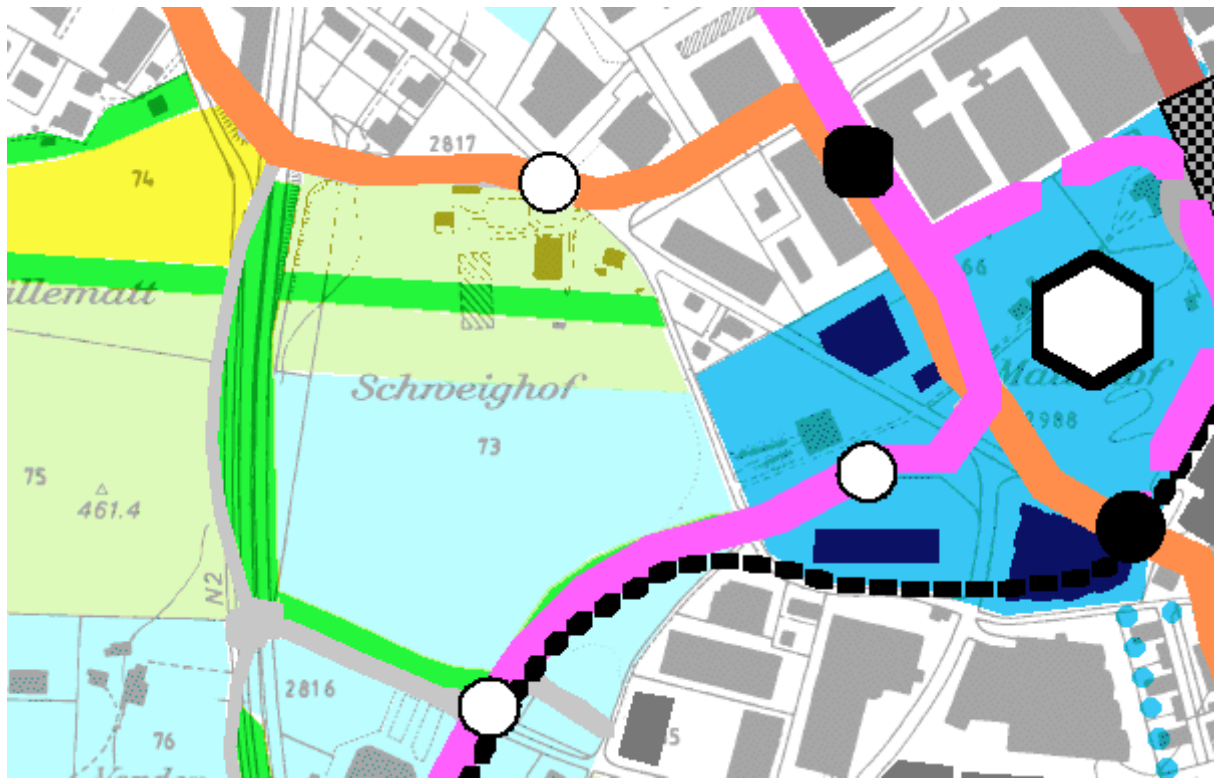


ENTWICKLUNGSSCHWERPUNKT (ESP) EICHHOF – SCHLUND – BAHNHOF HORW

RICHTPLAN

Koordinationsblätter und Karten

Richtplan nach §§ 7 bis 14 PBG



26. Juni 2003 – genehmigt durch
den Einwohnerrat von Kriens

Gemeinschaftsplanung der Gemeinden Kriens
und Horw, der Stadt Luzern, des Kantons Luzern
sowie der wichtigsten Grundeigentümer

Richtplan ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw

Koordinationsblätter und Karten

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Einleitung: Bedeutung und Erläuterung des Richtplans	3
Teil A: Anzustrebender Zustand	
N 01 • Art und Mass der Nutzung (mit Karte)	6
S 01 • Städtebau (mit Karte)	10
S 02 • Mattenhof (mit Karte)	14
S 03 • Bahnhof Horw (mit Karte)	16
S 04 • Richtplan Schlund – Schällenmatt – Schweighof ¹ (mit Karte)	19
V 01 • Individualverkehr, Erschliessung: Motorfahrzeuge, Velos, Fussgänger (mit 2 Karten)	22
V 02 • Öffentlicher Verkehr (mit Karte)	26
V 03 • Industriegleis	30
U 01 • Umwelt	32
Teil B: Realisierung	
R 01 • Abstimmung Nutzung, Fahrten und Erschliessung (mit Karte)	34
R 02 • Koordination der Entscheide der öffentlichen Hand	38
R 03 • Folgeorganisation für die Realisierung: Controlling-Gruppe	40
R 04 • Marketing und Standortpromotion	41
Genehmigungsvermerke	43
Abkürzungen	49

¹ Wird noch in Zusatzauftrag mit Planteam S überarbeitet.

Einleitung

Bedeutung und Erläuterung des Richtplans

1. Bedeutung des Richtplans

Der Richtplan Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw basiert auf den gesetzlichen Bestimmungen des Planungs- und Baugesetzes (PBG, §§ 7 bis 14). Dieses bestimmt insbesondere in § 10 Absatz 2, dass der Richtplan raumwirksame Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abzustimmen habe. Weiter bestimmt dieser Absatz in welcher zeitlichen Folge und mit welchen Mitteln vorgesehen ist, die Aufgaben zu erfüllen. In § 10 Absatz 1 wird aufgezeigt, dass der Richtplan Grundlagen und Konzepte u.a. über Natur- und Landschaftsschutz, Landwirtschaft, Kulturobjekte, Tourismus, Erholung, Siedlung, öffentliche Bauten und Anlagen, privaten und öffentlichen Verkehr, Ver- und Entsorgung enthalten kann.

Der Zweck des vorliegenden Richtplans besteht darin aufzuzeigen, wie die Partner ihre weitere Tätigkeit im Entwicklungsschwerpunkt koordinieren und aufeinander abstimmen. Der Richtplan ist ein Führungsinstrument der Gemeinde. Er wird mit der Genehmigung im Sinne des Bundesgesetzes über die Raumplanung und der Verordnung über die Raumplanung für die Behörden verbindlich und beschränkt das Grundeigentum nicht (§ 11 PBG).

Die mit Planungsaufgaben beauftragten Behörden sorgen dafür, dass die Bevölkerung und die von der Planung Betroffenen in geeigneter Weise mitwirken können (§ 6 Abs. 2 PBG). Der Entwurf eines gemeindeübergreifenden kommunalen Richtplans ist nach § 13 Absatz 2 des Planungs- und Baugesetzes während 30 Tagen aufzulegen und die Auflage ist öffentlich bekanntzumachen.

2. Die Arten der Verbindlichkeit im Richtplan

Im Richtplan und den dazugehörigen Koordinationsblättern werden drei Verbindlichkeitsstufen unterschieden.

Vororientierung

Das betreffende Vorhaben und die konkreten Fragen lassen sich noch nicht in genügendem Masse aufzeigen. Eine Koordination mit weiteren Stellen wird jedoch notwendig werden.

Verbindlichkeit

Vororientierungen verpflichten die Partner zu einer offenen gegenseitigen Orientierung.

Zwischenergebnis	Die Planung bzw. die Koordination sind im Gange und haben bereits zu Zwischenergebnissen geführt. Über das weitere Vorgehen zur Lösung der Aufgabe besteht Übereinstimmung unter den Beteiligten.
	<i>Verbindlichkeit</i> Zwischenergebnisse binden die Beteiligten im Verfahren.
Festsetzung	Die Koordination unter den Beteiligten ist abgeschlossen und es liegt ein Konsens oder ein formeller Beschluss zur Realisierung des Vorhabens vor.
	<i>Verbindlichkeit</i> Festsetzungen binden die Beteiligten in der Sache und im Verfahren.

3. Aufbau des Richtplans

Der Richtplan ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw besteht aus 13 Koordinationsblättern und 9 dazugehörigen Karten.

Der Richtplan ist ein Informations- und Koordinationsinstrument zwischen den Partnern der öffentlichen Hand. Im Richtplan wird festgehalten, was zwischen den Planungspartnern auf den verschiedenen Stufen (vgl. oben) verbindlich festgehalten werden muss.

Grundlage für die Erarbeitung des Richtplans waren eine Reihe von Abklärungen und Studien, die im jeweiligen Koordinationsblatt erwähnt sind. Im ersten Teil wird der anzustrebende Zustand aufgezeigt, welcher sich aus den Abklärungen und Studien ergibt und der zweite Teil enthält die Koordinationsblätter zur Realisierung.

4. Die Bedeutung der Koordinationsblätter

In den Koordinationsblättern werden die federführenden und anzusprechenden Stellen aufgeführt. Als federführende Stelle gilt jene, welche die Arbeiten koordiniert und die Gesamtverantwortung übernimmt. Die anzusprechenden Stellen sind jene, die im Verfahren und in der Entscheidungsfindung beteiligt waren und deshalb weiterhin einzubeziehen sind.

Die 9 Koordinationsblätter Nutzung (N), Städtebau (S), Verkehr (V) und Umwelt (U) mit den entsprechenden Karten zeigen den anzustrebenden Zustand des ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw. Die Summe der Koordinationsblätter umfasst alles, worauf sich die Partner für die längerfristige Entwicklung einigten.

Die 4 Koordinationsblätter zur Realisierung (R) zeigen demgegenüber auf, welche Verfahren und Entscheide notwendig sind, um die Entwicklung sicherzustellen. Ein Teil der Entscheide muss kurzfristig (bis 2007) und ein zweiter Teil mittelfristig gefällt werden (bis ca. 2015). Die Summe der Realisierungsblätter ergibt die wesentlichen, in den nächsten Jahren durchzuführenden Arbeiten. Sie bilden die Grundlage für die Budgetierung.

5. Die Bewirtschaftung des Richtplans

Ziel der Folgearbeiten ist auf der Ebene Richtplan die Überführung der Vororientierungen und Zwischenergebnisse in Festsetzungen. Überall wo Festsetzungen getroffen werden, ist die Koordination unter den Beteiligten abgeschlossen und es liegt ein Konsens vor.

Der Zeithorizont des Richtplanes ist auf 10 bis 15 Jahre ausgerichtet. Die Nachführung und Änderung des Richtplans muss sichergestellt werden. Grundsätzlich wird nicht eine regelmässige Anpassung und Fortschreibung der Richtplanung angestrebt, sondern eine problemorientierte. Nach 5 bis 10 Jahren soll eine Zwischenbilanz gezogen werden und die Inhalte des Richtplanes kritisch auf die Aktualität hin überprüft werden. Die Koordinationsblätter "Nutzung", „Städtebau“, "Verkehr" und "Umwelt", also diejenigen Blätter, die den anzustrebenden Zustand darstellen, werden eine längere "Lebensdauer" als die Koordinationsblätter "Realisierung" haben. Formelle und geringfügige Änderungen ohne materiellen Gehalt liegen in der Kompetenz der federführenden Stelle, materielle Änderungen bedürfen der Zustimmung der betroffenen Partner. Änderungsanträge können von allen Planungspartnern in die "Controlling-Gruppe" eingebracht werden. Grundlage für die Anpassung des Richtplans bildet § 14 PBG.

Richtplan ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw

Koordinationsblatt

Nr. **N 01**

erstellt: 26.06.2003

nachgeführt:

Gegenstand: Art und Mass der Nutzung

Federführung:

- Gemeinderat Kriens
- Gemeinderat Horw
- Stadtrat Luzern

weitere Beteiligte:

- Grundeigentümer

Ansprechpartner:

- Kanton Luzern: Raumplanungsamt

Stand der Koordination	Vororientierung	Zwischenergebnis	Festsetzung
1. Art der Nutzung	()	()	(x)
2. Technologie- / Gründerzentrum	()	(x)	()
3. Verlegung Media Markt	(x)	()	()
4. Wertstoffsammelstelle	()	(x)	()
5. Familiengärten Grabenhof	()	()	(x)
6. Mass der Nutzung	()	(x)	()
7. Synergien + flankierende Massnahmen	()	(x)	()

Bedeutung / Stellenwert für die weiteren Verfahren:

- ✓ Vorgabe für Zonenplanänderungen, Bebauungspläne, Gestaltungspläne
 - ✓ Vorgabe für Projektierung
- Auflage im Baubewilligungsverfahren

Beschreibung:

Der Perimeter des ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw umfasst ca. 140 ha Land, wovon gut 49 ha nicht überbaut und der Rest entweder teilweise oder ganz überbaut sind. Die Entwicklung des Standortes ist v.a. durch die Kapazität des Strassennetzes begrenzt. Weiter sind die Lärmbelastung bzw. die Grenzwerte aus der Luftreinhalteverordnung zu beachten.

zu 1. Art der Nutzung

Es wird ein breites Nutzungsspektrum (Wohnen, Industrie, Dienstleistungen) angestrebt. Die Nutzungsverteilung ist grundsätzlich so angeordnet, dass arbeitsplatzintensive Nutzungen an den Orten angesiedelt werden, wo eine gute ÖV-Erschliessung vorhanden ist. Verkehrsintensivere Nutzungen sollen nahe bei den MIV-Knoten und die Wohnnutzung soll relativ flexibel an den vorgeschlagenen Standorten, wenn die Luft- und Lärmschutzwerte eingehalten werden, realisiert werden können. Dabei soll einerseits eine Erweiterung der bestehenden Wohngebiete und andererseits eine Konzentration stattfinden. Die bestehenden Wohngebiete müssen geschützt werden. Die Verteilung der Nutzungsarten im ESP-Perimeter wird aus der Kartenbeilage deutlich. Der Schwerpunkt liegt im Bereich Dienstleistung. So wird die Realisierung eines Technologie-/Gründerzentrums an einem der definierten Standorte im Entwicklungsschwerpunkt angestrebt. In den Zonen gemischter Nutzung sollen zusammenhängende Wohnkomplexe realisierbar sein.

Um eine Überlastung des Strassennetzes -und somit gleichzeitig die Entwicklung- zu verhindern, wird eine Beschränkung weiterer verkehrsintensiver Nutzungen neben dem bewilligten Einkaufszentrum im Schlund nötig. Die Nutzung wurde im Rahmen eines Bebauungsplans festgelegt. Möglich bleiben Verkaufsflächen zu Produktionsbetrieben, wenn diese von untergeordneter Bedeutung sind und keinen wesentlichen Mehrverkehr erzeugen.

zu 2. Technologie-/Gründerzentrum

Um Synergien mit der nahe gelegenen Fachhochschule zu nutzen, soll in Zusammenarbeit mit der Hochschule, der Wirtschaftsförderung und der Wirtschaft ein Technologie- / Gründerzentrum in den vom Öffentlichen Verkehr optimal erschlossenen Zentren Bahnhof Horw oder Mattenhof realisiert werden.

zu 3. Verlegung Media Markt

Der Standort des Media Marktes im Mattenhof ist verkehrstechnisch wenig zweckmässig. Um den Verkehr möglichst rasch auf die Hochleistungsstrassen zu bringen und die Synergien mit dem Pilatus Markt im Schlund zu nutzen, soll dieser verkehrsintensive Fachmarkt mittel- bis langfristig in die Nähe des Kreisels Schlund verlegt werden.

zu 4. Wertstoffsammelstelle

Die Wertstoffsammelstelle der Gemeinden Kriens und Horw wird an der Technikumstrasse in relativer Nähe zum Pilatus Markt realisiert. Die Nutzungsintensität ist bei dieser Lösung kleiner, als mit der ursprünglich geplanten Beteiligung der Stadt Luzern. Nach 5 Jahren sollen die Betreiber anhand der dannzumal vorliegenden Fakten (Verkehrsaufkommen, Synergien) die Auswirkungen auf das Gesamtgebiet überprüfen.

zu 5. Familiengärten Grabenhof

Das Gebiet der Familiengärten soll mittel- bis langfristig eine andere Nutzung erfahren. Die Gebäude, welche östlich der Ringstrasse zu liegen kommen, müssen so ausgerichtet sein, dass das Wohngebiet Kuonimatt vor dem Lärm des motorisierten Individualverkehrs geschützt werden kann. Wenn dies nicht möglich ist, soll zwischen den Nutzungen an der Ringstrasse und dem Wohngebiet ein Grüngürtel zu liegen kommen. Als Alternative zu allfälligen Lärmschutzwänden, soll der Grüngürtel mit Erdhügel als Lärmschutz gestaltet werden. Die Wohnzone kann nach Westen ausgedehnt werden. Bei einer Realisierung dieser Wohnzone soll eine Erschliessung über den Kriessel Mattenhof in Betracht gezogen werden. Für die Familiengärten sind Ausgleichsflächen zu suchen.

zu 6. Mass der Nutzung

Das Mass der Nutzung wird über die verkehrliche Kapazität des bestehenden und geplanten Strassennetzes, den anzustrebenden Massnahmen im öffentlichen Verkehr und den Vorgaben der Zonenpläne definiert.

