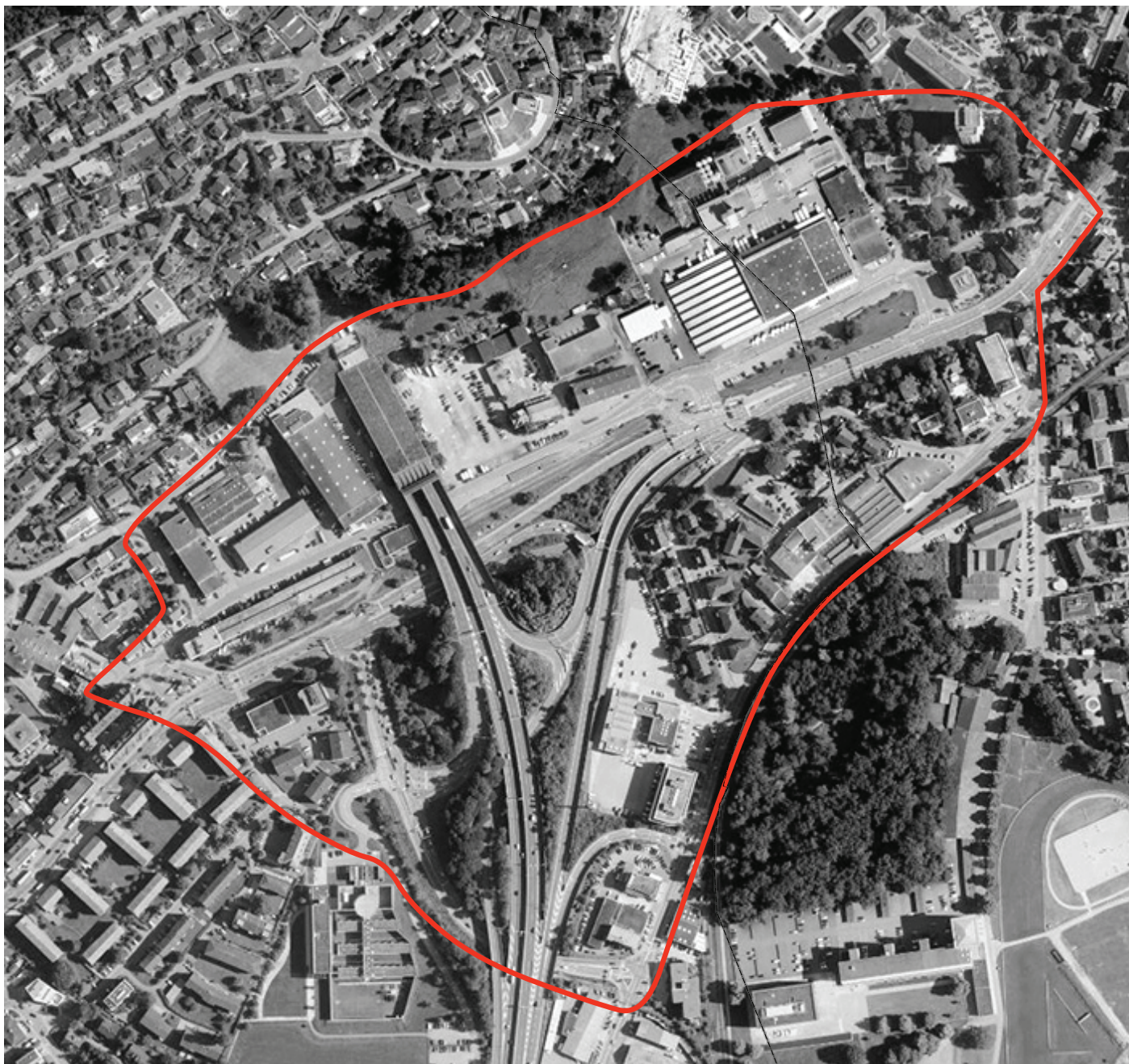


**Entwicklungskonzept LuzernSüd
Vertiefungsgebiet II, Stadtraum Luzernerstrasse**

Stadträumliche Richtlinien

Schlussversion rev.	01.09.2015
Schlussversion	01.06.2015
überarbeitete 2.Version	28.01.2015
Vorabzug Vernehmlassung	01.09.2014



Auftraggeber Gemeindeverband LuzernPlus
Thomas Glatthard (Gebietsmanager LuzernSüd)

Riedmattstrasse 14
6031 Ebikon

Verfasser Team LuzernSüd Städtebau (Federführung)
Ernst Niklaus Fausch Architekten eth/sia gmbh
Feldstrasse 133 | CH-8004 Zürich
t: 0041 (0)43 500 10 40 | f: 0041 (0)43 500 10 49
info@enf.ch | www.enf.ch

Ursina Fausch | Anne Brandl | Simone Cartier

Freiraumplanung
Studio Vulkan GmbH
Vulkanstrasse 120 | CH-8048 Zürich
t: 0041 (0) 43 336 60 70 | f: 0041 (0) 43 336 60 80
info@studiovulkan.ch | www.studiovulkan.ch

Dominik Bückers | Sandra Schlosser | Mirjam Scharnofske

Verkehrsplanung (Beratung)
Bürokobi GmbH
Bärenstutz 11K | CH-3110 Münsingen
t: 0041 (0)31 721 96 39
kobi.fritz@bluewin.ch

Fritz Kobi

Verkehrsplanung
Kontextplan AG
Käfiggässchen 10 | CH-3011 Bern
t: 0041 (0) 31 544 22 55
info@kontextplan.ch | www.kontextplan.ch

Stefanie Ledergerber | Markus Reichenbach

Gemeinde Horw
Markus Bachmann, Baudepartement Hochbau
Michael Mahrer, Baudepartement Tiefbau

Gemeinde Kriens
Stefan Lauber, Umwelt- und Sicherheitsdepartement
Didier Lindegger, Umwelt- und Sicherheitsdepartement
Thomas Lustenberger, Baudepartement Planung/Baugesuche
Kurt Margadant, Verkehr
Roger Michelon, Ortsplaner
Stefan Oberer, Umwelt- und Sicherheitsdepartement

Stadt Luzern
Ruedi Frischknecht, Stadtentwicklung
Jürg Rehsteiner, Städtebau
Gregor Schmid, Umweltschutz
Martin Urwyler, Tiefbauamt

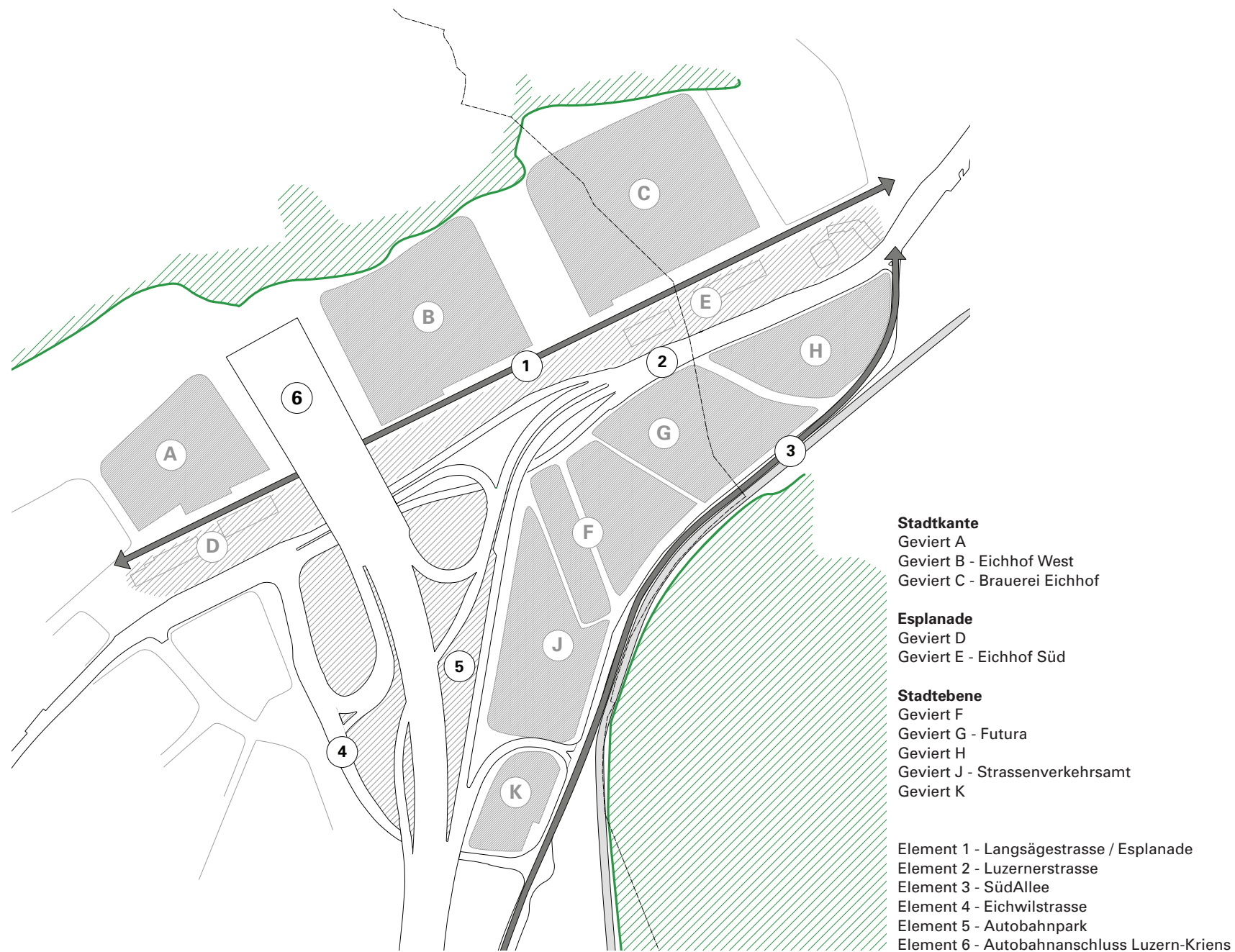
Kanton Luzern
Markus Casutt, Denkmalpflege
Pius Etter, Iawa
Ruedi Gubler, uwe
Beat Hofstetter, vif
Cüneyd Inan, rawi
Ernst Schmid, vif

