

**Entwicklungskonzept LuzernSüd**

**Vertiefungsgebiet V**

**Spielregeln**

23. März 2018







**Auftraggeber** Gemeindeverband LuzernPlus  
Thomas Glatthard (Gebietsmanager LuzernSüd)

Riedmattstrasse 14  
6031 Ebikon

**Verfasser Team LuzernSüd**

Städtebau (Federführung)  
Ernst Niklaus Fausch Partner AG  
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 | Dorothea Rana | Simone  
Cartier | Katerina Christopouloux

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 | Alizee Bonnel

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

Stefanie Ledergerber | Clelia Bertini

© 2018 enf

**weitere Projektbeteiligte**

**Gemeinde Horw**

Markus Bachmann, Baudepartement Hochbau  
Michael Mahrer, Baudepartement Tiefbau  
Gwen Bessire, Baudepartement Natur und Umwelt

**Gemeinde Kriens**

Stefan Lauber: Bau- und Umweltdepartement, Umwelt-  
und Sicherheitsdienste  
Thomas Lustenberger und Jeantine Viebrock: Bau- und  
Umweltdepartement, Bau- und Planungsdienste  
Thomas Flück: Bau- und Umweltdepartement, Verkehrs-  
und Infrastrukturdienste  
Stefan Oberer: Präsidentialdepartement, Verkehrsplaner  
Roger Michelin, Ortsplaner

**Stadt Luzern**

Deborah Arnold, Städtebau  
Gregor Schmid, Umweltschutz  
Martin Urwyler, Tiefbauamt

**Kanton Luzern**

Markus Casutt, Denkmalpflege  
Pius Etter, IAWA  
Ruedi Gubler, uwe  
Danièle Müller, vif  
Cüneyd Inan, rawi  
Ernst Schmid, vif

**VVL**

Roman Steffen

**Beirat Städtebau**

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

**Gemeinderat Horw**

Ruedi Burkard  
Hans-Ruedi Jung  
Thomas Zemp  
Robert Odermatt  
Oskar Mathis

**Gemeinderat Kriens**

Cyrill Wiget  
Matthias Senn  
Lothar Sidler  
Judith Luthiger-Senn  
Franco Faé  
Guido Solari







	<b>Einleitung</b>
6	Ausgangslage
8	Zusammenfassung
	<b>Leitbildthemen</b>
11	Übersicht
13	Hinweise
14	Konzept
16	Stadtraum
18	Grün- und Freiraum
20	Verkehr
22	Nutzung
	<b>Steckbriefe und Spielregeln</b>
25	Gevierte
26	Geviert A
28	Geviert B
30	Geviert C
32	Geviert D
	<b>Lineare Elemente</b>
37	Elemente
38	Element 1: Ringstrasse
42	Element 2: SüdAllee
46	Element 3: Schlimbach
	<b>Anhang</b>
	Illustrationsplan
	Schnitte



# Ausgangslage





**Achse Pilatusmarkt - horw mitte**

Das Vertiefungsgebiet V liegt im Talboden zwischen dem Pilatushang im Westen und dem historischen Zentrum Horw im Osten. Als ehemaliges Sumpfgebiet wird es bis heute durch zahlreiche ober- und unterirdische, vielfach kanalisierte Bachläufe (Schlimbach, Steinibach, Dorfbach) geprägt, die in das Horwer Seebecken münden.

Das Gebiet wird durch die West-Ost verlaufende Ringstrasse, einer kantonalen Zentrumsachse strukturiert. Diese verbindet die Luzerner Allmend, das Mattenplatzquartier als neues Zentrum von LuzernSüd mit dem Autobahnanschluss Luzern-Horw. Unmittelbar angrenzend an den Autobahnanschluss im Westen befindet sich der 2006 eröffnete Pilatusmarkt - die viertgrösste Shoppingmall der Schweiz.

Das östliche Ende von Ringstrasse und Gebiet bildet das historische Dorfkern von Horw. Das Ortsbild wird durch das denkmalgeschützte Ensemble des Hotels Pilatus, der Pfarrkirche St. Katharina und des Dorfhause bestimmt. Auf der nördlichen Seite der Ringstrasse, östlich des Zentralbahntrassees konzentrieren sich zahlreiche öffentliche Einrichtungen der Gemeinde Horw.

Im Nordwesten grenzt das Vertiefungsgebiet an die kleinteiligen, durchgrünten, locker bebauten Wohngebiete Kuonimatt, Wegmatt und Dattenmatt. Südlich des Gebietes bildet der Campus der Hochschule Luzern einen weiteren Entwicklungsschwerpunkt.

Weiterhin verläuft die Zentralbahn in Nord-Süd Richtung durch das Gebiet und bildet mit dem S-Bahnhof Horw einen zentralen Knotenpunkt für den öffentlichen Verkehr. Angrenzend an das Dorfkern entsteht seit 2011 um den Bahnhof Horw herum das Projekt *horw mitte*. Der Stadtteil soll zukünftig 520 Wohnungen und 1.700 Arbeitsplätze umfassen. Unter anderem wird dafür das seit 1898 industriell genutzte Areal der Ziegelei Horw (heute AGZ) transformiert.

Das Vertiefungsgebiet befindet sich sowohl auf Horwer als auch auf Krienser Gemeindegebiet. Innerhalb von LuzernSüd grenzt es im Nordwesten an das Vertiefungsgebiet IV (Schlund, Grabehof, Schällematt). Von Nord nach Süd durchkreuzen die drei zentralen, LuzernSüd zukünftig prägenden Achsen das Gebiet: der Autobahnpark, die SüdAllee sowie die Promenade.

**LuzernSüd**

LuzernSüd ist ein dynamisches, gemeindeübergreifendes Stadtgebiet von Luzern, Horw und Kriens. Zahlreiche Entwicklungs- und Bauprojekte sind geplant oder bereits im Bau. Um eine Kohärenz zwischen den einzelnen Projekten zu schaffen, bedarf es einer übergeordneten Sichtweise. Dafür haben sich die Stadt Luzern und die Gemeinden Horw und Kriens als Teil des Gemeindeverbands Luzern Plus zu einer engen Zusammenarbeit zusammengefunden.

Die Studie zum Vertiefungsgebiet V, Achse Pilatusmarkt - horw mitte, basiert auf den gestalterischen Prämissen des Entwicklungskonzeptes LuzernSüd und den Vorgaben des Grundkonzeptes Verkehr. Im Entwicklungskonzept ist die Achse als wichtige West-Ost-Verbindung zwischen Pilatusmarkt und horw mitte thematisiert worden. Die vorliegende Studie ergänzt diese lineare Betrachtung um die konzeptionelle Einbindung der Achse in die übergeordnete Stadtstruktur.

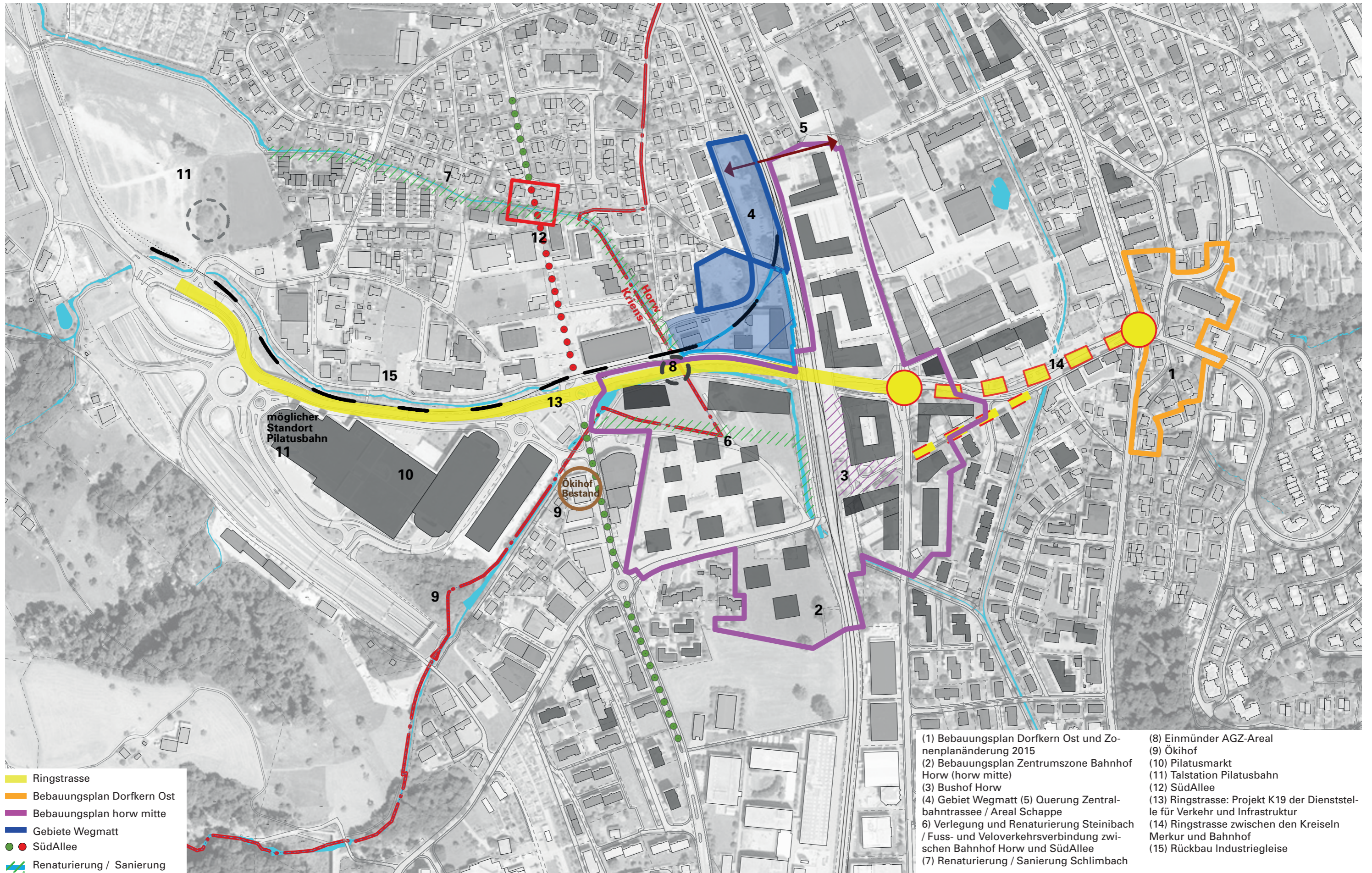


Vertiefungsgebiet V

Entwicklungskonzept LuzernSüd 2013



## Entwicklungen in der Umgebung





**Ausgangslage** Im Auftrag von LuzernPlus hat sich das Team LuzernSüd von Januar 2017 bis Juni 2017 mit den räumlichen, freiräumlichen und verkehrlichen Qualitäten, Defiziten und Potenzialen des Vertiefungsgebietes V, Achse Pilatusmarkt - horw mitte, auseinandergesetzt. In den Prozess wurden kantonale und kommunale Fachstellen ebenso eingebunden wie Eigentümer und weitere Interessierte.

**Ergebnisse** Die räumlichen Richtlinien wurden aus dem bestehenden Kontext heraus entwickelt. In der strukturellen Neuordnung des Gebietes werden vorhandene infrastrukturelle Elemente, wichtige bauliche Eckpfeiler und landschaftliche Strukturen aufgenommen und eingebunden in ein Gewebe mit deutlich erkennbarer räumlicher Fügung und starker Identität. Es entsteht ein tragfähiges Gerüst für die Gestaltung der einzelnen Baubereiche, das Spielraum für zukünftige Entwicklungen bietet. Das Ergebnis dieser Betrachtungsweise sind Richtlinien mit räumlichen, verkehrlichen und freiräumlichen Spielregeln für einzelne Gevierte und Elemente.

**Übergeordnete Ziele** Die Studie soll als Basis für den weiteren Planungs- und Entwicklungsprozess in LuzernSüd dienen. Sie zeigt Konflikte und Potentiale auf und macht stufengerechte Festlegungen zu den unten beschriebenen Zielsetzungen. Sie schafft Planungssicherheit für die Entwicklungsabsichten Privater und der öffentlichen Hand.

Als Schwerpunkt wird das nördliche Stadtgebiet zwischen dem Vertiefungsschwerpunkt Mattenplatz und der Achse Pilatusmarkt - horw mitte betrachtet. Übergeordnetes Ziel dieses ersten Schrittes ist es, konzeptionelle Rahmenbedingungen und strategische Themen zu eruieren, welche Schwerpunktsetzungen in der weiteren Bearbeitung möglicherweise beeinflussen.

Während auf der östlichen Seite der Achse, auf Horwer Gemeindegebiet zahlreiche rechtsgültige Planwerke sowie stadträumliche und verkehrliche Studien existieren und die Entwicklungsdynamik sehr gross ist, fehlen für die Westseite der Achse auf Krienser Gemeindegebiet stadträumliche Präzisierungen, die über das Entwicklungskonzept LuzernSüd hinausgehen.

**Konkrete Ziele** Ein übergeordnetes Ziel ist es deshalb, zum einen die bestehenden Horwer Planungsabsichten aufeinander abzustimmen und diese zum anderen in ein kohärentes, gemeindeübergreifendes Gesamtkonzept einzubinden. Die arealübergreifende Betrachtung präzisiert die Aussagen von Entwicklungs- und Grundkonzept auf stadträumlicher, funktionaler und verkehrlicher Ebene durch Richtlinien.

Innerhalb des Entwicklungskonzeptes wird das Gebiet als städtische Gewerbeachse thematisiert. Dies ist durch folgende Ziele zu konkretisieren:

- die konzeptionelle Einbindung der Achse in die bestehende, übergeordnete Stadtstruktur von LuzernSüd,
- Aussagen zu den stadträumlichen Qualitäten der Ränder des Gebietes und eine Thematisierung des Ortseingangs Horw,
- die gestalterische und funktionale Gesamtbetrachtung des Stadt-

raums Ringstrasse und der an die Strassenachse angrenzenden Areale,

- Aussagen zu Identifikationselementen / Erscheinungsbild der Achse,
- das Aufzeigen von Spielräumen für städtebauliche und gestalterische Eingriffe,
- Aussagen zu Nutzungsschwerpunkten, zur Erschliessung und Adressierung der an die Ringstrasse angrenzenden Areale,
- die stadträumliche Klärung folgender Schnittstellen:
  - Ringstrasse mit der Promenade,
  - Ringstrasse mit SüdAllee unter Einbezug des Renaturierungsprojektes Schlimbach,
- eine ganzheitliche, durchgängige Freiraumgestaltung verbunden mit der Stärkung der landschaftlichen und vernetzenden Qualitäten der Bachläufe,
- Aussagen zur Gestaltung und Aufenthaltsqualitäten des öffentlichen Raumes,
- Vorschläge für eine Nachnutzung des Industriegleis-Trassees,
- stadträumliche Aussagen zur Schaffung attraktiver Verbindungen und Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr,
- Aussagen zum Umgang mit der Mobilitätsentwicklung, d.h. Vorgaben für arealbezogene Mobilitätskonzepte inkl. Vorgaben zur Parkierung:
  - Eckpunkte für ein Mobilitätsmanagement Pilatusmarkt zur Schaffung verkehrlicher Reserven
- Prüfung einer Optimierung der Verkehrslenkung zur Entlastung des Kreisels Schlund
- Aufzeigen von stadträumlichen Varianten der Achse mit/ ohne Talstation Pilatusbahn

**Grundlagen** Die Ortsplanungsrevision von Kriens ist seit Juli 2014 rechtskräftig. Die Gesamtrevision der Ortsplanung Horw ist 2011 genehmigt worden. Innerhalb des Vertiefungsgebietes V auf Horwer Gemeindegebiet ist folgender Bebauungsplan bei der Bearbeitung zu beachten:

- Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof Horw (horw mitte), 2012.

Zu beachtende, städtebauliche Entwicklungsstudien sind:

- Aufwertungspotentiale im Bereich der Bebauungspläne „Ortskern Horw“ und „Zentrumszone / Bahnhof Horw“ - Stellungnahme zur Studie „Ortskern Süd“, 2015
- Auf der Parzelle 1546 im Gebiet Wegmatt entwickelt die Grundstückseigentümerin zurzeit den Gestaltungsplan „Wegmatt Ost“.

Weiterhin sind folgende Freiraumkonzepte und gemeindliche Planungen zu beachten:

- Freiraumkonzept horw mitte Ost, 2016
- Konzept zur Vernetzung und Gestaltung des Freiraums im Talboden Horw, 2014
- Räumliches Gesamtkonzept, Teilplan Landschaft und Erholung, 2007
- Renaturierung Schlimbach, Gemeinde Kriens.





**Gevierte**  
Geviert A  
Geviert B  
Geviert C  
Geviert D

**Lineare Elemente**  
Element 1 - Ringstrasse  
Element 2 - Südallee  
Element 3 - Schlimbach





Die genauen Spielregeln zu den Bebauungs-, Erschliessungs- und Freiraumkanten sowie der Bebauungs- und Nutzungsdichte eines Gevierts sind mittels qualifizierter Planungsverfahren zu erarbeiten und festzulegen.

der Vorsorge auf die lufthygienische Belastungssituation abzustimmen. Zudem sind die technischen Gefahren durch Risikoanlagen, wie die Autobahn A2 oder das Astra-Bypass-Projekt zu berücksichtigen.

**Geltungsbereich**

Innerhalb der ersten Bearbeitungsphase (Strukturanalyse und Konzeptansätze) ist der übergeordnete Stadtkontext von LuzernSüd vom Mattenplatz bis zum Campus HSLU Betrachtungsperimeter. Der zu bearbeitende Perimeter betrifft, wie im Entwicklungskonzept LuzernSüd dargestellt, die Achse vom Pilatusmarkt bis Horw Mitte.

**Altlasten**

Bei vertieften Planungen sind das Altlastenkataster des Kantons hinzuzuziehen und allfällige Belastungen abzuklären.

**Zweck**

- Ziel ist es, den verschiedenen Planungsakteuren konkrete Handlungsempfehlungen an die Hand zu geben, mit denen
- die Bedürfnisse privater Grundeigentümer und die Planungsabsichten der öffentlichen Hand aufeinander abgestimmt werden können;
- Schnittstellen zu tangierenden Verkehrsprojekten der öffentlichen Hand berücksichtigt werden;
- Schnittstellen zu angrenzenden Gevierten 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.

**Ökologie, Wald, Freiraum**

Die vorhandenen Naturelemente sind zu erhalten, zu fördern und in angepasster Form extensiv zu pflegen. Das Anlegen neuer Naturelemente ist im Sinne des ökologischen Ausgleichs zu fördern.

**Kulturobjekte**

Bei vertieften Planungen sind das kantonale Denkmalverzeichnis und das Bauinventar hinzuziehen, um neben den unter Schutz stehenden Bauten, die schützenswerten und erhaltenswerten Bauten und Baugruppen zu berücksichtigen. Die Denkmalpflege ist frühzeitig in den Entwicklungsprozess einzubeziehen.

**Gegenleistungen (Mehrwertabgabe)**

Es werden mit der Erarbeitung des Leitbildes zum Vertiefungsgebiet V Mehrwerte für die privaten Grundeigentümer geschaffen. Die Eigentümer sind an den Folgekosten der durch Mehrwerte verursachten Aufwendungen zu beteiligen. Die Grundeigentümer sind mittels Infrastrukturverträgen an den Investitions- und/oder Betriebskosten für die Infrastruktur und die öffentlichen Freiräume zu beteiligen. Grundlage für die Mehrwertabgabe bildet das revidierte Planungs- und Baugesetz Kanton Luzern, dieses tritt am 1.1.2018 in Kraft.

**Energie**

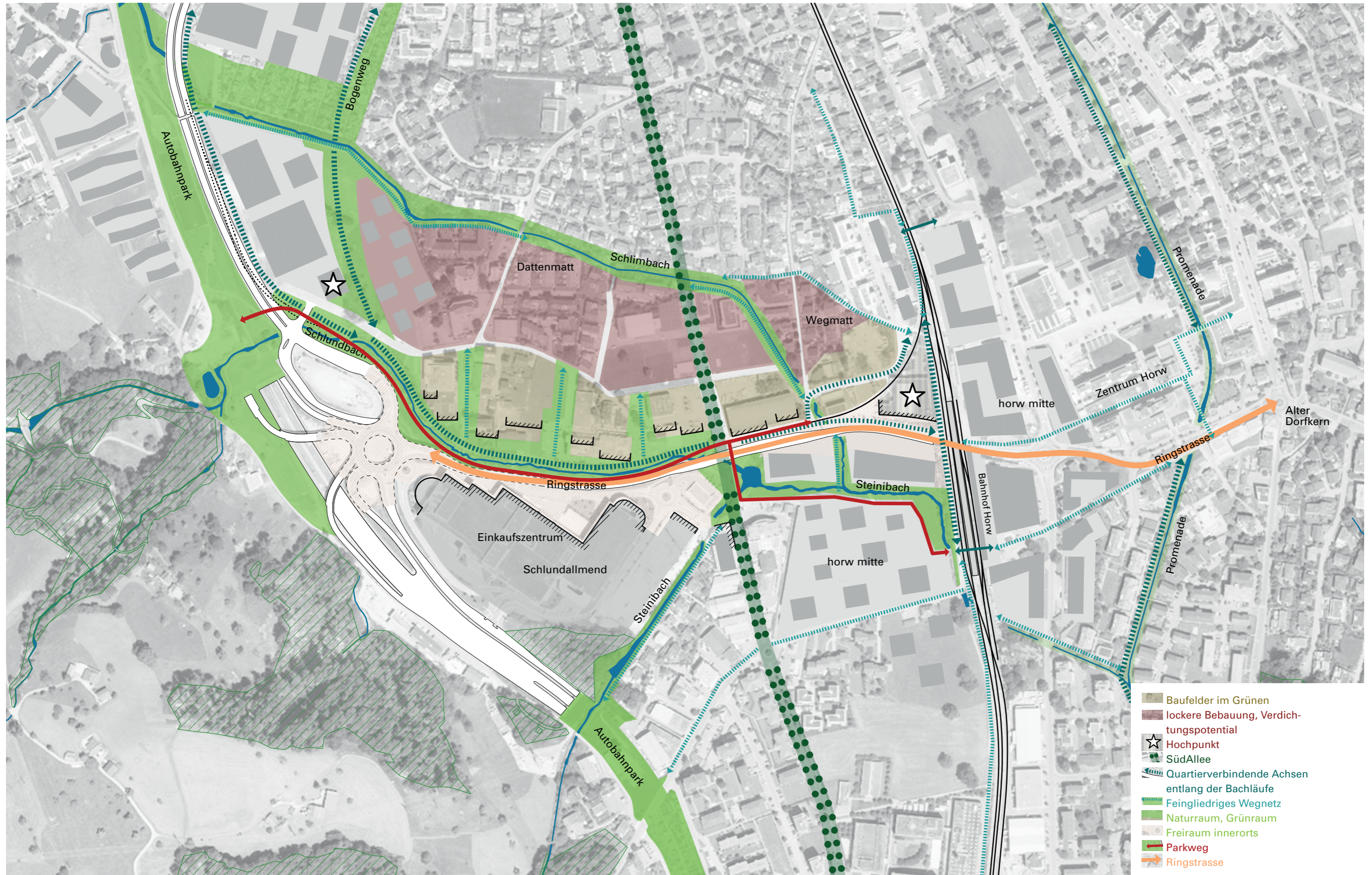
Fragen und Zielsetzungen zur Energieversorgung und zu Energiestandards waren nicht Gegenstand der Studie. U.a. ist das regionale Konzept Wärme/Kälte LuzernSüd vom Mai 2014 richtgebend für weitere Planungsabsichten. Die Nachhaltigkeitsbeurteilung weist darauf hin, dass die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft bei allen Arealentwicklungen angestrebt werden sollten.