Mit den ermittelten Handlungsspielräumen wird folgendes Entwicklungspotenzial für wenig verkehrsintensive Nutzungen pro Teilgebiet realisierbar (vgl. Karte):

Teilgebiet	Potenzial aGF	Potenzial überbaubare Fläche
1. Eichhof	14'900 m ²	14'900 m ²
2. Grosshof	46'700 m ²	36'200 m ²
3. A2 Ost	52'900 m ²	35'200 m ²
4. A2 West	0 m ²	0 m ²
5. Mattenhof	60'500 m ²	45'400 m ²
6. Schweighof	159'000 m ²	149'300 m ²
7. Schlund Nord	108'800 m ²	88'000 m ²
8. Schlund Süd	40'900 m ²	40'700 m ²
9. Bahnhof Horw	104'100 m ²	77'800 m ²
TOTAL	587'800 m²	487'700 m²

zu 7. Synergien und flankierende Massnahmen

Um die Wohnqualität der bestehenden Quartiere zu erhalten, sind diese mit besonderen baulichen und betrieblichen Massnahmen (z.B. Tempo 30, angepasste Verkehrsführung, Schutzwände, Strassenhecken) vor den Emissionen der Strasse und den Nutzungen zu schützen. Weiter ist es von absoluter Notwendigkeit, den öffentlichen Verkehr im Entwicklungsschwerpunkt auszubauen, damit die Nutzungspotenziale umgesetzt werden können. Im Hinblick auf die Planung auf der Allmend sind weitere Infrastrukturausbauten zu diskutieren (Tieferlegung Brüniglinie mit Haltestelle Allmend, Strassenverbindung Autobahnausfahrt Grosshof – Allmend), um die Entwicklungspotenziale im ESP nicht zu schmälern.

Wichtigste Abhängigkeiten / Hinweise auf andere Koordinationsblätter:

V 01 Individualverkehr, Erschliessung: Motorfahrzeuge, Velos, Fussgänger

V 02 Öffentlicher Verkehr

U 01 Umwelt

R 01 Abstimmung Nutzung, Fahrten und Erschliessung

R 02 Koordination der Entscheide der öffentlichen Hand

Dokumentation / Grundlagen:

- Ecoptima AG: „ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw: Nutzungspotenziale“, Mai 2001.
- Steiner und Partner AG: „ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw: Nutzungskonzept“, Mai 2001.

Art und Mass der Nutzung

- Arbeitsgebiete im Umfeld der S-Bahnhaltestellen
- restliche Arbeitszonen: Industrie/ Gewerbe/ DL
- Gemischte Zonen: Gew./ DL - wohnen - grün
- neue Wohngebiete
- Grün- & Erholungsnutzung

Stao einzelner Nutzungen

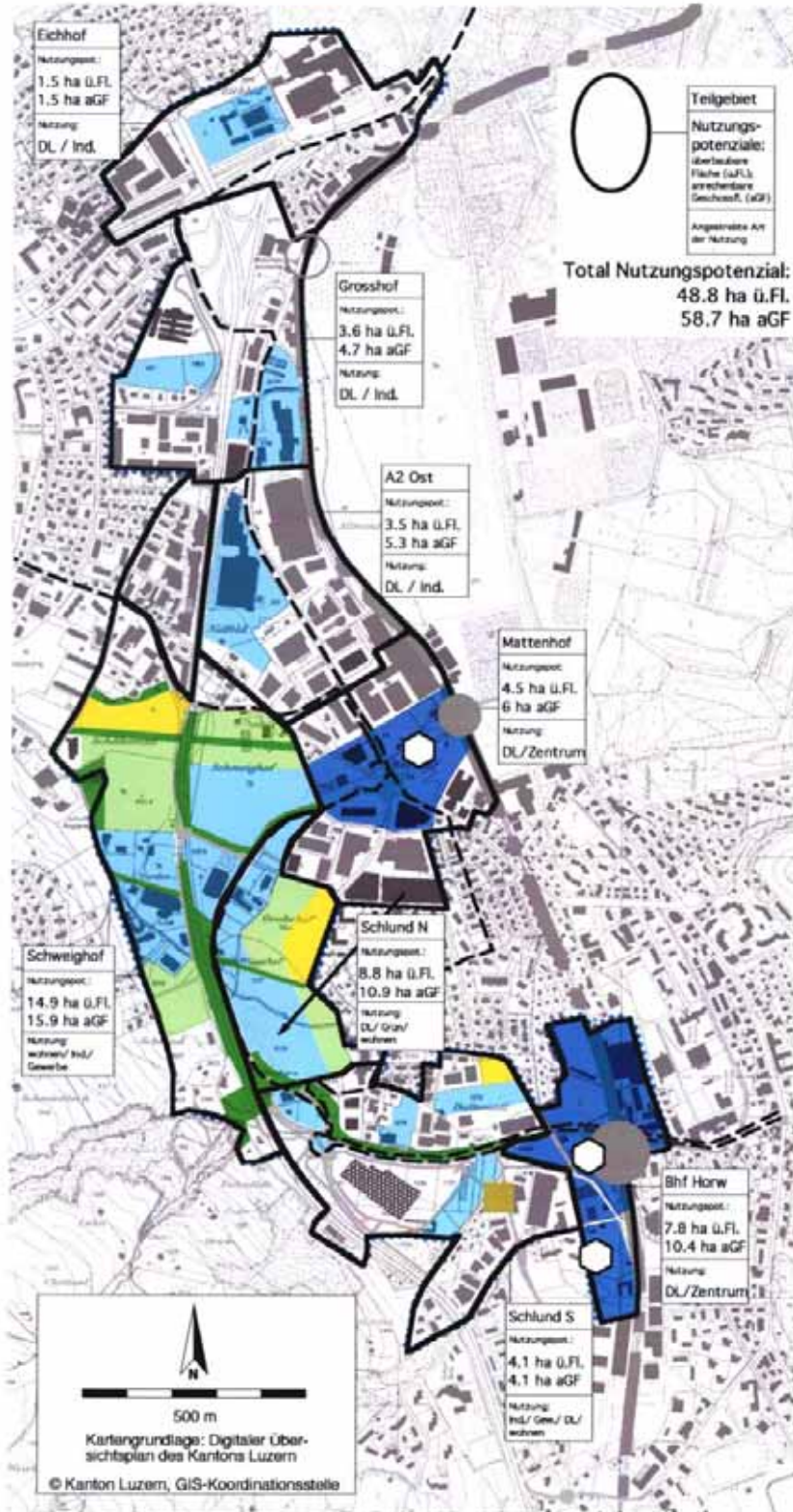
- mögliche Standorte Technopark/Gründerzentrum
- erwünschte mittelfristige Verlegung Media Markt
- Standort Wertstoffsammelstelle

OV-Angebot:

- S-Bahn
- Buslinien
- OV-Knoten Horw
- neue S-Bahnhaltestelle Mattenhof
- Maximalszenario mit neuer S-Bahnhaltestelle Eichwald

Grundlagen:

- Perimeter
- fehlende Gebäude
- neue Strassen



Richtplan ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw

Koordinationsblatt

Nr. **S** | **01**

erstellt: 10.02.2003

nachgeführt:

Gegenstand: Städtebau

Federführung:

- Gemeinderat Kriens
- Gemeinderat Horw
- Stadtrat Luzern

weitere Beteiligte:

- Grundeigentümer

Ansprechpartner:

- Kanton Luzern: Raumplanungsamt

Stand der Koordination	Vororientierung	Zwischenergebnis	Festsetzung
1. Gesamtkonzeption	()	()	(x)
2. Horwerstrasse/ Kantonsstrasse	()	()	(x)
3. Schällematt/ Schweighof	()	()	(x)
4. Erschliessung Wohnquartier Kuonimatt West	()	(x)	()
5. Schlund Nord	()	(x)	()
6. Wiggenhalde	()	()	(x)
7. Zentrum Mattenhof	()	()	(x)
8. Zentrum Bahnhof Horw	()	()	(x)
9. Verbindung Eichhof – Eichwald	(x)	()	()
10. Verbindung Grosshof – Allmend	(x)	()	()
11. Verbindung Schällematt – Schweighof – Mattenhof	()	()	(x)
12. Grüngürtel	()	()	(x)

Bedeutung / Stellenwert für die weiteren Verfahren:

- ✓ Vorgabe für Zonenplanänderungen, Bebauungspläne, Gestaltungspläne
- ✓ Vorgabe für Projektierung
- Auflage im Baubewilligungsverfahren

Beschreibung:

zu 1. Gesamtkonzeption

Für den Entwicklungsschwerpunkt Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw empfiehlt sich eine Konzentration der Kräfte auf zwei Zentren an den städtebaulich wichtigen Orten. Einerseits auf den Bahnhof Horw mit idealen Umsteigebeziehungen Bus-Bahn und der Nähe zur Hochschule, andererseits an der künftigen S-Bahnhaltestelle Mattenhof, wo eine zweite kleinere Zentrumszone neben dem Bahnhofquartier gebildet werden soll. Die Erschliessung des Gesamtgebietes erfolgt über zwei Hierarchien mit differenzierten Identitäten. Die Horwerstrasse in Luzern als historisch gewachsener Strassenraum, welche in die Kantonsstrasse überführt wird. Das Rückgrat des Entwicklungsschwerpunktes bilden die Ring-, Nidfeld- und Arsenalstrasse als effizientes Erschliessungssystem für die Arbeitszonen mit Anbindung an die Hochleistungs- und Hauptverkehrsachsen.

zu 2. Horwerstrasse/Kantonsstrasse

Die Horwerstrasse in Luzern bildet auf der Allmend dank der Allee einen städtebaulich prominenten und repräsentativen Strassenraum, welchen es zu schützen gilt. Im Kernbereich von Horw soll der Strassenraum in eine Flanierzone überführt werden. Der Strassenabschnitt zwischen Allmend und Horwer Zentrum weist keine gestalterischen Kennzeichen auf und ist in einem baulich schlechten Zustand. Er soll in den nächsten Jahren saniert werden. Dabei ist der Scharnierfunktion dieses Abschnittes in gestalterischer Hinsicht spezielle Beachtung zu schenken.

zu 3. Schällematt/Schweighof

Auf Grund der grossen Flächen in diesem Teilgebiet soll eine Etappierung realisiert werden. Diese sieht die Expansion der Wohnzone von West nach Ost vor. Wenn die Nachfrage vorhanden ist, soll in diesem Bereich eine reine Wohnnutzung möglich sein. Die Arbeitszone in diesem Teilgebiet soll vorerst im Osten überbaut werden und somit die Nähe zum S-Bahnhof Mattenhof und zur Ringstrasse optimal nutzen. Die Nachfrage definiert das Verhältnis zwischen Wohn- und Arbeitsnutzung in diesem Gebiet. Die dazwischen liegende Freifläche soll je nach Etappe möglichst zusammenhängend sein.

zu 4. Erschliessung Wohnquartier Kuonimatt West

Bei einer Ausdehnung des Kuonimatt-Quartiers nach Westen, soll diese Erweiterung über eine neue Strasse Industriestrasse – Kreuzstrasse erschlossen sein. Diese soll jedoch so gestaltet werden, dass kein Durchgangsverkehr entstehen kann.

zu 5. Schlund Nord

Das Gebiet nördlich des Autobahnanschlusses Schlund ist durch seine Nähe zum Anschluss und den direkten Anschluss an die Ringstrasse das idealste Gebiet, wo verkehrsentensive Nutzungen in begrenztem Masse der verfügbaren Zusatzverkehrskontingente gemäss R 01 realisierbar sein sollen. Die Gebäude, welche östlich der Ringstrasse zu liegen kommen, sind so ausgerichtet, dass das Wohngebiet Kuonimatt vor dem Lärm des motorisierten Individualverkehrs geschützt werden kann. Als Alternative zu allfälligen Lärmschutzwänden, soll ein Grüngürtel mit Erdhügel als Lärmschutz gestaltet werden.

zu 6. Wiggenhalde

Auf Grund der schlechten Erschliessung, der hangseitig angrenzenden Wohnhäuser und der Autobahnüberdeckung soll das Bauerwartungsland nördlich des Elektrizitätswerkes längerfristig für Wohnnutzung freigegeben werden.

zu 7. Zentrum Mattenhof

Flächen, welche im näheren Einzugsgebiet einer S-Bahnhaltestelle liegen und vom Umsteigeknoten Bahn – Bus profitieren, müssen wegen ihrer Nutzungsverdichtung und der damit verbundenen Aufwertung städtebaulich präziser betrachtet werden (vgl. Koordinationsblatt S 02 Mattenhof). Für das regionale Einzugsgebiet soll die Ergänzung der neuen S-Bahn Haltestelle durch eine Park&Ride-Anlage geprüft werden.

zu 8. Zentrum Bahnhof Horw

Flächen, welche im näheren Einzugsgebiet einer S-Bahnhaltestelle liegen und vom Umsteigeknoten Bahn – Bus profitieren, müssen wegen ihrer Nutzungsverdichtung und der damit verbundenen Aufwertung städtebaulich präziser betrachtet werden (vgl. Koordinationsblatt S 03 Bahnhof Horw). Es soll geprüft werden, ob die bestehende Park&Ride-Anlage mittel- bis langfristig ausgebaut werden kann.

zu 9. Verbindung Eichhof – Eichwald

Das Wohn- und Arbeitsgebiet Eichhof weist heute ein grosses Potenzial an Einwohnerinnen und Einwohnern auf, welche vom Naherholungsgebiet Eichwald resp. Allmend profitieren könnten. Bei einer allfälligen Realisation der Haltestelle Eichwald, soll eine attraktive Fussgängerverbindung nicht zuletzt auch für die Pendler geschaffen werden.

zu 10. Verbindung Grosshof – Allmend

Die Wohnquartiere von Kriens müssen eine attraktivere Langsamverkehrsverbindung zum Gebiet der Allmend erhalten.

zu 11. Verbindung Schällematt – Schweighof – Mattenhof

Das neue Zentrum Mattenhof wird über eine Langsamverkehrsverbindung entlang dem zu erstellenden Grüngürtel erschlossen. Damit haben die Personen aus diesen Gebieten eine für Fussgänger und Fahrrad-fahrende attraktive Anbindung an die Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel.

zu 12. Grüngürtel

Die geplanten Grüngürtel gemäss Richtplan Schlund – Schällematt – Schweighof (Gemeinde Kriens: „Richtplan über die Industrie- und Gewerbeareale: Schlund/Schlundallmend und Schällematt/Schweighof“, November 1996) werten die Fuss- und Veloverbindung von Kriens nach Horw auf. Ebenfalls steigern die geplanten Grünverbindungen im Gebiet Schällematt/Schweighof die Attraktivität. Weitere Grünbereiche sind in den Zentrumszonen gemäss S 02 und S 03 zu realisieren.

Wichtigste Abhängigkeiten / Hinweise auf andere Koordinationsblätter:

N 01 Art und Mass der Nutzung

S 02 Mattenhof

S 03 Bahnhof Horw

S 04 Richtplan Schlund

V 01 Individualverkehr, Erschliessung: Motorfahrzeuge, Velos, Fussgänger

V 02 Öffentlicher Verkehr

U 01 Umwelt

Dokumentation / Grundlagen:

- Büro B – Architekten und Planer: „ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw: Städtebauliche Konzepte“, Mai 2001.
- Gemeinde Kriens: „Richtplan über die Industrie- und Gewerbeareale: Schlund/ Schlundallmend und Schällenmatt/ Schweighof“, November 1996.

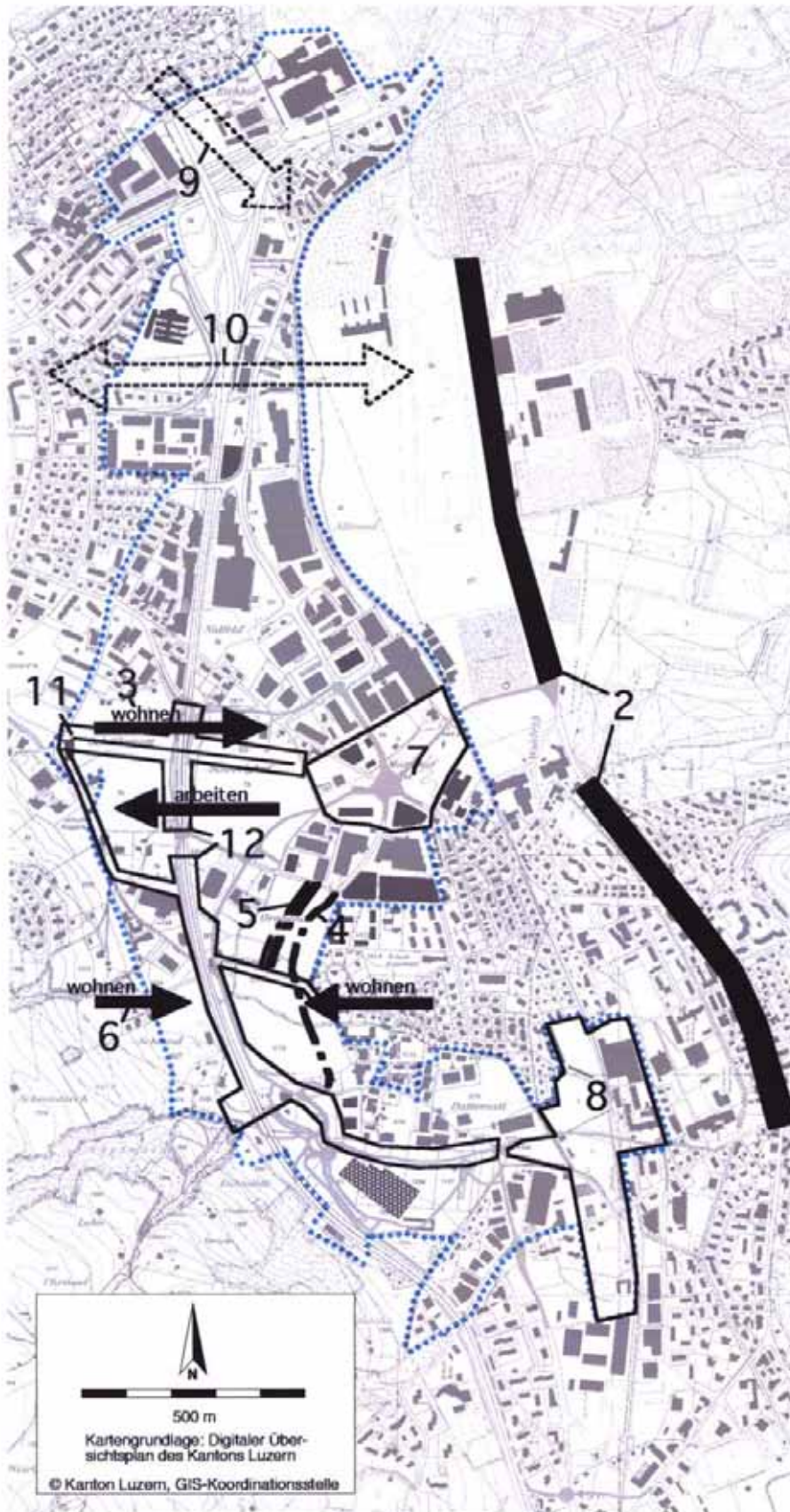
Karte zu
Koordinationsblatt S 01




Städtebau

-  Vororientierung
-  Zwischenergebnis
-  Festsetzung

2-12 Nummerierung gemäss Text
Richtplan S 01 Städtebau

Die Signaturen illustrieren den Grund-
satz und nicht eine genaue Lage oder
Ausdehnung.



