

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 106 (2019)
Heft: 10: Luzern Nord-Süd : wo heute Stadt wächst

Artikel: Zum Ganzen fügen : Entwicklungskonzept Luzern-Süd im Praxistext
Autor: Fausch, Ursina / Kurz, Daniel / Züger, Roland
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-869693>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen:
Landwirtschaftstransporter am
Kreisel im Industriegebiet von Kriens.
Hier soll künftig Stadt entstehen.



Zum Ganzen fügen

Entwicklungskonzept Luzern-Süd im Praxistest

Im Süden Luzerns entsteht aus dem chaotischen Gemenge von Gewerbe, Einkaufszentren, Wohninseln und der Autobahn eine neue Stadt. Das Entwicklungsleitbild von Ernst Niklaus Fausch, Bürokobi und Studio Vulkan will hier einen gestalteten Raum ermöglichen, seine Durchsetzung ist jedoch ein ständiges Ringen: Ein Lehrstück zu den Herausforderungen der Innenentwicklung.

Ursina Fausch im Gespräch mit Daniel Kurz und Roland Züger

werk, bauen+wohnen Das Gebiet Luzern-Süd liegt aussen an Luzern, aussen an Horw und aussen an Kriens, sprich: dort, wo sich niemand mehr zuständig fühlt. Warum gibt es gerade dort Interesse an einer gemeindeübergreifenden Planung? Ist diese ein Ersatz für die Eingemeindungen, die Anfang der 2010er Jahre gescheitert sind?¹

Ursina Fausch Diesen Zusammenhang gibt es: Aufgrund der Fusionsdiskussionen war bereits ein Bewusstsein vorhanden für eine Kooperation über die Gemeindegrenzen hinweg. 2009 wurde der Planungsverband LuzernPlus gegründet. Aber auch ganz praktisch war der Druck damals schon enorm, man stand mit dem Rücken zur Wand.

Auslöser war der Verkehr

wbw Warum denn? Die Investoren standen ja Schlange, man hätte die Entwicklung von selber laufen lassen können.

Fausch Der Hauptauslöser war, wie so oft, der Verkehr. Uns Planern und Architekten springt ja immer als erstes die Formlosigkeit solcher Agglomerationsgebiete ins Auge, aber den Druck zur Veränderung generiert der drohende Verkehrskollaps. Wer täglich im Stau steht, spürt, dass etwas getan werden muss. Und der Kanton Luzern stellte klar, dass er ohne eine Mobilitätsstrategie, die dem Wachstum des Autoverkehrs Einhalt gebietet, in Zukunft keine neuen Bauprojekte mehr bewilligt. 2010 formulierten die Stadt Luzern, Kriens und Horw ein Entwicklungsleitbild für Luzern Süd und verpflichteten sich offiziell zur Zusammenarbeit; 2013 gewann unser Team den Studienauftrag, aus dem im gleichen Jahr das geltende räumliche Entwicklungskonzept entstanden ist.

wbw Damals gab es ja bereits konkrete Planungen in Kriens zu den Arealen Mattenhof und zum Schweighof, die Sie integriert haben. Wie sind Sie mit Ihrer Planung gestartet?

Fausch Wichtige Auslöser für den heutigen Boom waren die Überdeckung der Autobahn 2004 und die Verlegung der Zentralbahn in den Untergrund 2006–12. Die neuen ZB-Haltestellen Allmend und Mattenhof bilden Hotspots der Verdichtung. Der Wettbewerb für das Mattenhof-Areal hatte bereits 2008 stattgefunden (vgl. S.34) der Gestaltungsplan war in Ausarbeitung und bot als Stadtbaustein eine gute Ausgangslage. Auch für das Zentrum Horw (vgl. S. 30) lag eine bestehende Planung vor, mit einem neuen Ladenzentrum rund ums aufgestockte



Gemeindehaus, einer neuen Schule und der verkehrsberuhigten Kantonsstrasse. Unsere Idee musste und konnte deshalb auf dem Vorgefundenen aufbauen. Wir wollten das Vorhandene sortieren und die vielen Fragmente zu einem Ganzen fügen.

Ein Raumgerüst fügt die Fragmente

wbw Das ist einfach gesagt: Wie kann das gehen, wenn überall schon etwas steht?

