

GEMEINDERAT
Bericht und Antrag

Nr. 1519
vom 20. Februar 2014
an Einwohnerrat von Horw
betreffend Planungsbericht Entwicklungskonzept LuzernSüd

Sehr geehrte Frau Einwohnerratspräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren Einwohnerräte

1 Ausgangslage

Gemäss kantonalem Richtplan und Agglomerationsprogramm hat im Agglomerationsraum Luzern die Siedlungsentwicklung weitestgehend nach innen zu erfolgen. Neue Nutzungsschwerpunkte sind an den Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs zu entwickeln. Neben dem Zentrum Luzern entstehen drei Subzentren: LuzernNord (um den Seetalplatz), LuzernOst (im Rontal) und LuzernSüd (rund um die Allmend, vom Eichhof bis zur Horwer Seebucht) mit vielfältigen Nutzungen und grosser Dichte sowie guter Gestaltung und hoher Aufenthaltsqualität. Das Zukunftsbild 2030 als integrierter Bestandteil des Agglomerationsprogramms zeichnet diese Entwicklung für LuzernPlus als Ganzes, aber auch für die einzelnen Gemeinden des Regionalplanungsverbandes vor. Die drei Gemeinden Kriens, Horw und Luzern haben 2010 ein „Leitbild für die Entwicklung von LuzernSüd“ erarbeitet und 2012 einen Studienauftrag für das Gebiet vom Eichhof bis zum Schlund durchgeführt. Seither haben das siegreiche Team, bestehend aus

- ernst niklaus fausch architekten ETH/SIA gmbh, Zürich
- Schweingruber Zulauf Landschaftsarchitekten BSLA, Zürich
- bürokobi gmbh, Münsingen
- Fahrländer Partner AG, Raumentwicklung, Zürich

und das Projektteam LuzernSüd das Entwicklungskonzept LuzernSüd vom November 2013 erarbeitet. Sie werden auch mit den weiteren Planungsschritten beauftragt.

Die Gemeinderäte Kriens und Horw und der Stadtrat Luzern haben in der Zwischenzeit das Entwicklungskonzept verabschiedet und werden dieses je mit separatem Bericht ihren Parlamenten zur Kenntnisnahme unterbreiten. In den nächsten Jahren werden die städtebaulichen Anforderungen weiter konkretisiert und zu verschiedenen Teilgebieten werden städtebauliche Richtlinien als Vorgaben für nachfolgende Bebauungs- und Gestaltungspläne erarbeitet. Parallel dazu ist zur längerfristigen Sicherstellung der Mobilität und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ein Verkehrskonzept zu erarbeiten und mit einem Monitoring und Controlling zu hinterlegen.

Die Umsetzung des Entwicklungskonzepts entspricht dem Legislaturziel, in enger Zusammenarbeit mit den Agglomerationsgemeinden eine starke Agglomeration zu realisieren. Im Budget 2014 haben wir Sie bereits darauf hingewiesen, dass im Zeitraum 2014 bis 2016 für die Weiterbearbeitung und Umsetzung des Studienauftrags mit Kosten von rund CHF 800'000 unter anteilmässiger Beteiligung der drei Gemeinden gerechnet wird.

2 Entwicklungskonzept LuzernSüd

Nachfolgend wird die Bedeutung des Entwicklungskonzepts für den Stadtraum LuzernSüd und Horw sowie die wichtigsten Inhalte und die Weiterbearbeitung des Entwicklungskonzepts dargestellt.

2.1 Übergeordnete Bedeutung

Die Gemeinden Kriens, Horw und die Stadt Luzern sowie der Kanton Luzern bekennen sich zu einer koordinierten Entwicklung des Stadtraums LuzernSüd. Das Entwicklungspotenzial in diesem Raum ist gross. Daher ist die Kohärenz zwischen den einzelnen Vorhaben von zentraler Bedeutung. Dazu bedarf es einer übergeordneten Sichtweise, welche das Gebiet als Einheit auffasst.

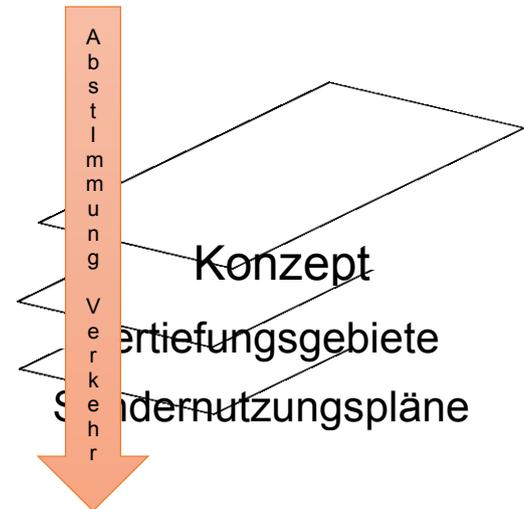


Abb. 2 LuzernSüd; Modellaufnahme von Süden
Quelle: Ernst Niklaus Fausch Architekten eth/sia gmbh

Das vorliegende Entwicklungskonzept basiert auf dem Leitbild für die Entwicklung LuzernSüd vom September 2010 und dem Studienauftrag LuzernSüd vom Januar 2013. Es bildet die gestalterische Grundlage für die zukünftigen Bebauungen und die Gestaltung der öffentlichen Räume in LuzernSüd.