- Grundlagen:
-  Perimeter
 -  fehlende Gebäude
 -  neue Strassen
- Büro B - Architekten und Planer
10.02.03 **eoptima**

Richtplan ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw

Koordinationsblatt

Nr. **S** | **02**

erstellt: 10.02.2003

nachgeführt:

Gegenstand: Mattenhof

Federführung:

- Gemeinderat Kriens

weitere Beteiligte:

- Grundeigentümer

Ansprechpartner:

- Kanton Luzern: Raumplanungsamt

Stand der Koordination

- | Stand der Koordination | Vororientierung | Zwischenergebnis | Festsetzung |
|---|-----------------|------------------|-------------|
| 1. Gestaltung der Bauten/Erscheinungsbild | () | (x) | () |
| 2. Grün | () | (x) | () |
| 3. Wegweisung/Zeichen | () | (x) | () |

Vororientierung

Zwischenergebnis

Festsetzung

Bedeutung / Stellenwert:

- ✓ Vorgabe für Zonenplanänderungen, Bebauungspläne, Gestaltungspläne
- ✓ Vorgabe für Projektierung
- ✓ Auflage im Baubewilligungsverfahren

Beschreibung:

zu 1. Gestaltung der Bauten/Erscheinungsbild

Ziel ist es, den Kreisel Mattenhof mittels Gestaltung der Aussenräume und der flankierenden Baukörper als identitätsbildenden Ort und Merkpunkt des sehr heterogenen Siedlungsgewebes auszubilden.

Die relativ dichte, gewerblich dominierte Bebauung nördlich des Mattenhofs soll gegenüber der gemischten Bebauung im Süden eine klar identifizierbare Einheit bilden. Der heutige fließende Übergang soll durch eine Nutzungsverdichtung um den Kreisel Mattenhof deutlicher definiert werden. Räumlich gefasst wird der Kreisel als zentraler Aussenraum durch Baulinien mit Anbaupflicht. Die Platzgestaltung ist gesamthaft weiterzuarbeiten (Studienauftrag, Wettbewerb). Auch für die Hochbauten ist für das ganze Gebiet ein qualifiziertes Verfahren anzustreben mit dem Ziel, eine städtebauliche Einheit zu erzielen.

Bei der S-Bahn-Haltestelle Mattenhof stellen zwei Platzräume die Wendemöglichkeit für Busse sicher. Mit der Erstellung der S-Bahn Haltestelle soll eine mittlere Park&Ride-Anlage und Veloabstellplätze realisiert werden. Eine Mitbenützung des bestehenden Parkhauses neben der Haltestelle ist zu prüfen.

zu 2. Grün

Der zentrale Kreisel soll mit Alleebäumen gefasst werden. Die Gestaltung der Nidfeldstrasse mit linearem Grün und mit Bäumen ist bis zum Kreisel weiterzuführen. Entlang der Ringstrasse sind Grünflächen im Rahmen des übergeordneten Grünkonzeptes vorzusehen.

zu 3. Wegweisung/Zeichen

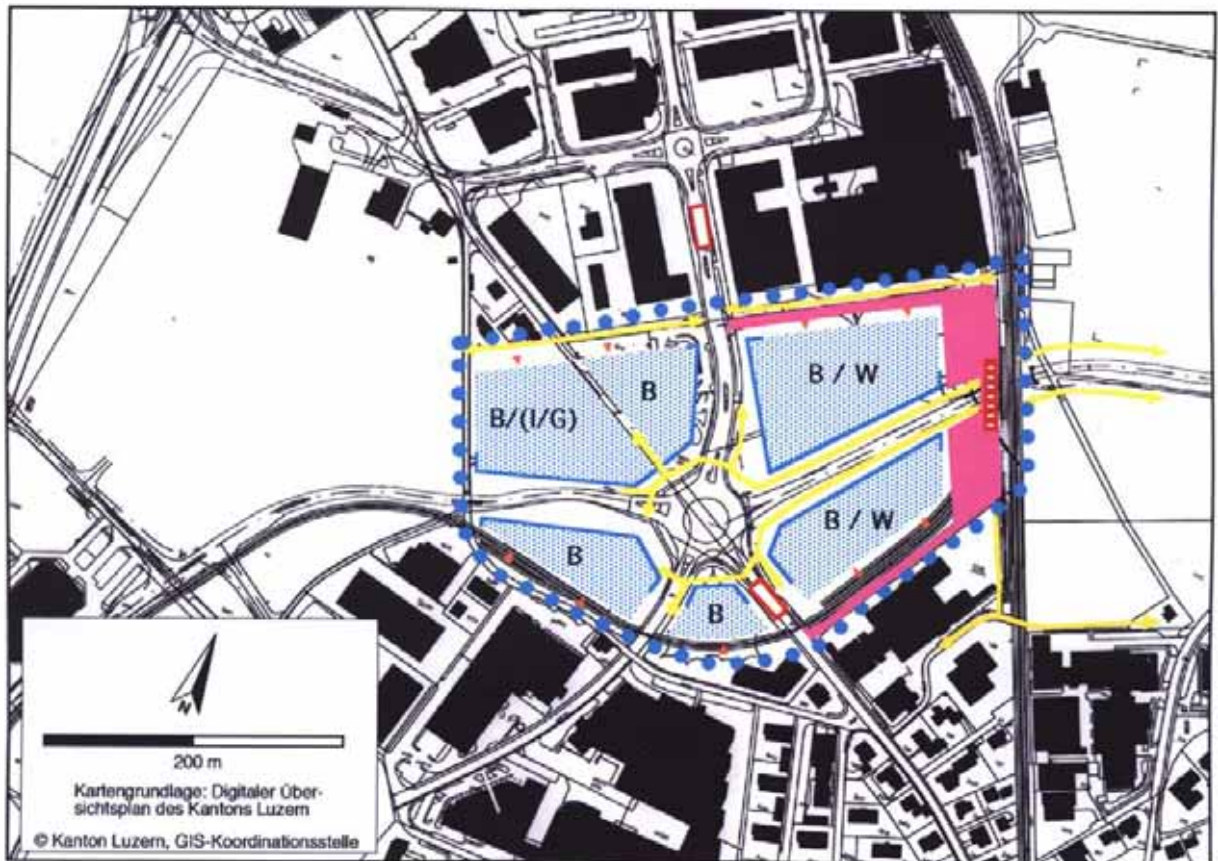
Die Gemeinde Kriens erarbeitet zusammen mit dem VTA, der Gemeinde Horw und der Stadt Luzern (Quartiere und Allmend) eine einheitliche Wegweisung. Zur Unterstützung der identitätsstiftenden Vorgaben konzipiert sie gestalterische und künstlerische Interventionen.

Wichtigste Abhängigkeiten / Hinweise auf andere Koordinationsblätter:

S 01 Städtebau

Dokumentation / Grundlagen:

- Büro B – Architekten und Planer: „ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw, Machbarkeitsstudie Mattenhof“, November 2001.
- Senn und Partner AG: S-Bahn Haltestelle Mattenhof, Vorprojekt, 2001



Mattenhof

- Arbeits- und Wohngebiete im Umfeld der S-Bahn-Station
- wichtige Gebäudefronten
- Prinzip der Parzellenerschliessung
- Bearbeitungsperimeter

- wichtige Fusswegverbindungen
- neue Bushaltestelle
- wegfallende Bushaltestellen
- Raum für Busschleife

Nutzungsprofil: (angestrebte Nutzung)

- B** Büro / Dienstleistungen
- I/G** Industrie / Gewerbe
- W** Wohnen
- ()** zweite Priorität

Grundlagen:

Büro B - Architekten und Planer

10.02.03

ecoptima

Richtplan ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw

Koordinationsblatt

Nr. **S 03**

erstellt: 26.06.2003

nachgeführt:

Gegenstand: Bahnhof Horw

Federführung:

- Gemeinderat Horw

weitere Beteiligte:

- Grundeigentümer

Ansprechpartner:

- Kanton Luzern: Raumplanungsamt

Stand der Koordination

	Vororientierung	Zwischenergebnis	Festsetzung
1. Nutzungsentwicklung	()	(x)	()
2. Gestaltung der Bauten/Erscheinungs- bild	()	(x)	()
3. Grün	()	(x)	()
4. Wegweisung/Zeichen	()	(x)	()

Bedeutung / Stellenwert:

- ✓ Vorgabe für Zonenplanänderungen, Bebauungspläne, Gestaltungspläne
- ✓ Vorgabe für Projektierung
- ✓ Auflage im Baubewilligungsverfahren

Beschreibung:

Der Anbindung der neuen Zentrumsplanung Horw an den Bahnhof Horw kommt in der ESP Planung eine zentrale Bedeutung zu. Mittels einer attraktiven Platzfolge und autofreier Fussgängerachse soll gemäss Bebauungsplan Ortskern Horw eine neue Verbindung abseits des neuen Autobahnzubringers geschaffen werden.

zu 1. Nutzungsentwicklung

Der Grossteil des Bahnhofgebietes im erweiterten Sinn ist der Industrie-, sowie der Gewerbe- und Wohnzone zugewiesen. Das Gebiet weist ausgezeichnete Standortvoraussetzungen für Büro- und Dienstleistungsbetriebe, ein Technologie-/Gründerzentrum und arbeitsplatzintensive Industrie- und Gewerbebetriebe (z.B. Chemische Industrie, Betriebe zur Herstellung von Präzisionsinstrumenten, Maschinenbaubetriebe) auf. Wo es die Situation bezüglich Lärm- und Luftbelastung zulässt, ist auch Wohnen zu fördern.

zu 2. Gestaltung der Bauten/Erscheinungsbild

Ziel ist die Ausrichtung der Nutzungsentwicklung auf die S-Bahn Haltestelle Bahnhof Horw und die räumliche Anbindung des Bahnhofes an das Ortszentrum.

Eine Reihe von Baufeldern beidseitig entlang der Bahn, welche sich in Fussgängerdistanz vom Bahnhof befinden (200m) und somit sehr gut mit dem ÖV erschlossen sind, befinden sich heute in der Industrie resp. in der Gewerbe- und Wohnzone. Sie sollen neu einer verdichteten städtebaulich ansprechenden Bebauung zugeführt werden. Auf der östlichen Bahnseite stellt eine volumetrisch möglichst geschlossene Front den Lärmschutz sicher. Eine optische Durchlässigkeit ist sicherzustellen. Auf der westlichen Bahnseite reagieren differenzierte Einzelbauten auf die markante Front der Ostseite. Die Erschliessung der Bebauung beidseits der Gleise erfolgt über rückwärtige Strassen (auf der Ostseite über die bereits bestehenden Allmend- und Ebenastrasse).

Die bestehende Park&Ride-Anlage soll mittel- bis langfristig als Hauptstandort der Einfallsachse Süd weiterentwickelt werden. Mögliche Areale sind planerisch sicherzustellen. Ebenfalls soll das Angebot an Veloabstellplätzen erweitert werden.

Die Zukunft der S-Bahn Haltestelle Horw soll nicht auf ein Zentrum, sprich Gebäude, ausgerichtet sein, sondern sich als lineare Struktur über die gesamte Länge des Ausstiegsbereiches der Passagiere entwickeln. In diesem Sinne soll der Schwerpunkt neu in der Mitte dieser langen Struktur liegen. Das Dorfzentrum und dieser Perronschwerpunkt sollen durch eine attraktive, fussgängerfreundliche Strassenraumgestaltung miteinander verbunden werden. Es gilt insbesondere den Zugangsbereich zu den Perrons als attraktiven Ort auszugestalten und entsprechende Massnahmen zu treffen (z.B. Verbreiterung des Zugangs, um das hohe Fussgängeraufkommen zu bewältigen). Die Gestaltung des öffentlichen Raumes sowie der halböffentlichen Freiflächen entlang der Bahn sollen gesamthaft weiterbearbeitet werden (Studienauftrag, Wettbewerb).

zu 3. Grün

Der wichtigste Standortfaktor im Perimeter ist die Nähe zur S-Bahn-Haltestelle und zum Dorfzentrum. Entsprechend sollen die Fussgängerverbindungen thematisiert werden. Ein Baumhain unter Einbezug des neuen Bachlaufes bildet die Empfangsgeste gegenüber dem Bahnhof. Eine durchgrünte halböffentliche Freifläche erschliesst die bahnnahen Parzellen nördlich und südlich des Bahnhofes. Diese Teilflächen sind nicht als Grünflächen gemäss Zonenplan zu verstehen, sondern sind den jeweiligen Parzellen zuzuordnen und zeigen die mögliche Situierung der nicht überbaubaren Fläche gemäss Grünziffer. Diese halböffentliche Freifläche soll die Gemeinde in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern fussgängerfreundlich ausgestalten.

zu 4. Wegweisung/Zeichen

Als hauptsächliches Identifikationsmerkmal des S-Bahn-Standortes Horw dient der lineare Park entlang der Bahngleise. Entsprechend sollen die Bauten westlich der Bahngleise als Solitäre im Park gestaltet werden mit ausschliesslich Fussgängerzugängen (Fahrschliessung von Westen). Die Durchlässigkeit über das Bahntrasse im Bereich der Haltestelle muss im Interesse einer attraktiven Verknüpfung der Siedlungsgebiete westlich des Gleises mit dem Horwer Ortskern für den Langsamverkehr noch verbessert werden. Weiterführend soll die wichtigste Fussgängerabfolge ins Horwer Zentrum Bahnhof – Kreisel Bahnhof – Fussgängerachse Ortskern – Kantonsstrasse sein. Für die Radfahrer scheint eine Führung über die alte Bahnhofstrasse denkbar, wobei der Zubringer Zentrum nur über einen einseitigen kombinierten Rad-Gehweg auf der Nordseite verfügt. Es müsste geprüft werden, den Zweiradverkehr ab Kreisel Bahnhof in Richtung Kreisel Merkur auf die Fahrbahn zu verlegen, was auch dem innerörtlichen Charakter der Strasse besser entsprechen würde.

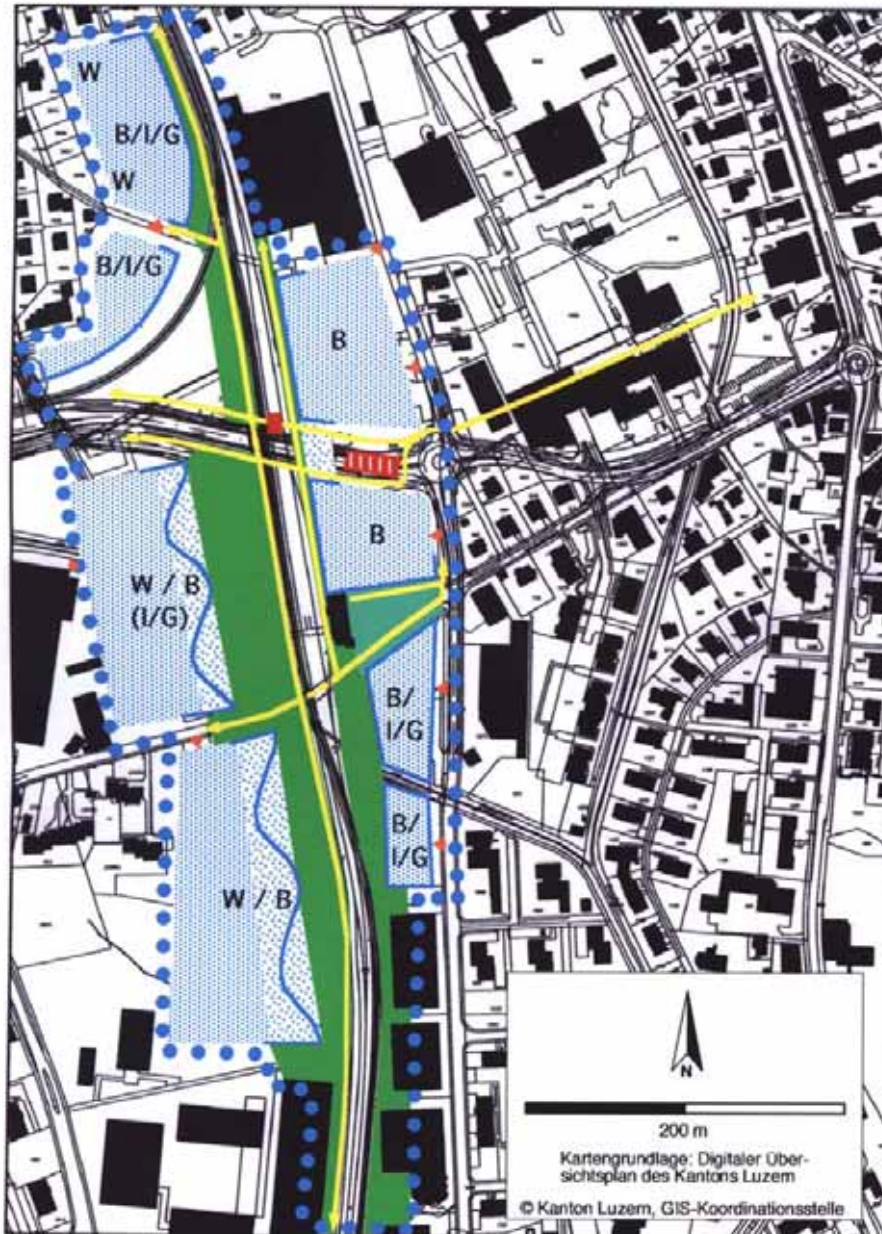
Wichtigste Abhängigkeiten/Hinweise auf andere Koordinationsblätter:

S 01 Städtebau

Dokumentation/Grundlagen:

- Büro B – Architekten und Planer, Bern: „ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw, Machbarkeitsskizze Bahnhof Horw“, November 2001.

Karte zu
Koordinationsblatt S 03



Bahnhof Horw

- Arbeits- und Wohngebiete im Umfeld der S-Bahn-Station
- wichtige Gebäudefronten
- nach Nutzungsart variable Baufläche
- variable Gebäudefronten
*Büro/DL: eher vorgerückt
wohnen: zurückgestaffelt*
- Prinzip der Parzellenerschliessung
- Bearbeitungsperimeter
- Bahnhofplatz
- halböffentliche Freifläche
- wichtige Fusswegverbindungen
- Fussgängeraufgang zu Perrons
- Bushaltestelle Bhf Horw

Nutzungsprofil: (angestrebte Nutzung)

- B Büro / Dienstleistungen
- I/G Industrie / Gewerbe
- W Wohnen
- () zweite Priorität

Grundlagen:
Büro B - Architekten und Planer

10.02.03

ecoptima

Richtplan ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw

Koordinationsblatt

Nr. **S 04**

erstellt: 10.02.2003

nachgeführt:

Gegenstand: Richtplan Schlund – Schällematt – Schweighof

Federführung:

- Gemeinderat Kriens

weitere Beteiligte:

- Grundeigentümer

Ansprechpartner:

- Kanton Luzern: Raumplanungsamt

Stand der Koordination

	Vororientierung	Zwischenergebnis	Festsetzung
1. Gesamtübersicht	()	()	(x)
2. Baubereiche, Volumen und Nutzungen	()	()	(x)
3. Verkehr und Erschliessung	()	()	(x)
4. Landschaft	()	()	(x)

Bedeutung / Stellenwert für die weiteren Verfahren:

- ✓ Vorgabe für Zonenplanänderungen, Bebauungspläne, Gestaltungspläne
- ✓ Vorgabe für Projektierung
- ✓ Auflage im Baubewilligungsverfahren

Beschreibung:**zu 1. Gesamtübersicht**

Das Konzept und der Zweck des Richtplanes Schlund-Schällematt-Schweighof werden durch den vorliegenden Richtplan Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw übernommen. Der kommunale Richtplan wird durch diesen gemeindeübergreifenden kommunalen Richtplan abgelöst und integriert.

zu 2. Baubereiche, Volumen und Nutzung

A-N: In diesen Baubereichen gelten im Prinzip die Bestimmungen des Richtplanes Schlund-Schällematt-Schweighof, können jedoch durch einen Gestaltungs- oder Bebauungsplan für ein Teilgebiet abgelöst werden. Das Grünkonzept muss im Grundsatz umgesetzt werden. Das Grundkonzept gemäss Karte N01 soll nicht in Frage gestellt werden, doch kann die Führung des West-Ost-Langsamverkehrs vom Plan, unter Einhaltung der Grundideen, abweichen. Das Erschliessungskonzept bleibt prinzipiell dasselbe, doch kann dieses auch im Rahmen eines qualifizierten Verfahrens geändert werden. Grundlage für einen Gestaltungs- oder Bebauungsplan kann ein Wettbewerb oder ein wettbewerbähnliches Verfahren bilden. Dabei müssen minimal die Elemente des Richtplanes Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw (vgl. Koordinationsblätter N 01 „Art und Mass der Nutzung“ und S 01 „Städtebau“) übernommen werden. Der Zonenplan Kriens muss dementsprechend angepasst werden. Die genauen Bestimmungen werden in einem Zusatzauftrag (ecoptima und Planteam S) noch erarbeitet.

O-R: Im Gebiet Schlund Nord (Baubereiche O-R) ist der Zonenplan Kriens gültig.

T: In diesen Teilgebieten soll gemäss Richtplanaufgabe auch Arbeitsplätze zugelassen werden. Bei Genehmigung sollen beim Kreisell Schlund die neuen Bestimmungen des Richtplanes Schlund-Schällematt-Schweighof gelten.

U-W: Der Richtplan Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw sieht in den Baubereichen bei der Elektrostation eine gemischte Nutzung vor. Deshalb werden die Bestimmungen des Richtplanes Schlund-Schällematt-Schweighof in diesen Bereichen durch den vorliegenden Richtplan ersetzt.

X&Z: Auf diesem Gebiet ist der Bebauungsplan „Pilatusmarkt im Schlund“ gültig, welcher ein Einkaufszentrum an diesem Standort vorsieht.

Y: In diesem Teilbereich ist der Richtplan Schlund-Schällematt-Schweighof zu übernehmen.

zu 3. Verkehr und Erschliessung

Der Teilrichtplan Verkehr und Erschliessung (Gemeinde Kriens: „Richtplan über die Industrie- und Gewerbeareale: Schlund/ Schlundallmend und Schällematt/ Schweighof“, November 1996) wird durch den Richtplan ESP im Grundsatz nicht tangiert.

zu 4. Landschaft

Festlegungen des Teilrichtplanes Landschaft haben innerhalb des Richtplan ESP immer noch ihre Gültigkeit. Bei Aussagen, welche im Zusammenhang mit Baubereichen stehen, gelten die Ausführungen unter 2. Baubereiche, Volumen und Nutzung.

Wichtigste Abhängigkeiten / Hinweise auf andere Koordinationsblätter:

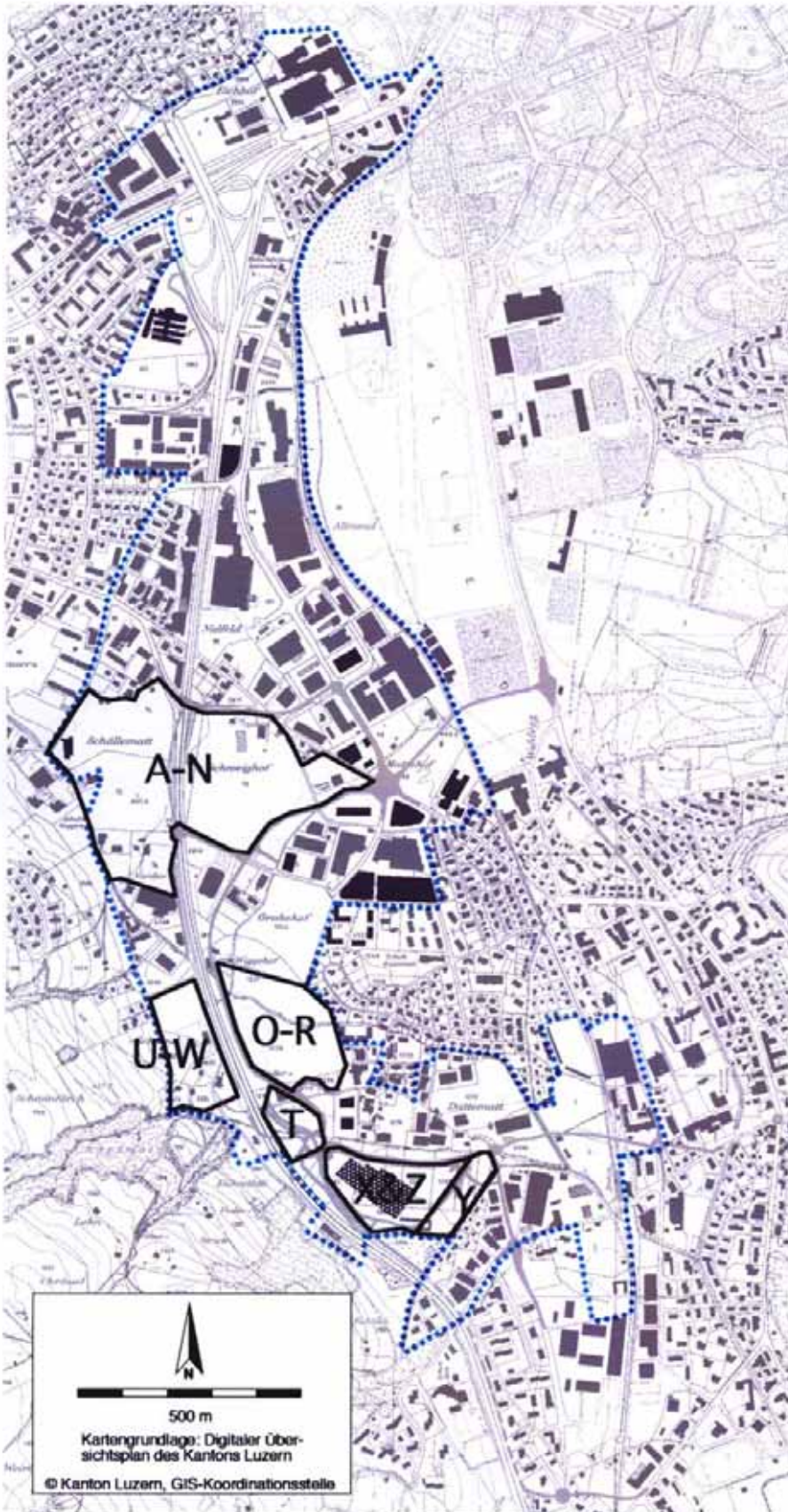
N 01 Art und Mass der Nutzung
S 01 Städtebau




Dokumentation / Grundlagen:

- Gemeinde Kriens: „Richtplan über die Industrie- und Gewerbeareale: Schlund/ Schlundallmend und Schällematt/ Schweighof“, November 1996.

Richtplan Schlund

-  Festsetzung
- A-N Schällematt/
Schweighof
- O-R Schlund Nord
- T Kreisel Schlund
- U-W Wiggenhalde
- X&Z Pilatus Markt Schlund
- Y Schlund Ost



- Grundlagen:
-  Perimeter
 -  fehlende Gebäude
 -  neue Strassen

10.02.03

eoptima

Richtplan ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw

Koordinationsblatt

Nr. **V** | **01**

erstellt: 10.02.2003

nachgeführt:

Gegenstand: Individualverkehr, Erschliessung: Motorfahrzeuge, Velos, Fussgänger

Federführung:

- Projekt A2/6, Kantonsstrassen: Verkehrs- & Tiefbauamt Luzern
- Gemeindestrassen: Gemeinde Horw, Gemeinde Kriens, Stadt Luzern

weitere Beteiligte:

- Grundeigentümer

Ansprechpartner:

- Gemeinde Horw, Gemeinde Kriens, Stadt Luzern
- Kanton Luzern: Verkehrs- und Tiefbauamt

Stand der Koordination

	Vororientierung	Zwischenergebnis	Festsetzung
1. Anschluss an das übergeordnete Strassennetz	()	()	(x)
2. Detailerschliessung	()	(x)	()
3. Veloverkehr und Fussgänger	()	()	(x)
4. Erschliessung Wohnquartier Kuonimatt West	()	(x)	()
5. Erschliessung Arbeitszonen Kuonimatt Süd	()	(x)	()
6. Verbindung Grosshof – Allmend – Tribschen (Südzubringer)	(x)	()	()
7. Flankierende Massnahmen	()	(x)	()

Bedeutung / Stellenwert für die weiteren Verfahren:

- ✓ Vorgabe für Zonenplanänderungen, Bebauungspläne, Gestaltungspläne
- ✓ Vorgabe für Projektierung
Auflage im Baubewilligungsverfahren

Beschreibung:

zu 1. Anschluss an das übergeordnete Strassennetz

Die Neukonzeption des Hauptstrassensystems, welche bis im Jahr 2004 umgesetzt ist, verlegt die wichtigsten Verkehrsströme aus dem Ortskern von Horw auf die Autobahn und erschliesst das Siedlungsgebiet mittels Zubringerstrassen. Durch den neuen Autobahnanschluss im Schlund wird die Gesamtverkehrsinfrastruktur im Entwicklungsschwerpunkt attraktiver. Zusammen mit dem Autobahnanschluss im Grosshof kann das Entwicklungspotenzial des Gesamtgebietes erheblich gesteigert werden. Während in Horw mit den neuen Zubringerstrassen ein neues Erschliessungsstrassensystem realisiert wird, bleiben die Verbindungen nach Kriens weiterhin schwierig. Hier stehen sich die Interessen zur Verkleinerung der Verkehrsmissionen einerseits und diejenigen zur Verbesserung der internen Erschliessung diametral gegenüber.

zu 2. Detailerschliessung

Das lokale Verkehrssystem ist mit der Siedlungsentwicklung gewachsen und entspricht in weiten Teilen nicht mehr den Anforderungen. Das Strassenverkehrsnetz beim Teilgebiet Eichhof ist stark ausgelastet, so dass verkehrsentensive Nutzungen an diesem attraktiven Ort ohne Verbesserung der Erschliessung nicht möglich sind.

zu 3. Veloverkehr und Fussgänger

Ein attraktiver ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw setzt ein gut ausgebautes und sicheres Fuss- und Velonetz voraus. Beim Veloverkehr werden Sicherheit und Attraktivität für den Ziel und Quellverkehr sowie für den Durchgangsverkehr verbessert. Mit den geplanten und realisierten Routen werden die wichtigen Ziel- und Quellpunkte erschlossen und die Gemeinden attraktiv miteinander verbunden. Die Tieferlegung der A2 hat zur Folge, dass alle Querungen auch für Fussgänger komfortabel gewährleistet sind. Die Querungen der Zubringer sehen praktisch an allen Stellen Unter- oder Überführungen vor. Eine Verbindung auf der A2-Überdeckung ist zu prüfen. Folgende Verbindungen sind wesentlich:

- Kriens – Horw via Schlundstrasse – Schlimmbach – Zubringer Zentrum
- Kriens – Ennethorw – Hergiswil via Schlundstrasse / Bodenmattstrasse
- Kriens – Luzern via Rigistrasse – Arsenalbrücke – Allmend
- Luzern – Ennethorw via Kantonsstrasse
- Luzern – Horw via Kastanienbaum (als Bestandteil des „Veloland Schweiz“)
- Schällematt – Schweighof – Mattenhof – Allmend

Um die Attraktivität der Velorouten weiter zu erhöhen und somit einen Beitrag zur Verbesserung des Modal-Split leisten zu können, sollen die geplanten Massnahmen prioritär umgesetzt werden. Für die Fussgänger werden die Massnahmen um die S-Bahnhaltestellen wesentlich sein (S 02 & S 03), wobei die Grundsteine dafür zum Teil schon gelegt sind. Im Gebiet Kuonimatt Nord sind die Zugänge zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs für die Fussgänger sicherer zu gestalten. Weiter ist bei der Erstellung des Pilatusmarktes im Schlund sicherzustellen, dass dieser über die Radroute entlang der Schlundstrasse attraktiv erschlossen wird.

zu 4. Erschliessung Wohnquartier Kuonimatt West

Bei einer Ausdehnung des Kuonimatt-Quartiers nach Westen, soll diese Erweiterung über eine neue Strasse Industriestrasse – Kreuzstrasse erschlossen sein. Diese soll so gestaltet werden, dass kein Durchgangsverkehr entstehen kann. Für das gesamte Kuonimatt-Quartier ist eine Tempo-30-Zone zu prüfen, um den Schleichverkehr zu vermindern.

zu 5. Erschliessung Arbeitszonen Kuonimatt Süd

Bei einer Umnutzung des heutigen Werkareals der Marti Bauunternehmung AG ist das Gebiet Kuonimatt Süd direkt über eine neue Strasse ab dem Kreisel Technikum zu erschliessen. Weiter ist eine Querverbindung zwischen Dattenmatt- und Wegmattstrasse projektiert.

zu 6. Verbindung Grosshof – Allmend – Tribtschen (Südzubringer)

Die Besucher der Allmend sollen mittelfristig nicht alle über den Autobahnanschluss Schlund ins Gebiet geführt werden. Da der Verkehrsweg vom Anschluss Grosshof zur Allmend mit Problemen belastet ist und auf der Allmend Drittnutzungen geplant sind, soll mittel- bis langfristig die Strassenerschliessung verbessert werden. Von dem Strassenbau profitiert nicht nur die Allmend, sondern auch den südlich gelegenen Stadtteilen von Luzern. Im Rahmen der Untersuchungen für den Seetunnel und Südzubringer wurden dazu schon Abklärungen vorgenommen werden. Diese Akten sollen berücksichtigt und neu beurteilt werden.

zu 7. Flankierende Massnahmen

Um eine intensivere Nutzung im Gebiet Eichhof zu realisieren, muss für das Gebiet ein neues Erschliessungskonzept umgesetzt werden, mit Massnahmen auf dem Abschnitt Luzernstrasse/Obergrundstrasse.

Wichtigste Abhängigkeiten / Hinweise auf andere Koordinationsblätter:

N 01 Art und Mass der Nutzung
 V 02 Öffentlicher Verkehr
 U 01 Umwelt
 R 01 Abstimmung Nutzung, Fahrten und Erschliessung

Dokumentation / Grundlagen:

- Bernath und Paulus AG: „ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw: Übersicht über die Verkehrserschliessung“, Oktober 2000.
- Verkehrs- und Tiefbauamt des Kantons Luzern: „Diskussionsgrundlage Koordination Radrouten im Bereich A2/6 Kriens/Horw“, Januar 1999.
- Gemeinde Horw: „Verkehrsrichtplan `96: Teilrichtplan Radrouten“, Oktober 1998.
- Gemeinde Kriens: „Verkehrsrichtplan `95: Teilrichtplan Radrouten“, Dezember 1995.

ESP Eichhof-Schlund-
Bahnhof Horw



Karte zu
Koordinationsblatt V 01

Individualverkehr: Erschliessung Motorfz




IST-Zustand und genehmigte Projekte

-  Hochleistungsstrasse
-  Hauptverkehrsachse
-  Sammelstrasse
(Gemeindestr. 1.KI in Lu)
-  Übergeordnete
Erschliessungsstrasse
(Gemeindestr. 2.KI in Lu)
-  beschränkte Verkehrsachse
-  Untergeordnete
Erschliessungsstrasse
(Gemeindestr. 3.KI in Lu)
-  Anschlusspunkte für neue
Erschliessungsstrassen

Vorgesehene Anpassungen

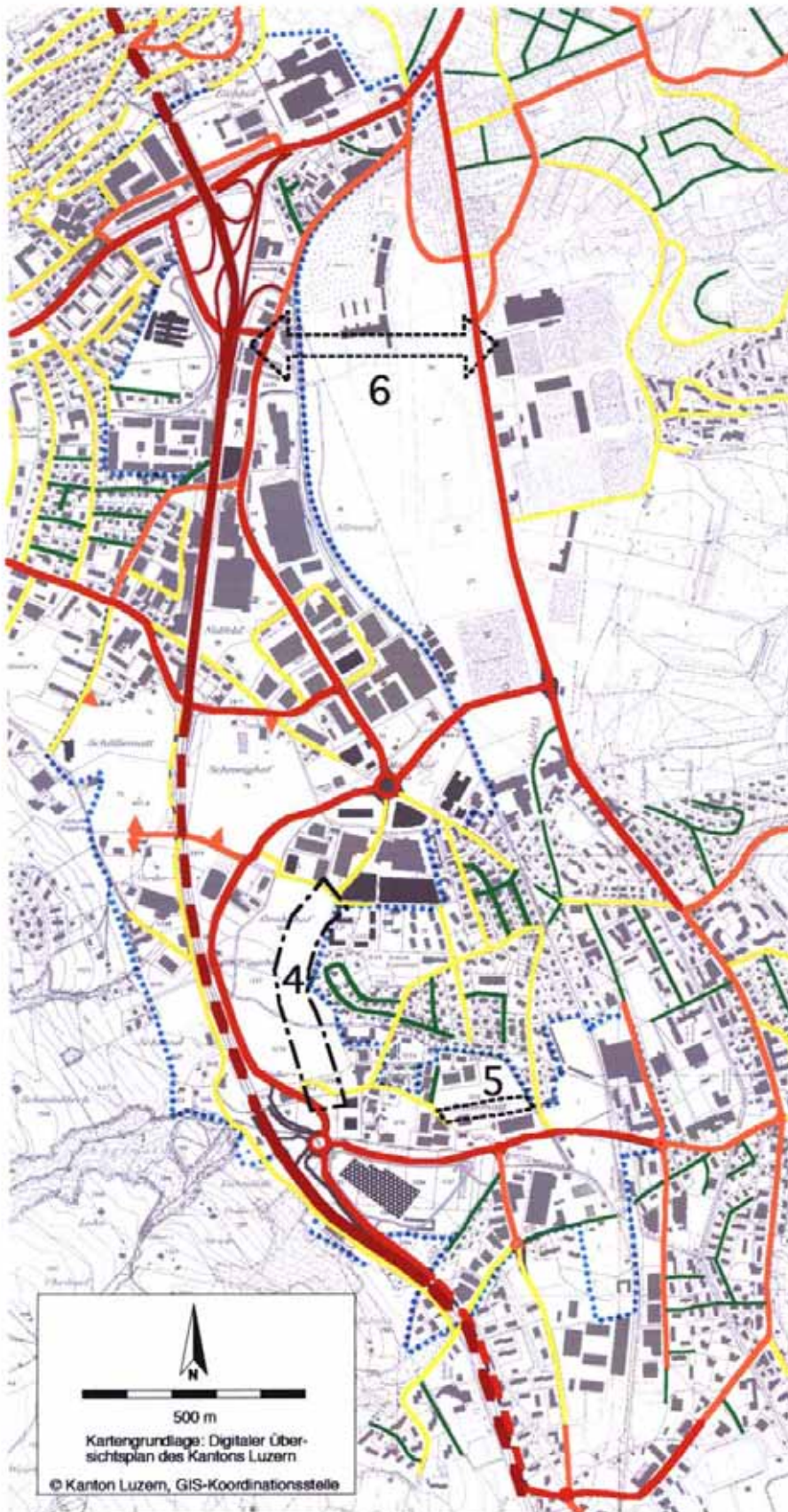
-  Vororientierung
-  Zwischenergebnis
- 4,5&6 Nummerierung gemäss Text
Richtplan V 01
Individualverkehr

Grundlagen:

-  Perimeter
-  fehlende Gebäude
-  neue Strassen

10.02.03

ecoptima



ESP Eichhof-Schlund-
Bahnhof Horw

Karte zu
Koordinationsblatt V 01

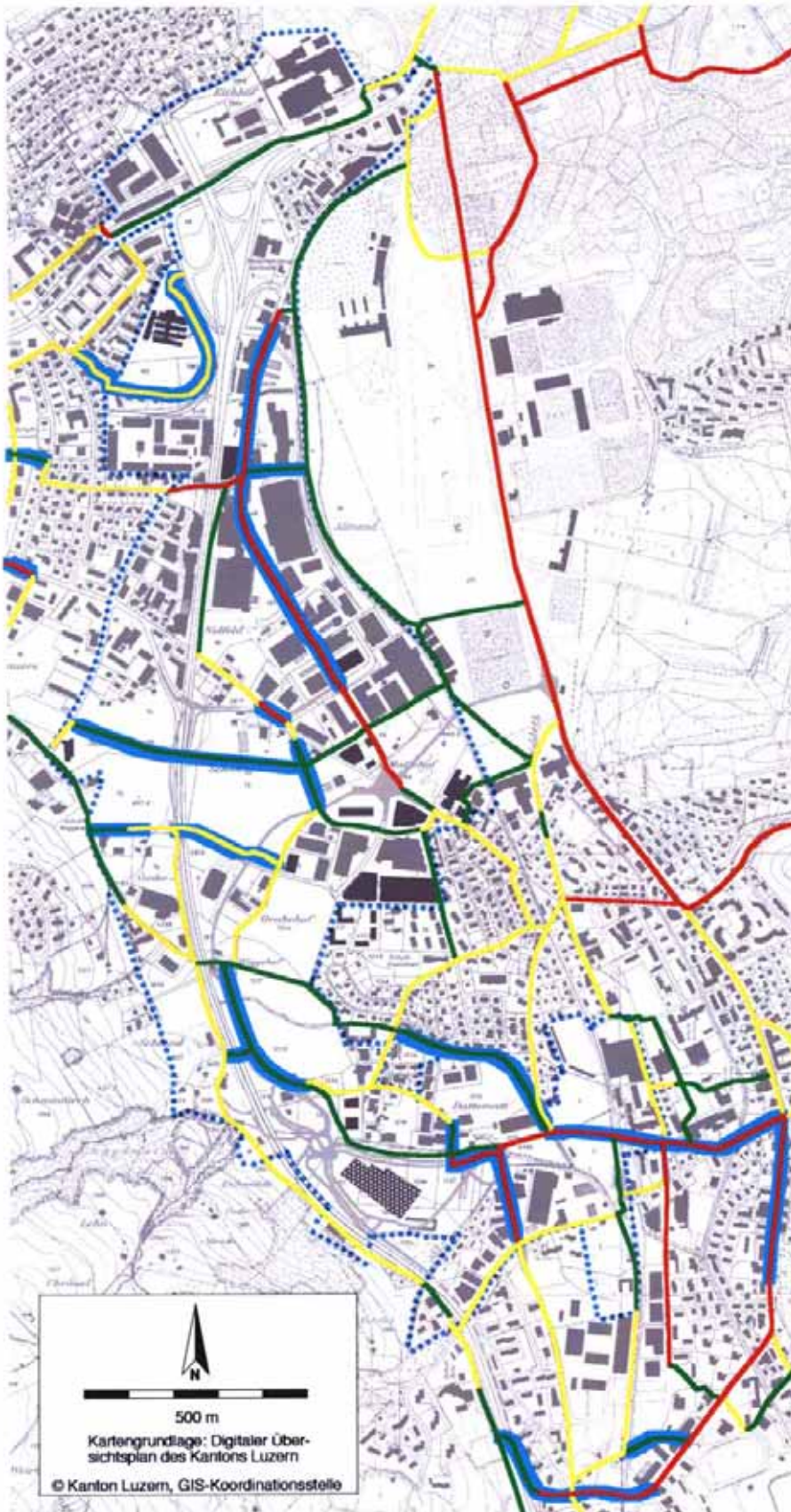
Individualverkehr: Erschliessung Velo

- Radroute strassenunabhängig (Radweg)
- Radroute auf Sammel- oder Erschliessungstrasse
- Radroute strassenbegleitend (Radstreifen, Radweg)
- geplant

- Grundlagen:
- Perimeter
 - fehlende Gebäude
 - neue Strassen

10.02.03

e^coptima



Richtplan ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw

Koordinationsblatt

Nr. **V** 02

erstellt: 26.06.2003

nachgeführt:

Gegenstand: Öffentlicher Verkehr

Federführung:

- Agglomerationsverkehr: Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr
- Regionalverkehr: Verkehrs- und Tiefbauamt Luzern

weitere Beteiligte:

- Coop Zentralschweiz
- Verkehrsbetriebe Luzern (VBL)
- Schweizerische Bundesbahnen (SBB-Brünig)
- Luzern-Stans-Engelberg Bahnen (LSE)

Ansprechpartner:

- Gemeinderat Kriens
- Gemeinderat Horw
- Stadtrat Luzern

Stand der Koordination	Vororientierung	Zwischenergebnis	Festsetzung
1. S-Bahn Station Mattenhof	()	(x)	()
2. S-Bahn Station Eichwald	(x)	()	()
3. Doppelspurausbau Allmend – Bahnhof Horw	()	()	(x)
4. Tieferlegung der Brüniglinie mit Umsteigeknoten Allmend	()	(x)	()
5. Leistungssteigerung öffentlicher Verkehr ³	(x)	()	()
6. neue Buslinie 31 (Schlund)	()	()	(x)
7. flankierende Massnahmen	()	(x)	()
8. angepasste Linie 16 (Kuonimatt)	()	()	(x)
9. Umsteigeknoten Bahnhof Horw	()	(x)	()
10. Umsteigeknoten Bahnhof Mattenhof	()	(x)	()

Bedeutung / Stellenwert für die weiteren Verfahren:

- ✓ Vorgabe für Zonenplanänderungen, Bebauungspläne, Gestaltungspläne
- ✓ Vorgabe für Projektierung
Auflage im Baubewilligungsverfahren

Beschreibung:

Eines der wesentlichen Ziele der ESP-Planung ist die Erhaltung bzw. die Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsvolumen. Dazu müssen die entsprechenden Kapazitäten bereitgestellt, die Feinerschliessung verbessert und die Umsteigemöglichkeiten optimiert werden. Hauptsächlichsträger sind die neue Buslinie Schlund 31 und die angepasste Tangentialbuslinie 16. Sie werden durch die Buslinien 20 (Ennethorw) und 21 (Spitz) ergänzt. Zudem ist das Gebiet direkt an das S-Bahn-Netz angeschlossen. Somit wird der Bau einer Bahnstation im Gebiet Mattenhof (ev. einer zweiten Bahnhaltstation beim Eichwald vis à vis Verkehrs- und Tiefbauamt) als Voraussetzung für eine positive Entwicklung des Gebietes festgelegt.

³ Neue Formulierung gemäss Beschluss des Einwohnerrates von Kriens vom 26.06.2003

zu 1. S-Bahn Station Mattenhof

Die S-Bahn-Station Mattenhof ist aus bahntechnischer Sicht realisierbar. Diese Haltestelle hat ein grosses Potenzial und stärkt die Zentrumsfunktion des Mattenhofs. Flankierende Massnahmen sowie bautechnische Einzelheiten sind vorgängig bereits berücksichtigt worden.

Das Konzept der S-Bahn Zentralschweiz sieht für die Linie Luzern-Sarnen sowie für die Linie Luzern-Stans Angebotsverbesserungen vor, welche Bahninfrastrukturausbauten (Doppelspur) im Abschnitt Allmend-Kantonsgränze voraussetzen. Es besteht das Ziel, die Haltestellen im ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw im 20-Minutentakt aus beiden Richtungen zu bedienen.

zu 2. S-Bahn Station Eichwald

Im Bereich Eichwald/AAL besteht ebenfalls ein grosses Potenzial für eine S-Bahn-Haltestelle. Um das Potenzial der vorhandenen Arbeitsplätze und Einwohner im Einzugsgebiet Eichwald auszuschöpfen und um die Bedürfnisse durch Grossanlässe auf der Allmend zu decken, ist aus Sicht des Entwicklungsschwerpunktes eine Haltestelle in diesem Bereich sehr wichtig. Flankierende Massnahmen für eine attraktive Langsamverkehrsverbindung ins Gebiet Eichhof würden notwendig, um das Gesamtpotenzial auszuschöpfen.

Zu berücksichtigen in der weiteren Planung sind die Bestrebungen einer Tieferlegung der Linie auf dem Abschnitt Bahnhof Luzern – Mattenhof und mit ihr verbunden einer alternativen neuen Haltestelle auf der Allmend, welche die Station Eichwald obsolet macht, jedoch bis zur Realisation der Tieferlegung **teilweise** amortisiert wäre.

zu 3. Doppelspurausbau Allmend – Bahnhof Horw

Die Regierungen der Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden wollen zusammen die Brüniglinie ausbauen. Sie haben im Februar 2002 beschlossen, mit den SBB eine Vereinbarung über Infrastrukturerweiterungen und –erneuerungen auf der Brüniglinie abzuschliessen. Bis Ende 2004 soll die Doppelspur im Bereich Allmend – Bahnhof Horw und bis Ende 2006 durchgehend von der Allmend bis zur Kantonsgränze Luzern/Nidwalden realisiert werden.

zu 4. Tieferlegung der Brüniglinie mit Umsteigeknoten Allmend

Um das Angebot des öffentlichen Verkehrs zu steigern und die Probleme bei den Bahnübergängen durch Taktverdichtungen zu beheben, soll eine Verbesserung bei der Brüniglinie vorangetrieben werden. Der Regierungsrat hat das Bau- und Verkehrsdepartement beauftragt, bis im Frühling 2003 einen Planungsbericht über die 2. und 3. Etappe der S-Bahn zu erstellen. Darin werden auch die Fragen um die Brüniglinie bearbeitet. Es werden zwei grundsätzliche Varianten geprüft: Tieferlegung und örtliche Sanierung mit Entflechtung von Strasse und Schiene. Bei einer allfälligen Realisation der Tieferlegung soll ein neuer Umsteigeknoten auf der Allmend entstehen, um eine Grosszahl der Besucher mit dem ÖV zu den Veranstaltungen transportieren zu können.

zu 5. Leistungssteigerung öffentlicher Verkehr³

Neben der angestrebten guten ÖV-Anbindung der Arbeitsgebietsgebiete soll abgeklärt werden, wie die Leistung des öffentlichen Verkehrs zwischen Obernau, Kriens und dem Bahnhof Luzern gesteigert werden kann.

zu 6. neue Buslinie 31 (Schlund)

Auf Grund der Infrastrukturausbauten und der Verlagerung des Pilatus Marktes in den Schlund wurde die Albrecht und Partner AG beauftragt, ein Buskonzept zu erstellen, welches die Angebotslücken in diesem Gebiet schliesst. Die Inbetriebnahme erfolgt spätestens bei der Eröffnung des neuen Pilatus Marktes. Für das ESP-Gebiet wird folgende Buslinienführung vorgeschlagen:

Strecke

Luzern Kasernenplatz – Pilatusplatz – Grosshof – Eichwilstrasse – Arsenalstrasse – Nidfeldstrasse – Ringstrasse – Pilatusmarkt – Horw Post (Kreisel Merkur)

Die geplanten Haltestellen sind aus der Karte ersichtlich. Nach der Einführung der neuen Linienführung soll durch ein Controlling des ÖVL der Erfolg der Linie (Nachfrage, Kostendeckungsgrad, Takt, Betriebszeit, Haltestellen) überprüft werden.

³ Neue Formulierung gemäss Beschluss des Einwohnerrates von Kriens vom 26.06.2003

zu 7. Flankierende Massnahmen

Damit die neue Buslinie funktioniert, ist das Verkehrs- und Tiefbauamt darum besorgt, dass bauliche und betriebliche Verbesserungsmassnahmen für den Verkehrsablauf getroffen werden (u.a. Pfortneranlagen zur Busbevorzugung; Erstellung zusätzlicher Busspuren z.B. auf der Eichwilstrasse, der Nidfeldstrasse sowie den Zubringern Nord und Horw Zentrum). Am Knoten Grosshof 1 (Luzerner-/Eichwilstrasse) ist ein zusätzlicher Rechtsabbiegestreifen auf der Eichwilstrasse für den Verkehrsstrom nach Luzern sowie eine Haltestelle vorzusehen. Für den zweiten Knoten (Arsenal-/Eichwilstrasse) steht als Lösung die Umgestaltung zum einspurigen Kleinkreislauf zur Diskussion. Neben der Gewährleistung einer hohen Leistungsfähigkeit kann damit auch eine attraktive Haltestellenanordnung berücksichtigt werden.

zu 8. angepasste Linie 16 (Kuonimatt)

Um Umsteigebeziehungen zu ermöglichen und das Kuonimatt-Quartier ganz zu erschliessen, soll die Linie 16 angepasst werden. Damit entsteht eine direkte Verbindung von Kriens nach Horw. Diese Tangentiallinie spricht neue Kundensegmente an. Es wird folgende Streckenführung vorgeschlagen:

Strecke

Busschleife Kriens – Howerstrasse – Sternmatt – Kuonimatt – Kreuzstrasse – Ringstrasse – Pilatusmarkt – Horw Post (Kreisel Merkur)

Die geplanten Haltestellen sind in der Karte ersichtlich. Nach der Einführung der neuen Linienführung soll durch ein Controlling des ÖVL der Erfolg der Linie (Nachfrage, Kostendeckungsgrad, Takt, Betriebszeit, Haltestellen) überprüft werden, insbesondere die Frage einer direkteren Verbindung von der Kreuzstrasse zum Pilatusmarkt.

zu 9. Umsteigeknoten Bahnhof Horw

Für eine attraktive Verknüpfung der verschiedenen ÖV-Linien wird beim Bahnhof Horw ein Umsteigeknoten realisiert. Durch die Linienführung und das Betriebskonzept ist dies machbar. Die Lage des Knotens wird durch die S-Bahn bestimmt. Die Zukunft der S-Bahn Haltestelle Horw soll nicht auf ein Zentrum sprich Gebäude ausgerichtet sein, sondern sich als lineare Struktur über die gesamte Länge des Ausstiegsbereiches der Passagiere entwickeln. In diesem Sinne soll der Schwerpunkt in der Mitte dieser langen Struktur und somit nahe an den geplanten Bushaltestellen beim Kreisel Bahnhof liegen.

zu 10. Umsteigeknoten Mattenhof

Sofern es betrieblich realisierbar ist, stellt der Mattenhof mit den vorhandenen ÖV-Linien ebenfalls einen Umsteigeknoten dar. Dies stärkt seine Zentrumsfunktion. Eine Bushaltestelle direkt bei der geplanten S-Bahnhaltestelle wird mittelfristig angestrebt.

Wichtigste Abhängigkeiten / Hinweise auf andere Koordinationsblätter:

S 02 Mattenhof

S 03 Bahnhof Horw

V 01 Individualverkehr, Erschliessung: Motorfahrzeuge, Velos, Fussgänger

U 01 Umwelt

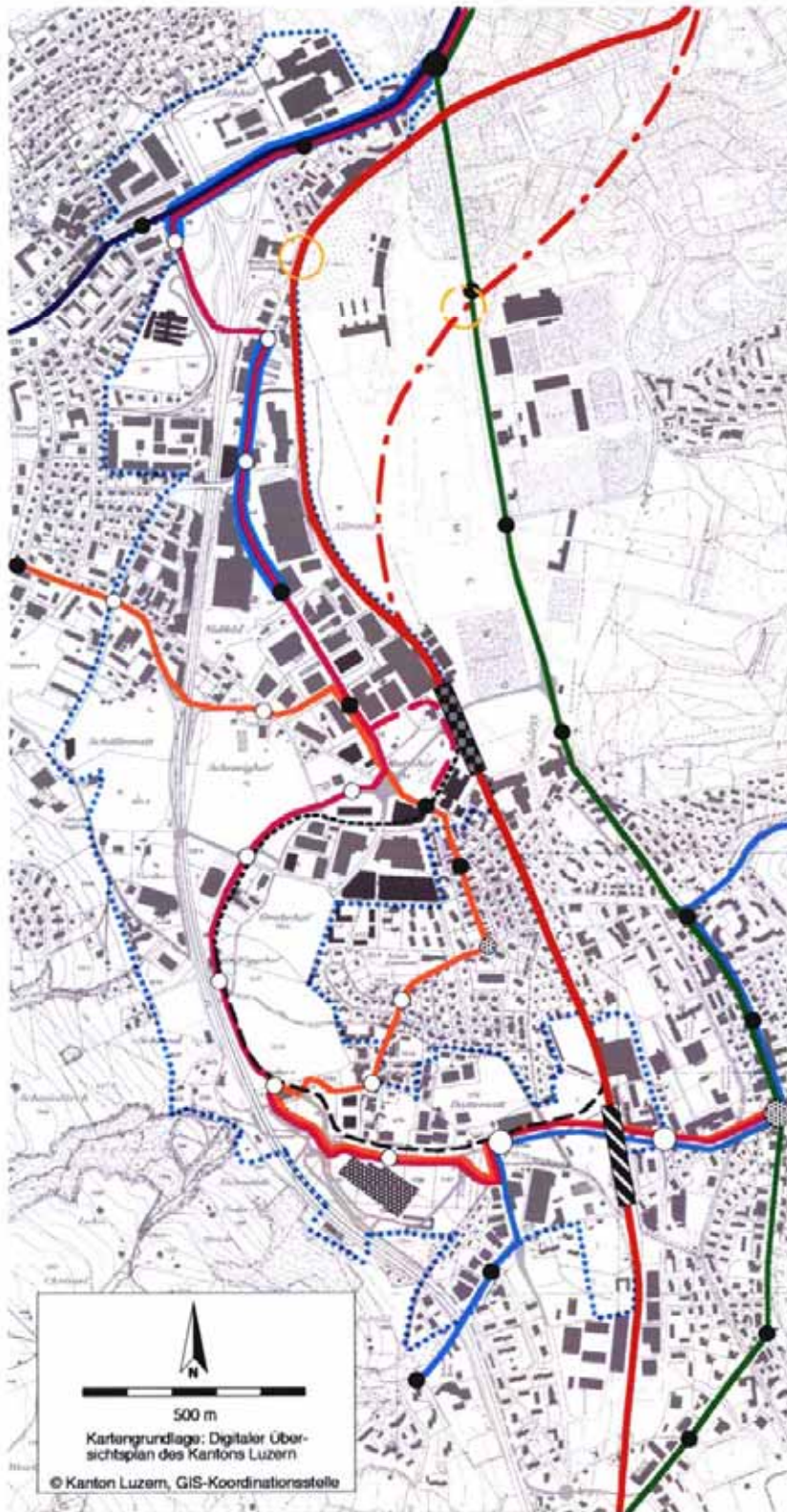
Dokumentation / Grundlagen:

- Albrecht & Partner AG: „Buserschliessung Nidfeld – Kuonimatt – Schlund: Untersuchung von Angebots- und Betriebskonzepten“, Januar 2000.
- Verkehrs- und Tiefbauamt des Kantons Luzern, SBB, LSE: „S-Bahn Zentralschweiz: Angebotskonzept 2005“, November 2000.

ESP Eichhof-Schlund-
Bahnhof Horw

Karte zu
Koordinationsblatt V 02

Öffentlicher Verkehr



Buslinien:

- Linie 1 (bestehend)
- Linie 20 (bestehend)
- Linie 21 (bestehend)
- angepasste Linie 16
- neue Linie 31
- geplante Busspur
- mögliche Schleife
- bestehende Haltestelle
- neue Haltestelle
- ⊗ anzupassende Haltestelle

Bahnlinien:

- S-Bahn
- unterirdische Linienführung
Bhf Luzern (Zwischenergebnis)

- ⊗ Haltestelle (geplant)
- ▨ Haltestelle (bestehend)
- Übergangslösung mit
neuer S-Bahn-Haltestelle
beim Eichwald
- OV-Knoten Allmend
(Zwischenergebnis)

- Industriegleis (bestehend)
- Industriegleis (geplant)

Grundlagen:

- ⊕ Perimeter
- fehlende Gebäude
- neue Strassen

Albrecht & Partner AG
26.06.03 **ecoptima**

Richtplan ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw

Koordinationsblatt

Nr. **V** **03**

erstellt: 10.02.2003

nachgeführt:

Gegenstand:Industriegleis

Federführung:

- Industrie-Geleise-Genossenschaft Horw-Kriens

weitere Beteiligte:

- Grundeigentümer

Ansprechpartner:

- Gemeinderat Kriens
- Gemeinderat Horw
- Stadtrat Luzern
- Region: Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr
- Kanton Luzern: Verkehrs- und Tiefbauamt

Stand der Koordination

	Vororientierung	Zwischenergebnis	Festsetzung
1. Raumfreihaltung	()	()	(x)
2. Nutzung für Güterverkehr	()	(x)	()
3. Verladeterminal Schlund	()	(x)	()
4. Alternative Nutzung	(x)	()	()

Bedeutung / Stellenwert für die weiteren Verfahren:

- ✓ Vorgabe für Zonenplanänderungen, Bebauungspläne, Gestaltungspläne
- ✓ Vorgabe für Projektierung
- ✓ Auflage im Baubewilligungsverfahren

Beschreibung:

Im Zuge der Erweiterungsbauten der A2 wird das Industriegleis im Bereich Schlund für den Transport von Aushubmaterial genutzt. Das Industriegleis ist bis zur Verladestelle A2-Aushub realisiert. Nach Beendigung des Aushubes der A2/6-Baustelle soll der Deponie- und Umschlagplatz Schlund auch für Aushubmaterial von Fremdbaustellen (u.a. A2-Baustelle Kirchwaldtunnel) genutzt werden können, ein entsprechendes Bewilligungsverfahren ist im Gang.

zu 1. Raumfreihaltung

Da das Potenzial und die Realisierung des Industriegleises zum heutigen Zeitpunkt sehr schwierig zu beurteilen sind, soll der Raum für das Industriegleis freigehalten werden, um eine allfällige Fertigstellung des Gleises oder auch eine alternative Nutzung (z.B. Busspur, Stadtbahn, S-Bahn) zu ermöglichen. Eine baurechtliche Sicherung drängt sich nicht zuletzt deshalb auf, da Baurechte am 31. Mai 2012 verfallen. Der minimale Radius von 135 m erlaubt auf dem Gleis den Betrieb von Güterverkehr, einer S-Bahn oder einer Stadtbahn. Eine Verkleinerung der Radien bringt keine wesentlichen Vorteile in der Linienführung.

zu 2. Nutzung für Güterverkehr

Um nach den Auhubtransporten einen kostendeckenden Bahnbetrieb zu ermöglichen, braucht es neue Nutzungen, bei denen mindestens 25'000 Tonnen Güter pro Jahr über das Gleis transportiert werden. So müssten auch für die Fertigstellung der Schlaufe neue Nutzer gefunden werden, welche sich ins Stammgleis einkaufen. Da diese Wahrscheinlichkeit als eher gering eingeschätzt wird, ist die Fertigstellung des Gleises kurz- bis mittelfristig schwierig zu realisieren.

zu 3. Verladeterminale im Schlund

Die Nachfrage nach einem Verladeterminale am heutigen Standort der Aushubverladestelle ist schwierig zu beurteilen, da der Güterverkehr schnellen Veränderungen unterliegt. Die heute bestehende Verladestelle (Lastwagen/Bahn) kann an diesem Standort kurzfristig weitergeführt werden. Mittelfristig ist der Standort wegen seiner Eignung für intensivere Nutzungen und den Absichten der Grundeigentümer in Frage gestellt. Eine Eingliederung in eine zukünftige Nutzung dieses Gebietes ist Gegenstand der künftig durchzuführenden Planung. Aus städtebaulicher Sicht bleibt festzuhalten, dass auf jeden Fall Massnahmen getroffen werden müssen, welche die Wohnbevölkerung in der angrenzenden Wohnzone vor den Emissionen der jeweiligen Nutzung schützt. So wird ein Grünstreifen mit Erdhügel den allenfalls notwendigen Lärmschutzwänden vorgezogen.

zu 4. Alternative Nutzung

Der Betrieb einer S-Bahn/Stadtbahn mit leichtem Rollmaterial und der Betriebsart „Fahrt auf Sicht“ ist auf der Schlaufe Schlund technisch möglich. Die Nutzung des Gleises für Personentransporte kann weiter verfolgt werden. Betriebswirtschaftlich dürfte eine Bahnbetrieb kurz- bis mittelfristig schwierig umsetzbar sein. Die Betriebskosten können erst abgeschätzt werden, wenn das Erschliessungspotenzial abschätzbar ist. Somit wird der Zeitraum 2015 bis 2020 (3. Stufe S-Bahn Zentralschweiz) realistischer Bezugshorizont.

Der freigehaltene Raum des Industriegleises soll nach Bedürfnis kurz- bis mittelfristig für die Priorisierung des Busses verwendet werden können, um die Stabilität des Fahrplans zu verbessern.

Wichtigste Abhängigkeiten / Hinweise auf andere Koordinationsblätter:

V 02 Öffentlicher Verkehr

Dokumentation / Grundlagen:

- Senn und Partner AG: „Beurteilung zukünftige Nutzung des Industriegleises“, Oktober 2001.

Richtplan ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw

Koordinationsblatt

Nr. **U** | **01**

erstellt: 10.02.2003

nachgeführt:

Gegenstand: Umwelt

Federführung:

- Gemeinde Kriens
- Gemeinde Horw
- Stadt Luzern

weitere Beteiligte:

- Grundeigentümer

Ansprechpartner:

- Kanton Luzern: Raumplanungsamt
- Kanton Luzern: Verkehrs- und Tiefbauamt
- Kanton Luzern: Amt für Umweltschutz

Stand der Koordination

	Vororientierung	Zwischenergebnis	Festsetzung
1. Erwartete und verträgliche Verkehrsbelastung MIV	()	()	(x)
2. Umweltbonus	(x)	()	()
3. Lärm	()	(x)	()
4. Luft	()	(x)	()

Bedeutung / Stellenwert für die weiteren Verfahren:

- ✓ Vorgabe für Zonenplanänderungen, Bebauungspläne, Gestaltungspläne
- ✓ Vorgabe für Projektierung
- ✓ Auflage im Baubewilligungsverfahren

Beschreibung:

Kriens als Energiestadt ist bestrebt, durch raumplanerische Massnahmen Voraussetzungen für einen schonenden Umgang mit Ressourcen zu schaffen.

zu 1. Erwartete und verträgliche Verkehrsbelastung MIV

Die Nutzungsverdichtungen im ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw beeinträchtigen die umliegenden Gemeinden in erster Linie durch Mehrverkehr von Personenfahrzeugen und Lastwagen. Soll ein Entwicklungsschwerpunkt seine vorwiegend wirtschaftliche und raumplanerische Rolle als Standort für neue und zum Teil publikumsorientierte Nutzungen erfüllen, ist dieser Mehrverkehr nicht vermeidbar. Ausgehend vom heutigen Zustand und dem bewilligten Pilatusmarkt im Schlund kann bei Fertigstellung der Strasseninfrastrukturbauten mit einem Motorisierten Individualverkehr von rund 26'160 PW-Fahrten pro Tag gerechnet werden. Der erwartete und bewältigbare Mehrverkehr aus dem Flächenpotenzial beläuft sich auf rund 18'350 PW-Fahrten pro Tag.

Das kurz- bis mittelfristig vergrösserte Fahrtenaufkommen lässt sich rechtfertigen, wenn mit der Konzentration der Siedlungsentwicklung langfristig eine Verminderung des motorisierten Verkehrs für die Region als Ganzes erreicht wird. Weiter wird durch besondere Massnahmen im Bereich der Kreisels Schlund (auf Grund der Verlegung des Einkaufszentrums Pilatusmarkt in den Schlund) die Kapazität des Autobahnanschlusses erhöht und kontrolliert.

zu 2. Umweltbonus

Es sollen Anreize für Grundeigentümer geschaffen werden, damit diese Unternehmen mit einem Ökoplan ansiedeln. Dieser Ökoplan enthält zum Beispiel Massnahmen zum energieeffizienten Erstellen und Betreiben von Bauten und Anlagen oder zeigt auf, wie regenerative Energien bei Einzelobjekten oder im Verbund genutzt werden. Weiter kann der Ökoplan Massnahmen enthalten, welche die Erhöhung des Modal-Split zu Gunsten des Umweltverbundes zum Ziel haben (Gratisfahrrad/-ÖV-Abo für Beschäftigte, welche auf einen Parkplatz verzichten, Benutzung von Mobility-Autos für Geschäftsfahrten, gemeinsame Beschäftigtertransporte ab ÖV-Knoten, Gütertransporte mit der Bahn, Parkplatzbewirtschaftung u.a.). Der Umweltbonus verfolgt nicht das Ziel einer Nutzungserhöhung, sondern den schonenden Umgang mit den Ressourcen, welchen sich eine Energiestadt zum Ziel setzt.

zu 3. Lärm

Die Lärmimmissionen erreichen flächendeckend im ganzen ESP Perimeter kritische Werte. Durch die Überbauung der Freiflächen entlang den neuen Strassenzüge können die hintenliegenden Bauten weitgehend abgeschirmt werden. Die Belastung der Bahnhofstrasse durch Mehrverkehr soll durch Geschwindigkeitslimiten (30 km/h) auf ein Niveau unter den Grenzwerten geführt werden.

zu 4. Luft

Der ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw liegt in einem aus lufthygienischer Sicht relativ stark belasteten Gebiet. Neben den Emissionsquellen sorgen insbesondere die meteorologischen Grundtendenzen mit häufigen Inversionslagen für eine hohe Belastung. Mit den Eindeckungen und den Tunnellüftungen werden rund 40% der gesamten Emissionen, die auf der A2 ausgestossen werden, über die Portale und über ein Abluftkamin grossräumig verteilt. Damit entsteht eine gewisse Entlastung entlang der A2. Gebiete, die bisher wenig von den Verkehrsemissionen belastet wurden, erhalten zusätzliche Immissionen von 1-2µg Nox/m³. Somit werden die erwarteten Schadstoffemissionen durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen nur marginal beeinflusst.

Wichtigste Abhängigkeiten / Hinweise auf andere Koordinationsblätter:

N 01 Art und Mass der Nutzung

V 02 Öffentlicher Verkehr

R 01 Abstimmung Nutzung, Fahrten und Erschliessung

Dokumentation / Grundlagen:

- Bernath und Paulus AG: „Bericht zur Umweltverträglichkeitsprüfung 3. Stufe: Nationalstrasse A2/ Abschnitt 6 Arsenal – Kantonsgrenze Luzern/Nidwalden“, 1993 (überarbeitet 1995).
- Bernath und Paulus AG: „ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw: Strassenverkehr (MIV)“, September 01.
- Bernath und Paulus AG, HBI Haerter AG: „Bericht Neubeurteilung Entlüftungskonzept“, 1998.

Richtplan ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw

Koordinationsblatt

Nr. **R 01**

erstellt: 10.02.2003

nachgeführt:

Gegenstand: Abstimmung Nutzung, Fahrten und Erschliessung

Federführung:

- Controlling-Gruppe

weitere Beteiligte:

- Grundeigentümer

Ansprechpartner:

- Gemeinden Kriens, Horw, ev. Stadt Luzern
- Kanton Luzern: Amt für Umweltschutz
- Kanton Luzern: Verkehrs- und Tiefbauamt

Stand der Koordination

	Vororientierung	Zwischenergebnis	Festsetzung
1. IST-Zustand Fahrten	()	()	(x)
2. Verteilung pro Teilgebiet	()	()	(x)
3. Leitfaden für die Umsetzung	()	()	(x)
4. Bemessung der Anzahl Parkplätze	()	(x)	()
5. Flankierende Massnahmen	(x)	()	()

Bedeutung / Stellenwert für die weiteren Verfahren:

- ✓ Vorgabe für Zonenplanänderungen, Bebauungspläne, Gestaltungspläne
- ✓ Vorgabe für Projektierung
- ✓ Auflage im Baubewilligungsverfahren

Beschreibung:

Das Koordinationsblatt R 01 ist in zweierlei Hinsicht von Bedeutung:

- Eine Abstimmung von Nutzung und Erschliessung ist für einen effizienten und kostengünstigen Einsatz der Infrastrukturen von Bedeutung (V 01, V02, V03).
- Eine Abstimmung von Nutzung und Erschliessung minimiert die Umweltbelastung (U 01).

Der Kanton wirkt darauf hin, das Modell der Fahrtenkontingentierung und des Leitfadens für die Umsetzung als Grundlage in die Agglomerationspolitik einzubinden.

zu 1. IST-Zustand Fahrten

Für den Perimeter des ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw stehen 46'710 PW-Fahrten zur Verfügung. Davon sind 26'160 PW-Fahrten nach Fertigstellung der Infrastruktur (bereits bestehende und bewilligte Nutzung bzw. Überbauung Stand 2001) konsumiert. Nach Teilgebieten aufgeteilt, zeigt sich die Situation wie folgt:

Teilgebiet	PW-Fahrten pro Tag (DTV)
1. Eichhof	1'040
2. Grosshof	1'040
3. A2 Ost	7'060
4. A2 West	1'560
5. Mattenhof	4'330
6. Schweighof	1'870
7. Schlund Nord	1'560
8. Schlund Süd	5'100
9. Bahnhof Horw	2'600
TOTAL	26'160

zu 2. Verteilung pro Teilgebiet

Aufgrund des IST-Zustandes und unter Berücksichtigung des geschätzten Zusatzfahrtenaufkommens von 2'200 PW-Fahrten durch die Verlegung des Pilatus Marktes in den Schlund, verbleiben 18'350 PW-Fahrten als Gesamtfahrtenkontingent für die künftige Entwicklung. Ein Grossteil dieses Fahrtenkontingents verteilt sich wie folgt auf die einzelnen Teilgebiete:

Teilgebiet	PW-Fahrtenkontingent für Industrie/ Gewerbe/ Dienstleistung/ Wohnen
1. Eichhof	450
2. Grosshof	1'100
3. A2 Ost	1'100
4. A2 West	0
5. Mattenhof	1'350
6. Schweighof	4'050
7. Schlund Nord	2'400
8. Schlund Süd	1'150
9. Bahnhof Horw	2'250
TOTAL	13'850
Zusatzfahrtenkontingent	4'500
GESAMTTOTAL	18'350

Die Berechnungen haben ergeben, dass die im Koordinationsblatt N 01 aufgezeigten Bruttogeschossflächenpotenziale mit Industrie-, Gewerbe-, Wohn- und Büronutzung und einem zugeteilten Fahrtenkontingent von 13'850 Fahrten realisierbar sind. Der Anteil des öffentlichen und langsamen Verkehrs (Velo, zu Fuss) muss dabei mittel- bis langfristig 20% (resp. 40% in den Zentrumszonen) des Gesamtverkehrs betragen.

Die grossen Nutzungsreserven und die begrenzte Verkehrsinfrastruktur (auch nach Fertigstellung des Ausbauprojektes A 2/6) verlangen eine Ein- bzw. Begrenzung der verkehrsintensiven Nutzungen. Die Ausscheidung einer Reserve soll den Handlungsspielraum für das Entwicklungsgebiet begrenzt öffnen. Das Zusatzfahrtenkontingent von 4'500 PW-Fahrten soll also für verkehrsintensive Nutzungen oder unvorhergesehene Veränderungen eingesetzt werden. Dieses Restkontingent bleibt als Handlungsspielraum in den Händen der Gemeinderäte von Horw (900) und Kriens (3'600). Dabei darf das Restkontingent nicht für eine einzelne oder zwei Nutzungen aufgebraucht und die Verteilung pro Teilgebiet soll gewährleistet werden.

zu 3. Leitfaden für die Umsetzung

Bei der Eingabe eines Baugesuches werden Art und Mass der Nutzung festgelegt. Die Gemeinden überprüfen anhand der Liste der Nutzungen und ihrem relativen Fahrtenaufkommen (vgl. Anhang 3 Erläuterungsbericht), ob die Nutzung vom Verkehrsaufkommen her als unproblematisch, problematisch oder heikel beurteilt werden kann. Diese Liste der unproblematischen Nutzungen soll im Bau- und Zonenreglement verankert sein. Die Gesamtliste ist ein Hilfsmittel für die Bauverwalter und wird periodisch mit den kantonalen Stellen (AfU und VTA) überprüft und ergänzt:

- a) Unproblematische Nutzungen sind solche, welche gemäss Liste der Nutzungen und ihrem relativen Fahrtenaufkommen als nicht verkehrsintensiv beurteilt werden können. Die Baugesuche können wie bisher behandelt werden.
- b) Problematisch sind Nutzungen, welche gemäss Liste der Nutzungen und ihrem relativen Fahrtenaufkommen verkehrsintensiv sein können und weitere Untersuchungen für die Beurteilung erfordern. Die Gesuchsteller müssen im Baugesuch nachweisen, wie viele Fahrten die Nutzung produziert und wie der entstehende Verkehr bewältigt wird. Wenn die Bauwilligung erteilt wird, geht die Differenz des durchschnittlich verträglichen Fahrtenaufkommens pro Grundstücksfläche zum erwarteten Fahrtenaufkommen pro Grundstücksfläche zu Lasten des Zusatzfahrtenkontingents der Gemeinde.
- c) Als heikel werden diejenigen Nutzungen beurteilt, welche übermässig viel Fahrten pro Grundfläche produzieren und/oder welche gemäss Umweltschutzgesetzgebung Art. 9 UVP-pflichtig sind.

Die Gemeinden prüfen in Zusammenarbeit mit dem VTA periodisch (ca. alle 5 Jahre) die Kapazität des Strassennetzes pro Teilgebiet. Die Basis bilden Verkehrszählungen. Die Situation soll dann neu beurteilt und gegebenenfalls die Nutzungsliste in Absprache mit der Controlling-Gruppe neu definiert werden.

Die ESP Planung empfiehlt die Umsetzung der Nutzungsbewilligung gemäss PBG (§ 184, Abs. 1, lit b) für Baugesuche und entsprechender Ergänzung im Baureglement, damit Bauvorhaben bereits eingereicht werden können auch wenn der Nutzer noch nicht bekannt ist. In diesem Fall kann dem Gesuchsteller eine Baubewilligung für unproblematische Nutzungen mit geringem Verkehrsaufkommen erteilt werden.

Bei bestehenden Nutzungen, welche schon als verkehrintensiv gelten, ist der Bestand garantiert. Bei Umnutzung oder Verdichtung sollen dieselben Verfahren wie bei Neubauten angewandt werden, da Umstrukturierungsflächen in den Berechnungen des Gesamtgebietes berücksichtigt wurden.

zu 4. Bemessung der Anzahl Parkplätze

Die Bemessung der Anzahl Parkplätze von Nutzungen, welche als nicht verkehrintensiv verstanden werden, erfolgt im Baubewilligungsverfahren auf der Grundlage der jeweils gültigen Vorschriften. Bei Nutzungen, welche als verkehrintensiv oder eher verkehrintensiv gelten, soll ergänzend zum Nachweis des Fahrtenaufkommens auch der Bedarf an Parkplätzen aufgezeigt werden. Die kommunalen (Parkierungs-) Vorschriften sind zwecks Umsetzung dieses Vorgehens anzupassen und zu ergänzen. Gemeinschaftsanlagen werden in einem Bebauungsplan festgelegt.

zu 5. Flankierende Massnahmen

Nach Fertigstellung der Strasseninfrastruktur des A2/6-Projektes, werden je nach Entwicklung auf der Strasse Verkehrssteuerungsmassnahmen während den Hauptverkehrszeiten geprüft (z.B. Dosierung mit Beschränkung der Grünzeiten der in die Hauptachsen einmündenden Verkehrsströme) und allenfalls ergriffen.

Wichtigste Abhängigkeiten / Hinweise auf andere Koordinationsblätter:

N 01 Art und Mass der Nutzung

U 01 Umwelt

V 01 Individualverkehr, Erschliessung: Motorfahrzeuge, Velos, Fussgänger

V 02 Öffentlicher Verkehr

R 02 Koordination der Entscheide der öffentlichen Hand

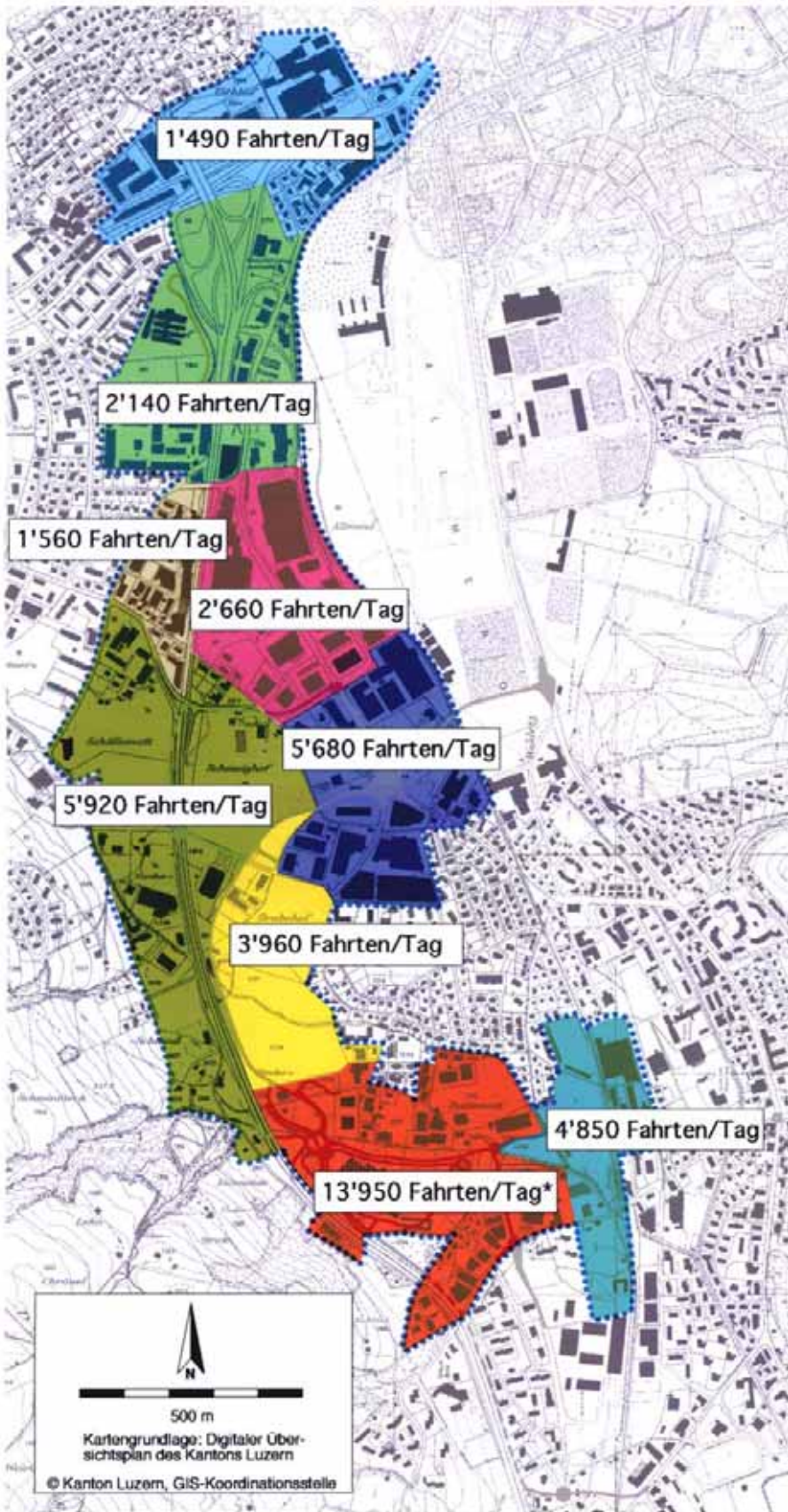
Dokumentation / Grundlagen:

- Bernath und Paulus AG: „ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw: Strassenverkehr (MIV)“, September 2001
- Bernath und Paulus AG: „Konzept Fahrtenzuteilung (MIV)“, Oktober 2001.

ESP Eichhof-Schlund-
Bahnhof Horw

Karte zu
Koordinationsblatt R 01

**Abstimmung
Nutzung, Fahrten und
Erschliessung:
Strassenverkehrsbelastung
pro Teilgebiet; IST-Zustand
und geschätztes Potenzial**



- 1 Eichhof
- 2 Grosshof
- 3 A2 Ost
- 4 A2 West
- 5 Mattenhof
- 6 Schweighof
- 7 Schlund Nord
- 8 Schlund Süd
- 9 Bahnhof Horw

* inkl. Pilatusmarkt

Grundlagen:

- Perimeter
- fehlende Gebäude
- neue Strassen

Bernath & Paulus AG
10.02.03 **ecoptima**

Richtplan ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw

Koordinationsblatt

Nr. **R 02**

erstellt: 26.06.2003

nachgeführt:

Gegenstand: Koordination der Entscheide der öffentlichen Hand

Federführung:

- Controlling-Gruppe

weitere Beteiligte:

- Grundeigentümer
- Zweckverband öffentlicher Verkehr
- Regionalplanungsverband
- Transportunternehmungen (SBB, VBL, LSE)

Ansprechpartner:

- Kanton Luzern: Raumplanungsamt, Verkehrs- und Tiefbauamt, Wirtschaftsförderung, Amt für Umweltschutz
- Gemeinde Kriens: Bauverwaltung
- Gemeinde Horw: Bauverwaltung
- Stadt Luzern: Stadtplanungsamt

Thema	Wer	Wann Kurzfristig: bis 2007 Mittelfristig: bis 2015 Langfristig: später	Wie	Stand der Koordination V: Vororientierung Z: Zwischenergebnis F: Festsetzung
1. Richtplan • Inkraftsetzung	Gemeinderat Horw, Einwohnerrat Kriens, Stadtrat Luzern ⁴ , Regierungsrat	2003	Beschlüsse Exekutive/Parlament ⁴	(F)
• Nachführung / Anpassung / Leitfaden für die Umsetzung des Fahrtenmodells	Folgeorganisation Controlling-Gruppe	2003/04	Beschlüsse Exekutive	(F)
• Koordination mit anderen Entwicklungsschwerpunkten	Kanton Luzern (RPA)	2003/04	Kantonaler Richtplan	(Z)
2. Anpassung Zonenplan Kriens	Gemeinderat Kriens, Raumplanungsamt	2003/04	Beschluss	(F)
3. Integration Richtplan Schlund	Gemeinderat Kriens, Regierungsrat	2003/04	Beschluss	(F)
4. Technologie- / Gründerzentrum	Regierungsrat, Gemeinderäte, Fachhochschule	kurzfristig	Bildung einer Trägerschaft	(Z)
5. Verlegung Media Markt	Gemeinderat Kriens	mittelfristig	Vereinbarung	(V)
6. Wertstoffsammelstelle	Gemeinderäte Kriens resp. Horw	2003	Baubewilligungsverfahren	(Z)
7. Familiengärten/Grabhof	Gemeinderat Kriens	mittel-langfristig	Umzonung	(F)

⁴ Ergänzungen gemäss Beschluss des Einwohnerrates von Kriens vom 26.6.2003

8. Flankierende Massnahmen	Gemeinderat Kriens	nach Bedarf	Baubewilligungsverfahren ev. Volksabstimmung wenn finanzrelevant	(Z)
9. Zentrumsplanung Mattenhof	Gemeinderat Kriens	kurzfristig	Studienauftrag, Bebauungsplan	(V)
10. Zentrumsplanung Bahnhof Horw	Gemeinderat Horw	kurzfristig	Studienauftrag, Bebauungsplan	(Z)
11. Verbindung Eichhof-Eichwald	Gemeinderat Kriens	mittelfristig	Strassenplan	(V)
12. Verbindung Grosshof-Allmend	Kant. Bau- & Verkehrsdepartement/ Verkehrs- und Tiefbauamt	mittelfristig	Strassenplan in Strassenbauprogramm aufnehmen	(V)
13. Ergänzung Velo- und Fussgängeretz	Gemeinderäte Kriens und Horw, Verkehrs- und Tiefbauamt	mittel- bis lang- fristig	Baubewilligungsverfahren	(F)
14. S-Bahn Stationen • Mattenhof • Eichwald	Kant. Bau- & Verkehrsdepartement/ Verkehrs- und Tiefbauamt, SBB	kurzfristig kurzfristig	Plangenehmigungsverfahren BAV, in Finanzplanung aufnehmen	(F) (V)
15. Verlegung/ Tieferlegung S-Bahn Allmend-Bahnhof Luzern	Kant. Bau- & Verkehrsdepartement/ Verkehrs- und Tiefbauamt, SBB	mittelfristig	Plangenehmigungsverfahren BAV, in Finanzplanung aufnehmen	(Z)
16. neue Buslinie 31, Anpassen Linie 16	Kant. Bau- & Verkehrsdepartement, Verkehrs- und Tiefbauamt, Zweckverband öff. Verkehr	kurzfristig	Beschluss in Finanzplanung Kriens aufnehmen	(F)
17. Industriegleis: Freihaltebereich sichern	Gemeinderat Kriens/ IGG	kurz- bis mittel- fristig	Baulinien	(F)

Wichtigste Abhängigkeiten / Hinweise auf andere Koordinationsblätter:

N 01 Art und Mass der Nutzung

S 02 Mattenhof

S 03 Bahnhof Horw

S 04 Richtplan Schlund

V 01 Individualverkehr, Erschliessung: Motorfahrzeuge, Velos, Fussgänger

V 02 Öffentlicher Verkehr

V 03 Industriegleis

U 01 Umwelt

R 01 Abstimmung Nutzung, Fahrten und Erschliessung

R 03 Folgeorganisation für die Realisierung: Controlling-Gruppe

R 04 Marketing und Standortpromotion

Richtplan ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw

Koordinationsblatt

Nr. **R 03**

erstellt: 10.02.2003

nachgeführt:

Gegenstand: Folgeorganisation für die Realisierung: Controlling-Gruppe

Federführung:

- Kanton Luzern: Bau- & Verkehrsdepartement
- Gemeinderat Horw
- Gemeinderat Kriens
- Stadtrat Luzern

weitere Beteiligte:

- Grundeigentümer

Ansprechpartner:

- Kanton Luzern: Wirtschaftsförderung, Amt für Umweltschutz, Verkehrs- und Tiefbauamt, Raumplanungsamt
- Gemeinde Kriens: Wirtschaftsförderung, Bauverwaltung
- Gemeinde Horw: Bauverwaltung
- Stadt Luzern: Stadtplanungsamt

Stand der Koordination

	Vororientierung	Zwischenergebnis	Festsetzung
1. Aufgaben der Controlling-Gruppe	()	()	(x)
2. Organisation der Controlling-Gruppe	()	(x)	()

Bedeutung / Stellenwert für die weiteren Verfahren:

- Vorgabe für Zonenplanänderungen, Bebauungspläne, Gestaltungspläne
- Vorgabe für Projektierung
- Auflage im Baubewilligungsverfahren

Beschreibung:

zu 1. Aufgaben der Controlling-Gruppe

Zur Sicherstellung der Realisierung der vorgeschlagenen Massnahmen braucht es eine Arbeitsgruppe, die die Umsetzung in die Wege leitet und begleitet.

Die wichtigsten Aufgaben sind:

- Koordination der Umsetzung/Realisierung des Richtplans.
- Vermittlung und Abstimmung bei heiklen, gemeindeübergreifenden Vorhaben.
- Bewirtschaftung Fahrtenverteilung
- Erarbeitung eines Instrumentes für die Kontrolle von verkehrsintensiven Nutzungen (z.B. Infrastrukturvertrag mit Parkplatzbewirtschaftung)
- Erarbeitung eines Konzeptes „Umweltbonus“, gegebenenfalls Bewirtschaftung des Umweltbonus.
- Bewirtschaftung des Richtplans und Controlling: Die Realisierung des ESP wird sich über längere Zeit erstrecken. Eine längerfristig angelegte Steuerung, die auf die veränderten Rahmenbedingungen flexibel eingehen kann, ohne die Gesamtzielsetzung aus den Augen zu verlieren, ist notwendig.
- Koordination der Standortpromotion.
- Information der Bevölkerung.

Die Zuständigkeiten der einzelnen Körperschaften (Gemeinde, Kanton, Verbände) bleiben gewahrt.

zu 2. Organisation der Controlling-Gruppe

Die Controlling-Gruppe besteht aus je einer Delegation der drei Gemeinden sowie aus einem Vertreter des Kantons. Dieser übernimmt die kantonsinterne Koordination. Bei Bedarf können weitere Stellen/Ämter und die Grundeigentümer miteinbezogen werden. Die Arbeitsgruppe konstituiert sich selbst. Alle 3-6 Monate findet in der Regel eine Koordinationssitzung statt, in der die längerfristigen Aufgaben und Probleme besprochen werden, die Aufträge erteilt und die Anträge an die entscheidungskompetenten Organe der Planungspartner weitergeleitet werden. Für Entscheide bleiben die politischen Gremien der jeweiligen Gemeinde zuständig.

Die Finanzierung wird in einem separaten Vertrag geregelt.

Wichtigste Abhängigkeiten / Hinweise auf andere Koordinationsblätter:

- R 02 Koordination der Entscheide der öffentlichen Hand
- R 04 Marketing und Standortpromotion

Richtplan ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw

Koordinationsblatt

Nr. **R 04**

erstellt: 10.02.2003

nachgeführt:

Gegenstand: Marketing und Standortpromotion

Federführung:

- Wirtschaftsförderung Kriens

weitere Beteiligte:

- Grundeigentümer

Ansprechpartner:

- Kanton Luzern: Wirtschaftsförderung
- Region Luzern: Wirtschaftsförderung
- Controlling-Gruppe

Stand der Koordination

	Vororientierung	Zwischenergebnis	Festsetzung
1. Zielsetzung	()	()	(x)
2. Voraussetzungen	()	(x)	()
3. Standortwerbung/-promotion	()	(x)	()
4. Standortprofil	()	(x)	()

Bedeutung / Stellenwert für die weiteren Verfahren:

- Vorgabe für Zonenplanänderungen, Bebauungspläne, Gestaltungspläne
- Vorgabe für Projektierung
- Auflage im Baubewilligungsverfahren

Beschreibung:

zu 1. Zielsetzung

Angesichts des nationalen und internationalen Wettbewerbes und Überangebotes an Arbeitszonen genügt es nicht, Flächen zur Baureife zu bringen. Notwendig ist die Erarbeitung eines Standortprofils, das einem Investor eine überdurchschnittliche Qualität (interessanter Branchenmix, städtebauliche Qualität, Verkehrsinfrastrukturen, etc.) garantiert. Dieses Profil muss aufgebaut, zu einem Paket geschnürt und gezielt vermarktet werden. Für die Vermarktung sind gezielt und koordiniert die Kanäle der Wirtschaftsförderung und der privaten Investoren zu nutzen.

zu 2. Voraussetzungen

Damit der attraktive Standort von der kantonalen Wirtschaftsförderung zur Vermarktung aufgenommen wird, sind folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

- Das Terrain ist verfügbar. Die Koordination der Liegenschaftspolitik der öffentlichen Hand (Kanton, Gemeinde, private Transportunternehmungen) ist sichergestellt. In einer vertraglichen Vereinbarung zwischen Gemeinde und Kanton/Promotor ist Klarheit über anzusiedelnde Branchen/Betriebstypen und Preise geschaffen worden. Bei Terrains in Privatbesitz ist mit den Grundeigentümern eine vertragliche Vereinbarung getroffen worden.
- Die Wirtschaftsförderung oder ein privater Promotor verfügt über zuverlässige Preisangaben. Der Verkaufspreis des Terrains oder des Baurechts entspricht den Marktbedingungen und ist für eine gewisse Dauer garantiert (Investoren sind heute nicht bereit, ausgedehnte Verhandlungen über den Preis von Bauland und Altbauten zu führen).
- Das Terrain ist dem Zweck entsprechend eingezont und sämtliche Planungsprozesse sind abgeschlossen (alle Einsprachen erledigt).
- Das Terrain ist erschlossen. Die zulässige Verkehrsbelastung und die Parkplatzvorschriften sind definiert. Die Gemeinden und die kantonalen Stellen unterstützen Investoren bei der Durchführung von Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) sowie durch das Erstellen realistischer Zeitprogramme und geeigneter Projektorganisationen.
- Die Baubewilligung für zonenkonforme Bauten kann innerhalb von 3 Monaten erteilt werden (vorbehalten bleiben Verzögerungen durch Einsprachen und Beschwerden), wenn die vorgenannten Bedingungen erfüllt sind.

- Es besteht ein klar definiertes Angebot an Steuererleichterungen für wertschöpfungsstarke Betriebe (Produktion und Dienstleistungen), die ihre Erträge mehrheitlich ausserhalb des Landes oder des Kantons erzielen. Grundlage sind die kantonale Steuergesetzgebung und die Richtlinien der Wirtschaftsförderung.

zu 3. Standortwerbung/-promotion

Kurz- und mittelfristig ist die Standortpromotion im ESP-Perimeter unter der Federführung der Controlling-Gruppe zu koordinieren. Instrumente sind: Investorengespräche, schriftliche Unterlagen zum ESP und zu den Teilgebieten, gezielte persönliche Gespräche. Eine Koordination mit der kantonalen Wirtschaftsförderung ist sicherzustellen.

zu 4. Standortprofil

Für den Entwicklungsschwerpunkt Eichhof – Schlund – Bahnhof Horw sollen vor allem Wertschöpfungs- und/oder arbeitsplatzintensive Unternehmungen angesiedelt werden. So sind aus dem sekundären Sektor besonders Betriebe aus der Chemischen Industrie, Betriebe zur Herstellung von Präzisionsinstrumenten und Maschinenbaubetriebe erwünscht. Im Dienstleistungsbereich sind neben Nachrichten- und Informatikdiensten auch Betriebe aus der Kredit-, Versicherungs- und Immobilienbranche interessant. Ebenso attraktiv sind öffentliche Verwaltungen, Dienstleistungen für Unternehmen (Marktforschung, Ingenieurbüros etc.) und Unternehmungen im Bereich Forschung und Entwicklung. Diese Zusammenstellung ist nicht abschliessend zu verstehen.

Wichtigste Abhängigkeiten / Hinweise auf andere Koordinationsblätter:

R 02 Folgeorganisation für die Realisierung: Controlling-Gruppe

Dokumentation / Grundlagen:

- Richtplan des Kantons Luzern: Richtplan und Erläuterungsbericht, 25. August 1998.

Genehmigungsvermerke

Öffentliche Auflage vom 10. September 2002 bis 10. November 2002.

Vom Einwohnerrat der Gemeinde Kriens mit folgenden Änderungen beschlossen am: 26. Juni 2003

Koordinationsblatt Nr. N 01: Art und Mass der Nutzung

Stand der Koordination

Ziffer 7 entfällt

Ziffer 8 wird zur Ziffer 7

Fussnote bei Ziffer 8: Ursprüngliche Ziffer 7 wurde durch Beschluss des Einwohnerrates von Kriens vom 26.06.2003 gestrichen.

zu 7. Nutzungsschwerpunkte ausserhalb des Perimeters (Stadion Allmend)

ganzer Abschnitt streichen

Koordinationsblatt Nr. V 02: Öffentlicher Verkehr

Stand der Koordination

Neuer Text: 5. Leistungssteigerung öffentlicher Verkehr

Fussnote bei Ziffer 5: Neue Formulierung gemäss Beschluss des Einwohnerrates von Kriens vom 26.06.2003.

Neuer Text:

zu 5. Leistungssteigerung öffentlicher Verkehr

Neben der angestrebten guten ÖV-Anbindung der Arbeitsgebietsgebiete soll abgeklärt werden, wie die Leistung des öffentlichen Verkehrs zwischen Obernau, Kriens und dem Bahnhof Luzern gesteigert werden kann.

Fussnote bei Ziffer 5: Neue Formulierung gemäss Beschluss des Einwohnerrates von Kriens vom 26.06.2003.

Koordinationsblatt Nr. R 02: Koordination der Entscheide der öffentlichen Hand

Abschnitt Thema, Ziff. 1, Richtplan, Inkraftsetzung

Spalte „Wer“ ergänzen mit „Stadtrat Luzern“

Spalte „Wie“ ergänzen mit „/ Parlament“

Fussnote zu „Wer“ und „Wie“: Ergänzungen gemäss Beschluss des Einwohnerrates von Kriens vom 26.06.2003.

Titelblatt Richtplan

Datum 10. Februar 2003 ersetzen durch: 26. Juni 2003 – genehmigt durch den Einwohnerrat von Kriens

Der Präsident:



Markus Hägorn

Der Schreiber:



Robert Lang

Öffentliche Auflage vom 10. September 2002 bis 10. November 2002.

Vom Gemeinderat der Gemeinde Horw mit folgender Änderung beschlossen am: 17. Juli 2003

Koordinationsblatt Nr. U 01: Umwelt

Abschnitt Beschreibung, Absatz zu Ziff. 3, letzter Satz: „Die Belastung der Bahnhofstrasse durch Mehrverkehr soll durch Geschwindigkeitslimiten (30 km/h) auf ein Niveau unter den Grenzwerten geführt werden“ streichen.

Der Gemeindepräsident: *10*



Alex Haggmüller

Der Gemeindegemeinschafter:



Daniel Hunn

Öffentliche Auflage vom 10. September 2002 bis 10. November 2002.

Vom Grossen Stadtrat von Luzern beschlossen am:

27. Nov. 2003

Die Ratspräsidentin:

Der Stadtschreiber:



Helen Haas-Peter



Toni Göpfert

Vom Regierungsrat genehmigt mit Entscheid Nr. vom

Datum:

Unterschrift

Zustimmung durch Gebr. Amberg AG vom

NAMENS DER GEBR. AMBERG AG

.....

Zustimmung durch Geschwister Baumgartner vom **- 6. Nov. 2003**

NAMENS DER GESCHWISTER BAUMGARTNER



Zustimmung durch Geschwister Theiler vom **27. Okt. 2003**

NAMENS DER GESCHWISTER THEILER



Zustimmung durch Krieger & Linsi AG vom.....

NAMENS DER KRIEGER & LINSI AG

.....

Zustimmung durch Marazzi GU AG vom

NAMENS DER MARAZZI GENERALUNTERNEHMUNG AG

.....

Zustimmung durch Coop Immobilien AG vom

NAMENS DER COOP IMMOBILIEN AG

.....

Abkürzungen

aGF	anrechenbare Geschossfläche
BAV	Bundesamt für Verkehr
DL	Dienstleistung
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FZ	Fahrzeuge
LSE	Luzern – Stans – Engelberg Bahnen
LSV	Lärmschutzverordnung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr
PBG	Planungs- und Baugesetz
S-Bahn	Stadtbahn
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
UVB	Umweltverträglichkeitsbericht
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VBL	Verkehrsbetriebe Luzern
VTA	Verkehrs- und Tiefbauamt