Fausch Wir haben ein Raumgerüst vorgeschlagen, das Orientierung schafft und Freiräume anbietet. Dabei spielt die Landschaft die grundlegende Rolle. Drei begrünte Achsen in Nord-Süd-Richtung strukturieren die unterschiedlichen Quartiere. Das Rückgrat bildet die «Südallee», deren Gestaltung in Abschnitten den jeweiligen Quartiercharakter spiegelt. Im Osten funktioniert die «Promenade» im Bereich des sogenannten «Freigleises» seit 2018 als erster schweizerischer Velohighway² auf dem Trasse der alten Brünigbahn. Sie soll künftig bis zur Seebucht verlaufen. Über und entlang der Autobahn – sie ist ja teilweise überdeckt – ist der «Autobahnpark» als Grünzug geplant. Diese drei Achsen verlaufen von der Luzerner Allmend im Norden bis zum Seeufer in Horw, wo heute noch Kies umgeschlagen wird. Dieser Ort hat viel Potenzial als Erholungsgebiet, quasi als Gegenpol zur Allmend. Wichtig sind auch die Querverbindungen, die vor Jahrzehnten durch den Bau der Autobahn teilweise unterbrochen wurden, wie die alte Strasse von Kriens nach Horw oder die Luzernerstrasse im Norden. Sie sollen für den Langsamverkehr wieder etabliert werden.

Hinzu kommen Grünräume entlang von Bachläufen, die vom Pilatus her in die Ebene hinunterziehen. Solche Elemente sind wichtig, denn ähnlich wie im Ouest lausannois (vgl. *wbw* 6–2019, S. 13) gibt es in Luzern Süd keinen Park im klassischen Sinn, allein diese linearen Elemente. Darum sind die beiden Freiräume Allmend und die Seebucht von Horw im Konzept besonders wichtig. Zwischen den linearen Elementen sollen dann grüne Spangen Querverbindungen schaffen. Im Gebiet Nidfeld zeichnet sich der Bedarf nach solchen Verbindungen bereits ab, indem die Leute informelle Wege nutzen. Die werden nun schrittweise ausgebaut.

Der MIV bleibt plafoniert

wbw Wie sieht das Verkehrskonzept aus? Wie können Sie dem Stau abhelfen?

Fausch Die wichtigste Festlegung unseres Konzepts lautet, dass der motorisierte Individualverkehr trotz Wachstum und Verdichtung plafoniert bleibt. Neue Kapazitäten werden nur für den ÖV und den Langsamverkehr geschaffen. Umso wichtiger sind die durchgehenden Achsen für den Fuss- und Veloverkehr. Es brauchte viel Überzeugungsarbeit, damit 2015 dieses Grundkonzept für den Verkehr festgesetzt werden konnte, denn 2013 hatten die Gemeinden für das Dringlichste, den Verkehr, noch wenig Gehör, sie wollten primär für die Investoren Bebaubarkeit schaffen. Vorerst ist das Verkehrskonzept ein Leitbild, das nun weiter präzisiert wird.

wbw In welchen Bereichen musste man dabei Abstriche machen?

Fausch Die Ringbuslinie – im Wettbewerb als Zeichen für den Aufbruch gesetzt – wurde nicht weiter verfolgt. Stattdessen wird das bestehende Busnetz verdichtet und angepasst, dabei erfahren wir eine gute Unterstützung vom Verkehrsverbund Luzern. Auf der Ebene des Individualverkehrs müssen die Gemeinden nun ihre Parkplatzreglemente anpassen. Parallel erarbeiten die Investoren je eigene Mobilitätskonzepte, denn nur so ist bereits heute eine reduzierte Anzahl Parkplätze möglich. Allmählich kommen auch die Investoren zur Überzeugung, dass zu viele Parkplätze unnötig Geld kosten.

Verlässliche Rahmenbedingungen bieten

wbw Wie wird aus einem Konzept konkrete Planung – und wie wird diese in die Realität überführt?

Fausch Das Entwicklungskonzept von 2013 ist ein dynamisches Konzept, es definiert nicht nur den Raum, sondern auch den Prozess. So kann gleichzeitig auf der Konzeptebene und in den einzelnen Projekten zu Architektur und Infrastruktur weitergearbeitet werden. Zum Konzept gehört ein Strategieplan, damit die Umsetzung des Grundgerüsts portionenweise erfolgen kann.