**Lärm, Emissionen, Störfall**

Ein aktueller Lärmkataster liegt für das Vertiefungsgebiet bisher nicht vor. Daher waren die Fragen und Auswirkungen des Lärmschutzes nicht Gegenstand der bisher erfolgten Vertiefungsarbeiten und müssen in den nachfolgenden Vertiefungen präzisiert werden. Die lufthygienischen Belastungssituationen in den einzelnen Gevierten waren nicht Gegenstand der Bearbeitung. Bei nachfolgenden, vertieften Planungen sind diese zu berücksichtigen und die Nutzungen im Sinne



# Übergeordnetes Konzept





**Ortsbild** Die räumliche Ausprägung der Achse Pilatusmarkt – horw mitte - Bahnhof Horw steht im Mittelpunkt der Betrachtung.

Die Ringstrasse bildet das zentrale Element in dieser Achse. Sie wird in Freiräume unterschiedlichen Charakters eingebunden, die als Bindeglied zwischen Siedlungsbereichen und der verkehrlichen Infrastruktur dienen.

Als prägende lineare Elemente führen die Südallee und der Autobahnpark durch das Vertiefungsgebiet und binden es in die übergeordnete Struktur von LuzernSüd ein.

Neben den verkehrlichen Bauwerken verleihen auf diese Weise auch landschaftliche Strukturen und Elemente dem neuen Ort seine Identität. Es entsteht ein durchgrüntes Gebiet, in dem Bebauung, Landschaft und Verkehr miteinander verwoben werden.

**Gewerbegebiet** Zu beiden Seiten der Ringstrasse befinden sich Gewerbegebiete. Diese bestehenden Gebiete werden neustrukturiert und in die Einbindung in die Umgebung verbessert.

Im Norden der Ringstrasse wird das heutige Gewerbegebiet einer neuen räumlichen Ordnung unterzogen. Das Gewerbegebiet wird in Baufelder eingeteilt, die in die Grünzone entlang der Ringstrasse hineinragen und sich mit dem Grün verschränken.

Im Bereich zwischen der Südallee und dem Bahnhof von Horw geht das Gewerbegebiet in eine sehr innerörtlich geprägte Situation über, mit platzartig gestalteten Freiräumen.

Auf der Südseite der Ringstrasse wird der Bereich zwischen Pilatusmarkt und Ringstrasse in die Neuordnung mit einbezogen.

Die gesetzte Bebauung bleibt erhalten, jedoch werden die bestehenden Vorzonen neu gestaltet und ein freiräumlicher Zusammenhang des Bereiches zwischen Autobahnzufahrt, Pilatusmarkt und horw mitte geschaffen.

**Park an der Ringstrasse** Die Frei- und Grünbereiche entlang der Ringstrasse werden als zusammenhängendes Freiraumelement neugestaltet, erweitert und Ausenbereiche mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen. Die Bachläufe des Steinibachs und des Schlimbach werden aufgewertet und als wichtige Träger in die Grünraumvernetzung des Vertiefungsgebietes aufgenommen.

Das alte Industriegleis-Trasse wird als wichtiges Element in der Gestaltung des Freiraumes ökologisch aufgewertet.

**Bahnhof Horw** Die Bahnhofsumgebung der Westseite des Horwer Bahnhofs wird neugestaltet und ein neuer Bahnhofsvorplatz angelegt. Dies stärkt die Anbindung des neuen Ortsbereiches an Bahnhof und Zentrum. Ein Hochpunkt an dieser Stelle markiert den Eingang zum Zentrum von Horw.

**Vernetzung** Die Ost-West-Achse entlang der Ringstrasse ist das zentrale verbindende Element.

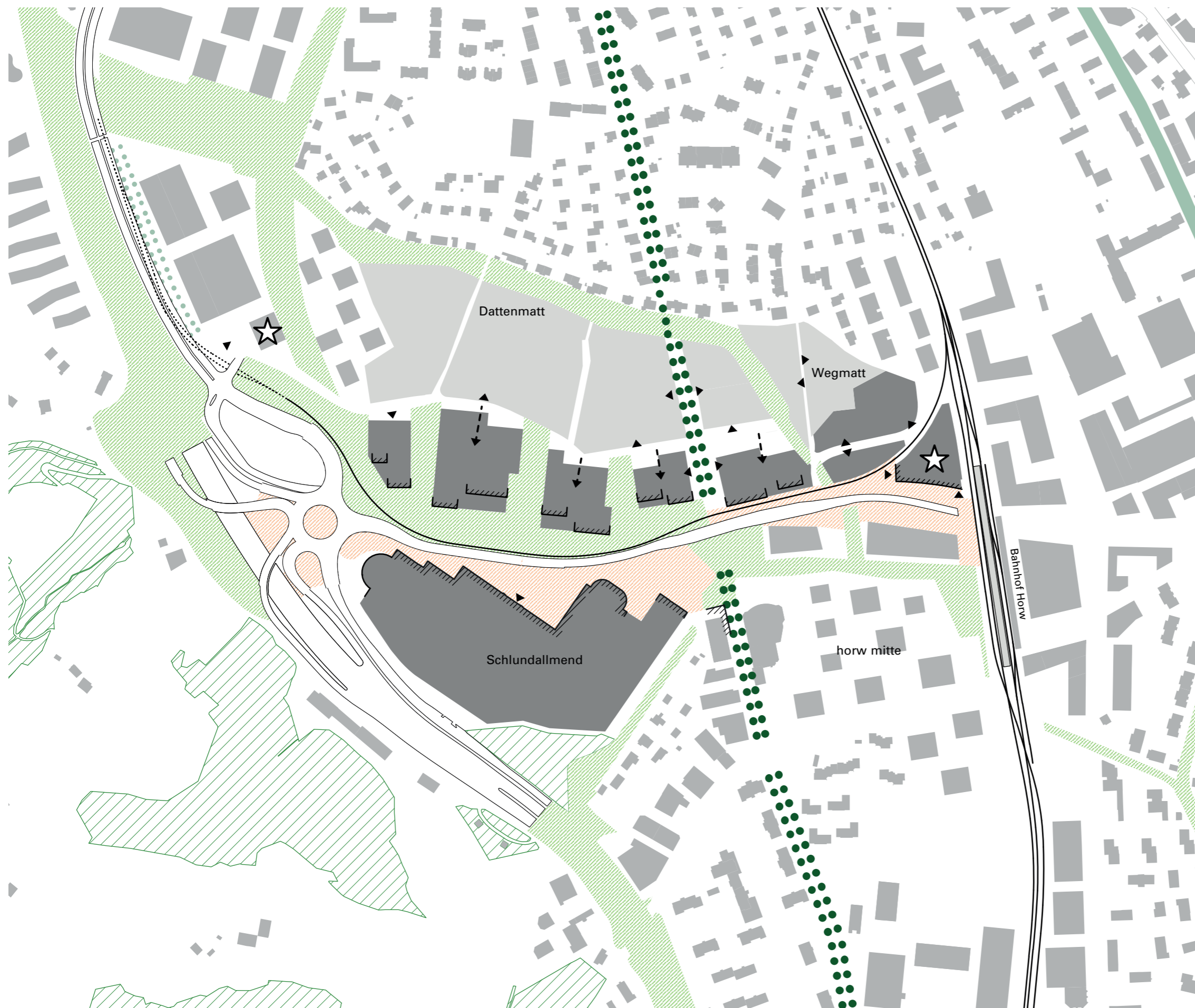
Die Südallee und der Autobahnpark sind die wichtigen Nord-Südachsen in diesem Gebiet und werden an strategischen Punkten mit der Ost-West-Achse verbunden.

Eine wichtige Route im Fuss- und Velowegenetz stellt die Verbindung entlang des Schlundbaches dar. Diese Route verbindet das Gebiet mit den Nachbarorten im Westen und deren Elemente (Autobahnpark, Ringstrasse und Bogenweg), erschliesst den Pilatusmarkt und führt durch attraktive Grüngebiete zum Bahnhof von Horw.

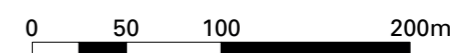
Neben diesen Hauptachsen wird ein feinmaschiges Netz von Routen für den Fuss- und Veloverkehr entlang der Bäche, des alten Bahngleise und des Zentralbahntrasees aufgespannt, welches das Gebiet mit dem Dorfzentrum, dem Bahnhof, den umliegenden Wohn- und Arbeitsgebieten und der Landschaft verbindet.

Verbindungen und Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr werden attraktiv und sicher gestaltet und somit die Einbindung der Achse Pilatusmarkt – horw mitte in die Siedlungsstruktur gestärkt.

# Strukturelle Prinzipien



- ☆ Hochpunkt / städtebaulicher Akzent
- ▨ Attraktive Fassade / Gebäude präsentieren sich zur Ringstrasse
- ▲ Adressierung an der Strasse
- ▬➔ Adressierung über Erschliessungshof
- Lockere, niedrige Bebauung, Übergang zum Wohnen
- mittel- bis grossflächige Bebauung
- ▨ Grünraum, Naherholung
- ▨ (Vor-)Platz mit Aufenthaltsqualität



**Gevierte und Elemente** Das Vertiefungsgebiet wird in Gevierte mit unterschiedlichem Charakter und räumlichen Randbedingungen eingeteilt. Neben den Gevierten strukturieren lineare freiräumliche und verkehrliche Elemente das Vertiefungsgebiet.

**Gewerbegebiet Dattenmatt** Ein grüner Rand entlang der Nordseite der Ringstrasse bildet den Abschluss der nördlich der Ringstrasse liegenden Gebiete Dattenmatt und Wegematt, stellt aber gleichzeitig einen räumlichen Bezug zu der südlichen Seite der Ringstrasse her. In diesen grünen Rand hinein ragen Baufelder mit gewerblich genutzter Bebauung. Diese dient als Buffer zwischen der Verkehrachse und den Wohngebieten im Norden. Die Baufelder werden von einer Quartiersstrasse, die im Norden dieser Felder liegt, erschlossen.

Die Bebauung an den südlichen Rändern dieser Baufelder präsentiert sich jedoch zum Parkraum des Steinibaches und zur Ringstrasse.

In den Baufeldern können Gewerbebauten unterschiedlicher Grösse platziert werden. Innerhalb der ausgewiesenen Baufelder wird die Bebauung in freier Anordnung platziert, was die Verwebung mit der grünen Umgebung fördert.

**Wohngebiet Dattenmatt** Der Bereich zwischen Gewerbezone und Schlimbach ist durch eine heterogene Bebauung mit kleinteiligen Bauvolumen und freistehenden Gebäuden geprägt. Der Anteil Wohnen ist sehr hoch, Ein- oder kleine Mehrfamilienhäuser mit Gärten und Vorgärten dominieren das Bild. Der Charakter dieses Quartiers soll bei der Verdichtung erhalten bleiben.

**Bahnhofsumgebung** Die Westseite des Bahnhofes Horw wird baulich verdichtet und erhält einen innerörtlichen Charakter. Das ehemalige Industriegleis wird als eigenständiges Freiraumelement gestaltet.

Auf der Nordseite der Ringstrasse, zwischen altem Industriegleis und Bahnhof Horw bildet ein dreieckiges Baufeld das Bindeglied des neuen Gebietes mit Horw mitte und dem Zentrum von Horw. Hier kann ein besonderes Gebäude platziert werden, das den Ortseingang zu Horw markiert und durch ein Hochpunkt von maximal 30 m akzentuiert wird.

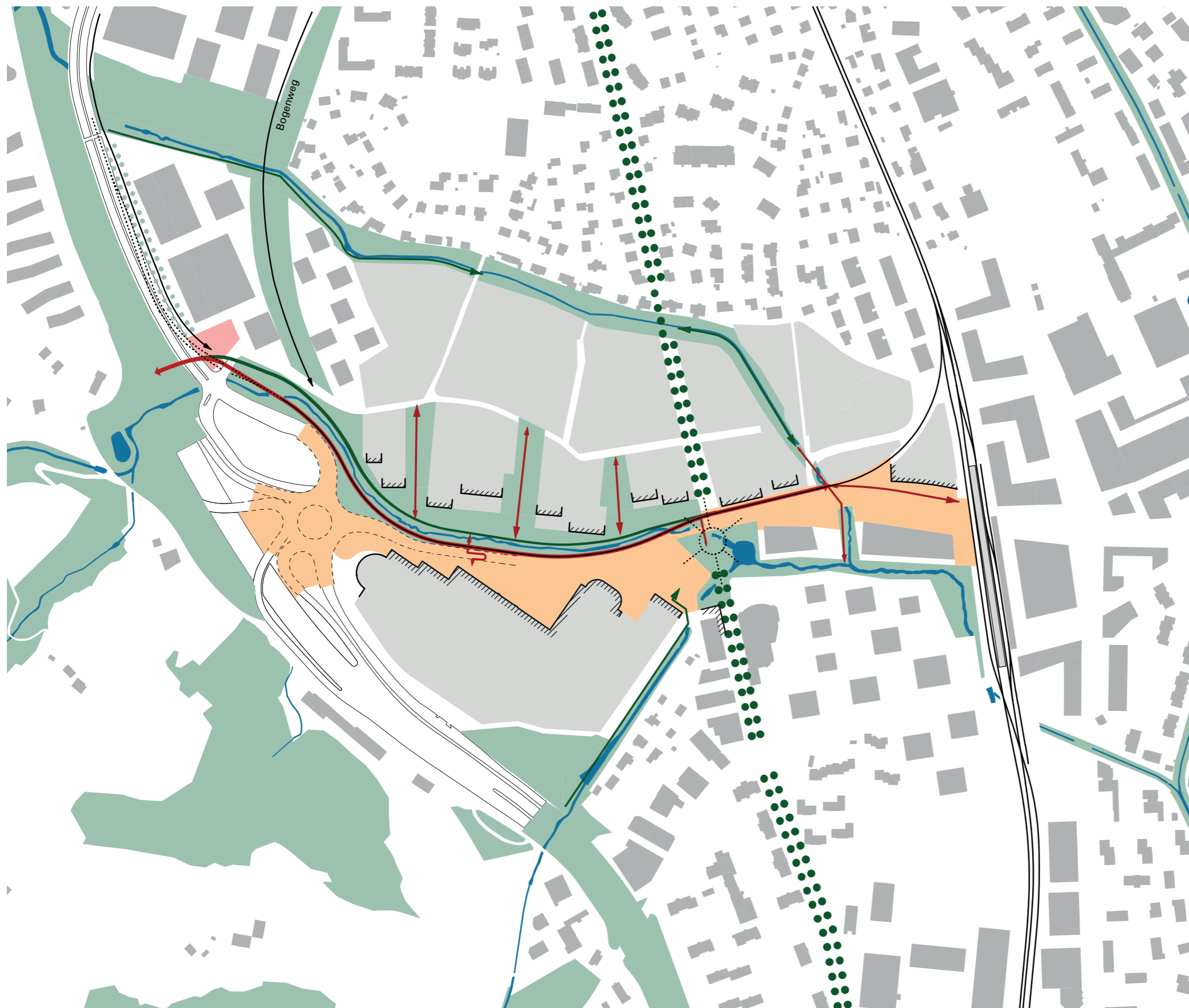
**Schlundallmend** In diesem Bereich sind großflächige, gewerblich genutzte Gebäude angesiedelt. Die heutige Struktur wird in die Neustrukturierung integriert.

Wichtig ist die Einbindung dieser Gewerbebereiche in die freiräumliche Leitidee um die räumliche Kontinuität entlang der Achse Pilatusmarkt – horw mitte zu gewährleisten.

Der Bereich um den heutigen Kreisel Steinibach wird verdichtet und der Eingang zum Horwer Ortsteil Ennethorw räumlich markiert.



# Grün- und Freiraum



-  Strategische Kreuzung im VG V - Gelenk des Netzes
-  Südallee als Quartierstrasse
-  Park - ökologische Vernetzung
-  Park - mineralisch aktivierte Fläche
-  Platz: Auftakt / Einfahrt Gewerbe Dattenmatt / Hinterschlund
-  Attraktive Fassade / Gesicht zur Ringstrasse
-  Parkweg als Rückgrat
-  Bäche im Siedlungsraum als Verbindungselement

0 50 100 200m



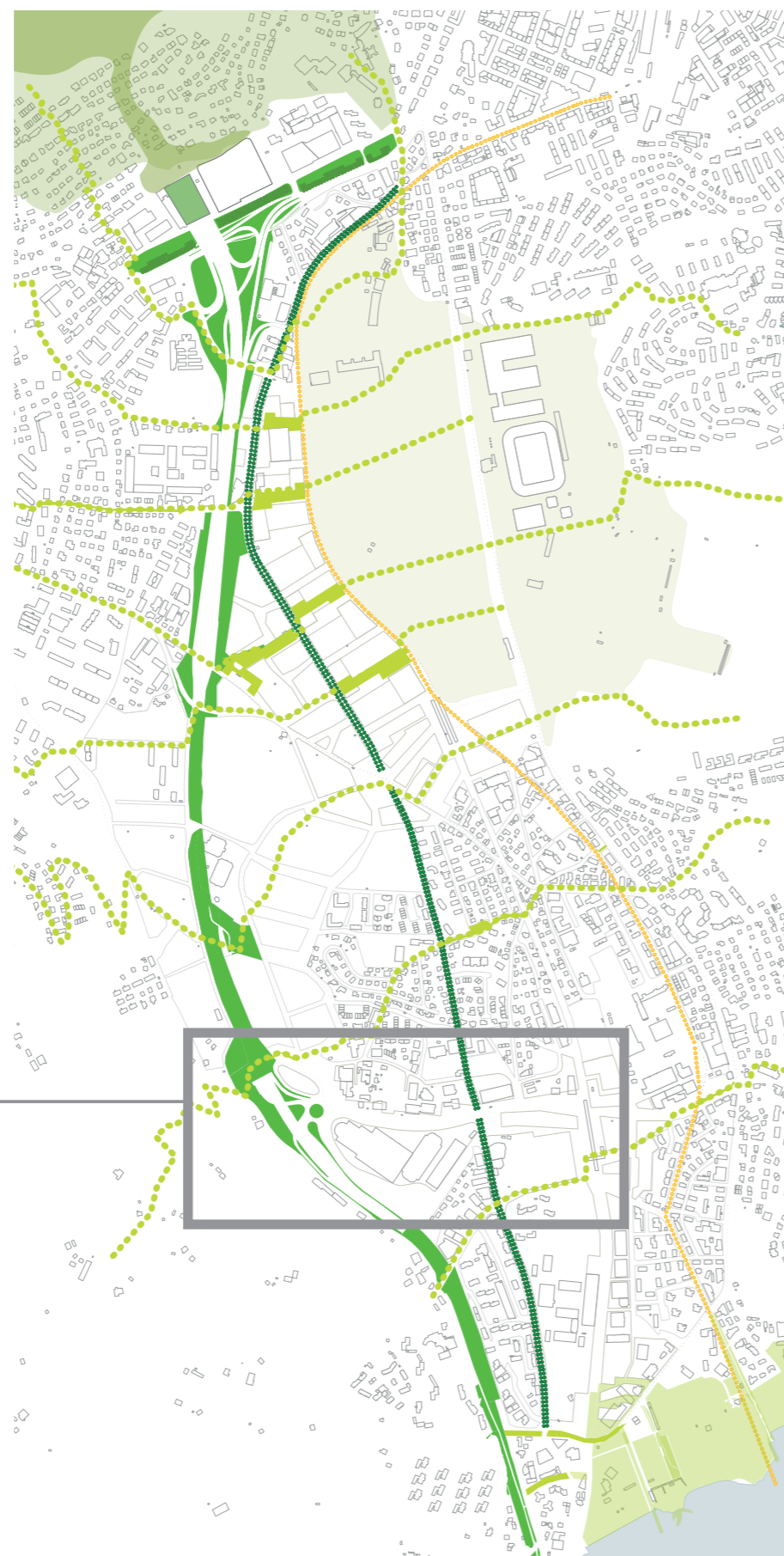
enf | Studio Vulkan | Kontextplan

Die Ebene westlich des Zentrums von Horw ist stark durch Infrastruktur- und Gewerbebauten geprägt.

Der Strassenraum der Ringstrasse ist durch eine breite Zone umgeben, die durch Erschliessungs- und Restflächen bestimmt wird. Entlang der Ringstrasse führt ein altes Industriegleis zwischen Bachlauf und Strasse.

