

GEMEINDERAT
Bericht und Antrag

Nr. 1564
vom 4. Februar 2016
an Einwohnerrat von Horw
betreffend Planungsbericht Entwicklungskonzept LuzernSüd:
Grundkonzept Verkehr



Einleitung

Das Grundkonzept Verkehr von LuzernSüd wurde allen drei Parlamenten (Luzern, Kriens und Horw) am 26. November 2015 vorgestellt. Mit vorliegendem Bericht wird Ihnen nun das Konzept zur Beratung vorgelegt. Im Gegensatz zu Horw wird in Luzern und Kriens zusätzlich im Bericht und Antrag noch das Vertiefungsgebiet II mit eingebunden. Dieses Vertiefungsgebiet bildet den nördlichen Abschluss des Entwicklungsgebiets LuzernSüd und damit den Übergang zum Stadtgebiet. Die Gemeinde Horw wird territorial im Vertiefungsgebiet II nicht tangiert. Aus diesem Grund wird in unserem Bericht und Antrag auch nicht näher auf das Gebiet eingegangen. Orientierend finden Sie im Anhang die detaillierten Unterlagen für das Vertiefungsgebiet II (siehe digitaler Anhang).

Die Vertiefungsgebiete, welche Horw betreffen (Gebiete III und V), werden Ihnen in nachfolgenden Bericht und Anträgen zu Kenntnis gebracht.

Übersicht

LuzernSüd ist ein dynamisches, gemeindeübergreifendes Stadtgebiet der Gemeinden Kriens, Horw und der Stadt Luzern, in dem sich verschiedene Entwicklungs- und Bauprojekte in Planung oder im Bau befinden. Zur besseren Koordination und Kohärenz der Entwicklung von Luzern Süd haben die beteiligten Projektentwickler und die drei Gemeinden als Teil des Gemeindeverbandes LuzernPlus in enger Zusammenarbeit ein Entwicklungskonzept LuzernSüd erarbeitet. Es bildet die gestalterische Grundlage für die zukünftigen Bebauungen, Verkehrsentwicklung und die Gestaltung der öffentlichen Räume in LuzernSüd.

Als nächster Schritt werden innerhalb des Perimeters LuzernSüd Vertiefungsstudien zu fünf Teilgebieten durchgeführt. Die Studie zum Vertiefungsgebiet II Eichhof/Luzernerstrasse wurde im Juni 2014 abgeschlossen. Gegenstand der Vertiefungsstudie ist eine präzise Auseinandersetzung mit stadträumlichen und verkehrlichen Qualitäten, Defiziten sowie Potenzialen und die Erarbeitung von stadträumlichen Planungsrichtlinien. Kommunale und kantonale Fachstellen, Eigentümerinnen und Eigentümer sowie Interessierte wurden partizipativ in den Prozess eingebunden.

Im Bestreben einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung von LuzernSüd wurde 2014/15 zudem das Grundkonzept Verkehr ausgearbeitet, das den Weg zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung in LuzernSüd aufzeigt. Kernelement dabei ist die gezielte Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr.

Im vorliegenden Bericht und Antrag werden Ihnen der wichtigste Inhalt des Grundkonzeptes Verkehr zusammengefasst sowie die Bedeutung und der ergänzende Handlungsbedarf aus Sicht der Gemeinde Horw aufgezeigt.

Inhaltsverzeichnis

Seite

Übersicht.....	3
Glossar.....	4
1 Zielsetzung.....	6
2 Ausgangslage.....	6
3 Bedeutung des Entwicklungskonzeptes LuzernSüd.....	6
3.1 Generelle Bedeutung.....	7
3.2 Bedeutung für Horw.....	7
4 Grundkonzept Verkehr.....	8
4.1 Grundsätze/Philosophie.....	8
4.1.1 Abstimmung Siedlung und Verkehr.....	10
4.2 Öffentlicher Verkehr.....	11
4.3 Veloverkehr.....	11
4.4 Fussverkehr.....	12
4.5 Motorisierter Individualverkehr.....	13
4.6 Parkierung.....	14
4.6.1 Parkplatzreglemente.....	15
4.7 Verkehrsmanagement.....	15
4.8 Mobilitätsmanagement.....	15
4.8.1 Mobilitätsmanagement für Areale.....	16
4.8.2 Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung.....	16
4.8.3 Mobilitätsmanagement in Unternehmen.....	17
4.9 Monitoring und Controlling.....	17
4.10 Umsetzung.....	18
5 Handlungsbedarf aus Horwer Sicht.....	20
5.1 Umsetzung.....	20
5.2 Kostenschätzung für die Gemeinde Horw.....	20
5.3 Nachtragskredit.....	21
6 Würdigung.....	21
7 Antrag.....	22

Glossar

ASP	Abendspitzenstunde
ASTRA	Bundesamt für Strassen
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
FV	Fussverkehr
GVK	Gesamtverkehrskonzept
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MSP	Morgenspitzenstunde
öV	öffentlicher Verkehr
RV	Radverkehr
SSV	Spitzenstundenverkehr
VBGK	Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept
vif	Dienststelle Verkehr und Infrastruktur des Kantons Luzern
VVL	Verkehrsverbund Luzern

Sehr geehrter Herr Einwohnerratspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren Einwohnerräte

Der Einwohnerrat Horw hat das Entwicklungskonzept LuzernSüd am 20. März 2014 zustimmend zur Kenntnis genommen. Der vom Gemeinderat definierte Handlungsbedarf bezüglich Verkehr, Infrastruktur, ökologischen und sozialräumlichen Aspekten wurde vom Parlament gestützt. Es wurde eine Bemerkung überwiesen, dass der Gemeinderat sich einsetzen soll, vor allem im Bereich Verkehr und Versorgung Behördenverbindlichkeit zu erreichen.

Der Einwohnerrat Kriens hat am 20. Februar 2014 das Entwicklungskonzept LuzernSüd mit 33 zu 0 Stimmen (1 Enthaltung) zur Kenntnis genommen und die Kredite für die weiteren Planungen genehmigt. Überwiesen wurde ein Antrag der Baukommission, dass der Gemeinderat in den Jahren 2016 und 2018 in weiteren Planungsberichten über die Ergebnisse zu berichten hat. Zudem wurde eine Bemerkung der CVP überwiesen, dass in der Planung auch die Bedürfnisse des lärmerzeugenden Gewerbes (z.B. Spenglereien, Schlossereien, Schreinereien) zu berücksichtigen seien.

Der Grosse Stadtrat Luzern hat ebenfalls am 20. Februar 2014 das Entwicklungskonzept LuzernSüd zur Kenntnis genommen und den Bericht des Stadtrats zustimmend zur Kenntnis genommen, in dem der Stadtrat in den Bereichen Abstimmung Verkehr und Siedlung sowie Berücksichtigung ökologischer Aspekte Handlungsbedarf aufgezeigt hat. Zudem wurden Protokollbemerkungen zur fehlenden sozialen Dimension und zum Fussverkehr überwiesen.

1 Zielsetzung

Mit der Beteiligung der Gemeinde Horw an der Entwicklung des Stadtraums LuzernSüd wollen wir Rahmenbedingungen für die nachhaltige Entwicklung dieses Raums schaffen. Dabei verfolgen wir insbesondere folgende Zielsetzungen:

- Siedlung und Verkehr unter spezieller Berücksichtigung des öV, sowie Fuss- und Veloverkehrs abstimmen;
- Die soziale Dimension der Nachhaltigkeit berücksichtigen;
- Die energetischen Vorgaben aus den Energierichtplänen der Gemeinde und des Kantons einhalten;
- Frei- und Grünräume ökologisch aufwerten;
- Hochwertige städtebauliche Entwicklung anstreben;
- Günstige Rahmenbedingungen für Liegenschaften in LuzernSüd schaffen.

2 Ausgangslage

Gemäss kantonalem Richtplan und dem Agglomerationsprogramm soll im Agglomerationsraum Luzern die Siedlungsentwicklung weitestgehend nach innen erfolgen. Die zukünftigen Nutzungen sollen an den Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs entwickelt werden. 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 (siehe Titelblatt vom Grundkonzept Verkehr) als integrierter Bestandteil des Agglomerationsprogramms zeichnet diese Entwicklung für LuzernPlus als Ganzes, aber auch für die einzelnen Verbandsgemeinden 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. Das Siegerprojekt wurde im Januar 2013 der Öffentlichkeit präsentiert. Das Siegerteam Ernst Niklaus Fausch Architekten eth/sia GmbH und das Team LuzernSüd haben gestützt auf das Siegerprojekt das Entwicklungskonzept LuzernSüd vom November 2013 abgeleitet. Mit dem Planungsbericht Nr. 1519 hat der Einwohnerrat das Entwicklungskonzept LuzernSüd zustimmend zur Kenntnis genommen.

Innerhalb von LuzernSüd hat die Projektgruppe Verkehr in den Jahren 2014/2015 das Grundkonzept Verkehr für den Raum LuzernSüd erarbeitet. Die Projektgruppe besteht aus Fachplanern der Standortgemeinden Kriens, Horw und Luzern, des regionalen Entwicklungsträgers LuzernPlus, des Kantons Luzern (vif und VVL), des Bundes (ASTRA) sowie den Projektentwicklern des Teams LuzernSüd.