Die Südallee zum Beispiel ist in fünf Abschnitte geteilt, damit die unterschiedlichen Entwicklungsgeschwindigkeiten Berücksichtigung finden. Bereiche, die ein besonderes Augenmerk und eine parzellenscharfe Planung erfordern, haben wir vertieft untersucht. So haben wir für fünf Vertiefungsgebiete Szenarien zukünftiger Entwicklungsmöglichkeiten ausgetestet. Mit der kontinuierlichen Arbeit auf allen Ebenen vom Konzept bis zum einzelnen Projekt haben wir für alle Beteiligten eine Art Marke geschaf-



Gestaltungskonzept Nidfeldstrasse, Kriens.
Breite Trottoirs mit Säuleneichen begleiten
die Strasse.



Das Entwicklungskonzept 2013 im Modell:
Verdichtung im Norden (Nidfeld, Matten-
hof mit dem zentralen Mattenplatz) und im
Süden (Bahnhof Horw) – dazwischen stille,
bestehende Wohnquartiere.

Planungsteam Luzern-Süd
Stadtplanung: Ernst Niklaus Fausch
Partner, Zürich
Freiraumplanung: Studio Vulkan
Landschaftsarchitekten, Zürich
Verkehrsplanung: Büro Kobi, Münsingen
(bis 2015), Kontextplan, Bern
Raumentwicklung: Fahrländer Partner
Raumentwicklung (2012–13)
Meilensteine
2010 Leitbild Luzern-Süd (Grundlage für
den weiteren Prozess)
2013 Entwicklungskonzept Luzern-Süd
2015 Grundkonzept Verkehr Luzern-Süd
2014–19 Vertiefungsgebiete
2018 Regelwerk Luzern-Süd mit
Regionalem Teilrichtplan gemäss §8 PBG
und Regionales Konzept §10 PBV

Drei parallele Nord-Süd-Achsen
strukturieren den Raum, verbunden
mit Querspannen.

- 1 Eingangstor Kriens
- 2 Allmend
- 3 Südallee
- 4 Promenade / Freigleis
- 5 Ortsverbindung Kriens–Horw
- 6 Bahnhof Mattenbach
- 7 Mattenplatz
- 8 Bogenweg /
Achse Pilatusmarkt–Horw
- 9 Autobahnpark
- 10 Dorfzentrum Kriens
- 11 Bahnhof Horw
- 12 Campus Horw HSLU
- 13 Horw Seeufer

1 Nach lebhaften Debatten wurde die Gemeinde Littau im Norden Luzerns 2010 Teil der Stadt Luzern; die Gemeinden Kriens, Emmen, Ebikon und Adligenswil lehnten 2012 Fusionsverhandlungen mit der Hauptstadt ab.
 2 Der zweite, die *Voie verte* von Annemasse nach Genf-Eaux-Vives wurde im Sommer 2019 eröffnet.

fen. Das Entwicklungskonzept verspricht den Investoren verlässliche Rahmenbedingungen für Projekte, die in der Dichte und Nutzung über die Grundordnung hinausgehen. Das ist unser wichtigster Hebel im Dialog mit den Investoren. Bis jetzt ist das Konzept jedoch nicht behördenverbindlich im Sinn eines Richtplans – daran arbeiten wir jetzt. Die Erkenntnisse aus den Vertiefungen haben wir zum Regelwerk Luzern Süd zusammengefasst. Daraus entsteht ein kantonaler Teil-Richtplan, begleitet von einem regionalen Konzept, das die Koordination unter den Gemeinden regelt.

wbw Was sind die Herausforderungen bei der Umsetzung des Plans?

Fausch Die unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Wie kann ein Plan aktuell bleiben, trotz hoher Dynamik? Wäre man mit einem Richtplan eingestiegen, wäre in dieser Region eine Planung niemals auf Akzeptanz gestossen.

Komplexe Projektorganisation

wbw Wie ist die Planung in Luzern Süd aufgestellt, können Sie uns das Organigramm erklären?

Fausch Den Prozess zu organisieren hat fast ein Jahr gedauert, jetzt stehen alle Beteiligten dahinter. Es gibt eine strategische Steuerung durch die Politik. Die eigentliche Arbeit wird jedoch in der Kerngruppe geleistet, sie ist das A und O im Prozess. Hier arbeiten Fachleute aus den Gemeinden bzw. den Städten, dem Kanton und sogar vom Bund (ASTRA) zusammen, vernetzen sich und identifizieren sich mit dem gemeinsamen Ziel. Als externes Planungsteam arbeiten wir der Kerngruppe zu. Dabei erweist es sich als Vorteil, dass in unserem Team schon alle Disziplinen vertreten sind. Das Team spricht mit einer Stimme, verteilt die Bälle intern, agiert effizient. Zwischen Steuerungs- und Kerngruppe vermittelt der Beirat und sichert die Qualität. Er war unser Gegenüber bei der Vertiefung des Entwicklungskonzepts, wirkt aber auch auf Projektebene, stellt zum Beispiel Jurymitglieder für die Wettbewerbe. Jede Gemeinde verfügt über ihre klassische Baukommission. Da gibt es gelegentlich Probleme der Kompetenzabgrenzung.

wbw Aus der Organisation spürt man die Komplexität der Planung bei einer Innenentwicklung. Vergleicht man Ihre Position in Luzern mit derjenigen im Ouest lausannois, so verfügt der SDOL über ein viel klareres Mandat.

Fausch Unser Mandat ist viel niederschwelliger, wir sind ja keine Behörde, sondern externe Planer. Die Luzerner Politik hat zudem chronisch zu wenig Geld für die Planung. Mit 150 000 Franken im Jahr vom Projektträger LuzernPlus – Studien sind separat entschädigt – halten wir als Team den Ball im Rollen und die Kerngruppe am Laufen. Die Mitwirkung in den einzelnen Projekten muss dann von den Gemeinden bezahlt werden, die jedoch oft die Herausforderungen nicht sehen. In dieser Form eine Perspektive zu verfolgen, ist schwer. Wir sind nicht über eine Planungsperiode hinweg bestellt, sondern von Jahr zu Jahr, von Projekt zu Projekt.

Wer zahlt für die Alleebäume?

wbw Wie sieht der Planungsaltag in Luzern Süd aus? Was ist darin Eure Rolle?

Fausch Als Planungsteam sind wir ja eigentlich nicht die Zuständigen für konkrete Entscheidungen. So besteht ein erheblicher Teil unserer Arbeit aus schnellen Einsätzen, oft um zu verhindern, dass durch Einzelvorhaben Tatsachen geschaffen werden, die im Widerspruch zum Konzept stehen. Das geschieht häufig, denn rechtlich massgebend ist nicht das Entwicklungskonzept, sondern es sind die bestehenden Baureglemente. In solchen Fällen ist es wichtig, dass die Beteiligten auf allen Ebenen gut zusammenspielen.

wbw Gibt es Erfolge zu verzeichnen?

Fausch Der Mattenplatz zum Beispiel (vgl. S. 34) verspricht, zu einem wirklich städtischen Zentrum im neuen Stadtteil zu werden; verschiedene Projekte am Platz entwickeln sich in diesem Sinn.

wbw Wo hapert es?

Fausch Manchmal werden in der Projektentwicklung nach dem Wettbewerb Grundsätze über Bord geworfen. Im Grossprojekt Nidfeld (Losinger Marazzi, Christ & Gantenbein, vgl. S. 35) zum Beispiel gingen bei der Überarbeitung die Bezüge der Baustruktur auf den Schwung der Strasse verloren. Da sind noch Diskussionen zu führen. Eine grosse Sorge ist die Verwirklichung des Raumgerüsts, der drei Nord-Süd-Achsen und der Querspangen, das Pflanzen der Bäume: Die Entwickler und Grundeigentümer interessiert wenig, was ausserhalb der Arealgrenze geschieht, und den Gemeinden fehlen die Mittel.

wbw Gibt es noch keine Mehrwertabgabe im Kanton Luzern, die dafür eingesetzt werden könnte?

Fausch Inzwischen hat der Kanton seine Hausaufgaben gemacht, und der Mehrwertausgleich ist seit 2018 in Kraft. Die Auslegung ist aber für Kanton und Gemeinden vorerst noch eine grosse Herausforderung. Für die Zukunft stehen Erschliessungsverträge in Aussicht, die die Grundeigentümer zur Mitwirkung bei der Schaffung von Freiflächen verpflichten.

Besorgnis in der Bevölkerung

wbw Aus vielen Schweizer Regionen vernimmt man Widerstand bei Innenverdichtungsprojekten. Wir läuft das in Luzern Süd?

Fausch Mit der zunehmenden Dynamik und der schwachen Kommunikation der Planung ist man zunehmend mit Widerständen aus der Bevölkerung konfrontiert. Das hängt an der Vermittlung der planerischen Ideen, wie etwa der Südallee, die in der unmittelbar betroffenen Bevölkerung weniger als neuer Freiraum begrüsst wird, sondern vielmehr Angst vor zusätzlichem Verkehr auslöst. Ihre Linienführung betraf zudem Privatgrundstücke, denn selbst Strassen sind in den Quartieren teils in Privatbesitz. So mussten wir im Verlauf der Planung, obwohl der Grossteil des Wegs bereits vorhanden ist, das Trasse der Veloroute anpassen, die nun im Bogenweg verläuft. Das war die einzige Änderung des Grundgerüsts in den letzten sechs Jahren Planungsarbeit.

Eine andere Schwierigkeit bestand in der Vermittlung der unterschiedlich dichten Quartiere. Unsere Idee war, mit der sehr hohen Dichte in den Transformationsgebieten quasi einen Windschatten für bestehende Quartiere mit Ein- und Mehrfamilienhäusern wie die Kuonimatt zu erzeugen, sodass diese unverändert weiterbestehen können. Bei den Mitwirkungsveranstaltungen zeigen sich Anwohner trotzdem beunruhigt. Ihre Kritik richtet sich dann nicht selten gegen die Planer, die sie eigentlich vor der grossen Dynamik bewahren möchten. —

Ursina Fausch (1967) hat an der ETH Zürich Architektur studiert. Seit 1998 arbeitet sie mit Bertram Ernst und Erich Niklaus zusammen, seit 2001 als Büro Ernst Niklaus Fausch Partner in Zürich und Aarau. Seit 2003 unterrichtet sie als Dozentin an der ZHAW in Winterthur.

Résumé

Assembler les fragments Le concept de développement de Lucerne-Sud à l'épreuve de la pratique

Ce furent les problèmes de circulation qui déclenchèrent en 2010 la planification intercommunale de Lucerne-Sud. Il n'aurait pas été possible d'obtenir des autorisations pour des projets de réaffectation et de densification sans un tel concept de planification supra-communal. Ernst Niklaus Fausch Architectes et leur équipe ont gagné en 2013 le mandat d'étude pour le concept de développement valable aujourd'hui. Ils ont créé une structure de base qui ordonne le chaos construit jusque-là au moyen de trois axes paysagers destinés à favoriser la mobilité douce, qui sont interconnectés par des liaisons transversales. Des bâtiments élevés soutiennent l'orientation. Lors de la réalisation, il s'agira de transposer le concept de développement en une planification qui lie les autorités, d'accompagner les divers projets de construction et d'assurer tout particulièrement la réalisation des axes longitudinaux et des plantations qui les accompagneront. Les moyens financiers nécessaires ne sont pas toujours disponibles et les propriétaires fonciers s'intéressent peu à des investissements hors de leurs propres surfaces.

Summary

Adding Fragments to a Whole Testing the development concept for Lucerne-South in practice

After the collapse of discussions about fusing the suburbs Horw and Kriens with the city of Lucerne, it was eventually traffic problems that in 2010 led to a planning approach for Lucerne-South that traversed the boundaries between different communities: without an overall planning concept no further conversion and density projects could be approved. In 2013 Ernst Niklaus Fausch Architectes with their team won the commission to produce a study for the development concept that is valid today. By means of three landscaped axes for non-motorised traffic that are linked by cross-connections they created an organizing basic structure in a previously chaotic development. High-rise buildings aid orientation. In implementing this development concept, the concerns are to translate it into binding official planning, to monitor the individual building projects and, in particular, to ensure the realisation of the longitudinal axes along with their planting. The financial means to achieve this are not always available and land or property owners have little interest in investments outside their own areas.

In der hoch verdichteten Stadtinsel am
Mattenplatz direkt am Bahnhof Mattenhof
sind die Freiräume spärlich.

Zwischen den neuen Siedlungsgebieten
bleiben Brachen und ältere Quartiere mit
grossen Gärten bestehen.



