

Entwicklungskonzept LuzernSüd Vertiefungsgebiet IV | Stadträumliche Richtlinien

Stand: 02.03.2017

Auftraggeber Gemeindeverband LuzernPlus
Thomas Glatthard (Gebietsmanager LuzernSüd)

Riedmattstrasse 14
6031 Ebikon

Verfasser Städtebau / Federführung
Ernst Niklaus Fausch Architekten eth/sia gmbh
Feldstrasse 133 | CH-8004 Zürich
t: 0041 (0)43 500 10 40 | f: 0041 (0)43 500 10 49
info@enf.ch_www.enf.ch

Ursina Fausch | Anne Brandl | Simone Cartier

Freiraumplanung
Studio Vulkan Landschaftsarchitektur BSLA
Vulkanstrasse 120 | CH-8048 Zürich
t: 0041 (0)43 336 60 70 | f: 0041 (0)43 336 60 80
info@studiovulkan.ch
www.studiovulkan.ch

Dominik Bückers | Sandra Schlosser

Verkehrsplanung
Kontextplan AG
Käfiggässchen 10 | CH-3011 Bern
t: 0041 (0) 31 544 22 55
info@kontextplan.ch
www.kontextplan.ch

Stefanie Ledergerber | Felix Wyss

© 2016 enf

weitere Beteiligte Matthias Senn, Gemeindeammann Kriens
Thomas Lustenberger, Gemeinde Kriens
Stefan Oberer, Gemeinde Kriens
Ernst Schmid, Kanton Luzern
Cüneyd Inan, Kanton Luzern
Monika Jauch-Stolz, Beirat Städtebau
Jürg Rehsteiner, Stadt Luzern
Markus Bachmann, Gemeinde Horw
Roger Michelon, Ortsplaner Kriens
Pierre Feddersen, Beirat Städtebau
Tomaso Zanoni, Beirat Städtebau
Armando Meletta, Beirat Städtebau
Daniel Lengacher, Beirat Städtebau
Beat Nipkow, Beirat Städtebau

20.12.2016

Teil 1 | Einleitung

7 I | Ausgangslage

- 1. Auftrag und Zielsetzung
- 2. Grundlagen
- 3. Schnittstellen

Teil 2 | Planungsvorschriften

9 II | Allgemeine Bestimmungen

- 4. Geltungsbereich
- 5. Zweck

9 III | Bebauung

- 6. Allgemeine Gestaltungsgrundsätze
- 7. Baubereiche
- 8. Mantelbaulinien
- 9. Pflichtbaulinien und Anstosslinien
- 10. Pflichtbauecken
- 11. Gebäudehöhen

11 IV | Nutzung

- 12. Nutzungsart
- 13. spezielle Nutzungen
- 14. Nutzungsvorschriften

12 V | Dichte

- 15. Allgemeine Festlegungen
- 16. Vorgaben für Bereiche mit Hochpunkten

13 VI | Grün- und Freiräume

- 17. Allgemeines
- 18. Autobahnpark
- 19. Grünzug Bogenweg
- 20. Naturraum Schlimbach
- 21. Ringstrasse
- 22. Weitere Freiraumverbindungen

VII | Verkehr

- 23. Öffentlicher Verkehr
- 24. Veloverkehr
- 25. Fussverkehr
- 26. Motorisierter Individualverkehr
- 27. Parkierung
- 28. Mobilitätskonzept
- 29. Verkehrsmanagement

VIII | Umwelt / Sicherheit

- 30. Ver- und Entsorgung
- 31. Energie-Standard
- 32. Seilbahnlinien Pilatusbahn
- 33. Lärmschutz
- 34. Altlasten

IX. Hiweise für bestehende Planungen

- 35. Schweighof-Areal
- 36. Schällenmatt-Areal

X | Verfahren

- 37. Beirat Städtebau
- 38. Mehrwertabschöpfung

Teil 3 | Orientierender Inhalt

- 39. Prinzipskizzen Motelstrasse
- 40. Prinzipskizzen Ringstrasse



Luzern Süd, Bild-Quelle: Marco Rupp, ecoptima (2010)

I | Ausgangslage

1. Auftrag und Zielsetzungen

Die Zielsetzungen und Arbeitsschwerpunkte gemäss Aufgabenbeschrieb vom März 2015 sind:

- Erhaltung und Stärkung der landschaftlichen Qualitäten von Topographie und Bachläufen;
- Stadträumliche Vernetzung der Gebiete westlich und östlich des Autohospitals;
- Entwicklung des Vertiefungsgebietes IV zu einem Stadtteil mit qualitätsvollen Wohnquartieren mit unmittelbarem Grünraumbezug, wertvollen öffentlichen Freiräumen und verträglicher Nutzungsmischung in angemessener baulicher Dichte;
- Schaffung attraktiver Standorte für Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen;
- Bereitstellung von Grundlagen für die Erschliessung des Vertiefungsgebietes;
- Aussagen zur Abstimmung städtebaulicher Entwicklungsabsichten und der Belastbarkeit der Verkehrsnetze;
- Formulierung von Grundlagen für eine Ein- bzw. Umzonung des ewl-Geländes und Grabhofareals unter Beachtung der Belastbarkeiten des Verkehrsnetzes.

2. Grundlagen

Grundlagen für die Bearbeitung bilden:

- das Leitbild LuzernSüd vom Dezember 2010
- das Entwicklungskonzept LuzernSüd vom September 2013 mit dem Grundkonzept Verkehr LuzernSüd 2015/16
- der Aufgabenbeschrieb zum Vertiefungsgebiet IV vom März 2015
- die Vertiefungsstudie (November 2015) und der Vorabzug der stadträumlichen Richtlinien zum Mattenplatz (Mai 2016)
- die Schulraumplanung Kriens (2014)
- das regionale Konzept Wärme/Kälte LuzernSüd (2014, die kommunale Energieplanung befindet sich in Ausarbeitung).

Teil 1 | Einleitung

3. Schnittstellen

- Für den definierten Bearbeitungsperimeter sind folgende Vereinbarungen und Projekte einzubeziehen:
 - Das Projekt Ringstrasse K19 des Kantons (Federführung vif)
 - Standortevaluation neue Talstation für die Pilatus-Bahnen (Stand Juni 2015)
 - Die Vereinbarungen zwischen dem Staat Luzern und der Gemeinde Kriens bezüglich der Nutzung der Tunneleindeckung der A2 auf dem Gebiet der Gemeinde Kriens
 - Gestaltungsplan PanGas 2014
- Für folgende Projekte werden im Kapitel IX zusätzliche, orientierende Hinweise gemacht:
 - Gestaltungsplan Schweighof, 2012
 - Die Planungsabsichten zum Schällematt-Areal und der Gestaltungsplan Schällematt 2005/11

II | Allgemeine Bestimmungen

4. Geltungsbereich

- Die stadträumlichen Richtlinien Vertiefungsgebiet IV bestehen aus dem Richtlinienplan M 1:1'000, dem Illustrationsplan M 1:1'000, den Planungsvorschriften (Teil 2) sowie orientierenden Anmerkungen (Teil 3).
- Alle im Richtlinienplan bezeichneten Festlegungen sowie die textlich formulierten Planungsvorschriften (Teil 2) haben Leitbildcharakter und dienen den Behörden der Gemeinden als Grundlage für weitere Planungen. Die übrigen Planelemente (Illustrationsplan) sowie die orientierenden Anmerkungen mit Prinzipskizzen (Teil 3) sind für die Projektierung und Beurteilung von Bauvorhaben wegleitend.

5. Zweck

Die stadträumlichen Richtlinien Vertiefungsgebiet IV bezwecken die Entwicklung und Transformation des benannten Vertiefungsgebietes der Gemeinde Kriens in den Stadtteil LuzernSüd. Durch städtebauliche, freiräumliche und verkehrliche Vorgaben für weitere Planungen wird eine koordinierte Entwicklung sicher gestellt.

III | Bebauung

6. Allgemeine Gestaltungsgrundsätze

Für die Baubereiche sind gesamthafte Überbauungskonzepte vorzulegen, welche die übergeordneten stadträumlichen Beziehungen aufzeigen.

- Die Baubereiche 1-3 sowie 6-12 liegen innerhalb des Art. 20 BZR (Entwicklungsraum Eichhof-Schlund). Im Rahmen von Bebauungsplänen und gestützt auf das Gesamtkonzept der stadträumlichen Richtlinien zum Vertiefungsgebiet IV sind hier in Abweichung zu den Zonenbestimmungen Wohnnutzungen und höhere Baudichten zulässig.
- Für die Baubereiche 4 und 5 besteht gemäss BZR Kriens eine Gestaltungsplanpflicht.
- Ein Hochpunkt im Baubereich 4 ist nur im Rahmen eines Bebauungsplanes zulässig (BZR Art. 53).
- Für alle Baubereiche des Bearbeitungsperimeters gilt die Pflicht zum qualifizierten Konkurrenzverfahren (BZR Art. 55).