Die grundeigentümergebundene Umsetzung des Entwicklungskonzepts erfolgt mit Sondernutzungsplänen (Bebauungs- oder Gestaltungspläne) für die einzelnen Areale. Im Rahmen von Wettbewerbsverfahren sollen einerseits qualitativ gute städtebauliche Lösungen erreicht und andererseits den Grundeigentümern und Investoren die der Dynamik der Entwicklung entsprechenden Umsetzungsspielräume gegeben werden.

Das Entwicklungskonzept ist der Startpunkt für eine dynamische Entwicklung. Die Abfolge der Vertiefungsgebiete richtet sich nach den Bedürfnissen der Gemeinden und Grundeigentümer. Auf der Ebene der Vertiefungsgebiete werden Vorgaben gemacht für die weiteren Planungen. Ab den Sondernutzungsplänen werden die Vorgaben grundeigentümergebunden festgesetzt. Wie ein Rückgrat muss die Verkehrsentwicklung auf allen Ebenen eine zentrale Rolle einnehmen.



2.2 Bedeutung für Horw

Mit dem Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof haben wir die erste Grundlage für das Gemeindegebiet von Horw bereits gelegt. Es wurde im Studienauftrag als rechtskräftige Planung mitberücksichtigt. Für unsere Gemeinde ist die kontrollierte Entwicklung von LuzernSüd von grosser Bedeutung. Das vor unseren Toren liegende Entwicklungsgebiet ist auch eine Visitenkarte für Horw. Das Potenzial ist gross, bedarf aber auch einer gewissen Ordnung über die Gemeindegrenzen hinweg. Besondere Bedeutung kommt dabei der Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu. Wie viel und welche Mobilität durch die Entwicklung in diesem Gebiet erzeugt wird und wie der anfallende Verkehr abgewickelt werden soll, betrifft uns unmittelbar. Daher ist es wichtig, dass wir sowohl bei der Festlegung der künftigen Nutzungen wie auch bei der Ausgestaltung des Verkehrssystems mitbestimmen können. Die vorgesehene Aufwertung der Achse Richtung See zur Horwerbuch inkl. der bereits mit der Ortsplanungsgesamtrevision angedachten Stadt am See widerspricht unserer langfristigen Vorstellung nicht. Die Bildung der städtebaulichen Eingangspforte in Ennethorw ist ein neuer, interessanter und weiter zu verfolgender Planungsansatz, sowohl für Horw wie auch für LuzernSüd. Die Einbindung und Aufwertung dieses Raumes wird auch für den Campus Horw in Zukunft von Bedeutung sein.

2.3 Inhalt

Das Entwicklungskonzept besteht aus zwei Teilen: Prozesse und Organisation und der Umsetzungsstrategie bestehend aus:

- Ziele, Vorgehen und Planungsleistungen
- Stadträumliche Elemente (Freiraum, Städtebau und Verkehr)
- Entwicklungsszenario
- Präzisierungen zu den linearen Strukturelementen und den Vertiefungsgebieten

Nachfolgend wird lediglich auf die stadträumlichen Elemente Freiraum, Städtebau und Verkehr eingegangen. Für die übrigen Inhalte wird auf das beiliegende Entwicklungskonzept verwiesen.

2.3.1 Freiraum

Für die Schaffung einer eigenen stadträumlichen Identität des neuen, gemeindeübergreifenden Stadtteils wird auf die vorhandenen, agglomerationsspezifischen Qualitäten und Potenziale des öffentlichen Raumes zurückgegriffen. Drei Bänder – Autobahn, Südallee und Promenade – bilden das identitätsstiftende Rückgrat, das LuzernSüd in Nord-Süd-Richtung strukturiert und verschiedene Erschliessungsgeschwindigkeiten und -qualitäten ermöglicht. In Querrichtung werden im Kontext der Siedlungsstruktur Freiraumverbindungen entlang von Baukanten und Bachläufen ausgebildet, welche die verschiedenen Siedlungsschwerpunkte miteinander vernetzen sowie historische Verbindungen und bestehende Dorfzentren stärken. So entsteht ein robustes Gerüst von Stadt- und Freiräumen, das den Rahmen für die Entwicklung zu einem lebendigen Stadtteil mit ablesbarer Identität bildet. Diese Entwicklung fusst auf der Stärkung des

öffentlichen- und des Langsamverkehrs bei gleichzeitiger Steuerung des motorisierten Individualverkehrs. Die bestehende und eine neue S-Bahn-Haltestelle werden als Entwicklungsschwerpunkte definiert.