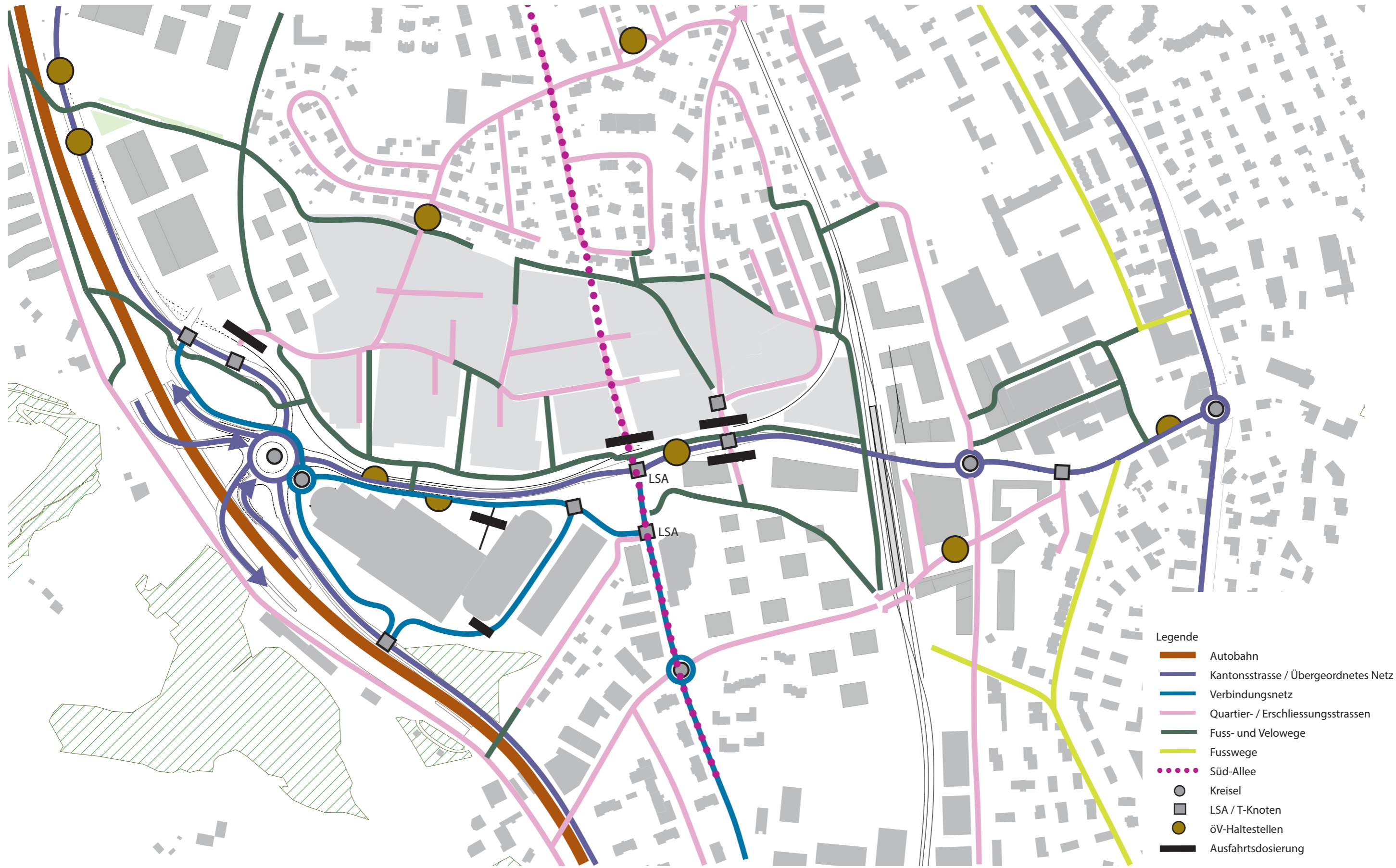
Ein feines Netz von Bachläufen durchzieht die Ebene und verbindet den westlichen Hang des Pilatus über das Entwicklungsgebiet Horw mit dem See im Süden.

Die Zone um die Ringstrasse wird als Park neugestaltet. So entsteht an zentraler Lage eine wichtige Freiraumverbindung. Die Bachläufe und das alte Industriegleis werden ökologisch aufgewertet und zum Teil des Parks - sie bestimmen dessen Charakter und wirken als wichtige Bindeglieder in der Freiraumvernetzung.



Vertiefungsgebiet V

übergeordnete Freiraumelemente Luzern Süd



- Legende
- Autobahn
  - Kantonsstrasse / Übergeordnetes Netz
  - Verbindungsnetz
  - Quartier- / Erschliessungsstrassen
  - Fuss- und Velowege
  - Fusswege
  - ⋯ Süd-Allee
  - Kreisels
  - LSA / T-Knoten
  - öV-Haltestellen
  - Ausfahrtsdosierung



**Motorisierter Verkehr** Die Ringstrasse ist die Hauptachse im Gebiet Horw Mitte. Sie bindet die Quartiere und die Ortsteile von Horw an die Autobahn und an das übergeordnete Strassennetz an. Die Ringstrasse und damit das übergeordnete Verkehrsnetz wird mit Hilfe von Ausfahrtdosierungen an den Einmündungen vor Überlastungen geschützt. Zurzeit wird eine Konzeptstudie Ringstrasse 19 seitens Kanton erarbeitet und mit dem Vertiefungsgebiet V abgestimmt. Die weitere Koordination ist sicherzustellen. Spätere Anpassungen der Konzeptstudie sind zu berücksichtigen und die Spielregeln des VG V entsprechend anzupassen.

Das Quartier nördlich der Ringstrasse ist durch die Kreuz- und Wegmattstrasse an das übergeordnete Strassennetz angebunden.

Künftig soll die Südallee von Norden her als Verlängerung der Veilchenstrasse und als durchgehende Achse für den Fuss- und Veloverkehr bis zum Knoten Steinibach weitergeführt werden. Ab dem Knoten Steinibach wird ein Teilstück der Südallee auch für den motorisierten Verkehr befahrbar sein. Eine durchgehende Quartierstrasse für den motorisierten Verkehr ist nicht vorgesehen. Ein Teilstück wird deshalb nur für den Fuss- und Veloverkehr und allenfalls noch für den öffentlichen Verkehr geöffnet werden. Die Machbarkeit der Führung des öffentlichen Verkehrs muss aber zuerst in einer separaten Studie noch untersucht werden.

In diesem Kontext wird im südlichen Teil des Quartiers (Kreuzstrasse, Dattenmattstrasse, Dattenmattring) das Erschliessungssystem für den motorisierten Verkehr neu organisiert. Damit die Achse Kreuzstrasse - Dattenmattstrasse - Dattenmattring nicht durch Schleichverkehr belastet wird, ist sie für den motorisierten Verkehr nicht durchgängig befahrbar.

Die Dattenmattstrasse und der Dattenmattring werden künftig über die Südallee und den Knoten Steinibach angebunden und von der Wegmattstrasse resp. Kreuzstrasse abgehängt, damit keine Schleichroute über die Achse Ringstrasse - Kreuzstrasse - Südallee - Ringstrasse entsteht.

**Öffentlicher Verkehr** Die Technikumstrasse ist ebenfalls Teil der Südallee und verbindet die Ringstrasse mit der Kantonsstrasse. Sie erschliesst die Quartiere südlich der Ringstrasse sowie den Pilatusmarkt. Der Pilatusmarkt ist durch ein parallel zur Ringstrasse angelegtes Strassennetz erschlossen, welches den Knoten Schlund entlastet und den Verkehr möglichst direkt auf das übergeordnete Netz lenken soll.

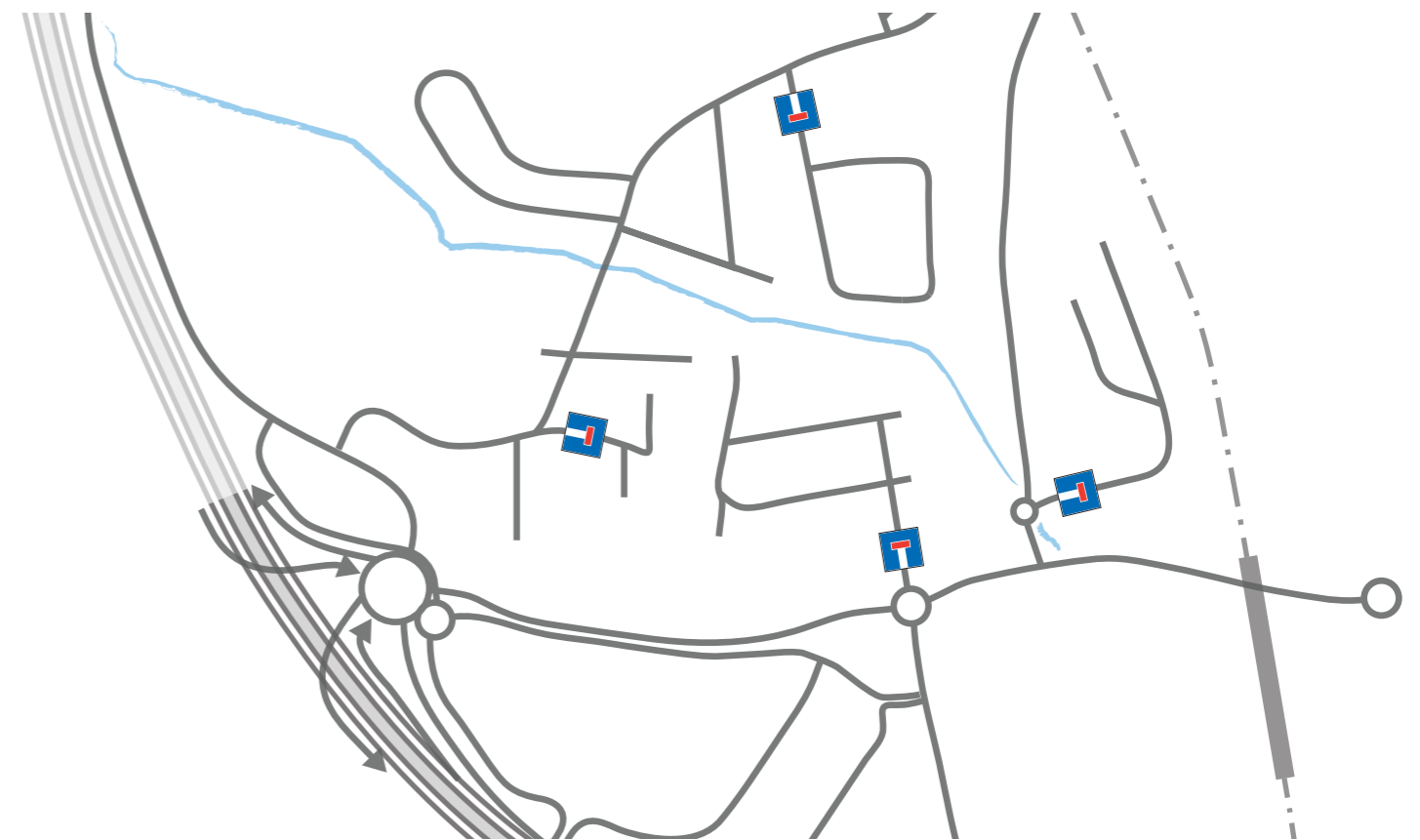
**Fuss- und Veloverkehr** Über die Ringstrasse führen drei Buslinien (Linie 14, Linie 16 und Linie 21), wodurch eine gute Erschliessung des Pilatusmarktes und des Horw Zentrums besteht. Gemäss Grundkonzept Verkehr LuzernSüd sollen zukünftig fünf Buslinien über die Ringstrasse verlaufen (zusätzlich Linie 16C und Linie 20). Zurzeit gibt es keine speziellen Buspriorisierungsmassnahmen.

Schon heute steht dem Fuss- und Veloverkehr ein dichtes Netz zur Verfügung. Viele Wege sind ausschliesslich dem Fuss- und Veloverkehr vorbehalten, meistens ist der gemeinsam genutzte Platz jedoch sehr begrenzt, was zu Konflikten führt. Die Führung für den Veloverkehr abseits der Kantonsstrassen bringt teilweise Umwege und unattraktive Linienführung mit sich.

**Parkierung** Die vorhandenen Netzlücken im Quartier nördlich der Ringstrasse sind daher zu schliessen und das Netz somit zu verdichten. Die Flächen für den Fuss- und Veloverkehr sollen insgesamt aufgewertet werden. Insbesondere auf der Südallee sind dem Fuss- und Veloverkehr optimale Bedingungen zu schaffen.

Die Anzahl Parkplätze ist grundsätzlich auf das Minimum zu reduzieren (vgl. Grundkonzept Verkehr LuzernSüd) und es sind arealweise Fahrtenkontingente festzulegen.

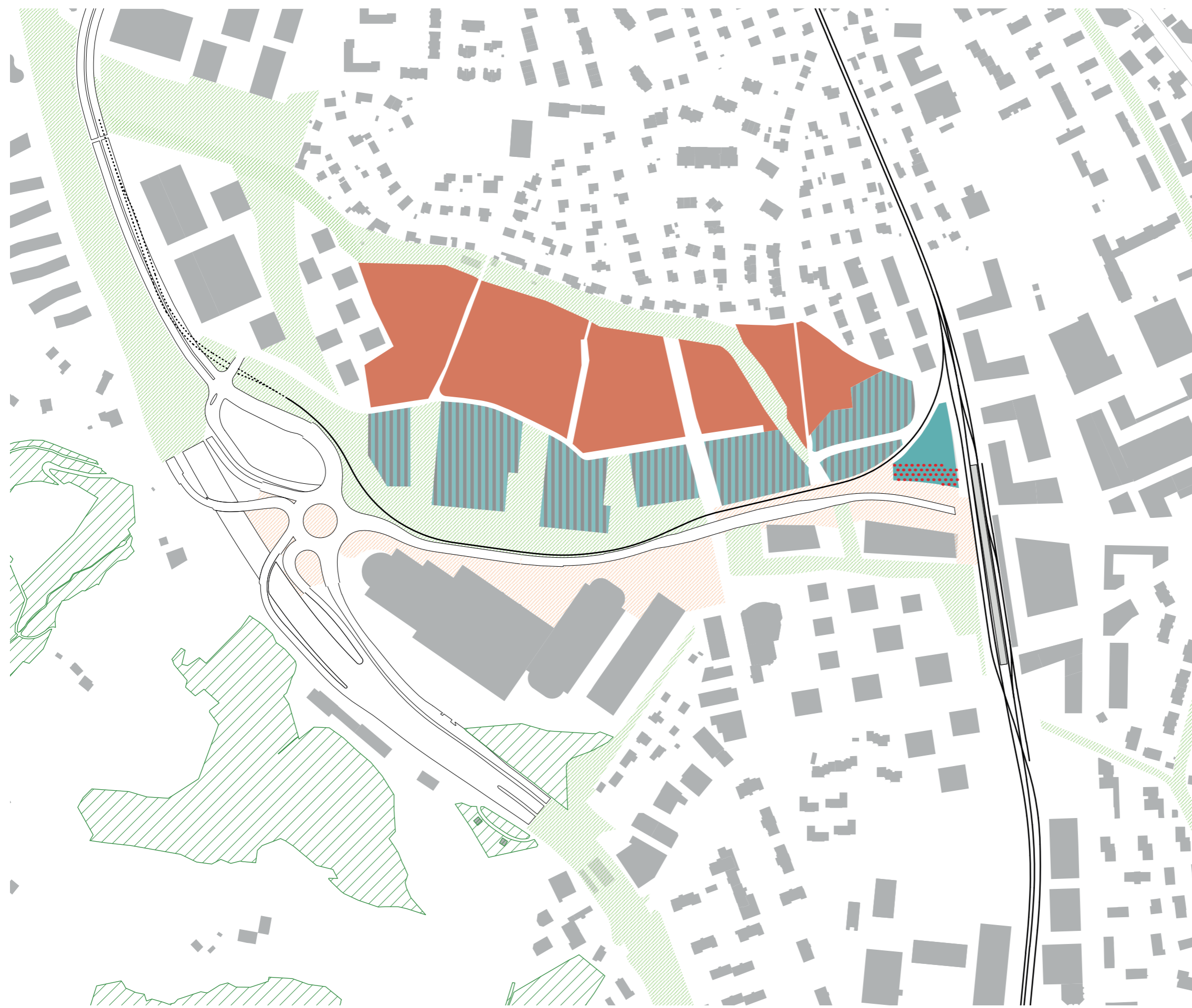
Für Angestellte und Bewohner sind die Parkplätze unterirdisch zu erstellen. Die Parkplätze für Kunden und Besucher dürfen oberirdisch angeordnet werden. Die Parkplätze sind zu bewirtschaften.



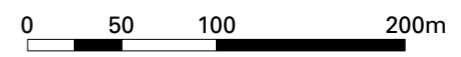
Übersicht MIV



# Nutzungen



-  Schwerpunkt Wohnen
-  Schwerpunkt Arbeiten  
Wohnen in den Obergeschossen
-  Arbeiten, vermehrt a. Dienstleistung,  
Wohnen in den Obergeschossen
-  Gastro/Einzelhandel
-  Naherholung
-  Platzraum mit  
Aufenthaltsqualität



**Gewerbezone** Entlang der Nordseite Ringstrasse entstehen eine neustrukturierte Zone mit dem Schwerpunkt Gewerbe.  
In dieser Zone können Gebäude unterschiedlichen Volumens und Flächenbedarfs aufgenommen werden. Insbesondere soll sich dies Gebiet zum Standort für klein- und mittelständiges Gewerbe entwickeln. Erdgeschossnutzungen bleiben vorrangig dem Gewerbe vorbehalten. Innerhalb dieser Gewerbezone soll auch ein begrenzter Anteil Wohnen in den Obergeschossen möglich gemacht werden.

An der südlichen Seite der Ringstrasse befinden sich grossflächige Gewerbebauten mit Detail- und Grosshandel.  
Der Pilatusmarkt dominiert das Bild. Als Nutzungsergänzung zum Einkaufszentrum wird an eine Verlegung der Talstation der Pilatusbahn gedacht.

**Wohnen und Arbeiten** Die Technikumstrasse wird durch ein Mischgebiet mit mittelständigen Gewerbebetrieben und Wohngebäuden begrenzt. Bei einer Nachverdichtung soll diese Nutzungsmischung erhalten bleiben.

**Wohnbereiche Dattenmatt und Wegmatt** Im Norden des Vertiefungsgebiets bilden die Dattenmattstrasse, der Dattenmattring und die Wegmatt die Grenze zwischen den Zonen mit unterschiedlicher Nutzung.  
Im Norden dieser Quartierstrassen liegen Gebiete mit Schwerpunkt Wohnen. Diese Bereiche werden mit dem gleichen Nutzungsschwerpunkt nachverdichtet.

**Bahnhofsumfeld** Der Bahnhofsumfeld bildet einen speziellen Bereich innerhalb des Vertiefungsgebietes. In Anlehnung an Horw Mitte kann in diesem Bereich Bebauung mit Nutzungsmischung entwickelt werden. Es können auch kleinere Verkaufs- und Gastronomieflächen zur Seite des Bahnhofsvorplatzes aufgenommen werden, um diesen Bereich stärker zu beleben.  
Die sehr gut erreichbare Lage eignet sich ebenfalls für besondere Nutzungen.



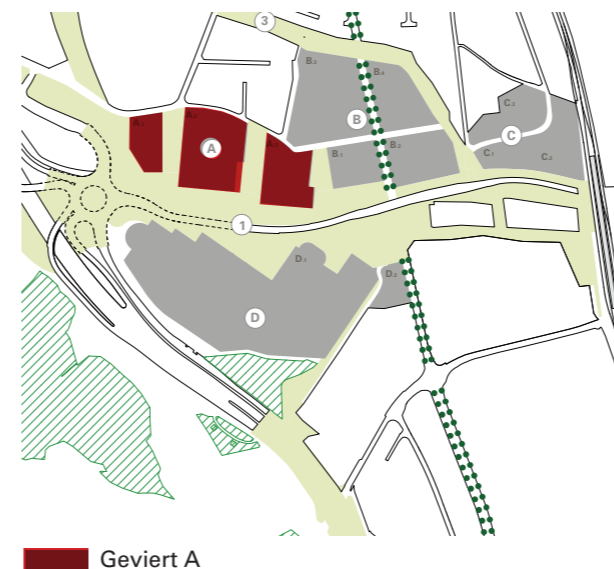




Geviert A  
Geviert B  
Geviert C  
Geviert D

## Steckbrief | Geviert A

<b>Verortung</b>	Kreuzstrasse / Dattenmattstrasse (N), Ringstrasse resp. Industriegleis (S, W), Dattenmattstrasse (O)
<b>Grösse</b>	ca. 19'400 m <sup>2</sup>
<b>Eigentümer (Parzellen)</b>	U. Stalder (3120, 5743); Rigi Kühler AG (5535); T. Hager und L. Hager-Andersson (935); B. Peter (1279, 5453, anteilig 1278 und 1281); E. Peter (3937, 5452, 6036, 6055, anteilig 1278 und 1281); Perane Construction AG (6050, anteilig 1278 und 1281)
<b>Nutzung</b>	Gewerbe, Wohnen
<b>Dynamik</b>	Rückbau Industriegleis
<b>Lage</b>	Das Geviert liegt nördlich von Ringstrasse, Industriegleis und Bach sowie östlich des Kreiselsystems der Autobahnzufahrt. Im Nordwesten erstreckt es sich bis zur Kreuzstrasse, die private Dattenmattstrasse begrenzt das Geviert im Nordosten und deren gleichnamige Stichstrasse bildet den Übergang zum Geviert B im Osten.
<b>Bebauung und Freiraum</b>	Das Geviert ist sehr heterogen bebaut. Das westliche Drittel ist von grossmassstäblichen Gewerbebebaute besetzt. Das westliche Drittel ist mit einer kleinteiligen, heterogenen, ein- bis zweigeschossigen Gebäudestruktur überzogen. Die Gebäude sind durchmisch, und werden sowohl für Wohnen als auch für Gewerbe genutzt. Im mittleren Drittel erstreckt sich eine Wiese, nur der südlichste Bereich wird als Parkplatz genutzt.
<b>Verkehrssituation</b>	Die Areale werden ab der Ringstrasse über die Kreuzstrasse/ Dattenmattstrasse und von da mittels mehrerer Stichstrassen erschlossen. Entlang dem südlichen Rand des Gevierts, nördlich von Ringstrasse, Industriegleis und Bachlauf, führt eine übergeordnete Fuss- und Veloverbindung vom Zentrum Horw in Richtung Zentrum Kriens. Eine Brücke führt über den Bach und unter der Ringstrasse hindurch zum Pilatusmarkt. Dies ist einer der wichtigsten Zugänge für den Fuss- und Veloverkehr zum Pilatusmarkt.
<b>Schnittstellen</b>	Element Ringstrasse (Freiraum) Geviert B (Nutzung, Bebauung)
<b>Hinweise</b>	Die Baufelder werden gemeinsam von den jeweiligen Grundeigentümern entwickelt.