7. Baubereiche

Die Baubereiche sind durch Mantelbaulinien, Pflichtbaulinien und Anstosslinien definiert. In den ausgewiesenen Bereichen sind die Ecken der jeweiligen Baubereiche baulich zu besetzen.

- Gebäude sind nur innerhalb der mit Mantelbaulinien, Pflichtbaulinien und Anstosslinien festgelegten Baubereiche zulässig. Diese bestimmen die maximale Ausdehnung der Bauten sowohl ober- wie auch unterirdisch.
- Die Baubereiche 8 -10, 11 und 12 sowie 13-15 dürfen für unterirdische Sammelgaragen verbunden werden.
- Innerhalb der Baubereiche gelten keine weiteren Abstände. Vorbehalten bleiben die erforderlichen Brandschutzvorschriften.
- Gebäude der Baubereiche 1, 3, 4 und 6 haben, insofern angrenzend, ihre Adresse zur Ringstrasse auszubilden.

8. Mantelbaulinien

- Innerhalb der Baubereiche 1 bis 16 sind die Hochbauten weitgehend an die Mantelbaulinien zu stellen.
- Wo keine Mantelbaulinien dargestellt sind, gelten die üblichen Grenzabstände gemäss Zonenordnung.

9. Pflichtbaulinien und Anstosslinien

- Mit den ausgeschiedenen Pflichtbaulinien werden die Stadtkanten zur Ringstrasse gesichert.
- Entlang der Ringstrasse müssen ca. 80% der Gebäudelänge an die Pflichtbaulinie stossen; Rücksprünge im Erdgeschoss und im ersten Obergeschoss sind erlaubt.

Teil 2 | Planungsvorschriften

- Entlang des Bogenweges, der Motelstrasse und auf der nördlichen Seite des Schlimmbachparks müssen die Gebäude in der ersten Bautiefe mindestens mit einer Ecke an die Anstosslinie stossen.

10. Pflichtbauecken

- Die markierten Ecken des Baubereiches sind mit einem Gebäude zu besetzen.

11. Gebäudehöhen

Innerhalb des Vertiefungsgebietes IV werden drei verschiedene, maximale Gebäudehöhen festgelegt. Entlang der Ringstrasse gilt eine maximale Gebäudehöhe von 24 m. Für den Bereich Vorderschlund gilt eine maximale Gebäudehöhe von 16.50 m. Für die restlichen Baubereiche, einschliesslich der Einzonung von Teilbereichen des ewl-Areals gilt eine maximale Gebäudehöhe von 13.50 m.

- Innerhalb des Baubereiches ist eine maximale Gebäudehöhe von 24 m möglich. Bezugnehmende Höhe ist der Anschluss an die Ringstrasse. *Baubereich 1*
- Innerhalb des Baubereiches ist eine maximale Gebäudehöhe von 24 m möglich. Bezugnehmende Höhe ist der Anschluss an die Schweighof- und Industriestrasse. Für Gebäude innerhalb des Baubereichs, ohne Adresse zu diesen Strassen ist das gewachsene Terrain massgebend. *Baubereich 2*
- Innerhalb des Baubereiches beträgt die maximale Gebäudehöhe 16.50 m. Im Rahmen eines Gestaltungsplanes ist ein Bonus von einem zusätzlichen Geschoss möglich (maximale Gebäudehöhe 20 m), wenn ein Nutzungsgemischtes Konzept vorliegt. Entlang der Ringstrasse ist eine maximale Gebäudehöhe von 24 m in der 1. Bautiefe möglich. *Baubereich 3*
 - Bezugnehmende Höhe ist der Anschluss an die Ringstrasse. Für Gebäude innerhalb des Baubereiches ohne Adresse zur Ringstrasse ist das gewachsene Terrain massgebend.
 - Eine differenzierte Gebäudeabwicklung (Höhenstapelungen, Rücksprünge) zum angrenzenden Kuonimattareal ist anzustreben.
- Innerhalb des Baubereiches ist eine maximale Gebäudehöhe von 24 m möglich. Bezugnehmende Höhe ist der Anschluss an die Ringstrasse. Für Gebäude innerhalb des Baubereiches ohne Adresse zur Ringstrasse ist das gewachsene Terrain massgebend. *Baubereich 4*
 - In dem speziell gekennzeichneten Bereich des Baubereiches 4 ist ein Hochpunkt von max. 45 m erlaubt.
 - Eine differenzierte Gebäudeabwicklung (Höhenstapelungen, Rücksprünge) zum angrenzenden Baubereich 5 ist anzustreben.
- Innerhalb des Baubereiches ist eine maximale Gebäudehöhe von 13.50 m möglich. *Baubereich 5*
- Innerhalb des Baubereiches ist eine maximale Gebäudehöhe von 24 m möglich. Bezugnehmende Höhe ist der Anschluss an die Ringstrasse. Für Gebäude innerhalb des Baubereiches ohne Adresse zur Ringstrasse ist das gewachsene Terrain massgebend. *Baubereich 6*
- Innerhalb des Baubereiches ist eine maximale Gebäudehöhe von 16.50 m möglich. Bezugnehmende Höhe ist der Anschluss an die Motelstrasse. Für Gebäude innerhalb des Baubereiches ohne Adresse zur Motelstrasse ist das gewachsene Terrain massgebend. *Baubereich 7*
- Innerhalb des Baubereiches ist eine maximale Gebäudehöhe von 16.50 m möglich. *Baubereich 8*
 - Eine differenzierte Gebäudeabwicklung (Höhenstapelungen, Rücksprünge) zum angrenzenden Naturraum Schlimbach ist anzustreben.
- Innerhalb des Baubereiches ist eine maximale Gebäudehöhe von 16.50 m möglich. *Baubereich 9*

- Eine differenzierte Gebäudeabwicklung (Höhenstaffelungen, Rücksprünge) zum angrenzenden Naturraum Schlimbach ist anzustreben.
- Baubereich 10*
- Innerhalb des Baubereiches ist eine maximale Gebäudehöhe von 16.5 m möglich.
- Baubereich 11*
- Innerhalb des Baubereiches ist eine maximale Gebäudehöhe von 16.50m möglich. Bezugnehmende Höhe ist der Anschluss an die Motelstrasse.
- Baubereich 12*
- Innerhalb des Baubereiches ist eine maximale Gebäudehöhe von 16.50m möglich. Bezugnehmende Höhe ist der Anschluss an die Motelstrasse. Für Gebäude innerhalb des Baubereiches ohne Adresse zur Motelstrasse ist das gewachsene Terrain massgebend.
- Baubereiche 13 - 15*
- Innerhalb der Baubereiche ist eine maximale Gebäudehöhe von 13.50m möglich. Bezugnehmende Höhe ist der Anschluss an die Motelstrasse. Für Gebäude innerhalb des Baubereiches ohne Adresse zur Motelstrasse ist das gewachsene Terrain massgebend.
 - Eine differenzierte Gebäudeabwicklung (Höhenstaffelungen, Rücksprünge) zum Pilatushang ist anzustreben.
- Baubereiche 16 und 17*
- Innerhalb der Baubereiche ist eine maximale Gebäudehöhe von 13.50m möglich.
- Baubereiche an der Ringstrasse*
- Innerhalb dieser Baubereiche gilt für die erste Bautiefe eine minimale Gebäudehöhe von 12m und eine maximale Gebäudehöhe von 24m.
 - Das Erdgeschoss ist in der ersten Bautiefe mit einer überhohen Geschosshöhe von mindestens 4m auszubilden.

IV | Nutzung

12. Nutzungsart

Das Vertiefungsgebiet IV soll in ein urbanes, durchmischtes Gebiet transformiert werden. Wohnnutzungen sind erwünscht. Innerhalb von LuzernSüd soll das Vertiefungsgebiet IV Gewerbestandorte stärken.

- Zulässig sind Verkaufsnutzungen gemäss BZR Art. 16. Unter der Voraussetzung, dass die verkehrliche Erschliessung resp. die Funktionalität des Gesamtnetzes nachgewiesen werden kann (Mobilitätskonzept), kann die Nettofläche für Verkaufsnutzungen auf maximal 500qm erhöht werden.
- Erlaubt sind nicht oder nur mässig störende Betriebe und Dienstleistungsunternehmen.