2.3.2 Städtebau

Urbanität entsteht durch Mischung. Die Nutzung und die Bebauungsstruktur von LuzernSüd gliedern sich in drei Bereiche:

- Im Norden erfolgt – ausgehend von der Entwicklung beim Mattenhof – eine Transformation in ein dichtes urbanes Stadtquartier mit attraktiven Geschäftsnutzungen entlang der Süd-Allee und dem Mattenplatz. In den Obergeschossen, und entlang der Promenade auch bis ins Erdgeschoss, werden hochwertige Wohnangebote geschaffen. Die Ergänzung des Kulturplatzes Südpol mit der Musikhochschule erzeugt eine überregionale Ausstrahlung und Anziehung.
- Im mittleren Bereich zwischen Mattenplatz und Horw Mitte werden die Wohngebiete mit der Quartierinfrastruktur weiterentwickelt. Im Bereich der bestehenden Wohnquartiere wird eine massvolle Verdichtung gefördert. Im Hinterschlund entstehen neue Überbauungen von hoher Wohnqualität.
- Im Süden entsteht mit der Erweiterung der Hochschule und ergänzenden Wohn- und Versorgungsnutzungen ein lebendiges Quartier. Entlang des Seeufers entwickelt sich eine Stadtkante mit einem Nutzungsschwerpunkt für die zukünftige Ergänzung der S-Bahn-Haltestelle

2.3.3 Verkehr

Der motorisierte Individualverkehr wird dank attraktiver Angebote im öffentlichen Verkehr und für den Langsamverkehr entsprechend der Belastbarkeit des Strassennetzes stabilisiert. Attraktive Langsamverkehrsachsen sind als hochwertige direkte Verbindungen ausgebildet und bilden dicht vernetzt mit dem Quartiernetz ein kohärentes stimmiges Angebot für den Langsamverkehr.

Die zum Teil neu geführten heutigen Buslinien sind an den S-Bahn-Haltestellen mit der S-Bahn eng verknüpft. Ein gebietsbezogenes Verkehrsmanagement mit zeitweisem Dosieren des Autoverkehrs an bestimmten Stellen sichert dabei das fahrplangerechte Abwickeln des Busverkehrs. Dank der zusätzlichen Haltestelle Horw-Süd und der längerfristigen Verdichtung des Intervalls der S-Bahn gilt das Gebiet dereinst gemäss ÖV-Güteklassen als „sehr gut erschlossen“.

Das als Steuerungsinstrument ausgebildete systematische Monitoring und Controlling ermöglicht die angestrebte Abstimmung von Nutzungen und Verkehr im Sinne einer zukunftsfähigen Mobilität bei gleichzeitig dichten Nutzungen.

Bei den konzeptionellen Inhalten, die den Verkehr betreffen, handelt es sich um mögliche Szenarien und Ideen; der Abgleich mit dem beschlossenen Agglomerationsprogramm Luzern der 2. Generation findet im Folgeauftrag Verkehr statt

3 Konzept versus Richtplan

3.1 Konzept

Allgemein: In der Raumplanung umfassen Konzepte definitionsgemäss sowohl Ziele wie auch die zugehörigen Massnahmen zu deren Erreichung. Konzepte zeigen somit die erwünschte Entwicklung und die entsprechende Umsetzung auf; sie können bei Bedarf den aktuellen Entwicklungen angepasst werden.

Ein formelles mehrstufiges Verfahren ist nicht vorgeschrieben. Allerdings können prozessdienliche Mitwirkungsschritte freiwillig gemacht werden (Mitwirkung wie Gebietskonferenzen, Workshops mit Interessierten usw.)

Spezifisch LuzernSüd: Für das grenzüberschreitende Entwicklungsgebiet LuzernSüd wurde das Entwicklungskonzept LuzernSüd erarbeitet. Das Konzept wird zurzeit ergänzt mit dem Verkehrskonzept (Abstimmung Siedlung/Verkehr).

Entsprechend der Dynamik im Gebiet werden städtebauliche Richtlinien als Vorgaben für eigentümerverbindliche Bebauungspläne erarbeitet. Das Entwicklungskonzept und seine Teilkonzepte sollen laufend den aktuellen Bedürfnissen angepasst werden.

Zuständig sind im Entwicklungsgebiet LuzernSüd die beteiligten Gemeinden zusammen mit dem Kanton, also eine über die beiden Ebenen Kanton-Gemeinden hinweg reichende Kooperation. Kantonale Fachstellen und die Gemeinden bilden zusammen eine Steuerungsgruppe, die kooperativ Lösungen erarbeitet, um die beabsichtigte Entwicklung im ESP LuzernSüd zu ermöglichen.