3 Bedeutung des Entwicklungskonzeptes LuzernSüd

LuzernSüd ist einer von drei grenzüberschreitenden funktionalen Räumen der Agglomeration Luzern, für die unter der Leitung des regionalen Entwicklungsträgers LuzernPlus Entwicklungskonzepte erarbeitet und deren Umsetzung koordiniert werden. Innerhalb von LuzernSüd gibt es fünf Vertiefungsgebiete, welche nacheinander, mit unterschiedlicher Priorisierung, betrachtet und erarbeitet werden. In diesen fünf Gebieten gibt es sehr grosses Entwicklungspotenzial.

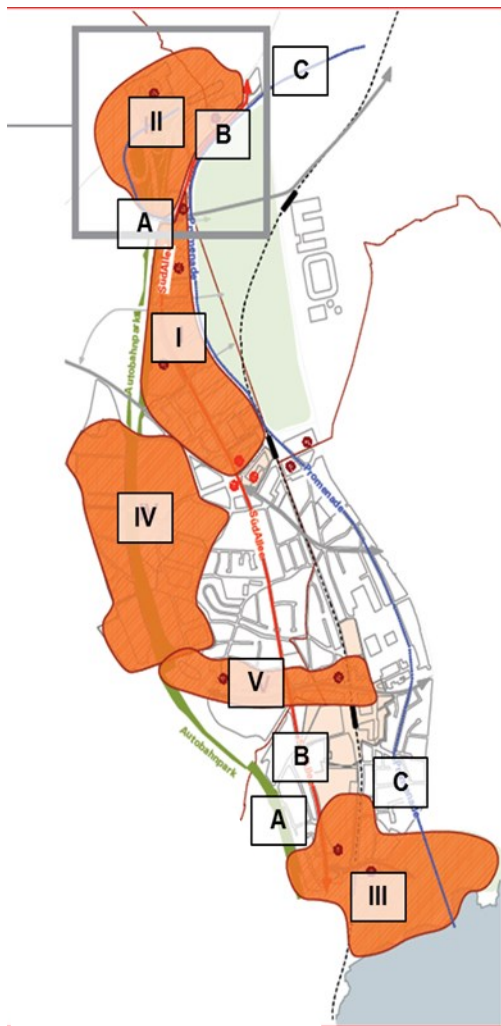


Abb. 1: Bearbeitungssperimet LuzernSüd

Vertiefungsgebiete

- I Nidfeld
- II Eichhof / Anschluss A2 / Luzernerstrasse
- III Horw See
- IV Schlund / Grabenhof / Schweighof / Schällenmatt
- V Achse Pilatusmarkt / Horw Mitte

Lineare Strukturelemente

- A Autobahnpark
- B Südallee
- C Promenade

3.1 Generelle 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.

Das Entwicklungskonzept vom November 2013 bildet die gestalterische Grundlage für die zukünftigen Bebauungen und die Gestaltung der öffentlichen Räume in LuzernSüd.

Die grundeigentümerverbindliche 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 gewährt werden.

3.2 Bedeutung für Horw

Die künftige Entwicklung in diesem Raum ist für Horw in mehreren Hinsichten von hoher Bedeutung. Das grosse Entwicklungspotenzial in den Vertiefungsgebieten III und V (siehe Abb.1) muss koordiniert werden und soll zu einem attraktiven urbanen Stadtteil partizipieren. Eine solche Entwicklung schafft einen nicht zu unterschätzenden Mehrwert.

Darüber hinaus kommt der Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung eine grosse Bedeutung zu. Wie viel und welche Mobilität durch die Entwicklung in diesem Gebiet erzeugt

wird und wie der anfallende Verkehr abgewickelt werden soll, betrifft die Gemeinde Horw unmittelbar.

Die Funktionalität im Bereich des Autobahnanschlusses Luzern-Horw muss sichergestellt sein. Rückstaus auf die Stammstrecke müssen vermieden werden. Staubildungen auf der Autobahn bewirken ein Abfließen von Autobahnverkehr auf das lokale Basisnetz. Also dorthin, wo gewohnt und gearbeitet wird, Kinder auf ihrem Schulweg die Strassen queren müssen, der Bus fahrplangerecht verkehren sollte und die Gewerbetreibenden sowie Ladenbesitzer auf ein funktionierendes Strassennetz angewiesen sind.

Eines der grössten Entwicklungspotenziale befindet sich direkt neben Horw, nämlich im Gebiet Nidfeld- und Ringstrasse (Nidfeldstrasse, Schweighofpark, Pilatusarena etc.). Dort befinden sich ebenfalls die verkehrstechnischen Knackpunkte, welche bei einer nicht sorgfältigen Planung zu kollabieren drohen (Mattenkreisel, Knoten Vorderschlund und die Autobahnanschlüsse). Funktioniert diese Verbindung (Schlund bis Mattenkreisel) nicht, wird der Verkehr den Weg durch das Horwer Dorfzentrum suchen.

4 Grundkonzept Verkehr

Die Siedlungsentwicklung und Verdichtung „nach Innen“ (tendenziell eine Verdoppelung der Einwohnenden und Arbeitsplätze), verbunden mit einer hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität, sind die Ziele für LuzernSüd. Der Verkehr spielt bei der Umsetzung dieser Entwicklung eine ausschlaggebende Rolle. Die Gemeinden Kriens und Horw sowie die Stadt Luzern haben zudem im Rahmen des Studienauftrags und des Entwicklungskonzepts LuzernSüd die zentrale Prämisse formuliert, dass diese Entwicklung ohne Ausbau des Strassennetzes erfolgen soll (mit Ausnahme von Autobahn: Projekt Bypass). Ein neuer, zukunftsfähiger Umgang mit dem Verkehr, vor allem mit dem Autoverkehr, ist zwingend notwendig. Was im Studienauftrag und im Entwicklungskonzept erst skizziert werden konnte, wird im Grundkonzept Verkehr konkretisiert. Nebst der grundlegenden Philosophie werden der Angebotsausbau des öffentlichen Verkehrs, die Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr sowie die Massnahmen für den Autoverkehr thematisiert. Ebenso enthalten sind Massnahmenvorschläge für die Parkierung, das Verkehrsmanagement, das Mobilitätsmanagement und das Monitoring und Controlling sowie die Vorgaben für die weiterführenden Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepte.

Um die Funktionalität der Verkehrsinfrastrukturen und der Verkehrsangebote zu gewährleisten sowie die Einhaltung der Belastbarkeitsgrenzen sicherzustellen, bedarf es eines umfassenden Monitoring und Controllings. Die Aussagen des Grundkonzepts Verkehr zum MIV, Fuss- und Veloverkehr, öffentlichen Verkehr, zur Parkierung, zum Verkehrs- und Mobilitätsmanagement sind für die Vertiefungsgebiete wegleitend.

4.1 Grundsätze/Philosophie

Das Grundkonzept Verkehr LuzernSüd wurde im Juni 2015 abgeschlossen und basiert auf folgenden Grundsätzen:

- Das Grundkonzept Verkehr LuzernSüd stellt einen nachhaltigen Paradigmenwechsel dar, wobei das Abstimmen von Siedlung und Verkehr der Schlüssel ist.
- Das Ausüben der Mobilitätsbedürfnisse ist gewährleistet und soll nicht eingeschränkt werden.
- Das raumplanerische Ziel einer Verdichtung nach Innen erfolgt ohne Ausbau des Strassennetzes für den MIV (mit Ausnahme des Nationalstrassennetzes/Bypass). Das Siedlungswachstum wird durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs begleitet.
- Das Grundkonzept Verkehr ist ein iteratives, „lernendes“ Projekt. Es gibt keinen starren Ziel- resp. Prognosezustand. Die Verkehrsentwicklung wird laufend beobachtet und in Abstimmung zur Siedlungsentwicklung präzise gesteuert (Monitoring und Controlling).

- Das Grundkonzept Verkehr ist ein Mehrgenerationenprojekt. Es regt Änderungen im Mobilitätsverhalten an und stellt heute die Weichen für morgige Lebensqualitäten.
- Damit der Prozess des Monitorings und Controllings funktioniert, braucht es eine konsequente, fach- und gemeindeübergreifende sowie alle zuständigen und betroffenen Stellen integrierende Zusammenarbeit (Bund, Kanton, Gemeinden, Grundeigentümer, LuzernPlus, Verkehrsverbund Luzern und öV-Unternehmen u.a.).
- Das Grundkonzept Verkehr bedarf der angemessenen Behördenverbindlichkeit, der gemeindeübergreifenden koordinierten Umsetzung sowie der Kommunikation und Partizipation. Es beruht auf einem Paradigmenwechsel in der Planung und auf der Änderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung. Es bedarf der Akzeptanz und Identifikation aller Beteiligten und Betroffenen.

Die Umsetzung erfolgt über die 3-V-Strategie:

- **Verkehr vermeiden:** Durch Mischnutzungen und Ansiedlung von Einrichtungen der Nahversorgung sollen „kurze Wege“ gefördert werden. Damit kann die Verkehrsnachfrage bzw. die tatsächliche Verkehrsleistung reduziert werden.
- **Verkehr verlagern:** Das aus den Nutzungen generierte Verkehrsaufkommen muss mehrheitlich vom öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und dem Veloverkehr bewältigt werden. Dazu sind Anreize für die Benützung des öV, des Fuss- und des Veloverkehrs zu schaffen und Beschränkungen beim Autoverkehr, z.B. Parkplatzbewirtschaftungen und -reduktionen, notwendig.
- **Verkehr verträglich gestalten:** Durch die Orientierung an den Belastbarkeitsgrenzen des Strassennetzes soll eine verträgliche Abwicklung des MIV und die damit geforderte Lebens- und Aufenthaltsqualität gewährleistet werden.