■ Geviert A

Arbeitszone A (Ar-A)



Ausschnitt Zonenplan zusammengestellt, ohne Masstab



Kreuzung Dattenmattstrasse / Kreuzstrasse



Bebauung hinter Ringstrasse und Autobahnzufahrt



Ausschnitt Luftbild ohne Masstab



**Struktur** Geviert A bildet zusammen mit den Gevierten B und C den Rand der Siedlungsgebiete im Norden der Ringstrasse. Diese Gevierte stellen einen strukturellen Übergang zwischen der Autobahnauffahrt/Ringstrasse und den kleinmassstäblichen Überbauungen im Norden dar.

Geviert A wird in Baubereiche eingeteilt, die durch grüne Freiräume umgeben werden. Es entsteht ein durchgrüntes Gewerbegebiet.

- Grün- und Freiräume** Zwei unterschiedlichen Seiten prägen das Geviert:
- Südlicher Rand (Ringstrasse): Das Geviert verzahnt sich mit dem südlich anschliessenden Parkraum des Schlundbachs. Die Gebäude liegen am Park und präsentieren sich zur Ringstrasse. Flexibel genutzte Vor- und Seitenbereiche grenzen an den Grünraum und fördern so eine aktive Nutzung des Parkraums.
  - Nördlicher Rand (Dattenmattstrasse): Dem Charakter der angrenzenden Gartenquartiers entsprechend ist die Bebauung von der Strasse zurückgesetzt. Zum Strassenraum spannen sich auf diese Weise Vorplätze auf, so dass die Baufelder eine Adresse an der Strasse ausbilden. Auf den Vorplätzen werden Baumgruppen aufgenommen, wodurch die Aufenthaltsqualität des Strassenraum gefördert wird.
  - Die Freiflächen zwischen den Baubereichen sind als Erholungsraum und grüne Korridore zu gestalten.

- Erschliessung / Verkehr** Geviert A ist über die Kreuzstrasse und die Dattenmattstrasse bzw. über die Südallee ans übergeordnete Netz anzubinden.
- Für die Erschliessung des motorisierten Verkehrs innerhalb des Gevierts sind auf den Baubereichen drei Stichstrassen mit Wendehammer (Durchmesser von mindestens 24 m) vorgesehen.
  - Zwischen Baubereich A2 und A3 ist ein kurzes Stück der Dattenmattstrasse für den motorisierten Verkehr zu sperren, damit keine Schleichroute über die Achse Ringstrasse - Kreuzstrasse - Südallee - Ringstrasse entsteht.
  - Die Parkplätze für Angestellte und Bewohner sind jeweils unterirdisch anzuordnen und in Sammelgaragen zusammenzufassen. Entlang der Dattenmattstrasse dürfen Besucher- und Kundenparkplätze in geringer Anzahl angeordnet werden. Für Baubereich A1 sind die Besucher- und Kundenparkplätze innerhalb des Baubereiches anzuordnen.
  - Die Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr (zwischen Baubereich A1, A2, A3 und östlich davon) sind mit 4 bis 5 m grosszügig zu dimensionieren.

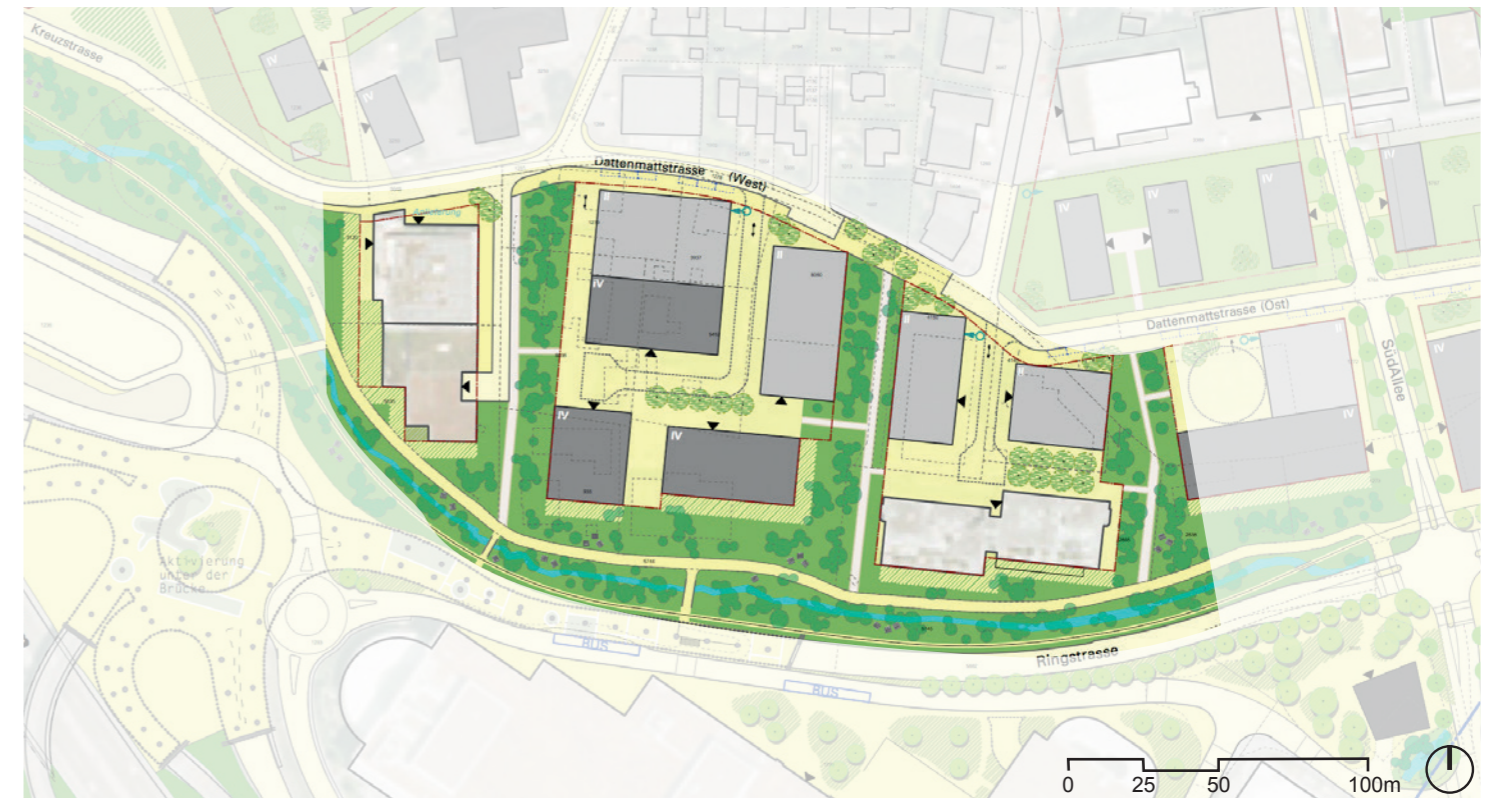
**Nutzung** - Aufgrund der Lage eignet sich das Geviert vor allem für gewerbliche Nutzungen. Sofern mit dem Gewerbe vereinbar, sind Wohnnutzungen in Obergeschossen denkbar.

- Bebauung** Die Baufelder können durch freistehende Gebäude oder Gebäudegruppen besetzt werden. Für die Bebauung gilt:
- Die Gebäude werden orthogonal zum Baufeld angeordnet.
  - Maximale Grundfläche und Volumen der Neubauten sind mit der Umgebung abzustimmen. Die maximale Bauhöhe 16.5 m. An der Seite zur Ringstrasse beträgt die minimale Bauhöhe 10m.
  - Die Gebäude bilden ihre Adresse an den Erschliessungswegen aus.



Richtlinienplan

- |  |   |  |                       |  |   |
|--|---|--|-----------------------|--|---|
|  | Baufeldnummer                                   |  | Freiräume             |  | Fuss-/Velowege                                  |
|  | Baubereich mit ca. 0-30% Wohnen                 |  | ökologische Zone      |  | Bauinterne LV-Verbindung                        |
|  | Gebäude präsentieren sich zur Seite der Strasse |  | Vorplatz-/Platzfläche |  | Erschliessung Baubereich MIV über Stichstrassen |
|  |   |  |                       |  | Buslinie mit Haltestelle                        |

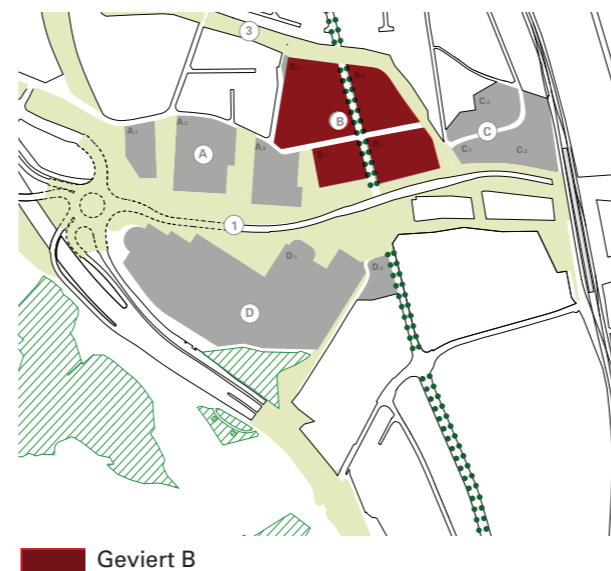


Illustrationsplan



## Steckbrief | Geviert B

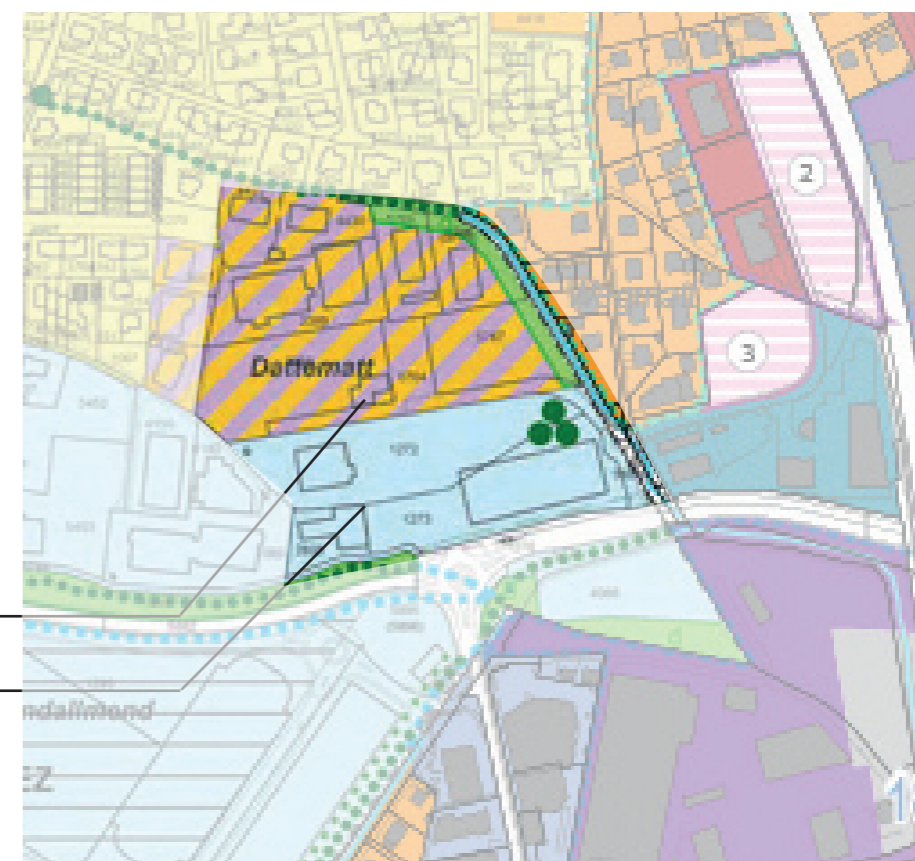
<b>Verortung</b>	Schlimbach (N, O), Ringstrasse resp. Industriegleis (S), Dattenmattstrasse (W)
<b>Grösse</b>	ca. 40'790 m <sup>2</sup>
<b>Eigentümer (Parzellen)</b>	D. Mosig (4150); M., K. und N. Odermatt (4140); PAX Wohnbauten AG (2865, 2838); Marti Bauunternehmung AG Luzern (1272, 1273); Josef-Buholzer-Stiftung (3899, 5764, 5765, 5766, 5767); Muri AG Textilreinigungen (3389)
<b>Nutzung</b>	Gewerbe
<b>Dynamik</b>	Renaturierung / Sanierung Schlimbach; Planung SüdAllee; Ringstrasse: EinmünderAGZ-Areal, Projekt K19;
<b>Lage</b>	Das Geviert liegt nördlich der Ringstrasse und wird im Osten und Norden vom Schlimbach, im Westen von der Dattenmattstrasse begrenzt.
<b>Bebauung und Freiraum</b>	Zentral im Geviert erstreckt sich eine grosse, unbebaute Wiese, die Dattenmatt. Nördlich und östlich der Wiese entlang des Schlimbachs stehen drei- bis viergeschossige Wohnblöcke, zudem befindet sich nördlich der westlichen Wiesenhälfte ein kleineres Gewerbeareal. Nördlich der Ringstrasse sind Gewerbeareale mit mittleren und grösseren Gewerbebauten angesiedelt. Am südlichen Rand der Areale parallel zur Ringstrasse verläuft ein altes Industriegleis. Der Schlimbach ist kanalisiert.
<b>Verkehrssituation</b>	Die westlichen Areale werden von Westen her ab der Dattenmattstrasse erschlossen, die östlichen von Osten her über die Wegmattstrasse und den Dattenmattring. Es besteht von Süden her in Verlängerung der Technikumstrasse eine Arealzufahrt vom Kreisel, jedoch ist dies eine private Arealzufahrt. Eine wichtige LV-Verbindung führt entlang der Ringstrasse am südlichen Rand des Gevierts.
<b>Schnittstellen</b>	Element Ringstrasse (Freiraum) SüdAllee ( Freiraum) Element Bachläufe im Siedlungsraum (Freiraum) Geviert A (Nutzung, Bebauung) Geviert C (Nutzung, Bebauung)
<b>Hinweise</b>	Die Baufelder werden gemeinsam von den jeweiligen Grundeigentümern entwickelt.



Geviert B

Wohn- / Arbeitszone A (WAr-A)

Arbeitszone A (Ar-A)



Ausschnitt Zonenplan zusammengestellt, ohne Masstab



Kreisel Ringstrasse / Technikumstrasse, nach Norden



Industriegleis entlang der Ringstrasse



Ausschnitt Luftbild ohne Masstab



**Struktur** Geviert B bildet zusammen mit den Gevierten A und C den südlichen Rand der Siedlungsgebiete im Norden der Ringstrasse und stellt einen strukturellen Übergang zwischen der Autobahnauffahrt /Verkehrsachse und den kleinmasstäblichen Überbauungen dar.

**Grün- und Freiräume** Die SüdAllee als zentrale Achse prägt das Bild des Quartiers.

- Dem Charakter des angrenzenden Gartenquartiers entsprechend ist die Bebauung von der Strasse zurückgesetzt. Zum Strassenraum spannen sich Vorplätze auf, so dass die Baufelder eine Adresse an der Strasse ausbilden. In den Vorbereichen werden Grünflächen und Baumgruppen aufgenommen um die Aufenthaltsqualität des Strassenraum zu verbessern.
- Das Geviert grenzt im Süden an den Parkraum des Schlundbachs: Gebäude, die am Park liegen, haben flexibel genutzte Aussenbereiche zum Grünraum, die eine aktive Nutzung des Parkraums fördern. Baubereich B2 grenzt an das alte Industriegleis: die Vorzonen sind mit der Gestaltung des öffentlichen Raumes abzustimmen. Die Gebäude präsentieren sich an der Ringstrasse.
- Im Osten des Geviertes liegt der Schlimbach. Die Gestaltung des Überganges von privaten zu öffentlichen Grünflächen ist sorgfältig abzustimmen.

**Erschliessung / Verkehr** Das Geviert B ist von der Ringstrasse über die neu zu erstellende Süd-Allee zu erschliessen.

- Die Dattenmattstrasse wird im Bereich des Gevierts A (zwischen A2 und A3) unterbrochen. Genauso ist auch der Dattenmattring beim heutigen Kleinkreisell Wegmatt für den MIV zu unterbrechen, um Schleichwege zu unterbinden und den MIV zu bündeln.
- Die Parkplätze für Angestellte und Bewohner sind jeweils unterirdisch anzuordnen und in Sammelgaragen zusammenzufassen. Entlang der Dattenmattstrasse und dem Dattenmattring dürfen Besucher- und Kundenparkplätze in geringer Anzahl für die angrenzenden Gebäude angeordnet werden. Für die anderen Gebäude sind die Besucher- und Kundenparkplätze auf den jeweiligen Arealen anzuordnen.

**Nutzung** Für die Baubereiche B1 und B2 gilt:

- Der Schwerpunkt liegt auf gewerblichen Nutzungen. Sofern mit dem Gewerbe vereinbar, sind Wohnnutzungen im Obergeschoss denkbar. B2 könnte als neuer Standort für den Ökihof geprüft werden.

Für die Baubereiche B3 und B4 gilt:

- Der Nutzungsschwerpunkt in der Nachverdichtung liegt auf Wohnen. Ein geringer Anteil gewerblicher Nutzungen ist möglich.

**Bebauung** Die Baubereiche liegen an der SüdAllee und haben hier ihre Adresse. Im Einzelnen gilt für die Baubereiche B1 und B2:

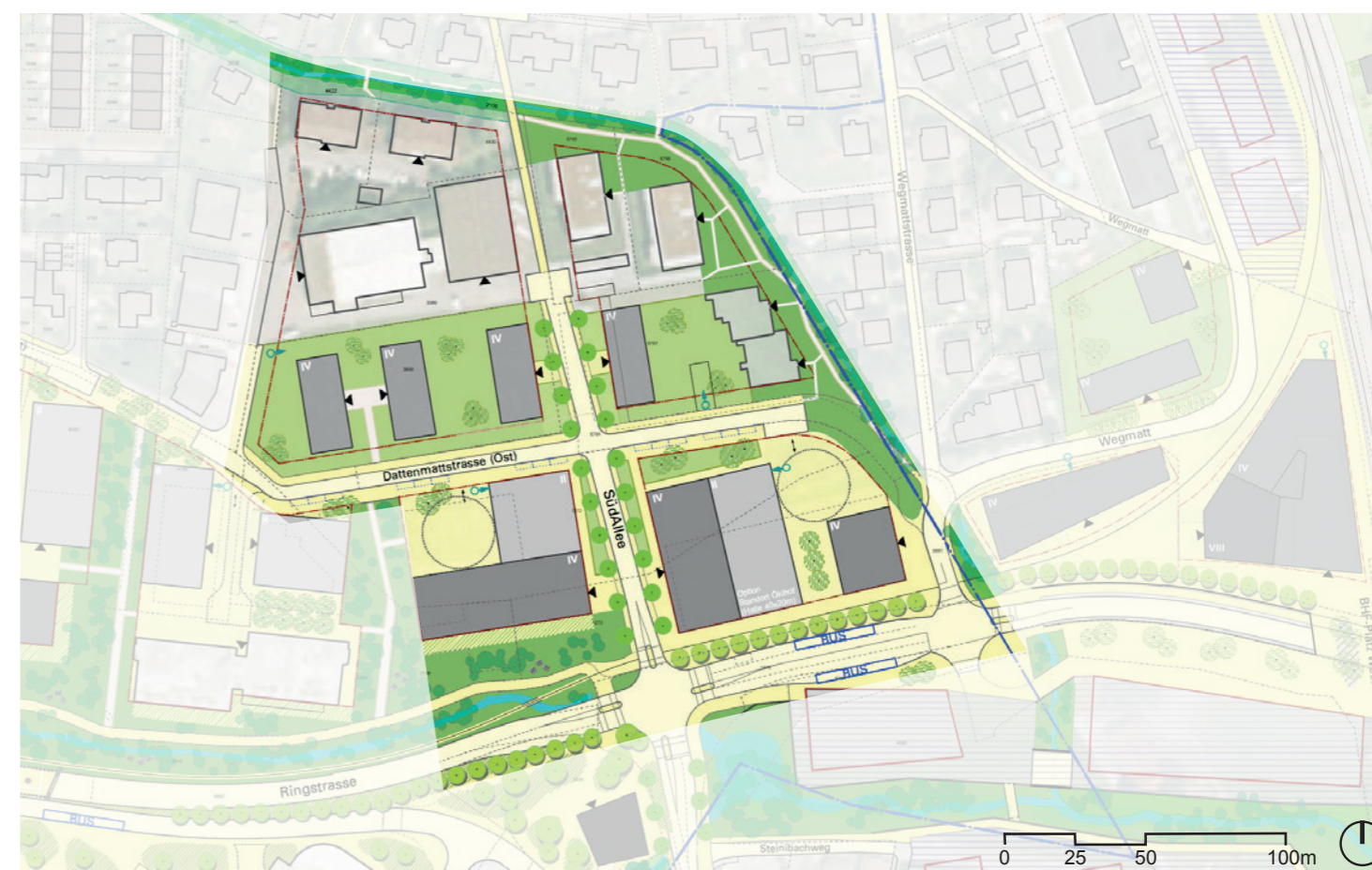
- Die Baubereiche werden durch freistehende Gebäude oder Gebäudegruppen besetzt, die orthogonal zum Baufeld angeordnet werden.
- Maximale Grundfläche und Volumen der Neubauten sind mit der Umgebung abzustimmen. Die maximale Bauhöhe 16.5 m. An der Seite zur Ringstrasse beträgt die minimale Bauhöhe 10m.

Für die Baubereiche B3 und B4 gilt:

- Als Übergang ist die Bebauung mit einer kleinteiligen Bebauungstypologie und einer geringen Fassadenhöhe von maximal 13.5 m auszubilden.



Richtlinienplan

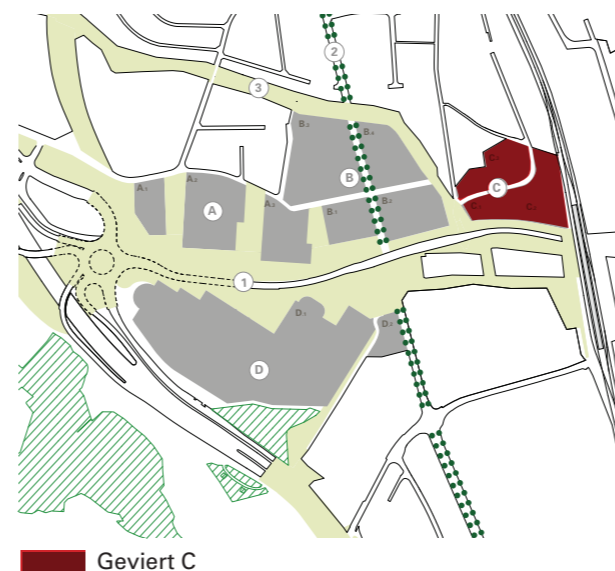


Illustrationsplan

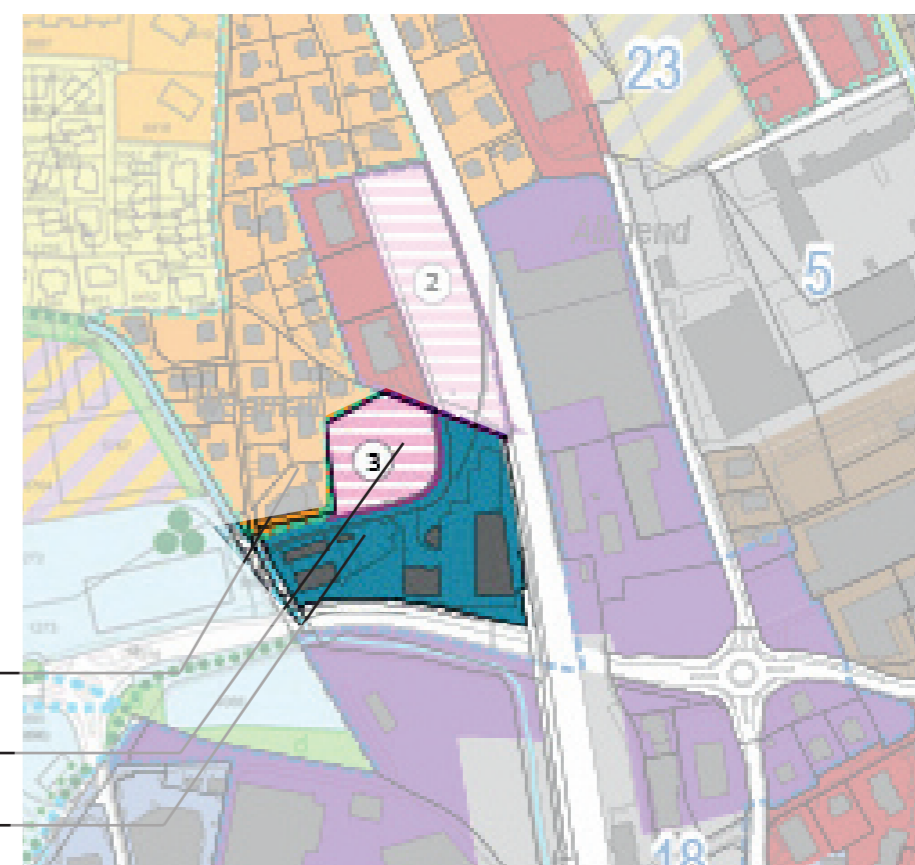


## Steckbrief | Geviert C

<b>Verortung</b>	Wegmatt (N), Ringstrasse (S), Wegmattstrasse (W), Zentralbahntrasse (O)
<b>Grösse</b>	ca. 13'440 m <sup>2</sup>
<b>Eigentümer (Parzellen)</b>	Korporationsgemeinde Horw (471, Gesamteigentum) Gössi Carreisen AG, (Baurecht 3073) Arno Studhalter (Baurecht 3057) Einwohnergemeinde Horw (anteilig 2353, 2954)
<b>Nutzung</b>	Gewerbe, Parkierung
<b>Dynamik</b>	Möglicher Standort Fernbusterminal Region Luzern
<b>Lage</b>	Das Geviert liegt in der Ecke westlich des Zentralbahntrasse und nördlich der Untertunnelung der Zentralbahntrasse für die Ringstrasse. Im Osten wird das Geviert durch die Wegmattstrasse begrenzt, nördlich vom Fussweg Wegmatt.
<b>Bebauung und Freiraum</b>	Das Geviert ist sehr heterogen bebaut. Entlang der Wegmattstrasse liegt eine zweigeschossige Wohnzone. Südwestlich der Wegmatt befinden sich Gewerbebauten unterschiedlichsten Massstabes. Das Gewerbegebiet wird von einem alten Industriegleis durchschnitten, welches nördlich des Gevierts vom Zentralbahntrasse abweigt, auf Höhe Wegmattstrasse auf die Ringstrasse trifft, und von da parallel zu derselben weiterführt. Die Ecke nord-westlich des Gleises ist kleinteilig bebaut. In der Süd-Ost-Ecke zwischen Industriegleis, Zentralbahntrasse und Ringstrasse steht die Bushalle von Gössi-Carreisen. Das Dach der Halle kragt über das Industriegleis aus. Die Firma betreibt auch den Parkplatz nördlich der Wegmatt.
<b>Verkehrssituation</b>	Das Geviert wird für den MIV über die Wegmattstrasse und dann die Wegmatt erschlossen.
<b>Schnittstellen</b>	Element Ringstrasse (Freiraum) Geviert B (Nutzung, Bebauung)
<b>Hinweise</b>	Die Baufelder werden gemeinsam von den jeweiligen Grundeigentümern entwickelt.



zweigeschossige Wohnzone 0.35 (W2 0.35);  
-> Zone für verdichtete Bauweise  
Teiländerung „Wegmatt Süd“, vom Zonenplan ausgenommen  
Arbeitszone (A)



Ausschnitt Zonenplan zusammengestellt, ohne Massstab



Ringstrasse vom Zentralbahntrasse nach Westen



Industriegleis durchs Geviert



Ausschnitt Luftbild ohne Massstab



**Struktur** Geviert C bildet zusammen mit den Gevierten A und B den südlichen Rand der Siedlungsgebiete im Norden der Ringstrasse und stellt einen strukturellen Übergang zwischen der Autobahnauffahrt /Verkehrachse und den kleinmasstäblichen Überbauungen dar.

Geviert C bildet den Auftakt/Abschluss der Achse Pilatusmarkt – horw mitte und den Übergang zu horw mitte. Die Bebauungsstruktur ist in Anlehnung an horw mitte hochverdichtet.

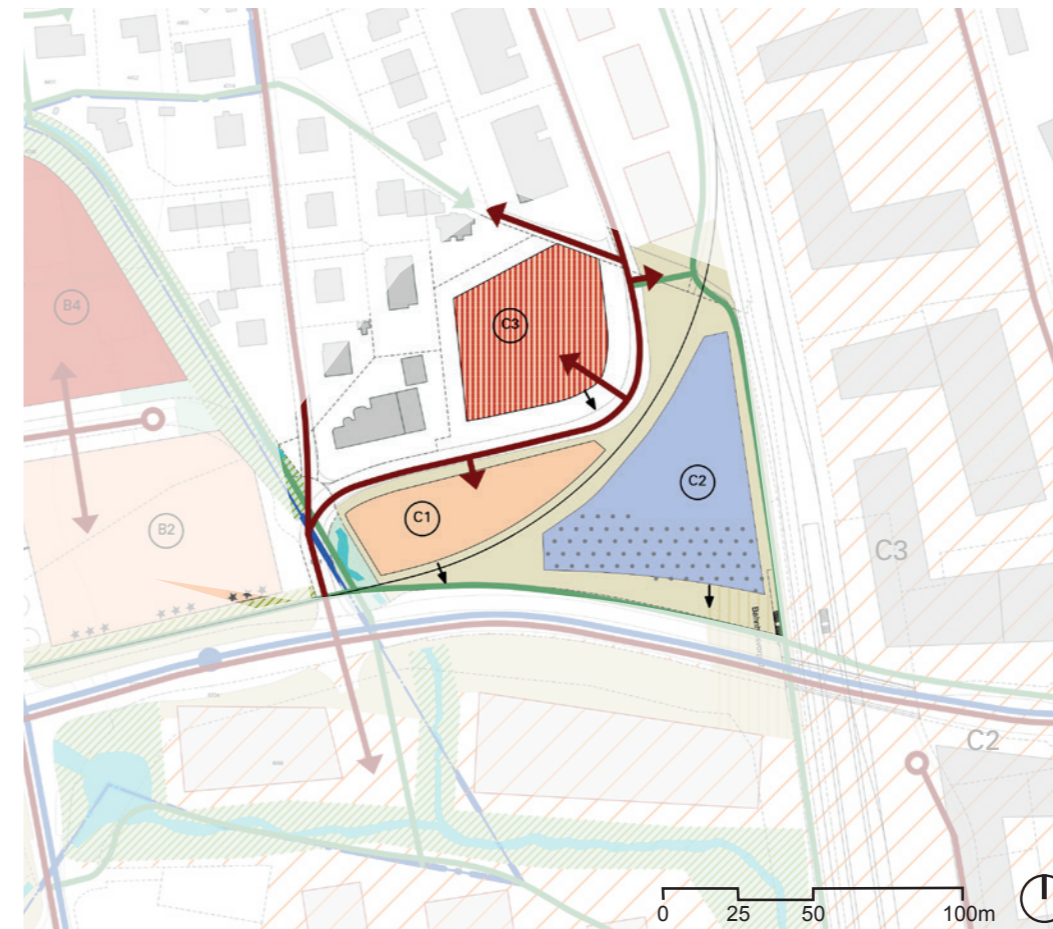
**Grün- und Freiräume** Das alte Industriegleisstrasse ist in die neue bauliche Struktur zu integrieren und wird so zum wichtigsten Gestaltungselement im öffentlichen Raum.

- Der Gleisweg wird ökologisch aufgewertet. Gabionen, Baumgruppen und Sitzmöglichkeiten begleiten die Trasse.
- An der Westseite des Bahnhofes Horw ist ein neuer Vorplatz durch Verbreiterung der Überdeckung des Tunnels der Ringstrasse vorgesehen. Dies stärkt die Anbindung der Achse Pilatusmarkt- horw mitte an den Bahnhof und trägt zur Belebung des Bahnhofumfeldes bei.

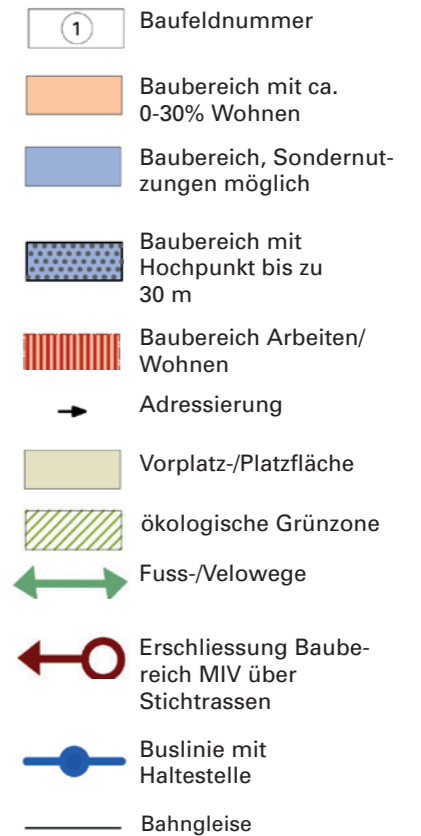
- Erschliessung / Verkehr**
- Geviert C ist weiterhin über die Wegmattstrasse zu erschliessen. Mittel- bis langfristig ist der Knoten Ring-/ Wegmattstrasse zu einer Lichtsignalanlage umzubauen. Der Kleinkreis Wegmatt ist in einen T-Knoten mit Vortrittsentzug für die Wegmattstrasse umzuwandeln und der Dattenmattring ist für den MIV zu unterbrechen.
  - Nördlich des Gevierts ist in Verlängerung des Industriegleises eine neue Fuss- und Velounterführung des Zentralbahntrassees zu erstellen. Somit fungieren bestehende Wegverbindungen entlang dem Trasse sowie die Diagonalen entlang des Industriegleises zukünftig als wichtige Fuss- und Veloverbindungen. Der Fussweg entlang des Schlimbachs ist an die verschiedenen „Gleiswege“ anzubinden.

- Nutzung**
- Der Nutzungsschwerpunkt liegt im Bereich Gewerbe. Wohnen ist in den Obergeschossen, sofern es sich mit dem Gewerbe verträgt, zugelassen.
  - Baubereich C2 eignet sich auch für andere Nutzungen, z. B. bietet das Erdgeschoss Raum für einen Busparkplatz mit 3 Haltekanten und 6 Abstellplätzen. An der Seite des Bahnhofsvorplatzes können kleine Flächen für Gastronomie bereitgestellt werden.

- Bebauung**
- Baubereich C1 orientiert sich zum alten Industriegleis und bildet zu dieser Seite seine Adresse aus. Die maximale Bauhöhe beträgt 16.5 m.
  - Im Baubereich C 2 kann ein besonderes, kompaktes Gebäude platziert werden. Die maximale Bauhöhe dieses Gebäudes beträgt in der Basis 16.5 m. Ein Hochpunkt von maximal 30 m akzentuiert an dieser Stelle den Abschluss des Gebietes und gleichzeitig den Ortseingang zu Horw. Das Gebäude bildet seine Adresse sowohl zur Ringstrasse als auch am neuen Bahnhofsvorplatz aus.
  - Baubereich C 3 ist als Übergang mit einer kleinteiligeren Bebauungstypologie und einer geringeren Gebäudehöhe auszubilden. Adressbildung und Erschliessung der Gebäude erfolgt über die Wegmattstrasse. Die maximale Fassadenhöhe beträgt 13.5 m.



Richtlinienplan

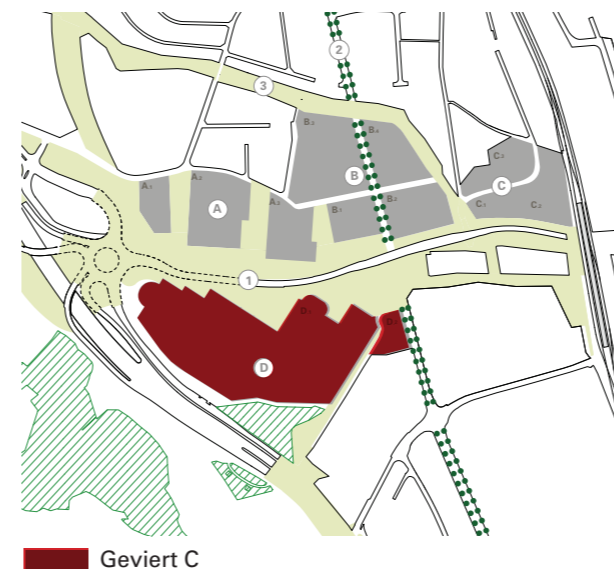


Illustrationsplan



## Steckbrief | Geviert D

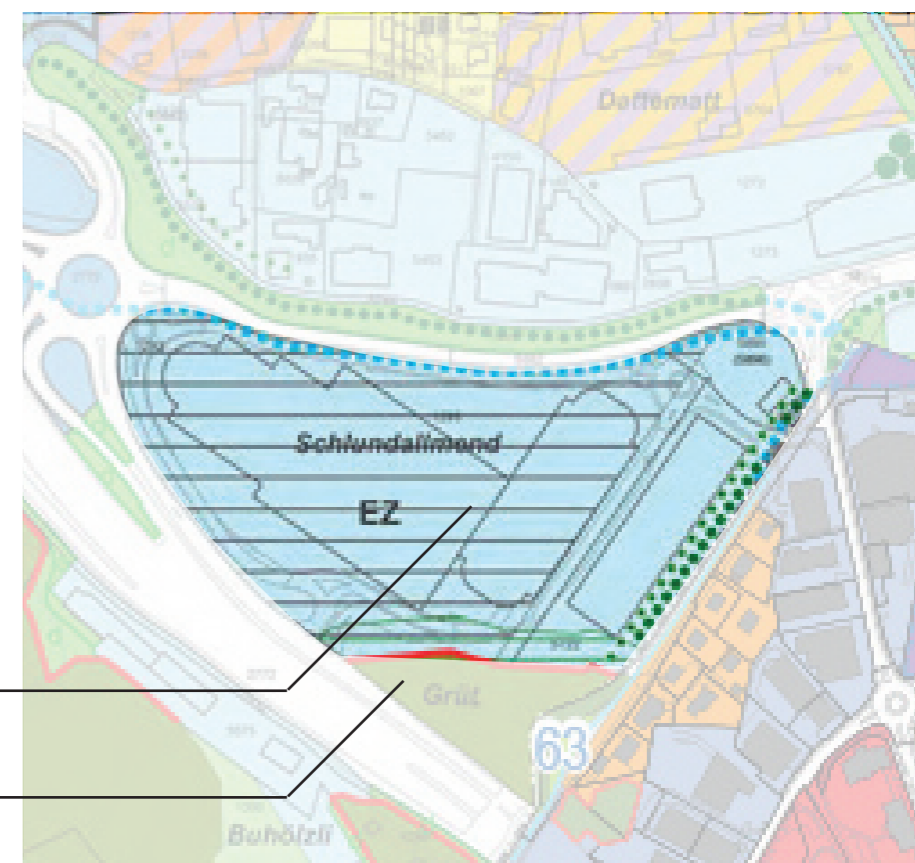
<b>Verortung</b>	Ringstrasse (N), Hergiswilerstrasse (W, S), Steinibachweg (S, O)
<b>Grösse</b>	ca. 59'270 m <sup>2</sup>
<b>Eigentümer (Parzellen)</b>	Anlagestiftung der UBS, Zurimo „B“ Immobilien AG, BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich, Bernitra AG, Pensionskasse des Bundes PUBLICA (1293, 5895); Pensionskasse des Bundes PUBLICA (5722); Korporationsgemeinde Horw (1294); Einwohnergemeinde Horw (5879); Staat Luzern (5880)
<b>Nutzung</b>	Einkaufszentrum, Parkierung, Tankstelle, Wald, Entsorgung
<b>Dynamik</b>	Möglicher Standort Talstation Pilatusbahn auf dem Dach vom Pilatusmarkt; Möglicher Standort Ökihof südlich vom Pilatusmarkt
<b>Lage</b>	Das Geviert liegt zwischen Ringstrasse, Hergiswilerstrasse/Autobahn und dem Steinibach im Süd-Osten. Nord-westlich stösst das Geviert an das Kreiselsystem der Autobahnzufahrten, welches auch die Hergiswilerstrasse, die Ringstrasse und den Pilatusmarkt miteinander verknüpft.
<b>Bebauung und Freiraum</b>	Das Geviert ist grossflächig und grossmassstäblich bebaut, eine Ausnahmen bildet dabei das Waldstück Grüt in der südlichen Ecke beim Autobahnpark. Die Gebäudekörper vom Shoppingcenter und Parkhaus sind senkrecht zur Autobahn ausgerichtet.
<b>Verkehrssituation</b>	Dem MIV steht ein gute Erschliessung zur Verfügung. Von Westen ist das Shoppingcenter über die Ringstrasse erschlossen, von Süden direkt ab der Hergiswilerstrasse und von Osten über die Technikumstrasse. Für den LV ist das Areal nur punktuell von Norden her zugänglich.
<b>Schnittstellen</b>	Element 1 Ringstrasse



Geviert C

Arbeitszone A-EZ. Einkaufszentrum zulässig (Ar-A-EZ)

Wald



Ausschnitt Zonenplan zusammengestellt, ohne Masstab



Pilatusmarkt von Nordwesten, rechts im Bild



Lagerflächen in der Mitte des Kreisels Hinterschlund



Ausschnitt Luftbild ohne Masstab



**Struktur** Dieses Geviert ist durch grossflächige Gewerbegebäude und verkehrsorientierte öffentliche Räume geprägt. Die bestehende Bebauung bildet den Rand des Parkes um den Steinibach. An der Technikumstrasse stellt das Gebiet den Eingang nach Horw Ennethorw dar.

**Grün- und Freiräume** Der Bereich um den Pilatusmarkt und unter der Brücke der Autobahnauffahrt ist aufzuwerten. Die Frei- und Restflächen entlang der Ringstrasse werden zusammengefasst und innerhalb der Vorgaben zu einem Park um die Ringstrasse umgestaltet (siehe Element Ringstrasse Seite 38 ff).

- Die Vorbereiche zu der Shoppingmall sind übersichtlich und mit hoher Aufenthaltsqualität zu gestalten.
- Eine Bushaltestelle in der Nähe des Einganges zur Shoppingmall sowie gedeckte Abstellmöglichkeiten für Velos auf Eingangsniveau sind in den Entwurf des Vorbereiches zu integrieren.
- Im Zusammenhang mit dieser Entwicklung ist die Verlegung der Tankstelle an der Kreuzung Ringstrasse/Südallee vorzusehen, um hier eine repräsentative Eingangssituation gestalten zu können. Als alternativer Standort für eine Tankstelle kann der Rückbereich des Pilatusmarktes geprüft werden.

**Verkehr** Der Pilatusmarkt ist durch ein parallel zur Ringstrasse angelegtes Strassennetz erschlossen.

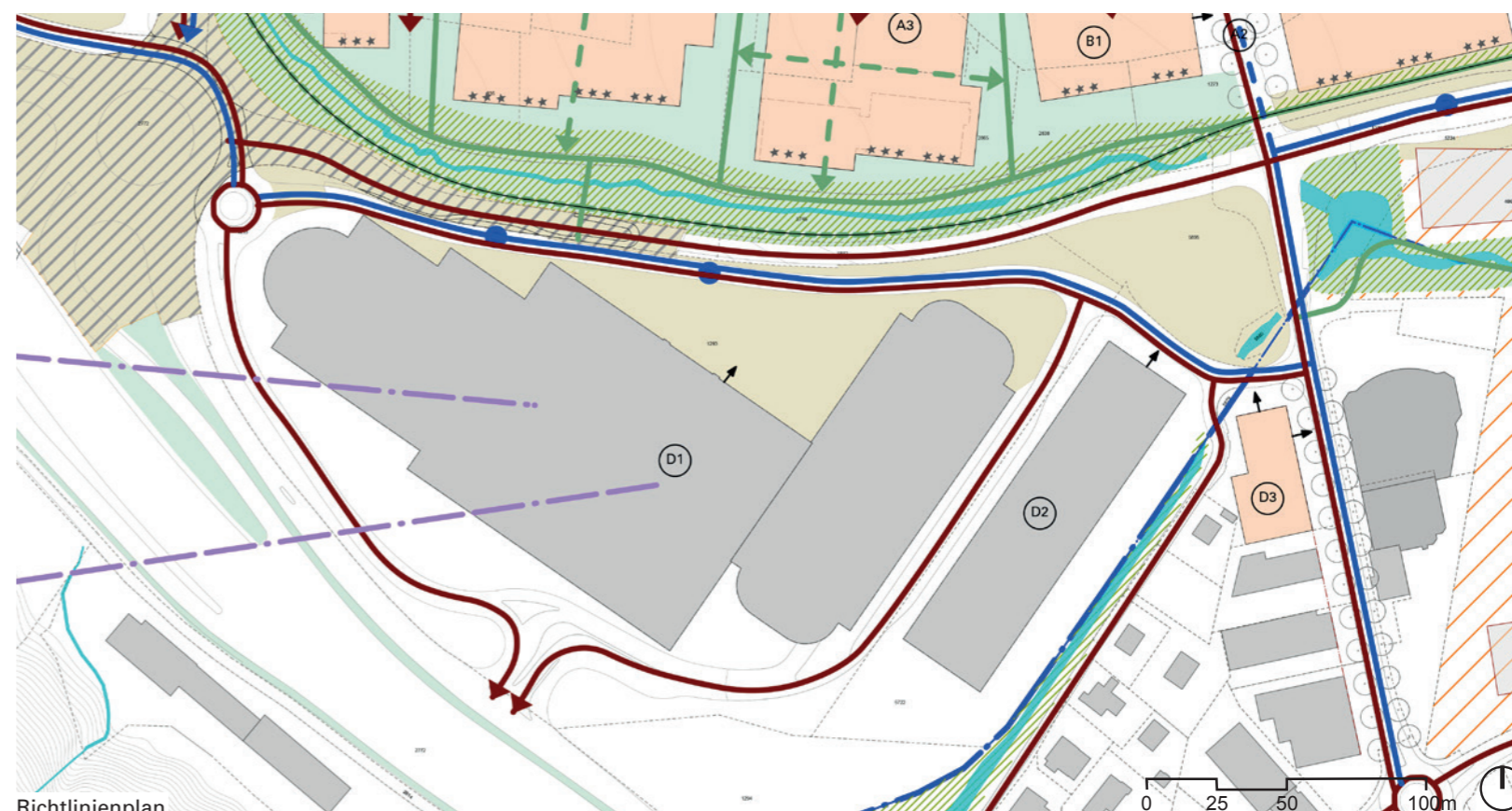
- Der Kreiselpilatusmarkt, der die Abzweigung von der Ringstrasse zum Pilatusmarkt regelt, ist zu einem T-Knoten umzubauen.
- Vor dem Pilatusmarkt halten die Busse neu auf der Fahrbahn.
- Neugestaltung Ringstrasse siehe Seite 38 ff.

**Nutzung** Der Nutzungsschwerpunkt liegt im Bereich Gewerbe und Verkauf.

- Als Nutzungsergänzung ist eine Talstation zur Pilatusbahn auf dem Dach des Pilatusmarktes denkbar.
- Im Bereich D3 befindet sich heute ein Ökihof. Der momentane Standort entspricht nicht mehr den heutigen Flächenanforderungen. Es ist zu prüfen, ob eine Erweiterung oder Verlegung des Standortes möglich ist.

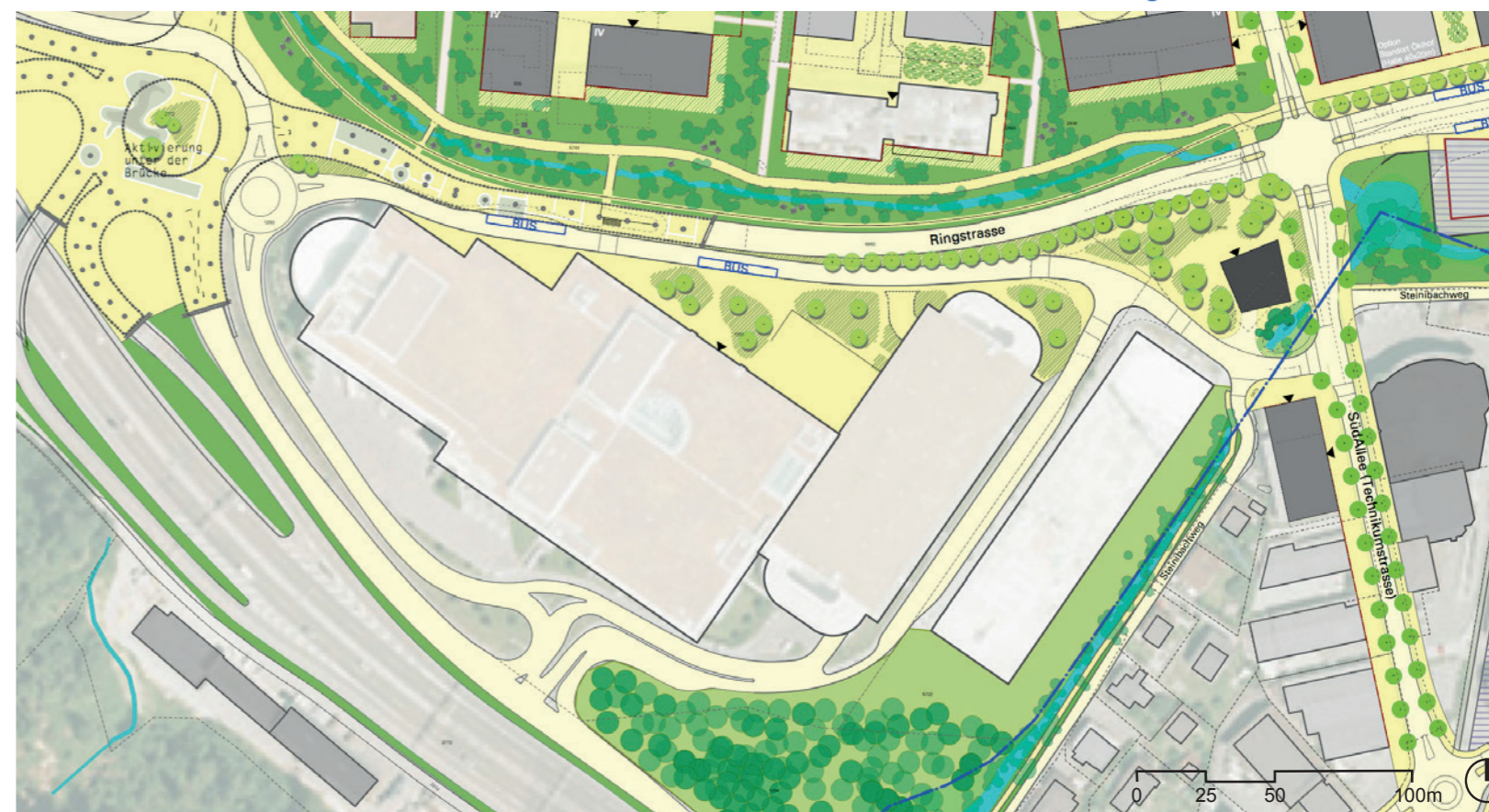
**Bebauung**

- An der Technikumstrasse zum Ortseingang des Ortsteils Ennethorw ist eine verdichtete Bauweise zur Markierung der Eingangssituation anzustreben.
- Die Fassaden der Gewerbebauten an der Ringstrasse, insbesondere die des Parkhauses, sind zur Stärkung der Qualität der Vorbereiche entsprechend neu zu gestalten.
- Eine Aufstockung des Pilatusmarktes um zwei Geschosse ist möglich.



Richtlinienplan

	Baufeldnummer		Adressierung		Fuss-/Velowege		Erschliessung MIV
	Baubereich mit ca. 0-30% Wohnen		Vorplatz-/Platzfläche		Optionen Talstation Pilatusbahn		Buslinie mit Haltestelle



Illustrationsplan



<b>Fahrtenkontingente</b>	<p>Im Bebauungsplan zum Pilatusmarkt wurde seinerzeit eine maximal jährliche Fahrtenanzahl festgelegt. Die Funktionalität des umliegenden Verkehrsnetzes ist zurzeit noch nicht gefährdet. Mit den zahlreichen Siedlungsentwicklungen im Umfeld (im Rahmen von LuzernSüd resp. mit horw mitte bereits im Gang) ist jedoch mit einem verstärkten Verkehrsdruck zu rechnen. Das Netz wird in den Spitzenstunden künftig an seinen Belastbarkeitsgrenzen betrieben werden müssen.</p> <p>Deshalb sind für den Pilatusmarkt künftig spezifische Fahrtenkontingente zu vereinbaren, differenziert nach Wochentagen (MO-FR, SA, SO) jeweils bezogen auf die Spitzenstunden und den Tagesverkehr und verbunden mit einem (jährlichen) Monitoring &amp; Controlling. Die aktuell festgelegte Fahrtenanzahl (ca. 3.2 Mio. Fahrten pro Jahr, d.h. ca. 8'700 Fahrten) ist in Anbetracht der Umfeldnutzungen hoch (vgl. Belastung auf dem Abschnitt Kreisel Steinibach – Kreisel Schlund= knapp 12'000 Fahrten pro Tag). Aus nachhaltiger Sicht und um eine sinnvolle Siedlungsentwicklung zu ermöglichen würde eine weitere Reduktion von ca. 1500 – 2500 Fahrten pro Tag bereits sehr grosse Spielräume für die Entwicklung der umliegenden Areale schaffen.</p> <p>Eine solche Reduktion der Fahrten aus dem Pilatusmarkt ist nur mit einem umfassenden Mobilitätsmanagement zu erreichen. Basierend auf den Vorschlägen im nachfolgenden Steckbrief soll deshalb ein umfassendes Mobilitätskonzept gemäss Grundkonzept Verkehr LuzernSüd ausgearbeitet werden. Als Grundlage für die Festsetzung der Fahrtenkontingente und das Mobilitätskonzept sind die IST-Zahlen zum heutigen MIV-Aufkommen im Umfeld des Pilatusmarktes zu erheben resp. zu analysieren.</p>	<b>Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs</b>	<p>Im Bereich Veloverkehr sind folgende Massnahmen nötig bzw. denkbar:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Die Anzahl Veloabstellplätze (VAP) ist zu erhöhen.</li><li>- Mindestens 50% der VAP sind witterungsgeschützt und auf Eingangsniveau bereitzustellen.</li><li>- Es sind überbreite VAP für Veloanhänger, Cargo-Bikes etc. bereitzustellen.</li><li>- Es sind Ladestationen für E-Bikes anzubieten.</li><li>- Die Zu- und Wegfahrten vom Pilatusmarkt sind gut auszuschildern und attraktiv zu gestalten (evtl. Temporeduktion auf der Vorfahrt vor dem Pilatusmarkt).</li><li>- Es ist eine nextbike-Station für den Veloverleih einzurichten.</li></ul>
<b>Massnahmen Parkierung</b>	<p>Zurzeit stehen im Pilatusmarkt insgesamt 1'320 Parkfelder zur Verfügung. Im Bereich Parkierung sind folgende Massnahmen nötig bzw. denkbar:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Die heutigen Parkplatzgebühren für die ersten 6 h sind anzuheben.</li><li>- Die Anzahl Parkplätze darf nicht erhöht werden.</li><li>- Die Aufhebung einiger Parkplätze ist zu prüfen.</li></ul>	<b>Massnahmen zur Förderung des Fussverkehrs</b>	<p>Im Bereich Fussverkehr sind folgende Massnahmen nötig bzw. denkbar:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Die Vorbereiche bei den Eingängen zum Pilatusmarkt sind attraktiv und hindernisfrei zu gestalten.</li><li>- Eine Verkehrsberuhigung (Tempo 30- oder Begegnungszone) soll flächiges Queren zu den Bushaltestellen, zu den künftig bespielten Flächen unter dem Schlundkreisel und zum Steinibach ermöglichen.</li><li>- Die Fusswege zum Pilatusmarkt sind gut auszuschildern und attraktiv zu gestalten (breite, direkte, sichere und ansprechende Wege).</li></ul>
<b>Massnahmen im Bereich MIV</b>	<p>Im Bereich MIV sind folgende Massnahmen nötig bzw. denkbar:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Die Ausfahrten des Parkhauses Pilatusmarkt sind mit einer Ausfahrtdosierung auszustatten.</li><li>- Die Ladestationen für Elektroautos sind auszubauen.</li></ul>	<b>Massnahmen im Bereich Service, Kommunikation und Information</b>	<p>Im Bereich Service, Kommunikation und Information sind folgende Massnahmen nötig bzw. denkbar:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Auf der Website sind gut auffindbar alle Infos für das Erreichen des Pilatusmarkts (für alle Verkehrsmittel) aufzuschalten (Beispiele: Plan mit Bushaltestelle, Veloabstellplätze, Velo- und Fusswege; Haltestellenfahrpläne; etc.)</li><li>- Es sind Infoborde mit Mobilitätsangeboten vor Ort anzubringen.</li><li>- Es ist ein Homelieferservice anzubieten (Cargo-Bike und Auto).</li><li>- Es ist ein Cargo-Verleihsystem (kombiniert mit nextbike oder gemäss dem Konzept von <a href="http://www.carvelo2go.ch">www.carvelo2go.ch</a>) anzubieten.</li></ul>
<b>Massnahmen zur Förderung des öV</b>	<p>Im Bereich öV sind folgende Massnahmen abhängig von der Nachfrageentwicklung denkbar:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Taktverdichtung der Buslinien (z. B. Linie 14 auf einen 7.5'-Takt).</li><li>- Einsatz von grösseren Bussen in den Spitzenstunden</li><li>- Die Haltestellen sind hindernisfrei, mit genügend Sitzgelegenheiten und attraktiv zu gestalten.</li><li>- An den Haltestellen und an zentralen Punkten sind „öV-LIVE“-Bildschirme (Informationen in Echtzeit) anzubringen.</li><li>- Ticketintegration von Passepartout-Angeboten</li></ul>	<b>Massnahmen bei Verlegung der Talstation der Pilatusbahn auf den Pilatusmarkt</b>	<p>Bei der Verlegung der Talstation der Pilatusbahn auf den Pilatusmarkt sind folgende Massnahmen nötig bzw. denkbar:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Die Parkplatzgebühren sind auf die neue Situation anzupassen (Gebühren steigen ab 4h stark an).</li><li>- Die Parkplatzanzahl darf nicht erhöht werden.</li><li>- Das Mobilitätskonzept ist hinsichtlich der neuen Nutzung anzupassen: Die Besucher der Pilatusbahn sollen grossmehrheitlich mit dem öV anreisen.</li></ul>
		<b>Monitoring &amp; Controlling</b>	<p>Es ist ein jährliches Monitoring &amp; Controlling einzuführen. Bei Überschreitung der Fahrtenkontingente sind Sanktionen zu ergreifen, die im Rahmen des Mobilitätskonzeptes festgelegt werden.</p>









Element 1 - Ringstrasse  
Element 2 - Südallee  
Element 3 - Schlimbach



## Steckbrief | Element 1: Ringstrasse

<b>Verortung</b>	Geviert A, B u. C (N); Geviert D u. Quartier Steinibach (S)
<b>Grösse</b>	54 444qm
<b>Eigentümer (Parzellen)</b> (Zuständigkeit muss überprüft werden)	Staat / Kanton Luzern (5745, 5882, 5880, 1276, 5724, 2352, anteilig 2915); Gemeinde Kriens (5744, anteilig 5881); Gemeinde Horw (anteilig 2923, 686); Anlagestiftung der UBS, Zurimo „B“ Immobilien AG, BVK Personalvorsorge des Kantons Zürich, Bernitra AG, Pensionskasse des Bundes PUBLICA (anteilig 1293, 5895); U. Stalder (5743, anteilig 3120); Rigi Kühler AG (anteilig 5535); T. Hager und L. Hager-Andersson (anteilig 935); B. Peter (anteilig 5453); PAX Wohnbauten AG (anteilig 2865, 2838); Marti Bauunternehmung AG Luzern (anteilig 1273)
<b>Nutzung</b>	Wichtige übergeordnete Verbindungsachse und Autobahnzufahrt, im Westen, Anbindung von Quartiersammel- und Erschliessungsstrassen
<b>Dynamik</b>	Anpassungen im Rahmen Projekt K19 (Kanton); Anpassungen des Anschlussknotens bei Realisierung des Quartiers Steinibach
<b>Schnittstellen</b>	Geviert A: Gestaltung Freiraum Süd Geviert B: Gestaltung Freiraum Süd Geviert C: Gestaltung Freiraum Süd Geviert D: Gestaltung Freiraum vor Pilatusmarkt Element 2 Südallee: neue Gestaltung der Kreuzung Ringstrasse/Technikumstrasse

### Lage und Ist-Situation

Die Ringstrasse weist einen klar verkehrsorientierten Charakter mit einer relativ hohen Verkehrsmenge (DWV (durchschnittlicher Werkverkehr) von 13'200 Fahrzeugen am Tag auf. Es gilt die Höchstgeschwindigkeit „Generell 50“.

**Abschnitt 1&2:** Die Einmündung Wegmattstrasse ist heute als Trottoir-Überfahrt ausgebildet. Der Knoten Steinibach (Ringstrasse / Technikumstrasse) ist als Kreisels ausgebildet. Östlich des Kreisels befindet sich die Busbucht «Steinibach» für die Buslinien 14, 16 und 21 Richtung Pilatusmarkt. Die Haltestelle in die entgegengesetzte Richtung ist auf der Technikumstrasse angeordnet. Der Fuss und Veloverkehr wird in diesen Abschnitten gemeinsam auf dem nördlichen Trottoir der Ringstrasse geführt. Die Fläche für Fuss- und Veloverkehr ist sehr knapp dimensioniert, insbesondere im Bereich der Gleisauflänge in der Unterführung. Nördlich der Unterführung führt zusätzlich ein ebenerdiger, chaussierter Fuss- und Veloweg bis zum Bahnhof. Südlich der Ringstrasse gibt es kein Trottoir, die Strasse wird von der Bachvegetation begleitet.

**Abschnitt 3&4:** In diesen Abschnitten dient die Ringstrasse als Auffahrt zum aufgestellten Knoten Schlund. Der Fuss- und Veloverkehr wird vom motorisierten Verkehr getrennt und nördlich vom Schlundbach auf einem 3.50m breiten Weg geführt. Der schmale Raum mit wenig Auf-



Element Ringstrasse



Industriegleis im Bachraum unter der Autobahnzufahrt



Bachraum südlich der Ringstrasse, Technikumstrasse



Nischennutzung unter der Autobahnzufahrt



Ausschnitt Luftbild mit Abschnitten ohne Masstab



enthaltungsqualität zwischen Ringstrasse und Weg wird von der Bachvegetation mit ihrer ökologischen Vielfalt geprägt. Der Weg hat nur wenige Zugänge und ist schlecht mit dem nördlich angrenzenden Quartier vernetzt. Südlich der Ringstrasse ist der Raum stark fragmentiert: die Wegführung ist unklar. Der Vorplatz des Pilatusmarktes, die Infrastrukturflächen sowie die Restflächen unter der Brücke und die zerstückelten Grünflächen der Verkehrsinseln liegen zusammenhangslos nebeneinander.

**Abschnitte 1-4:** Entlang der Ringstrasse liegt ein nicht mehr genutztes Industriegleis. Im Abschnitt 1 führt es in einem Bogen diagonal durchs Gössi-Areal bis zum Bahntrassee.

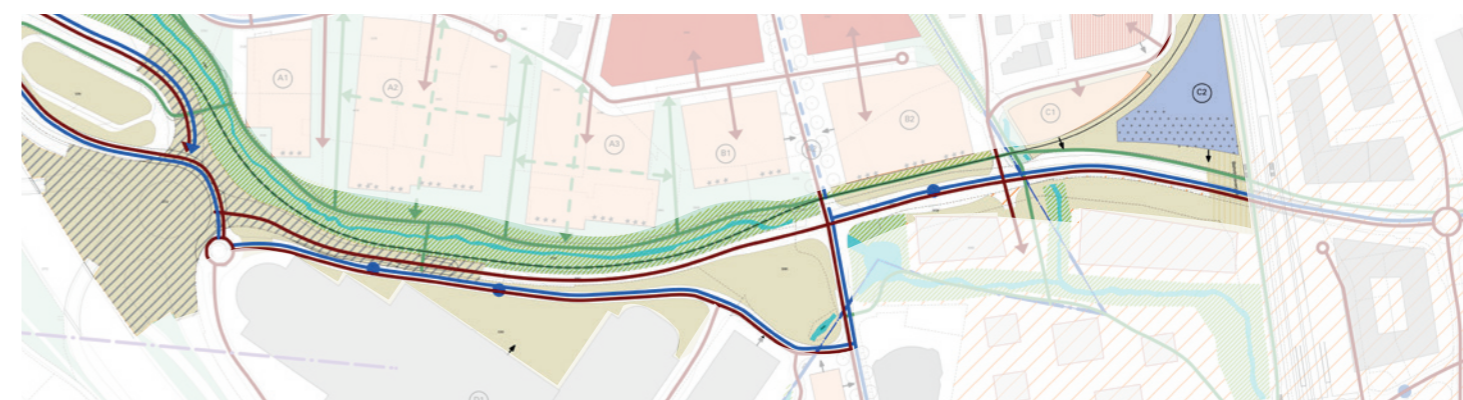
**Freiraum, Gestaltungselemente & Orte**

Die Zentrumsachse (damalige historische Achse) wird als Hauptverbindung zwischen horw mitte und dem Pilatusmarkt mit einfachen Mitteln verstärkt und auf diese Weise räumlich lesbar gemacht. Das historische Industriegleis führt über die ganze Länge und teilt die Freiflächen entlang der Ringstrasse (Abschnitte 3&4) in einen Parkbereich Nord und Süd. Der nördliche Bereich wird als Parkraum mit Wiese gestaltet, der von der üppigen Bachvegetation geprägt ist. Der südliche Bereich zwischen Knoten Steinibach (Südallee/Technikumstrasse) und Autobahn-Krake wird als durchfliessende, mineralische Fläche gestaltet. Diese vermag die Restflächen unter den Strassenbrücken, die Verkehrsinseln und den Pilatusmarkt-Vorplatz zusammenzufassen. Ein besonderes Gebäude, z.B. ein Park-Pavillon an der Kreuzung Südallee/Ringstrasse, dient einerseits als Gelenk für Verkehrsströmen und Bäche, andererseits aktiviert es den erweiterten Vorplatz des Pilatusmarktes.