3.2 Kommunalen Richtplan

Allgemein: Kommunale Richtpläne und Teilrichtpläne sind behördenverbindliche Festlegungen einer Gemeinde. Das mehrstufige Verfahren ist im PBG geregelt und umfasst u.a. ein Mitwirkungsverfahren, die Festsetzung durch den Einwohnerrat und die Genehmigung durch den Regierungsrat (soweit Interessen des Kantons oder der Nachbargemeinden berührt werden). Das Richtplanverfahren ist aufwändiger als die Planung mit Leitbildern und Konzepten. Änderungen des Richtplans sind aus Gründen der Planbeständigkeit in der Regel erst nach mehreren Jahren möglich; ein kurzfristiges Reagieren auf eine dynamische Entwicklung ist somit erschwert.

Spezifisch LuzernSüd: Das Verfahren eignet sich für langfristige Planungen (z.B. Energieversorgung). In grenzüberschreitenden Entwicklungsgebieten wie in LuzernSüd (mit Kriens, Horw und Luzern) müsste jede Gemeinde einen eigenen kommunalen Richtplan erlassen; eine gemeinsame Planung ist aufgrund der gemeindespezifischen Zuständigkeiten nicht garantiert, ja unwahrscheinlich.

3.3 Regionaler Teilrichtplan

Allgemein: Regionale Teilrichtpläne sind behördenverbindliche Festlegungen über mehrere Gemeinden. Sie ermöglichen eine gemeinsame Planung mehrerer Gemeinden bzw. für mehrere Gemeinden. Das mehrstufige Verfahren ist im PBG geregelt und umfasst u.a. ein Mitwirkungsverfahren, die Festsetzung durch die Delegiertenversammlung des regionalen Planungsträgers und die Genehmigung durch den Regierungsrat. Das Richtplanverfahren ist aufwändiger als die Planung mit Leitbildern und Konzepten. Änderungen des Richtplans sind aus Gründen der Planbeständigkeit in der Regel erst nach mehreren Jahren möglich; ein kurzfristiges Reagieren auf eine dynamische Entwicklung ist somit erschwert. Ein regionaler Richtplan ist für langfristige Festlegungen sinnvoll, z.B. Energieversorgung / Teilrichtplan Wärme LuzernSüd.

Spezifisch LuzernSüd: LuzernPlus setzt für langfristige Planungen das Instrument des Teilrichtplans ein. Dabei werden nur fachliche Teilbereiche und/oder geografische Teilgebiete erfasst. Damit wird erreicht, dass behördenverbindlich das Notwendige festgelegt wird. Teilrichtpläne, die sich nicht über das ganze Gebiet des regionalen Entwicklungsträgers erstrecken, haben den Nachteil, dass sie dennoch von der (ganzen) Delegiertenversammlung beschlossen werden müssen.

3.4 Fazit

Das Entwicklungskonzept LuzernSüd ist nicht behördenverbindlich. Die formulierten Ziele und aufgezeigten Entwicklungen leiten die Behörden in diesem dynamischen Prozess der Erarbeitung von kooperativen Lösungen im Entwicklungsgebiet, die zu Vorgaben in Sondernutzungsplänen führen und grundeigentümerverbindlich gemacht werden.