13. Spezielle Nutzungen

- Innerhalb des Baubereichs 11 sind eine spezielle Nutzung in Form eines Quartierszentrums oder sonstige soziale und/oder kulturelle Angebote erwünscht.
- In Abstimmung mit der Schulraumplanung Kriens ist innerhalb des Baubereichs 3 ab 2024 ein möglicher Schulstandort bei entsprechendem Bedarf im Schulkreis Kuonimatt vorzusehen. Die Schulraumplanung Kriens schlägt die Prüfung einer Sportschule u.a. im Bereich Kuonimatt vor, da der Standort aufgrund seiner Nähe zu den Sportanlagen der Allmend und zum Bahnhof Mattenhof ideal ist. Dies ist im Rahmen der Entwicklungen des Baubereiches 3 zu prüfen.
- Innerhalb des Baubereichs 3 ist eine spezielle Nutzung in Form einer oberirdischen Sammelgarage erwünscht.

14. Nutzungsvorschriften

Für die nachstehenden Baubereiche **östlich des Autobahnparcs** werden folgende Nutzungsvorschriften empfohlen:

Teil 2 | Planungsvorschriften

Nr.	Wohnen	Arbeiten	Besonderes
1	0 - 30%	70 - 100%	/
2	0 - 30%	70 - 100%	/
3	20 - 60%	40 - 80%	Spezielle Nutzungen/ Option Standort öffentliche Einrichtungen Art. 30 LSV beachten
4	0 - 30%	70 - 100%	Art. 30 LSV beachten
5	80 - 100%	0 - 20%	Art. 30 LSV beachten
6	20 - 60%	40 - 80%	/

- Optionale Standorte für öffentliche Einrichtungen haben ihre Adresse zum Bogenweg auszubilden.
- Publikumsorientierte Erdgeschosse sind grundsätzlich erwünscht. Bei den Baubereichen entlang der Ringstrasse sind diese zur Ringstrasse hin anzuordnen.
- Entlang des Bogenweges ist Wohnen in den Erdgeschossen möglich.
- Eine Zugänglichkeit der Bauten zum Bogenweg und ist zu gewährleisten.
- In den Baubereichen 2 - 4 sind grossflächige Gewerbenutzungen möglich.

Für die nachstehenden Baubereiche **westlich des Autobahnparks** werden folgende Nutzungsvorschriften empfohlen:

Nr.	Wohnen	Arbeiten	Besonderes
7	20 - 60%	40 - 80%	/
8	80 - 100%	0 - 20%	/
9	80 - 100%	0 - 20%	/
10	80 - 100%	0 - 20%	/
11	0 - 30%	/	Spezielle Nutzung
12	20 - 60%	40 - 80%	/
13-15	80 - 100%	0 - 20%	Art.29 LSV beachten

- Publikumsorientierte Erdgeschosse sind entlang der Motelstrasse anzuordnen.
- Eine Zugänglichkeit der Bauten zur Motelstrasse ist zu gewährleisten.

Für die nachstehenden Baubereiche **nördlich der Horwerstrasse** werden folgende Nutzungsvorschriften empfohlen:

Nr.	Wohnen	Arbeiten	Besonderes
16	20 - 60%	40 - 80%	Lärmschutz beachten, Risikovorsorge beachten
17	80 - 100%	0 - 20%	Lärmschutz beachten, Risikovorsorge beachten

Im **kantonalen Bauinventar** sind zwei Bauten verzeichnet:

- GVL 1329a schützenswert
- GVL 1329 schützenswert

V | Dichte

15. Allgemeine Festlegungen

Allgemein beziehen sich die Dichtevorgaben für die einzelnen Baubereiche auf die jeweiligen, heute bestehenden Parzellengrössen. Das heisst, dass

Teil 2 | Planungsvorschriften

innerhalb der Baubereiche die Dichte über den jeweiligen Richtwert steigen kann, da die anrechenbare Grundstücksfläche auch die Erschliessungs- und Freiraumbereiche mit einbezieht. Analog zu der Einteilung von drei verschiedenen, maximalen Gebäudehöhen für das Vertiefungsgebiet IV gibt es auch drei maximale Ausnützungsziffern.

Nr.	AZ	Zone gemäss BZR	Besonderes
1	1.2	Ar-C	Art. 20 BZR; Wohnnutzungen möglich
2	1.2	Ar-C	Art. 20 BZR; Wohnnutzungen möglich
3	1.2	Umzonung Grabehof	Max. Gebäudelänge 50m Die AZ von 1.2 gilt nur bei einem nutzungsgemischtem Konzept
4	/	Ar-C	Max. Gebäudelänge 70m
5	0.7/0.6	WAr-A	
6	1.2	Ar-C	Art. 20 BZR; Wohnnutzungen möglich
7	0.8	Ar-A	Art. 20 BZR; Wohnnutzungen möglich
8	0.8	Ar-A	Art. 20 BZR; Wohnnutzungen möglich
9	0.8	Ar-A	Art. 20 BZR; Wohnnutzungen möglich

Nr.	AZ	Zone gemäss BZR	Besonderes
10	0.8	Ar-A	Art. 20 BZR; Wohnnutzungen möglich
11	0.8	Ar-A	Art. 20 BZR; Wohnnutzungen möglich
12	0.8	Ar-A	Art. 20 BZR; Wohnnutzungen möglich
13-15	0.8	Einzonung ewl-Gelände	
16	0.7/0.6	WAr-A	
17	0.7/0.6	WAr-A	

16. Vorgaben für Bereiche mit Hochpunkten

- Für den Baubereich 4 ist ein Hochpunkt von max. 45m ausgewiesen. Die maximale Grundfläche des Hochpunktes beträgt 900qm.

VI | Grün- und Freiräume

17. Allgemeines

Das Anlegen neuer Grün- und Freiflächen in intensiv genutzten Gebieten als ökologische Ausgleichsflächen auch ausserhalb Autobahnpark Gestaltungskonzepte für die Grün- und Freiräume sind bereits mit der Erstellung von Sondernutzungsplänen bzw. im Rahmen von qualifizierenden Konkurrenzverfahren zu erarbeiten. Die Gestaltungskonzepte haben die übergeordneten Freiraumbeziehungen zu berücksichtigen.

Die Gestaltungskonzepte beinhalten allgemein Aussagen

- zur Dimensionierung und Gestaltung der Freiflächen innerhalb des Baubereiches und zu den übergeordneten Freiraumbeziehungen;
- zum Verhältnis von bebauter und unbebauter Fläche innerhalb des Baubereiches;
- zu den begehbaren und mit Fahrrädern befahrbaren öffentlichen Aufenthalts- und Durchwegungsräumen.

Zur Gestaltung der Grün- und Freiflächen ist zu beachten:

- Flachdächer sind unter Beachtung der gängigen Richtlinien und unter Verwendung von einheimischem, standorttypischem Saatgut extensiv zu begrünen.
- Für die Umgebungsbepflanzung sind einheimische, standorttypische Arten zu verwenden.
- Grünflächen sind als Ruderalflächen oder als artenreiche Blumenwiesen zu gestalten.
- Die Retentionsmulden sind naturnah zu gestalten.

Teil 2 | Planungsvorschriften

18. Autobahnpark

Der Autobahnpark verläuft als übergeordnetes Freiraumelement des Entwicklungskonzeptes LuzernSüd zentral in Nord-Süd-Richtung durch das Vertiefungsgebiet IV. Über die Freizeitnutzungen des Autobahnparks werden die westlich und östlich angrenzenden Baufelder und Freiräume miteinander verbunden. Für die Gestaltung des Autobahnparks sind die Vorgaben gemäss Entwicklungskonzept LuzernSüd sowie die vertragliche Vereinbarung zwischen dem Staat Luzern und der Gemeinde Kriens betreffend der Nutzung der Tunnelleindeckung der A2 vom 01.10.2003 massgebend.

- Um dem Autobahnpark im Bereich des Vertiefungsgebietes IV eine einheitliche und klar erkennbare Figur zu geben und ihn im heterogenen Baugefüge zu stärken, wird er durch zwei Baumreihen eingefasst. Eine Baumreihe verläuft westlich der Motelstrasse, die andere Baumreihe verläuft neben dem östlichen Rand der Autobahnüberdeckung. Innerhalb der durch diese Setzungen aufgespannte Parkfläche ist eine durchgehende Fuss- und Veloverbindung in Nord-Süd-Richtung zu sichern.
- Der Autobahnpark innerhalb des Vertiefungsgebietes IV ist in vier Abschnitte unterschiedlicher Nutzungsintensität gegliedert. Die räumliche Trennung zwischen den Abschnitten erfolgt über Baumplätze.
- Die Baumplätze werden an den Übergängen zwischen den Parkabschnitten ausgebildet und liegen immer an einem strategischen Infrastrukturknotenpunkt. Sie bilden die Zugänge zum Autobahnpark und bieten die Möglichkeit, für den jeweils angrenzenden Parkabschnitt wichtige Ausstattung aufzunehmen. Die Baumplätze müssen in ihrer Gestaltung nicht einheitlich formuliert sein.
- Vorhandene Naturelemente sind zu erhalten, zu fördern und in gepasster Form extensiv zu pflegen.
- Innerhalb des Autobahnparks sind keine Parkplätze für den MIV zugestanden.

