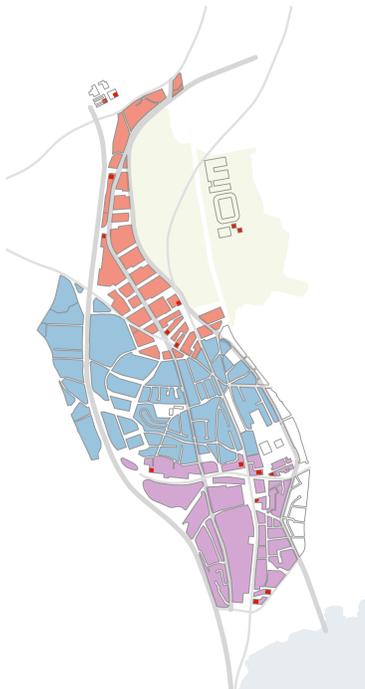




3 Bänder

Verbinden LuzernSüd in Längsrichtung und bilden den Übergang zu den verschiedenen Quartieren:
Der Autobahnpark als Sequenz von nutzungsbezogenen Freiräumen mit direktem Bezug zu den umliegenden Quartieren. Die Autobahn – heute eine unüberwindbare Grenze – wird durchlässiger gestaltet.
Die Südallee als neue adressbildende Mittelachse.
Die Promenade entlang der Stadtkante und am Steinbach als LV-Korridor mit hoher Aufenthaltsqualität.



Bebauung

Die Entwicklungsgebiete sind charakterisiert in drei Bereiche:
Im Norden – ausgehend von der Entwicklung beim Mattenhof – wird ein dichtes urbanes Stadtquartier etabliert mit hochwertigen Adressen entlang der Südallee und zur Allmend.
Im Süden entwickelt sich entlang zum Seeufer eine Stadtzone mit einem Nutzungsschwerpunkt für die zukünftige Ergänzung der S-Bahnhaltestelle. Dazwischen 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.

Merkmale | Hochhäuser

Als Stadtbild definierende Elemente prägen Hochhäuser bis 60 m die Ebene. Sie bilden Nutzungsschwerpunkte bei Schlüsselarealen der Entwicklung und dienen als Orientierungselemente für LuzernSüd.

Dichte

Die Entwicklungsgebiete sind charakterisiert in drei Bereiche:
Im Norden – ausgehend von der Entwicklung Mattenhof – ist die Dichte am höchsten.
Im Süden wird die Verdichtung der bestehenden Strukturen weiterentwickelt. Beim Werkhof entsteht ein neuer Nutzungsschwerpunkt von hoher Dichte. Dazwischen wird eine massvolle Verdichtung der Wohnquartiere gefördert.
Die genauere Festlegung der optimalen Dichte wird im Rahmen der Vertiefungen vom Gebiet Nidfeld (Eichwilstrasse bis Mattenplatz) untersucht.

- Entwicklungsgebiet Nidfeld | Nord
- Entwicklungsgebiet Gartenstadt | Mitte
- Entwicklungsgebiet See | Süd



LV - Verbindungen

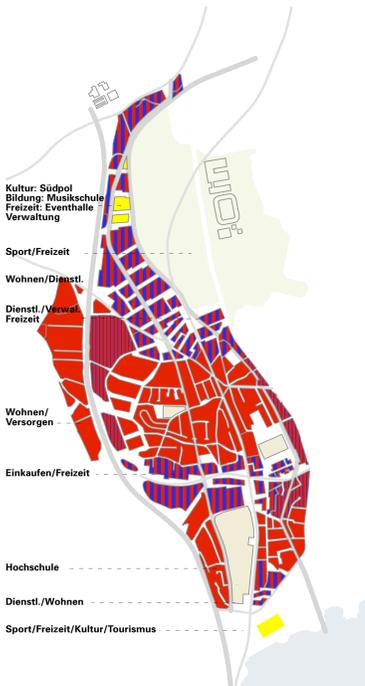
Attraktive Langsamverkehrsachsen sind als hochwertige direkte Verbindungen ausgebildet. Direkt verknüpft mit einem dichten und eng verästelten Quartiernetz entsteht ein kohärentes (direkte, sichere, attraktive und komfortable Verbindungen) und stimmiges Angebot für den Langsamverkehr.

- übergeordnete Langsam-Achsen
- - - lokale Langsam-Achsen
- · - lokale Langsam-Verbindungen



Querungen

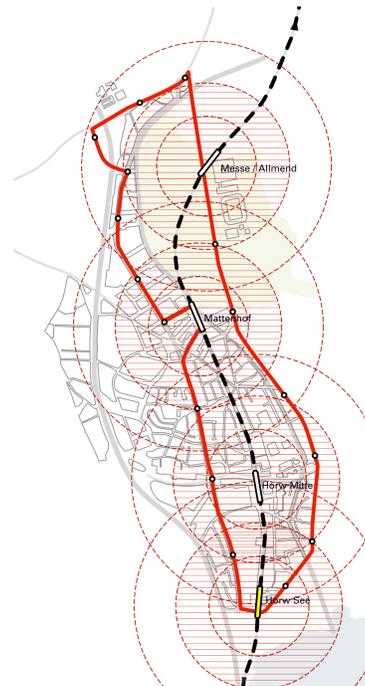
In Querrichtung entwickeln sich im Kontext der Siedlungsstruktur Freiraumpanspannen entlang von Bebauungskanten und Bächen.
Der Verbindung entlang des historischen Weges zwischen Kriens und Horw (der Dorfasse) und der Verlängerung der Verbindung in Horw Zentrum bis zum Schlund – Horw Zentrum kommen in Ost-Westrichtung besondere Bedeutung zu.



Nutzung

Urbanität entsteht durch Mischung. Die drei Bereiche sind charakterisiert durch eine geseelte Durchmischung und unterschiedliche Nutzungsschwerpunkte.
Im Norden erfolgt eine Transformation in ein urbanes Stadtquartier mit attraktiven Geschäftsnutzungen entlang der Südallee 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 einen überregionalen Attraktor. Im mittleren Bereich zwischen Mattenplatz und Horw Mitte wird das bestehende Wohnquartier durch Nachverdichtung bisher unbebauter Areale ergänzt. Die Verbindung zwischen Pilatusmarkt und Horw Mitte wird durch weitere publikumsorientierte Nutzungen gestärkt. Im Süden entsteht mit der Erweiterung der Hochschule und ergänzenden Wohn- und Versorgungsnutzungen ein lebendiges Quartier zum See.

- Kultur: Südpol
Bildung: Musikschule
Freizeit: Eventhalle
Verwaltung
- Sport/Freizeit
- Wohnen/Dienstl.
- Dienstl./Verwaltung
Freizeit
- Wohnen/
Versorgen
- Einkaufen/Freizeit
- Hochschule
- Dienstl./Wohnen
- Sport/Freizeit/Kultur/Tourismus



ÖV - S-Bahn

Die S-Bahn ist das zukünftige Rückgrat der Verbindungen Richtung Bahnhof und Zentrum von Luzern. Deshalb werden die Buslinien mit der S-Bahn örtlich bei den S-Bahn Haltestellen und fahrplanmässig direkt verknüpft. Die zusätzliche Haltestelle Horw Süd und die längerfristige Verdichtung des Intervalls der S-Bahn bewirken, dass das Gebiet dereinst gemäss ÖV-Güteklassen als „sehr gut erschlossen“ gilt.

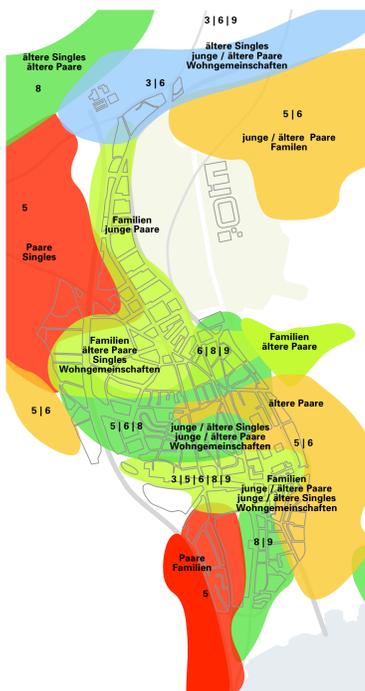
Abgleich mit Aggloprogramm pendelt

- bestehende S-Bahn-Haltestelle
- neue S-Bahn-Haltestelle
- Radius 300 | 500 | 700 m
- Ringbus LuzernSüd



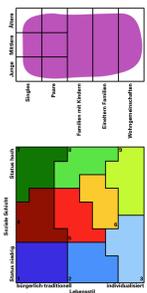
2 grosse Parks

Die Allmend und das Seeufer sind von übergeordneter Bedeutung. Sie sind stark nutzungsbezogen und nehmen verschiedenen Einrichtungen für Sport und Freizeit auf. Das Seeufer ist auch für den Tourismus attraktiv.



Neue Entwicklung der Wohnräume

Das Miteinander unterschiedlicher Nutzergruppen bietet Gewähr für ein funktionierendes städtisches Leben. Ausgehend von der bestehenden Bewohnerstruktur wird der Raum für die unterschiedlichen Wohnbedürfnisse entwickelt:
Wohnen am Park und am See
Wohnen in der Gartenstadt
Wohnen in der dichten Stadt



ÖV - Busnetz

Mit dem Bus werden einerseits ausgewählte und eingeführte Verbindungen Richtung Stadt Luzern und andererseits gebietsinterne Verbindungen sichergestellt. Letzteres wird durch die neue Ringbuslinie unterstützt. Das Busnetz verbindet die Quartiere in LuzernSüd direkt mit der S-Bahn. Die neue Ringbuslinie sowie die z.T. neu geführten heutigen Buslinien sind an den S-Bahnhaltestellen mit der S-Bahn eng verknüpft. Das gebietsbezogene Verkehrsmanagement mit zeitweiser Dosieren des Autoverkehrs an bestimmten Stellen sowie Busspuren in Bereichen mit Staufahrern sichern dabei das fahrlängere Abwickeln des Busverkehrs.

Abgleich mit Aggloprogramm pendelt

- Ringbus Luzern Süd
- Linie 1
- Linie 16
- Linie 20
- Linie 21
- Linie 31



MIV

Für das Basissetz des MIV ist keine Kapazitätserhöhung vorgesehen (ev. Ausnahmen: Autobahn und Spange Süd). Deshalb muss der Autoverkehr stabilisiert werden. Dies erfolgt mittels der attraktiven Angebote im ÖV und Langsamverkehr sowie weiteren „push and pull“-Massnahmen. Das Basissetz des MIV wird entsprechend dem Charakter und den Bedürfnissen der durchfahrenen Ortsteile verträglich ausgebildet. Das restliche Strassennetz wird derart organisiert, dass bezogen auf die Ortsteile / die Quartiere kein Durchgangsverkehr möglich ist.

Abgleich mit Aggloprogramm pendelt

Steuerungsinstrument

Erwartete Wirkungen und Erfolg werden sich nicht automatisch einstellen. Als Steuerungsinstrument für die angestrebte Abstimmung von Nutzungen und Verkehr wird ein systematisches Monitoring und Controlling aufgebaut und eingeführt.