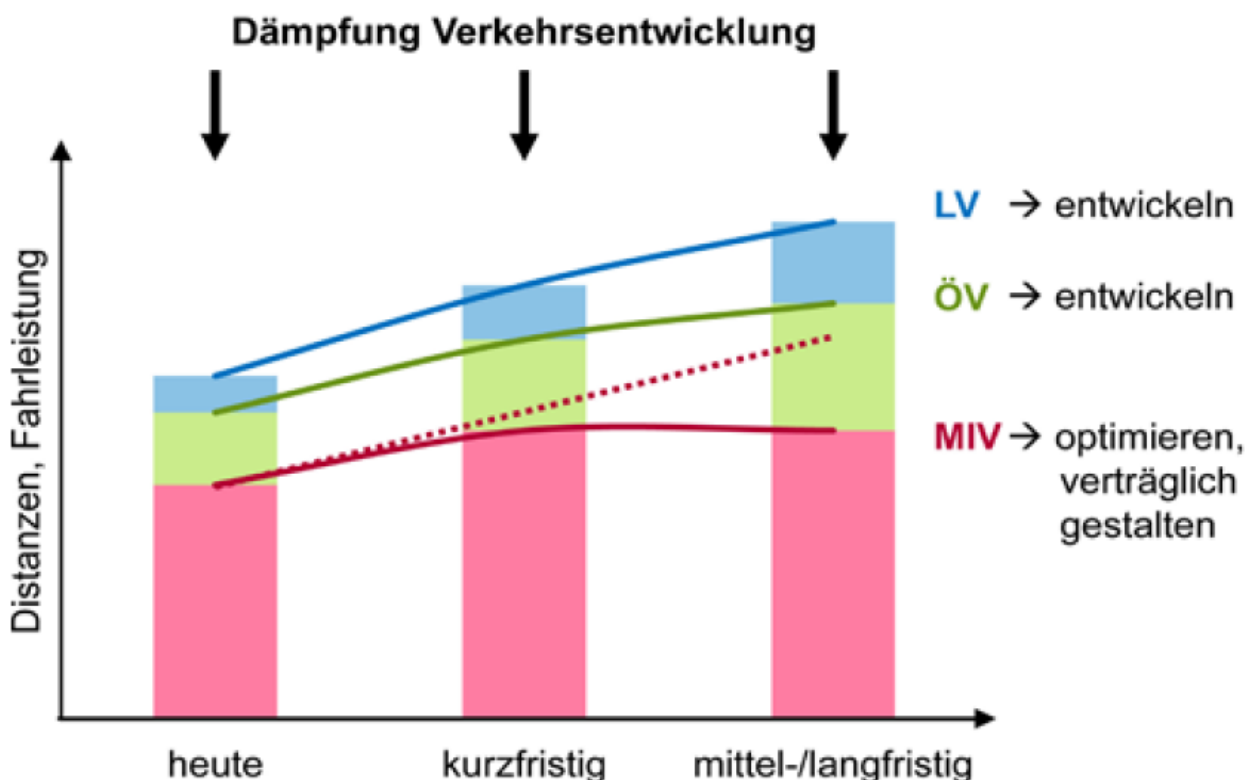


Abb. 2: Zeigt die Verkehrsentwicklung in Bezug auf die Fahrleistung (Distanzen). Darf nicht mit dem Modal-Split verglichen werden.

4.1.1 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist das Kernelement des Konzepts. Ziel ist es, die angestrebte Verdichtung in LuzernSüd unter Gewährleistung einer möglichst hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität zu ermöglichen. Gefordert sind sowohl die Verkehrsplanung, wie auch die Siedlungsplanung. Die Planung beispielsweise, indem Siedlungsstrukturen mit kurzen Wegen gefördert werden, der Raum optimal ausgenutzt wird und die gesellschaftlichen und technischen Entwicklungen von Beginn an in die Planungen einbezogen werden. Die Verkehrsplanung ihrerseits, indem für die erforderliche Mobilität optimale Voraussetzungen geschaffen und sichergestellt werden, andererseits müssen die negativen Auswirkungen des Verkehrs minimiert resp. verhindert werden.

Basis zur Umsetzung ist der Vergleich zwischen Belastung und Belastbarkeit. Dabei werden sowohl die technische Leistungsfähigkeit, wie auch die Verträglichkeit der Verkehrsinfrastrukturen berücksichtigt. Mittels Monitoring wird dazu sowohl die MIV-Belastung im Bestand wie auch mit künftigen Entwicklungen geprüft. Ist die Belastung kleiner als die Belastbarkeit, müssen keine Massnahmen ergriffen werden. Ist die Belastung hingegen höher als die Belastbarkeit, sind Massnahmen zu ergreifen (push and pull).

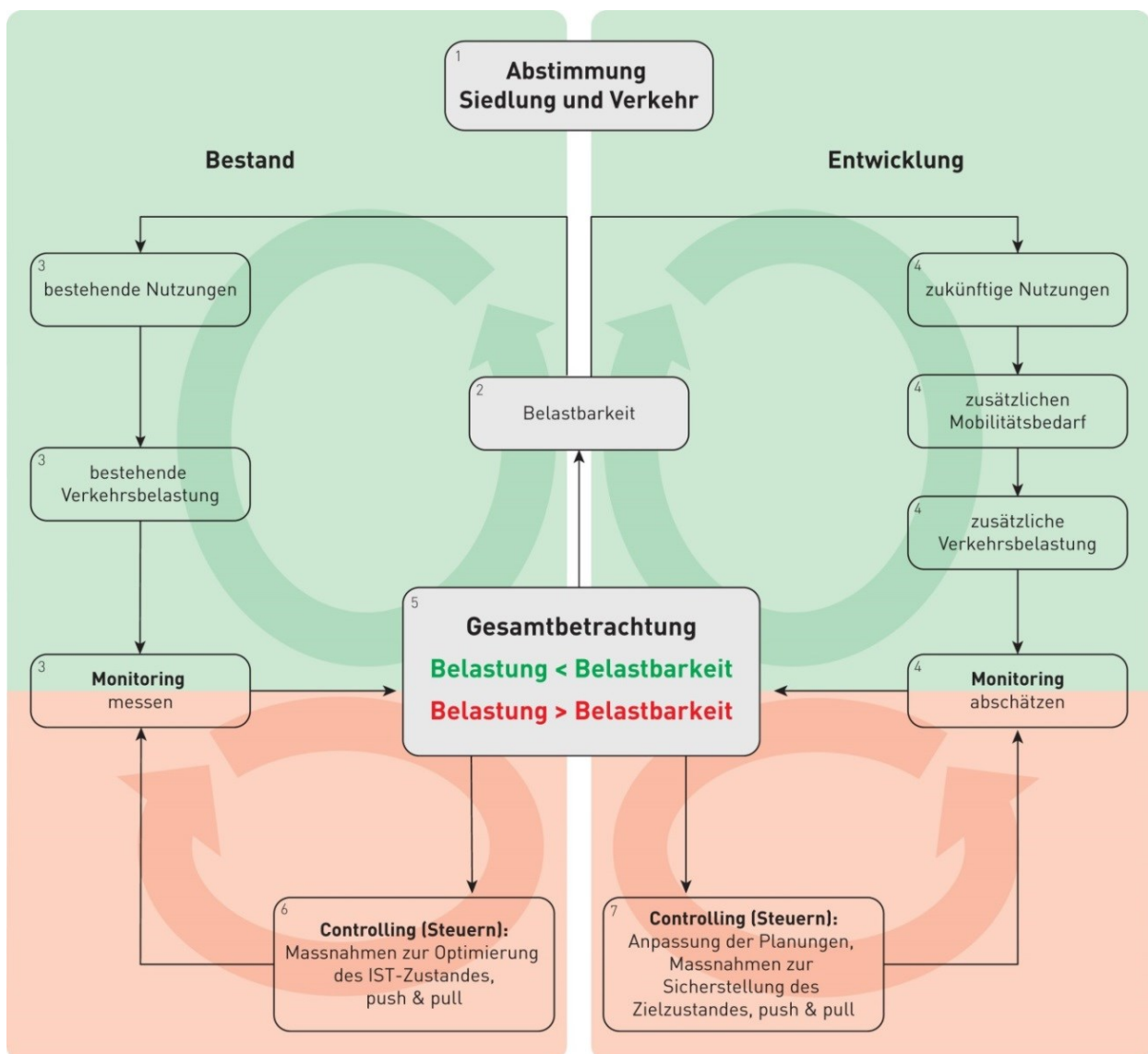


Abb. 3: Regelkreise Abstimmung Siedlung und Verkehr

Die Planungsgrundsätze, auf welchen das Grundkonzept Verkehr LuzernSüd basiert, stellen national etablierte Standards dar und entsprechen den übergeordneten Planungen von Bund und Kanton (Raumplanungsgesetz, Kantonaler Richtplan usw.).

4.2 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr (Zentralbahn und Busnetz) soll so optimiert werden, dass der Zusatzverkehr, der durch die zusätzlichen Nutzungen in LuzernSüd resultiert, zusammen mit dem Fuss- und Veloverkehr aufgenommen werden kann. Die Gesamtverkehrskapazität wird gesteigert. Dabei ist es wichtig, den fahrplangerechten öV-Betrieb mit möglichst kurzen Reisezeiten zuverlässig sicherzustellen und attraktive Anschluss- und Umsteigeverhältnisse zu schaffen. Der öffentliche Verkehr soll gemäss den folgenden Stossrichtungen weiterentwickelt werden:

- Das Rückgrat und gleichzeitig leistungsfähigste öV-Angebot in LuzernSüd bildet die Zentralbahn. Durch Taktverdichtungen wird das Angebot laufend verbessert; von vier auf acht Fahrten/h in den Hauptverkehrszeiten ab 2030.
- Die neue tangentielle Trolleybus Linie 3 (Kriens–Emmenbrücke) ermöglicht insbesondere zwischen Kriens und Luzern Pilatusplatz eine massive Kapazitätssteigerung.
- Die Linie 14 wird von der Eichwil/Luzernerstrasse weg in die Arsenalstrasse verlegt. Dadurch kann die Linienführung direkter erfolgen, die Fahrplanstabilität kann gesteigert und das Gebiet entlang der Arsenalstrasse attraktiver mit dem öV erschlossen werden.
- Mit der Anbindung der Linien 14 und 16 an den Bahnhof Kriens Mattenhof werden die Umsteigebeziehungen Bus-Bahn verbessert.
- Mit der Führung der Linie 21 über die Motelstrasse wird das Gebiet Schällematt/Schweighof gut an den öV angebunden.
- Die „Verschränkung“ der Linien 16 und 20 im Raum Zentrum Horw/Bahnhof Horw schafft kürzere, attraktivere Streckenführungen ohne Umwegfahrten auf beiden Linien (Vergleich Ist- und Zielzustand gemäss Konzept). Zudem wird auf diese Weise auch die Linie 20 an den Bahnhof Horw angebunden. → Dieser Konzeptstand wird in das AggloMobil quattro vom VVL aufgenommen.
- Mit der Realisierung des Bus-Hubs Horw wird eine Verbesserung der Umsteigebeziehungen Bus-Bahn erreicht.
- Der neue S-Bahnhof Horw Süd bietet den dortigen Entwicklungsgebieten eine optimale Verbindung mit dem Agglomerationszentrum Luzern. Auch hier werden Bahn und Bus optimal miteinander verknüpft. Nach aktuellem Planungsstand ist dies jedoch erst langfristig realisierbar (Inbetriebnahme ab ca. 2035). Bis dahin soll nebst der Linie 16C auch die Linie 20 bis nach Ennethorw geführt werden. Die öV-Entwicklung im Süden von Horw ist zeitlich mit der Entwicklung „Horw Süd“ zu koordinieren.
- Eine neue Ortsbuslinie in Horw erschliesst die Gebiete Winkel und Spitz mit den Bahnhöfen und dem Zentrumsbereich (Der Bedarf im Gebiet Winkel gilt es zu prüfen → Vergleich AggloMobil due).

Für den öffentlichen Verkehr gelten unter anderen folgende Ziele:

- Langfristiger Modal-Split-Anteil von 35 % für den öV (in Bezug auf das innerhalb von LuzernSüd mit dem Hauptverkehrsmittel pro Weg generierte Verkehrsaufkommen)
- Schaffen von attraktiven Anschluss- und Umsteigeverhältnissen an den Umsteigepunkten.

4.3 Veloverkehr

Sichere, attraktive und direkte Veloverbindungen sollen die Gesamtverkehrskapazität steigern. Dies sowohl für geübte, schnelle als auch für unsichere Velofahrende (Alltagsverkehr, Freizeitverkehr). Dazu ist der Aufbau von Veloschnellverbindungen (Velobahnen) zum Verbinden der Zentren untereinander notwendig. Diese verlaufen entlang der beiden Seiten des zb-Trassees in die Stadt Luzern sowie von Kriens nach Luzern via Langsägestrasse. Eine wichtige Längsachse bildet der für 2016 geplante Rad-/Gehweg auf dem ehemaligen Zentralbahntrasse. Das Teilkonzept Veloverkehr nimmt die Längs- und Querverbindungen aus der bestehenden Sied-

lungs- und Freiraumstruktur auf und bilden diese als attraktive, hochwertige und direkte Fuss- und Veloverkehrsachsen aus. Eine besondere Bedeutung kommt dabei den Kreuzungspunkten der Längs- und Querachsen zu.

Ergänzt wird dieses Grundgerüst durch ein engmaschig verästeltes Verbindungsnetz, welches die Hauptverkehrsachsen und Velobahnen verknüpft und so die Feinerschliessung der verschiedenen Quartiere erfüllt. Im Velonetz hat die gute Erreichbarkeit der S-Bahnhöfe einen hohen Stellenwert. Ausserdem sind gute Verknüpfungen der Veloverbindungen beidseits der Gleisanlagen, welche eine Zäsur durch das Gebiet von LuzernSüd bilden, von zentraler Bedeutung. Durch ausreichend gedeckte Veloabstellplätze im unmittelbaren Zugangsbereich an den Bahnstationen und bei ausgewählten Bushaltestellen sowie einem ausreichenden Angebot an sicheren, gedeckten, gut zugänglichen Veloabstellplätzen bei den neuen Überbauungen (nahe an den Gebäudezugängen) wird die Attraktivität des Velos als Verkehrsmittel zusätzlich gesteigert.

Zur Förderung des Veloverkehrs werden unter anderen folgende Zielsetzungen und Massnahmen vorgeschlagen:

- Langfristiger Modal-Split-Anteil von 30 - 35 % für den Velo- und Fussverkehr zusammen (in Bezug auf das innerhalb von LuzernSüd mit dem Hauptverkehrsmittel pro Weg generierte Verkehrsaufkommen)
- Sicherstellen von direkten, attraktiven, sicheren und komfortablen Wegen sowohl für geübte, schnelle als auch für unsichere Velofahrende (Alltagsverkehr, Freizeitverkehr).

Es gilt zu erwähnen, dass bei der schematischen Darstellung (siehe GVK Seite 35) die Querung beim Bahnhof Horw durchgehend gezeichnet ist. Wie wir Ihnen im Bericht und Antrag Nr. 1552 (12.5 Personenunterführung) aufgezeigt haben, wird es aber bei einer reinen Fussgängerunterführung bleiben.

4.4 Fussverkehr

Quartiere mit kurzen, attraktiven, komfortablen und sicheren Wegen zu nahe liegenden Versorgungsmöglichkeiten, Bildungseinrichtungen, öV-Haltestellen und Erholungsräumen tragen zur Beeinflussung des Modal-Splits und zum Funktionieren von autofreien resp. autoarmen Nutzungen bei. Die Verkehrssicherheit für alle soll erhöht werden, insbesondere für die Schulkinder. Hindernisfreie Räume helfen, damit sich auch mobilitätseingeschränkte Personen sicher und frei bewegen können. Kurze Wartezeiten an mit Lichtsignalen geregelten Querungsstellen gewährleisten das Überqueren einer Strasse innerhalb einer Grünphase und steigern die Attraktivität für zu Fuss gehende zusätzlich.

Wie das Teilkonzept Veloverkehr orientiert sich das Teilkonzept Fussverkehr an den Längs- und Querverbindungen aus der bestehenden Siedlungs- und Freiraumstruktur und bildet diese als attraktive, hochwertige und direkte Fuss- und Veloverkehrsachsen aus. Das Basisnetz des Fussverkehrs führt mehrheitlich entlang der Hauptverkehrsachsen. Ergänzt wird es durch ein dichtes Netz an Verbindungsachsen, welche die Feinerschliessung zu den einzelnen Quartieren sowie die Verknüpfung zwischen den Hauptverkehrsachsen bilden. Im Zuge der laufenden Attraktivierung sollen Trottoirs entlang von Hauptverkehrsachsen (Basisnetz) in Proportion zu den Fahrbahnflächen gestellt werden und entlang der Hauptverkehrs-Verbindungen deutlich mehr als die minimalen 2 m Breite aufweisen. Als weitere Gestaltungsmittel könnten die Trottoirs räumlich von der Fahrbahn abgesetzt werden, um die Attraktivität für den Fussverkehr zu steigern.

Für die Entwicklung des Fussverkehrs gelten unter anderem folgende Ziele:

- Langfristiger Modal-Split-Anteil von 30 - 35 % für den Velo- und Fussverkehr zusammen (in Bezug auf das innerhalb von LuzernSüd mit dem Hauptverkehrsmittel pro Weg generierte Verkehrsaufkommen).
- Sicherstellen von direkten, attraktiven, sicheren und komfortablen Wegen für den Fussverkehr (Kohärenz) zur Steigerung der Gesamtverkehrskapazität.

4.5 Motorisierter Individualverkehr

Die Zielsetzungen beim motorisierten Verkehr wurden wie folgt festgelegt:

- Sicherstellen, dass kein Rückstau auf den Fahrstreifen der Stammstrecke des Autobahnnetzes auftritt
- Gewährleisten der Funktionalität des Strassennetzes für den wirtschaftlich notwendigen motorisierten Individualverkehr und zur Verfügung stellen des dafür erforderlichen Strassenraums
- Sicherstellen, dass die Belastung der Strassenabschnitte, deren Belastbarkeit nach den Grundsätzen der angebotsorientierten Planung nicht überschreitet
- Sicherstellen einer flüssigen und verstetigten Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs innerhalb von LuzernSüd mithilfe eines schrittweisen Aufbaus eines Verkehrsmanagementsystems
- Anzustrebender Modal-Split-Wert langfristig = 35 %
- Erhöhen der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden

Die Funktion der Strassen wurde einerseits in verkehrsorientierte Achsen (Verbindungsachsen), die in erster Linie dem Durchleiten von Verkehr, respektive dem Verbinden von verschiedenen regionalen Zielorten dienen, eingeteilt, andererseits in siedlungsorientierte Achsen, welche frei vom Durchgangsverkehr sein sollen. Der Verkehr soll verträglich abgewickelt werden und dadurch zu einer hohen Wohn- und Lebensqualität beitragen. Verkehrs- wie auch siedlungsorientierte Achsen unterstehen einer vielseitigen Wechselwirkung mit den angrenzenden Nutzungen.

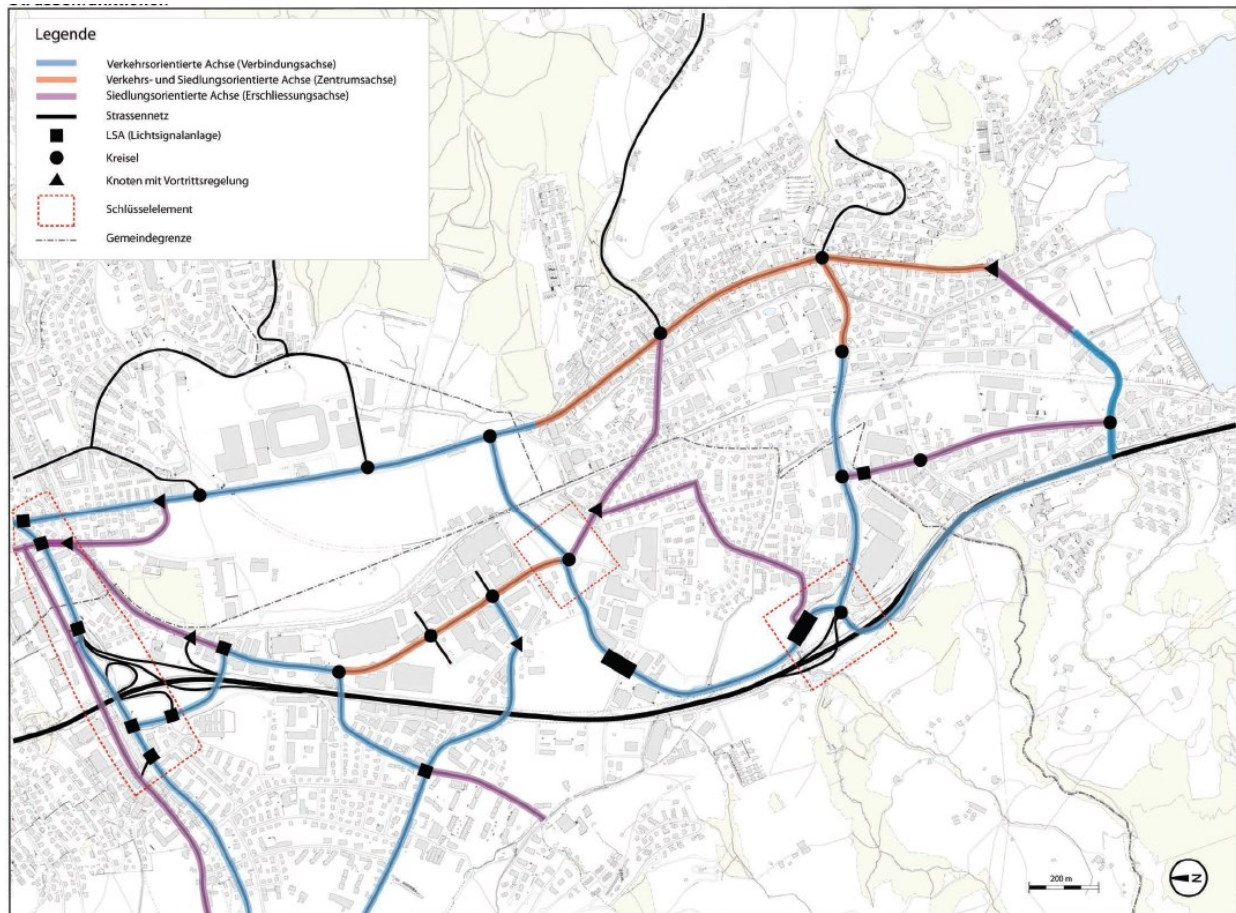


Abb. 4: Strassenfunktion in LuzernSüd → Bemerkung: Die Krienserstrasse wird in der Darstellung sematisch durchgehend gezeichnet, sollte natürlich unterbrochen sein!

Nach Möglichkeit wird der Verkehr aus den Vertiefungsgebieten möglichst direkt auf das Autobahnnetz geführt. Verbindungen in die Stadt Luzern sowie in die Zentren von Horw und Kriens werden über Verbindungs- und Zentrumsachsen, und nicht über Erschliessungsachsen abgewickelt. Der Kreisel Mattenhof, der Kreisel Schlund und der LSA-Bereich Eichwil/ Luzernerstrasse werden als die drei Schlüsselemente hinsichtlich technischer Belastbarkeit und Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes betrachtet.

Die beiden Autobahnanschlüsse Luzern-Horw und Luzern-Kriens werden Mehrbelastungen erfahren. Sofern die Belastbarkeiten eingehalten werden, funktionieren die Anschlüsse. Bei den Autobahnabfahrten darf es jedoch nicht zu Rückstau auf die Stammstrecke kommen. Mithilfe von Verkehrsmanagementmassnahmen soll genügend Stauraum an den Ausfahrtsstrecken geschaffen werden (z.B. mehrere Ausfahrtsstreifen). Durch eine Bewirtschaftung der Lichtsignalanlagen soll der Abfluss ab der Autobahn stets gewährleistet werden und ein Rückstau bis auf die Stammstrecke verhindert werden. Die Busspur entlang der Luzernerstrasse Richtung Kriens und das Verlegen der Buslinie 14 in die Arsenalstrasse schaffen im unmittelbaren Anschlussbereich Freiraum für das Gewährleisten der Funktionalität der Ein- und Ausfahrten der Autobahn. An der Ringstrasse Nord sind Massnahmen, wie der Bau einer Busspur sowie Zufahrtsdosierung mit einer LSA Hinterschlund, notwendig.

4.6 Parkierung

Neue Mobilitätsformen, wie z.B. Car-Sharing, tragen dazu bei, dass weniger Menschen ein eigenes Auto erwerben und dadurch auch weniger neue private Parkplätze benötigt werden. Diese Entwicklungen bewirken, dass es schon heute in gut erschlossenen Gebieten einen „Überschuss“ an privaten Parkplätzen gibt (Credit Suisse: Wohnen und Mobilität. Die Bedeutung der Mobilität beim Wohnungsbau, Präsentation D. Hediger, 2012). Der Anteil an autofreien Haus-

halten in der Schweiz beträgt durchschnittlich 21 %, in den Agglomerationen ist er teils wesentlich höher, z.B. 42 % in der Stadt Luzern. Aufgrund der aktuellen Entwicklungen ist anzunehmen, dass dieser Anteil in Zukunft weiter steigen wird (LUSTAT Statistik Luzern: Mobilität im Kanton Luzern, Hintergrundbericht, 2012).

4.6.1 Parkplatzreglemente

Die Anzahl neuer privater Parkplätze von Überbauungen werden heutzutage üblicherweise anhand einer Gesamtverkehrsbetrachtung dimensioniert. Dies bedeutet, dass die Erschliessungsgüte des öV sowie die Qualität des Fuss- und Veloverkehrs berücksichtigt werden. Damit wird deren Teil am Modal-Split adäquat berücksichtigt. Das Parkplatzreglement der Stadt Luzern sieht dies so vor. Die momentanen Parkierungsreglemente der Gemeinden Horw und Kriens gehen jedoch davon aus, dass die Erschliessung der Überbauungen zu 100 % durch den MIV erfolgt, unabhängig davon, ob die Überbauung in Horw Mitte, im Winkel, dem Mattenhof oder in Kriens Gabeldingen liegt.

Die Anzahl der vorhandenen Parkplätze hat direkte Auswirkungen auf die Menge der mit dem Auto zurückgelegten Wege. Ein Parkplatz erzeugt je nach Nutzung durchschnittlich 2.5 bis 3.5 Fahrten pro Tag. Mit der Anzahl neuer Parkplätze muss daher restriktiv (Reduktionen je nach Gebiet) umgegangen werden. Während die Stadt Luzern bereits über ein restriktives Parkplatzreglement verfügt, überarbeiten wir zur Zeit in enger Koordination mit der Gemeinde Kriens die Parkplatzreglemente, da diese nicht mehr dem „State of the Art“ entsprechen. Wir und die Gemeinde Kriens werden die Parkplatzreglemente nach dem Grundkonzept Verkehr den Parlamenten unterbreiten. Basis für die Überarbeitung bildet das Musterreglement, welches unter Federführung von LuzernPlus erarbeitet wurde und als Grundlage für die Gemeinden in der Agglomeration dienen soll.

Mit dem abgeflachten Wachstum der Autoparkplätze und den Modal-Split-Zielen von LuzernSüd kommt dem Veloverkehr künftig eine höhere Bedeutung zu und der Bedarf an Abstellplätzen steigt an. Eine genügende Anzahl ist im Rahmen der Entwicklung der Areale und schlussendlich in der jeweiligen Baubewilligung zu verlangen. Das gleiche gilt auch für Abstellplätze für Motorräder und Roller.

4.7 Verkehrsmanagement

Das Verkehrsmanagement beinhaltet vorwiegend die Steuerung und Koordination von Lichtsignalanlagen (LSA) sowie das Einrichten von Buspriorisierungen mittels Busspuren. Dadurch können die Verkehrssicherheit verbessert und die Umweltbelastungen reduziert werden. Die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes wird gesteigert und die Zuverlässigkeit des öV verbessert. Die Fahrplanzuverlässigkeit ist dabei von besonderer Bedeutung. Daneben soll auch der Veloverkehr bevorzugt behandelt werden, um dessen Attraktivität zu steigern.

Eine weitere Anwendung des Verkehrsmanagement ist die Ausfahrtsdosierung bei Arealen während starken Verkehrsbelastungen. Eine solche Ausfahrtsdosierung ist aber stark abhängig von der konkreten Nutzung und Verkehrserzeugung aus den Arealen. Diese funktionieren verkehrsabhängig, d.h. sie werden nur dann aktiv, wenn im Strassennetz hohe Auslastungen verzeichnet werden, also vor allem in den Spitzenstunden. Im Bebauungsplan Nidfeld wird dies beispielsweise mit der Festlegung eines maximalen Abendspitzenstundenwertes so vorgesehen.

Das Konzept zeigt auf, an welchen Stellen Busspuren vorgesehen werden sollen, an welchen sie geprüft werden sollen und wo Anpassungen an den Lichtsignalanlagen vorzusehen sind.

4.8 Mobilitätsmanagement

Mit dem Mobilitätsmanagement soll gezielt die Einstellung und das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden beeinflusst werden in Richtung vermehrter Nutzung des öffentlichen Verkehrs und

des Fuss- und Veloverkehrs. Dabei soll der Zugang zu diesen Verkehrsmitteln für alle Menschen und Organisationen verbessert werden. Die bestehende Infrastruktur soll möglichst effizient genutzt werden. Dafür ist eine einfache Verknüpfung und Koordination zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern erforderlich. Das Mobilitätsmanagement zielt aber auch darauf ab, Fahrten gar nicht erst entstehen zu lassen oder deren Distanzen zu reduzieren. Insgesamt soll die wirtschaftliche Effizienz des gesamten Verkehrssystems verbessert werden.

Das Mobilitätsmanagement findet grundsätzlich auf drei Ebenen statt:

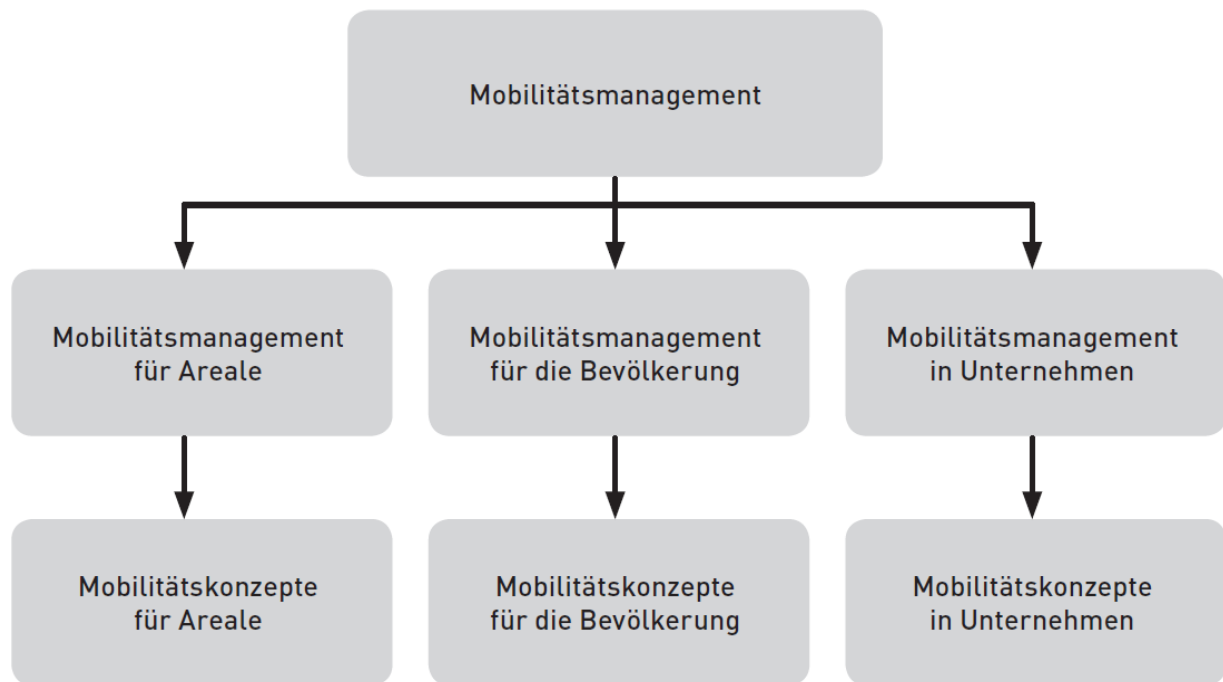


Abb. 5: Die drei Ebenen des Mobilitätsmanagements

4.8.1 Mobilitätsmanagement für Areale

Bereits bei der Entwicklung von Arealen soll im Planungs- und Baubewilligungsverfahren jeweils ein Mobilitätskonzept verlangt werden. Dieses beinhaltet eine Auflistung der geplanten Massnahmen und die Beschreibung der Vorgehensweise. Das Konzept zeigt vorerst auf, welche Themen im Mobilitätskonzept behandelt werden müssen und wird in den weiteren Projektphasen Bebauungs- und Gestaltungsplan sowie der Baubewilligung konkretisiert. Das Grundgerüst baut auf dem Handbuch „Mobilitätskonzepte für effiziente Areale“ von Energie Schweiz auf. Die Mobilitätskonzepte zeigen Massnahmen auf, wie der durch ein Projekt induzierte motorisierte Individualverkehr bezogen auf die zur Verfügung stehenden Strassenkapazitäten reduziert werden kann. Dafür soll die Benützung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs gefördert werden.

4.8.2 Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung

Das Mobilitätsmanagement für Gemeinden setzt an verschiedenen Punkten an. Im Zentrum steht die Bewusstseinsbildung bei der Bevölkerung durch Information und Beratung. Innerhalb der Aktionsfelder sind Aktivitäten zu wählen, die auf bestimmte Zielgruppen und/oder Verkehrsmittel ausgerichtet sind. Die Gemeinde resp. die Bevölkerung profitiert dabei auf verschiedenen Ebenen:

- Erhöhte Wohnqualität, erhöhte Standortattraktivität und verbesserte Erreichbarkeit dank weniger Fahrten und effizienterer Nutzung des Verkehrssystems
- Bessere wirtschaftliche Effizienz des gesamten Verkehrssystems

- Effizientere und nachhaltigere Mobilität der Bevölkerung
- Optimierter Zugang sowie effizientere und vermehrte Nutzung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss-/Veloverkehrs
- Verbesserte Koordination zwischen den Verkehrsträgern

4.8.3 Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Der Berufsverkehr bildet einen grossen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen. Unternehmen können mit Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagement das Verkehrsaufkommen, die Verkehrsmittelwahl, die effiziente Abwicklung etc. beeinflussen. Mit Massnahmen kann sowohl der Pendlerverkehr, der Geschäftsverkehr, der Kundenverkehr sowie der Güterverkehr optimiert werden.

Die Motivation für Mobilitätsmanagement-Massnahmen seitens eines Unternehmens kann vielfältig sein. Nachfolgend werden die häufigsten Ziele resp. der angestrebten Nutzen aufgelistet:

- Reduzierte Mobilitätskosten, Kosteneinsparungen
- Bessere Erreichbarkeit des Firmenstandorts
- Motivierter, zufriedener Mitarbeitende, die pünktlich und erholt am Arbeitsplatz sind; Gesundheitsförderung
- Modernes, nachhaltiges, verantwortungsbewusstes Firmen-Image
- Effizientes Nutzen von Firmenfahrzeugen
- Effizientes Nutzen von Flächen für Parkierung
- Erfüllen allfälliger Auflagen seitens der öffentlichen Hand (in Bezug auf Verkehrserzeugung, Parkierung etc.)

4.9 Monitoring und Controlling

In LuzernSüd spielen verschiedenste Einzelprojekte in unterschiedlichen Bereichen wie Städtebau, Architektur, Verkehr und Freiraum ineinander. Verantwortlich dafür sind unterschiedliche Organisationen wie private Bauherrschaften, Gemeinden, der Kanton und der Bund. Die einzelnen Projekte befinden sich zudem in unterschiedlichen Bearbeitungsstufen. LuzernSüd besteht somit aus einer Gesamtheit verschiedenster Projekte, die alle in einem Zusammenhang stehen und sich gegenseitig beeinflussen.

Das gemeinsame Hauptziel ist, dass die gemäss kantonalem Richtplan und kommunalen Vorstellungen angestrebte Siedlungsentwicklung in hoher Qualität erfolgen kann und der Verkehr „funktioniert“. Damit alles und alle auf dem richtigen Kurs fahren und das gemeinsame Ziel ansteuern, braucht es eine kontinuierliche Beobachtung (Monitoring) der vollzogenen und geplanten Entwicklungen sowie ein regelmässiges Steuern (Controlling), um Siedlung und Verkehr aufeinander abzustimmen. Ein systematisches Monitoring & Controlling als Steuerungsinstrument zeigt den Freiraum für neue Nutzungen auf und stellt sicher, dass rechtzeitig „push and pull“ Massnahmen ergriffen und umgesetzt werden, damit das Verkehrsaufkommen des MIV die Belastbarkeitsgrenze nicht übersteigt.