- Der Abschnitt liegt gemäss BZR innerhalb der Zone für Sport- und Freizeitnutzungen.
- Gemäss Anhang B zu Art.7 BZR müssen mindestens zweidrittel der Fläche als ökologische Ausgleichsflächen ausgebildet werden, wobei vorhandene Grünelemente zu erhalten und in geeigneter Form extensiv zu pflegen sind.
- Der Abschnitt ist als Quartierstreiffpunkt zwischen den zwei grossen, neuen Stadtquartieren Schällenmatt im Westen und Schweighof im Osten urban zu gestalten. Öffentliche Freizeit- und Erholungsnutzungen sowie ein öffentlicher Spielplatz sind in die Parkfläche zu integrieren.
- Die Bushaltestellen sind in den Autobahnpark zu integrieren und, wo möglich, mit den Baumplätzen zu kombinieren.
- Es sind grössere zusammenhängende Flächen mit grosskornigen (Schatten-)Bäumen anzulegen, die teilweise auch als Picknickzone genutzt werden können.
- Ein grösserer zusammenhängender Flachwasserbereich ist zu anzulegen.
- Retentionsfunktionen der angrenzenden Baubereiche können nicht in die Parkgestaltung integriert werden (Parkfunktionen lassen keine Retentionsfunktion zu). Inwiefern eine Retention auf dem Autobahndeckel statisch zulässig ist, ist mit dem ASTRA zu klären.
- In diesem Abschnitt ist auch eine Hundever säuberungsanlage vorzusehen.
- Entlang der angrenzenden Baubereiche Schweighof und Schällenmatt ist auf der westlichen und östlichen Seite des Autobahnparkabschnittes jeweils eine hochstämmige Baumreihe (z.B. Eichen) zu pflanzen, um eine räumliche Fassung des Parks zu gewährleisten.

*Abschnitt Schällenmatt-Schweighof
(B2.a)*

- Der Abschnitt liegt gemäss BZR innerhalb der Grünzone (ökologischen Zone) und der Arbeitszone C.
- Der Abschnitt ist in Abstimmung mit den Wiesen- und Uferbereichen um den Schlimbach naturnah und im Sinne der Förderung der Biodiversität zu gestalten. Die Gewässerabstände sind einzuhalten.
- Es sind grössere zusammenhängende Flächen mit grosskornigen

Abschnitt Schlimbach (B2.b)

(Schatten-)Bäumen anzulegen.

- Flächen für Erschliessung und Aufenthalt sind zu minimieren; Spiel- und Freizeitanlagen in diesen Bereichen zu vermeiden. Jedoch sind Sitzbänke und Abfalleimer möglich.
- Versiegelte Flächen sind zu vermeiden.
- Entlang der angrenzenden Baubereiche 6 und 7 sind auf der westlichen und östlichen Seite der Autobahnparkabschnitte jeweils eine Baumreihe zu pflanzen, um eine räumliche Fassung des Parks zu gewährleisten.
- Im Kreuzungsbereich mit dem Naturraum Schlimbach (b) wird der Parkabschnitt nicht von zwei Baumreihen flankiert. Hier ist eine Verschmelzung mit dem Naturraum erwünscht.
- Westlich angrenzend an den Baubereich 6 besteht seit 2001 ein Dienstbarkeitsvertrag zwischen dem Staat Luzern und den Grundeigentümern der Parzellen 4582-83 und 2816 zur Nutzung von ca. 2'800 qm der Tunneldecke der A2 für den Betrieb von Verkehrs-, Parkierungs- und Ausstellungsflächen. Gleichzeitig liegt diese Fläche in der Arbeitszone Ar-C. Es wird empfohlen, den Dienstbarkeitsvertrag aufzulösen und die Arbeitszone mit der nächsten Ortsplanungsrevision zu bereinigen und in die ökologische Zone zu überführen.

Abschnitt Hinterschlund (B2.c)

- Der Abschnitt liegt gemäss BZR innerhalb der Zone für Sport- und Freizeitnutzungen.
- Der Abschnitt ist für intensive Sportnutzungen vorgesehen und zu gestalten. Zweidrittel der Flächen müssen als ökologische Ausgleichsflächen ausgebildet werden. Das verbleibende Drittel soll nicht allein für intensive Sportnutzung zur Verfügung stehen, sondern auch für Nutzungen ausserhalb des organisierten Mannschaftssports (z.B. heutiger Skatepark).
- Retentionsfunktionen der angrenzenden Baubereiche können in die Parkgestaltung integriert werden.
- Es ist eine Hundevermäuerung vorzusehen mit der Möglichkeit einer grösseren, eingezäunten Hunde-Spielwiese.
- Entlang der angrenzenden Baubereiche 11-15 ist auf der westlichen Seite des Autobahnparkabschnittes eine Baumreihe zu pflanzen. Eine zweite Baumreihe verläuft entlang des östlichen Parkrandes zur Ringstrasse.

Abschnitt Hinterschlund (B2.d)

- Der Abschnitt liegt gemäss BZR zum Teil innerhalb der Grünzone (ökologischen Zone), in der Arbeitszone A sowie zum Teil innerhalb der Zone für Sport- und Freizeitnutzungen.
- Der Abschnitt ist in Abstimmung mit den Wiesen- und Uferbereichen um den Steinibach naturnah und im Sinne der Förderung der Biodiversität zu gestalten. Die Gewässerabstände sind einzuhalten.
- Flächen für Erschliessung und Aufenthalt sind zu minimieren; Spiel- und Freizeitanlagen in diesen Bereichen zu vermeiden.
- Versiegelte Flächen sind zu vermeiden.
- In diesem Abschnitt wird der Autobahnpark nicht von zwei Baumreihen flankiert. Hier ist eine Verschmelzung mit der angrenzenden Grünzone (Steinibach) und dem Waldflächen erwünscht.

19. Grünzug Bogenweg

Der Bogenweg bildet neben dem Autobahnpark das zweite Freiraumelement, welches das Vertiefungsgebiet in Nord-Süd-Richtung strukturiert.

- Innerhalb des Grünzugs ist der Bogenweg zwischen Ober-Kuonimattweg und Kreuzstrasse eine reine Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr. Auf diesem Abschnitt sind Parkplätze für den MIV nicht zugestanden. Nördlich des Ober-Kuonimattwegs geht die Achse in die Industriestrasse über.
- Der Bogenweg wird auf der westlichen Seite durch einen, der Retention dienenden Grünstreifen mit Baumreihe einseitig gefasst. Für die angrenzenden Baubereiche bietet sich hier die Möglichkeit, die anfallenden Retentionsflächen anzuschliessen.
- Auf der östlichen Seite ist innerhalb des Grünzugs zwischen Ober-Kuonimattweg und Kreuzstrasse eine intensive Freizeitnutzung möglich.

Teil 2 | Planungsvorschriften

Spielflächen und Gartennutzungen, Aufenthaltsbereiche und kleine Sportanlagen (Tischtennis, Beachvolleyball, ...) können hier eingerichtet werden.

20. Naturraum Schlimbach

Der Naturraum Schlimbach sichert die ökologische Vernetzung in West-Ost-Richtung entlang des Schlimbachs. Er verbindet die entlang der Schlundstrasse verlaufende erweiterte Grünachse mit der Grünzone östlich der Ringstrasse und schliesst mit dem Bogenweg ab. In Teilbereichen bildet er einen Abschnitt des Autobahnparks (B2.b).

- Der Naturraum ist in Abstimmung mit den Wiesen- und Uferbereichen um den Schlimbach naturnah und im Sinne der Förderung der Biodiversität zu gestalten. Die Gewässerabstände sind einzuhalten.
- Flächen für Erschliessung und Aufenthalt sind zu minimieren, Parkplätze für den MIV sind nicht zugestanden. Spiel- und Freizeitanlagen sind in diesen Bereichen zu vermeiden.
- Versiegelte Flächen sind zu vermeiden.

21. Ringstrasse

- Die Ringstrasse ist einseitig mit einer doppelten Baumreihe zu begrenzen. Diese verläuft zwischen Kreuzstrasse und LSA Vorderschlund östlich der Ringstrasse und wechselt zwischen LSA Vorderschlund und Mattenplatz auf die westliche/ nördliche Seite. Eine Fusswegeverbindung ist innerhalb des Freiraumes zu integrieren.

22. Weitere Freiraumverbindungen

Insofern nicht gesondert aufgeführt, sind die weiteren Freiräume den Wohn- und Arbeitsquartieren zugeordnet.

- Innerhalb der weiteren Freiräume sind öffentliche Fuss- und Veloverbindungen in ausreichender Breite und mit Rücksicht auf die Topographie sicherzustellen.
- Motorisierter Verkehr ist mit Ausnahme von Fahrzeugen für Schutz und Rettung in den weiteren Freiräumen nicht erlaubt.
- Zwischen den Baubereichen 13 bis 15 sind Freiraumverbindungen mit einer minimalen Breite von 15m vorgesehen.
- Zwischen dem Baubereich 17 und der Autobahn ist ein Abschnitt des Autobahnparks mit Anschluss an die Wegeverbindung Nord-Süd (Areal Nidfeld) zu realisieren.

VII | Verkehr

Es gelten die Grundsätze von Entwicklungskonzept und Grundkonzept Verkehr LuzernSüd.

23. Öffentlicher Verkehr

- Das Vertiefungsgebiet IV wird durch die Buslinien 14, 16 und 21 erschlossen. Mit dem Bahnhof Mattenhof besteht zudem eine attraktive Anbindung an die zb in Fuss- und Velodistanz.
- Die Linie 21 verkehrt neu in beide Fahrrichtungen über die Motel-/ Vorderschlundstrasse (Busspur in Fahrtrichtung Norden, vgl. Absatz „Verkehrsmanagement“). Entlang der Motelstrasse gibt es neue Haltestellen, was die öV-Anbindung für das Gebiet Schällenhof / Schweighof / Vorderschlund stark verbessert (Anzahl und genaue Lage der Haltestellen sind in der weiteren Planung noch zu prüfen). Die Haltestellen sind in den Autobahnpark zu integrieren (Abschnitt B2.1a) und wo möglich in Zusammenhang mit den Baumplätzen anzuordnen.
- Für die Buslinie 16 gibt es eine zusätzliche Haltestelle auf der Horwerstrasse östlich der Autobahnüberführung, um insbesondere das Gebiet Schweighof direkter zu erschliessen.
- Im Bereich der LSA Hinterschlund wird zudem eine weitere Haltestelle für die Linien 14 und 21 eingerichtet, um auch die südlichen Gebiete des Hinterschlunds gut anzubinden.

Die Massnahmen zur Buspriorisierung werden im Kapitel „Verkehrsmanagement“ erläutert.

24. Veloverkehr

- Auf dem Basisnetz (Ringstrasse, Horwerstrasse) ist der Veloverkehr auf durchgehenden Velostreifen zu führen.
- Entlang des Autobahnparks sowie entlang des Schlimbachs bzw. Bogenweges führen 2 „Velobahnen“ durch den Bearbeitungssperimeter.
- Für die Feinerschliessung dienen verschiedene Fuss- und Velowege resp. Erschliessungsstrassen im Mischverkehr. Die Durchwegung innerhalb der Baubereiche ist spätestens mit den Bebauungs- oder Gestaltungsplänen zu sichern.
- Velostreifen haben eine Mindestbreite von 1.50m aufzuweisen. Kombinierte Fuss-/Velowege erfordern je nach geschätztem Veloverkehrsaufkommen eine bauliche Trennung der Flächen für den Fuss- und den Veloverkehr (gemäss Anforderungen der Hindernisfreiheit, BehiG). Die Mindestbreite mit baulicher Trennung beträgt 4.50m; ohne bauliche Trennung 4.00m.
- An Querungsstellen über Hauptverkehrsachsen (insbesondere Ringstrasse), an Lichtsignalanlagen und für Linksabbiegebeziehungen sind den Velofahrenden „Hilfsmittel“ anzubieten (Mittelinseln, Mehrzweckstreifen, indirekte Linksabbieger bei LSA, vorgezogene Haltebalken, „Velosack“, Vorgrün etc.).
- Für die Berechnung der Anzahl Veloabstellplätze gilt das Parkplatzreglement Kriens vom 30. Juni 2016.
- Veloabstellplätze sind nahe an den Zielorten, insbesondere Hauseingängen anzuordnen und in der Regel zu überdachen. Sie sollten komfortabel nutzbar, gut einsehbar und wenn möglich ebenerdig erreichbar sein. Zudem sind sie gut an die Velobahnen / Velowege anzubinden.

25. Fussverkehr

- Für die übergeordneten Fusswege gilt der Netzplan des Grundkonzepts Verkehr. Innerhalb der einzelnen Areale ist für den Fussverkehr ein möglichst engmaschiges und kohärentes Feinerschliessungsnetz bereitzustellen. Die Durchwegung innerhalb der Baubereiche ist spätestens mit den Bebauungs- oder Gestaltungsplänen zu sichern.
- Bushaltestellen müssen auf beiden Strassenseiten aus den Baubereichen direkt zugänglich sein.
- Die Hindernisfreiheit ist nach den Gestaltungsgrundsätzen „design for all“ zu gewährleisten (BehiG).
- Entlang der Hauptstrassen sowie bei beidseitiger Bebauung sind jeweils auf beiden Strassenseiten Trottoirs (mind. 2 m breit), ggf. als Teil der Vorzone der Bebauung, anzubieten. Entlang der Ringstrasse wird der Fussverkehr auf der einen Strassenseite auf einem Fussweg unter der doppelten Baumreihe, auf der anderen Strassenseite auf einem Trottoir geführt.
- An Querungsstellen über Hauptverkehrsachsen (z.B. Ringstrasse) und an Lichtsignalanlagen sind den Zufussgehenden „Hilfestellungen“ anzubieten (z.B. Fussgängerstreifen, Mittelinseln, Mehrzweckstreifen oder Fussgänger-LSA, wobei kurze Wartezeiten und ausreichende Grünzeiten sicherzustellen sind).

26. Motorisierter Verkehr

Es ist ein möglichst geringes MIV-Aufkommen aus den neuen Nutzungen anzustreben. Bezüglich der während den einzelnen Planungsstufen zu erbringenden verkehrlichen Nachweise (Leistungsfähigkeit, Belastbarkeit) gilt das „Idealvorgehen Verkehr LuzernSüd“. Aus der gesamtheitlichen Beurteilung der Auswirkungen einer Planung auf das Gesamtsystem können weitergehende Auflagen und Einschränkungen (bezüglich Zahl der Parkplätze, Fahrtenzahl, Modal Split etc.) folgen. Die Funktionalität des Gesamtverkehrsnetzes sowie die Belastbarkeit der einzelnen Strassenabschnitte gemäss Grundkonzept Verkehr LuzernSüd sind stets zu gewährleisten.

Erschliessung

Für die verschiedenen Baubereiche gelten folgende Erschliessungsgrundsätze:

Teil 2 | Planungsvorschriften

- Die Erschliessung erfolgt über die Grabenhofstrasse (Knoten Vorderschlund). Der Oberkuonimattweg und die Grabenhofstrasse sind entsprechend auszubauen. *Baubereiche 1 - 3*
- Der Baubereich 3 erhält zudem eine Vorfahrt im Gegenverkehr entlang der Ringstrasse. Die direkte Zufahrt ab der Ringstrasse ist nur von Süden her möglich (Rechtseinbieger)*. Die Zufahrt von Norden sowie die Wegfahrt erfolgt über die Grabenhofstrasse.
- Die Erschliessung erfolgt über die Kreuzstrasse (Knoten Hinterschlund). *Baubereiche 4 und 5*
- Der Baubereich 4 erhält zudem eine Vorfahrt im Gegenverkehr entlang der Ringstrasse. Die direkte Wegfahrt auf die Ringstrasse ist nur nach Norden möglich (Rechtseinbieger)*. Die Wegfahrt nach Süden sowie die Zufahrt erfolgt über die Kreuzstrasse.
- Die Erschliessung der Baubereiche westlich der Ringstrasse (6-15) erfolgt über die Vorderschlundstrasse (Knoten Vorderschlund) sowie mit einer Zufahrt aus Richtung Norden über die Motelstrasse (Einbahnregime). *Baubereiche 6 - 15*
- Im Zusammenhang mit der Realisierung der Busspur auf der Vorderschlundstrasse (vgl. Kap. Verkehrsmanagement) sowie mit Umbauten an der LSA Vorderschlund ist das Erschliessungssystem des Baubereichs 6 anzupassen: Die Erschliessung erfolgt künftig hauptsächlich über die Zu-/Wegfahrt östlich des Kreisels Vorderschlund (ggf. jeweils nur rechts Ein-/Ausbiegen*). Die Wegfahrt auf die Vorderschlundstrasse direkt bei der LSA Vorderschlund ist nach Möglichkeit beizubehalten*.
- Die Erschliessung dieser Baubereiche erfolgt über die Horwerstrasse. *Baubereiche 16 und 17*

* abschliessende verkehrstechnische Prüfung vorbehalten

Dimensionierung Strassenquerschnitte (Regelfall)

Die Festlegung der Strassenquerschnitte hat für die Hauptachsen im Rahmen eines Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepts (VBGK) und für die Sammel- und Erschliessungsstrassen in den einzelnen konkreten Projekten zu erfolgen. Gleiches gilt für die Festlegung der Knotenformen. Nachfolgend werden jedoch erste Vorstellungen zu den Strassenquerschnitten formuliert, die für die Planungen im Vertiefungsgebiet IV begleitend sind, bis die VBGKs und Strassenprojekte vorliegen (vgl. auch Teil 3 der Richtlinien).

- Mind. 9 m (zwei Fahrspuren MIV à 3 m und zwei Velostreifen à 1.5 m, Busspuren à 3 m gemäss Plan Verkehrsmanagement) *Ringstrasse*
- Tempo-50 (in Zentrumsbereichen Tempo-30 möglich)
- Beidseitiges Trottoir
- Fussgängerstreifen mit Mittelinseln / Mehrzweckstreifen
- 7 m (Mischverkehr, i.d.R. ohne Velostreifen, ggf. mit Mittellinie) *Motelstrasse Nord, Vorderschlund-, Industriestrasse, Oberkuonimattweg*
- i.d.R. Tempo-30
- i.d.R. beidseitiges Trottoir; Spezialfall Motelstrasse: Trottoir westlich, östlich verläuft die Fusswegeverbindung durch den Autobahnpark
- i.d.R. keine Fussgängerstreifen, dafür anderweitige Querungshilfen (bei Tempo-30)
- Vorderschlundstrasse: + 3 m Busspur
- 6 m (Mischverkehr) *Motelstrasse Süd, Grabenhof-, Kreuzstrasse, Vorderschlundstrasse West*
- Tempo-30, ev. Begegnungszone
- Mind. Einseitiges Trottoir; Spezialfall Motelstrasse: Trottoir westlich, östlich verläuft die Fusswegeverbindung durch den Autobahnpark
- i.d.R. keine Fussgängerstreifen (dafür anderweitige Querungshilfen)
- Optimierung Strassenbeleuchtung insbesondere entlang Motelstrasse

Vorfahrten Grabenhof und Hinterschlund (Gestaltungsrichtlinien)

Für die Planung der Vorfahrten Grabenhof und Hinterschlund ist der gesamte Strassenquerschnitt, d.h. Querschnitt von Autobahnpark bis und

mit der Fassade vis-à-vis, zu betrachten.

- Eine räumliche Verzahnung der Gebäudestruktur (insb. die EG-Nutzungen) mit dem Vorfahrtsbereich und dem Fussweg unter der doppelten Baumreihe sowie eine attraktive Gestaltung des Vorfahrtsbereichs ist anzustreben, u.a. mittels:
 - regelmässige Querungsmöglichkeiten bei Baumrabatten für Fussverkehr zwischen Fussweg (unter doppelter Baumreihe) und Vorfahrtsbereich (Durchlässigkeit für den Fussverkehr)
 - Verweil-/Aufenthaltsmöglichkeiten im Bereich von doppelter Baumreihe / Vorfahrt
 - Versätzen / Vorsprüngen / Unterbrüchen entlang der Fassade als „Lockerung“ bzw. zur Unterbrechung der Längsstruktur (siehe Abschnitte Bebauung und Dichte)
- Die Verkehrsbelastung auf der Vorfahrt ist möglichst gering zu halten, u.a. mit der Unterbringung der Parkplätze für Angestellte und Kunden (ausgenommen einige Kurzzeitparkplätze) in einer Sammelparkierungsanlage mit direkter Zufahrt ab Grabenhofstrasse resp. Kreuzstrasse.
- Der Vorfahrtsbereich (zwischen Baumrabatte und Fassade) muss eine Breite von mind. 9 m aufweisen. Der Fahrbahnbereich ist i.d.R. 6 m breit. Der Verkehr wird im Gegenverkehr geführt. Die Fahrbahnbreite kann stellenweise (auf einer Länge von max. 15 m) auf 3.5 m reduziert werden.
- Parkplätze entlang der Vorfahrt sowie zwischen oder hinter den Gebäuden ist für das Kurzzeitparkieren von Kunden und für Anlieferung vorbehalten. Diese Parkplätze sind i.d.R. als Längs-/Schrägparkfelder anzuordnen.
- Such- und Schleichverkehr ist zu vermeiden. Die Zufahrten zu Gebäuden und Parkplätzen sind klar zu signalisieren.

27. Parkierung

- Es gilt das Parkierungsreglement Kriens vom 30. Juni 2016. Des weiteren sind die nachfolgenden Regelungen zu beachten.
- Die Parkplätze sind nutzungsgebunden. Die definitive Anzahl Parkplätze kann deshalb erst im Baubewilligungsverfahren definiert werden. Grossflächige offene Parkierungsanlagen von 30 oder mehr Parkplätzen sind nicht gestattet.
- Für die folgenden Baubereiche sind die erforderlichen Parkplätze in einer Sammelgarage zusammenzufassen:
 - Für den Baubereich 3 ist im Baufeld eine gemeinsame oberirdische Sammelgarage zu errichten. Diese kann bei ggf. künftig weiter sinkendem Bedarf an Parkfeldern, umgenutzt werden.
 - Für die Baubereiche 4 und 5 ist eine gemeinsame oberirdische Sammelgarage zu errichten.
 - Für die Baubereiche 8 -10, 11 und 12 sowie 13-15 ist jeweils eine gemeinsame, wenn möglich oberirdische Sammelgarage zu errichten.
 - Im Rahmen der weiteren Entwicklung müssen die Grundeigentümer in Zusammenarbeit mit der Gemeinde genauer prüfen, wie eine Sammelgarage realisiert werden kann (ausgenommen Baubereich 3, dort soll nicht von der Sammelgarage im vorgesehenen Bereich abgewichen werden). Sollte sich zeigen, dass sowohl aus Sicht Grundeigentümer, als auch aus Sicht Gemeinde keine gute Lösung gefunden werden kann, sind gemeinsame unterirdische Abstellanlagen vorzusehen.
 - Die städtebauliche Integration von Sammelgaragen wird durch GP/BP sichergestellt.
 - Erstellung und Betrieb der Sammelgaragen kann durch eine gemeinsame Trägerschaft (z.B. AG mit Einsitz der Gemeinde) organisiert werden. Anrecht auf Einmietung haben nur die Nutzungen aus den zugehörigen Baubereichen. Die Dimensionierung der Sammelgarage hat sich an deren Nutzungen auszurichten.
- Für alle weiteren Baubereiche darf maximal eine Sammelgarage pro Baubereich, wenn möglich oberirdisch, erstellt werden.

Teil 2 | Planungsvorschriften

- Die Zu- und Wegfahrten zu den Sammelgaragen haben möglichst direkt ab einer Sammel- oder Erschliessungsstrasse zu erfolgen.
- Es dürfen maximal 1/3 der Parkplätze für Kunden und Besucher freistehend oberirdisch erstellt werden (z.B. bei den Gebäudezugängen); die restlichen Parkplätze sind unterirdisch resp. in Sammelgaragen anzuordnen. Sämtliche öffentlich zugänglichen Parkplätze sind mittels Zeitbeschränkung (insbesondere oberirdische PP) und/oder mittels Gebühren zu bewirtschaften. Die Auffindbarkeit der ober- und unterirdischen Kunden- und Besucherparkplätze ist zu gewährleisten resp. zu signalisieren.
- Für Motorräder und Roller (inkl. Ladestationen für elektrisch betriebene motorisierte Zweiräder) sind ausreichend Abstellmöglichkeiten anzubieten.

28. Mobilitätskonzept

Bei Projekten im Planungsverfahren, insbesondere bei Bebauungsplänen und Gestaltungsplänen, muss zwingend ein Mobilitätskonzept vorgelegt werden. Die im Grundkonzept Verkehr vorgeschlagene Gliederung für Mobilitätskonzepte ist zu berücksichtigen. Das Mobilitätskonzept ist von Planungsbeginn an zu erarbeiten und phasengerecht zu konkretisieren.

29. Verkehrsmanagement

Im Vertiefungsgebiet IV dienen folgende Massnahmen zur Priorisierung des öV (Bus) und zur Gewährleistung des Verkehrsflusses:

- Motelstrasse: Entlang der Motelstrasse wird eine durchgängige Busspur in Fahrtrichtung Norden (für MIV unterbunden) vorgesehen. Gegebenenfalls ist in einer ersten Phase ein Ausbau im nördlichen Teil der Motelstrasse und die Einrichtung einer Engpassregelung ausreichend. Die konkrete Ausgestaltung ist in der weiteren Planung zu klären. Für den Veloverkehr ist die Befahrbarkeit der Motelstrasse in beide Fahrtrichtungen sicherzustellen.
- Motel- und Horwerstrasse: Es ist zu prüfen, ob am Knoten Horwer-/Motelstrasse eine Lichtsignalanlage (LSA) notwendig ist, um das Ausbiegen aus der Motel- in die Horwerstrasse zu erleichtern und gleichzeitig eine Busbevorzugung für die beiden Linien 16 und 21 zu schaffen.
- Vorderschlundstrasse: Zwischen dem Kreisels Vorderschlund und der LSA Vorderschlund wird eine Busspur eingerichtet (im Knotenaufstellungsbereich kombiniert mit einem Rechtsabbiege- und Geradeausstreifen).
- Ringstrasse: Auf dem Abschnitt LSA Vorderschlund – LSA Hinterschlund wird in beiden Richtungen eine Busspur eingerichtet. An den beiden LSA wird der Bus mittels Busschleuse zum Pulkführer für die nachfolgenden Abschnitte. Diese Massnahmen ermöglichen auch ein aktives Steuern der MIV-Ströme, um den Verkehrsfluss in den nachfolgenden Abschnitten (Kreisels Mattenhof und Kreisels Schlund) zu gewährleisten.
- Zwischen der LSA Vorderschlund und dem Kreisels Mattenhof ist die Notwendigkeit von Busspuren in beiden Fahrtrichtungen noch zu prüfen (im Rahmen des Projekts des Kantons (vif) zur K19) - die Freihaltung der notwendigen Flächen ist zu berücksichtigen. Um in diesem Abschnitt mit beidseitiger Bebauung die Trennwirkung nicht zu erhöhen und um eine einstreifige Kreiselszu-/wegfahrt beizubehalten, wird empfohlen wenn möglich auf Busspuren zu verzichten. Damit der Bus in diesem Abschnitt jedoch als Pulkführer verkehren kann, sind die Haltestellen „Oberkuonimatt“ (westlich des Kreisels Mattenhof) als Fahrbahnhaltestellen auszubilden.
- LSA Vorderschlund: Unter Berücksichtigung der neuen Busspuren ist die Steuerung der LSA Vorderschlund zu optimieren (u.a. im Rahmen des Projekts zur K19 vom vif). Sollte sich zeigen, dass die LSA aufgrund der Nutzungsentwicklungen ihre Leistungsfähigkeitsgrenze übersteigt, sind folgende Massnahmen in dieser Reihenfolge zu prüfen resp. umzusetzen:
 - Ausfahrtdosierungen für Areale, Quartierstrassen, Parkhäuser (auch für bestehende Nutzungen)

- Steuerung des Kreisels Vorderschlund mittels LSA (Zufahrtsdosierung zum LSA Vorderschlund und Priorisierung Buslinie 21)
 - Prüfen einer Änderung am Erschliessungssystem (z.B. Motelstrasse für Durchgangsverkehr unterbinden, dafür Schällenmatt komplett über Motelstrasse nach Norden anbinden)
 - Parkplätze bei neuen Nutzungen weiter reduzieren für autofreie Siedlungen
 - Nutzungsentwicklung reduzieren: u.a. keine Einzonung des ewl-Areals sowie des Areals Grabenhof (heutige Schrebergärten), reduzierte Dichte bei den übrigen Arealen
 - Bei diesen Überlegungen ist zudem zu berücksichtigen, dass mittel- bis langfristig die Industriestrasse vom Kreisel Mattenhof abgehängt werden soll (vgl. Richtlinien Mattenplatz).
 - Grundsätzlich ist der Knoten Vorderschlund nicht auszubauen, abgesehen von den Massnahmen zugunsten des öV (Busspuren) und des Veloverkehr (separate Velostreifen) sowie der Zentralisierung der heutigen 2 T-Knoten zu einem kompakten 4-armigen Knoten, ist der Knoten Vorderschlund nicht auszubauen.
- Gemeinde und Kanton haben als Strasseneigentümer das Recht, Ausfahrtsdosierungen für Areale zu verlangen. Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes und des Verkehrsgutachtens ist die Notwendigkeit einer Ausfahrtsdosierung pro Areal zu untersuchen und festzulegen. Eine Ausfahrtsdosierung kann auch zu einem späteren Zeitpunkt als der Inbetriebnahme gefordert werden.

VIII | Umwelt / Sicherheit

30. Ver- und Entsorgung

- Die Sammelstellen für Kehrrecht sind innerhalb der einzelnen Baubereiche zu errichten und entsprechend zu gestalten.
- In den Baubereichen 3 und 7 ist zusätzlich je eine öffentliche Sammelstelle für Altglas und Aluminium/Konservendosen etc. vorzusehen.

31. Energie-Standard

- Das regionale Konzept Wärme/Kälte LuzernSüd steht als Planungsgrundlage zur Verfügung. Die kommunale Energieplanung befindet sich zur Zeit in Ausarbeitung.
- Es gilt für alle Baubereiche ein erhöhter Gebäudestandard gemäss. Art. 52 BZR und §§ 163 und 164 PGV.

32. Seilbahnlinsen Pilatusbahn

Zurzeit wird ein neuer Standort für die Talstation der Pilatusbahn evaluiert. Die Pilatusbahn prüft den Neubau einer Talstation im Bereich Hinterschlund bzw. auf dem Dach des Pilatusmarktes. Bei der Entwicklung der Baubereiche 4 und 15 sind entsprechende Sicherheitsbereiche von neuer Bebauung freizuhalten.

33. Lärmschutz

- Fragen und Auswirkungen des Lärmschutzes waren nicht Gegenstand der bisher erfolgten Untersuchungen und sind in den nachfolgenden Vertiefungen für die einzelnen Baubereiche zu konkretisieren.

34. Altlasten

- Im Vertiefungsgebiet IV befinden sich verschiedene belastete Standorte. Bei konkreten Planungen ist frühzeitig mit diesem Aspekt Rechnung zu tragen und frühzeitig mit der Dienststelle uwe des Kanton Luzern in Kontakt zu treten.

IX. | Hinweise für bestehende Planungen

35. Schweighof-Areal

Für das Areal Schweighof liegt seit 2012 ein genehmigter und rechtskräftiger

Teil 2 | Planungsvorschriften

tiger Gestaltungsplan vor. Im Zuge der Baubewilligungsverfahren sind in Abstimmung mit den übergeordneten Entwicklungen LuzernSüd und den stadträumlichen Richtlinien zum Vertiefungsgebiet IV folgende Hinweise zu berücksichtigen:

Grünraumverbindungen:

- Gemäss BZR Kriens, Art. 27 verläuft durch die Areale Schällematt und Schweighof eine erweiterte Grünachse. Weiterhin sieht das Grundkonzept Verkehr in Kombination mit dieser Grünverbindung eine übergeordnete Veloverbindung Schällematt-Schweighof-Bahnhof Mattenhof vor. Grünachse und Veloverbindung sind bei der Freiraumgestaltung zu berücksichtigen.
- Gemäss BZR Kriens, Art. 27 verläuft auf der nördlichen Seite der Ringstrasse zwischen dem Kreisel Vorderschlund und dem Mattenplatz eine erweiterte Grünachse. Die Grünachse ist Teil des Projektes Ringstrasse K19 (vif). Zwischen der LSA Vorderschlund und der Schweighofstrasse ist sie als doppelte Baumreihe spätestens mit den Gebäuden des Schweighofprojektes zu realisieren.

Erschliessung

- Im Rahmen der Einrichtung einer Busspur zwischen dem Kreisel Vorderschlund und der LSA Vorderschlund ist die Vorderschlundstrasse mit einem südlichen Trottoir zu ergänzen. Ausgehend von der südlichen Parzellengrenze (4582) ist auf dem ganzen Abschnitt ein Strassenquerschnitt von mind. 12 m (exkl. Fusswegverbindung auf der nördlichen Strassenseite) freizuhalten. Die Freiraumplanungen und die Erschliessung im südlichen Bereich des Areals Schweighof sind entsprechend anzupassen.

Parkierung

- Die Gemeinde Kriens hat im Frühjahr 2016 das Grundkonzept Verkehr zustimmend zur Kenntnis genommen. Ein neues Parkplatzreglement befindet sich zurzeit in politischen Genehmigungsprozess. Der Gestaltungsplan Schweighof ist vor diesen Planungen genehmigt worden. Dennoch sind bei den zukünftigen Baugesuchen die Parkplatzzahlen jeweils einzeln zu prüfen und unter der Vorgabe der Gewährleistung der verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes (Art. 14 des derzeit noch gültigen PP-Reglements) nach Möglichkeit zu reduzieren.
- Zur Priorisierung des öV und zur Gewährleistung des Verkehrsflusses sind zudem Ausfahrtdosierungen festzulegen.

Schulraumkonzept Kriens

- In Abstimmung mit der Schulraumplanung Kriens sind innerhalb des Schweighof-Areals Kapazitäten für einen Kindergarten zu berücksichtigen.
- Die Schulraumplanung Kriens schlägt die Prüfung einer Sportschule u.a. im Bereich Kuonimatt vor, da der Standort aufgrund seiner Nähe zu den Sportanlagen der Allmend und zum Bahnhof Mattenhof ideal ist. Dies ist im Rahmen der Entwicklungen des Schweighof-Areals und in Abstimmung mit den Planungen des Baubereiches 3 im Vertiefungsgebiet IV zu prüfen.

36. Schällematt-Areal

Für das Areal Schällematt liegt seit 2005 ein genehmigter und rechtskräftiger Gestaltungsplan vor. Zurzeit wird seitens der Eigentümerschaft ein Masterplan erarbeitet. Zum Zeitpunkt der Erstellung der Richtlinien war unklar, inwiefern ein neuer Gestaltungsplan angestrebt wird. Im Rahmen weiterer Planungen sind in Abstimmung mit den übergeordneten Entwicklungen LuzernSüd und den stadträumlichen Richtlinien zum Vertiefungsgebiet IV folgende Hinweise zu berücksichtigen:

Grünraumverbindungen

- Gemäss BZR Kriens, Art. 27 verläuft durch die Areale Schällematt und Schweighof eine erweiterte Grünachse. Weiterhin sieht das Grundkon-

zept Verkehr in Kombination mit dieser Grünverbindung eine übergeordnete Veloverbindung Schällematt-Schweighof-Bahnhof Mattenhof vor. Grünachse und Veloverbindung sind bei der Freiraumgestaltung zu berücksichtigen.

Naturraum Schlimbach

- Die stadträumliche Vernetzung mit dem Naturraum Schlimbach ist im Freiraumkonzept zu berücksichtigen.

Erschliessung

- Das Areal ist grundsätzlich über die Vorderschlundstrasse zu erschliessen (Berücksichtigung der künftigen Busspur sowie des Einbahnregimes für den MIV). Unter Berücksichtigung der starken Beanspruchung des westlichen Astes der LSA Vorderschlund ist zu überprüfen, ob eine alternative Erschliessung über den Lauerzring verträglich und machbar ist.

Parkierung

- Betreffend Parkierung gelten die Bestimmungen gemäss Kap. Parkierung (Regelungen des Grundkonzepts Verkehr resp. des neuen Parkplatzreglements nach dessen Inkrafttreten).

X. Verfahren

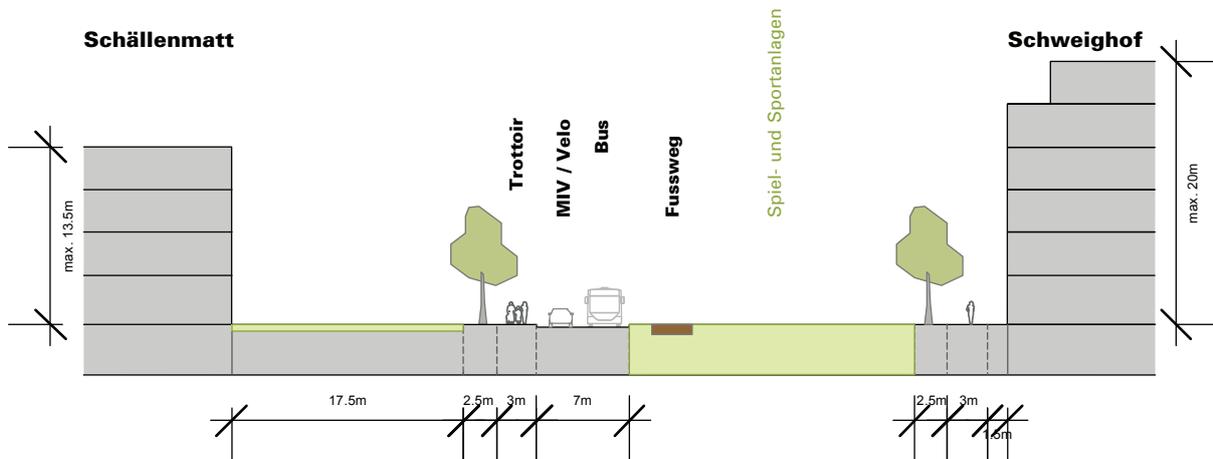
38. Beirat Städtebau

- Der Beirat Städtebau ist für die städtebauliche Qualitätssicherung des Entwicklungsgebiets LuzernSüd zuständig. In dieser Funktion beurteilt er die Erarbeitung und Umsetzung des Entwicklungskonzeptes LuzernSüd auf Konzept- und Projektebene und gibt Empfehlungen an die Steuerungsgruppen, die Gemeinden Kriens, Horw und die Stadt Luzern.
- Der Beirat Städtebau begutachtet übergeordnete Gestaltungskonzepte zuhanden der Steuerungsgruppe LuzernSüd und beurteilt Sondernutzungspläne zuhanden der Gemeinden (Bewilligungsbehörde). Er macht Vorschläge für allfällige qualitätssichernde Verfahren (Wettbewerbe, Studienaufträge) und nimmt Einsitz in entsprechende Beurteilungsgremien.

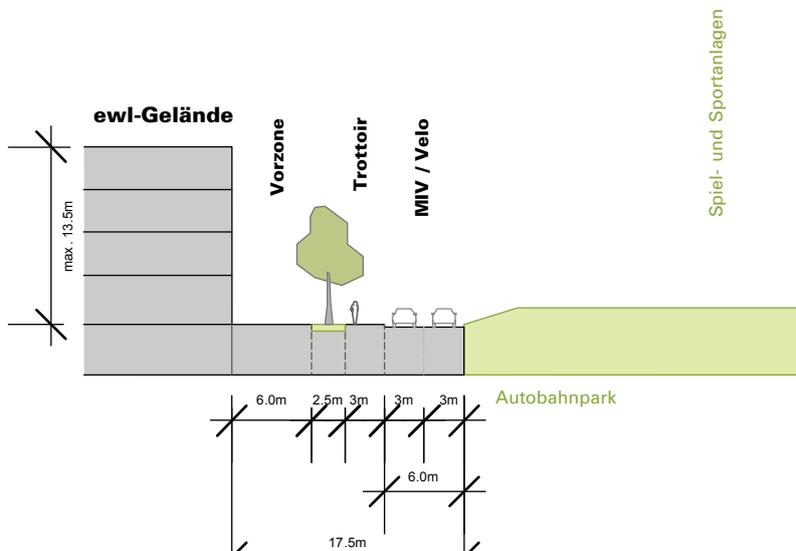
38. Mehrwertabschöpfung

- Aufgrund des revidierten Raumplanungsgesetzes unterzieht der Kanton Luzern zurzeit sein Planungs- und Baugesetz einer Teilrevision. Die Vernehmlassung endete am 24. März 2016. Mit der Revision werden auch die Mehrwerte aus Ein-, Um- oder Aufzonungen neu geregelt. Für den Planungsprozess LuzernSüd ergibt sich bis zum voraussichtlichen Inkrafttreten des revidierten Gesetzes eine zeitliche Lücke. Es werden mit der Erarbeitung der stadträumlichen Richtlinien zum Vertiefungsgebiet IV Mehrwerte für die privaten Grundeigentümer geschaffen. Die Eigentümer sind an den Folgekosten der durch Mehrwerte verursachten Aufwendungen zu beteiligen.
- Die Grundeigentümer sind mittels Infrastrukturverträgen an den Investitions- und/oder Betriebskosten für die Infrastruktur und die öffentlichen Freiräume zu beteiligen.

39. Prinzipskizze Motelstrasse Nord



39. Prinzipskizze Motelstrasse Süd



40. Prinzipskizze Ringstrasse