4 Weiteres Vorgehen

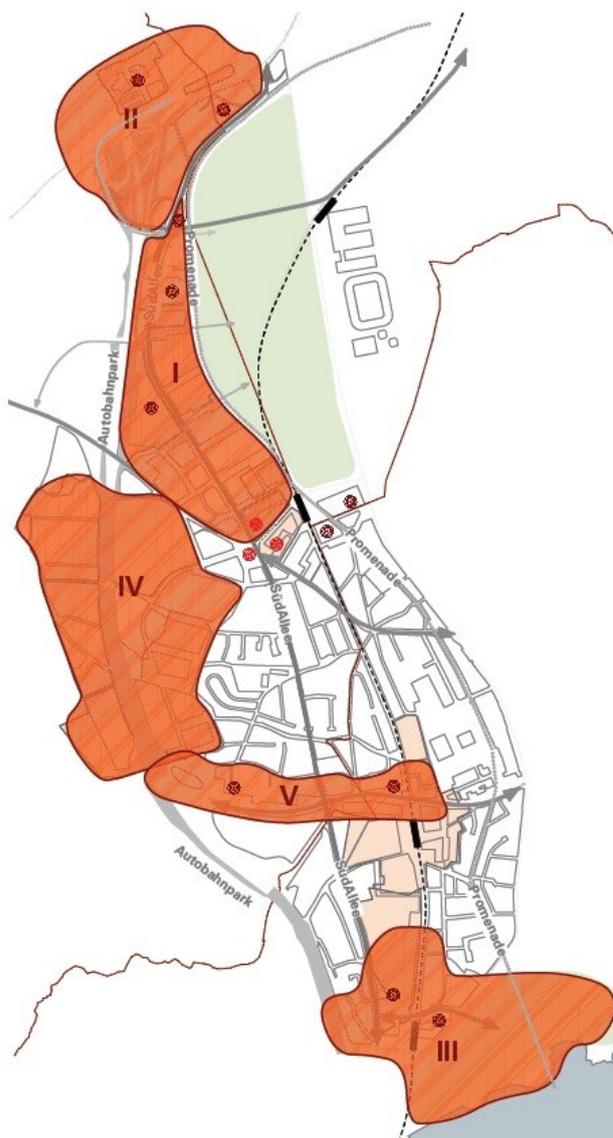
4.1 Weiterbearbeitung

Im Rahmen der Erarbeitung des Entwicklungskonzeptes LuzernSüd wurden räumliche und strukturelle Schwerpunkte definiert, die für die Schaffung eines identitätsstiftenden gemeindeübergreifenden Stadtteils strategische Bedeutung haben und die weiter präzisiert werden. Das Entwicklungskonzept unterscheidet lineare Strukturelemente (Südallee, Autobahnpark und Promenade), fünf Vertiefungsgebiete und den Mattenplatz als strategischen Ort. Geplant sind insbesondere folgende Präzisierungen:

- Strassenraum Südallee
- Präzisierung Baubereiche, Erschliessungs- und Freiraumverbindungen
- Formulierung der Gestaltungsvorgaben entlang der drei zentralen Nord-Südachsen (Autobahnpark, Südallee, Promenade) und der West-Ost verlaufenden Freiraumverbindungen
- Dichte und Hochpunkte
- Nutzungsverteilung
- Erstellung von städtebaulichen Richtlinien

4.2 Vertiefungsstudien Städtebau

Für Teilgebiete von LuzernSüd werden Vertiefungsstudien (städtebauliche Richtlinien) als Vorgaben für Bebauungs- und Gestaltungspläne erstellt. Für das Vertiefungsgebiet I Nidfeld (Eichwaldstrasse bis Mattenplatz), welches ausschliesslich auf Gemeindegebiet Kriens liegt, liegen die städtebaulichen Richtlinien bereits vor. Diese enthalten Planungsvorschriften u.a. zur Bebauung, Nutzung und Dichte, zu Grün- und Freiräumen, zum Verkehr und zur Umwelt und Sicherheit. Weitere Vertiefungsstudien sind für folgende Teilgebiete vorgesehen (vgl. Abb. 4):



Vertiefungsgebiet II (Eichhof/ Anschluss A2/ Luzernerstrasse)

Vertiefungsgebiet III (Horw See/ HSLU/ S-Bahn-Haltestelle)

Vertiefungsgebiet IV (Schlund/ Grabenhof/ Hinterschlund)

Vertiefungsgebiet V (Achse Pilatusmarkt bis „horw mitte“)

4.3 Verkehr

Für die Kantonsstrassen im Raum LuzernSüd wurde von der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) in den letzten Jahren als Basis für das Strassenbauprogramm des Kantons Luzern ein Verkehrskonzept erarbeitet. Dieses Verkehrskonzept bedarf noch einer Verfeinerung für die Gemeindestrassen, insbesondere muss es auf die Entwicklungen und die Grundphilosophie des Entwicklungskonzepts LuzernSüd abgestimmt werden. Zudem fehlt auch die gegenseitige Abstimmung zwischen den Kantonsstrassen und den Gemeindestrassen. Gewählt wird ein pragmatischer und flexibler Vorgehensansatz.

Im Rahmen der für LuzernSüd geltenden übergeordneten Vorgaben für den Umgang mit dem Verkehr (z.B. Agglomerationsprogramm und kantonales Verkehrskonzept LuzernSüd) sollen die Verkehrsfragen nur dort im Detail bearbeitet werden, wo sich Entwicklungen abzeichnen. Der strategische Abgleich zwischen der Verkehrskonzeption im Entwicklungskonzept und den übergeordneten Vorgaben erfolgt 2014. Parallel dazu werden in Zusatzaufträgen verschiedene aktuelle Fragen im Zusammenhang mit laufenden Planungen beantwortet (Projektebene). Als drittes Standbein sind das Monitoring und das Controlling aufzubauen.

4.4 Energie

Der kantonale Richtplan verlangt, dass der Umgang mit Energie gemeindeübergreifend koordiniert wird. In der Wärmeversorgung sollen ortsgebundene (Ab-)Wärmequellen Priorität bekommen, was eine entsprechende Infrastruktur zur Erschliessung und Verteilung braucht.

Das Agglomerationsprogramm 2. Generation sieht überkommunale Teilrichtpläne Wärme vor. Die drei Energiestädte Kriens, Horw und Luzern unter Federführung von LuzernPlus haben gemeinsam einen Leistungsbeschrieb erstellt und bereits einen Auftrag ausgelöst. Der Kanton Luzern hat sich bereit erklärt, einen Beitrag zu übernehmen. Die Resultate werden als Vorgaben in die Bebauungs- und Gestaltungspläne einfließen.

5 Ergänzender Handlungsbedarf aus Sicht von Horw

5.1 Abstimmung von Siedlung und Verkehr

Der Abstimmung von Siedlung und Verkehr muss grösstes Augenmerk zukommen. Die Entwicklung hängt massgeblich mit der Verkehrsbewältigung zusammen. Bereits heute operiert das bestehende Strassennetz teilweise an der Grenze der Leistungsfähigkeit. Zusätzliche Nutzungen führen zwangsläufig zu Mehrverkehr. Das Entwicklungspotenzial im Raum LuzernSüd entspricht der Grösse einer Stadt von 15'000 Einwohnern und Arbeitsplätzen. Es ist zwingend zu erreichen, dass die Nachweise für die Bewältigung des Verkehrs erbracht werden. Kollabiert der Verkehr ist jegliche Weiterentwicklung verunmöglicht. Das vorliegende Konzept trägt diesem Hauptanliegen noch zu wenig Rechnung. Wir erwarten, dass die Vertiefungen und Abstimmungen im Bereich Verkehr zügig angegangen werden, denn sie sind das Rückgrat der Entwicklung. Dabei sind folgende Massnahmen zu bearbeiten:

- Abschätzung der Verkehrserzeugung durch die Siedlungsentwicklung und der Kapazität des Verkehrssystems
- Entwicklung von Steuerinstrumenten mit denen sowohl auf die Verkehrsmenge als auch auf die Verkehrszusammensetzung eingewirkt werden kann
- Miteinbezug der Achse Kantonsstrasse
- Regelung und Controlling der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Wird der Nachweis der Bewältigung der Verkehrskapazität nicht erbracht, ist zwingend die höhere Ebene neu zu bearbeiten, d.h. das Konzept muss überarbeitet und angepasst werden. Auf der Zeitachse ist der Abstimmung Siedlung und Verkehr höchste Priorität einzuräumen.

5.2 Infrastrukturf lächen

Die Erhöhung der verfügbaren Flächen sowie der Personendichte generiert einen Mehrbedarf an Infrastrukturen. Aussagen zu zukünftigen Infrastrukturen fehlen im Konzept noch. Es ist zwingend darauf zu achten, dass in den einzelnen Vertiefungsgebieten auch Vorgaben zu Infrastrukturf lächen gemacht werden. Ein wachsender Stadtteil in dieser Grössenordnung erfordert zwingend auch Infrastrukturen. Das können sein:

- Schulanlagen
- Sportstätten
- Entsorgungsanlagen wie Ökihöfe
- usw.

Die Vorgaben müssen schlussendlich in den Nutzungsplänen grundeigentümergebunden gemacht werden. Werden diese Flächen nicht frühzeitig gemeindeübergreifend ausgeschieden, kann durch die Mehrwertsteigerung kaum mehr auf die Flächen zugegriffen werden.

5.3 Berücksichtigung der ökologischen Aspekte

Im dichten Siedlungsraum wächst auch der Druck auf die Freiräume, deshalb sind diesen höchste Aufmerksamkeiten zu schenken. Auch der Biodiversität kommt eine bedeutende Rolle zu. Zudem sind im Perimeter des Entwicklungskonzepts auch Naturschutzgebiete betroffen. Wir erwarten, dass in der Weiterbearbeitung entsprechende Qualitätsstandards definiert und als Vorgaben in den Sondernutzungsplänen verankert werden. Zudem ist das Konzept zur Vernetzung und Gestaltung des Freiraums im Talboden Horw bei der Weiterbearbeitung zu berücksichtigen.

5.4 Berücksichtigung von sozialräumlichen Aspekten

Verschiedene Nutzergruppen werden den künftigen Stadtraum bewohnen. Grundsätzlich ist eine Durchmischung anzustreben, denn nur ein Miteinander unterschiedlicher Nutzergruppen bietet Gewähr für ein funktionierendes städtisches Leben. Die künftige Bewohnerstruktur wird aber auch unterschiedliche Wohnbedürfnisse entwickeln. Diesen sozialräumlichen Aspekten ist in den Vertiefungsgebieten genügend Rechnung zu tragen und sie sind ebenfalls frühzeitig mit Vorgaben zu sichern.

5.5 Vertiefungsgebiete im Gemeindegebiet von Horw

Mit dem Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof wurde auf dem Gemeindegebiet von Horw die Entwicklung grundeigentümergebunden geregelt. Seit 2011 ist die Planung rechtskräftig. Da die Planung aus städtebaulicher Sicht nicht auf die bestehenden Parzellen Rücksicht nehmen konnte, gestaltet sich der Bereinigungsprozess mit den Grundeigentümern sehr aufwändig. Dadurch werden viele Ressourcen gebunden. Zum jetzigen Zeitpunkt andere Gebiete des Konzeptes in eine vertiefte Planung zu führen, ist nicht die Absicht. Die Prioritäten, die das Konzept (S.13) vorgibt, sind nicht in dieser Reihenfolge anzustreben. Das Vertiefungsgebiet III hat nach unserer Einschätzung zurzeit keine hohe Priorität. Das Vertiefungsgebiet V muss je nach Entwicklung auf dem Gemeindegebiet Kriens eher etwas vorgezogen werden.

6 Kosten und Finanzierung

Bei den nachfolgenden Tabellen haben wir uns an die Kostenzusammenstellungen gehalten, die von den drei Gemeinden den Parlamenten präsentiert werden, damit eine einheitliche Übersicht über die Aktivitäten und Kostenbeteiligung der drei Gemeinden gewonnen werden kann. Im städtebaulichen Bereich sind wir der Ansicht, dass im angegebenen Zeitraum 2014 bis 2017 die aufgezeigten Kosten noch nicht anfallen. Auf dem Gemeindegebiet von Horw wird die Entwicklung ausserhalb des Perimeters „horw mitte“ langsamer vorangehen. Ausserdem beurteilen wir im heutigen Zeitpunkt die Annahme, dass die Grundeigentümerbeiträge in der aufgezeigten Höhe eingefordert werden können, als wünschenswert. Dies hängt von der weiteren Umsetzung der Konzeption in die grundeigentümergebundenen Nutzungsplanung ab.

Wir sehen deshalb davon ab, im jetzigen Zeitpunkt einen Sonderkredit zu beantragen. Wir werden Ihnen jeweils mit dem Budget den benötigten Betrag für die Entwicklung von Luzern Süd aufzeigen und zur Genehmigung vorlegen.

6.1 Städtebau/Landschaft

Die Weiterbearbeitung des Entwicklungskonzepts setzt sich aus zwei Teilstrategien für den Fachbereich Städtebau / Landschaft und den Fachbereich Verkehr sowie einem Teilrichtplan Wärme zusammen.

Die Kosten und die Finanzierung der einzelnen Teile gehen aus nachfolgender Zusammenstellung hervor.

Bereich	Periode	Kosten	Finanzierung exl. MwSt.
Gebietsmanagement LuzernSüd	2014 – 2017	200'000.-	LuzernPlus / Eigentümer *
Sitzungen Kerngruppe/Beirat/Prozesse	jährlich	25'000.-	Gebietsmanagement
Modell	jährlich	25'000.-	Gebietsmanagement > 50 % Eigentümer

*) Horw bezahlt aus der laufenden Rechnung gemäss Budget 2014 an den Entwicklungsträger LuzernPlus einen jährlichen Verbandsbeitrag von CHF 40'600.

Bereich	Periode	Kosten	Finanzierung exl. MwSt.
Konzeptebene	2014 - 2017	400'000.-	Horw: 120'000 (30'000/J) * Kriens: 240'000, Luzern: 40'000
Konzept, Steuerung Team	jährlich	50'000.-	30 % Horw 60 % Kriens 10 % Luzern
PR/Monitoring	jährlich	50'000.-	30 % Horw 60 % Kriens 10 % Luzern

Bereich	Periode	Kosten	Finanzierung exl. MwSt.
Vertiefungsgebiete (städtebauliche Richtlinien)	2013 - 2017	480'000.-	Horw: 110'000 (davon Vorfinanzierung Horw: 50'000) Kriens: 170'000, (+ Vorfinanzierung Kriens: 170'000) Luzern: 10'000 Eigentümer: 240'000
Nidfeld (liegt vor)	2013	80'000.-	50 % Kriens 50 % Eigentümer (Vorfinanz. Kriens)
Eichhof-Arsenalstrasse (Start Nov. 2013)	2014	100'000.-	40 % Kriens 10 % Luzern 50 % Eigentümer (Vorfinanz. Kriens)
Horw Süd	später	100'000.-	50 % Horw 50 % Eigentümer (Vorfinanz. Horw)
Schlund/Grabenhof - Hinterschlund	2015/16	100'000.-	50 % Kriens 50 % Eigentümer (Vorfinanz. Kriens)
Achse Pilatusmarkt - Horw Mitte	2016/17	100'000.-	10 % Horw 40 % Kriens 50 % Eigentümer (Vorfinanz. Kriens)
Projektberatungen und Testplanungen	2014 - 2017	240'000.-	Eigentümer
Beratungen und Testplanungen für Eigentümer durch Team	jährlich	60'000.-	Zulasten Eigentümer

Total Umsetzungsstrategie Städtebau	2013 - 2017	1'320'000.-	Davon Gemeinde Horw: 230'000 (davon Vorfinanzierung: 50'000)
--	--------------------	--------------------	---

6.2 Verkehr

Die Finanzierung einzelner Teile der Umsetzungsstrategie Verkehr ist sehr stark von der jeweiligen Aufgabenstellung und der Zuständigkeit abhängig und lässt sich daher zurzeit noch nicht überall beziffern.

Bereich	Periode	Kosten	Finanzierung exkl. MwSt.
Projekte Kanton			
Konzept Kanton (SNZ)	2012/13	210'000.-	Gemeinden: 45'000, Kanton: 165'000 (abgerechnet)
Konzept VVL (AggloMobil due)	2012/13	70'000.-	VVL (abgerechnet)

Bereich	Periode	Kosten	Finanzierung exkl. MwSt.
Strategische Ebene	2014 - 2017	400'000.-	Annahme: Horw 45'000 Rest: Luzern, Kriens, Kanton und VVL
Grundkonzept	2014	200'000.-	Kriens: 115'000, Horw: 40'000 Luzern: 25'000, Kanton: 70'000
Instrumente (Verkehrsmodell/VISSIM)	nach Bedarf	50'000.-	
Konzept VVL (AggloMobil tre)	2014-17	50'000.-	VVL
Monitoring und Controlling *)	laufend	100'000.-	Annahme: Horw: 5'000 Rest: Luzern, Horw, Kanton, VVL
Projektebene (je nach Standortgemeinde und Beteiligte*)	2014 - 2017	550'000.-	Annahme Horw: 30'000 Rest: Luzern, Kriens, Kanton, Astra und Eigentümer
Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept Eichhof/Luzernerstrasse	2014/15	150'000.-	Kriens: 40'000, Luzern: 10'000 Kanton / Astra: 100'000
Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept Nidfeldstrasse	2015/16	150'000.-	Kriens: 150'000
Mobilitätsberatung*)	laufend	50'000.-	Annahme Horw: 15'000
Kurzfristige Fragestellungen, aktuelle Drittprojekte *)	nach Bedarf	200'000.-	Reserveposition Annahme Horw 15'000

*) Es muss einzeln geprüft werden, in welchen Zuständigkeitsbereich die Aufgaben fallen.

6.3 Teilrichtplan Wärme

Teilrichtplan Wärme (gemäss Auftragserteilung vom September 2013)	2013/14	68'300.-	Horw: 5'000, Kriens: 26'600, Luzern: 11'700, Kanton: 15'000 LuzernPlus: 10'000
---	---------	----------	--

Der Beitrag von Horw wurde bereits über die Rechnung 2013 aus der laufenden Rechnung beglichen.

6.4 Finanzierung der Beiträge von Horw

Zusammenzug aus den Tabellen

Teilbereich	Periode	Betrag
Umsetzungsstrategie Städtebau	2014-2017	230'000.-
Umsetzungsstrategie Verkehr	2014-2017	75'000.-
Total Beitrag Horw	2014-2017	305'000.-

	Kosten 2014	Kosten 2014-17
Konzeptebene	30'000	120'000
Vertiefung Städtebau / Reserve	8'000	110'000
Strategie Verkehr	10'000	45'000
Projekte Verkehr	5'000	30'000
Total Bedarf	53'000	305'000

Im Investitionskonto 479 008 ESP LuzernSüd ist ein Bruttokredit von CHF 160'000 ausgewiesen. Wie die Aufstellung nun zeigt, wird dieser Betrag höher ausfallen. Zudem wurde im Zeitpunkt der Budgetierung im Investitionskonto nur die städtebauliche Entwicklung berücksichtigt, ohne Verkehrskonzeption. Im Budget 2014 wurde ein Kredit von CHF 53'000 genehmigt.

7 Würdigung

Das Entwicklungskonzept LuzernSüd ist ein Zusammenarbeitsprojekt, das schweizweit Anerkennung findet. Agglomerationen können nur gestärkt werden, wenn gemeindeübergreifend und ganzheitlich geplant wird. Das Entwicklungskonzept zeigt eindrücklich auf, welches städtebauliche Potenzial bei einer koordinierten Planung freigelegt werden kann. Nur so ist es möglich, eine qualitätsvolle Entwicklung in Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Landschaft zu erreichen. Dazu sind finanzielle Mittel nötig. Der Finanzierungsschlüssel und Kreditbeschlüsse der Parlamente ermöglichen die zielgerichtete und kontinuierliche Fortsetzung und Umsetzung der gemeinsamen Planung. Ohne diese Sicherheit bleibt die Fortsetzung des Konzepts sprunghaft und das Verhalten der Behörden (Kanton und Gemeinden) bleibt primär reagierend und abwehrend anstatt agierend, lenkend und vorausschauend. Die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer des Entwicklungsgebiets werden, wenn die Rechtslage es erlaubt, zwingend an den Kosten beteiligt.

8 Antrag

Wir beantragen Ihnen

- den Planungsbericht und das Entwicklungskonzept LuzernSüd zustimmend zur Kenntnis zu nehmen.



Markus Hool
Gemeindepräsident



Irene Arnold
Stv. Gemeindeschreiberin

- Entwicklungskonzept LuzernSüd (Bericht und 4 Pläne)



E I N W O H N E R R A T

Beschluss

- nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag Nr. 1519 des Gemeinderates vom 20. Februar 2014
- gestützt auf den Antrag der Bau- und Verkehrskommission
- in Anwendung von Art. 31 Abs. 1 Bst. f der Gemeindeordnung vom 25. November 2007

Der Planungsbericht und das Entwicklungskonzept LuzernSüd werden zustimmend zur Kenntnis genommen.

Horw, 20. März 2014

Ruth Strässle
Einwohnerratspräsidentin

Irene Arnold
Stv. Gemeindeschreiberin

Publiziert: