

**GEMEINDERAT**  
**Bericht und Antrag**

Nr. 1634  
vom 17. Januar 2019  
an Einwohnerrat von Horw  
betreffend Planungsbericht LuzernSüd – Vertiefungsgebiete III, IV und V und  
Städtebauliche Richtlinien Mattenplatz

---



## Inhalt

<b>1</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Vertiefungsgebiet III, Horw See</b> .....	<b>5</b>
2.1	Ausgangslage .....	5
2.2	Mitwirkung .....	5
2.3	Zielsetzungen .....	6
2.4	Übergeordnetes Konzept.....	6
2.4.1	Strukturelle Prinzipien.....	6
2.4.2	Ein Ort am See .....	7
2.5	Gevierte und Elemente .....	7
2.6	Umsetzungstrategie.....	7
<b>3</b>	<b>Vertiefungsgebiet IV, Schällematt/Grabenhof/Schlund</b> .....	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>Vertiefungsgebiet V, Achse Pilatusmarkt bis horw mitte</b> .....	<b>9</b>
4.1	Ausgangslage .....	9
4.2	Zielsetzungen .....	10
4.3	Mitwirkung .....	11
4.4	Übergeordnetes Konzept.....	12
4.4.1	Gevierte und Elemente .....	12
4.4.2	Bahnhof Horw .....	13
4.4.3	Fuss- und Veloverkehr .....	13
4.5	Steckbriefe und Planungsrichtlinien .....	13
4.5.1	Element 1: Ringstrasse .....	13
4.5.2	Element 2: SüdAllee .....	13
4.5.3	Element 3: Bachläufe .....	14
<b>5</b>	<b>Städtebauliche Richtlinien Mattenplatz</b> .....	<b>14</b>
5.1	Adressierung .....	14
5.2	Gebäudehöhen .....	15
<b>6</b>	<b>Umsetzung und Folgekosten</b> .....	<b>16</b>
6.1	Verbindlichkeit .....	16
6.2	Umsetzung in Richtplanung.....	16
6.3	Umsetzung in Nutzungs- und Sondernutzungsplanung .....	17
6.4	Finanzierung und Folgekosten .....	17
<b>7</b>	<b>Würdigung</b> .....	<b>17</b>
<b>8</b>	<b>Antrag</b> .....	<b>18</b>

Sehr geehrter Herr Einwohnerratspräsident  
Sehr geehrte Damen und Herren Einwohnerräte

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag unterbreiten wir Ihnen die Vertiefungsstudien III, IV und V und die Städtebaulichen Richtlinien Mattenplatz im Gebiet LuzernSüd mit dem Antrag auf Kenntnisnahme und Zustimmung.

## 1 Einleitung

LuzernSüd ist ein dynamischer, gemeindeübergreifender Lebensraum von Horw, Kriens und Luzern mit grossem Entwicklungspotenzial. 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 die drei Standortgemeinden in enger Zusammenarbeit seit 2010 eine umfassende und koordinierte Planung für die zukünftigen Nutzungen und Erschliessungen erstellt.

Auf der Basis des 2010 durch die drei Gemeinden erarbeiteten Leitbildes LuzernSüd, wurde ein Studienauftragsverfahren durchgeführt. Das Ergebnis aus diesem Wettbewerbsverfahren wurde im Entwicklungskonzept LuzernSüd festgehalten. Sie haben das Entwicklungskonzept LuzernSüd mit Bericht und Antrag Nr. 1519 am 20. März 2014 zur Kenntnis genommen.

Gestützt auf das Entwicklungskonzept LuzernSüd wurde das Grundkonzept Verkehr LuzernSüd erarbeitet. Sie haben dieses mit Bericht und Antrag Nr. 1564 am 21. April 2016 zur Kenntnis genommen.

Nebst dem Grundkonzept Verkehr beinhaltet das Entwicklungskonzept LuzernSüd als weitere zentrale Elemente die Festsetzung von fünf Vertiefungsgebieten. In diesen Teilgebieten des Raums LuzernSüd wurden vom Gemeindeverband LuzernPlus koordiniert gemeindeübergreifend und interdisziplinär Vertiefungsstudien erarbeitet:



### Vertiefungsgebiete I – V

- Vertiefungsgebiet I (Eichwilstrasse bis Mattenplatz)
- Vertiefungsgebiet II (Eichhof/ Anschluss A2/ Luzernerstrasse)
- Vertiefungsgebiet III (Horw See/ HSLU/ neue S-Bahn-Haltestelle)
- Vertiefungsgebiet IV (Schällenmatt/ Grabenhof/ Schlund)
- Vertiefungsgebiet V (Achse Pilatusmarkt bis horw mitte)

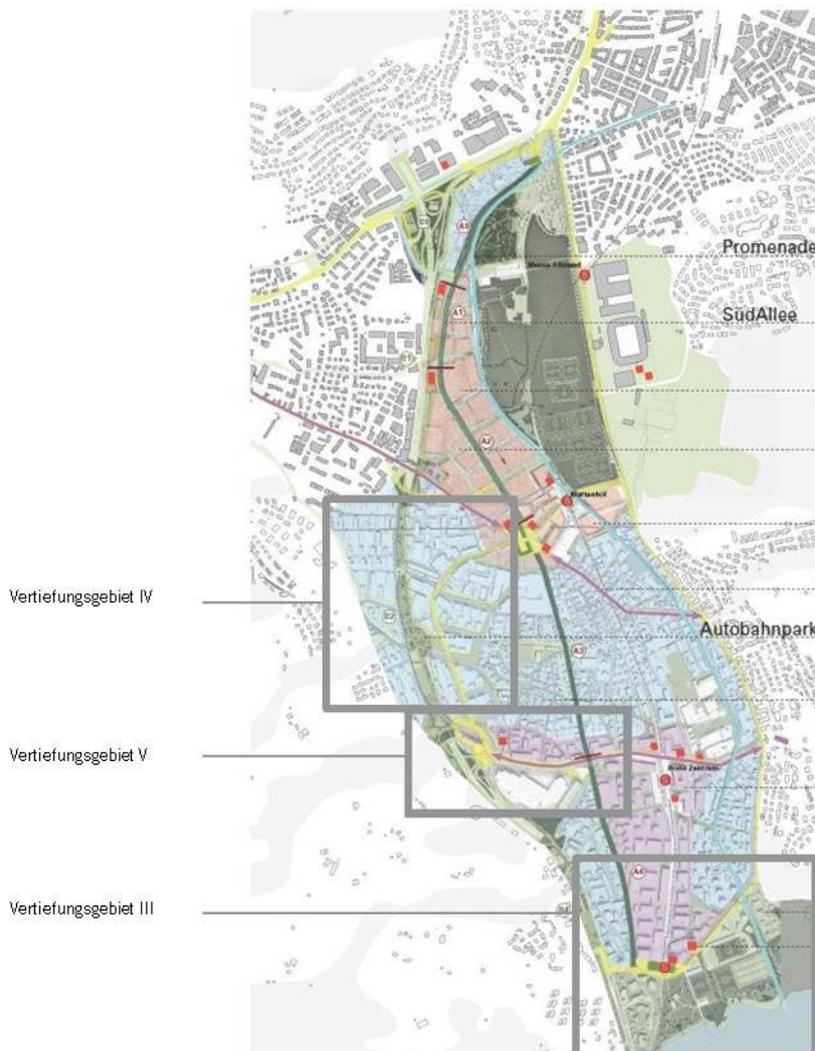
Über diese Gebiete sind in der Zwischenzeit die angestrebten Vertiefungsstudien erarbeitet worden. Zusätzlich wurden in der Schnittstelle zwischen den Gebieten I und IV die Städtebaulichen Richtlinien Mattenplatz erarbeitet.

**Abgeschlossene Vertiefungsstudien:**

- Gebiet I (Eichwilstrasse bis Mattenplatz), 2014
- Gebiet II (Eichhof/ Anschluss A2/ Luzernerstrasse), 2016

**Mit vorliegendem Bericht und Antrag werden Ihnen die folgenden Vertiefungsstudien zur Kenntnisnahme vorgelegt:**

- Gebiet III (Horw See / HSLU / neue S-Bahn-Haltestelle)
- Gebiet IV (Schällenhof / Grabenhof / Schlund)
- Gebiet V (Pilatusmarkt bis horw mitte)
- Städtebaulichen Richtlinien Mattenplatz



Ziel dieser Studien ist es, als Grundlage für die arealbezogenen Planungen mit Bebauungs- und Gestaltungsplänen, integrale stadträumliche Spielregeln aufzuzeigen.

Nachfolgend werden die wichtigsten Inhalte der Vertiefungsgebiete III, IV und V zusammengefasst und deren Bedeutung sowie der Handlungsbedarf dargelegt.

## 2 Vertiefungsgebiet III, Horw See

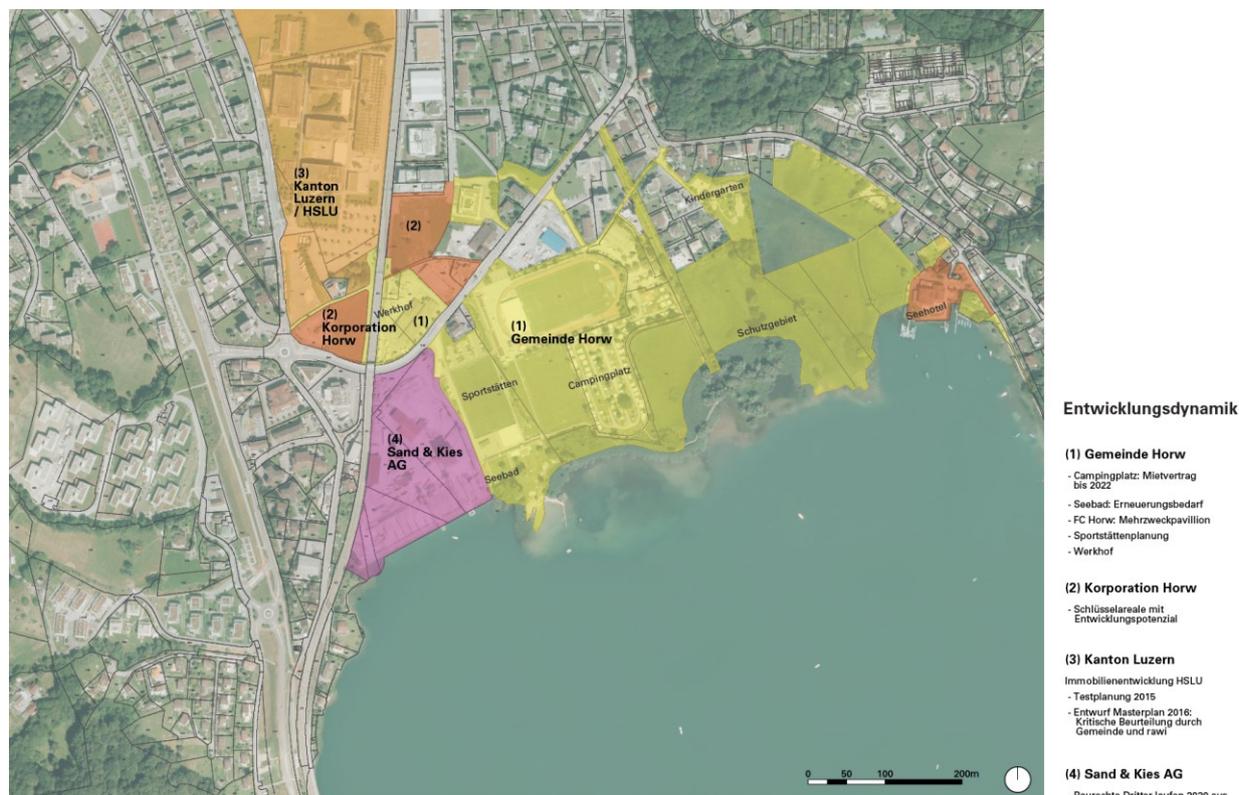
Das Vertiefungsgebiet Horw See liegt im Talboden an den östlichen Hangausläufern des Pilatus. Es ist durch seine Lage an der Horwer Bucht und dem Dorfbach, welcher durch das Dorfzentrum und das Naturschutzgebiet Steinibachried verläuft und in die Horwer Bucht mündet, landschaftlich geprägt.

### 2.1 Ausgangslage

Das nationale Naturschutzgebiet Steinibachried stellt ein ökologisch sensibles Flachmoor mit reicher Artenvielfalt dar. Neben dem Naturschutzgebiet sind Sportanlagen, ein Campingplatz und eine Badeanstalt Teil des Seefelds. Die Zugänglichkeit des Sees ist durch das Naturschutzgebiet und durch die Industrieanlage der Sand+Kies AG, die sich ebenfalls direkt an der Horwer Seebucht befindet, eingeschränkt.

Das Seefeld wird im Norden durch die Ost-West verlaufende Kantonsstrasse beschränkt. Eine weitere Zäsur innerhalb des Gebietes Horw See bildet das Nord-Süd verlaufende Trasse der Zentralbahn. Westlich der Gleise befindet sich mit dem Campus der Hochschule Luzern (HSLU) ein Leuchtturm von LuzernSüd. Östlich der Bahnlinie schliesst sich ein relativ unstrukturiertes Wohn- und Arbeitsgebiet an.

Den nördlichen Abschluss des Vertiefungsgebietes bildet das Gebiet des Bebauungsplans horw mitte rund um den bestehenden Bahnhof Horw. Mit diesem Entwicklungsgebiet wird Horw in den nächsten Jahren eine wesentliche, städtische Verdichtung erfahren.



### 2.2 Mitwirkung

Mit den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern im Zentrum des Planungsgebiets wurde die Arbeit zu Beginn und nach Vorliegen der Entwürfe an je einer Veranstaltung besprochen. Die Bevölkerung war nach Vorliegen der Entwürfe im Sommer 2017 zu einer Informationsveranstaltung und anschliessender Vernehmlassung eingeladen. Das Interesse war gross und es

wurden rund 40 Stellungnahmen eingereicht, welche bei der Überarbeitung des Entwurfs in das nun vorliegende Leitbild eingeflossen sind. Im Bericht zum öffentlichen Mitwirkungsverfahren vom März 2018 sind die Eingaben und deren Berücksichtigung thematisch zusammengefasst.

Die Auswertung der Eingaben zeigt, dass eine ganzheitliche Entwicklung über das Vertiefungsgebiet grundsätzlich begrüsst wird. Betont werden auch die Bedeutung der Mitwirkung und der Einbezug der betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, der Anwohnerschaft sowie von Fachleuten und verschiedenen Interessensvertreterinnen und Interessensvertretern. Einerseits wird den Themen Naturschutz, Freiraumgestaltung und Erholungsraum am See eine hohe Priorität beigemessen. Alle Natur- und Landschaftsschutzorganisationen vor Ort haben ihre Interessen formuliert und wollen bei der Entwicklung dieses sensiblen Raumes am See mitreden. Andererseits setzen sich die Sportvereine für den Erhalt und den Ausbau der Sportanlagen ein. Gegenüber der Entwicklung neuer Angebote im Seefeld und auf dem Areal der Sand+Kies AG sind die Meinungen deshalb sehr unterschiedlich.

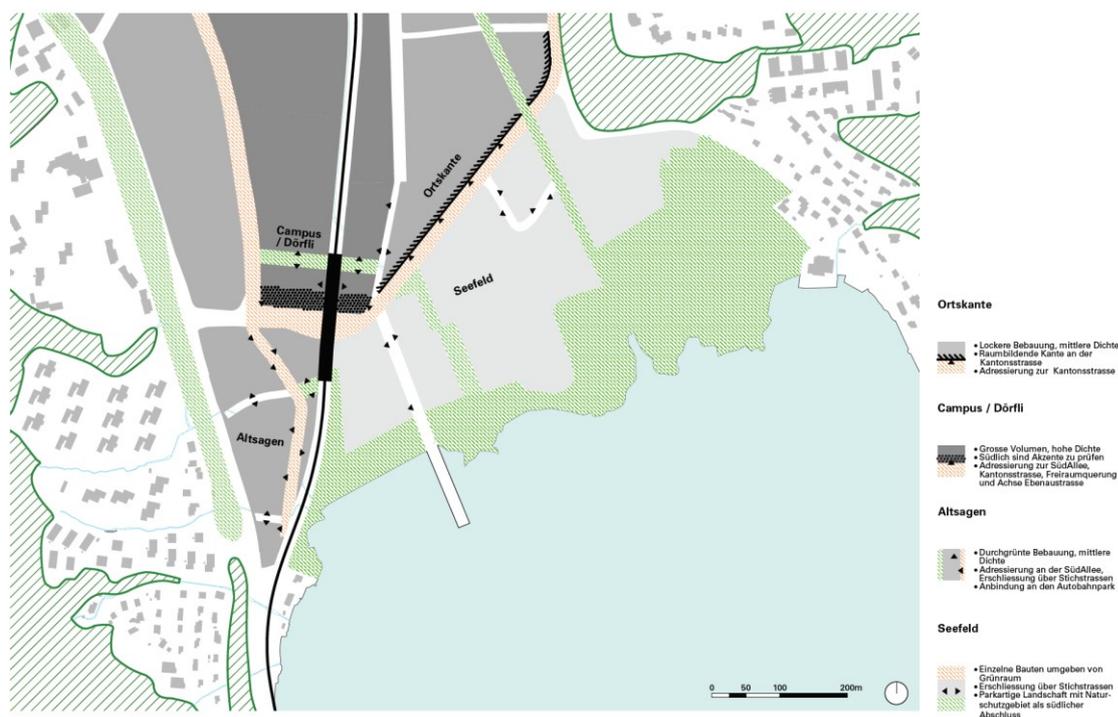
## 2.3 Zielsetzungen

Ziel ist es, den verschiedenen Planungsakteuren konkrete Handlungsempfehlungen abzugeben, mit denen:

- die Bedürfnisse privater Grundeigentümerinnen und 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 wird.

## 2.4 Übergeordnetes Konzept

### 2.4.1 Strukturelle Prinzipien

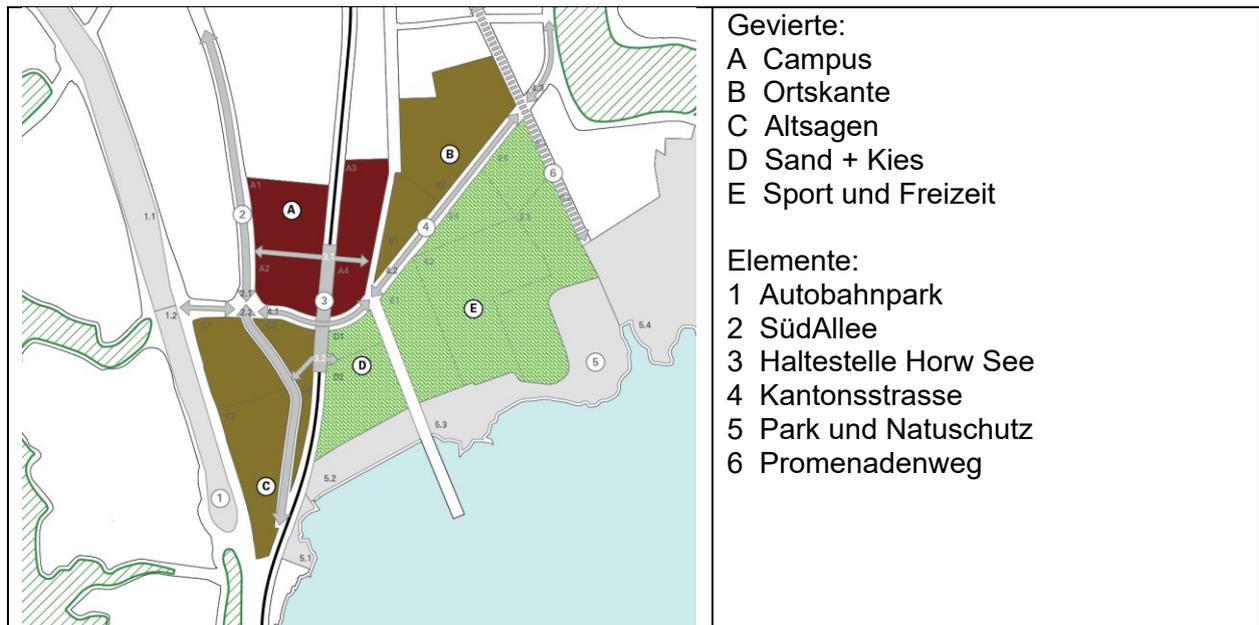


## 2.4.2 Ein Ort am See

Das zentrale Thema ist die Öffnung Horws zum See. Das Seeufer wird als naturnaher Freiraum mit hoher landschaftlicher Qualität gestaltet und einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Autobahnpark, SüdAllee, Ebenastrasse und Promenade nehmen hier ihren Anfang. Ein öffentlicher Weg verknüpft die Ausgangspunkte dieser Achsen untereinander und mit den verschiedenen öffentlichen Nutzungen.

## 2.5 Gevierte und Elemente

Die Vertiefungsstudie in Form eines Leitbildes unterscheidet fünf Gevierte und sechs Elemente mit unterschiedlichen Ausgangslagen und Zielsetzungen, welche in Steckbriefen differenziert beschrieben werden.



## 2.6 Umsetzungstrategie

Das Vertiefungsgebiet wird in Gevierte und Elemente eingeteilt. Die Einteilung der Gevierte berücksichtigt das Entstehen von Baufeldern als zusammenhängend zu entwickelnde Einheiten.

Die Baufelder/Gevierte und Elemente selbst können in ihrer Entwicklung unabhängig voneinander gesteuert werden. So fungiert diese Einteilung ebenfalls als Grundlage für eine schrittweise Umsetzung des städtebaulichen Konzepts.

Mögliche Umsetzungsetappen über den Zeitraum bis 2040:



Im Gebiet Horw See sind folgende weiterführenden Planungen am Laufen oder in Vorbereitung:

- Machbarkeitsstudie Haltestelle Horw See; Verkehrsverbund/Zentralbahn, 2018/19
- Studienauftragsverfahren Seefeld; Gemeinde Horw, 2019
- Bebauungsplan und Zonenplanrevision über Areal HSLU; Gemeinde Horw, 2018 bis 2020
- Ortsplanungsrevision; Gemeinde Horw: 2018 bis 2023

### 3 Vertiefungsgebiet IV, Schällematt/Grabenhof/Schlund

Das Vertiefungsgebiet IV umfasst den Perimeter Schällematt-Grabenhof-Schlund und spannt sich entlang des Autobahnparks als zentrales Nord-Süd-Element von LuzernSüd auf. Es grenzt nordöstlich an den Mattenplatz und im Süden knüpft es an das Vertiefungsgebiet V an. Die Areale Schweighof und Schällematt mit deren bereits rechtskräftigen Gestaltungsplänen bilden im Norden den Abschluss. Das heterogene Bauegefüge des Vertiefungsgebiets IV wird neben dem Freiraumelement des Autobahnparks auch durch den Grünzug des Bogenwegs sowie die Ringstrasse in Nord-Süd-Richtung strukturiert. In West-Ost-Richtung verbindet der Naturraum des Schlimbachs die Baubereiche untereinander.

Die Studie zum Vertiefungsgebiet IV bezweckt die Entwicklung und Transformation des benannten Vertiefungsgebiets. Durch städtebauliche, freiräumliche und verkehrliche Richtlinien werden die Vorgaben des Entwicklungskonzepts LuzernSüd und Grundkonzepts Verkehr präzisiert und eine koordinierte Entwicklung sichergestellt.

Die Vertiefungsstudie wurde gemeindeübergreifend im Auftrag von LuzernPlus durch das Team LuzernSüd und unter Beizug von verschiedenen kantonalen und kommunalen Fachstellen im Zeitraum von März 2015 bis März 2017 erstellt. Den betroffenen Eigentümern wurde die Studie im Rahmen von zwei Orientierungsveranstaltungen vorgestellt. Zudem hatten diese die Gelegenheit, zum Vorabzug Stellung zu nehmen. Mit den Eigentümern der Schlüsselareale Oberkuonimatt, Riedmatt/-feld, Grabenhof/Hinter Schlund und Schlund, wurden zur Abstimmung der Planungsabsichten Gespräche geführt.

Das Vertiefungsgebiet IV liegt ausschliesslich auf dem Gemeindegebiet von Kriens. Für Horw von Interesse ist der Bogenweg, neben dem Autobahnpark das zweite Freiraumelement, welches das Vertiefungsgebiet in Nord-Süd-Richtung strukturiert. Innerhalb des Grünzugs schliesst der Bogenweg zwischen Ober-Kuonimattweg und Kreuzstrasse eine bestehende Netzlücke im Fuss- und Veloverkehrsnetz. Nördlich des Ober-Kuonimattwegs geht der Weg durch die Familiengärten in die Industriestrasse über. Mit dem Bogenweg wird den Velofahrenden eine attraktive Alternative zur Südallee durch das Kuonimattquartier zur Hochschule

in Horw eröffnet. Der Stadtrat Kriens beabsichtigt eine zeitnahe Erstellung des Bogenwegs.



Bogenweg im Osten (rechts) des Areals Hinterschlund

#### **4 Vertiefungsgebiet V, Achse Pilatusmarkt bis horw mitte**

##### **4.1 Ausgangslage**

Das Vertiefungsgebiet V liegt zwischen Pilatusmarkt und horw mitte entlang der Ringstrasse als strukturierendes Element und somit sowohl auf Krienser als auch auf Horwer Boden. Es grenzt im Norden an die kleinteiligen, durchgrünten, locker bebauten Wohngebiete Kuonimatt, Wegmatt und Dattenmatt. Südlich des Gebietes bildet der Campus der Hochschule Luzern einen weiteren Entwicklungsschwerpunkt. Innerhalb von LuzernSüd grenzt es im Nordwesten an das Vertiefungsgebiet IV (Schällenmatt, Grabenhof, Schlund). Von Nord nach Süd durchkreuzen die drei zentralen, LuzernSüd zukünftig prägenden Achsen das Gebiet. Das sind der Autobahnpark, die Südallee sowie die Promenade. Weitere wichtige strukturierende Träger sind die Bachläufe des Steinibachs, Schlimbachs und Schlundbachs.

Die Studie zum Vertiefungsgebiet V basiert auf den gestalterischen Prämissen des Entwicklungskonzeptes LuzernSüd und den Vorgaben des Grundkonzeptes Verkehr. Die Achse Pilatusmarkt - Horw mitte wurde im Entwicklungskonzept als wichtige West-Ost-Verbindung thematisiert. Die vorliegende Studie ergänzt diese lineare Betrachtung um die konzeptionelle Einbindung der städtisch geprägten Gewerbeachse in die übergeordnete Stadtstruktur. Sie präzisiert die Aussagen von Entwicklungs- und Grundkonzept auf stadträumlicher, freiräumlicher und verkehrlicher Ebene durch Richtlinien.

Auf der östlichen Seite der Achse, auf Horwer Gemeindegebiet, existieren zahlreiche rechtsgültige Planwerke sowie stadträumliche und verkehrliche Studien, die in ein kohärentes, gemeindeübergreifendes Gesamtkonzept einzubinden sind. Auf der Westseite der Achse, auf Krienser Gemeindegebiet, fehlen stadträumliche Präzisierungen, welche über das Entwicklungskonzept LuzernSüd hinausgehen.

## 4.2 Zielsetzungen

Die Studie soll als Basis für den weiteren Planungs- und Entwicklungsprozess in LuzernSüd dienen. Übergeordnetes Ziel ist es, konzeptionelle Rahmenbedingungen und strategische Themen zu eruieren, welche das Setzen von Schwerpunkten in der weiteren Bearbeitung möglicherweise beeinflussen. Den verschiedenen Planungsakteuren sollen konkrete Handlungsempfehlungen gegeben werden:

- 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 Vierteln oder Elementen berücksichtigt werden,
- eine gesamthafte Betrachtung des öffentlichen Raumes und seine übergeordnete Gestaltung gewährleistet ist und
- die Schaffung von Aneignungs- und Nutzungsqualitäten des öffentlichen Raumes gewährleistet ist.

Konkret werden folgende Zielsetzungen verfolgt:

- 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 Stadtraums Ringstrasse und der an die Strassenachse angrenzenden Areale sowie 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;
- Prüfung einer Optimierung der Verkehrslenkung zur Entlastung des Kreisels Schlund;
- Aufzeigen von stadträumlichen Varianten der Achse mit oder ohne Talstation Pilatusbahn

### **4.3 Mitwirkung**

Im Auftrag von LuzernPlus hat sich das Team LuzernSüd von Januar 2017 bis März 2018 mit den Qualitäten, Defiziten und Potenzialen des Vertiefungsgebietes V auseinandergesetzt. In den Prozess wurden kantonale und kommunale Fachstellen ebenso eingebunden wie Eigentümer und weitere Interessierte. Es wurden zwei Informationsveranstaltungen durchgeführt. Im Anschluss an die zweite Veranstaltung waren alle Interessierten eingeladen, sich schriftlich zu den Planentwürfen zu äussern. Davon machten vorwiegend die Bewohner in der Kuonimatt Gebrauch. Die Auswertung der Stellungnahmen ergab, dass insbesondere die Planungsvision einer durchgehenden SüdAllee grosse Besorgnis auslöste.

Weil die SüdAllee und auch das Kuonimattquartier aber nicht Gegenstand des Vertiefungsgebietes V waren, entschieden die beiden Gemeinden Kriens und Horw, die Konzeption der SüdAllee, wiederum unter der Projektleitung von LuzernSüd, in einem zusätzlichen Studienverfahren vertiefter zu klären. Weil für den nördlichen Abschnitt der SüdAllee, im Bereich Nidfeld-/Arsenalstrasse, bereits ein Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept (VBGK) besteht, ist in der Konzeptstudie SüdAllee insbesondere der Abschnitt vom Mattenplatz bis zum Horwer Seebecken untersucht worden. Dabei wurden Varianten für die Funktion und Gestaltung der SüdAllee geprüft. Die Studie wurde zwischen Januar und November 2018 erstellt. Bei deren Erarbeitung wurde die Bevölkerung von Anfang an in den Prozess miteinbezogen. So wurden Vertreter aus dem Quartier Kuonimatt in die Arbeitsgruppe von LuzernSüd hinzugezogen und es fanden zwei öffentliche Workshops statt. Aufgrund der Rückmeldungen der Anwohnerschaft wurde insbesondere die Erstellung des Bogenwegs als wichtige Voraussetzung für die Entlastung der SüdAllee vom Veloverkehr im Abschnitt Kuonimatt festgestellt.

## 4.4 Übergeordnetes Konzept

### 4.4.1 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 und verleihen dem Ort seine Identität (vgl. nachstehende Abbildung).



Gevierte A-D und Elemente 1-3 des Vertiefungsgebiets V

Die Ringstrasse als zentrales Element 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. Es entsteht ein durchgrüntes Gebiet, indem Bebauung, Landschaft und Verkehr miteinander verwoben werden.

Die bestehenden Gewerbegebiete werden neu strukturiert und deren Einbindung in die Umgebung verbessert.

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

Auf der Südseite der Ringstrasse werden die bestehenden Vorzonen der grossflächigen Gewerbebauten im Detail- und Grosshandel neugestaltet und ein freiräumlicher Zusammenhang des Bereiches zwischen Autobahnzufahrt, Pilatusmarkt und Horw mitte geschaffen.

Die Frei- und Grünbereiche entlang der Ringstrasse werden als zusammenhängendes Freiraumelement neugestaltet, erweitert und Aussenbereiche mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen.

Die Bachläufe des Steinibachs und des Schlimbachs sowie Teile des alten Industriegleis-Trasse werden ökologisch aufgewertet und wirken als wichtige Bindeglieder in der Freiraumvernetzung.

#### **4.4.2 Bahnhof Horw**

Die Bahnhofsumgebung der Ostseite des Horwer Bahnhofs wird baulich verdichtet und mit Nutzungsmischung hin zu einem innerörtlichen Charakter entwickelt. Es wird ein neuer Bahnhofsvorplatz angelegt, der die Anbindung des neuen Ortsbereiches an Bahnhof und Zentrum stärkt. Ein zusätzlicher Hochpunkt an dieser Stelle markiert den Eingang zum Zentrum von Horw.

#### **4.4.3 Fuss- und Veloverkehr**

Eine wichtige Route im Fuss- und Velowegenetz stellt die Verbindung entlang des Schlundbachs 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 Grüengebiete zum Bahnhof von Horw.

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

### **4.5 Steckbriefe und Planungsrichtlinien**

In der strukturellen Neuordnung des Gebietes werden vorhandene infrastrukturelle Elemente, wichtige bauliche Eckpfeiler und landschaftliche Strukturen aufgenommen und in ein Gewebe mit deutlich erkennbarer räumlicher Fügung und starker Identität eingebunden. Das Ergebnis dieser Betrachtungsweise sind Richtlinien mit räumlichen, verkehrlichen und freiräumlichen Spielregeln für die Gevierte und Elemente. In zugeordneten Steckbriefen wurden detaillierte Planungsrichtlinien festgelegt.

Für den Zusammenhalt der Gevierte und die Strukturierung des Raumes sind die linearen freiräumlichen und verkehrlichen Elemente von grosser Bedeutung. Sie sind daher in weiteren Steckbriefen beschrieben. Es sind dies:

#### **4.5.1 Element 1: Ringstrasse**

Die Ringstrasse als historische Achse und Hauptverbindung zwischen Horw Mitte und dem Pilatusmarkt weist einen klar verkehrsorientierten Charakter mit einer relativ hohen Verkehrsmenge auf. Nördlich der Ringstrasse liegt ein nicht mehr genutztes Industriegleis. Südlich der Ringstrasse ist der Raum stark fragmentiert. Der Vorplatz des Pilatusmarktes, das für die Erschliessung des Pilatusmarktes parallel zur Ringstrasse angelegte Strassennetz, die zerstückelten Grünflächen zwischen den Infrastrukturflächen sowie die Restflächen unter der Brücke liegen zusammenhangslos nebeneinander. Die Zentrumsachse wird mit einfachen Mitteln verstärkt und auf diese Weise räumlich lesbar gemacht.

Zur Verbesserung der Funktionalität des Verkehrsflusses soll durch eine mittel- bis langfristige Umgestaltung des Knotens Wegmatt und des Kreisels Steinibach zu Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen die Verkehrssteuerung besser koordiniert und der öffentliche Verkehr (öV) priorisiert werden. Im Weiteren sind auch Massnahmen zur Vereinfachung der Verkehrsführung sowie zur Aufwertung der Seitenbereiche geplant.

#### **4.5.2 Element 2: Südallee**

Die Südallee ist das zentrale Strukturelement von Luzern Süd und verbindet als wichtige Nord-Süd-Achse die Arsenalstrasse im Norden mit dem Seeuferpark im Süden. Das Gestaltungsele-

ment der Baumallee sowie die Funktion als übergeordnete Fuss- und Veloachse sind die durchgehenden strukturierenden Elemente. Innerhalb ihres Verlaufs hat die Südallee unterschiedliche Querschnitte und Charaktere. Im Perimeter des Vertiefungsgebiets V hat die Südallee drei unterschiedliche Abschnitte:

Südlich des Knotens Steinibach (Technikumstrasse) übt sie die Funktion als Erschliessungsachse aus, zwischen Knoten Steinibach und Schlimbach dient sie heute der Arealerschliessung und künftig übernimmt sie die Funktion als Quartier- und Erschliessungsstrasse. Für eine durchgehende Wegverbindung für den Fuss- und Veloverkehr soll die Südallee zwischen Knoten Steinibach und der Veilchenstrasse mittels einer Brücke über den Schlimbach verbunden werden. Das Teilstück über den Schlimbach wird für den motorisierten Verkehr unterbunden. Die Funktion der Südallee, der Ablauf der Umsetzung und die Präzisierung der Elemente mit den notwendigen Massnahmen, sind in der «Konzeptstudie Südallee» im Verlauf 2018 noch separat bearbeitet worden und sind nicht Gegenstand dieses Planungsberichts.

#### **4.5.3 Element 3: Bachläufe**

Die Gewässerräume des Schlundbachs, des Steinibachs und des Schlimbachs sind sowohl Verbindungs- als auch Grünräume und gleichzeitig wichtige ökologische Vernetzungskorridore. Ein durchgängiges Wegnetz entlang der Bäche ist sicherzustellen. Entlang des Schlimbachs soll eine qualitativ hochwertige Fussverbindung angelegt werden, die durch das ganze Wohngebiet führt.

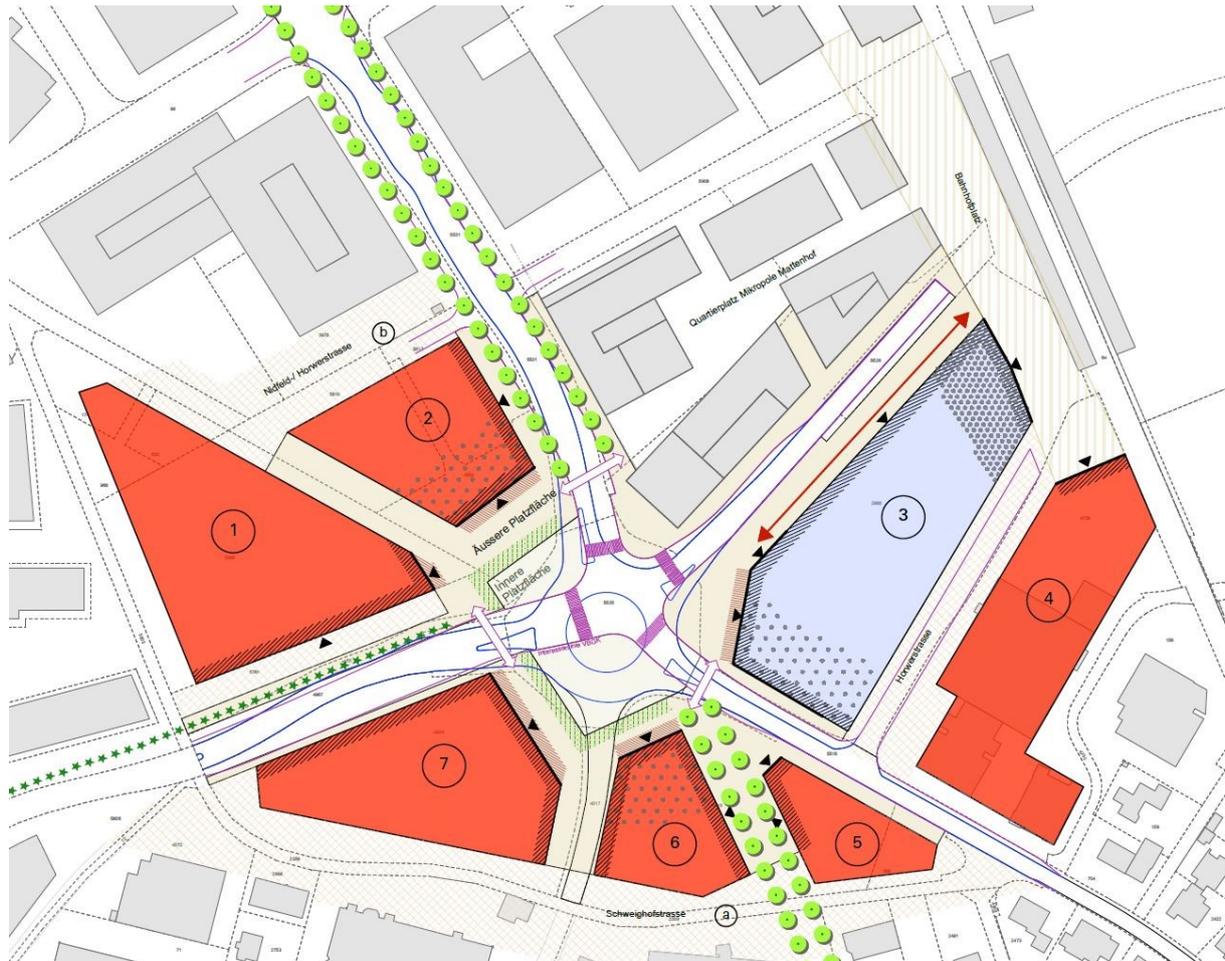
### **5 Städtebauliche Richtlinien Mattenplatz**

In der Schnittstelle zwischen den Vertiefungsgebieten I und IV liegt der Mattenplatz. Der Mattenplatz ist im Entwicklungsraum ein strategischer Ort, dem eine hohe Bedeutung als Verkehrsknoten und identitätsstiftender Stadtraum sowie für das Gelingen eines qualitätsvollen Verdichtungsprozesses zwischen Kriens, Horw und Luzern zukommt. Heute präsentiert sich der Mattenplatz vor allem als Verkehrskreisel mit einem dispersen Erscheinungsbild. Zukünftig bildet er zusammen mit dem Bahnhof Mattenhof das Zentrum von LuzernSüd mit Aufenthaltsfunktion und Adressbildung. Er wird zum architektonischen und funktionalen Schaufenster eines neuen, dynamischen Stadtteils.

Das Vertiefungsgebiet Mattenplatz ist in sieben Baubereiche sowie in freiräumliche und verkehrliche Elemente unterteilt, die mit stadträumlichen Richtlinien beschrieben werden. Diese werden im Folgenden zusammengefasst erläutert.

#### **5.1 Adressierung**

Mit den ausgeschiedenen Pflichtbaulinien werden die Stadtkanten zur Südallee sowie die Platzfiguren des Bahnhofplatzes und des Mattenplatzes gesichert. Damit die Gebäude ihre Adresse zum Mattenplatz, zur Südallee und zum Bahnhofplatz ausbilden, müssen entlang der Südallee und der Ringstrasse ca. 60 % der Gebäudelänge an die Pflichtbaulinie stossen, entlang der Platzkantenlinien (Mattenplatz und Bahnhofplatz) sind die Pflichtbaulinien zu 100 % zu besetzen.



Baubereich mit Mantelbaulinie	Äussere Platzfläche	Freiraumbereiche (Schweighofstrasse, Nidfeld-/Horwerstrasse, Horwerstrasse)
Baubereich mit Sondernutzungen	Vorzone	Bahnhofplatz Bahnhof Mattenplatz Kriens
Bereich Hochpunkt bis max. 50m	Baumbereich	visuelle und funktionale Vernetzung mit dem Bahnhofplatz und der Mikropole Mobimo
Bereich Hochhaus bis max. 105m	Innere Platzfläche	Grünachse nach BZR Art. 27
Pflichtbaulinie: Gebäude müssen Pflicht zu ca. 60% besetzen	Interessenslinie VBKG / K19/K19a	Baumreihe Südallee (schematisch)
Platzkantenlinie: Gebäude müssen Platz zu 100% besetzen	Lichtsignalgesteuerte Fussgängerstreifen	
Adressbildung Gebäude	prüfen von optisch hervorgehobenen nicht markierten Querungsmöglichkeiten	
	Interessenslinie bestehender Kreisell	

## 5.2 Gebäudehöhen

Es ist eine differenzierte Gebäudeabwicklung (Höhenstaffelung, Rücksprünge) zu den angrenzenden Quartieren anzustreben, insbesondere für den Baubereich 1 zum Schweighofareal und für die Baubereiche 5 bis 7 zum Kuonimatt-Quartier.

Zum einen richtet sich die Gebäudehöhe nach den Bauvorschriften der Zentrumszone. Die talseitige Fassadenhöhe beträgt 21 m gemäss Art. 13 BZR. Zusätzlich erhöht sich die Fassadenhöhe in einem Gelände mit weniger als 15 % Neigung um 2.5 m (Art. 35 BZR). Mit einem Gestaltungsplan kann die Höhe um weitere 3 m erhöht werden. Somit ist eine maximale Höhe von 26.5 m erlaubt. Das Erdgeschoss hat im gesamten Bearbeitungsperimeter eine überhohe Geschosshöhe von 4 m auszubilden.

Zum anderen sind in den speziell gekennzeichneten Bereichen der Baubereiche 2, 3 und 6 Hochpunkte vorgesehen. Die Hochhäuser haben eine unterschiedliche stadträumliche Funktion und diese begründet ihre Lage und Höhe. Um die für LuzernSüd wichtige SüdAllee stadträumlich zu stärken, sind in den Baubereichen 2, 3 und 6 an der SüdAllee je ein Hochpunkt von max. 50 m erlaubt. Zudem soll mit einem Zwillingsspaar zweier gleich hoher Hochhäuser von 50 m westlich der SüdAllee (Baubereich 2 und 6) bewirkt werden, dass sich der Platz aufspannt, der Blick zum Pilatus gerahmt und durch die gleiche Höhe eine stadträumliche Ruhe an den Platz gebracht wird.

Mit bis zu 107 m bildet der Hochpunkt am Bahnhofplatz Mattenhof im Baubereich 3 eine Ausnahme zur Hochhaus-Regelhöhe innerhalb des Stadtteils und ist nur im Zusammenhang mit einer überregional bedeutsamen öffentlichen Nutzung zulässig. Die Lage und Höhe dieses Hochhauses entspricht dem Siegerprojekt des Studienauftrags Pilatus Arena und begründet sich auch aus der Nah- und Fernwirkung der Skyline. Durch das hohe Hochhaus ist das neue Zentrum von LuzernSüd von weitem sichtbar. LuzernSüd erhält damit einen markanten Akzent in seiner Silhouette. Zudem bildet es ein stadträumliches Pendant zu den Allmend-Hochhäusern und integriert damit die relativ isolierten Hochhäuser in der Allmend besser in den Gesamtstadtkörper.

Durch die Staffelung der Gebäude von 26.5 m auf 50 m und erst dann auf 107 m werden die neuen Höhen im Kontext verträglich gemacht. Die niedrigen Gebäude am Westrand des Mattenplatzes (26.5 m) lassen den Blick auf den Pilatus frei und schaffen einen Übergang zu den angrenzenden Quartieren.

## **6 Umsetzung und Folgekosten**

Die Vertiefungsstudien bilden die Grundlage für die weiteren Planungsschritte, aus denen sich die wesentlichen Vorgaben für zukünftige Bebauungs- und Gestaltungspläne sowie übergreifende Freiraum- und Verkehrskonzepte ableiten lassen. Die Umsetzung erfolgt im Zusammenhang mit Umstrukturierungen von den jeweiligen Parzellen.

### **6.1 Verbindlichkeit**

Im Hinblick auf die Umsetzung kommt der Verbindlichkeit eine ausschlaggebende Bedeutung zu. Die seit 2013 entstandenen Konzepte bilden eine abgestimmte Planung, die von den jeweiligen Gemeinderäten und dem Stadtrat beschlossen, von den Parlamenten zur Kenntnis genommen wurden und somit politisch weitgehend konsolidiert sind. Diese wurden jedoch ausserhalb eines gesetzlich definierten Verfahrens zur Richt- oder Nutzungsplanung gemäss Planungs- und Baugesetz (PBG) erarbeitet. Gemäss PBG haben diese keine rechtliche Verbindlichkeit, sondern bewirken nur eine politische Verbindlichkeit. Für die Behörden haben die Studien anweisende Wirkung, indem sie gehalten sind, bei der weiteren Planung und Projektierung der öffentlichen Hand und der Privaten auf die angestrebte Entwicklung im Sinne der Studien hinzuwirken. Insoweit können die Richtlinien als gemeinsame Strategie oder gemeinsames Leitbild im Sinne einer politischen Absichtserklärung genutzt werden. Als verbindliche Grundlage gegenüber Grundeigentümern für die weitere Gebietsentwicklung vermögen sie nicht zu dienen. Hierfür sind die erarbeiteten Richtlinien in die Richtplanung (mit Behördenverbindlichkeit) und in die Nutzungsplanung (mit Grundeigentümerverbindlichkeit) zu überführen.

### **6.2 Umsetzung in Richtplanung**

In einem nächsten Schritt werden unter Federführung von LuzernPlus die wesentlichen Ergebnisse sämtlicher Vertiefungsstudien und weiteren Konzepte von LuzernSüd in ein behördenverbindliches Regelwerk, bestehend aus einem regionalen Teilrichtplan gemäss § 8 PBG und einem regionalen Konzept gemäss § 10 PBV, überführt. Damit wird sowohl eine horizontale Verbindlichkeit (Gemeinden unter sich) als auch eine vertikale Verbindlichkeit (Gemeinde - Kanton) erreicht. Der Einbezug der kommunalen Akteure und das Mitwirkungsverfahren sind sichergestellt. Im Sommer 2018 fand ein erster Workshop mit den Exekutiven der drei Gemeinden statt.

Im Frühling 2019 ist die Konsultation der Legislativen vorgesehen. Anschliessend soll ein öffentliches Mitwirkungsverfahren stattfinden. Das Inkrafttreten wird 2021 erwartet. Mit der Genehmigung des neuen Regelwerks wird die aktuell gültige Entwicklungsschwerpunkt-Planung ESP Eichhof-Schlund-Bahnhof Horw aufgehoben werden.

### **6.3 Umsetzung in Nutzungs- und Sondernutzungsplanung**

Aus planungsrechtlicher Sicht besteht in denjenigen Gebieten Handlungsbedarf, wo die angestrebten Entwicklungen gemäss städtebaulichen Richtlinien nicht mit der geltenden Bau- und Zonenordnung vereinbar sind. Dies erfordert eine Anpassung der Nutzungsplanung. Diese kann, wenn zeitlich koordinierbar, im Rahmen der weiteren Anpassungen an die übergeordnete Gesetzgebung ohnehin notwendigen Ortsplanungs-Teilrevision oder in einer nachfolgenden separaten Teilrevision erfolgen.

Die genauen Spielregeln zu den Bebauungs-, Erschliessungs- und Freiraumbereichen sowie der Bebauungs- und Nutzungsdichte eines Gevierts sind mittels qualifizierter Planungsverfahren zu erarbeiten und im Rahmen von Sondernutzungsplanungen (Gestaltungs-/Bebauungspläne) festzulegen. Diese bilden das Fundament für die konkreten Bauprojekte.

### **6.4 Finanzierung und Folgekosten**

Mit Bericht und Antrag Nr. 1519 wurde die Umsetzung des Entwicklungskonzepts LuzernSüd und die Kostenfolgen für die Jahre 2014 bis 2017 dargelegt. Die diesbezüglichen Aufwendungen wurden in den jährlichen Budgets beantragt und gesprochen. Die Vertiefungsstudien III, IV und V sind darin enthalten.

Folgekosten entstehen durch die in Punkt 6.2 und 6.3 erwähnten Planungen sowie für Anschlussplanungen, mit denen die konzeptionellen Grundlagen in eigentümergebundnen Sondernutzungsplänen festgeschrieben werden. Soweit möglich werden die Kosten gemäss § 64a und 66 Planungs- und Baugesetz (PBG) nach Interessen der Grundeigentümer ganz oder teilweise überbunden. Die öffentliche Hand kann die Investoren ebenfalls an den Kosten für die Projektierung und Realisierung von Verkehrsanlagen und Freiräumen im Rahmen von Infrastrukturverträgen und/oder Mehrwertabschöpfung beteiligen. Letztere Massnahmen lassen noch keine verlässliche Kostenschätzung zu, da noch keine konkreten Projekte vorliegen. Solche Kosten müssen im Rahmen separater Projekte erfasst und deren Finanzierung geregelt werden.

## **7 Würdigung**

Mit den vorab beschriebenen Vertiefungsstudien wurden wichtige Grundlagen erarbeitet, welche die koordinierte Entwicklung des Gebiets LuzernSüd zu einem neuen Lebensraum mit hohen Standortqualitäten sichern. Es entsteht sowohl fachlich wie auch politisch ein breit abgestütztes Regelwerk, das der Verwaltung Anweisungen gibt, um den vorhandenen Ermessensspielraum zu koordinieren, respektive abstimmen zu können. Dies, indem Konflikte und Potenziale aufgezeigt und stufengerechte Festlegungen gemacht werden, die aus dem bestehenden Kontext heraus entwickelt wurden. So werden vorhandene infrastrukturelle Elemente, wichtige bauliche Eckpfeiler und landschaftliche Strukturen aufgenommen und eingebunden in ein Gewebe mit deutlich erkennbarer räumlicher Fügung und starker Identität. Damit besteht ein tragfähiges Gerüst für die Gestaltung der einzelnen Baubereiche, welches Planungssicherheit für die Entwicklungsabsichten Privater und der öffentlichen Hand gibt und gleichzeitig Spielraum für zukünftige Entwicklungen bietet.

## 8 Antrag

Wir beantragen Ihnen

- den Planungsbericht LuzernSüd – Vertiefungsgebiete III, IV und V und die Städtebaulichen Richtlinien Mattenplatz zur Kenntnis zu nehmen.



Ruedi Burkard  
Gemeindepräsident



Beat Gähwiler  
Gemeindeschreiber

### Beilagen:

(Die aufgeführten Beilagen werden digital auf der Homepage Horw aufgeschaltet.)

- Vertiefungsgebiet III, Leitbild, 23. März 2018
- Vertiefungsgebiet III, Bericht zum öffentlichen Mitwirkungsverfahren, 29. März 2018
- Vertiefungsgebiet IV, Stadträumliche Richtlinien (Textteil) 2. März 2017
- Vertiefungsgebiet IV, Richtlinienplan, 2. März 2017
- Vertiefungsgebiet V, Spielregeln (Textteil), 23. März 2018
- Vertiefungsgebiet V, Illustrationsplan, 23. März 2018

**EINWOHNERRAT**  
**Beschluss**

- nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag Nr. 1634 des Gemeinderates vom 17. Januar 2019
- gestützt auf den Antrag der Bau- und Verkehrskommission
- in Anwendung von Art. 31 lit.f der Gemeindeordnung vom 25. November 2007

---

Der Planungsbericht LuzernSüd – Vertiefungsgebiete III, IV und V und Städtebauliche Richtlinien Mattenplatz wird ablehnend zur Kenntnis genommen.

Horw, 21. Februar 2019



Reto Eberhard  
Einwohnerratspräsident



Beat Gähwiler  
Gemeindeschreiber

Publiziert: 22. FEB. 2019