Astra
Rainer Klostermann, AG Städtebau Bypass Süd
Thomas Kloth, Astra

VVL
Roman Steffen

Beirat Städtebau
Pierre Feddersen
Monika Jauch-Stolz
Daniel Lengacher
Armando Meletta
Beat Nipkow
Jürg Rehsteiner
Tomaso Zanoni

weitere Projektbeteiligte



Zusammenfassung

Einleitung

- 8 Ausgangslage
- 15 Zielsetzungen
- 16 Vorgehen und Arbeitsmethode

Konzeptionelle Richtlinien

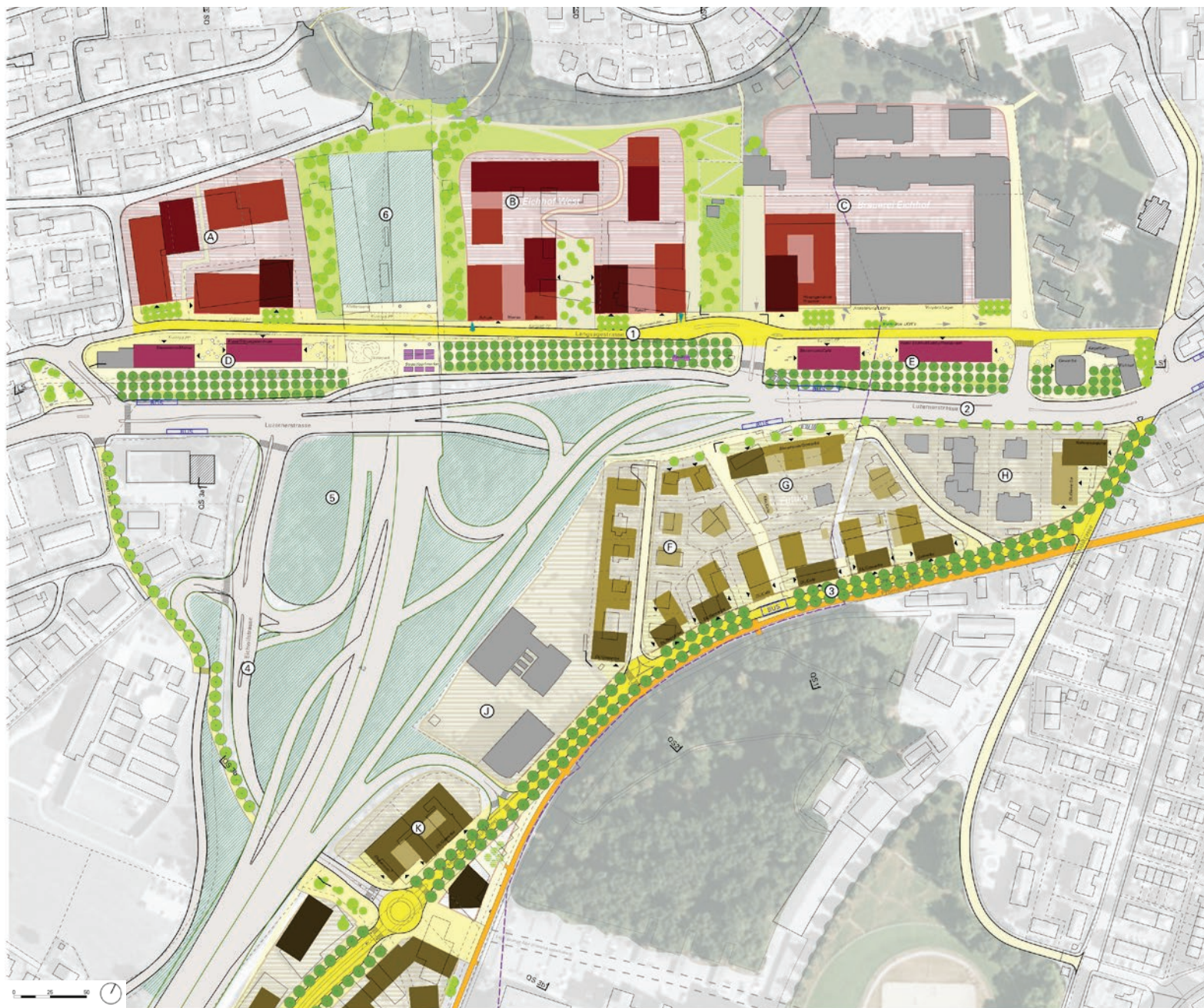
- 18 Konzept
- 20 Stadtraum
- 22 Freiraum
- 24 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- 26 Veloverkehr
- 28 Fussverkehr
- 30 Öffentlicher Verkehr
- 32 Nutzung
- 34 Entwicklungsschritte (kurz-, mittel-, langfristig)
- 41 Hinweise

Planungsrichtlinien

- 43 Gevierte: Steckbriefe, Planungsrichtlinien, Schnittstellen
- 45 Stadtkante: Gevierte A bis C
- 57 Esplanade: Gevierte D und E
- 65 Stadtebene: Gevierte F bis K
- 85 Elemente: Steckbriefe, Planungsrichtlinien, Schnittstellen
Elemente 1 bis 6

Anhang

- Konzeptplan
- Nachhaltigkeitsbeurteilung



Konzeptplan Vertiefungsgebiet II

Im Auftrag von LuzernPlus hat sich das Team LuzernSüd von Januar bis September 2014 mit den stadträumlichen und verkehrlichen Qualitäten, Defiziten und Potenzialen des Vertiefungsgebietes II auseinandergesetzt. Kantonale, städtische und kommunale Fachstellen wurden ebenso wie Eigentümer und weitere Interessierte partizipativ in den Prozess eingebunden.

Ausgangslage

Räumliche Fragmentiertheit, funktionale Dispersion und Unwägbarkeiten in den Planungsabsichten haben dazu geführt, dass die stadträumlichen Richtlinien vom Stadtraum und vom öffentlichen Raum aus gedacht und formuliert sind. Ein räumliches Gerüst zusammenhängender, attraktiv gestalteter Freiräume unterschiedlicher Aneignungs- und Nutzungsqualitäten schafft einen tragfähigen und robusten Rahmen für die Unbestimmtheit zukünftiger Nutzungen und Gestaltungen der einzelnen Baubereiche. Ergebnis sind daher stadträumliche Richtlinien, die städtebauliche Spielregeln und verkehrliche Konzeptideen für einzelne Gevierte und Elemente formulieren.

Ergebnisse

Die Studie formuliert drei zentrale Ziele für das Gebiet:

Ziele

Schaffung von zwei Stadtseiten mit eigenen Qualitäten

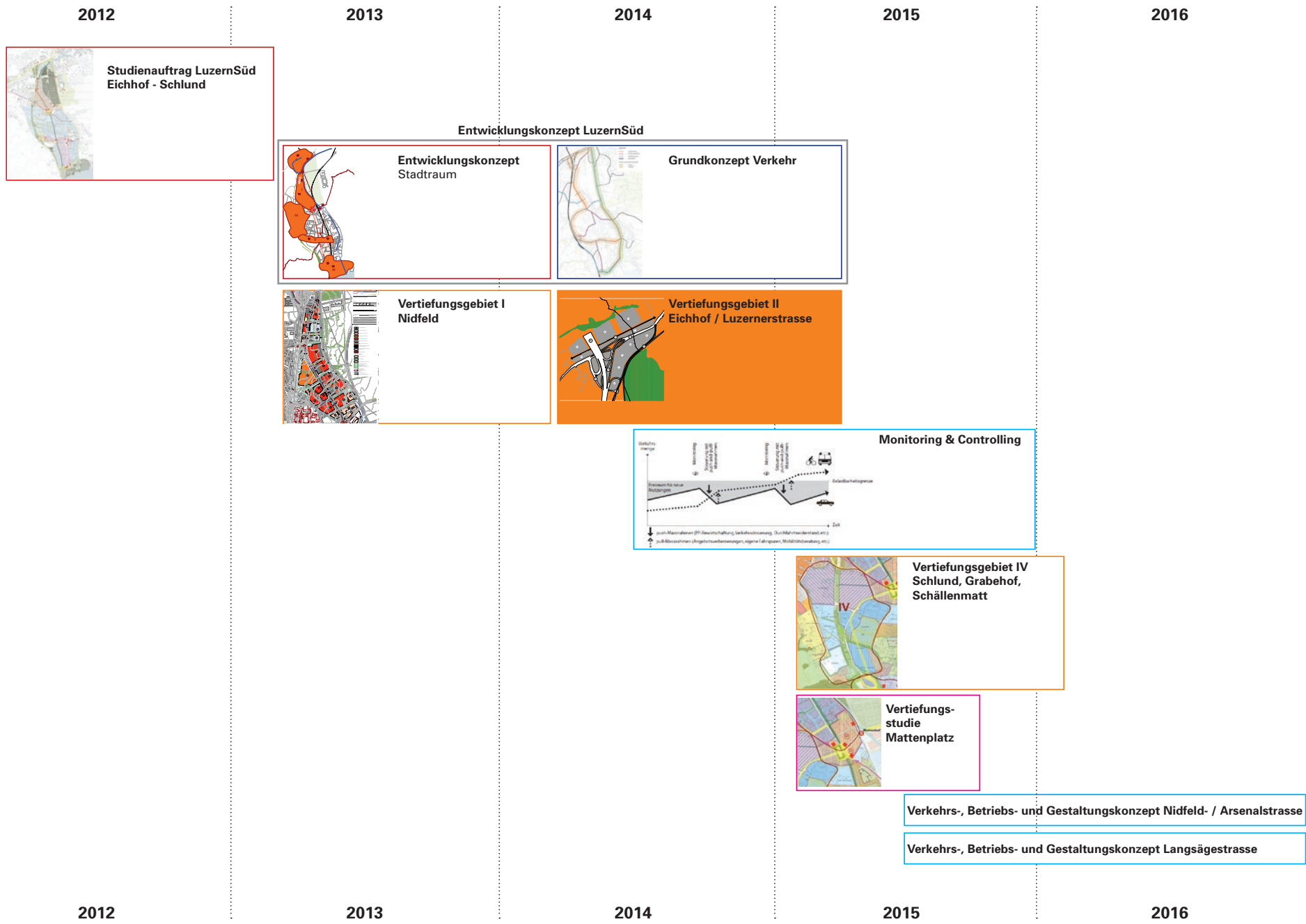
- einer Stadtkante entlang der Langsägestrasse, die den Hangfuss abschliesst; Diese Stadtseite ist durch Hochpunkte und grossmassstäbliche Volumen mit mehrheitlich gewerblicher und dienstleistungsorientierter Nutzung geprägt.
- einer Stadtebene zwischen Luzernerstrasse und Arsenalstrasse (SüdAllee), die die Logik des Vertiefungsgebietes I weiterführt und abschliesst. Diese Stadtseite ist durch kleinteilige Volumen geprägt, deren Nutzung zur Luzernerstrasse durch Gewerbe und Dienstleistungen bestimmt wird, während zur SüdAllee das Wohnen dominiert, Bebauung und Grün sich zunehmend verschränken.

Schaffung eines prägnanten Stadteingangs Luzern / Kriens

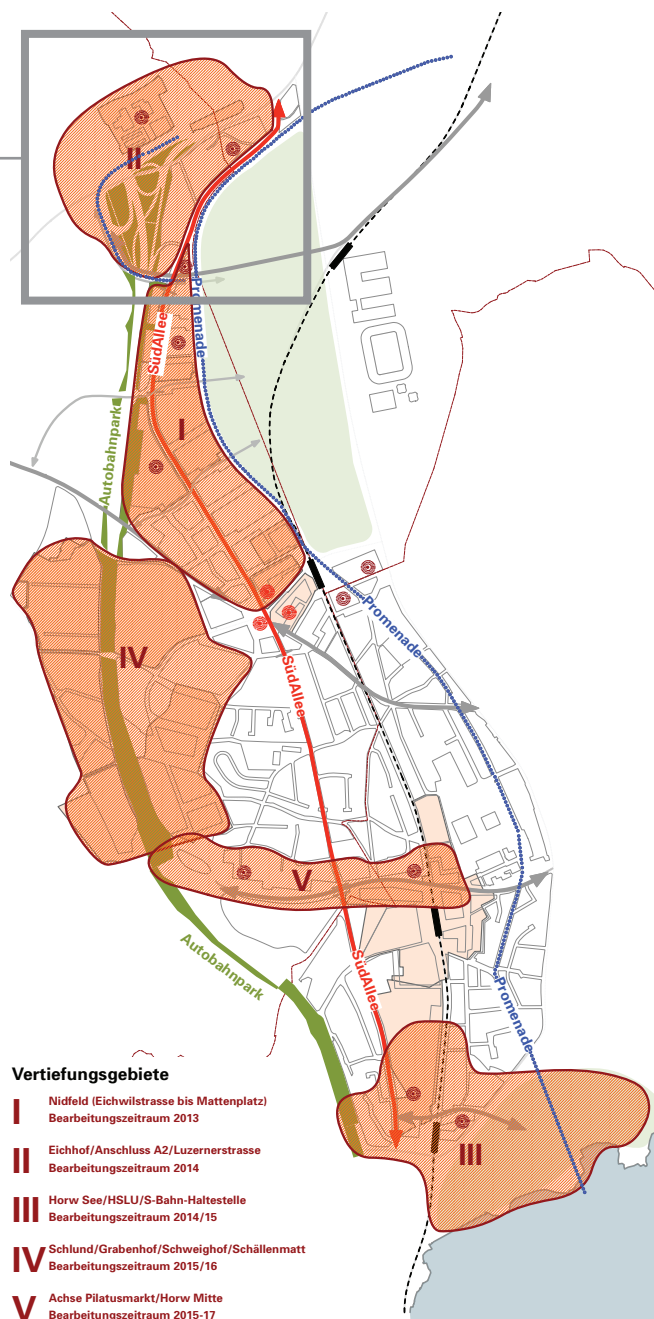
- akzentuiert durch drei Hochhäuser entlang der Langsägestrasse, die wichtige Merkmale im Stadtgefüge sind;
- durch die Ausbildung einer Esplanade aus mehrfachen Baumreihen, die als Kopf des Autobahnparks eine identitätsstiftende Adresse für die Langsägestrasse und ein grüner Rücken für die Luzernerstrasse ist;

Vernetzung der beiden Stadtseiten in Nord-Süd Richtung

- durch die Schaffung einer übergeordneten Veloverbindung Kupferhammer - Eichwilstrasse - SüdAllee - Promenade;
- durch den Ausbau der Velo- und Fusswegeverbindung vom Sonnenberghang bis zur Promenade;
- durch die Vernetzung der Alterssiedlung Eichhof mit der Promenade;
- durch die Schaffung einer übergeordneten Velo- und Fusswegeverbindung im Rahmen des Astra Projektes Bypass.



Vertiefungsgebiet II



Entwicklungskonzept LuzernSüd

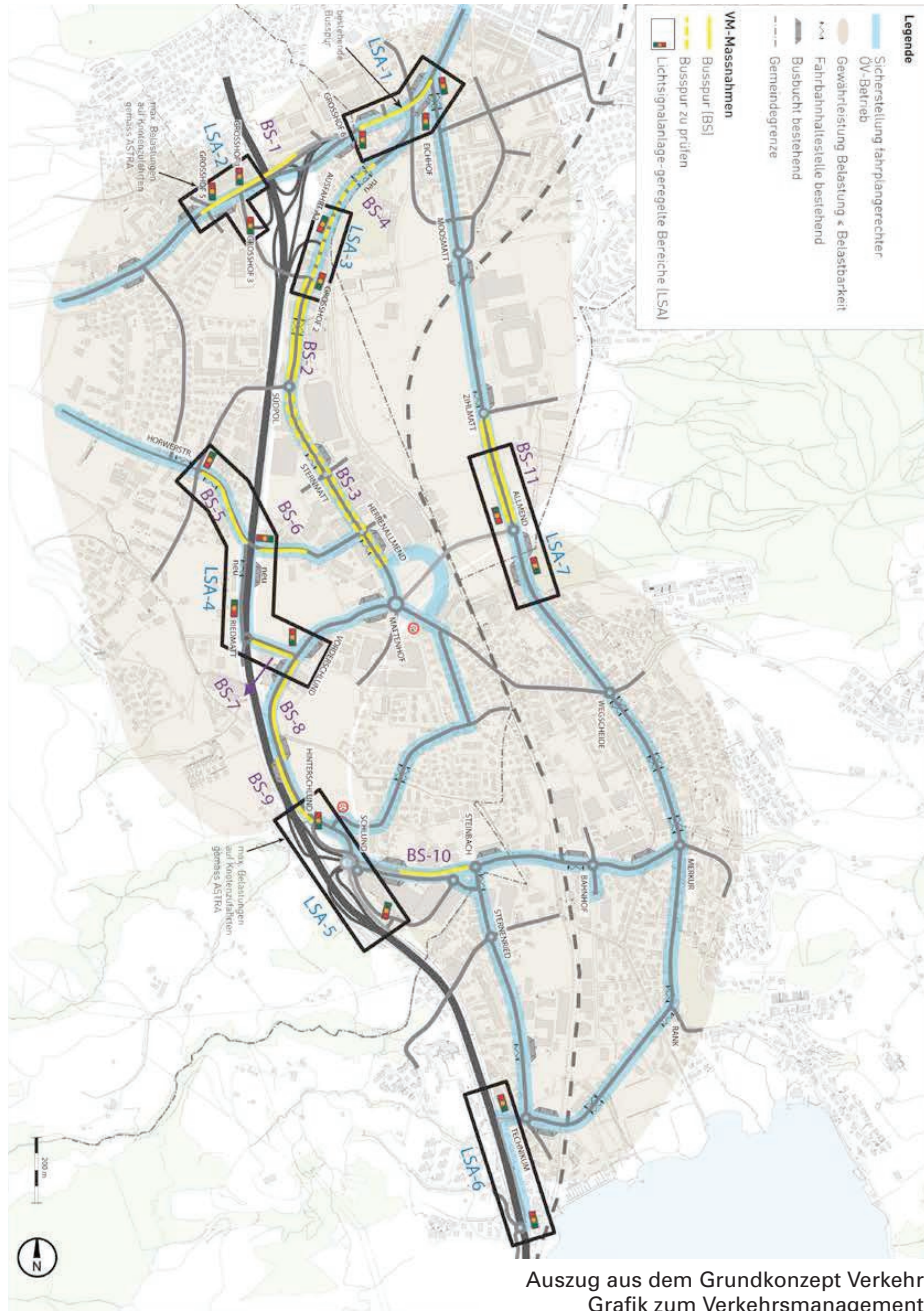
LuzernSüd stellt ein dynamisches, gemeindeübergreifendes Stadtgebiet von Luzern, Horw und Kriens dar, dessen Entwicklungspotential gross ist. Zahlreiche Entwicklungs- und Bauprojekte sind geplant oder bereits in Gange. Um eine Kohärenz zwischen den einzelnen Projekten zu schaffen, bedarf es einer übergeordneten Sichtweise, welche das Gebiet als eigenen Stadtteil betrachtet. Dafür haben sich die beteiligten Projektpartner, die Stadt Luzern und die Gemeinden Horw und Kriens, als Teil des Gemeindeverbands Luzern Plus zu einer engen Zusammenarbeit und einer kooperativen Entwicklung des Stadtraumes LuzernSüd zusammengefunden.

Aufbauend auf den Ergebnissen eines Studienauftrags hat das Team LuzernSüd im Sommer/Herbst 2013 ein Entwicklungskonzept für LuzernSüd erarbeitet. Im Herbst 2013 haben die für die Projektorganisation von LuzernSüd zentralen Akteure – die Kerngruppe mit den VertreterInnen der verantwortlichen Verwaltungsstellen der drei Gemeinden sowie die Steuerungsgruppe – das Entwicklungskonzept gut geheissen. Es bildet die von allen Beteiligten akzeptierte Basis für die weiteren Planungsschritte.