Die wesentlichen Ziele des Monitorings und Controllings sind:

- Die Kenntnis über die aktuelle Situation der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
- Das frühzeitige Erkennen von Entwicklungen und Trends
- Die Schaffung von Entscheidungsgrundlagen für das aktive Steuern der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung
- Ein frühzeitiges Handeln zur Schaffung von Reserven für künftige Entwicklungen

Das Monitoring und Controlling wird periodisch durchgeführt. Dabei werden zuerst der Bestand und die Entwicklung beobachtet. Anschliessend wird eine Gesamtbetrachtung durchgeführt und die Belastung der Belastbarkeit gegenübergestellt. Ist die Belastung höher als die Belastbarkeit, sind Massnahmen zu ergreifen. Nach Umsetzung dieser Massnahmen beginnt der Regelkreis

wieder von vorne. Das Detailkonzept zum Monitoring und Controlling befindet sich derzeit in Erarbeitung. Es strebt eine einfache und effiziente Handhabung dar, indem auf möglichst viele bereits vorhandene Daten zurückgegriffen wird.

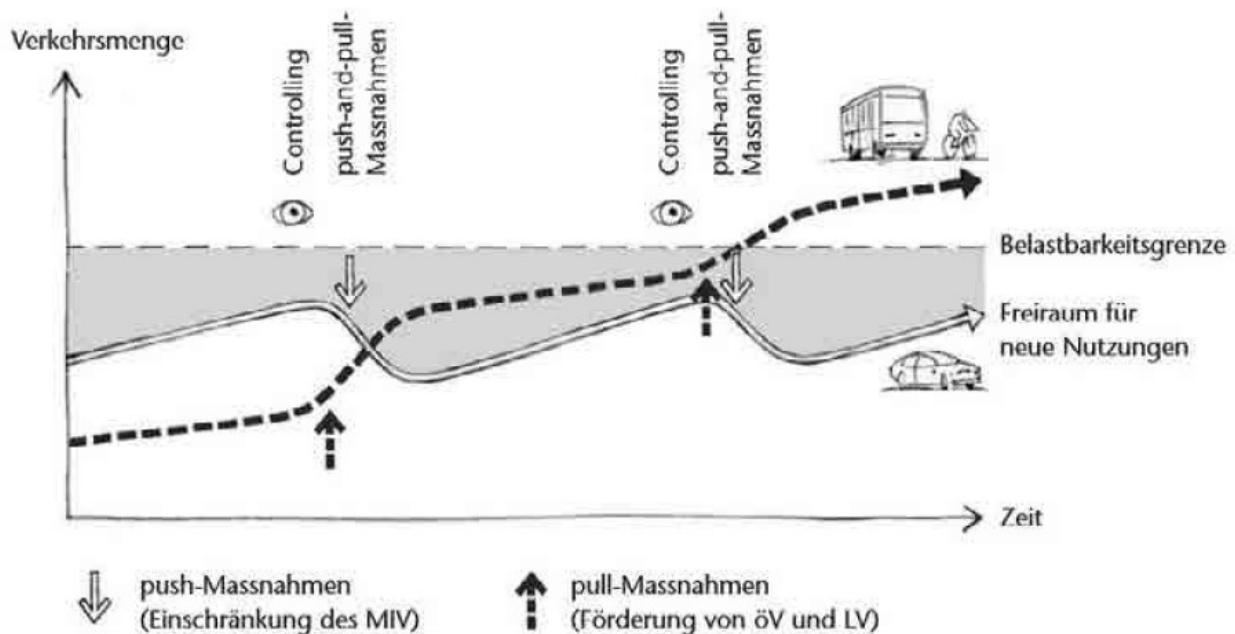


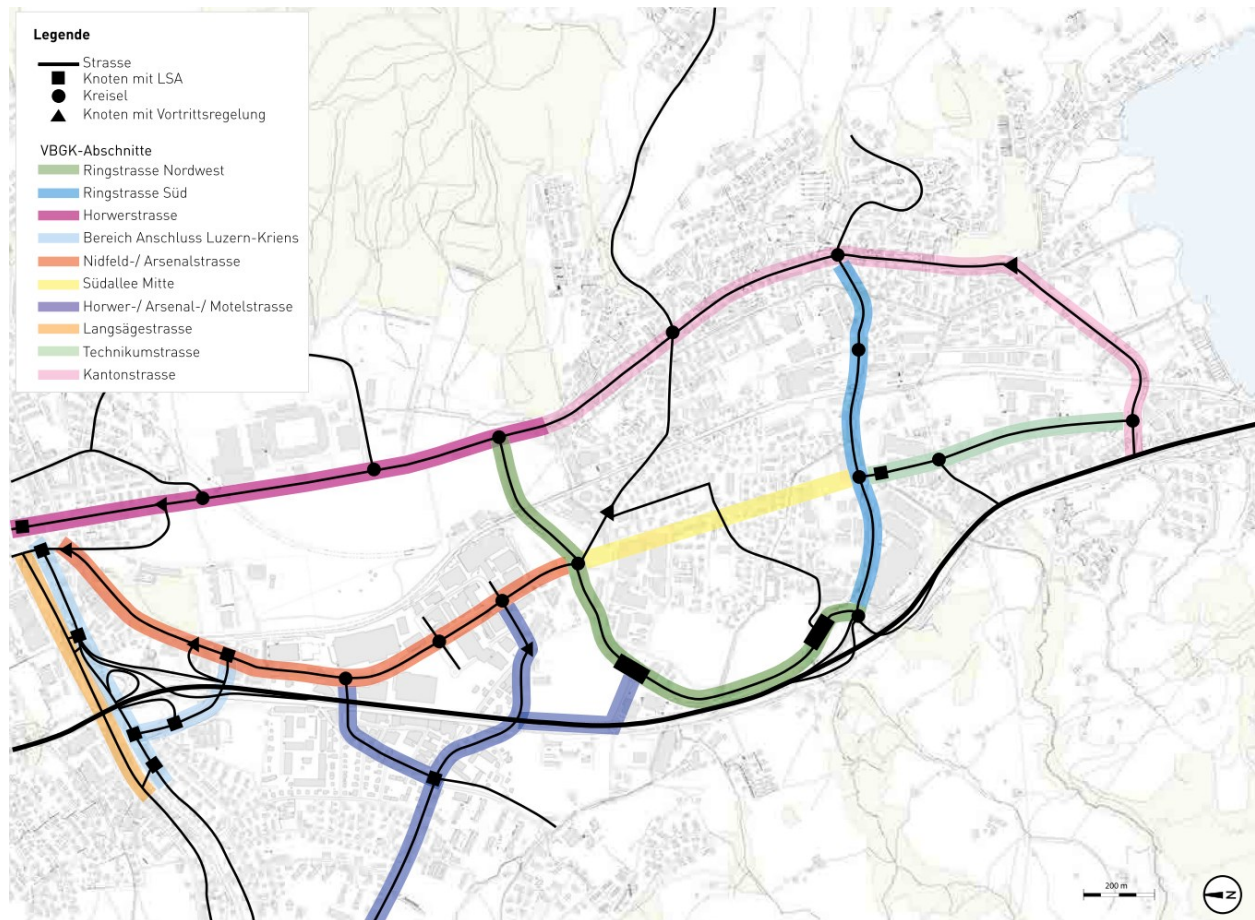
Abb. 6: Systematik Monitoring & Controlling

4.10 Umsetzung

Als Instrument für die Umsetzung werden Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepte (VBGK) verwendet. Solche sind vergleichbar mit Vorprojekten. Der wesentliche Unterschied besteht darin, dass mit dem VBGK der Strassenraum ganzheitlich geplant wird. Im Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept wird die räumliche Führung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden festgelegt. Es werden Vorgaben für die Betriebsabwicklung und das Zusammenspiel von Autoverkehr, öV, Velofahrenden und Fussverkehr gemacht, sowie die gestalterische Integration in den Siedlungsraum aufgezeigt. Dabei orientiert man sich an den Belastbarkeitsgrenzen und dem aufeinander Abstimmen von Infrastrukturanlagen und Betrieb.

Hauptziel ist das Optimieren der dem rollenden Verkehr zur Verfügung zu stellenden Flächen durch geschickte betriebliche Massnahmen. Vor allem in Zentrumsbereichen gilt es, möglichst viel Fläche für gesellschaftliche und wirtschaftliche Kontakte, für den Aufenthalt und für angrenzende Nutzungen anbieten zu können (Vorplatzbereiche mit Marktständen oder die Aussenbestuhlung von Restaurants, zum Teil auch Parkplätze und Veloabstellplätze).

Die Prioritätenfolge für das Erarbeiten der Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepte ergibt sich einerseits aus der absehbaren Entwicklung der Nutzungen entlang der Strassen, andererseits aus den kritischen verkehrlichen Verhältnissen sowie aus sich abzeichnenden Erhaltungsmassnahmen. Die Priorisierung ist noch nicht abschliessend festgelegt (siehe Abb.7).



5 Handlungsbedarf aus Horwer Sicht

Das Parkplatzreglement stellt eine Schlüsselmassnahme für eine erfolgreiche und nachhaltige Entwicklung von LuzernSüd dar. Wie bereits erwähnt, werden wir Ihnen das überarbeitete Parkplatzreglement nach dem Grundkonzept Verkehr unterbreiten. Bei der Erarbeitung des Detailkonzepts Monitoring und Controlling ist für die Gemeinde Horw entscheidend, dass sowohl für LuzernSüd, LuzernNord wie auch LuzernOst das Monitoring und Controlling einheitlich erfolgt. Der Aufwand wäre sonst für die Gemeinde Horw unverhältnismässig. Wir vertreten die Meinung, dass unter der Federführung von LuzernPlus ein einheitliches Konzept für das Monitoring und Controlling für alle drei Entwicklungsgebiete erarbeitet werden soll. Dabei ist der Finanzbedarf sauber aufzuzeigen und der Kostenteiler für die einzelnen Gemeinden und den Kanton festzulegen.

5.1 Umsetzung

Beim Grundkonzept Verkehr ergibt sich die Prioritätenfolge für das Erarbeiten der Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepte einerseits aus der absehbaren Entwicklung der Nutzungen entlang der Strassen, andererseits aus den kritischen verkehrlichen Verhältnissen sowie aus sich abzeichnenden Erhaltungsmassnahmen.

Das Grundkonzept Verkehr sowie die darauf aufbauenden, vertiefenden Arbeiten werden durch den Kanton, das ASTRA, LuzernPlus sowie der Stadt Luzern und den Gemeinden Kriens und Horw getragen. Trotz dieser gemeinsamen Entwicklungsplanung stehen dahinter Organe und Gremien mit unterschiedlichen eigenen Kulturen, Zuständigkeiten, Beurteilungen, Meinungen und Entscheidungsprozessen. Im Hinblick auf die Umsetzung des Grundkonzepts kommt deshalb der Verbindlichkeit eine ausschlaggebende Bedeutung zu. Diese Verbindlichkeit kann mittels Sondernutzungs- und Richtplänen wie auch Reglementen (Parkplatzreglement) erreicht werden.

5.2 Kostenschätzung für die Gemeinde Horw

Im Finanz- und Aufgabenplan 2016-2021 wurden die damaligen Schätzungen aufgezeigt. Es zeigt sich nun, dass durch die getätigten Planungen und Vertiefungen höhere Kosten zu erwarten sind.

Projekte	Dringl.	Finanzbedarf Gesamtprojekt in 1'000.00	Budget	Entwicklung Status in den nächsten Jahren Finanzbedarf					
			2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
ESP Luzern Süd gemäss Bericht und Antrag Nr. 15 19 "Planungsbericht Entwicklungskonzept Luzern Süd"	A	305	IV 143	IV 54	IV 54				

Abb. 8: Ausschnitt aus dem Finanz- und Aufgabenplan 2016 – 2021

Die Folgekosten für unsere Gemeinde lassen sich derzeit erst grob abschätzen, da noch keine konkreten Projekte vorliegen. Zurzeit gehen wir von folgenden Kosten aus:

2016	Vertiefungsgebiet III (Detailerarbeitung gemäss Entwicklungsstudie)	CHF	100'000
	Konzeptebene Monitoring & Controlling (Ersterfassung in LuzernSüd)	CHF	40'000
	Konzeptebene Steuerung Team	CHF	30'000
	Kostenschätzung	CHF	170'000
2017	Bericht Monitoring & Controlling	CHF	65'000
	Konzeptebene Steuerung Team (weitere Vertiefung im Gebiet III)	CHF	45'000
	Vertiefungsgebiet V, erarbeiten der Richtlinien	CHF	60'000
	Kostenschätzung	CHF	170'000
2018+	Monitoring und Controlling (ab 2018 jährlich wiederkehrend im Ø)	Fr.	50'000

5.3 Nachtragskredit

Im Investitionskonto 479 008 ESP LuzernSüd ist ein Bruttokredit für das Jahr 2016 von CHF 90'000 ausgewiesen. Im Moment ist absehbar, dass die budgetierte Summe nicht ausreicht. Zur Zeit der Budgetierung gingen wir davon aus, dass die Bearbeitung des Vertiefungsgebietes III in der zweiten Hälfte des Jahres gestartet wird und deshalb noch nicht der volle Betrag anfallen werde. Durch die anstehenden Entwicklungen in HorwSüd (z.B. Masterplan Campus) sind wir nun aber bereits mit der Erarbeitung der Richtlinien und Vorgaben gestartet. Daher beantragen wir einen Nachtragskredit in der Höhe von CHF 80'000 zugunsten des Investitionskontos.

Die erforderlichen Kredite für das Jahr 2017 werden im Rahmen des ordentlichen Budgets beantragt.

6 Würdigung

Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist ein Optimierungsprozess mit dem Ziel, in beschränkten Verkehrsräumen eine möglichst hohe Mobilität mit möglichst geringen Auswirkungen auf die Umgebung und die Umwelt zu ermöglichen. Dieser Optimierungsprozess umfasst nicht nur die Verkehrsflächen im engeren Sinn, sondern muss die bestehende und geplante Bebauung der Umgebung bezüglich Gestaltung und Nutzung mit einbeziehen. Die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in dynamischen Entwicklungsräumen wie LuzernSüd wird damit zu einer umfassenden städtebaulichen Aufgabe, die sowohl der Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse wie auch einer qualitativen hochwertigen Gestaltung der Lebensräume verpflichtet ist.

In den letzten Jahren haben interessante Entwicklungen eingesetzt. Der Auszug aus den lärmigen Städten aufs Land, der dem Einzelnen die Flucht aus Lärm und Gestank ermöglichte, als Phänomen aber zum Problem gleichzeitig beigetragen hat (Zersiedlung und Verkehr), ist vorerst abgeflacht. Heute ist ein Trend in die umgekehrte Richtung zu beobachten. Viele Menschen haben die Attraktivität des urbanen Lebens wiederentdeckt und wünschen sich ruhigere Städte mit attraktiven öffentlichen Räumen, welche die sozialen und ökonomischen Bedürfnisse in unmittelbarer Nähe abzudecken vermögen. Gerade der Entwicklungsschwerpunkt LuzernSüd besitzt diesbezüglich ein erfreuliches Potenzial. Neben der Nähe zur Kulturstadt Luzern, aber auch der Nähe zu den Erholungsräumen hat LuzernSüd ausgezeichnete Voraussetzungen im Rahmen dieses Trends.

Untersuchungen haben gezeigt, dass bei guter Erschliessung der Wohnsiedlungen durch den öV sowie den Fuss- und Veloverkehr, das Potenzial an autofreien Haushalten hoch ist (siehe HSR Magazin 2/2015). Der urbane Mensch sieht im öffentlichen Verkehrsmittel ebenso eine gute Wahl seine Mobilitätsbedürfnisse im Alltag abzudecken, wie im Fuss- oder Veloverkehr, ohne aber beim Wochenendeinkauf auf das Auto (Car Sharing) verzichten zu wollen. Diese Entwicklungen sind bei Weitem noch nicht abgeschlossen. Intelligente Strassen, selbstfahrende Autos und moderne Kommunikationsmittel werden die Mobilitätsbedürfnisse verändern. Wichtig ist dabei immer vor Augen zu halten, dass die Probleme nicht mit einer Massnahme gelöst werden können, sondern dass mit einem Strauss von Massnahmen und einem permanenten Nachjustieren die Herausforderungen gelöst werden müssen.

Mit dem nun vorliegenden Grundkonzept Verkehr LuzernSüd, aber auch durch die noch folgende Diskussion über das Parkplatzreglement, soll die breite Abstützung durch möglichst alle Parteien erfolgen. Einzelmassnahmen oder Grabenkämpfe verhindern die weitere Entwicklung und bringen die Entwicklung in LuzernSüd zum Stillstand. Nur der eingeschlagene Weg gewährt eine nachhaltige Entwicklung in LuzernSüd.

7 Antrag

Wir beantragen Ihnen,

- den Planungsbericht Entwicklungskonzept LuzernSüd, Grundkonzept Verkehr, zustimmend zur Kenntnis zu nehmen.
- einen Nachtragskredit von CHF 80'000 zu Gunsten des Investitionskontos 479 008 zu bewilligen.

Manuela Bernasconi
Gemeinderätin

Irene Arnold
Stv. Gemeindeschreiberin

- Grundkonzept Verkehr
- B+A Kriens, Auszug aus dem Vertiefungsgebiet II (digital aufgeschaltet)
- Konzeptteil zum Vertiefungsgebiet II (digital aufgeschaltet)
- Steckbriefe zum Vertiefungsgebiet II (digital aufgeschaltet)

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

Beschluss

- nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag Nr. 1564 des Gemeinderates vom 4. Februar 2016
 - gestützt auf den Antrag der Geschäftsprüfungs- sowie der Bau- und Verkehrskommission
 - in Anwendung von Art. 31 Abs. 1 Bst. f und Art. 69 Bst. g der Gemeindeordnung vom 25. November 2007
-

1. Der Planungsbericht Entwicklungskonzept LuzernSüd, Grundkonzept Verkehr, wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Es wird ein Nachtragskredit von CHF 80'000 zu Gunsten des Investitionskontos 479 008 bewilligt.

Horw, 17. März 2016

Hannes Koch
Einwohnerratspräsident

Daniel Hunn
Gemeindeschreiber

Publiziert: