ist. Die Allmend bleibt als solche als Naherholungsgebiet erhalten. Die Etappierung wird veranschaulicht und ist gut nachvollziehbar.

Es ist den Verfassern gelungen, eine tragfähige Idee schrittweise weiter zu entwickeln. Die Anregungen der Zwischenkritiken wurden ernst genommen und es wurden gute Lösungsvorschläge auf der Ebene Leitbild und Projekt präsentiert. Das gesamte Gebiet LuzernSüd wurde von vornherein integral bearbeitet und entwickelt. Somit sind zu praktisch allen Fragen Antworten aufgezeigt, die eine gute Basis in der weiteren Entwicklung bieten. Die grosse Bearbeitungstiefe betrifft alle 3 Disziplinen: Städtebau, Landschaft und Verkehr. Interessant ist die Tatsache, dass mit gezielten Gestaltungselementen kontinuierlich auf das Endziel hingearbeitet werden kann. Die aufgezeigten Volumensetzungen sind realistisch, die Visionen aufgezeigt. Erfreulich ist, dass schon in der kurzfristigen Zeitachse das Endziel fragmentarisch ersichtlich sein wird.



Die grosse Linie der freiräumlichen Strukturelemente wird beibehalten und akzentuiert. Die verknüpfenden Leitelemente des Freiraumes mit städtebaulicher Relevanz sind in Nord-Süd Richtung der durchgehende Autobahnpark im Osten, die zentral gelegene Süd-Allee als Verbindung vom Krienser Einzugsgebiet an die Horwer Seebucht und die Allmend-Promenade Ost. Ost-West Verbindungen sind die historische Dorfachse Kriens und die Horwer Querung, beide Querverbindungen des Raumes finden jeweils eine logische Fortsetzung im gewachsenen Bestand der Randgebiete. Wesentliche Räume bilden nach wie vor die Allmend und der Seepark im Süden an der Horwer Bucht.

Substanziell für die städtebauliche Tragfähigkeit sind die aus dem Bestand herausgearbeiteten Freiraumfiguren. Es sind raumbildende Strukturen, die aufzeigen, wie der Gesamttraum gedacht werden und zielführend einem Entwicklungsszenario unterstellt werden kann. Gleichzeitig ist aber die vollumfängliche Realisierung eine Vision, die auch in Teilschritten erreicht werden kann und die nicht bedingt, dass eine nahtlose Durchführung aller Massnahmen für ein Gelingen erforderlich ist.

Die Vorkehrungen sind vorwiegend aus der bestehenden Struktur entwickelt und die Durchführung der Teilprojekte werden mit kurz-, mittel- und langfristigen Massnahmen aufgezeigt. Die vertieften Illustrationen beziehen sich auf das Quartier Nidfeld Mattenhof, das mit einer relativ hohen Dichte zu einem Stadtquartier entwickelt wird und eine enge Beziehung zur Allmend aufzeigt, sowie das Gebiet Kriens Schlund, das landschaftlich interpretiert und baulich weniger dicht in Erscheinung treten soll. Betont wird hingegen die südliche Stadtkante von Horw, die als Schnittstelle zum herausgearbeiteten Seepark an der Horwer Bucht eine markante Identifikationsfunktion im Raum übernimmt.

Folgerichtig sind die bestimmenden Nord-Süd Achsen von Bäumen und Alleen begleitet, die Querachsen Ost-West jedoch in erster Linie einfach lesbare Verbindungen ohne räumliche Schärfe. Diese Betonung schafft Klarheiten in Bezug auf die Präsenz der wesentlichen Stränge und unterstützt die räumlichen Hauptakteure der städtebaulichen Freiraumelemente. Die Allmend wird als primär offener Raum erhalten, Teilbereiche sind mit parkähnlichen Strukturen angedacht, die Luzerner Allmend bleibt den Bewohnern aber erhalten. Der lineare Autobahnpark wird als potentielle Langsamverkehrsachse gesehen, die die Quartiere Nord-Süd und Ost-West verknüpft. Eingelagert in die extensiv gestaltete Grünverbindung sind aktive Aufenthalts- und Spielfelder sowie Nutzungen für Anreiner wie Nutzgärten und Infrastrukturen, die für eine Belebung dieser Quartierverbindung sorgen. Eine natürlich wirkende Vegetationsstruktur mit Bäumen und Sträuchern trägt zur Raumbildung und Sichtbarkeit bei. Die Süd-Allee wird im Bereich Nidfeld als markanter Strassenraum mit Alleestruktur vorgeschlagen, deren räumlicher Schwerpunkt beim Nidfeld-Platz gelegt ist. Die Ausformulierung als Stadtplatz wird als richtig erachtet, eine Präzisierung der städtebaulichen Aussagen ist notwendig.

Die Weiterführung der Süd-Allee durch das heutige Wohnquartier erscheint noch etwas unbestimmt. Es muss auch die Frage gestellt werden, inwieweit eine Urbanisierung dieser Wohnzone in die Tiefe erfolgsversprechend entwickelt werden kann und soll. Eine Umgehung des Quartiers scheint unabhängig davon möglich, da die weitere Linienführung in Horw möglich ist und sie zudem auch in Teilstücken ohnehin eine Binnenfunktion für das Quartier aufweist. Das räumliche Bindeglied zum Seepark im Bereich der neu vorgeschlagenen S-Bahnstation mit den die Stadtkante bildenden Turmbauten ist vorstellbar. Die Adressierung der Süd-Allee am Seepark bildet zusammen mit der Verlängerung der Allmend-Promenade Ost eine wirksame Erschliessung des attraktiven Sport- und Erholungsgebietes am See für die Horwer Bevölkerung. Der Seepark als aufgewertetes Erholungs- und Schutzgebiet ist hochqualitatives Entwicklungsgebiet von Horw und dient dem gesamten Entwicklungsraum.

Insgesamt handelt es sich um eine sehr gut durchgearbeitete und städtebaulich überzeugende Freiraumstruktur mit viel Potential. Der Vorschlag zieht seine Tragfähigkeit aus dem produktiven Miteinander der Disziplinen Städtebau, Landschaftsarchitektur und Verkehr.

Das Verkehrskonzept beinhaltet ein umfassendes Paket von Massnahmen zur Plafonierung des MIV sowie dem koordinierten Ausbau des OeV-Angebotes und des LV-Netzes. Nachfolgend werden einige Kernelemente des Konzeptes speziell erwähnt.

Auf den Hauptverkehrsachsen werden grundsätzlich zweistreifige Fahrbahnen angestrebt, also ohne durchgehende Busspuren. Dies schafft günstige Voraussetzungen für die Querungsstellen für den Fussverkehr. Die Busbevorzugung erfolgt mittels lichtsignalgesteuerten Knoten (Aufhebung Kreisell) und Busspuren auf den unmittelbaren Knotenzufahrten.

Das Bus-Konzept sieht als interessantes Element eine Kombination von Buslinien zwischen den Zentren und einer Ringbuslinie vor. Die Verknüpfungen Bus/Bus und Bus/Bahn sind konsequent gelöst.

Auf der S-Bahn-Linie wird eine neue Haltestelle Horw Süd in Seenähe vorgeschlagen, in Verbindung mit einem neuen Siedlungsschwerpunkt und dem Einbezug des Uferbereichs. Die neue Station ist aus der Gebietsoptik heraus interessant. Die Beurteilung der Machbarkeit und der Zweckmässigkeit muss allerdings noch im grösseren bahnbetrieblichen Zusammenhang beurteilt werden. Aufgrund der Kapazitätsüberlegungen zeigt sich die Notwendigkeit einer künftigen Taktverdichtung der S-Bahn auf 7 1/2 Minuten.

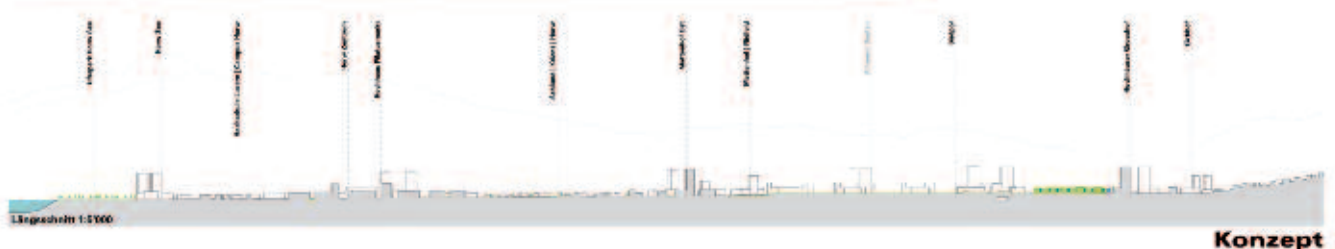
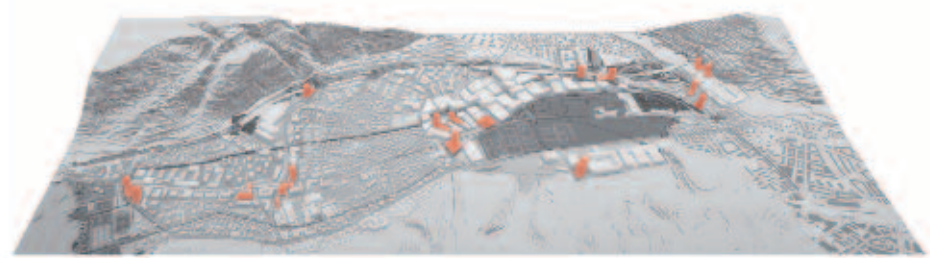
Die Grundstruktur des LV-Netzes in Nord-Süd-Richtung wird mit der neuen Achse auf dem ehemaligen S-Bahn-Trasse sowie der Süd-Allee, im Westen mit dem Autobahnpark und im Osten mit der «Promenade» gebildet. Diese Basisachsen werden zu einem feinmaschigen Netz verbunden.

Die Kernelemente werden zusammen mit weiteren Massnahmen wie der koordinierten Parkplatzpolitik sowie einer klaren Vorstellung für eine pragmatische Entwicklung über die kurz-, mittel- und langfristigen Horizonte hinweg zu einem konsistenten, überzeugenden Gesamtkonzept vereint. Im Sinne der gezielten Steuerung der Entwicklung wird die Notwendigkeit für ein Monitoring/Controlling hervorgehoben.



- Gesamtskizze**  
 Die Gesamtplanung für Luzern ist ein Prozess, der in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung und den verschiedenen Akteuren der Stadtentwicklung erfolgt. Ziel ist es, die Stadtentwicklung in Einklang mit den Interessen der Bürgerinnen und Bürger zu bringen und die Lebensqualität zu verbessern.
- Grosshof**  
 Zielsetzung: Entwicklung eines neuen Quartiers mit hoher Aufenthaltsqualität und guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr.
- Promenade**  
 Zielsetzung: Schaffung einer attraktiven Promenade mit breiten Gehwegen, Bänken und Grünflächen entlang des Sees.
- Südliche**  
 Zielsetzung: Entwicklung eines neuen Quartiers mit hoher Aufenthaltsqualität und guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr.
- Nördliche - Blauer Rand**  
 Zielsetzung: Entwicklung eines neuen Quartiers mit hoher Aufenthaltsqualität und guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr.
- Mattenhof Ost**  
 Zielsetzung: Entwicklung eines neuen Quartiers mit hoher Aufenthaltsqualität und guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr.
- Historische Dörfer**  
 Zielsetzung: Erhaltung und Entwicklung der historischen Dörfer als Teil der kulturellen Identität der Stadt.
- Amtsplatz**  
 Zielsetzung: Entwicklung eines neuen Quartiers mit hoher Aufenthaltsqualität und guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr.
- Schlund | Kriess | Hirs**  
 Zielsetzung: Entwicklung eines neuen Quartiers mit hoher Aufenthaltsqualität und guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr.
- Hoch Mitte - Platzmarkt**  
 Zielsetzung: Entwicklung eines neuen Quartiers mit hoher Aufenthaltsqualität und guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr.
- Seefeld - Hirs**  
 Zielsetzung: Entwicklung eines neuen Quartiers mit hoher Aufenthaltsqualität und guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr.
- Hoch See**  
 Zielsetzung: Entwicklung eines neuen Quartiers mit hoher Aufenthaltsqualität und guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr.
- Werkeln**  
 Zielsetzung: Entwicklung eines neuen Quartiers mit hoher Aufenthaltsqualität und guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr.

Konzeptplan 1:5000



Längsschnitt 1:5000

**Konzept**

Studienauftrag Luzern Süd | Schlussplanentwurf 15.1.2013

www.stadtluzern.ch/entwicklung | Luzern | (041) 31 81 81 | Luzern | (041) 31 81 81 | Luzern | (041) 31 81 81





**3-Bundler**  
 Ein breiter, grüner Bundler durchquert das Quartier von Nord nach Süd. Er verbindet die verschiedenen Funktionszonen miteinander und ermöglicht einen schnellen Durchlauf durch das Quartier. Die Bundler sind hier schmalere Linien, die die Quartiere verbinden und in Betrieb für die Bundler (nur bei Bedarf) sind.



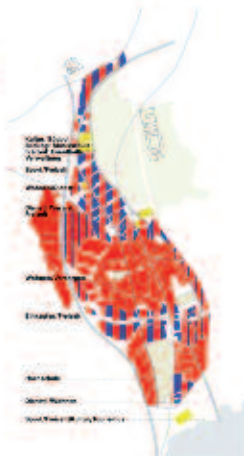
**Seibung**  
 Ein breiter, blauer und roter Bundler durchquert das Quartier von Nord nach Süd. Er verbindet die verschiedenen Funktionszonen miteinander und ermöglicht einen schnellen Durchlauf durch das Quartier. Die Bundler sind hier schmalere Linien, die die Quartiere verbinden und in Betrieb für die Bundler (nur bei Bedarf) sind.



**IV - Verbindungen**  
 Ein Netzwerk von grünen Linien verbindet die verschiedenen Quartiere miteinander. Es ermöglicht einen schnellen Durchlauf durch das Quartier. Die Verbindungen sind hier schmalere Linien, die die Quartiere verbinden und in Betrieb für die Verbindungen (nur bei Bedarf) sind.



**Quarantien**  
 Ein Netzwerk von grünen Linien verbindet die verschiedenen Quartiere miteinander. Es ermöglicht einen schnellen Durchlauf durch das Quartier. Die Quarantien sind hier schmalere Linien, die die Quartiere verbinden und in Betrieb für die Quarantien (nur bei Bedarf) sind.



**Nutzung**  
 Ein Netzwerk von bunten Linien verbindet die verschiedenen Quartiere miteinander. Es ermöglicht einen schnellen Durchlauf durch das Quartier. Die Nutzungen sind hier schmalere Linien, die die Quartiere verbinden und in Betrieb für die Nutzungen (nur bei Bedarf) sind.



**OV - Strassen**  
 Ein Netzwerk von orangefarbenen und schwarzen Linien verbindet die verschiedenen Quartiere miteinander. Es ermöglicht einen schnellen Durchlauf durch das Quartier. Die Strassen sind hier schmalere Linien, die die Quartiere verbinden und in Betrieb für die Strassen (nur bei Bedarf) sind.



**S-grosse Parks**  
 Ein Netzwerk von grünen Linien verbindet die verschiedenen Quartiere miteinander. Es ermöglicht einen schnellen Durchlauf durch das Quartier. Die S-grosse Parks sind hier schmalere Linien, die die Quartiere verbinden und in Betrieb für die S-grosse Parks (nur bei Bedarf) sind.



**Neue Entwicklung der Wohnräume**  
 Ein Netzwerk von bunten Linien verbindet die verschiedenen Quartiere miteinander. Es ermöglicht einen schnellen Durchlauf durch das Quartier. Die neuen Entwicklungen sind hier schmalere Linien, die die Quartiere verbinden und in Betrieb für die neuen Entwicklungen (nur bei Bedarf) sind.



**OV - Busse**  
 Ein Netzwerk von orangefarbenen und schwarzen Linien verbindet die verschiedenen Quartiere miteinander. Es ermöglicht einen schnellen Durchlauf durch das Quartier. Die Busse sind hier schmalere Linien, die die Quartiere verbinden und in Betrieb für die Busse (nur bei Bedarf) sind.

Strasse	Fläche [m²]	AE	Fläche [m²]	AE	Fläche [m²]	AE	Fläche [m²]	AE	Fläche [m²]	AE
1	100000	10	200000	20	300000	30	400000	40	500000	50
2	200000	20	400000	40	600000	60	800000	80	1000000	100
3	300000	30	600000	60	900000	90	1200000	120	1500000	150
4	400000	40	800000	80	1200000	120	1600000	160	2000000	200
5	500000	50	1000000	100	1500000	150	2000000	200	2500000	250
6	600000	60	1200000	120	1800000	180	2400000	240	3000000	300
7	700000	70	1400000	140	2100000	210	2800000	280	3500000	350
8	800000	80	1600000	160	2400000	240	3200000	320	4000000	400
9	900000	90	1800000	180	2700000	270	3600000	360	4500000	450
10	1000000	100	2000000	200	3000000	300	4000000	400	5000000	500



**Dichte**  
 Ein Netzwerk von bunten Linien verbindet die verschiedenen Quartiere miteinander. Es ermöglicht einen schnellen Durchlauf durch das Quartier. Die Dichte ist hier schmalere Linien, die die Quartiere verbinden und in Betrieb für die Dichte (nur bei Bedarf) sind.



**MIV**  
 Ein Netzwerk von blauen und grünen Linien verbindet die verschiedenen Quartiere miteinander. Es ermöglicht einen schnellen Durchlauf durch das Quartier. Die MIV sind hier schmalere Linien, die die Quartiere verbinden und in Betrieb für die MIV (nur bei Bedarf) sind.



**Das stadtplanerische Entwicklungsprogramm orientiert sich an den Entwicklungszielen der Teilprojekte. Hauptbestandteile sind die Entwicklung von Wohn- und Gewerbegebieten, die Entwicklung von Grün- und Freizeitanlagen, die Entwicklung von Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur, die Entwicklung von Kultur- und Sportanlagen, die Entwicklung von Grün- und Freizeitanlagen, die Entwicklung von Kultur- und Sportanlagen.**

**Phasen:** Die Projektentwicklung erfolgt in vier Phasen: 1. Lokalisierung der Projektfläche, 2. Projektentwicklung, 3. Realisierung der Projektfläche, 4. Betrieb und Pflege der Projektfläche.

**Wohn- und Gewerbegebiete:** Die Entwicklung von Wohn- und Gewerbegebieten erfolgt in vier Phasen: 1. Lokalisierung der Projektfläche, 2. Projektentwicklung, 3. Realisierung der Projektfläche, 4. Betrieb und Pflege der Projektfläche.

**Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur:** Die Entwicklung von Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur erfolgt in vier Phasen: 1. Lokalisierung der Projektfläche, 2. Projektentwicklung, 3. Realisierung der Projektfläche, 4. Betrieb und Pflege der Projektfläche.

**Kultur- und Sportanlagen:** Die Entwicklung von Kultur- und Sportanlagen erfolgt in vier Phasen: 1. Lokalisierung der Projektfläche, 2. Projektentwicklung, 3. Realisierung der Projektfläche, 4. Betrieb und Pflege der Projektfläche.

**Kernbereich**

**Bebauung und Freizeitanlagen**

**Verkehr**

**Mittelbereich**

**Bebauung und Freizeitanlagen**

**Verkehr**

**Landschaft**

**Bebauung und Freizeitanlagen**

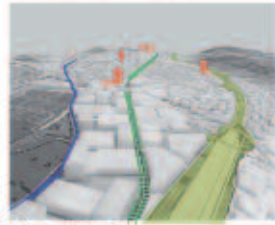
**Verkehr**

**Umsetzungsstrategie | Entwicklungsszenario**

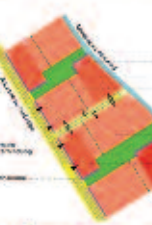
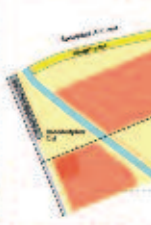




Darstellung 1:1000



3D-View Mattenhof Nidfeld



Mattenhof Nidfeld - Ort

Mattenhof Nidfeld - Ort

Prinzip Substrukturprojekt Mattenhof - Ort

Prinzip Überbauung Strassen

Prinzip Überbauung Strassen

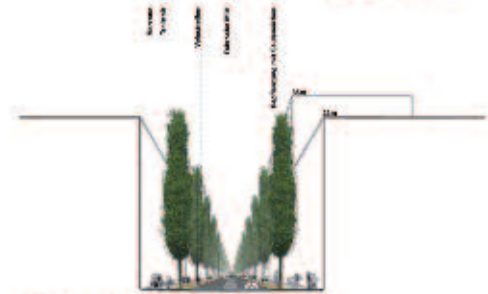
Prinzip Überbauung Strassen

Prinzip Überbauung Strassen

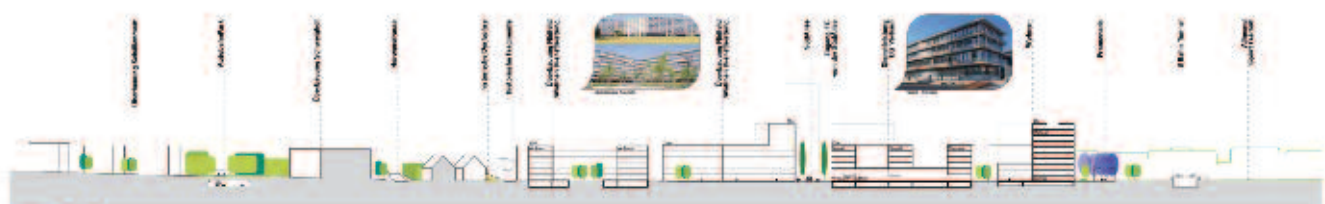
Prinzip Überbauung Strassen



Perspektivschnitt Autobahn Park 1:500



Perspektivschnitt SüdRies auf Höhe Nidfeld 1:200



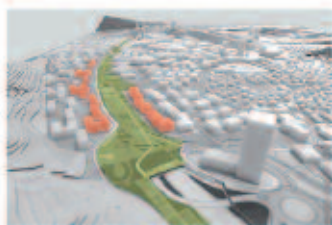
Darstellung 1:1000

### Illustration Mattenhof Nidfeld

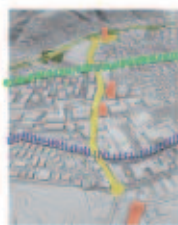
Städtebau Luzern Süd | Schwanenstraße 131 | 2013

www.staedtebau.ch | www.staedtebau.ch | www.staedtebau.ch | www.staedtebau.ch | www.staedtebau.ch | www.staedtebau.ch

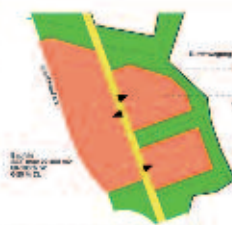




AutobahnPark und anliegende Wohnbebauung



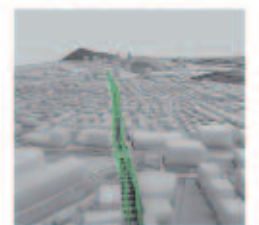
Querschnitt Horw Mitte | Platzmarkt



Prinzip Überbauung Hinderstuhnd



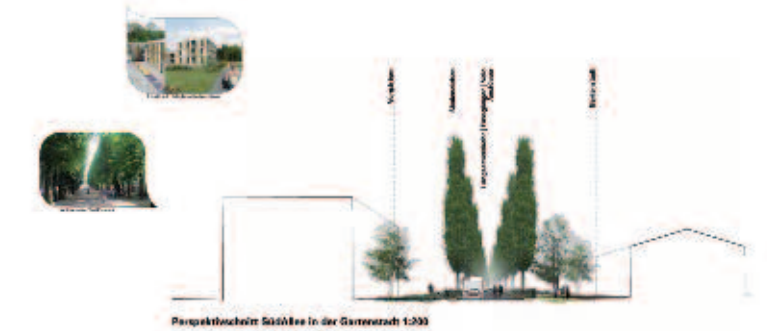
Prinzip Realisierung Südallee



Südallee | Quartierstrasse



Querschnitt Südallee 1:1000



Perspektivschnitt Südallee in der Gartenstrasse 1:300



Querschnitt 1:1000

### Illustration Schlund | Kriens | Horw

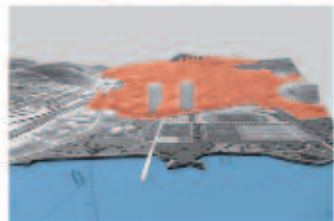
Stadtwachweg Luzern Süd | Städtebauplanung 14.1.2012

www.stadtwachweg.ch





Illustration 1000



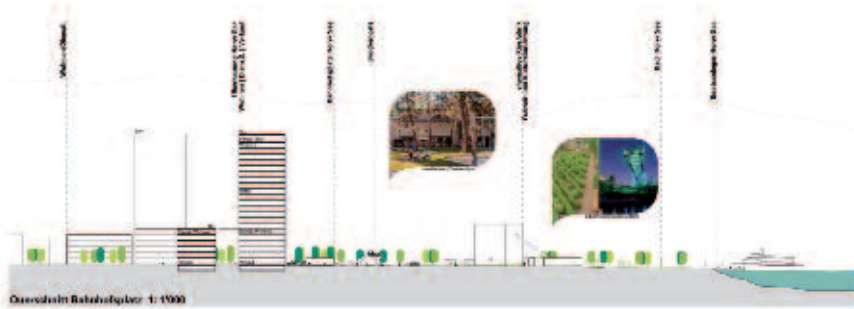
Stadtkarte zum Seepark



Übergang zum Seepark



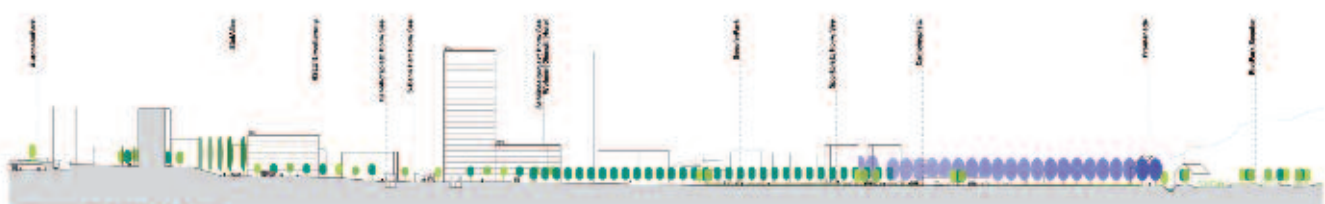
Erweiterung Campus HSLU



Querschnitt Bahnhofquartier 1:1000



Perpektivschnitt Südflügel in Hochschulquartier 1:200



Querschnitt Quartier Ilowu See 1:1000

Stadteinfahrt Luzern Süd | Schlosskellerstrasse 1:1.000

**Illustration Horw See**

www.studio-berch.com/berch-architects-zürich | www.studio-berch.com/landscaping-berch-zürich | @studio\_berch | Luzern | Zürich





Dürig AG  
Feldstrasse 133, CH-8004 Zürich  
Jean-Pierre Dürig  
Joanna Domagalski  
Nadia Kronauer

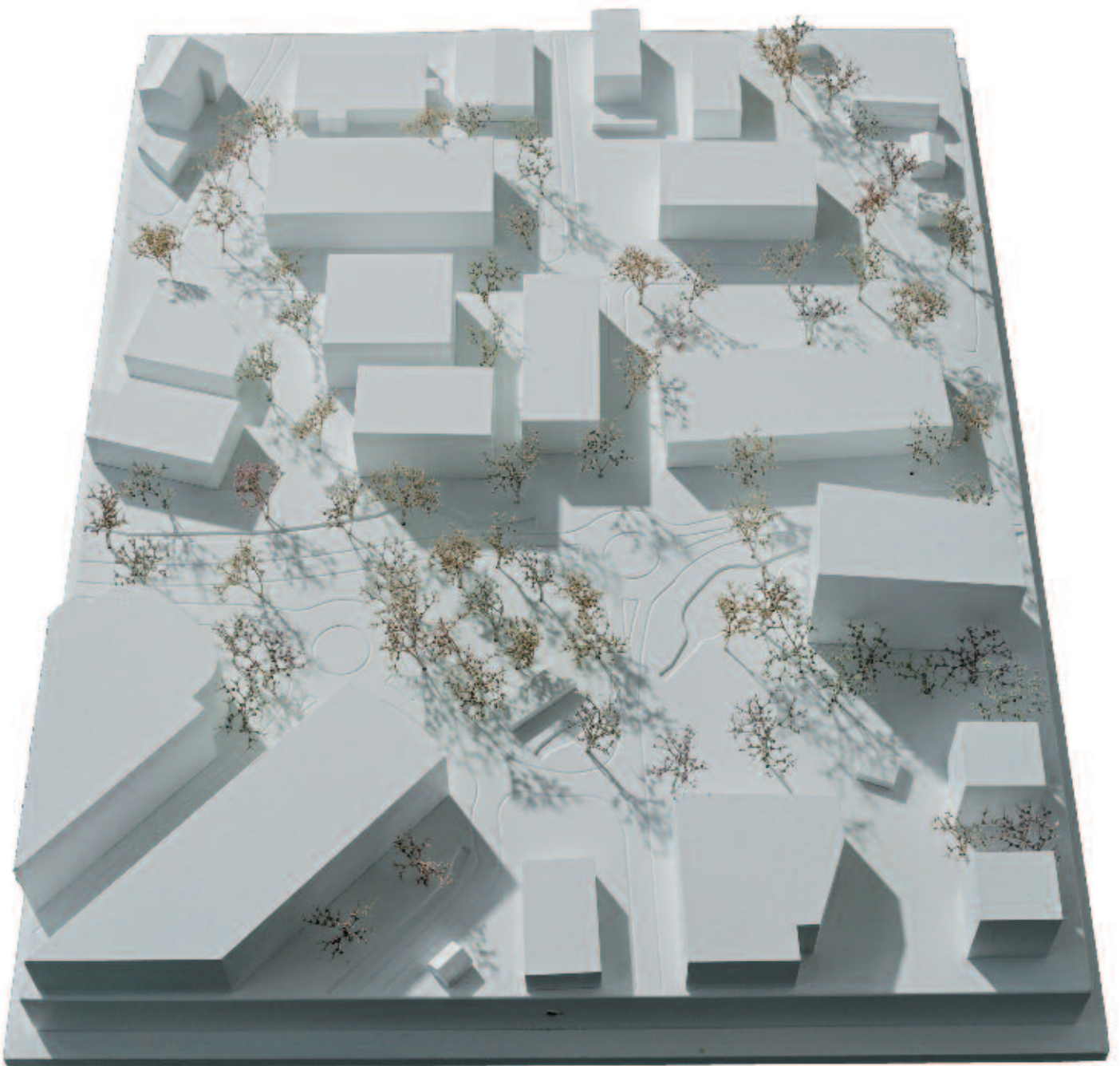
Rotzler Krebs Partner GmbH  
Lagerplatz 21, CH-8400 Winterthur  
Stefan Rotzler  
Alexander Kochan

IBV Hüsler AG  
Olgastrasse 4, CH-8001 Zürich  
Willi Hüsler  
Luca Urbani

Allee; Modell-Massstab 1:1'000



Parkway; Modell-Massstab 1:1'000



## STÄDTEBAU UND GESAMTKONZEPT

Die Idee basiert auf dem Landschaftsthema Schwemmland ohne primäre Orientierung. Am Beispiel des Blenheim-Parkes in England wird in Analogie zur Aufgabe die Verschiedenartigkeit der Elemente der landschaftlichen und städtebaulichen Struktur aufgezeigt: Dörfliche Kerne, wasserführende Systeme, ausgedehnte Flächen des Schwemmlandes sowie Erschliessungsanlagen. Das Konzept zielt auf wenige ausgewählte Gebiete, welche vertieft bearbeitet werden. Diese sollen eine Verknüpfung zwischen alt und neu schaffen und einzelne Schwerpunkte auszeichnen.

Im Wesentlichen werden zwei Bereiche detailliert ausgearbeitet, einerseits die stark ausgebildete Achse im Nidfeld als räumlich gefasste Allee und andererseits ein parkartig ausgebildeter Stadtraum in Horw. Die Idee, eine starke Identität vor allem mit Baumpflanzungen zu erreichen, ist mutig und stärkt das Primat des öffentlichen Raumes. Es bestehen allerdings Zweifel, ob die wenigen vorgelegten Regeln genügen, um eine städtebauliche Aufwertung zu erreichen. Auch stellt sich die Frage, ob eine derartige Fokussierung geeignet ist, um der Aufgabenstellung gerecht zu werden. Die restlichen, für die räumliche Entwicklung relevanten Fragestellungen bleiben damit unbeantwortet und die Nahtstellen zu den übrigen Gebieten offen.

Trotz des spannenden Ansatzes und der sorgfältigen Analyse lässt das vorgelegte Konzept zu viel Spielraum offen, und es bestehen Zweifel, ob es eine zielführende Antwort auf die gestellte Frage darstellt.

## FREIRAUM

Die bisherige Strategie wurde beibehalten. Das Augenmerk wird städtebaulich auf zwei Verdichtungszone konzentriert. Den Bereich um die neue Nidfeld-Allee und eine Zone in Horw, genannt Parkway. Den Verfassern geht es um eine Bündelung der Kräfte. Realistische Teilstücke sollen im Siedlungsgebiet einzeln betrachtet werden. Dabei werden Pole herausgearbeitet, die durch ihre Unterschiedlichkeit zum gewachsenen Gefüge Potentiale freisetzen. Es sollen nicht flächendeckend und überall Massnahmen vorgeschlagen werden. Es sei im Planungsgebiet ein Prozess der Transformation einzuleiten, in dem bestehende und funktionierende Strukturen ihren Platz haben und belassen werden können. In diesem Sinne ist die Akzentuierung des Erschliessungsnetzes mit Verdichtung der Knoten immer noch aktuell. Zwischen den Knoten und dem Netz entstehen Felder, die sich unterschiedlich entwickeln können. Gegenüber der Allmend sind Baufelder mit punktförmigen, sich zum Rand hin auflösenden Bauvolumen angedacht. Die dazwischen liegende Grünstruktur soll genügend dimensioniert und für ein gutes Raumgefühl tragfähig sein. Die neu zu gestaltende und raumbildende Nidfeld-Allee ist zusammen mit genau geplanten Vorzonen das Grundgerüst für die städtebauliche Entwicklung im Bereich Nidfeldstrasse und Sportzentrum, südlich bestimmen locker gestreute, hochstämmige Bäume den Strassenraum des Parkways, der etwas undefiniert in Erscheinung tritt. Dort ist der Campus das Zentrum der weiteren Entwicklung. Knoten mit höheren Gebäuden werden hier ausgebildet, Bäume gehen in die Tiefe. Bauten sind frei in die Substanz gestellt. Die planerischen Regeln finden im Freiraum zwei inhaltliche Schwerpunkte. Strassenräume und Wege werden mit Bäumen vernetzt. Grüne Identitäten wie Allmend, Sportpark mit Ansiedlung der Saalsporthalle im südlichen Bereich, vernetzende Bachläufe mit Vegetation



generell und einen angedachten aber nicht ausformulierten Seepark im Süden sind die Akteure des Freiraumes.

Die freiräumlichen Strukturen der Nidfeld-Allee, als mit Bäumen gesäumtes Rückgrat mit städtebaulicher Qualität und dem Parkway mit frei integrierten Baumpflanzungen, sind auf der Ideenstufe denkbare Ansätze. Die Tragfähigkeit dieser Freiräume wird aber in der konkreten Betrachtung hinsichtlich prägendem Auftritt und Dimensionierung bezweifelt, sie stehen zudem als Impulsgeber nicht in einem nachvollziehbaren grösseren Zusammenhang, der die freiräumlichen Erkennbarkeiten zwischen Luzern und dem Seeufer in Horw verknüpft. Zu offen bleiben entlang der Nidfeld-Allee die Querbeziehungen nach Westen und Osten in die Grundstückstiefen mit den freien Baufeldern. Die Anbindung der Allmend erscheint räumlich wenig aussagekräftig. Die Darstellungen zum Nidfeld-Platz, einem städtebaulich gesehen wichtigen Anker im Freiraum, sind wenig aussagekräftig. Die freiräumliche Entwicklung des Parkways möchte aus den raumstrukturellen Schwächen eine Stärke machen. Dass dies mit Baumpflanzungen und mit frei in diese Situation gestellten Bauten zu erreichen ist, wird bezweifelt.

Insgesamt sind die Aussagen zur freiräumlichen Entwicklung im Vergleich zum metaphorischen Ausgangsbild des Netzes mit Fischen nur zaghaft in eine planerische Fassbarkeit umgesetzt. Das Versprechen, die grundsätzliche Strategie werde es schon richten, birgt grosses Risiko. Dieses wird etwas strapaziert, liegt es doch in der vagen Hoffnung der Verfasser, dass sich grosse Zwischengebiete, die nicht in den Fokus gerückt wurden, schon in die richtige Richtung entwickeln würden, ohne dass diesen eine klarere Entwicklungsstruktur vorgegeben wird.

Die direkte Verknüpfung zwischen Bus und S-Bahn wird ausschliesslich für die Haltestelle Horw thematisiert. Für Teilgebiete weiter nördlich und damit näher am Zentrum von Luzern wird die Verknüpfung zwischen Bus und Bahn als sekundär beurteilt, da die kurzen Distanzen zum Zentrum Luzern für OeV-Verbindungen mit der Notwendigkeit zum Umsteigen ohnehin nicht attraktiv sind. Das Bahnpotenzial Mattenhof beschränkt sich somit auf einen Einzugsbereich mit einem Radius von rund 600 m um die Station Mattenhof. Hingewiesen wird explizit auf die Zielsetzung, mit der angestrebten Nutzungsdurchmischung die Dominanz der zentrumsgerichteten Personenströme zugunsten vermehrter Binnenbeziehungen im kleinräumigen Gebiet zu reduzieren und so einen Beitrag zur Beschränkung des Mobilitätswachstums zu leisten.

Der Lösungsvorschlag beinhaltet einen prüfenswerten Ansatz, wonach die Buslinien grösstmöglich abseits der zeitweise überlasteten Hauptverkehrsachsen und damit unter Umgehung der Staubereiche (alternativ zu Busspuren / Busbevorzugung auf den Hauptachsen) geführt werden. Auf die bei diesem Ansatz allerdings zu erwartenden Konfliktpotenziale zwischen Wohnnutzung und Busverkehr wird richtigerweise hingewiesen.

Die Bearbeitungstiefe der Verkehrslösung beschränkt sich weitgehend auf grobkonzeptionelle Aussagen. Mengenbetrachtungen mit der Plausibilisierung der Kapazitäten liegen nicht vor.

## VERKEHR

# Studienauftrag LuzernSüd Eichhof – Schlund

**TeamA**  
Dügg AG, Rotzer Krebs Partner GmbH, IBV Hüster AG

**Auftrag & Zielsetzung**  
Die Gemeinde Luzern hat im Auftrag der Kantone Luzern und Schwyz die Aufgabe erhalten, die Entwicklung der Siedlung im Bereich Eichhof – Schlund zu untersuchen und zu planen.

**Auftrag & Zielsetzung**  
Die Gemeinde Luzern hat im Auftrag der Kantone Luzern und Schwyz die Aufgabe erhalten, die Entwicklung der Siedlung im Bereich Eichhof – Schlund zu untersuchen und zu planen.

**Auftrag & Zielsetzung**  
Die Gemeinde Luzern hat im Auftrag der Kantone Luzern und Schwyz die Aufgabe erhalten, die Entwicklung der Siedlung im Bereich Eichhof – Schlund zu untersuchen und zu planen.

**Auftrag & Zielsetzung**  
Die Gemeinde Luzern hat im Auftrag der Kantone Luzern und Schwyz die Aufgabe erhalten, die Entwicklung der Siedlung im Bereich Eichhof – Schlund zu untersuchen und zu planen.



Aerial view of the study area.

**Auftrag & Zielsetzung**  
Die Gemeinde Luzern hat im Auftrag der Kantone Luzern und Schwyz die Aufgabe erhalten, die Entwicklung der Siedlung im Bereich Eichhof – Schlund zu untersuchen und zu planen.

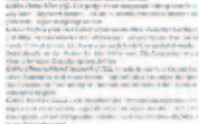
**Auftrag & Zielsetzung**  
Die Gemeinde Luzern hat im Auftrag der Kantone Luzern und Schwyz die Aufgabe erhalten, die Entwicklung der Siedlung im Bereich Eichhof – Schlund zu untersuchen und zu planen.



Aerial view of the study area.

**Auftrag & Zielsetzung**  
Die Gemeinde Luzern hat im Auftrag der Kantone Luzern und Schwyz die Aufgabe erhalten, die Entwicklung der Siedlung im Bereich Eichhof – Schlund zu untersuchen und zu planen.

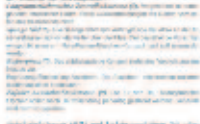
**Auftrag & Zielsetzung**  
Die Gemeinde Luzern hat im Auftrag der Kantone Luzern und Schwyz die Aufgabe erhalten, die Entwicklung der Siedlung im Bereich Eichhof – Schlund zu untersuchen und zu planen.



Aerial view of the study area.

**Auftrag & Zielsetzung**  
Die Gemeinde Luzern hat im Auftrag der Kantone Luzern und Schwyz die Aufgabe erhalten, die Entwicklung der Siedlung im Bereich Eichhof – Schlund zu untersuchen und zu planen.

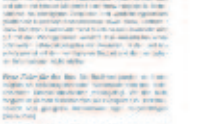
**Auftrag & Zielsetzung**  
Die Gemeinde Luzern hat im Auftrag der Kantone Luzern und Schwyz die Aufgabe erhalten, die Entwicklung der Siedlung im Bereich Eichhof – Schlund zu untersuchen und zu planen.



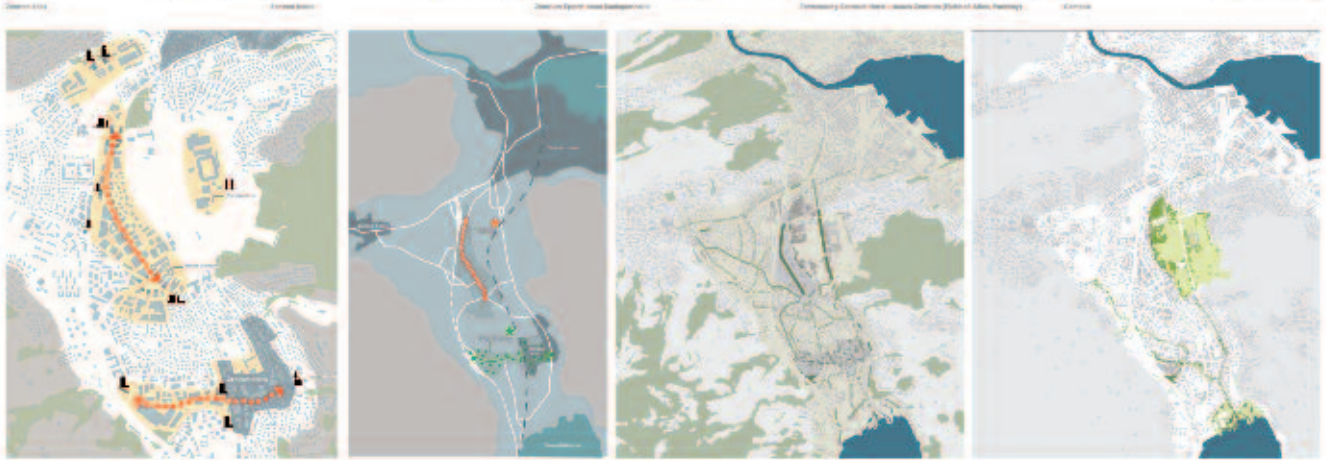
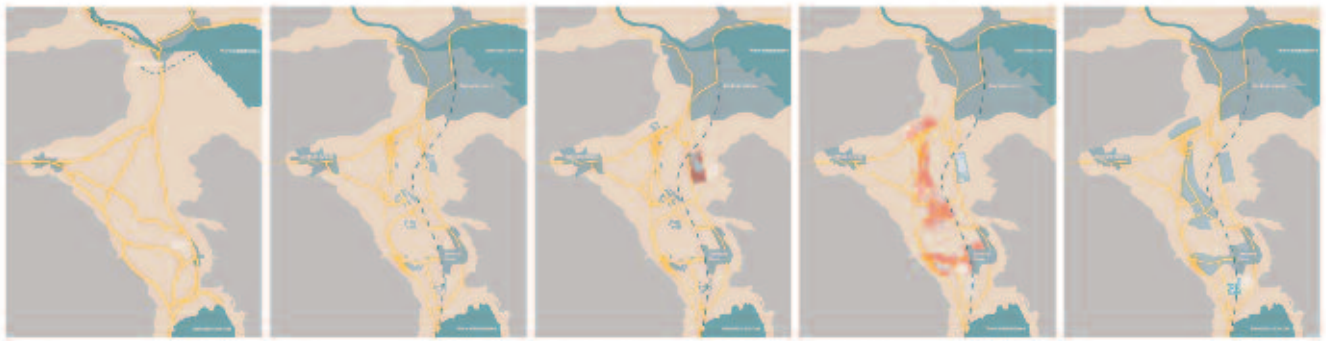
Aerial view of the study area.

**Auftrag & Zielsetzung**  
Die Gemeinde Luzern hat im Auftrag der Kantone Luzern und Schwyz die Aufgabe erhalten, die Entwicklung der Siedlung im Bereich Eichhof – Schlund zu untersuchen und zu planen.

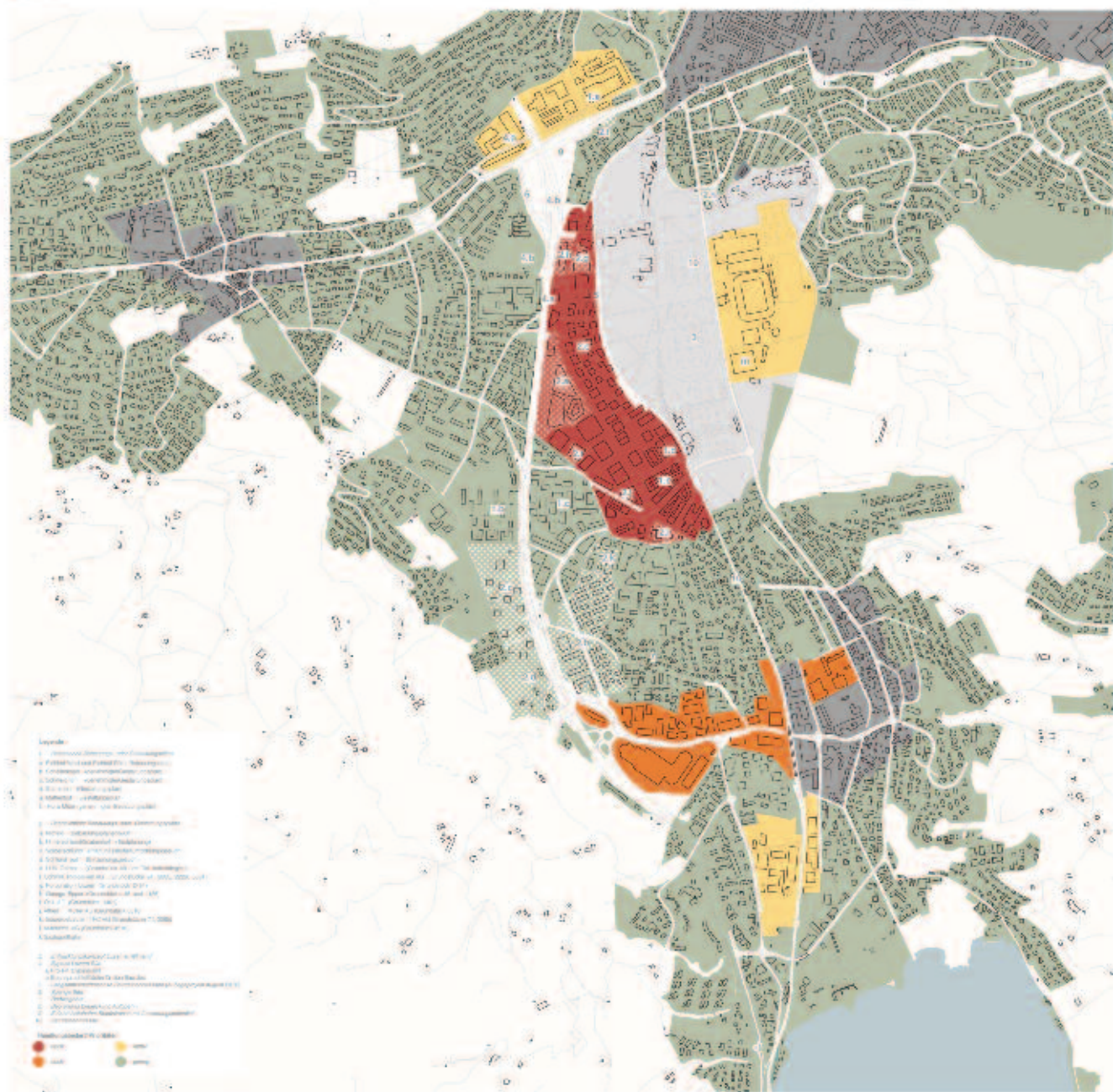
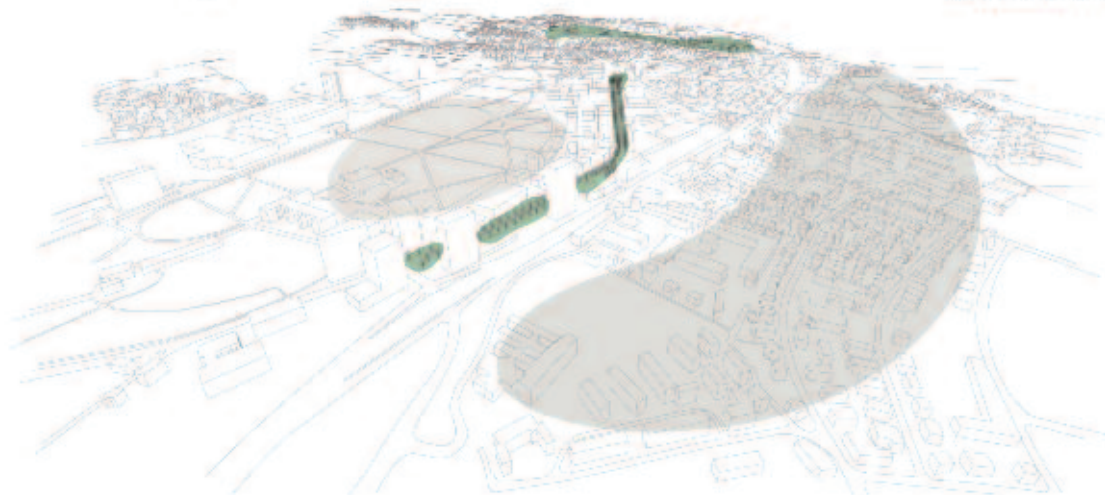
**Auftrag & Zielsetzung**  
Die Gemeinde Luzern hat im Auftrag der Kantone Luzern und Schwyz die Aufgabe erhalten, die Entwicklung der Siedlung im Bereich Eichhof – Schlund zu untersuchen und zu planen.



Aerial view of the study area.



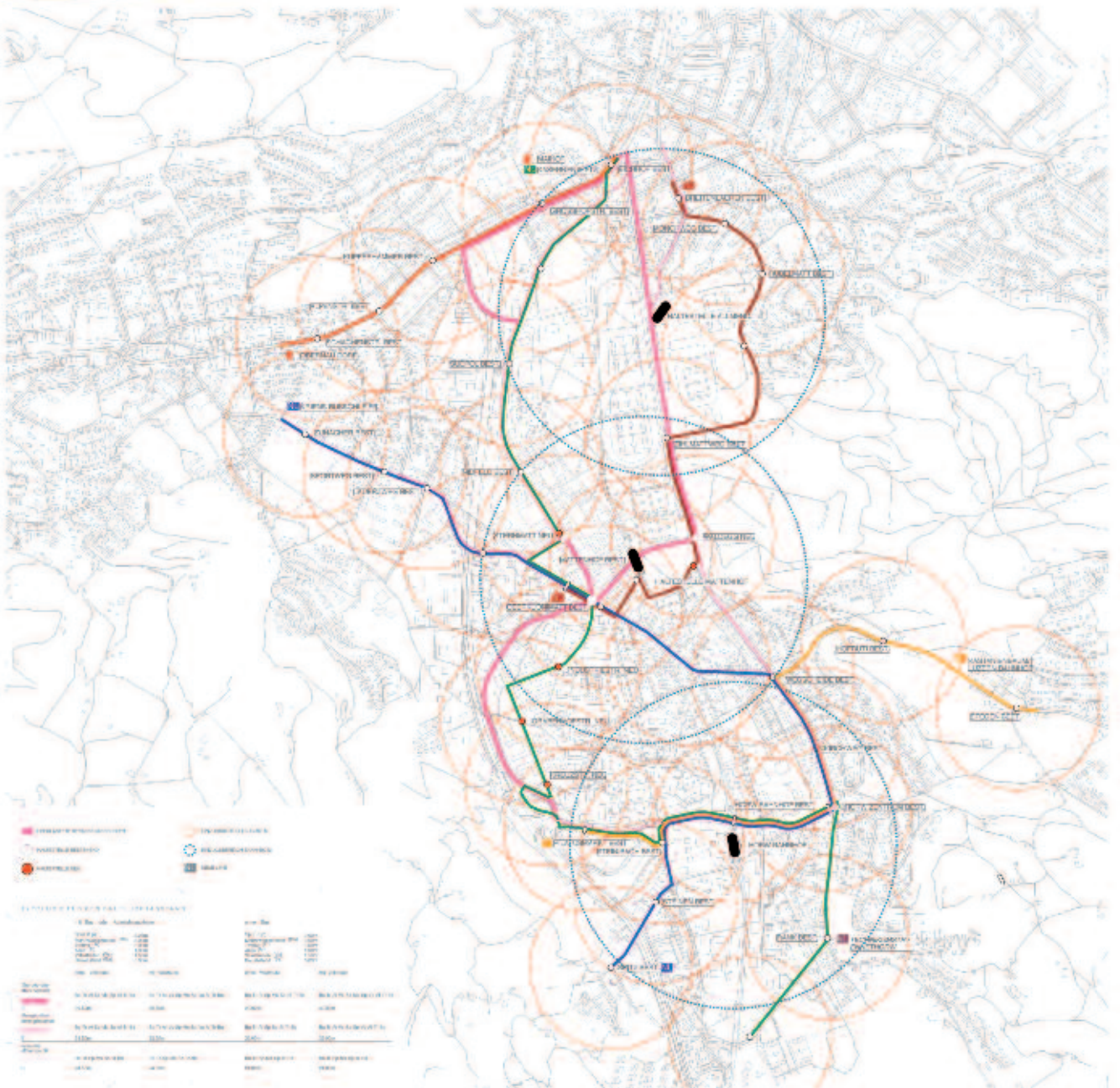
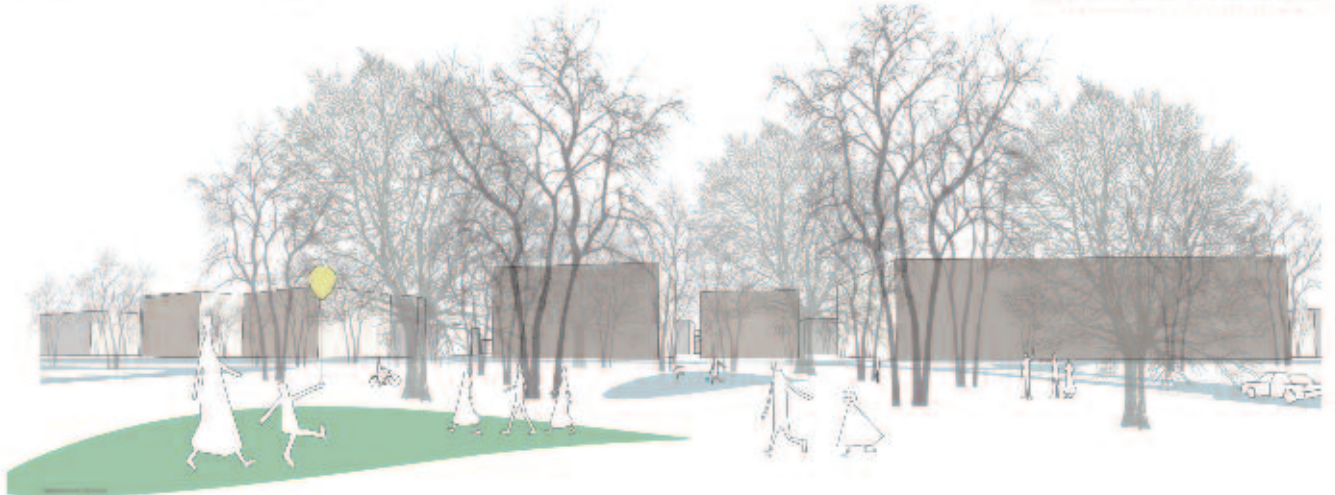
















# Studienauftrag LuzernSüd Eichhof – Schlund

TeamA

Dügg AG, Rotzer Krebs Partner GmbH, BV Hüster AG



Lot No.	Area (m²)	Volume (m³)	Height (m)	Notes
1	1000	10000	10	
2	1200	12000	10	
3	1500	15000	10	
4	1800	18000	10	
5	2000	20000	10	
6	2500	25000	10	
7	3000	30000	10	
8	3500	35000	10	
9	4000	40000	10	
10	4500	45000	10	
11	5000	50000	10	
12	5500	55000	10	
13	6000	60000	10	
14	6500	65000	10	
15	7000	70000	10	
16	7500	75000	10	
17	8000	80000	10	
18	8500	85000	10	
19	9000	90000	10	
20	9500	95000	10	

Lot No.	Area (m²)	Volume (m³)	Height (m)	Notes
21	1000	10000	10	
22	1200	12000	10	
23	1500	15000	10	
24	1800	18000	10	
25	2000	20000	10	
26	2500	25000	10	
27	3000	30000	10	
28	3500	35000	10	
29	4000	40000	10	
30	4500	45000	10	
31	5000	50000	10	
32	5500	55000	10	
33	6000	60000	10	
34	6500	65000	10	
35	7000	70000	10	
36	7500	75000	10	
37	8000	80000	10	
38	8500	85000	10	
39	9000	90000	10	
40	9500	95000	10	

Plan der Bauparzellen

Plan der Bauparzellen

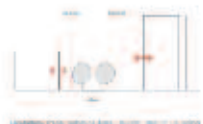


Bauelevation

Bauelevation



Bauelevation



Bauelevation



Bauelevation



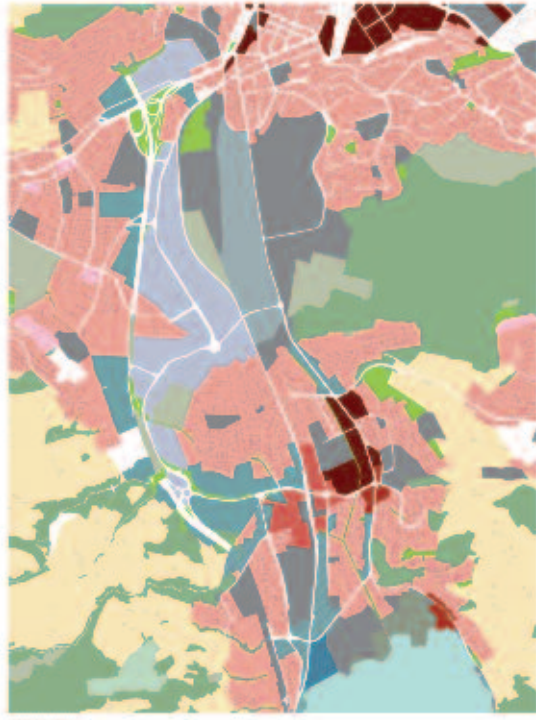
Bauelevation



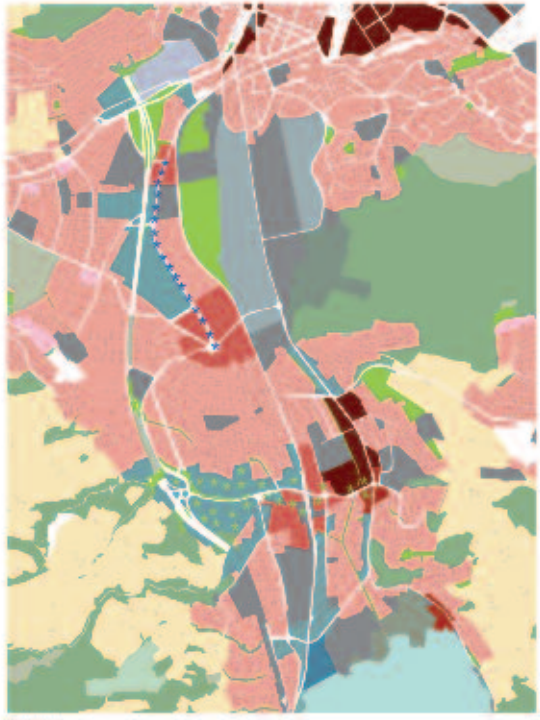
Bauelevation



Bauelevation



Plan der Bauparzellen



Plan der Bauparzellen

- Bestand
- Neubau
- ...















Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH  
Hardstrasse 69, 8004 Zürich

Projektbeteiligte:  
Lorenz Eugster  
Alexander Schüch  
Susanne Büttner  
Jacqueline Prasser  
Bernd Schulze zur Verth  
Esther Halter-Rauschert

office haratori  
Nahoko Hara, Zeno Vogel, Jürg Spaar  
Geroldstrasse 11, 8005 Zürich  
mit

Wingender Hovenier Architecten BV  
Jan Peter Wingender, Joost Hovenier, Uri Gilad  
Obiplein 18b, 1094 RB Amsterdam  
Projektbeteiligte office haratori:  
Jürg Spaar  
Stanimira Pepeldjiyska  
Projektbeteiligter Wingender  
Hovenier Architecten BV:  
Jan Peter Wingender

Rapp Infra AG  
Hochstrasse 100, 4018 Basel  
Projektbeteiligte:  
Beni Strub  
Reto Vollenweider  
Daniel Brändlin

Heinz Nigg, Ethnologue  
Luisenstrasse 41, 8005 Zürich

Ansicht von Nord nach Süd; Modell-Massstab 1:2'500





Ansicht von Süd nach Nord; Modell-Massstab 1:2'500





## STÄDTEBAU UND GESAMTKONZEPT

Das städtische Interventionsfeld wird mittels Langsamverkehrs-Achsen in Nord-Süd Richtung und Langsamverkehrs-Spuren in Ost-West Richtung gegliedert. Die Ausgestaltung dieser gemeinsam den öffentlichen Raum generierenden Wegverbindungen überzeugt sowohl städtebaulich als auch hinsichtlich der vorgeschlagenen Prozesse für deren Realisierung.

Während die Achsen bequem, schnell und sicher sein wollen, werden die Spuren mit ihnen verknüpft. Es entstehen teilweise platzartige Situationen, teilweise eher fragile und kleinmasstäbliche Verbindungen, die dazu beitragen, den Stadtraum engmaschig zu verknüpfen.

Insbesondere die geäußerte Absicht, diese Langsamverkehrsverbindungen unter Mitwirkung der Bevölkerung schrittweise in moderierten Prozessen umzusetzen, wird vom Beurteilungsgremium besonders gewürdigt. Damit wird dem Ziel, den Schönheiten und Qualitäten innerer und umgebender Landschaften den notwendigen Raum zu geben, der punktuell und doch zusammenhängend Identität schafft, auf überzeugende Weise Nachachtung verschafft.

Auf der Ebene der vorgeschlagenen Bebauung wirken die postulierten Leitideen weniger plausibel. Das Thema der Sichtbezüge und Horizonte umfasst erhebliches Potential, welches in seiner Ausgestaltung, insbesondere im Zusammenhang mit den vorgeschlagenen Hochhäusern, jedoch unspezifisch bleibt. Sosehr die Sicherung landschaftlicher Blickpunkte von städtebaulichem Interesse ist, so abhängig ist deren Ausgestaltung vom entsprechenden Standort.

Der bauliche Transformationsprozess zwischen Eichhof und Schlund wird vor allem in Form resultierender Stadtbilder dargestellt, in welchen Sichtbezüge, Rhythmen, Transparenzen, Verdichtungen der Ränder usw. thematisiert werden. Die thematische Durchdringung mit den Fragen der Nutzung, der Angemessenheit gewählter Typologien und den Transformationsprozessen bleiben im Vagen. Schwer verständlich sind beispielsweise die vorgeschlagenen Wohntürme im Südwesten hinter der Autobahnüberdeckung.

Insgesamt besticht die Arbeit durch gute Ansätze in der Freiraumgestaltung, welche jedoch auf der stadträumlichen und städtebaulichen Ebene an Durchschlagskraft verliert.

## FREIRAUM

Die Verfasser setzen die bisherige Strategie der Achsen und Spuren fort und vertiefen ausgewählte Raumsequenzen mit Schnitten und Ansichten. Städtebaulich wird das Thema der «undulating cityscape», der bewegten Stadtsilhouette, weiterverfolgt. Die Achsen verlaufen Nord-Süd als mit Bäumen und Alleen stark ausgebildete Elemente der Orientierung. Der Autobahnstrang im Westen, die Nidfeld-Allee mit hoher baulicher Verdichtung und die Verlängerung der östlichen Allmenderschliessung bilden städtebaulich relevante Raumlinien, die sich an den Schnittpunkten zu den Ost-West verlaufenden, fragilen Spuren akzentuieren. Dort werden, wo sinnvoll und möglich, auch die ÖV Haltestellen verortet. Die Achsen und Spuren generieren öffentlichen Raum als Zielsetzung. Städtebaulich prägend wirken serienmässig gesetzte Hochhäuser entlang der

Nidfeldstrasse und im Bereich Horw, die jeweils so platziert sind, dass aus der Stadtebene attraktive Sichtachsen in die umliegende Bergwelt gewährleistet werden sollen.

Sehr gut durchgearbeitete Querschnittstypologien der Verbindungen in den Quartieren und an Knotenpunkten der N2-Überdeckung und der Ringstrasse zeigen die Bandbreite möglicher gestalterischer Umsetzungen auf und vermitteln den Eindruck geschärfte Identität. Ausschnitte der Kreuzung Arsenal-Nidfeldstrasse formulieren Prinzipien zu MIV und Langsamverkehr und verdeutlichen auf gekonnte Art und Weise die Anwendung möglicher gestalterischer Konzepte. Belagsfarben, Beleuchtungskonzepte und Vegetationstypologien vermitteln ein Bild der erkennbaren Verortung, die heute in diesem Gebiet weitgehend fehlt. Die Allmend wird parkartig umgewandelt, der Baumbestand entwickelt. Die vegetative Verdichtung müsste überprüft werden, damit der Allmendcharakter erhalten bleibt. Der Anstoss zum See in der Horwer Bucht als Parkanlage und die Schnittstellen zu diesem wichtigen Puzzleteil hätten etwas mehr Aufmerksamkeit verdient. Das Mass der städtebaulichen Akzentuierung und die skulptural anmutende, landschaftliche Begründung der punktuellen Setzungen von Hochhäusern wird hinterfragt und als beliebig beurteilt. Der grosse Vorteil der Variierung der Stadtsilhouette ist nicht ersichtlich, da die urbane Vision ohnehin über das verträgliche Mass der Zielsetzung hinaus schießt.

Insgesamt überzeugt in städtebaulicher Hinsicht die Aufarbeitung des freiräumlichen Ansatzes mit den gestalterischen und typologischen Überlegungen zu den Achsen und Spuren. Die sorgfältige Auseinandersetzung mit dem Kontext ist nachvollziehbar.

Mit der Bildung von Subzentren, einem geeigneten Nutzungsmix sowie dem gezielten Angebotsausbau im OeV und LV soll ein insgesamt zurückhaltender Mobilitätswachstum erreicht, die kleinräumige Mobilität gefördert und eine Verlagerung vom MIV auf den OeV und den LV gefördert werden.

Achsen und Spuren bilden im Zusammenwirken ein attraktives, durchgängiges Basisnetz für den Langsamverkehr. Das bestehende Busnetz wird modifiziert und weiterentwickelt (Verbesserungen tangentialen Busangebot sowie konsequente Verknüpfung mit den S-Bahn-Stationen Mattenhof und Horw).

Die Verkehrslösung sieht im Bereich MIV Massnahmen zur effizienteren Nutzung der bestehenden Hauptachsen inkl. an der Nidfeldstrasse den Ersatz der Kreisel durch Lichtsignalanlagen zur aktiven Bevorzugung des Busverkehrs vor. Für die S-Bahn als Rückgrat der OeV-Erschliessung wird für die in den Hauptverkehrszeiten erforderliche Kapazität ein Angebot von 8 Kursen je Stunde und Richtung abgeschätzt.

Die aufgezeigte Verkehrslösung ist stimmig und folgerichtig auf die notwendigen Qualitäten und Kapazitäten beim OeV und dem LV ausgerichtet.

## VERKEHR



# Studienauftrag Luzern Süd

Schlusspräsentation 15.01.2012

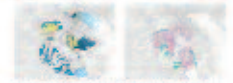


Situation topographisch 1 : 3'000

Copyright: Stadt Luzern, Stadtentwicklung und Bauverwaltung, 2011  
 Datum: 15.01.2012  
 Zeichner: Stadtentwicklung und Bauverwaltung  
 Maßstab: 1:3'000

## Horizonte

Die Stadt Luzern Süd ist ein zentraler Bestandteil des Stadtgebietes und hat eine hohe strategische Bedeutung. Die Stadt Luzern Süd ist ein zentraler Bestandteil des Stadtgebietes und hat eine hohe strategische Bedeutung. Die Stadt Luzern Süd ist ein zentraler Bestandteil des Stadtgebietes und hat eine hohe strategische Bedeutung.



Die Stadt Luzern Süd ist ein zentraler Bestandteil des Stadtgebietes und hat eine hohe strategische Bedeutung. Die Stadt Luzern Süd ist ein zentraler Bestandteil des Stadtgebietes und hat eine hohe strategische Bedeutung. Die Stadt Luzern Süd ist ein zentraler Bestandteil des Stadtgebietes und hat eine hohe strategische Bedeutung.



Die Stadt Luzern Süd ist ein zentraler Bestandteil des Stadtgebietes und hat eine hohe strategische Bedeutung. Die Stadt Luzern Süd ist ein zentraler Bestandteil des Stadtgebietes und hat eine hohe strategische Bedeutung. Die Stadt Luzern Süd ist ein zentraler Bestandteil des Stadtgebietes und hat eine hohe strategische Bedeutung.

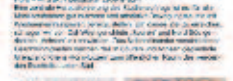


Die Stadt Luzern Süd ist ein zentraler Bestandteil des Stadtgebietes und hat eine hohe strategische Bedeutung. Die Stadt Luzern Süd ist ein zentraler Bestandteil des Stadtgebietes und hat eine hohe strategische Bedeutung. Die Stadt Luzern Süd ist ein zentraler Bestandteil des Stadtgebietes und hat eine hohe strategische Bedeutung.



## Städtebauliche und Grünstrukturen

Die Stadt Luzern Süd ist ein zentraler Bestandteil des Stadtgebietes und hat eine hohe strategische Bedeutung. Die Stadt Luzern Süd ist ein zentraler Bestandteil des Stadtgebietes und hat eine hohe strategische Bedeutung. Die Stadt Luzern Süd ist ein zentraler Bestandteil des Stadtgebietes und hat eine hohe strategische Bedeutung.



Die Stadt Luzern Süd ist ein zentraler Bestandteil des Stadtgebietes und hat eine hohe strategische Bedeutung. Die Stadt Luzern Süd ist ein zentraler Bestandteil des Stadtgebietes und hat eine hohe strategische Bedeutung. Die Stadt Luzern Süd ist ein zentraler Bestandteil des Stadtgebietes und hat eine hohe strategische Bedeutung.



Die Stadt Luzern Süd ist ein zentraler Bestandteil des Stadtgebietes und hat eine hohe strategische Bedeutung. Die Stadt Luzern Süd ist ein zentraler Bestandteil des Stadtgebietes und hat eine hohe strategische Bedeutung. Die Stadt Luzern Süd ist ein zentraler Bestandteil des Stadtgebietes und hat eine hohe strategische Bedeutung.

## Research and Identity

Die Stadt Luzern Süd ist ein zentraler Bestandteil des Stadtgebietes und hat eine hohe strategische Bedeutung. Die Stadt Luzern Süd ist ein zentraler Bestandteil des Stadtgebietes und hat eine hohe strategische Bedeutung. Die Stadt Luzern Süd ist ein zentraler Bestandteil des Stadtgebietes und hat eine hohe strategische Bedeutung.

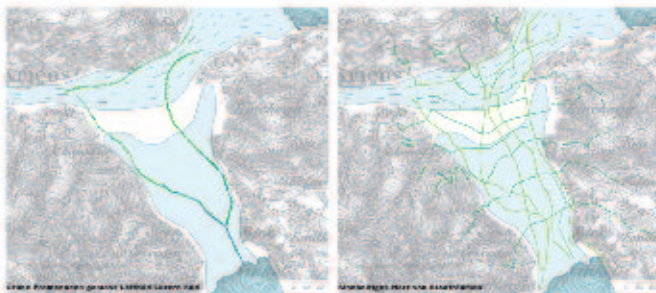


Die Stadt Luzern Süd ist ein zentraler Bestandteil des Stadtgebietes und hat eine hohe strategische Bedeutung. Die Stadt Luzern Süd ist ein zentraler Bestandteil des Stadtgebietes und hat eine hohe strategische Bedeutung. Die Stadt Luzern Süd ist ein zentraler Bestandteil des Stadtgebietes und hat eine hohe strategische Bedeutung.



# Studienauftrag Luzern Süd

Schlusspräsentation 13.01.2013



## Die Netze von Kanton und Sparte

Das Sparten- und Kanton-Netzwerke sind die Grundlage für die Planung der Verkehrsinfrastruktur. Die Sparten sind die verschiedenen Verkehrsarten, die im Kanton Luzern Süd eingesetzt werden. Die Kanton-Netze sind die verschiedenen Verkehrsarten, die im Kanton Luzern eingesetzt werden.

Das Sparten-Netz ist ein Netzwerk von Verkehrsarten, die im Kanton Luzern Süd eingesetzt werden. Die Kanton-Netze sind die verschiedenen Verkehrsarten, die im Kanton Luzern eingesetzt werden.

Das Sparten-Netz ist ein Netzwerk von Verkehrsarten, die im Kanton Luzern Süd eingesetzt werden. Die Kanton-Netze sind die verschiedenen Verkehrsarten, die im Kanton Luzern eingesetzt werden.

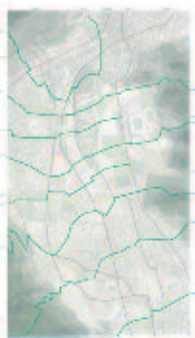
Das Sparten-Netz ist ein Netzwerk von Verkehrsarten, die im Kanton Luzern Süd eingesetzt werden. Die Kanton-Netze sind die verschiedenen Verkehrsarten, die im Kanton Luzern eingesetzt werden.

Das Sparten-Netz ist ein Netzwerk von Verkehrsarten, die im Kanton Luzern Süd eingesetzt werden. Die Kanton-Netze sind die verschiedenen Verkehrsarten, die im Kanton Luzern eingesetzt werden.

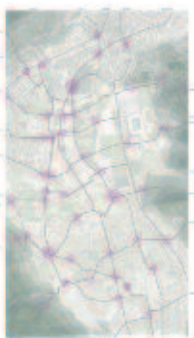
Das Sparten-Netz ist ein Netzwerk von Verkehrsarten, die im Kanton Luzern Süd eingesetzt werden. Die Kanton-Netze sind die verschiedenen Verkehrsarten, die im Kanton Luzern eingesetzt werden.



Aktion - Maß 1:1 (100%)



Sparte - Maß 1:1 (100%)



Mikro-Plan - Maß 1:1 (100%)



Aktion, Sparte, Anfahrtswege - Maß 1:1 (100%)



Quartierpark



## Arbeits- und Park

Das Ziel ist es, ein Arbeits- und Parkgebiet zu schaffen, das die Bedürfnisse der Bevölkerung erfüllt. Die Arbeits- und Parkgebiete sind die verschiedenen Verkehrsarten, die im Kanton Luzern Süd eingesetzt werden.

Das Ziel ist es, ein Arbeits- und Parkgebiet zu schaffen, das die Bedürfnisse der Bevölkerung erfüllt. Die Arbeits- und Parkgebiete sind die verschiedenen Verkehrsarten, die im Kanton Luzern Süd eingesetzt werden.



## Landschaft: Sinnhaftiges Netz von Stadträumen

Das Ziel ist es, ein sinnhaftiges Netz von Stadträumen zu schaffen, das die Bedürfnisse der Bevölkerung erfüllt. Die Stadträume sind die verschiedenen Verkehrsarten, die im Kanton Luzern Süd eingesetzt werden.



# Studienauftrag Luzern Süd

Schlosspräsentation 13.01.2012

## LV-Achsen: Schnell, bequem und sicher in die umliegenden Zentren



### Kubus, Bäume, Plätze

**Ziele:**  
Die Kubus-Form ist ein zentrales Element, das die Verbindung zwischen den verschiedenen Zentren herstellt und die Identität des Quartiers prägt. Die Bäume und Plätze sind so platziert, dass sie die Lebensqualität erhöhen und die Aufenthaltsdauer verlängern.

**Maßnahmen:**  
Die Kubus-Form wird durch die Platzgestaltung und die Baumwahl verstärkt. Die Plätze sind so gestaltet, dass sie sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer geeignet sind.

**Maßnahmen:**  
Die Kubus-Form wird durch die Platzgestaltung und die Baumwahl verstärkt. Die Plätze sind so gestaltet, dass sie sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer geeignet sind.

**Ziele:**  
Die Kubus-Form ist ein zentrales Element, das die Verbindung zwischen den verschiedenen Zentren herstellt und die Identität des Quartiers prägt. Die Bäume und Plätze sind so platziert, dass sie die Lebensqualität erhöhen und die Aufenthaltsdauer verlängern.



Richard Kuhn B. - Nov. 11 / 1000

## LV-Spuren: Schönheiten und Ruhe der inneren und umgebenden Landschaften aufspüren



Richard Kuhn C. - Nov. 11 / 1000

## Materialisierung: Wiedererkennung durch gleichbleibende Gestaltungsmittel, nach Bedarf und Möglichkeit eingesetzt



## Landschaft: Sinnhaftiges Netz von Stadträumen

© 2012 Richard Kuhn B. & C. Alle Rechte vorbehalten. Dieses Dokument ist ein Entwurf und darf nicht ohne schriftliche Genehmigung des Autors kopiert oder verbreitet werden.



# Studienauftrag Luzern Süd

Schlusspräsentation 13.01.2012



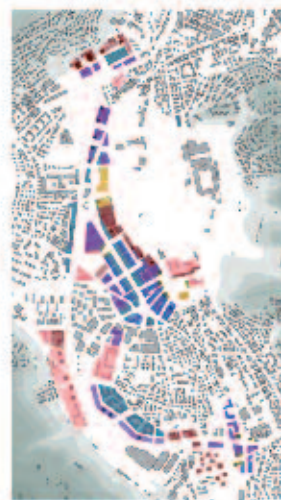
Blick N 61° 15' 00"



Sanierungsplanung N 61° 15' 00"

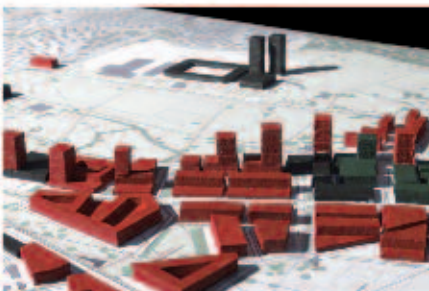


Neubauzone N 61° 15' 00"



Strukturplanung N 61° 15' 00"

## Profil: Sicherung der landschaftlichen Blickbezüge



### Neubauzone, Sanierungszone, Struktur

Das Profil zeigt die Höhenlinien der Landschaft. Die rote Linie markiert die Höhe der Gebäude, die in der Sanierungszone (rot) und der Neubauzone (blau) entstehen. Die grüne Linie zeigt die Höhe der Landschaft. Die rote Linie markiert die Höhe der Gebäude, die in der Sanierungszone (rot) und der Neubauzone (blau) entstehen. Die grüne Linie zeigt die Höhe der Landschaft.



## Städtebau: Horizonte - Borrowed Landscapes - Modellerte Stadtlandschaft

Städtebau: Horizonte - Borrowed Landscapes - Modellerte Stadtlandschaft

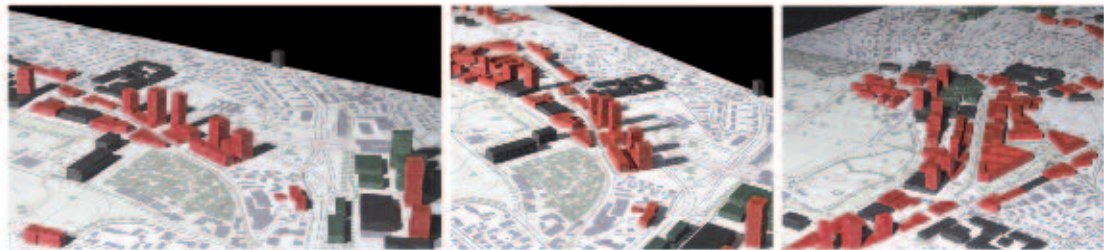
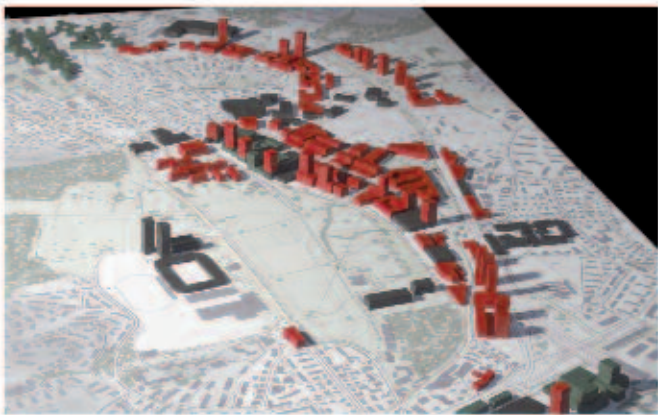




# Studiengang Luzern Süd

Schlussprojekte 13.01.2012

Objekt	Fläche (m²)	WV (CHF)	WV (CHF)	WV (CHF)	WV (CHF)	WV (CHF)	WV (CHF)	WV (CHF)	WV (CHF)
1.1	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.2	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.3	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.4	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.5	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.6	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.7	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.8	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.9	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.10	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.11	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.12	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.13	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.14	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.15	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.16	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.17	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.18	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.19	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.20	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.21	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.22	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.23	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.24	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.25	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.26	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.27	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.28	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.29	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.30	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.31	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.32	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.33	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.34	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.35	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.36	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.37	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.38	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.39	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.40	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.41	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.42	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.43	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.44	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.45	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.46	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.47	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.48	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.49	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1.50	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000



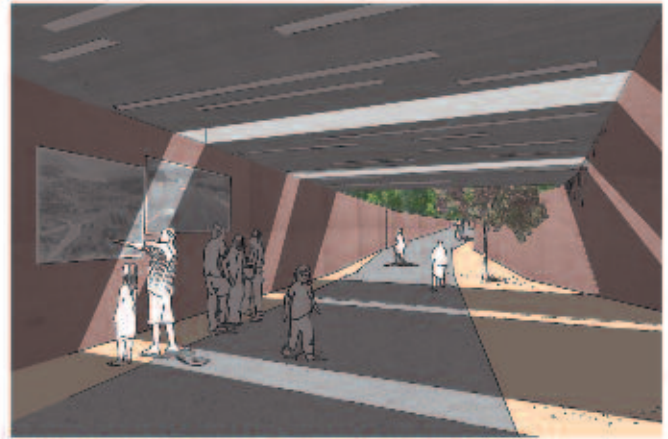
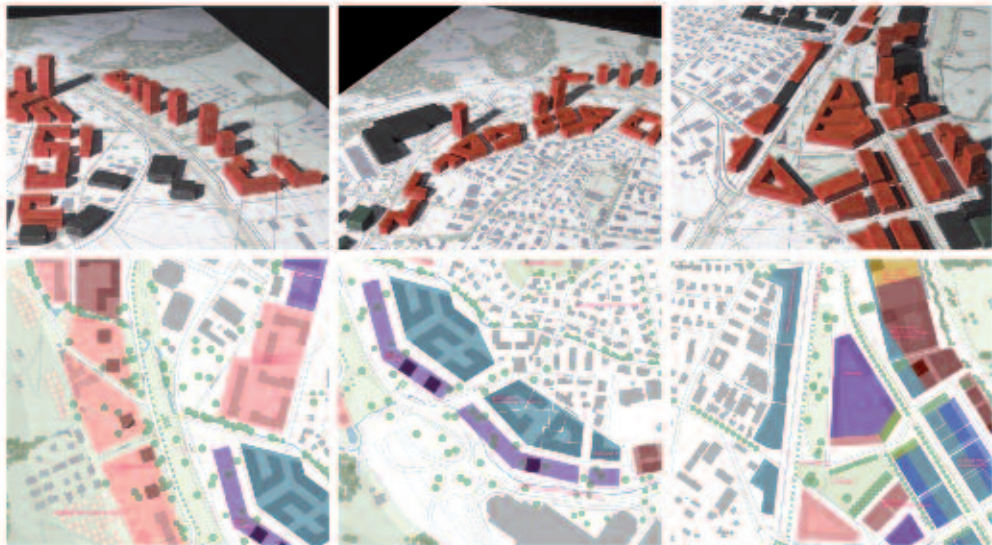
## Teilgebiete

**Einleitung**  
 Das Projekt besteht aus 15 Teilgebieten, die in einer bestimmten Reihenfolge zu realisieren sind. Die Teilgebiete sind in einer bestimmten Reihenfolge zu realisieren, um die Entwicklung des Stadtteils zu steuern und zu kontrollieren. Die Teilgebiete sind in einer bestimmten Reihenfolge zu realisieren, um die Entwicklung des Stadtteils zu steuern und zu kontrollieren.

**Bestand und Planungsziele**  
 Der Bestand besteht aus 15 Teilgebieten, die in einer bestimmten Reihenfolge zu realisieren sind. Die Teilgebiete sind in einer bestimmten Reihenfolge zu realisieren, um die Entwicklung des Stadtteils zu steuern und zu kontrollieren. Die Teilgebiete sind in einer bestimmten Reihenfolge zu realisieren, um die Entwicklung des Stadtteils zu steuern und zu kontrollieren.

**Struktur und Realisationsplan**  
 Die Struktur besteht aus 15 Teilgebieten, die in einer bestimmten Reihenfolge zu realisieren sind. Die Teilgebiete sind in einer bestimmten Reihenfolge zu realisieren, um die Entwicklung des Stadtteils zu steuern und zu kontrollieren. Die Teilgebiete sind in einer bestimmten Reihenfolge zu realisieren, um die Entwicklung des Stadtteils zu steuern und zu kontrollieren.

**Strukturplan**  
 Der Strukturplan zeigt die Struktur des Stadtteils, die in einer bestimmten Reihenfolge zu realisieren sind. Die Teilgebiete sind in einer bestimmten Reihenfolge zu realisieren, um die Entwicklung des Stadtteils zu steuern und zu kontrollieren. Die Teilgebiete sind in einer bestimmten Reihenfolge zu realisieren, um die Entwicklung des Stadtteils zu steuern und zu kontrollieren.



Städtebau: Horizonte - Borrowed Landscapes - Modellierter Stadtlanschaft



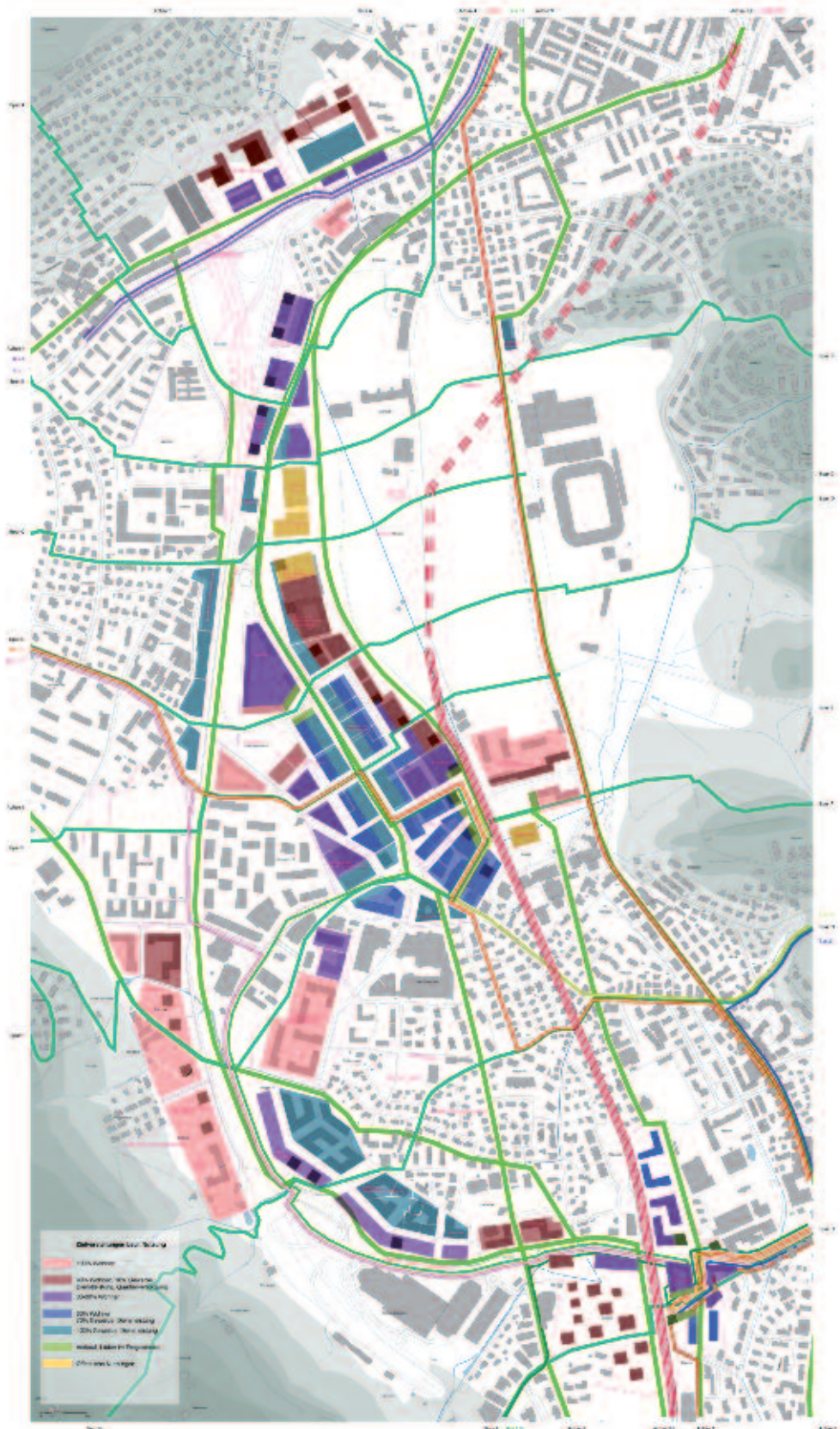
Mehrfach 82 Kolkende Berg - Maß 1:10000





# Studienauftrag Luzern Süd

Schlusspräsentation 13.01.2012



Situation funktional Mst. 1 : 3'000

## Stufenspezifische Zentralitäten

Die Analyse der stufenspezifischen Zentralitäten ist ein zentraler Bestandteil der Studie. Sie ermöglicht es, die verschiedenen Ebenen der Stadtentwicklung zu verstehen und zu planen. Die Analyse umfasst die stufenspezifischen Zentralitäten der verschiedenen Ebenen der Stadtentwicklung. Die Analyse umfasst die stufenspezifischen Zentralitäten der verschiedenen Ebenen der Stadtentwicklung.



## Einheiten der Bevölkerung

Die Analyse der Bevölkerungseinheiten ist ein zentraler Bestandteil der Studie. Sie ermöglicht es, die verschiedenen Ebenen der Stadtentwicklung zu verstehen und zu planen. Die Analyse umfasst die stufenspezifischen Zentralitäten der verschiedenen Ebenen der Stadtentwicklung.

## Spezifische Funktionen der Verkehrsplanung

Die Analyse der spezifischen Funktionen der Verkehrsplanung ist ein zentraler Bestandteil der Studie. Sie ermöglicht es, die verschiedenen Ebenen der Stadtentwicklung zu verstehen und zu planen. Die Analyse umfasst die stufenspezifischen Zentralitäten der verschiedenen Ebenen der Stadtentwicklung.



# Studienauftrag Luzern Süd

Schlusspräsentation: 13.01.2012



Maßstab: 1:10000



Wirtschaftsbauhof Maltersried, Maßstab: 1:1000

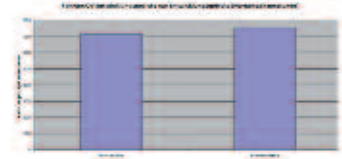
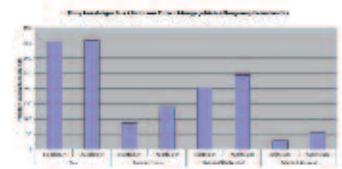
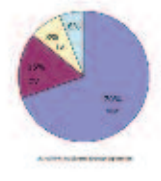


Wohnbauhof Kien, Maßstab: 1:1000

Wohnbauhof 2020



Wohnpark 2020

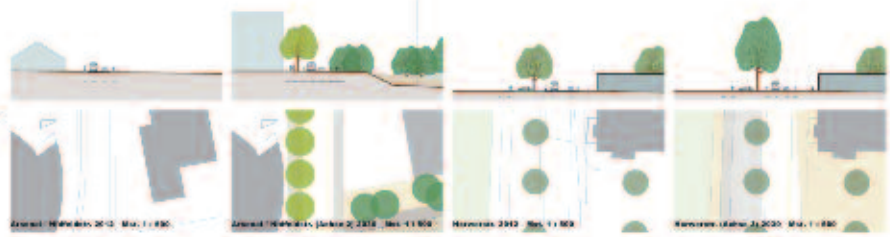


## Notizen

**Ziele:**  
 - Entwicklung eines nachhaltigen, wirtschaftlichen und sozial verträglichen Wohnraums.  
 - Erreichung der Ziele durch eine gute Mischung aus verschiedenen Wohnungstypen.  
 - Erreichung der Ziele durch eine gute Mischung aus verschiedenen Wohnungstypen.  
 - Erreichung der Ziele durch eine gute Mischung aus verschiedenen Wohnungstypen.

## Nachfrage und Kapazität

**Wohnbauhof 2020:**  
 - 1000 Wohneinheiten  
 - 1000 Wohneinheiten  
 - 1000 Wohneinheiten

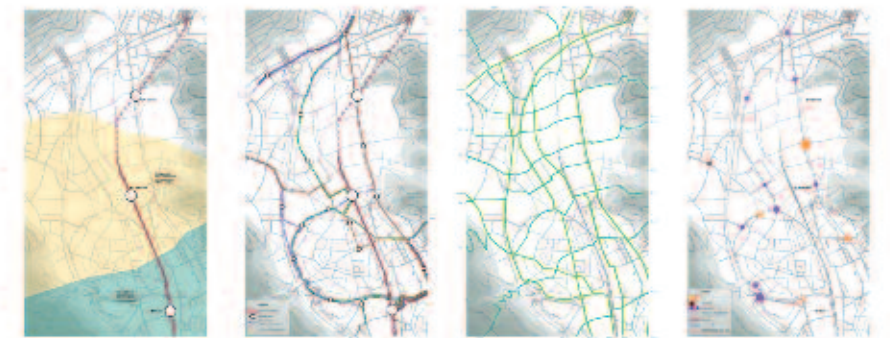


## Wohnbauhof 2020

**Wohnbauhof 2020:**  
 - 1000 Wohneinheiten  
 - 1000 Wohneinheiten  
 - 1000 Wohneinheiten

## Wohnpark 2020

**Wohnpark 2020:**  
 - 1000 Wohneinheiten  
 - 1000 Wohneinheiten  
 - 1000 Wohneinheiten



## Verkehrssysteme

**Verkehrssysteme:**  
 - 1000 Wohneinheiten  
 - 1000 Wohneinheiten  
 - 1000 Wohneinheiten



# Studienauftrag Luzern Süd

Schlusspräsentation 13.01.2012

## Branding Workshops



Entwickeln der Identität des neuen Stadtteils

## Information



Informationsstand über den neuen Stadtteil und die verschiedenen Möglichkeiten der Nutzung

## Erzählworkshops



Erzählworkshops, bei denen die Teilnehmer ihre eigenen Geschichten über den neuen Stadtteil erzählen

## Veranstaltungen



Veranstaltungen, die den neuen Stadtteil präsentieren und die Bewohner einbinden

## Spuren



Spuren des neuen Stadtteils in der Stadt



Spuren des neuen Stadtteils in der Stadt



Spuren des neuen Stadtteils in der Stadt



Spuren des neuen Stadtteils in der Stadt

## Zwischennutzungen



Zwischennutzungen, die den neuen Stadtteil präsentieren und die Bewohner einbinden



Zwischennutzungen, die den neuen Stadtteil präsentieren und die Bewohner einbinden



Zwischennutzungen, die den neuen Stadtteil präsentieren und die Bewohner einbinden



Zwischennutzungen, die den neuen Stadtteil präsentieren und die Bewohner einbinden

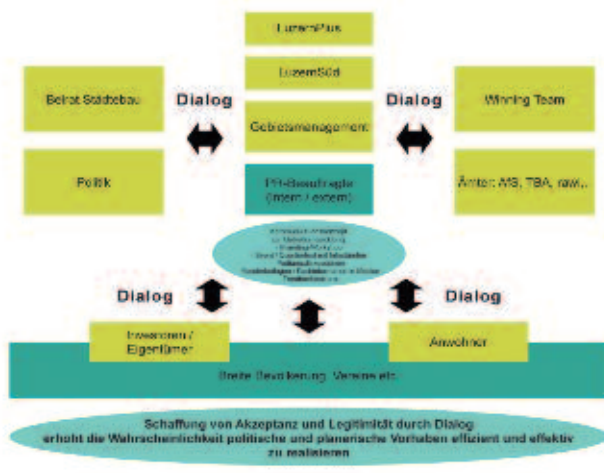
## Sozialer Prozess

Der soziale Prozess ist ein Prozess, bei dem die Bewohner des neuen Stadtteils ihre eigenen Geschichten erzählen und die Bewohner einbinden

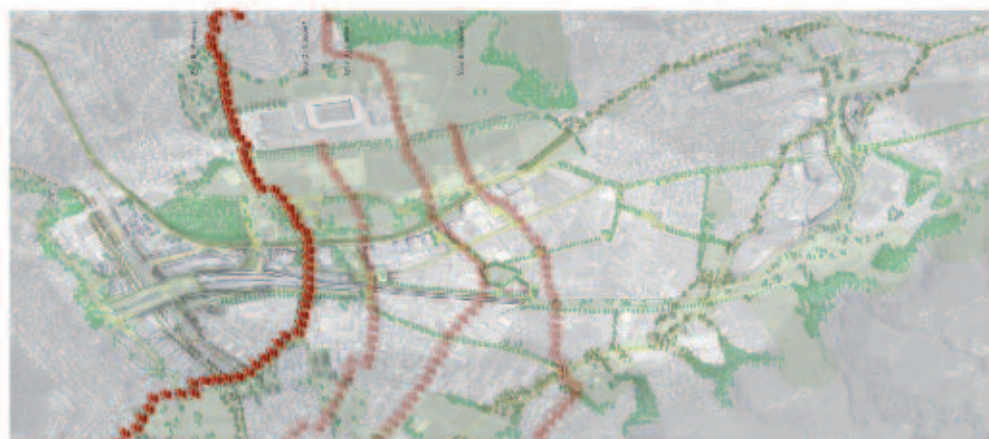
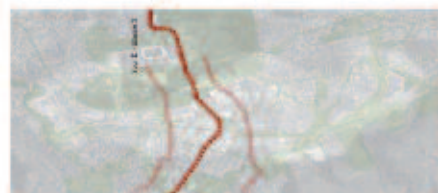
## Erzählworkshops

Erzählworkshops, bei denen die Teilnehmer ihre eigenen Geschichten über den neuen Stadtteil erzählen

Die Teilnehmer erzählen ihre eigenen Geschichten über den neuen Stadtteil und die Bewohner einbinden



## Clappierung - Spuren



## Umsetzungsprozess

Umsetzungsprozess: 1. Identifizierung der Beteiligten, 2. Klärung der Verantwortlichkeiten, 3. Festlegung der Meilensteine, 4. Regelmäßige Kommunikation.



sapartners – stadtentwicklung architektur, Zürich  
Dufourstrasse 123, Postfach, 8034 Zürich

Projektverantwortlich:

Thomas Kovári, Dr. sc. dipl. Arch. ETH

Sachbearbeitung:

Dominique Keulicht

Jasmine Kastani

Benno Agreiter

Fontana Landschaftsarchitektur. Basel

Projektverantwortlich:

Massimo Fontana, dipl. Landschaftsarchitekt HTL/BSLA

Sachbearbeitung:

Vedrana Žalac

Ernst Basler + Partner, Zürich

Projektverantwortlich:

Christoph Lippuner, dipl. Kultur-Ing. ETH

Sachbearbeitung:

Robert Müller

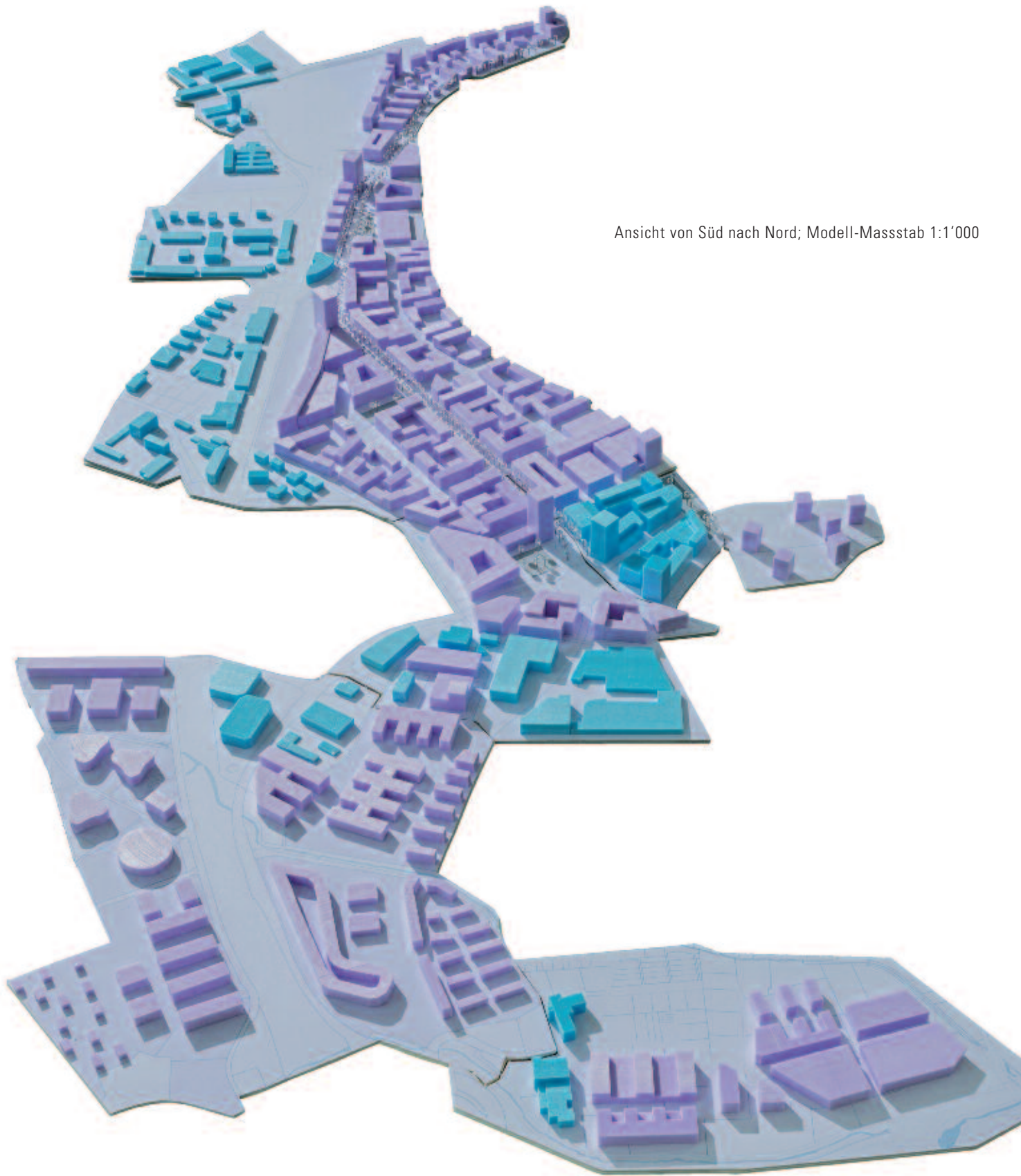
Gesellschaft für Standortanalysen und Planungen AG, Zürich

Projektverantwortlich:

Hans Naef, Dr. oec.

Ansicht von Nord nach Süd; Modell-Massstab 1:1'000





Ansicht von Süd nach Nord; Modell-Massstab 1:1'000



## STÄDTEBAU UND GESAMTKONZEPT

Die zentrale Vision wird durch übergeordnete Durchlässigkeiten und neue Netzungen schwerpunktmässig auf ein neues Stadtquartier zwischen Luzern, Kriens und Horw fokussiert. Die dazu notwendigen internen und externen Verknüpfungen werden durch geschickt vorgeschlagene Ergänzungen im Erschliessungssystem, welche die Kapazitäten erhöhen, für den Langsam- wie auch den Schnellverkehr sichergestellt. Unter diesen Prinzipien sind neue Quartiere mit vitalen Fixpunkten, intro- und extrovertierten Verknüpfungen und bewusst gesetzten Landmarks vorgeschlagen worden.

Der «Strip» ist das städtebauliche Rückgrat, besteht aus vielfältigen Plätzen und Abschnitten, weist in den Querstrassen Quartier- und Spielstrasse auf und besitzt separate Bus- und Velospuren. Er dient als ordnendes Element des ganzen Quartiers und funktioniert städteplanerisch von der Pforte beim Eichhof bis zur Plaza, dem Mattenhofplatz, als identitätsstiftender Aussenraum. Die aufgespannte Achse wie auch die verschiedenartigsten Plätze schaffen an den richtigen Stellen Öffentlichkeit wie auch halbprivate Bereiche.

Mit den durchgehenden Bepflanzungen, den geschickt angeordneten, hierarchisierten Aussenräumen, den durchmischten Nutzungen kann eine eigene Identität dieses Raumes entstehen.

Richtung Schlund und zum Pilatusmarkt ändert er seine Rückgratfunktion und wird zu einer landschaftlich qualitativ gestalteteten Aussenquartierstrasse.

Die «Neue Mitte» ist eine grundlegende Umstrukturierung, schafft neue Zentralitäten und besitzt einen vielfältigen Nutzungsmix. Als zentrale Bebauungsstruktur erstreckt sie sich vom Eichhof bis zum Mattanhof und wird begrenzt vom Stadtwald auf der Allmend und der starken Bepflanzung / Bewaldung des Autobahntrassees im Westen.

Die robuste Grundstruktur – welche sich an eine Blockrandbebauung anlehnt – orientiert sich an der heutigen Parzellenstruktur. Entlang des Strips liegen gemischte Bauzonen, welche erdgeschossig reinen themenspezifischen Clustern (Einrichtung, Fachmarkt, Outdoor, etc.) vorbehalten sind. Die Diskussion zur Dichte und den Standorten der Hochhäuser wird in Varianten dargelegt, aber leider keine klare Stellung dazu bezogen.

Durch die Pflanzung eines Stadtwaldes auf der Allmend wird die privilegierte Lage der angrenzenden Wohnbebauung stark gemindert. Wie weit der Centralpark als Vorbild dienen kann, ist zu hinterfragen.

Die Vorstellung der Verfasser einer klaren, homogenen, städtebaulichen Struktur – gesichert durch Baulinien – kann verstanden werden, ist aber unter den vorhandenen eigentumsrechtlichen Bedingungen und zeitlichen Vorstellungen der Realisierung der Grundeigentümer sehr schwierig umzusetzen. Die ambitionierten, städtebaulichen Vorstellungen müssten der Identität eines Vorortes von Luzern angepasst und reduziert werden.

Die «Neue Mitte Süd» im Gebiet Schlund wird als Wohn- und Dienstleistungspark mit einem ordnenden Grünraum in der Mitte vorgeschlagen. Hier sind nur vague Aussagen zu den Dichten und Bauformen ausgewiesen.

Das «Grüne Y» dient der Naherholung, schafft landschaftliche Vernetzungen und kann als Agglomerationspark genutzt werden. Ein Hauptarm verbindet die Horwerbuch mit einem aufgewerteten Grünraum am Seeufer mit der Luzerner Allmend, um da in einen neuen Pappel-Wald zu münden, ein weiterer beginnt in der Nähe des Bahnhofs Horw und folgt der Autobahn. Dieser hat einen Seitenarm, um die Zentren Kriens und Horw – entlang eines alten Weges – zu verbinden.

So werden bestehende, offene Grünräume durch, hauptsächlich den Langsamverkehrsachsen folgende, in Reihen und Gruppen gepflanzte Bäume verbunden. Die Autobahnüberdeckung wird gleich bepflanzt wie die Leerflächen der offenen Kreisel, Fusswege entlang von Gewässern und der «Wald» auf der Allmend. Das Beurteilungsgremium anerkennt die starke Form, das auch als CI dienende Y, den Stadtwald aber stellt es in Frage.

Das «Grüne Y» ergibt grossräumige Gliederungen des Aussenraumes, klare Raumkammern und zugeordnete Wegverbindungen. Sie erleichtert die Orientierung und schafft Identitäten.

Die durchgehend vorgesehene gleiche Baumart ist modifiziert worden und ergibt immer noch einen hohen Wiedererkennungswert, ist eine pragmatische, einfache Lösung und eine klare Strategie. Die Weiterbearbeitung hat zur Klärung der situationsbezogenen Setzungen beigetragen. Heute stehen alle Bäume auf öffentlichem Grund. Dies hat wesentliche Vorteile, bedingt aber auch grosse Vorinvestitionen durch die Gemeinwesen.

Für die Regionalarena sind drei Standorte vorgeschlagen worden: Auf der östlichen Seite der Allmend, auf der westlichen Seite des Mattenhofplatzes und nördlich des Pilatusmarktes.

Die Strategien für die Umsetzung sind im strategischen Rahmenplan, in den Verkehrsuntersuchungen, in den Dichteszenarien, usw. vertieft untersucht worden. Die Schwerpunkte für die Erarbeitung der Vorgabepläne und Gesamtverkehrskonzepte liegen vor. Vertiefte Abklärungen für die Nutzung als Wirtschaftsstandort wären noch anzustellen.

Gesamthaft handelt es sich um ein auf allen Ebenen sorgfältig erarbeitetes Konzept, welches speziell in der Freiraumgestaltung und der strategischen Vorgehensweise grosse Qualitäten aufweist, in der städtebaulichen Umsetzung aber noch zu abstrakt wirkt.



Die Verfasser setzen ihre klare Strategie der typologisch bezeichneten Quartierteile fort und vertiefen diese in ausgewählten Bereichen. Drei Hauptelemente werden innerhalb der vorgeschlagenen Gesamtstruktur gestärkt. Der Strip, der alleengesäumte Strassenraum der Nidfeldstrasse, das neue Stadtquartier im Bereich Nidfeld beidseits der Allee und das raumgreifende «Grüne Y», den optischen und räumlichen Vermittler zwischen Nord und Süd. Ziel der Verfasser ist ein zusammenhängendes Gebilde zu schaffen, mit urbaner Qualität und hoher Dichte im Norden und einem landschaftlich konnotierten, weniger dicht bebauten Bereich im Süden. Die bestehende Parzellenstruktur im Nidfeld soll übernommen und mit Baufeldern gegliedert werden, auf denen Blockgrößen entstehen, die unabhängig voneinander entwickelbar und eigenständig sein können. Das «Grüne Y» stellt die Verbindung zwischen Kriens, Allmend und Horwer Bucht her und bezieht sich räumlich auf bestehende Strassenräume und vorhandene Bachläufe. Im Westen wird die Autobahn im nördlichen Abschnitt für die Raumfigur verwendet, im Osten bildet die Allmend die Verankerung. Es entsteht eine weitgehend autonome Raumfigur, die in Bezug auf räumliche Qualität und Funktion konzeptionell überzeugt.

Die «Neue Mitte» bezeichnet den verdichteten Stadtteil im Bereich der Nidfeldstrasse, mit dem gut dimensionierten Strip als zentrale Erschliessungsachse. Dieses städtebauliche Kernstück ist mit durchgängigen Querbeziehungen zur Allmend im Osten und dem Grünzug entlang der Autobahn mit seiner Langsamverkehrsachse im Westen attraktiv verknüpft. Die räumlichen Innenwelten dieses Stadtteils sind mit aufgebrochenen Blockrandtypologien strukturiert, die eine zwar sehr dichte aber auch erfolgsversprechende Baustruktur mit guter Freiraumqualität erwarten lassen. Der Strip wird im Süden durch einen zentralen, gut ausformulierten Stadtplatz abgeschlossen, der mit öffentlichen Nutzungen seiner Funktion als Businessplatz gerecht wird. Südlich davon werden im Westen von Horw im Zusammenspiel mit dem «Grünen Y» ein Wohn- und Dienstleistungspark sowie ein Gewerbepark vorgeschlagen. Sehr schlüssig präsentiert sich die Entwicklung des «Grünen Y» als übergeordnetes Zeichen des Corporate Identity. Ausgehend vom Bestand, werden Lücken in diesem tragenden System sukzessive aufgefüllt und die räumliche Kontinuität durch gezielte Pflanzungen im Sinne der Aufforstung gestärkt und herausgebildet. Die peripheren Anknüpfungspunkte dieser Verbindungen im Osten und Westen an die gewachsenen Strukturen der Wegsysteme und Topografie erfolgen sehr sorgfältig. Offene Nutzungsprogramme werden den einzelnen Abschnitten sinnvoll zugeordnet. Nicht verstanden wird die vegetative Auffüllung der Allmend mit Baummasse. Das Bild des Central Parks suggeriert an diesem Ort eine herbeigewünschte Urbanität hoher Dichte, die hier nie generiert werden wird und in keinem Verhältnis zum Ort steht. Die offene Allmend wäre auch mit andeutungsweise verdichtetem Rand ein adäquates Gegenüber der «Neuen Mitte». Anfang und Ende des «Grünen Y» sind schlüssig verankert, leider wird die Adressierung der Parklandschaft am See in der Horwer Bucht etwas vernachlässigt.

Insgesamt handelt es sich um einen sehr sorgfältig durchgearbeiteten und überzeugenden Vorschlag mit einem reichhaltigen Angebot an Freiräumen, der seine Kraft aus laufenden Ergänzungen bezieht, die letztendlich zu einem ablesbaren Ganzen führen. Städtebauliche Komposition und freiräumliche Struktur sind als Einheit spürbar.

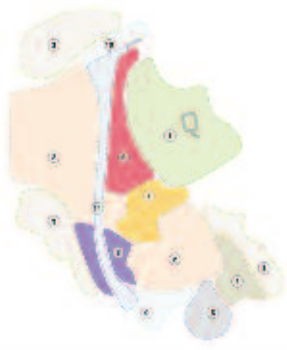
Die Verkehrslösung orientiert sich stark an den Verkehrsmassnahmen gemäss Agglomerationsprogramm mit Modifikationen aufgrund der Neukonzeption der Siedlungs- bzw. der Nutzungsentwicklung. Auf dem Strip, der zusammenhängenden Hauptachse Arsenal-, Nidfeld-, Ringstrasse, werden gezielte Bewirtschaftungsmassnahmen zur Verkehrsoptimierung und insbesondere zur Busbevorzugung aufgezeigt. Für den LV wird ein Netz mit differenzierten Achsen (Pendlerrouen, Velo-Komfortrouen) sowie dem ehemaligen Zentralbahntrasseee als Velohighway konzipiert.

Gegenüber dem gemäss Aggloprogramm geplanten OeV-Angebot werden zumindest längerfristig bzw. je nach zeitlichem Fortschritt der Gebietsentwicklung sowohl für das Busnetz (Verstärkung L 31) als auch die S-Bahn (7 1/2 Minuten-Takt) weitergehende Kapazitätsausbauten vorgeschlagen.

Die aufgezeigte Verkehrslösung ist konsequent und stimmig. Die Plausibilität auf Ebene der Kapazitäten ist nachgewiesen.



# "NEUE MITTE" LUZERNSÜD – STADTQUARTIER



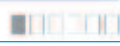
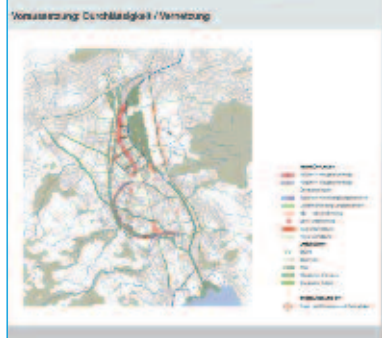
- 1. KRIENS (Kriens, Kriens, Kriens)
- 2. DÄLWANG (Dälwangen, Dälwangen, Dälwangen)
- 3. DÄLWANG (Dälwangen, Dälwangen, Dälwangen)
- 4. DÄLWANG (Dälwangen, Dälwangen, Dälwangen)
- 5. DÄLWANG (Dälwangen, Dälwangen, Dälwangen)
- 6. DÄLWANG (Dälwangen, Dälwangen, Dälwangen)
- 7. DÄLWANG (Dälwangen, Dälwangen, Dälwangen)
- 8. DÄLWANG (Dälwangen, Dälwangen, Dälwangen)
- 9. DÄLWANG (Dälwangen, Dälwangen, Dälwangen)
- 10. DÄLWANG (Dälwangen, Dälwangen, Dälwangen)
- 11. DÄLWANG (Dälwangen, Dälwangen, Dälwangen)



**SWOT - Analyse**

<p><b>STÄRKEN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gute Lage im Zentrum</li> <li>• Historisches Zentrum</li> <li>• Gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr</li> <li>• Hohe Aufenthaltsqualität</li> <li>• Gute Erreichbarkeit</li> <li>• Gute Erreichbarkeit</li> </ul>	<p><b>SCHWÄCHEN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geringe Grünfläche</li> <li>• Geringe Grünfläche</li> <li>• Geringe Grünfläche</li> <li>• Geringe Grünfläche</li> <li>• Geringe Grünfläche</li> <li>• Geringe Grünfläche</li> </ul>
<p><b>CHancen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung des Quartiers</li> <li>• Entwicklung des Quartiers</li> <li>• Entwicklung des Quartiers</li> <li>• Entwicklung des Quartiers</li> <li>• Entwicklung des Quartiers</li> <li>• Entwicklung des Quartiers</li> </ul>	<p><b>Risiken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung des Quartiers</li> <li>• Entwicklung des Quartiers</li> <li>• Entwicklung des Quartiers</li> <li>• Entwicklung des Quartiers</li> <li>• Entwicklung des Quartiers</li> <li>• Entwicklung des Quartiers</li> </ul>

- Übergreifende Ziele**
- Erhalten der historischen Bausubstanz
  - Erhalten der historischen Bausubstanz
  - Erhalten der historischen Bausubstanz
  - Erhalten der historischen Bausubstanz
  - Erhalten der historischen Bausubstanz
  - Erhalten der historischen Bausubstanz



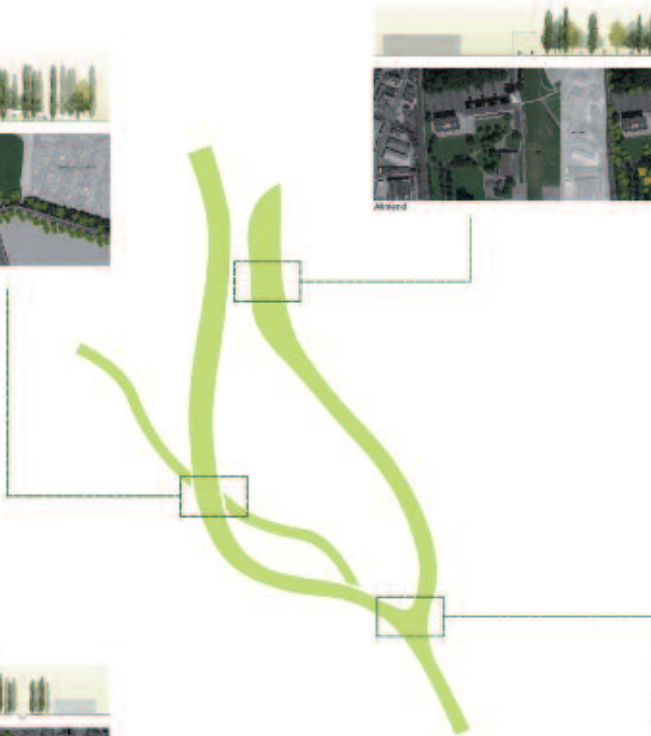
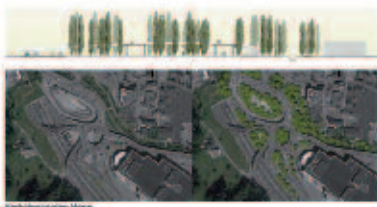
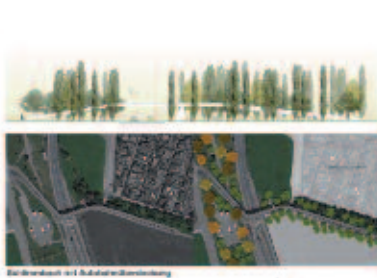
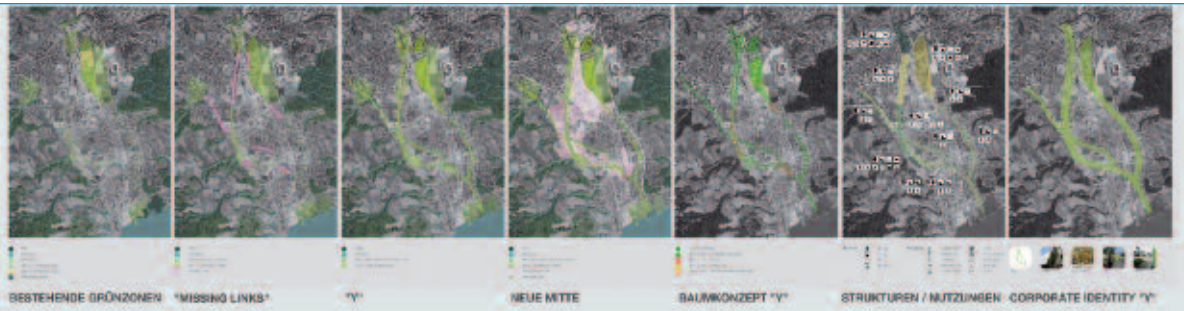






# GRÜNES Y

Agglomerationspark











## **IMPRESSUM**

### **Redaktion**

Pius Wiprächtiger, Luzern

### **Visuelle Gestaltung**

Tino Küng, Emmenbrücke

### **Modellfotos**

Stefano Schröter, Luzern

### **Druck**

UD Print AG, Luzern

### **Herausgeberin**

LuzernPlus, Geschäftsstelle  
Riedmattstrasse 14, 6031 Ebikon

Ebikon, Februar 2013