Das Entwicklungskonzept beinhaltet

- die Festlegung von räumlichen und strukturellen Schwerpunkten: Definition von drei linearen Strukturelementen (Südallee, Autobahnpark, Promenade) und fünf Vertiefungsgebieten,
- Festlegungen zum Verkehr,
- Aussagen zur Nutzung und dem Charakter der unterschiedlichen Bereiche und Quartiere,
- eine Priorisierung der nächsten Bearbeitungsthemen,
- Aussagen zur Organisation und den Beteiligten.

Gemäss der Priorisierung wurde 2014 das Vertiefungsgebiet II präzisiert. Die Ergebnisse der Untersuchung mündeten in die vorliegenden stadträumlichen Richtlinien zum Vertiefungsgebiet II, Stadtraum Luzernerstrasse.



Grundkonzept Verkehr

Das im Frühjahr 2014 von LuzernPlus in Auftrag gegebene Grundkonzept Verkehr stellt das notwendige Pendant zum Entwicklungskonzept LuzernSüd dar. Der Verkehr spielt bei der Umsetzung der Ziele einer verdichtenden Siedlungsentwicklung nach Innen eine entscheidende Rolle. Gemäss dem Leitbild LuzernSüd soll die zukünftige Siedlungsentwicklung ohne den Ausbau des Strassennetzes erfolgen (mit Ausnahme des Nationalstrassennetzes). Für die Entwicklung von LuzernSüd gilt somit der Grundsatz einer angebotsorientierten Verkehrsplanung. Die Umsetzung dieses Grundsatzes erfolgt mit der 3V-Strategie:

- Verkehr vermeiden
- Verkehr verlagern
- Verkehr verträglich gestalten.

Das Strassennetz ist bereits heute teilweise nahe an der Kapazitätsgrenze. Dies bedeutet, dass das zusätzliche MIV-Aufkommen aus den Entwicklungsarealen möglichst minimiert werden soll. Es ist ein verknappender Umgang mit neuen Parkplätzen gefordert, denn jeder zusätzliche Parkplatz geniert auch zusätzliche MIV-Fahrten. Im Grundkonzept Verkehr wird aufgezeigt, wie künftig die Anzahl neuer Parkplätze berechnet werden soll. Aufgrund der beschränkten Reserven für zusätzlichen Autoverkehr im Strassennetz muss das künftige Verkehrsaufkommen aus den Entwicklungsarealen vor allem mit dem öffentlichen Verkehr und mit dem Fuss- und Veloverkehr abgewickelt werden. Entsprechend sind der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr aktiv zu fördern.

Um die Funktionalität der Verkehrsinfrastrukturen und der Verkehrsangebote zu gewährleisten sowie die Einhaltung der Belastbarkeitsgrenzen sicherzustellen, bedarf es eines umfassenden Monitoring und Controllings.

Die Aussagen des Grundkonzepts Verkehr zum MIV, Fuss- und Veloverkehr, öffentlichen Verkehr, zur Parkierung, zum Verkehrs- und Mobilitätsmanagement sind für das Vertiefungsgebiet II wegleitend.

Das Grundkonzept Verkehr wird Ende 2015 den Parlamenten der beteiligten Gemeinden zur Kenntnisnahme und Zustimmung vorgelegt.



Luftbild 2010

Vertiefungsgebiet II



Entwicklungskonzept Luzern Süd

Vertiefungsgebiet II

Das Vertiefungsgebiet II ist eine strukturelle Schlüsselstelle und ein funktionales Scharnier innerhalb von Luzern Süd. Es bildet den nördlichen Auftakt des gemeindeübergreifenden Stadtteils und stellt gleichzeitig entlang der Luzernerstrasse die stadträumliche Eingangssituation für Luzern bzw. Kriens dar. Die im Entwicklungskonzept Luzern Süd vorgeschlagenen linearen Strukturelemente - Autobahnpark, Südallee und Promenade - nehmen hier ihren Anfang. Sie strukturieren als identitätsstiftendes Rückgrat Luzern Süd in Nord-Süd-Richtung und ermöglichen verschiedene Erschliessungsgeschwindigkeiten und -qualitäten.

Das Vertiefungsgebiet II bildet den Übergang zwischen Luzern und Kriens. Es ist geprägt durch eine heterogene Ansammlung aus Wohnbauten, Industrie- und Gewerbenutzungen, die durch übergeordnete Verkehrsinfrastrukturen dominiert wird. Die Luzernerstrasse stellt die zentrale Ortsdurchfahrt von Kriens sowie die Verbindungsachse zwischen Kriens und Luzern dar. Darüber hinaus ist sie die Anschlussstelle zur Autobahn A2. Als mehrspurige, West-Ost verlaufende, übergeordnete Stadtstrasse teilt sie das Vertiefungsgebiet II mittig und bildet zusammen mit der sie oberirdisch kreuzenden, Nord-Süd verlaufenden A2 ein prägnantes, städtebaulich trennendes Strassensystem. Die A2 dominiert das Gebiet nicht nur durch ihre Hochlage, sondern ebenso durch ihre Abfahrten sowie Ein- und Ausfahrten in den Sonnenbergtunnel.

Historisch eine Randlage von Kriens und Luzern, wirkt das Gebiet peripher, obwohl es sich im Zuge des Wachstums von Stadt und Gemeinde und ihrer strukturellen Verflechtungen heute in zentraler Lage des gemeinsamen Agglomerationsraumes befindet.

Zielsetzungen

Das übergeordnete Ziel der Studie zum Vertiefungsgebiet II war es, integrale stadträumliche Spielregeln und verkehrliche Konzeptideen aufzuzeigen, mit denen

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

Ziel ist es mit stadträumlichen Richtlinien den verschiedenen Planungsakteuren konkrete Handlungsempfehlungen an die Hand zu geben, mit denen

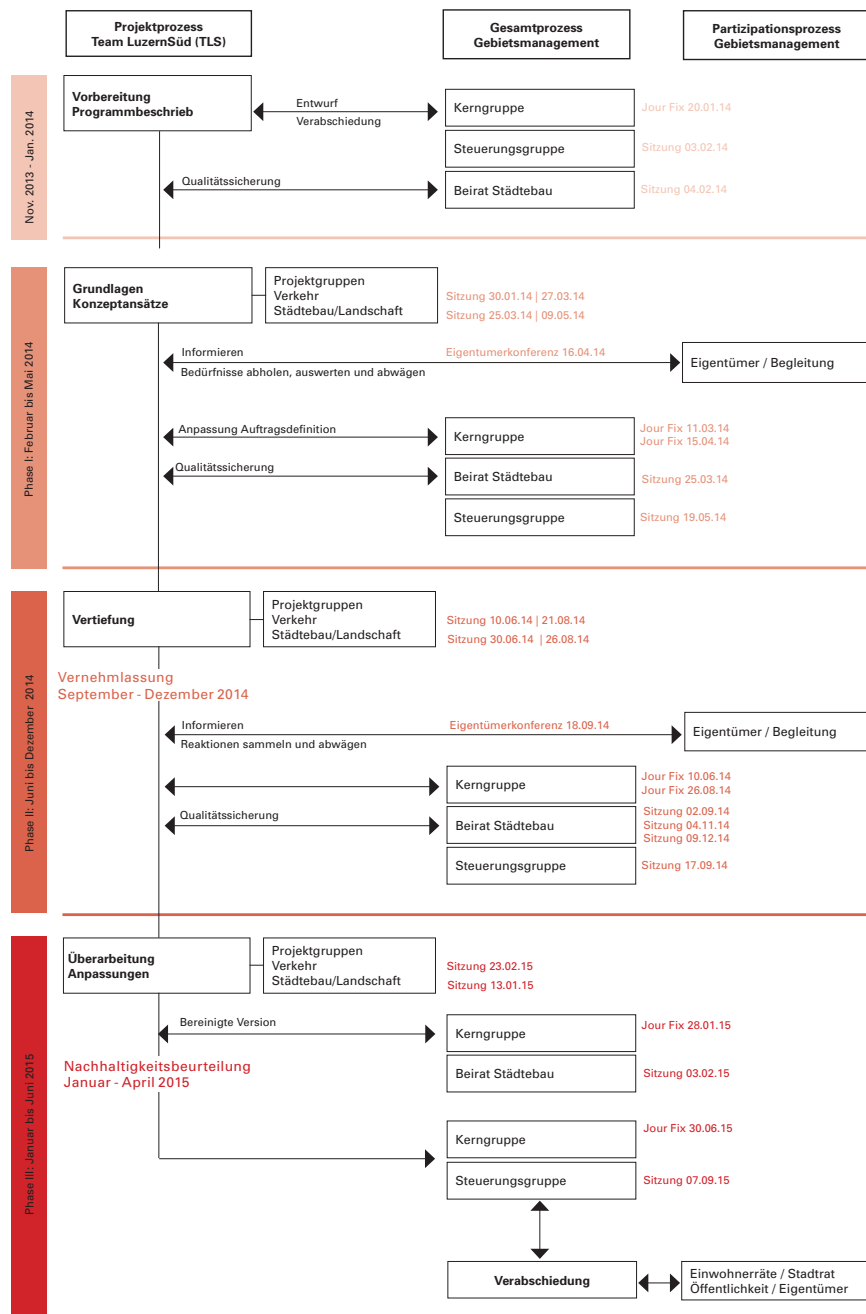
- die Bedürfnisse privater Grundeigentümer und die Planungsabsichten der öffentlichen Hand aufeinander abgestimmt und präzisiert werden können;
- Schnittstellen zu tangierenden Verkehrsprojekten der öffentlichen Hand berücksichtigt werden;
- Schnittstellen zu angrenzenden Vierteln oder Elementen berücksichtigt werden;
- eine gesamthafte Betrachtung des öffentlichen Raumes und seine übergeordnete Gestaltung gewährleistet ist;
- die Schaffung von Aneignungs- und Nutzungsqualitäten des öffentlichen Raumes gewährleistet ist.

Begriffsbestimmungen

In den nachfolgenden stadträumlichen Richtlinien werden die Begriffe Geviert und Element verwendet.

Ein Geviert ist ein Teil der Stadt, der strukturell, funktional und typologisch eine Einheit bildet bzw. durch ähnliche Qualitäten oder Defizite geprägt wird. Die Einteilung des räumlich und funktional fragmentierten Gebietes in Gevierte erlaubt es, die übergeordneten Zielsetzungen in überschaubare Betrachtungsperimeter weiter zu entwickeln. Für die Erarbeitung von Planungsinstrumenten ist daher das bezeichnete Geviert als Planungsperimeter verpflichtend.

Für die Festlegungen im öffentlichen Raum wird der Begriff Element verwendet. Elemente sind Freiraum- und Verkehrsstrukturen, die das Gebiet gesamthaft gliedern und ihm Form geben. Für die weiteren Planungsschritte bilden die Elemente den jeweiligen Betrachtungsperimeter. Sie gewährleisten die wichtige strukturelle und funktionale Vernetzung des Vertiefungsgebietes II mit den im Entwicklungskonzept formulierten stadträumlichen und verkehrlichen Qualitäten.



Januar Start der Studie Im Herbst 2013 beschliesst die Kerngruppe die Durchführung einer Studie zum Vertiefungsgebiet II, Stadtraum Luzernerstrasse, mit der das Entwicklungskonzept LuzernSüd präzisiert werden soll. Im Januar 2014 verabschieden die entsprechenden Gremien von LuzernSüd den Programmbeschrieb. Das Team LuzernSüd schlägt einen Bearbeitungszeitraum von 9 Monaten vor.

Grundlagen für die Bearbeitung bildeten:

- das Leitbild LuzernSüd vom Dezember 2010
- die Resultate des Studienauftrags des Teams LuzernSüd vom Januar 2013
- das Entwicklungskonzept LuzernSüd vom September 2013
- die städtebaulichen Richtlinien zum Vertiefungsgebiet I vom September 2013
- der Programmbeschrieb zum Vertiefungsgebiet II, Stadtraum Luzernerstrasse vom Januar 2014
- das im Aufbau befindliche Grundkonzept Verkehr
- bestehende Planungen und Projekte

Eigentümerkonferenz April 2014 In einer ersten Phase wird eine Analyse der Stärken und Schwächen des Gebietes vorgenommen und es werden erste Konzeptansätze formuliert. Im April werden die Eigentümer über die ersten Ergebnisse informiert. Ihre Bedürfnisse und Entwicklungsabsichten werden eingeholt und im weiteren Bearbeitungsprozess berücksichtigt. Die Bearbeitung erfolgt in enger Abstimmung mit den Projektgruppen Verkehr und Städtebau/Landschaft. Zwischenstände werden dem Beirat Städtebau und der Kerngruppe vorgestellt.

Eigentümerkonferenz September 2014 In einer zweiten Phase werden die Ansätze zu integralen stadträumlichen Spielregeln und verkehrlichen Konzeptideen vertieft. Anregungen der Projektgruppen werden in einem rollenden Verfahren in die Studie eingearbeitet. Im September geht ein Vorabzug der stadträumlichen Richtlinien zur Vernehmlassung an die entsprechenden Fachstellen der Gemeinden Kriens und Horw, der Stadt Luzern sowie dem Kanton. Gleichzeitig werden im September 2014 die Eigentümer im Vertiefungsgebiet II über die Ergebnisse informiert.

Vernehmlassung September bis Dezember 2014 Die Vernehmlassung der stadträumlichen Richtlinien zum Vertiefungsgebiet II wurde Ende 2014 abgeschlossen. Die über fünfzig eingereichten Anregungen und Ergänzungen zeugen von einer konstruktiven und lebendigen Auseinandersetzung mit diesem, für LuzernSüd wichtigen Gebiet. An der Vernehmlassung beteiligt waren:

- Gemeinde Kriens: Baudepartement und Umweltschutz
- Gemeinde Horw: Baudepartement
- Stadt Luzern: Stadtentwicklung, Städtebau, Umweltschutz, Tiefbauamt

- Kanton Luzern: Denkmalpflege, Landwirtschaft und Wald (lawa), Verkehr und Infrastruktur (vif), Umwelt und Energie (uwe), Raum und Wirtschaft (rawi), Baubewilligungen
- VVL
- Astra
- Beirat Städtebau
- Herzog-Elmiger AG

Im Januar 2015 fand die Einarbeitung der Vernehmlassungsergebnisse statt. Gleichzeitig startete ein zweistufiges Workshopverfahren zur Beurteilung der Nachhaltigkeit der stadträumlichen Richtlinien zum Vertiefungsgebiet II. Ziel war das Aufzeigen von Optimierungsmöglichkeiten und Empfehlungen aus Nachhaltigkeitsperspektive. Die Nachhaltigkeitsbeurteilung weist auf drei Risiken hin:

- Das Risiko des Überangebots an Arbeits- und Wohnflächen
- Das Risiko von Mehrverkehr durch neue Arbeits- und Wohnflächen und den Bau des Bypasses
- Das Risiko einer Verschlechterung des Investitionsklimas durch mehrheitlich top-down entwickelte planerische Vorgaben

Die Nachhaltigkeitsbeurteilung empfiehlt:

- die Durchlässigkeit des Vertiefungsgebietes II in Nord-Süd und West-Ost Richtung für den Fuss- und Veloverkehr zu stärken
- die Erreichbarkeit und Attraktivität der Freiräume zu verbessern
- die Gestaltung zukünftiger öffentlicher Freiräume mit Blick auf alle Nutzende partizipativ zu entwickeln
- die im Grundkonzept Verkehr vorgeschlagenen Massnahmen zu institutionalisieren, um einer Überlastung des Gebietes durch Mehrverkehr entgegenzuwirken

Der vollständige Bericht der Nachhaltigkeitsbeurteilung ist diesen stadträumlichen Richtlinien angehängt. Insofern sich die Beurteilung auf konkrete Gevierte und Elemente bezieht, sind ihre Empfehlungen in den jeweiligen Steckbriefen direkt vermerkt.

Die Ergebnisse der Studie „Vertiefungsgebiet II, Stadtraum Luzernerstrasse“ sind in diesem Bericht dokumentiert und werden 2015 den Parlamenten der beteiligten Gemeinden zur Kenntnisnahme und Zustimmung vorgelegt.

**Nachhaltigkeitsbeurteilung
Januar bis April 2015**

Schaffung von zwei Stadtseiten mit eigenen stadträumlichen Qualitäten

Nördlich der Langsägestrasse entsteht eine Stadtkante, die den Hangfuss abschliesst. Diese Stadtseite ist durch Hochpunkte und grossmassstäbliche Volumen mit mehrheitlich gewerblicher und dienstleistungsorientierter Nutzung geprägt. Zwischen Luzernerstrasse und Arsenalstrasse (SüdAllee) entsteht eine Stadtebene, die die Logik des Vertiefungsgebietes I weiterführt und abschliesst. Diese Stadtseite ist durch kleinteiligere Volumen geprägt. Während die Gebäude mit Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen zur Luzernerstrasse einen Lärmriegel bilden, kommt es Richtung SüdAllee zu einer Auflockerung und Differenzierung der Gebäudevolumen. Der Wohnanteil nimmt zu, Gebäude und Grünraum durchdringen sich zunehmend. Die heute unklar wirkenden Ränder zur Luzernerstrasse und zur Arsenalstrasse (SüdAllee) werden geklärt.

Schaffung eines prägnanten Stadteingangs Luzern / Kriens

Die Stadtkante entlang der Langsägestrasse wird durch drei Hochhäuser akzentuiert. Sie bilden Merkmale am Stadteingang von Luzern und Kriens. Mit der Schaffung einer prägnanten Silhouette schliessen sie den Stadtteil LuzernSüd vor der Hangkante ab. Die Hochpunkte stellen eine visuelle Korrespondenz zu den geplanten Hochhäusern am Mattenplatz und in Horw Mitte dar.

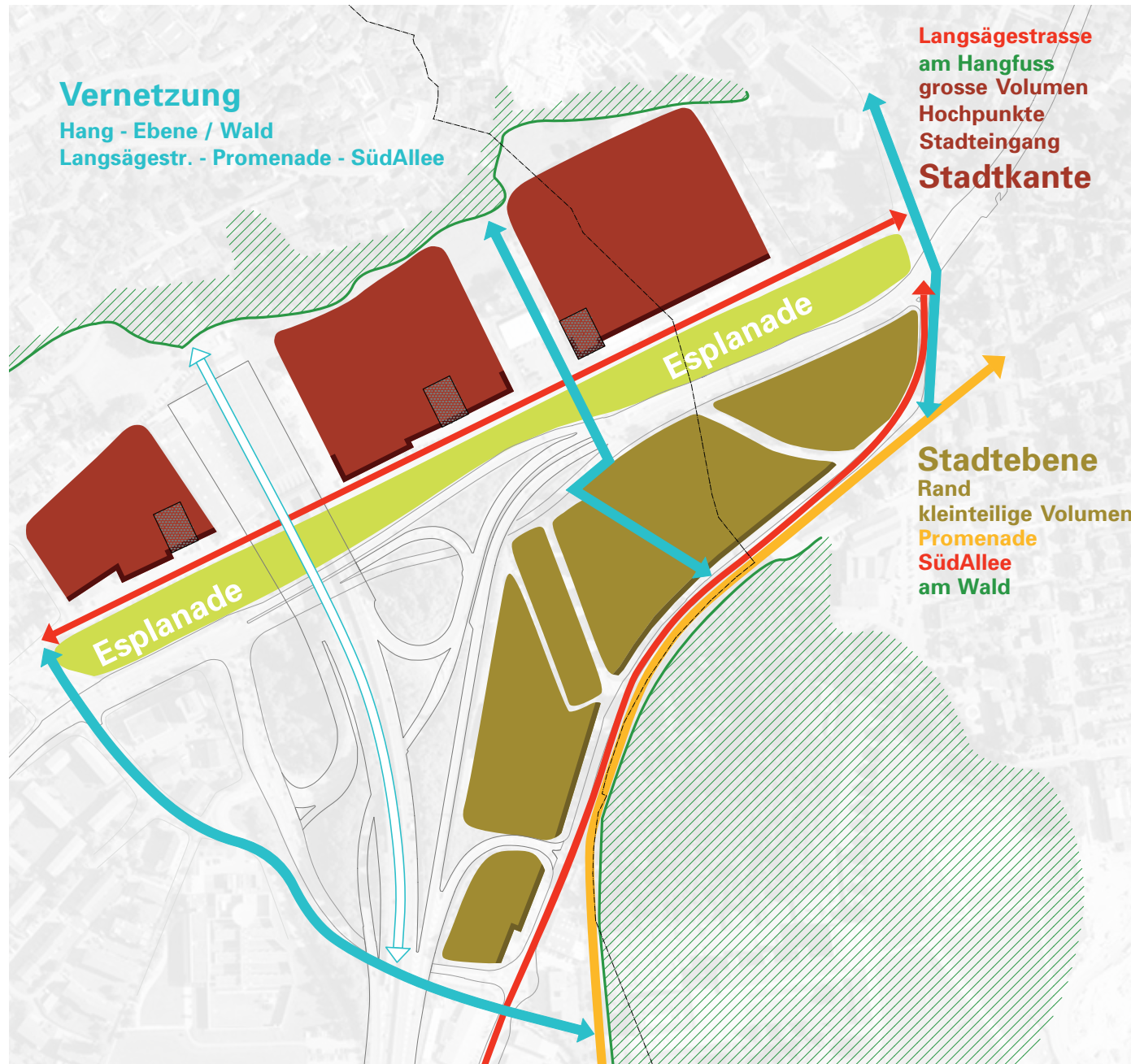
Eine Esplanade aus mehrfachen Baumreihen bildet als Kopf des Autobahnparks eine identitätsstiftende Adresse für die Gevierte nördlich der Langsägestrasse und einen grünen Rücken für die lärmige Luzernerstrasse.

Vernetzung der beiden Stadtseiten in Nord-Süd Richtung

Die funktionale und visuelle Vernetzung der beiden Stadtseiten wird durch drei wichtige, in Nord-Süd Richtung verlaufende Langsamverkehrsachsen gewährleistet.

- durch die Schaffung einer übergeordneten Verbindung Kupferhammer - Hofstetterstr. - Eichwilstr. - SüdAllee - Promenade;
- durch den Ausbau der Velo- und Fusswegeverbindung Scherensteig - Unterführung Luzernerstr.- Geviert G - Promenade;
- durch die Vernetzung der Alterssiedlung Eichhof mit der Promenade.

Die Schaffung einer übergeordneten Fuss- und Veloverbindung im Rahmen des Astra-Projektes Bypass ist nur nötig, wenn eine signifikante Verbesserung und Aufwertung dieser Verbindungen nicht möglich ist.



LAngsägestrasse

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



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



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

SÜdAllee

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



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



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

Sichtachse

Visuelle Vernetzung von Hang und Ebene







übergeordnete Freiraumelemente Luzern Süd

ESplanade

Kopf des Autobahnparks und Tor zu LuzernSüd

Adresse und Aufenthaltsraum, Adressbildung der Langsägestrasse
Retentionsflächen möglich, Platz für Pavillions und Gastronomie

Adressbildung Esplanade

überregionale Adressbildung

Zugänge Autobahnpark

SAlesiapark

Parkanlage

Parkanlage zur Naherholung, offen und von Luzernerstrasse einsehbar gestaltet
Die Integration von Retentionsflächen ist möglich, dies ist in der Projektierung des Bypass zu prüfen.

SOndernutzung

Fläche für Aktivitäten ohne dauernden Aufenthalt

Brückenplatz: Fläche unterhalb der Autobahn als Spiel- und Sportfläche, z.B. als Skatepark zu nutzen

NAturnahe Flächen

Vorrangflächen Ökologie

Die Grünflächen um das Infrastrukturbauwerk und die Überdeckung am Tunnelportal dienen als ökologischer Freiraum mit Vernetzungsfunktion.

GRünverbindungen

Vernetzung der Grün- und Freiflächen

Die neuen und bestehenden Grünräume bilden einen Teil der regionalen Freiraumvernetzung.

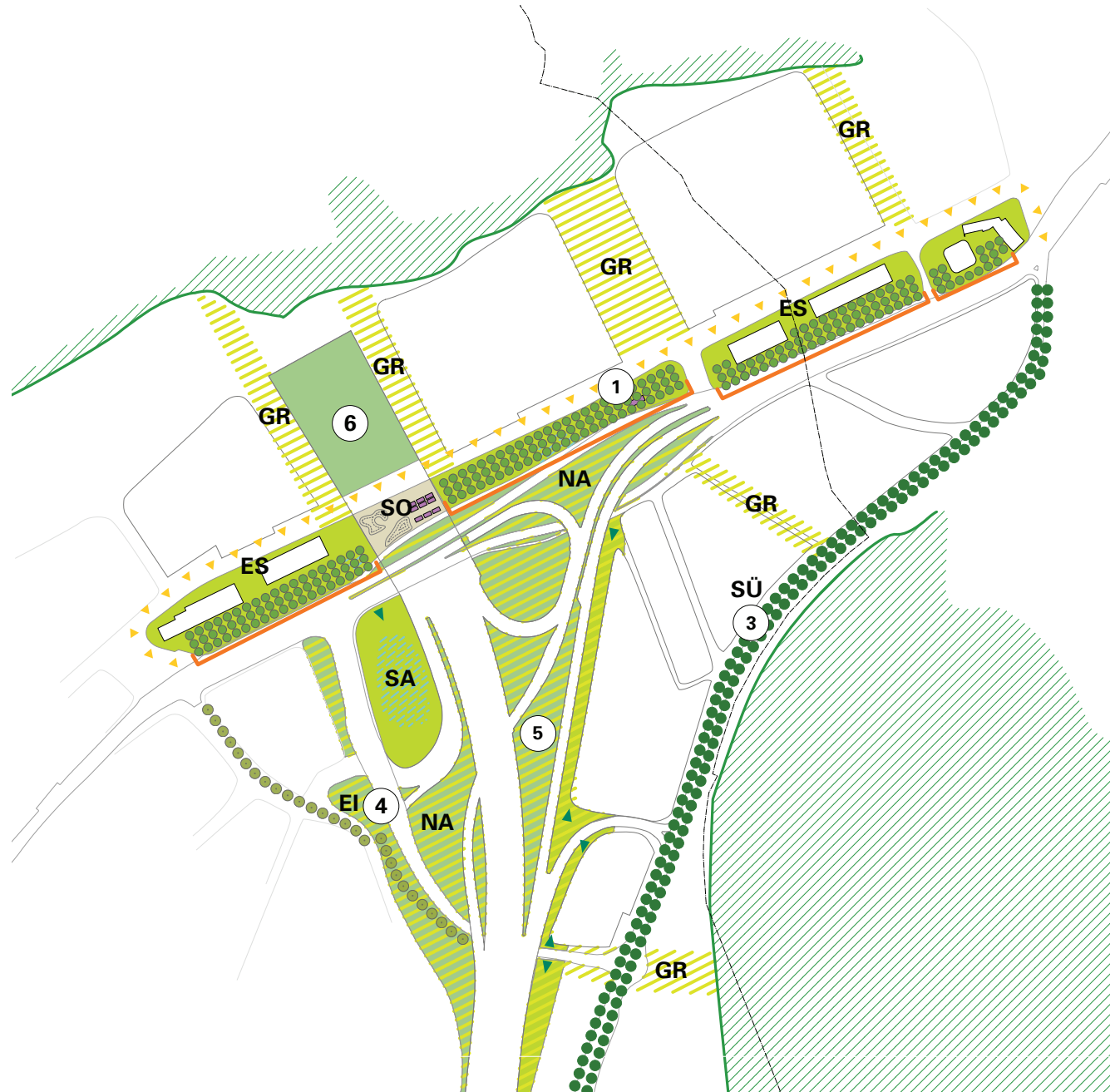
SÜdallee

zweiseitige Baumreihe

Eichwilstrasse

Velo- und Fusswegeverbindung Kupferhammer - Hofstetter- / Eichwilstrasse - Südallee - Promenade

3 Steckbriefnummer lineares Element



Für den motorisierten Individualverkehr gelten folgende Zielsetzungen:

- sicherstellen, dass kein Rückstau auf das Autobahnnetz auftritt
- gewährleisten der Funktionalität des Strassennetzes für den wirtschaftlich notwendigen motorisierten Individualverkehr
- sicherstellen, dass die Belastung der Strassenabschnitte deren Belastbarkeit nach den Grundsätzen der angebotsorientierten Planung nicht überschreitet
- sicherstellen einer flüssigen und verstetigten Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs innerhalb des Vertiefungsgebietes und von LuzernSüd mithilfe eines schrittweisen Aufbaus eines Verkehrsmanagementsystems

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



Autobahn A2, Auf- und Abfahrten



übergeordnete Durchgangsstrassen



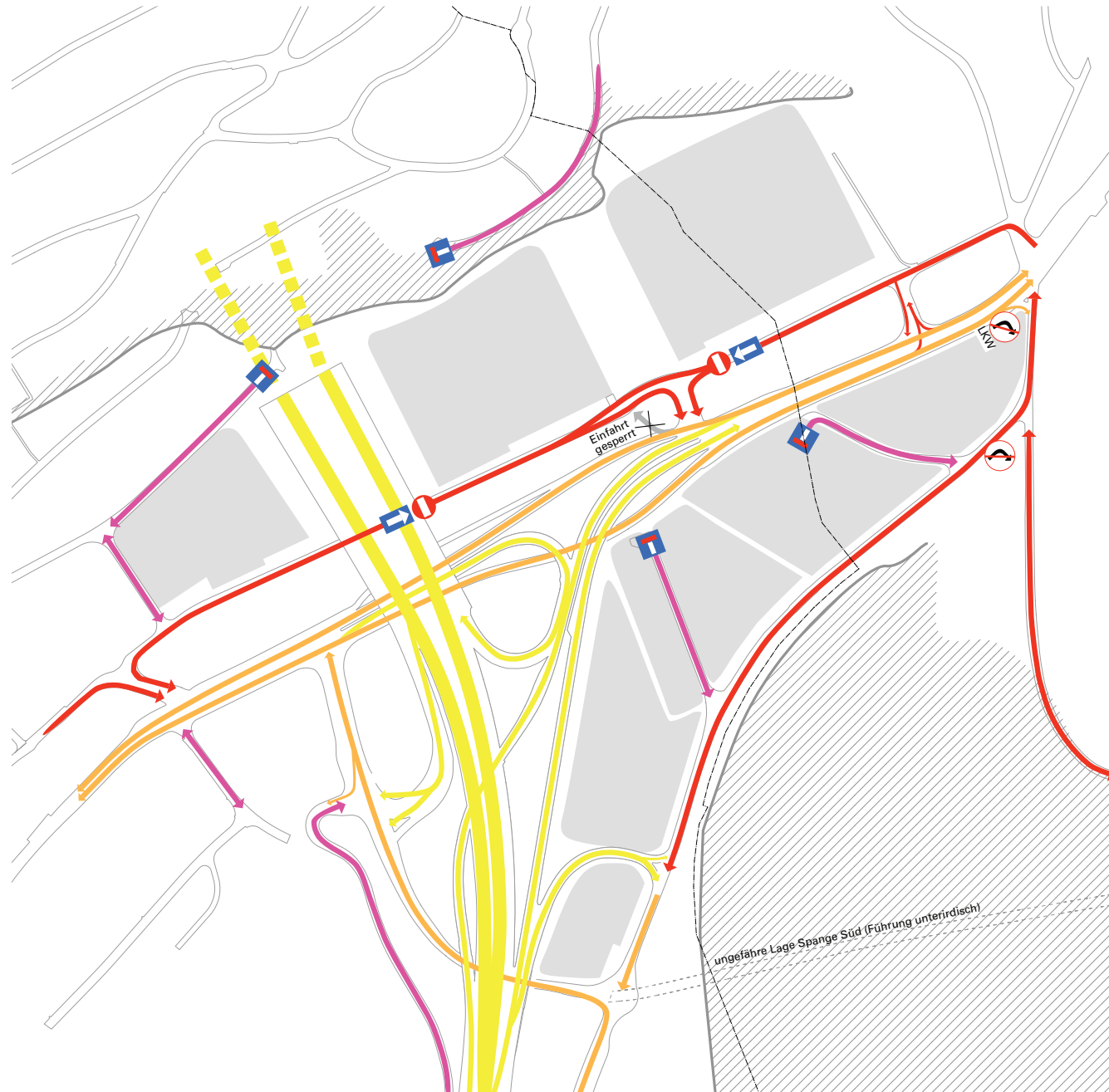
Quartierschliessungsstrassen



Nebenstrasse als Sackgasse



Strasse gesperrt / aufgehoben



MIV mit Bypass

Zur Förderung des Veloverkehrs werden folgende Zielsetzungen und Massnahmen vorgeschlagen:

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

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



Velowege



Velowegenetz mit Bypass

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

- langfristiger Modal-Split-Anteil von von 35% für den Velo- und Fussverkehr (in Bezug auf das innerhalb von Luzern-Süd generierte Verkehrsaufkommen)
- sicherstellen von direkten, attraktiven, sicheren und komfortablen Wege für den Fussverkehr (Kohärenz)
- schaffen eines dichten Wegnetzes
- erhöhen der Schulwegsicherheit
- schaffen eines hindernisfreien Raums, in dem sich auch mobilitätseingeschränkte Personen sicher und frei bewegen können
- kurze Wartezeiten an mit Lichtsignalen geregelten Querungsstellen; Gewährleisten des Überquerens einer Strasse innerhalb einer Grünphase

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



Fusswege



Fusswegenetz mit Bypass

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

- langfristiger Modal-Split-Anteil von 35% für den öV (in Bezug auf das innerhalb von LuzernSüd generierte Verkehrsaufkommen)
- gewährleisten, dass der öffentliche Verkehr den Zusatzverkehr, der durch die zusätzlichen Nutzungen in LuzernSüd resultiert, übernehmen kann
- sicherstellen des fahrplangerechten öV-Betriebs mit möglichst kurzen Reisezeiten und einer hohen Zuverlässigkeit
- schaffen von attraktiven Anschluss- und Umsteigeverhältnissen an den Umsteigepunkten




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



Buslinien



ÖV-Netz mit Bypass

-  Gewerbe und Dienstleistungen
-  Gewerbe und Dienstleistungen
Wohnen ab 1.OG
-  Wohnen



Stadtkante



1. Abschnitt Langsägestrasse / Esplanade im Zuge der Bebauung Eichhof West
 - Sperrung Einfahrt Luzernerstrasse in die Langsägestrasse
 - Einbahnregime Langsägestrasse Richtung Kriens (Ausnahmen für bestehende Gewerbebetriebe)
 - Ausbildung der Esplanade als breiter Fussweg mit mehrfacher Baumreihe

Fokus

Element 1 Langsägestrasse / Esplanade: S. 87-93
Geviert B: S. 49-51

weiteres Vorgehen

Die Planungsabsicht wurde Ende 2014 durch LuzernSüd bestätigt. Das Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept Langsägestrasse liegt vor. Federführung für das Einreichen zur Vorprüfung an den Kanton: Gemeinde Kriens in Absprache mit der Stadt Luzern



Brückenplatz

Die Autobahnbrücke umschliesst gemeinsam mit der Esplanade einen grossen Platzraum. Für den überdachten Platz ist mit dem ersten Abschnitt der Langsägestrasse ein Gestaltungs- und Nutzungskonzept zu formulieren. Dieses hat die Erweiterung des Brückenplatzes mit dem Ausbau des Bypasses zu berücksichtigen.

Fokus

Element 1 Langsägestrasse / Esplanade: S. 87-93
Geviert B: S. 49-51 und Geviert D: S. 57-59



Projekt Busspur Kupferhammer

Zwischen den Haltestellen Grosshofstrasse und Kupferhammer plant der Kanton (vif) die Verlegung der Buslinie 1 auf das ehemalige Trasse der Kriens-Luzern Bahn. Die neue Busspur ist innerhalb der Esplanade vorgesehen. Mit der Verlegung sind Anpassungen an die Haltestelle Kupferhammer geplant. Eine Verlegung der Haltestelle vor den Knoten Kupferhammer, in die zukünftige Esplanade wird geprüft.

Fokus

Element 1 Langsägestrasse / Esplanade: S. 87-93
Element 2: Luzernerstrasse: S. 95-97

Planungsstand und weiteres Vorgehen

Die Vernehmlassung des kantonalen Vorprojektes ist abgeschlossen.

Verlegung der Buslinie 14 via Arsenalstrasse (Südallee) und Schaffung neuer Bushaltestelle

Fokus

Element 3 Südallee: S. 99-102
Geviert G: S. 69-72

Planungsstand und weiteres Vorgehen

Die Planungsabsicht wurde Ende 2014 durch LuzernSüd bestätigt. Aufbau der Projektorganisation durch das Tiefbauamt Stadt Luzern (zusammen mit Gemeinde Kriens und Kanton, vif) Federführung provisorische Bushaltestelle Arsenalstrasse: Gemeinde Kriens; die Lage der Bushaltestelle ist mit dem Gebäudebestand der GWF abzustimmen

Promenade: Rad- und Fussweg Luzern - Kriens - Horw auf dem ehemaligen Zentralbahntrasse
Zuständigkeit: Tiefbauamt Stadt Luzern
Realisierung ab 2016

Velo- und Fusswegeverbindung Kupferhammer- Hofstetterstrasse - Eichwilstrasse - Südallee - Promenade

Fokus

Element 1 Langsägestrasse / Esplanade: S. 87-93
Element 2 Luzernerstrasse: S. 95-97
Element 3 Südallee: S. 99-102
Element 4 Eichwilstrasse: S. 103-105

Planungsstand und weiteres Vorgehen

Die Planungsabsicht wurde Ende 2014 durch LuzernSüd bestätigt. Pendant: Erarbeitung Vorstudie Rahmenbedingungen:

- der Knoten Kupferhammer ist zusammen mit dem Kanton zu entwickeln
- allfällige Synergien mit dem Projekt Busspur Kupferhammer sind zu prüfen
- Koordinierung der Anbindung an die Südallee (Arsenal-/ Nidfeldstrasse) mit dem noch zu erarbeitenden Betriebs-, Verkehrs- und Gestaltungskonzept (ab Herbst 2015)
- Abstimmung des Anschlusses Promenade mit dem Projekt Promenade und der zukünftigen Überbauung auf dem Areal der Korporation Luzern (Vertiefungsgebiet I)
- Abstimmung Verlauf mit dem privaten Entwicklungsvorhaben Parzelle Epper/Amberg (Vertiefungsgebiet I)

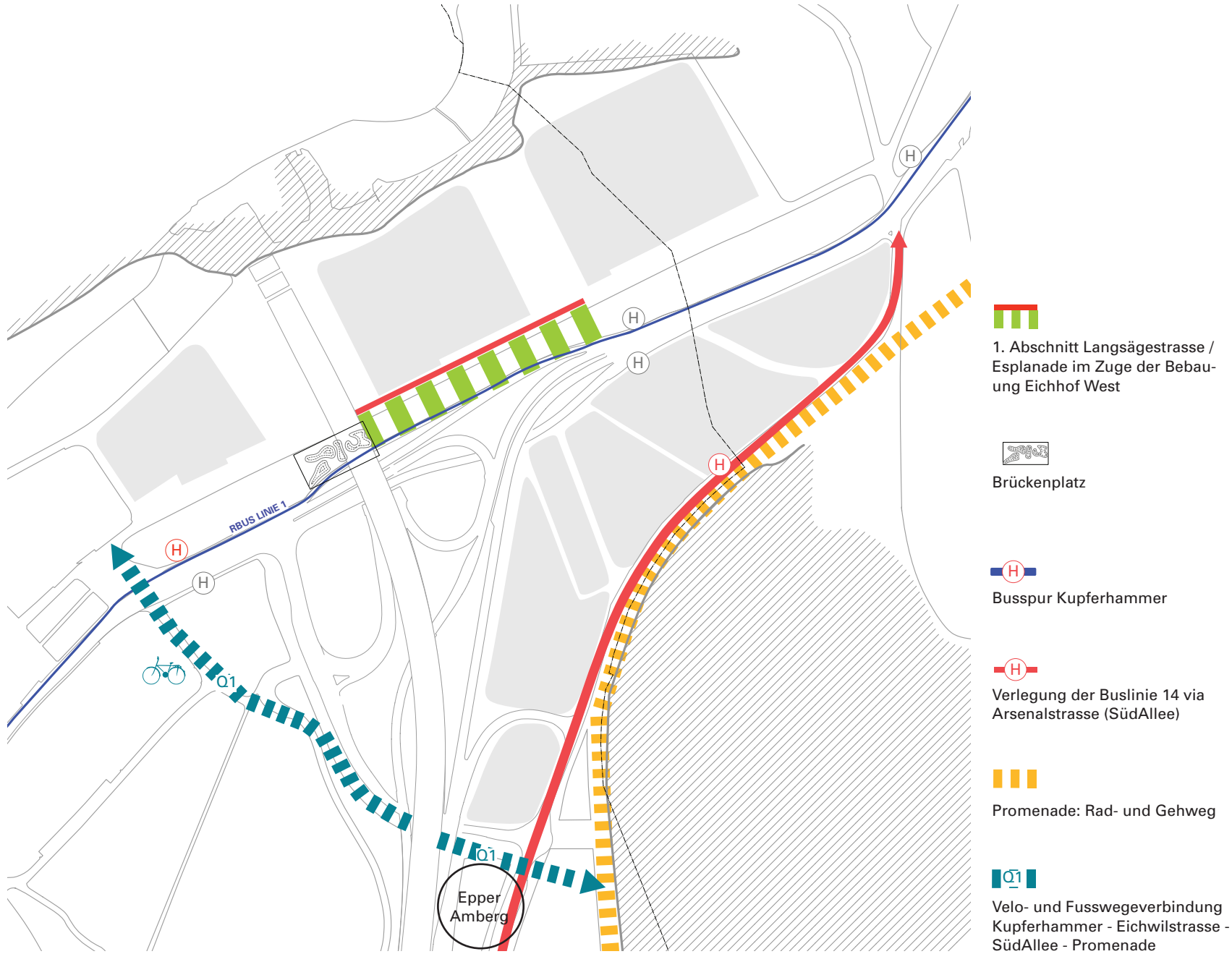
Zuständigkeit: Gemeinde Kriens

Stadtebene



Vernetzung der beiden Stadtseiten in Nord-Süd Richtung





Stadtkante



- westlicher und östlicher Abschnitt Langsägestrasse / Esplanade
- Schaffung eines durchgehenden Trottoirs auf der nördlichen Seite der Langsägestrasse
 - Verbesserung der Sichtverhältnisse bei der Ausfahrt Brauerei Eichhof
 - Weiterführung der Esplanade als breiter Fussweg mit mehrfacher Baumreihe

Fokus

Element 1 Langsägestrasse / Esplanade: S. 87-93
Geviert A: S. 45-47
Geviert C: S. 53-55
Geviert D: S. 57-59
Geviert E: S. 61-63

Verantwortlichkeiten

Gemeinde Kriens und Stadt Luzern zusammen mit angrenzenden Grundeigentümern

Vernetzung der beiden Stadtseiten in Nord-Süd Richtung

- Velo- und Fusswegeverbindung Scherensteig-Unterführung Luzernerstrasse-Promenade
- QU1: Ausbau des bestehenden Scherensteigs
QU2: Ausbau der bestehenden Unterführung Bushaltestelle Grosshofstrasse
QU3: Schaffung einer Fuss- und Veloverbindung durch das Futura-Quartier



Fokus

Geviert B: S. 49-51
Geviert C: S. 53-55
Geviert G: S. 69-72
Element 2 Luzernerstrasse: S. 95-97

Verantwortlichkeiten

QU1: im Rahmen des Projektes Eichhof West
QU2: Kanton, zusammen mit Gemeinde und Grundeigentümern
QU3: Gemeinde Kriens und Grundeigentümer

- Fusswegeverbindung vom Alterszentrum Steinhof zur Promenade / Südallee mit zusätzlicher Querung Luzernerstrasse / Obergrundstrasse

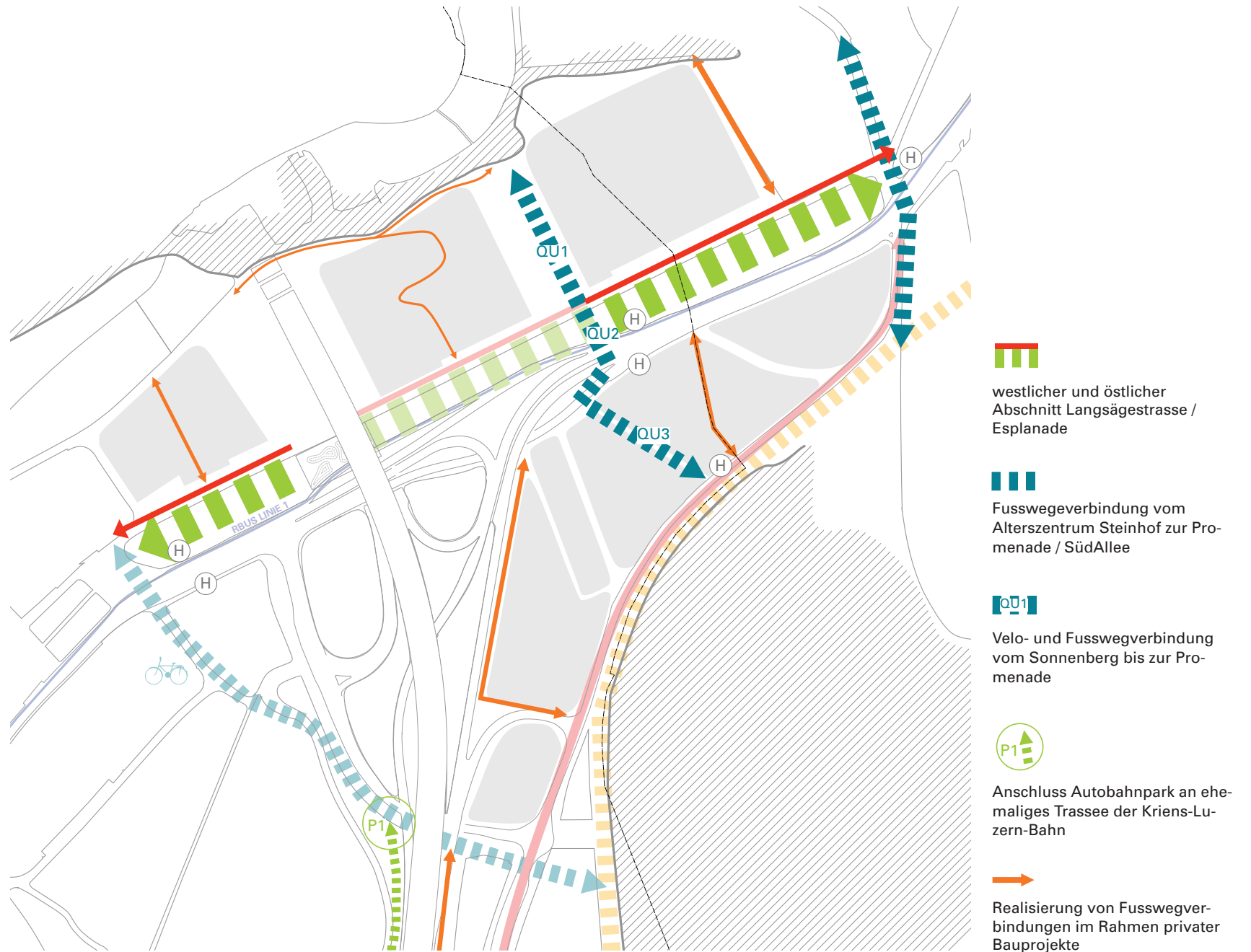


- Anschluss Autobahnpark an ehemaliges Trasse der Kriens-Luzern-Bahn



- Realisierung von Fusswegverbindungen im Rahmen privater Bauprojekte





Vernetzung der beiden Stadtseiten in Nord-Süd Richtung



Eine Fuss- und Veloverbindung im Rahmen des Astra-Projektes Bypass ist nur nötig, wenn die Nord-Süd Verbindungen Kupferhammer-Hofstetterstrasse - Eichwilstrasse-Südallee-Promenade und Scherensteig-Unterführung Luzernerstrasse-Promenade nicht ausgebaut und deutlich qualitativ verbessert werden.

Bei einer Verlängerung der Überdeckung bis zum AS Kriens (Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof-Schlund, Siehe Element 6 S. 111-114) sind

- Gestaltungsgrundsätze für die Überdeckung zu formulieren
- die gestalterische und funktionale Anbindung der Überdeckung an den Autobahnpark aufzuzeigen.

Schaffung einer übergeordneten Velo- und Fusswegeverbindung im Rahmen des Bypassprojektes

B1: Anschluss an Autobahnpark und Veloverbindung
Kupferhammer - Promenade

B1a: Anschluss an Autobahnpark und Veloverbindung
Kupferhammer - Promenade im Rahmen der Variante 2
Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof-Schlund

B2: Anschluss an die Esplanade / Langsägestrasse

B3: Anschluss an das Sonnenbergquartier

Fokus

Element 1 Langsägestrasse / Esplanade: S. 87-93

Element 4 Eichwilstrasse: S. 103-105

Element 6 Autobahnanschluss Luzern-Kriens: S. 111-114

Verantwortlichkeiten

Astra, Gemeinde Kriens

Allfällige Kosten sind durch die Gemeinde zu tragen. Das Astra ist nicht für Langsamverkehrs-Verbindungen zuständig.



optional:
Schaffung einer übergeordneten
Velo- und Fusswegverbindung
im Rahmen des Bypassprojektes