**Abschnitt 1&2:** Im Osten beginnt der Park mit der Zentrumsachse. Eine Baumreihe entlang der Ringstrasse leitet den Blick und fasst die Zentrumsachse über die Verkehrsknoten hinweg zusammen. Die Gebäude entlang der Achse präsentieren sich zu ihr hin mit attraktiven Fassaden.

**Abschnitt 3&4 (Park Nord):** Nördlich des Baches wird eine grosszügigere Freifläche zwischen Schlundbach und Gewerbebauten erzeugt, die mit einer ökologisch aufgewerteten Wiese gestaltet wird. Der heutige Fuss- und Veloweg wird in die Gestaltung des Parks integriert. Sitzmöglichkeiten am nördlichen Bachufer sowie Terrassen als Übergang zwischen Park und Gewerbebauten verbessern die Aufenthaltsqualität. Der Parkraum wird mittels Grünfingern zwischen die Baufeldern bis an die Dattenmattstrasse geführt, Fuss- und Velowege vernetzen den Park mit den bestehenden Quartierstrassen. Der südliche Bereich des Schlundbach wird ebenfalls ökologisch aufgewertet. Ein Pfad über das alte Industriegleis führt nah am Bach entlang, wodurch dessen typische, üppige Vegetation erlebbar wird.

**Abschnitt 3&4 (Park Süd):** Der mineralische Park Süd wird durch Spiel- und Grüninseln rythmisiert. Die Fläche unter der Autobahnbrücke wird mit einfachen Mitteln aktiviert: Ein Skatepark, Säulen die als Kletterwände fungieren oder Basketballfelder bespielen die gedeckten Flächen. Die Autobahnbrücke verbindet nun den Pilatusmarkt mit dem Gewerbepark Nord und den angrenzenden Vierteln, so dass Synergien entstehen können. Der Gleisweg ist Teil der Kies-/Schotterwelt und Teil des ökologischen Korridors.



- Richtlinienplan
- Grün-/Freiräume
- ökologische Zone
- Vorplatz-/Platzfläche
- Bahnhofsvorplatz
- Aktivierung überdeckte Freiflächen
- Fuss-/Velowege
- Erschliessung MIV
- Buslinie mit Haltestelle
- Bahngleise



Freiraumfigur Ringstrasse



Referenzen für Gleisweg Abschnitte 1 & 2 - Gleisbogen, Zürich...



... Zeche Zollverein, Essen



## Richtlinien | Element 1: Ringstrasse

**Abschnitt 4:** Im Westen endet der Park am Knoten Kreuzstrasse, die als Zufahrt für die Gewerbegebiete Hinterschlund (VG IV) und Dattenmatt West dient. Ein Platz markiert den Auftakt der zwei Gewerbegebiete. Durch die Anbindung der von Norden ankommenden LV-Wege (Fussweg Ringstrasse, Bogenweg, Autobahnpark) wird die Anbindung ins Gesamtnetz sichergestellt. Der Steinibach zeichnet im Autobahnpark eine Kurve und bildet eine langsame Transition zwischen den zwei Freiräumen.

### Verkehr

Die Strassenbreiten der Ringstrasse sowie der Aufbau der Strassenquerschnitte werden grundsätzlich belassen. Zwischen dem Knoten Steinibach (Südallee/Technikumstrasse) und dem Knoten Wegmattstrasse wird die Fahrbahn südlich um eine Busbucht für die neue Haltestelle Richtung Horw Zentrum verbreitert. Die Busbucht auf der nördlichen Seite der Ringstrasse wird in eine Busspur umgewandelt.

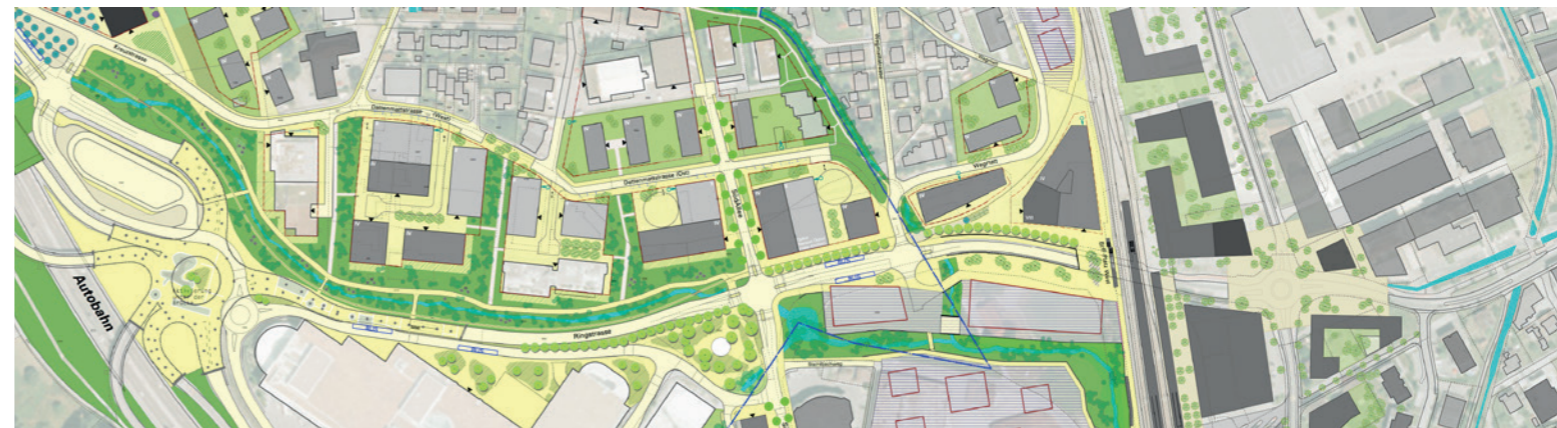
Der Knoten Wegmatt ist aufgrund der bestehenden Planung des Areals N von Horw Mitte sowie den Entwicklungen im Geviert C mittel- bis langfristig neu mit einer Lichtsignalanlage (LSA) zu steuern. Kurzfristig reicht für das Areal N von Horw Mitte eine Ausfahrtdosierung aus. Ebenso soll der heutige Kreisels Steinibach mittel- bis langfristig mit einer LSA umgestaltet werden. Dies ermöglicht eine koordinierte Verkehrssteuerung (Verkehrsmanagement) und die Priorisierung des öV, was der Funktionalität dieses Netzabschnitts dient. Somit werden für den motorisierten Verkehr auch bessere Bedingungen geschaffen. Insgesamt wird mit der LSA etwas weniger Fläche als mit dem bestehenden Kreisels beansprucht, was Aufwertungsmöglichkeiten in den Seitenbereichen freispielt. Kurz- bis mittelfristig funktioniert das Strassennetz auch mit dem Kreisels.

Die Führung des Fuss- und Veloverkehrs entlang der Ringstrasse wird grundsätzlich nicht geändert. In Abschnitt 1 ist aufgrund des bestehenden Bauwerks keine Massnahmen zur Verbesserung möglich. In Abschnitt 2 steht dem Fuss- und Veloverkehr künftig ein breiteres Trottoir (5 m) zur Verfügung. Bei den Querungsstellen über die Ringstrasse sind als Alternative zu Velofurten bei den künftigen LSA jeweils vorgezogene Velohaldebalken anzubieten.

In Abschnitt 3 und 4 werden im Rahmen der Neugestaltung des Vorbereiches des Pilatusmarktes Massnahmen zur Vereinfachung der Verkehrsführung durchgeführt. Der Kreisels Pilatusmarkt wird in einen T-Knoten umgewandelt. Vor dem Pilatusmarkt halten die Busse neu auf der Fahrbahn.

Zudem ist zu prüfen, ob die Einmündung der Kreuzstrasse sowie die Einmündung von der Ringstrasse (vom Pilatusmarkt kommend) zusammengelegt werden können. Die Bushaltestelle nördlich des Knotens Kreuzstrasse soll gemeinsam mit der Entwicklung im Gebiet Hinterschlund Süd / Kreuzstrasse eingeführt werden.

### Varianten zur Kreuzung Ringstrasse/Südallee



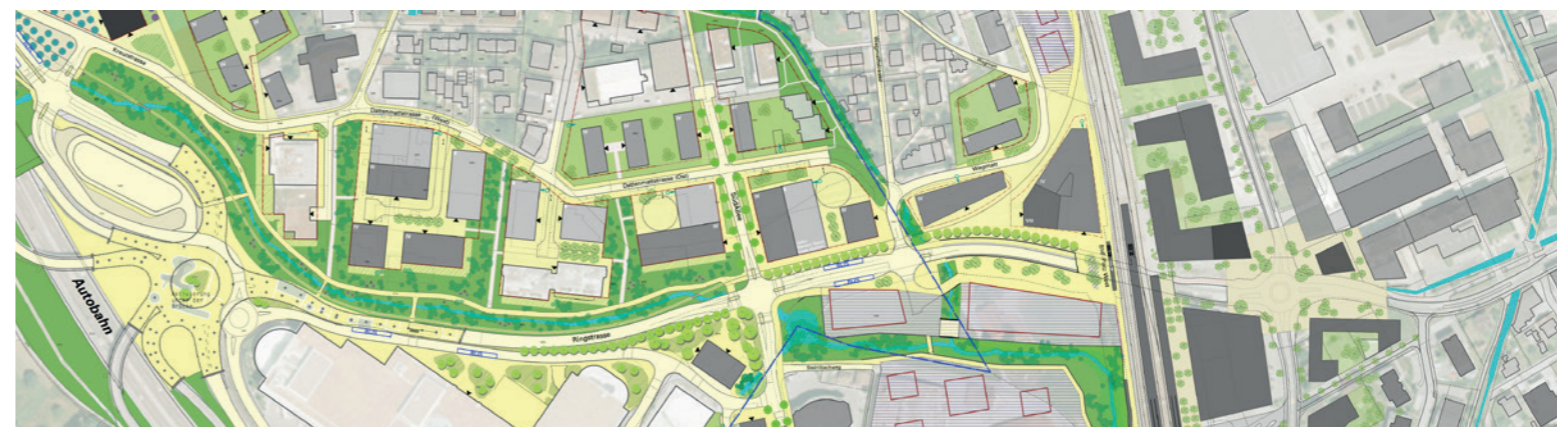
#### Variante 1:

- Pavillon im Gewerbepark --> vor allem aus Fussgängerperspektive sichtbar
- mögliche Nutzung: Café, Tourismus Info, Ausstellung



#### Variante 2:

- skulpturaler Turm mit eher kleinem Footprint
- Icon für den Gewerbepark, hohe Sichtbarkeit auch für Autofahrer
- mögliche Nutzungen: Skulptur/Kunst (vgl. Klangtürme Biel), Tourismusbüro, Café, Büro, Shopping, ....



#### Variante 3:

- Gebäude in Verlängerung von TopCC definiert Fassade zu Park und Kreuzung neu
- Herzstück vom Park ist nicht nur von Strassen umgeben, sondern Gebäude steht am Park
- EG bespielt Park: Café, Tourismusbüro, Ausstellung, Büro, Shopping div.

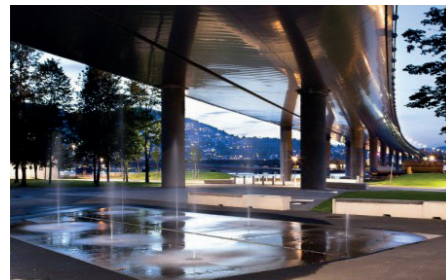




01 Fjorde Wetzikon



01 Fjorde Wetzikon



02 Skatepark Drammen, Norwegen



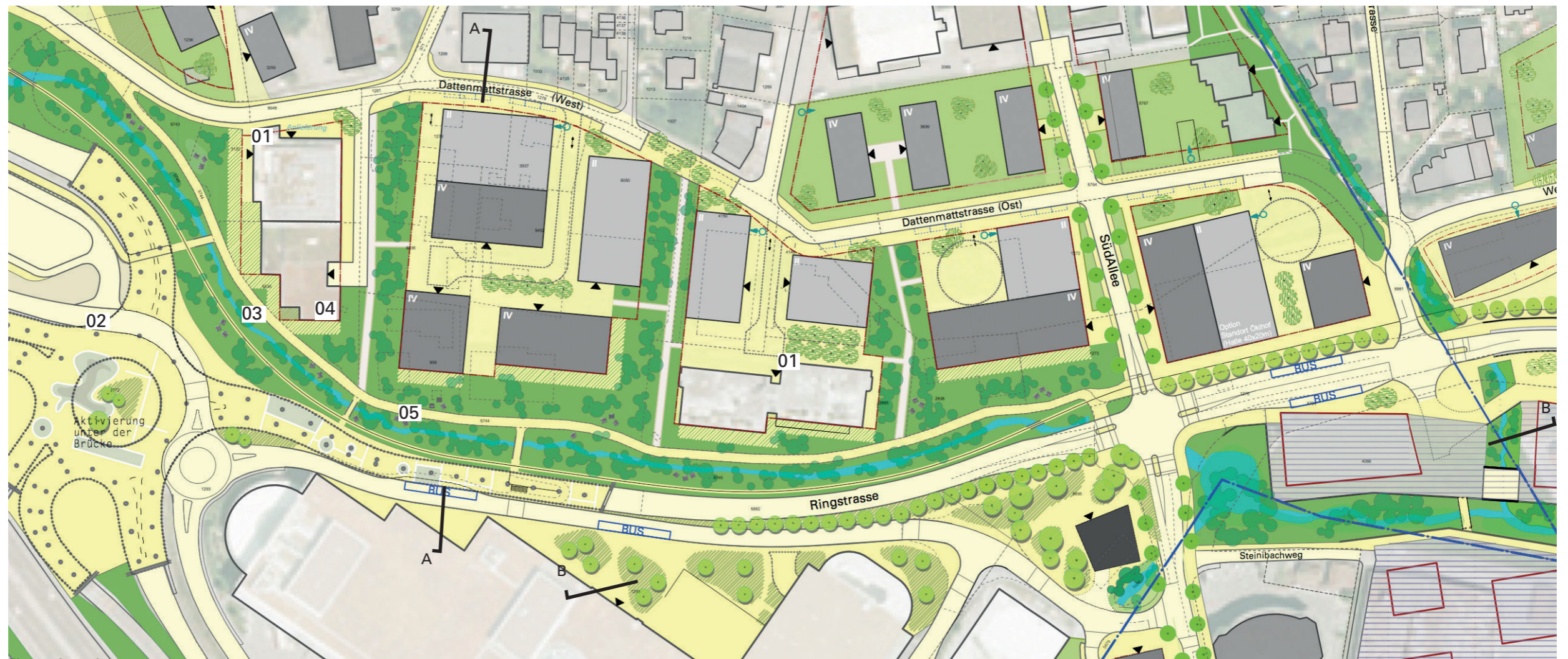
03 Underpass Park, Toronto



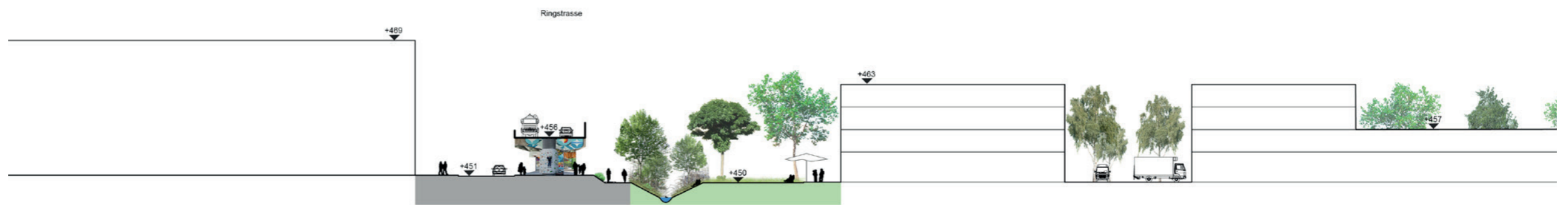
04 Underpass Park, Toronto



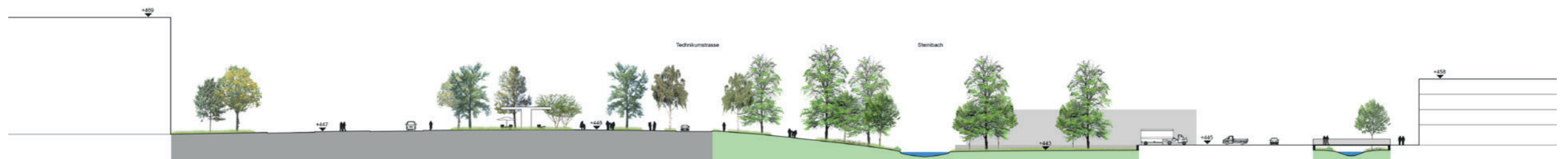
05 Skatepark Drammen, Norwegen



Illustrationsplan



Schnitt A-A



Schnitt B-B



## Steckbrief | Element 2: SüdAllee

<b>Verortung</b>	Geviert B (W, O); Geviert E; neues Quartier Steinibach; bestehendes Quartier nördlich der Ringstrasse
<b>Grösse</b>	520m im Vertiefungsgebiet V
<b>Eigentümer (Parzellen)</b> (Zuständigkeit muss überprüft werden)	Veilchenstrassengenossenschaft (1260); Baugenossenschaft Horwbach-Steinibach (anteilig 2106); Gemeinde Horw (1382, anteilig 686); Staat / Kanton Luzern (anteilig 1276); R. Widmer (anteilig 4324); P. + D. Hirschi-Roth (anteilig 4394); Schönenberger & Co AG (anteilig 4430); Muri AG Textilreinigungen (anteilig 3389); Josef-Buholzer-Stiftung (anteilig 3899, 5764, 5765); Marti Bauunternehmung AG Luzern (1272, 1273)
<b>Nutzung</b>	Südlich Knoten Steinibach (Technikumstrasse/SüdAllee): wichtige Erschliessungsachse Nördlich Schlimbach (Veilchenstrasse): Quartierstrasse Zwischen Knoten Steinibach und Schlimbach: heute Areaerschliessung, künftig Quartier- und Erschliessungsstrasse
<b>Dynamik</b>	Anpassung in Zusammenhang mit Umstrukturierungen von Parzellen

**Lage und Ist-Situation** Auf der Veilchenstrasse gilt heute die Höchstgeschwindigkeit Tempo 30. Der Strassenquerschnitt weist eine Breite von 7 m (5.1 m Fahrbahn + 1.9 m Trottoir). In der Verlängerung der Veilchenstrasse gibt es zurzeit keine Querung über den Schlimbach. Von Süden her führt heute vom Kreisel Steinibach lediglich eine Arealzufahrt Richtung Schlimbach.

Südlich des Knotens Steinibach besteht die 6 m breite Technikumstrasse. In diesem Abschnitt gilt die Höchstgeschwindigkeit „Generell 50“. Für den Fussverkehr steht auf der östlichen Seite ein 2 m breites Trottoir zur Verfügung. In einem Teilabschnitt ist für den Fussverkehr auf der westlichen Seite ein Fussgängerlängstreifen markiert. Um den gesamten Abschnitt der Technikumstrasse zu passieren, muss der Fussverkehr auf die östliche Strassenseite wechseln, da auf den Vorplätzen der anstössigen Handwerks- und Baubetrieben teilweise ein Fussgängerverbot gilt.



Technikumstrasse südlich der Ringstrasse, nach Süden



Veilchenstrasse nördlich vom Schlimbach, nach Süden



Ausschnitt Luftbild ohne Masstab



**Funktion & Charakter**

Die SüdAllee ist ein Strukturelement von Luzern Süd und verbindet als wichtige Nord-Süd-Achse die Arsenalstrasse im Norden mit dem Seeuferpark im Süden. Innerhalb ihres Verlaufs hat die SüdAllee unterschiedliche Querschnitte und Charaktere – das Gestaltungselement der Baumallee sowie die Funktion als übergeordnete Fuss- und Veloachse sind die durchgehenden strukturierenden Elemente.

Im Vertiefungsgebiet hat die SüdAllee drei unterschiedliche Abschnitte: südlich vom Knoten Steinibach, Knoten Steinibach bis Schlimbach, nördlich des Schlimbachs.

**Südlich vom Knoten Steinibach**

Südlich des Knotens Steinibach soll die Baumallee über die Vorplätze geführt werden, soweit Zu- und Wegfahrten dies zulassen. Die bestehenden Gewerbebetriebe auf der Westseite können ihre Vorplätze weiter nutzen und erhalten neue Parkierungsmöglichkeiten. Langfristig sollen diese Vorplätze auch als Trottoir genutzt werden. Kurzfristig kann auf der Ostseite der Strasse mit der heutigen Bebauung grösstenteils eine Baumreihe und ein 3 m Trottoir realisiert werden. Langfristig soll auch auf der Technikumstrasse der Querschnitt von 6.50 m Fahrbahn sowie Seitenbereiche von je 4 m (Baumallee und Trottoir) realisiert werden, so dass die Fuss- und Veloachse weitergezogen werden kann.

**Knoten Steinibach**

Um den Park räumlich wirken zu lassen und die unterschiedlichen Bewegungsströme hervorzuheben wird die SüdAllee am Knoten Steinibach unterbrochen.

**Knoten Steinibach bis Schlimbach**

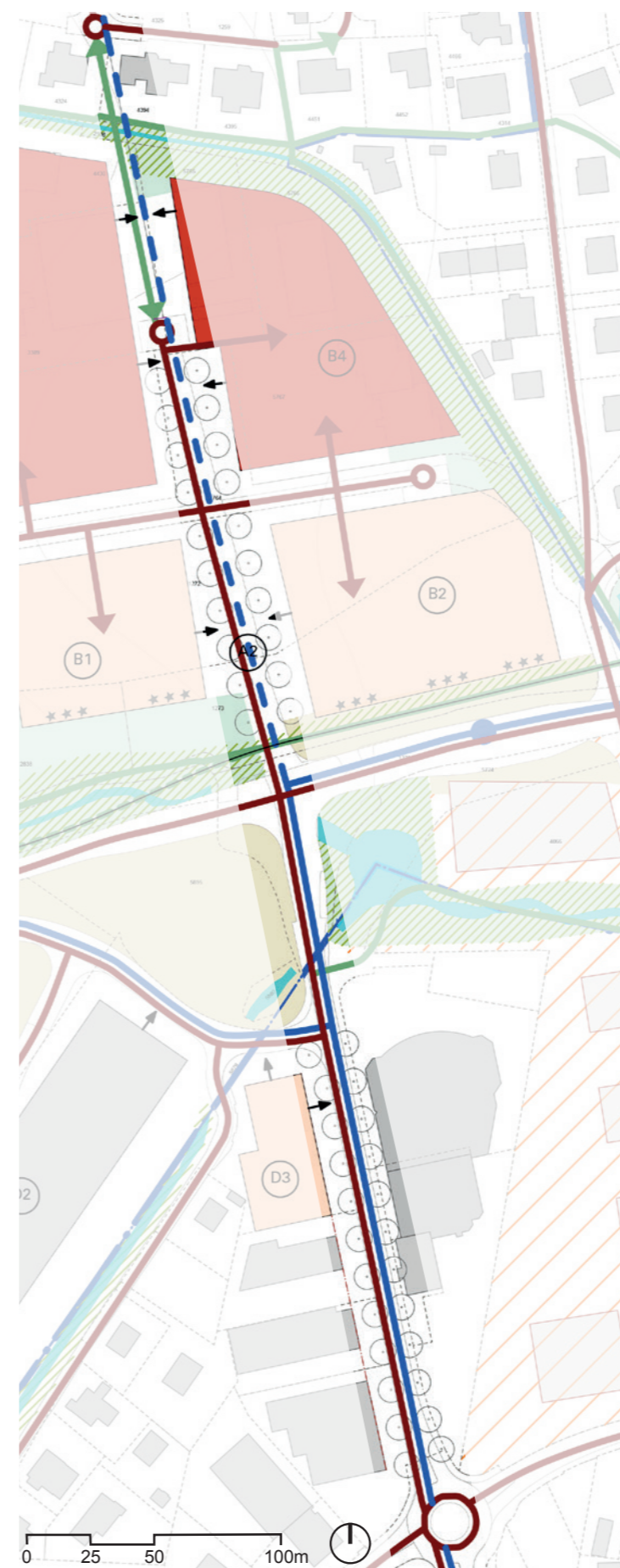
Zwischen der Querung des Schlimbachs und der Ringstrasse soll ebenfalls der Querschnitt von 6.50 m Fahrbahn sowie Seitenbereiche von je 4 m (Baumallee und Trottoir) realisiert werden.

**Verbindungsstück Schlimbach**

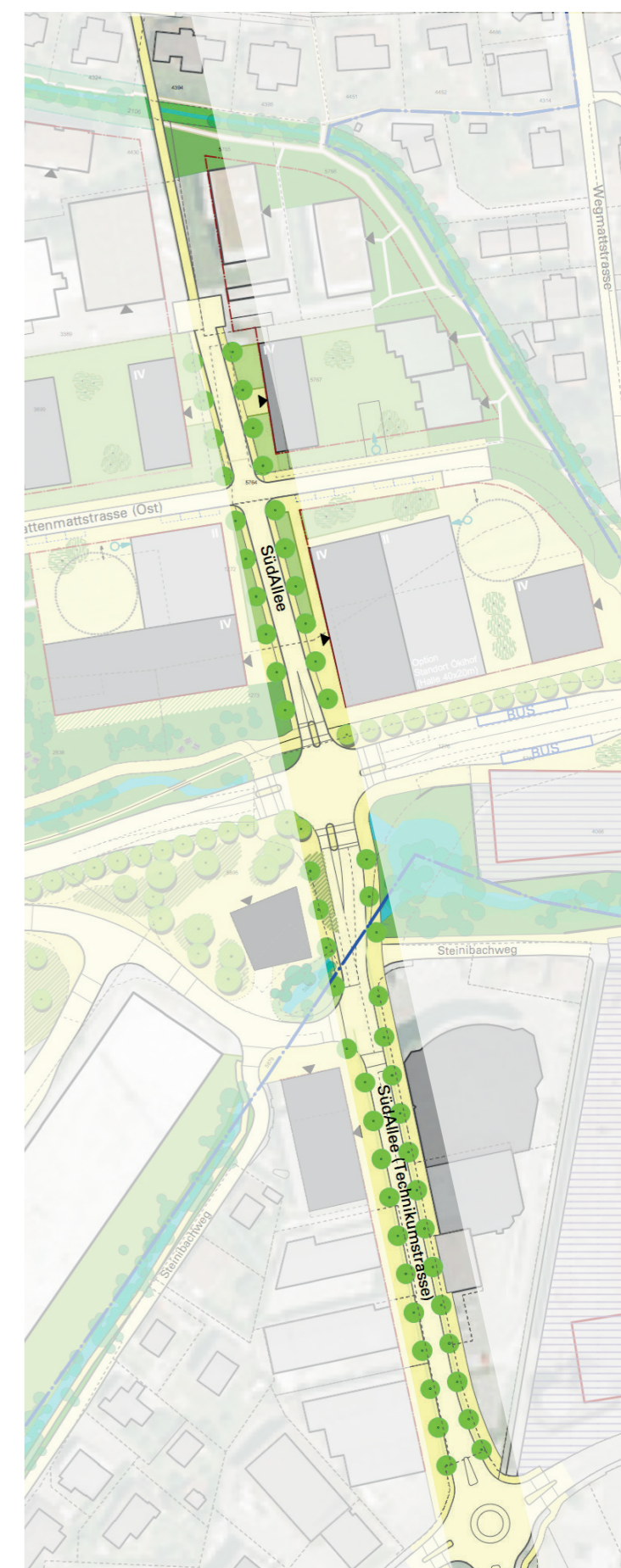
Zwischen der Veilchenstrasse und dem Knoten Steinibach soll längerfristig die SüdAllee mittels durchgehenden Baumreihen und einer durchgehenden Wegverbindung für den Fuss- und Veloverkehr durchgebunden werden. Hierfür muss ein neuer Weg einschliesslich Baumpflanzung zwischen den Liegenschaften Veilchenstrasse 20 und 22 und dann mittels einer Brücke über den Schlimbach geführt werden. Zwischen den beiden bestehenden Häusern ist mittelfristig nur ein Fussweg von 3 m Breite möglich. Langfristig kann in diesem Bereich eine Fuss- und Veloachse von 5 m Breite entstehen. Als Seitenbereiche sollen je 2 m für die Baumallee freigehalten werden.

**Hinweise**

Der genaue Ablauf der Umgestaltung, die Präzisierung der notwendigen Massnahmen sowie eine allfällige Führung des öV (Buslinie 16) über die SüdAllee sind in der „Konzeptstudie SüdAllee“ zu untersuchen.



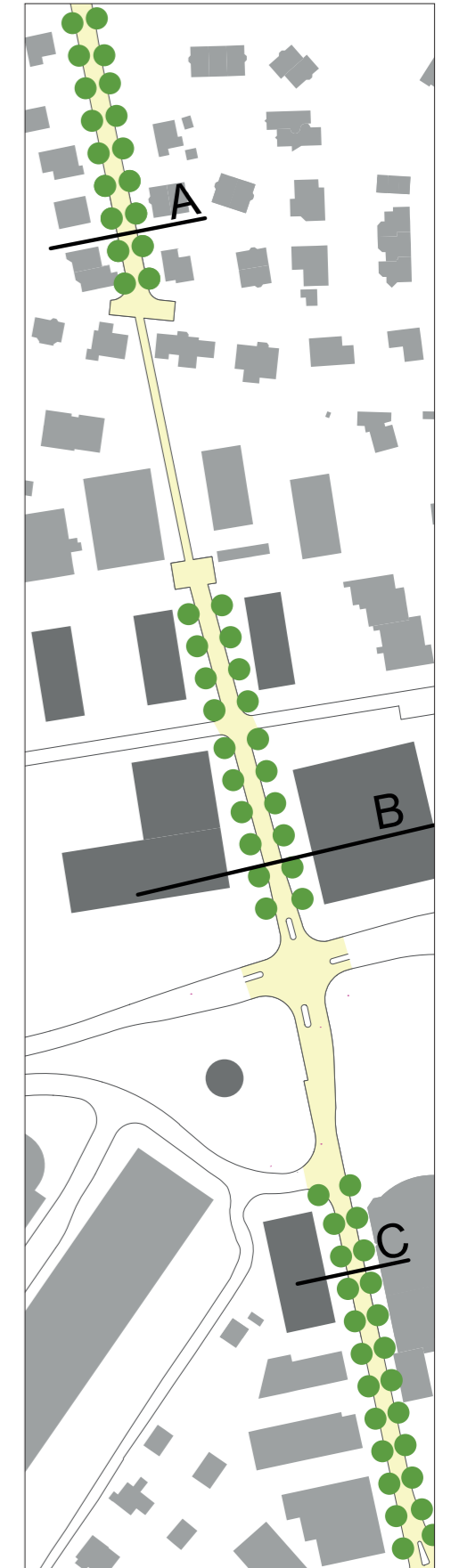
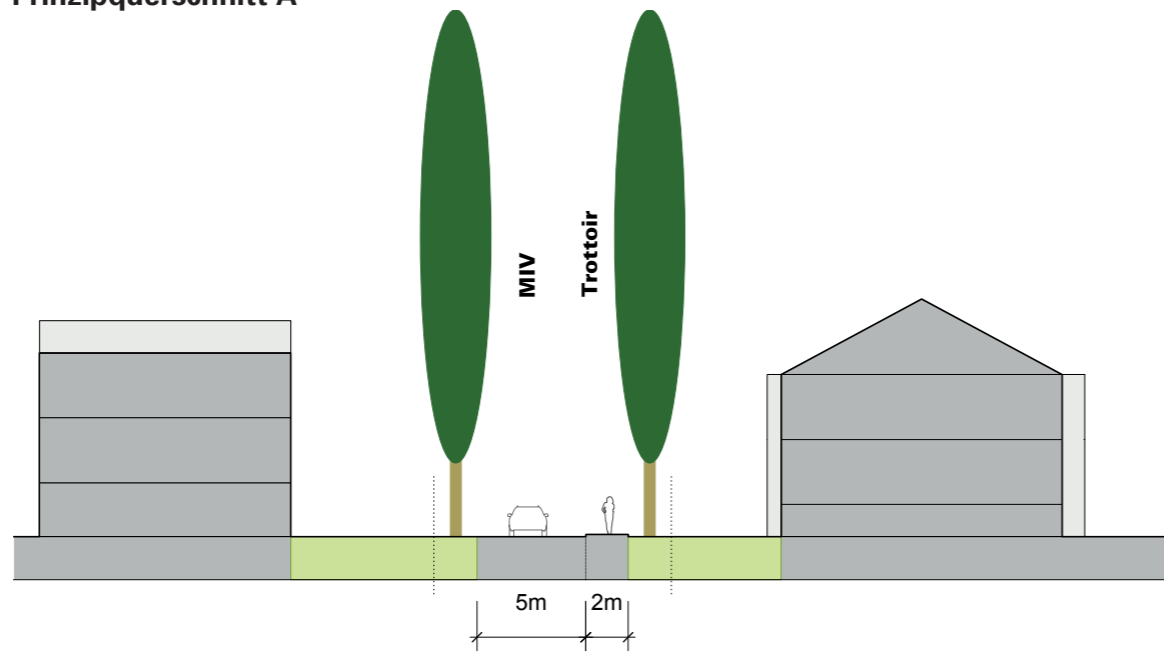
Richtlinienplan



Illustrationsplan

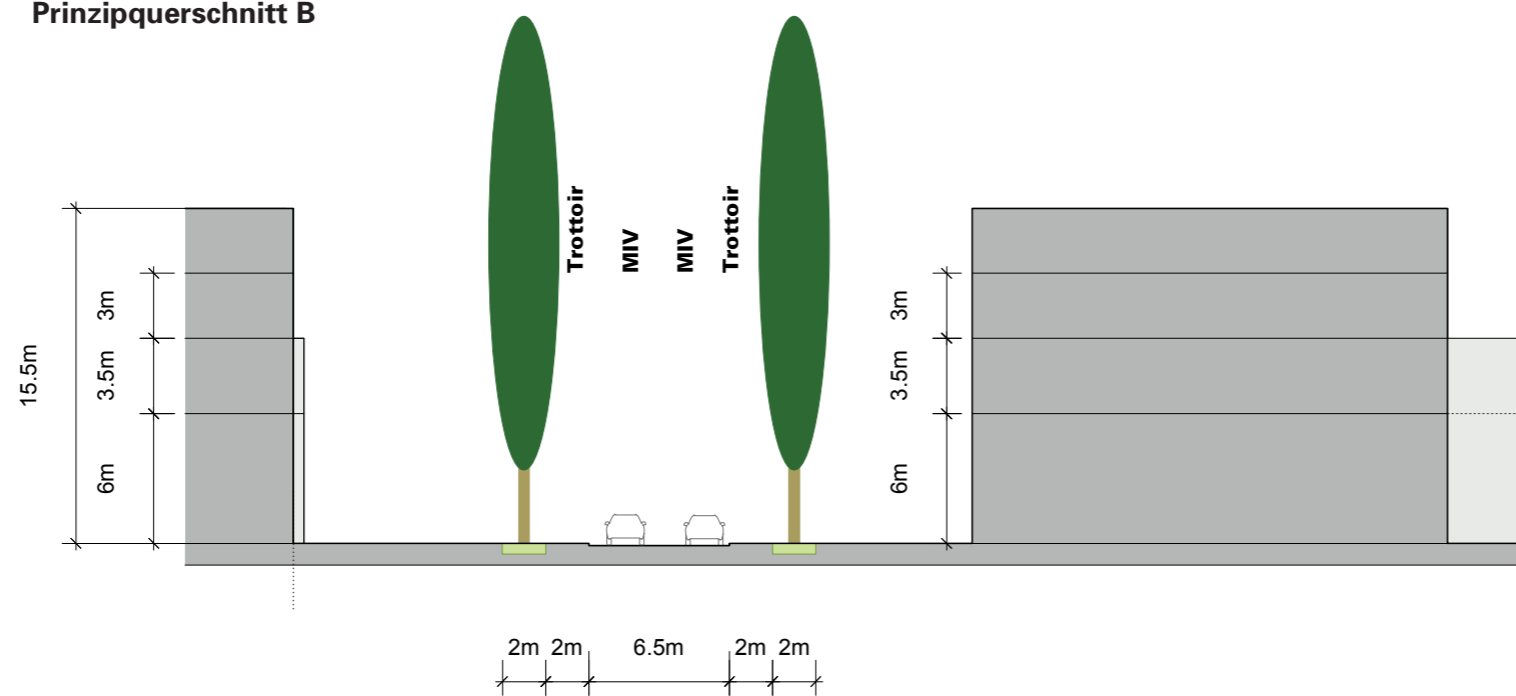


Prinzipquerschnitt A

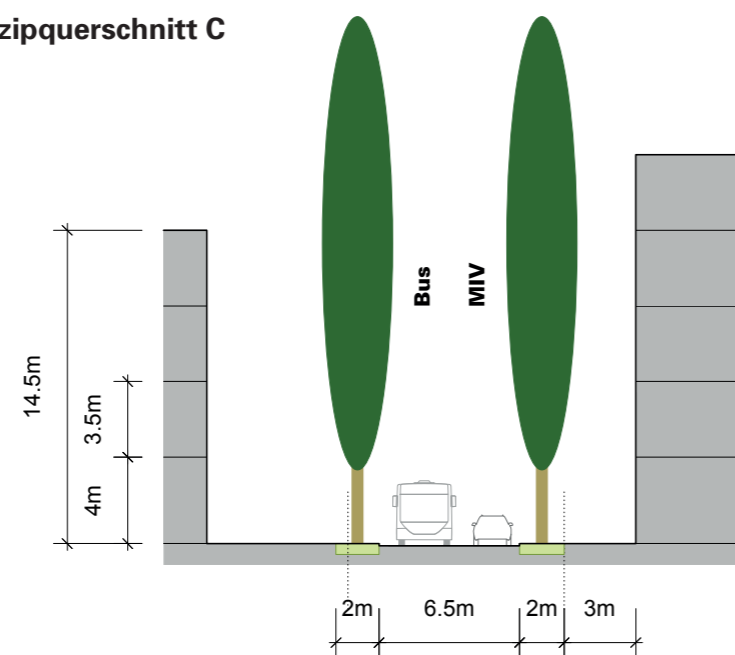




Prinzipquerschnitt B



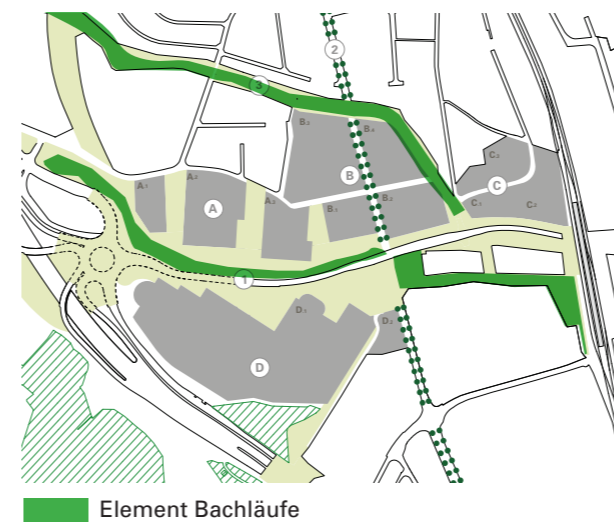
Prinzipquerschnitt C





## Steckbrief | Elemente 3: Bachläufe im Siedlungsraum

<b>Verortung</b>	Im Wohnquartier Steinibach; Geviert B (O); Geviert C (W); Geviert D (O); Geviert E (W)
<b>Grösse</b>	683 m im Vertiefungsgebiet V
<b>Eigentümer / Zuständigkeit</b> (Zuständigkeit muss überprüft werden)	Staat / Kanton Luzern (5811, 1761, 2915); Gemeinde Kriens (5812, anteilig 5881); Miteigentum 14-fach (anteilig 1262); W. Jossen (anteilig 1266); Miteigentum 15-fach (anteilig 4997); H. Spiller (anteilig 3038); G. Zimolong (anteilig 4422); Schönenberger & Co AG (anteilig 4430); R. Widmer (anteilig 4324); Baugenossenschaft Horwbach-Steinibach (2106); Gemeinde Horw (684, anteilig 2914);
<b>Nutzung</b>	Naturraum im Siedlungsgebiet, teilweise Wegeführung
<b>Dynamik</b>	Die Revitalisierung vom Schlimbach ist in Planung, der Projektperimeter reicht vom Durchlass Kreuzstrasse bis zum Kreisel Wegmatt.
<b>Schnittstellen</b>	Geviert B: Aussenraum Gestaltung Geviert C: Aussenraum Gestaltung Element 2 Südallee: Gestaltung der engen Stelle (Parzelle 2106) (möglicherweise eine kleine Fussgängerbrücke)
<b>Lage und IST-Situation</b>	Der Schlundbach, der Steinibach und der Schlimbach sind sehr schmale Gewässerräume. Der Steinibach wird vom Steinibachweg begleitet und reicht von der Technikumstrasse bis zur Grisigenstrasse. Entlang des Schlimbachs sind nur bruchstückartig Wege vorhanden. Auf den privaten Parzellen Nr. 4997 und 1266 ist kein offizieller Weg entlang des Schlimbaches zu finden, sondern eine private Erschliessung zu einem Hinterhof, der Bach ist nicht sichtbar. Ab der Tulpen-, Veilchen und Wegmattstrasse ist ein Weg entlang des Schlimbachs zu finden. Der schmale Weg ist leider ausschliesslich für die Bewohner gedacht und befindet sich hauptsächlich auf privaten Parzellen. Zwischen Parzelle 4451 und der Ringstrasse besteht kein Fussweg.



Schlimbach (rechts), vom Dattemattring aus gesehen



Weg am Schlimbach (rechts), Baugemeinschaft Primelweg/Kreuzstrasse



Ausschnitt Luftbild ohne Massstab, orange = heutige Lage der Bachläufe



**Funktion & Charakter** Die Bachräume sind einerseits aktive Verbindungs- und Grünräume, die im ganzen VG V die Parks miteinander verbinden. Andererseits sind die Bäche und ihre Vegetation wichtige ökologische Vernetzungskorridore. Entlang des Schlimbaches soll eine qualitativ hochwertige Fussverbindung in Begleitung üppiger Vegetation angelegt werden, die durch das ganze Wohngebiet führt. Der Steinibach gewährleistet den südlichen Bogen zwischen Autobahnpark und dem Park an der Ringstrasse und sichert den Zusammenhalt der Freiraumnetze von Horw und Kriens.

**Gestaltungselemente & Orte** Ein durchgängiges Wegnetz entlang der Bäche ist sicherzustellen. Die bestehenden Wege und Kleinstrukturen sind im heutigen Zustand zu erhalten und zu ergänzen. Die Verbindung kann je nach Kontext auch durch informelle Fusswege oder Holzstege entlang der Bäche gewährleistet werden. Die nicht zu dichte und natürliche Ufervegetation soll gepflegt werden. Eine regelmässigen Gewässer- und Gehölzpflege stellt deren Erhalt sicher.



Die Bachläufe im Vertiefungsgebiet



Referenzbild: Stadtpark, Uster



Referenzbild: Renaturierung eines Baches



Illustrationsplan



