

Ortsplanungsrevision Kriens | Bericht öffentliche Mitwirkung – 11. Januar bis 4. März 2024

Mitwirkungsbericht Räumliches Entwicklungskonzept (REK)



IMPRESSUM

IMPRESSUM

- Auftrag:** Revision Ortsplanung Kriens
www.kriens.ch/findetStadt
- Auftraggeberin:** Stadt Kriens
Bau- und Umweltdepartement Kriens
Stadtplatz 1
6010 Kriens
- Auftragnehmerin:** ZEITRAUM Planungen AG
Hirschmattstrasse 25
6003 Luzern
vertreten durch:
Jeantine Burri, Daniel Kaufmann
- KEEAS AG
Sihlstrasse 59,
8001 Zürich
vertreten durch:
Sabina Uffer, PhD Urban & Regional Planning, Ilva
Gerber, MSE FHO Spatial Development & Landscape
Architecture,
Matteo Baggenstos, BSc Raumbezogene
Ingenieurwissenschaften
- Bevölkerungsbeirat:** Daniela Röllin, Vertreterin Bevölkerung
Markus Eigenheer, Vertreter Bevölkerung
Noemi Decurtins, Vertreterin Bevölkerung
Thomas Steger, Vertreter Baugenossenschaften
Karin Kesseli, Vertreterin Baugenossenschaften
Bruno Bienz, Vertreter Bau-, Umwelt- &
Verkehrskommission
Ruedi Baumgartner, Vertreter Gewerbeverband
Werner Lehmann, Vertreter Jugendkommission
Werner Huber, Vertreter Landwirtschaft und Jagd
- Redaktion:** Sabrina Mathis, Yorick Tanner, Arianna Manente
Stadtplanung Kriens,
Jeantine Burri, ZEITRAUM Planungen AG

1	MITWIRKUNG RÄUMLICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT	7
1.1	Ausgangslage	7
1.2	Durchführung Online-Mitwirkung.....	8
1.3	Resonanz Online-Mitwirkung	8
1.4	So geht es weiter	9
2	ALLGEMEINE HALTUNGEN ZUR RÄUMLICHEN ENTWICKLUNG ...	11
2.1	Siedlung und Städtebau	12
2.2	Verkehr und Mobilität	13
2.3	Freiraum und Landschaft	15
2.4	Energie und Klimaschutz.....	16
3	EINGABEN MITWIRKUNG REK	18
3.1	Allgemeinen Eingaben	18
3.2	Einleitung des REK	36
3.3	Analyse und Grundlagen.....	46
3.4	Siedlung und Städtebau	67
3.5	Freiraum und Landschaft	120
3.6	Verkehr und Mobilität	141
3.7	Energie und Klimaschutz.....	181
3.8	Vertiefung Luzerner-/ Obernauerstrasse	187
3.9	Vertiefung Freiraumanalysen	189
3.10	Mitwirkende.....	190

MITWIRKUNG

1 MITWIRKUNG RÄUMLICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

1.1 Ausgangslage

Die Stadt Kriens stellt mit der Revision der Ortsplanung wichtige Weichen für ein lebenswertes und nachhaltiges Kriens. Im Prozess der Ortsplanungsrevision wird die Bevölkerung miteinbezogen, um die zukünftige Entwicklung der Stadt mitzugestalten. Ein Bevölkerungsbeirat, bestehend aus zehn Vertreter verschiedener Interessengruppen, trifft sich in regelmässigen Abständen mit den Projektleiterinnen und Projektleitern der Stadt sowie dem Planungsteam, um die Ortsplanungsrevision eng zu begleiten, kommentieren und miterarbeiten. Die Gesamtbevölkerung wird ebenfalls im Prozess der Erarbeitung des Raumentwicklungskonzepts (REK) und in der späteren Phase der planungsrechtlichen Umsetzung miteinbezogen.

Gemeinsam mit den Volksschulen, der Kinder- und Jugendanimation Stadt Kriens wurden verschiedene Kinder und Jugendliche aus der Primarschule und der Sekundarstufe, in die Erarbeitung des Räumlichen Entwicklungskonzeptes eingebunden. Dabei wurde im Klassenverband unter Anleitung der jeweiligen Lehrpersonen Anliegen hinsichtlich der räumlichen Entwicklung gemeinsam formuliert. In einem nächsten Schritt wurden aus den Klassenverbänden Delegierte bestimmt, welche in nachfolgenden Workshops Leitsätze und daraus abgeleitete Ziele als auch Handlungsansätze entwickelten. Daraus wurden Prototypen zur Veranschaulichung erstellt und geeignete Sofortmassnahmen vorgeschlagen. Die aus dem Prozess resultierenden Leitsätze und Ziele, wurden als Bestandteile des räumlichen Entwicklungskonzeptes in das REK integriert. Ergebnisse aus diesem Partizipationsprozess sind im REK mit dem entsprechenden Logo (siehe Abbildung 1) gekennzeichnet. Diese Leitsätze geben die Eingaben der Kinder- und Jugendlichen möglichst ungefiltert wieder, sie entsprechen dabei nicht zwingend der Haltung des Planungsteams und des Stadtrats. Die Kinder- und Jugendpartizipation wurde durch das Bundesamt für Raumplanung (ARE), sowie der kantonalen Dienststelle Soziales und Gesellschaft, Abteilung Kindheit-Jugend-Familie finanziell gefördert. Ausführliche methodische Informationen und einen Erfahrungsbericht findet sich auf raumschmiede.wiki.

KEEAS AG wurde beauftragt die Stadt Kriens bei der Konzeption und Durchführung der Mitwirkung für die Erarbeitung des Raumentwicklungskonzepts (REK) zu unterstützen (siehe Abbildung 1).



Während der Erarbeitung des REK's wurde eine informelle Mitwirkung durchgeführt, mit dem Ziel, die Bevölkerung über den anstehenden Prozess zu informieren und deren Input für die Stossrichtungen im REK abzuholen. Dabei standen Spaziergänge mit der interessierten Bevölkerung, und spielerisch gestaltete Umfragen an publikumsintensiven Orten im Vordergrund. Die Zusammenfassung der Ergebnisse aus der informellen Mitwirkung liegt bereits vor. In einem nächsten Schritt, nach dem Entwurf des REK, wurde eine öffentliche E-Mitwirkung durchgeführt.

Abbildung 1 Logo welches die Ergebnisse der Kinder- und Jugendpartizipation gekennzeichnet

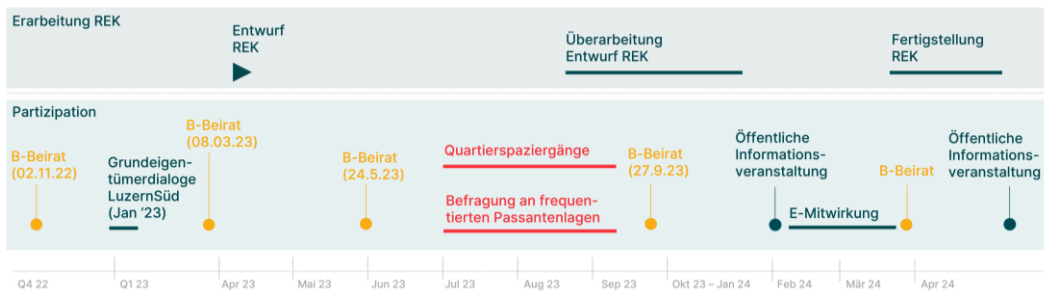


Abbildung 2 Partizipationsprozesse REK Kriens

Dieser Bericht dokumentiert die Rückmeldungen und Anträge der Online-Mitwirkung zum REK und zeigt gleichzeitig tabellarisch auf, wie die Stadt mit den Rückmeldungen umgegangen ist, wo diese im REK berücksichtigt wurden und wo bzw. weshalb die Einwendungen nicht berücksichtigt wurden.

1.2 Durchführung Online-Mitwirkung

Über die online Partizipationsplattform «Mitreden Kriens» mitreden-kriens.ch wurde in der Zeit zwischen 11. Januar und 4. März eine Online-Mitwirkung durchgeführt. Hier wurde der REK-Entwurf für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht, mit der Möglichkeit, die einzelnen Kapitel spezifisch zu kommentieren. Weiter umfasste die Online-Mitwirkung einen Fragenbogen mit Aussagen zu den einzelnen Kapiteln. Die auf weiteren Wegen (Post und Email) eingegangenen Eingaben wurden in die Online-Mitwirkung eingearbeitet und sind entsprechend in der Dokumentation berücksichtigt.

1.3 Resonanz Online-Mitwirkung

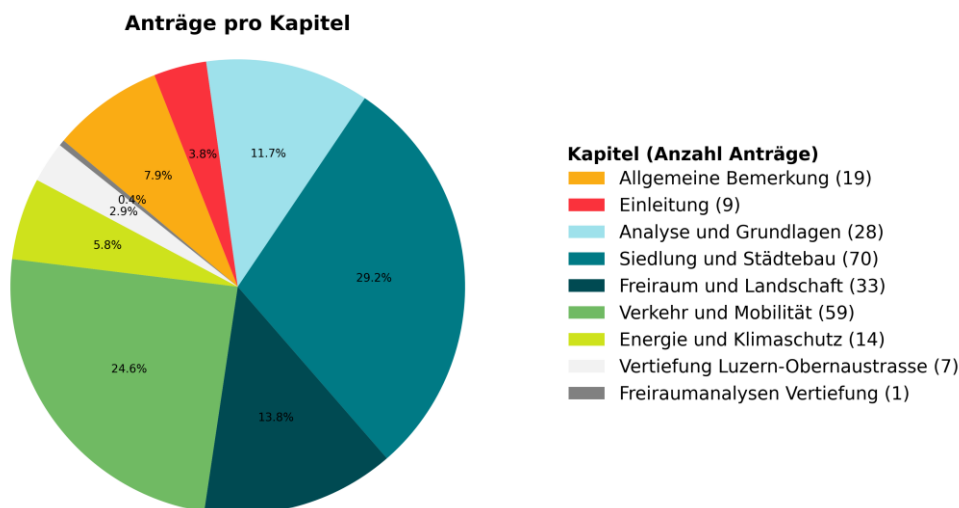


Diagramm 1: Anträge je Kapitel REK

Im Rahmen der Online-Mitwirkung gingen insgesamt 242 Eingaben ein, verfasst von 57 verschiedenen Autorinnen und Autoren. Etwa ein Drittel (29.2%) dieser Eingaben konnten inhaltlich dem Kapitel Siedlung und Städtebau zugeordnet werden (siehe Diagramm 1). Die zweitmeisten Einträge gab es zum Kapitel Verkehr und Mobilität, gefolgt vom Kapitel Freiraum und Landschaft und dem Kapitel Analyse und Grundlagen. Insgesamt gab es 19 allgemeine Bemerkungen bezüglich dem REK, welche keinem Kapitel zugeordnet werden konnten. Wenige Aussagen bezogen sich auf

die Kapitel Energie und Klimaschutz, Einleitung, Vertiefung Luzern-Obernaustrasse und die Vertiefung der Freiraumanalysen. Das Kapitel Vertiefung GIS-Analysen, welches im Diagramm 1 nicht aufgeführt wird, erhielt keine Rückmeldungen.

Folgende Absender haben sich an der öffentlichen Mitwirkung beteiligt:

Ortsparteien: P 01 bis P05

Verbände, Vereine, Genossenschaften, Interessengemeinschaften: V 01 bis V 09

Firmen: F 01 bis F 29

Bevölkerung/Privatpersonen: PP 01 bis PP 68

Eidgenössische Stellen: B01

Kantonale Stellen: K 01

Zu jeder Eingabe nimmt der Stadtrat Stellung, zudem wird aufgeführt, ob und wie das Räumliches Entwicklungskonzept aufgrund des Mitwirkungsbeitrages geändert wurden.

1.4 So geht es weiter

Die Ortsplanungsrevision «Kriens findet Stadt» wird in zwei Phasen bearbeitet (siehe). In erste Phase (1) wird das räumliche Entwicklungskonzept (REK) erarbeitet. Dieses legt die strategischen Leitlinien fest und dient als Grundlage für die in zweiter Phase (2) folgende Überarbeitung der Planungsinstrumente, wie Zonenplan und Bau- und Zonenreglement. Damit werden sowohl behörden- als auch eigentümergebundene und damit parzellenscharfe Rechtsgrundlagen geschaffen.

Nach Abschluss der Mitwirkung, wurde das REK unter Kenntnis der zahlreichen Eingaben überarbeitet, finalisiert und durch den Stadtrat verabschiedet. Das REK wird schliesslich durch den Einwohnerrat diskutiert und zur Kenntnis genommen. Dies ist für das 4. Quartal 2024 vorgesehen.

2022	2023	2024	2025	2026
Phase 1: STRATEGIE Räumliches Entwicklungskonzept (REK)			Phase 2: PLANUNGSRECHTLICHE UMSETZUNG Zonenplan, Bau- und Zonenreglement, Verkehrs- / Energierichtplan	

Abbildung 3: Ablauf Ortsplanungsrevision «Kriens findet Stadt». Aktuell Strategiephase 1

HALTUNGEN

2 ALLGEMEINE HALTUNGEN ZUR RÄUMLICHEN ENTWICKLUNG

Im Rahmen der Online-Mitwirkung wurde eine Umfrage mit Fragen zu den wichtigsten raumstrategischen Aussagen im REK durchgeführt. Das Ziel dabei war es, interessierten Personen, eine summarisch kurze Rückmeldung über Einverständnis zum REK zu geben, ohne mit Eingaben (Bemerkungen oder konkrete Anträge) detailliert mitzuwirken. Die jeweiligen Fragen und Aussagen werden in den folgenden Kapiteln aufgeführt. Etwa 1/3 der an der Mitwirkung Teilnehmenden, hat von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht. Die eingegangenen Antworten werden kurz zusammengefasst und in jeweiligen Diagrammen dargestellt.

2.1 Siedlung und Städtebau

Wie stark stimmen Sie den folgenden Zielen der Siedlungsentwicklung zu?

- A. Das Wachstum soll primär in den drei Zentren Kriens, Mattenhof und Kupferhammer stattfinden.
- B. Ausserhalb der drei Zentren soll entsprechend dem Quartierscharakter nur punktuell nachverdichtet werden.
- C. Bestandsbauten sollen wo immer möglich erhalten werden. Sanierungen und Umbauten sind dem Abriss und Neubau vorzuziehen.
- D. Die Strassenräume Luzernerstrasse, Horwerstrasse sowie Arsenal- und Nidfeldstrasse, welche die drei Zentren verbinden, sollen als städtische Verbindungsstrassen mit Bäumen, Aufenthaltsräumen und publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen (z.B. Läden, KITAS, Ateliers, etc.) aufgewertet werden.
- E. Im Gebiet LuzernSüd soll die Transformation von Arealen von der reinen Arbeitsnutzung hin zur Mischnutzung zeitlich etappiert werden.
- F. Bei grösseren Planungen muss ein wesentlicher Anteil von preisgünstigem Wohnraum realisiert werden.
- G. An zentralen, mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Lagen, sollen zusätzliche Büro- und Verkaufsflächen geschaffen werden, um Dienstleistungsbetriebe an diesen Standorten zu fördern.
- H. Damit Industrie- und Gewerbebetriebe weiterhin ihren Platz in Kriens haben, sollen im Gebiet Blattig/Renggloch, auf dem Hinterschlund sowie in der Dattenmatt und in der Wyssmatt Flächen für emissionsstarke Betriebe ausgeschieden werden.

Grundsätzlich ist die Zustimmung zu den oben genannten Zielen gross. Gegenüber dem Ziel C, welches sich auf die Erhaltung von Bestandsbauten bezieht, ist die Zustimmung im Vergleich zu den anderen Zielen jedoch deutlich geringer. Ebenso erhält das Ziel F, wobei es um die Versorgung von preisgünstigem Wohnraum geht, weniger starke Zustimmung. Speziell zu erwähnen ist sicherlich auch, dass die Aufwertung der Strassenräume Luzernerstrasse, Horwerstrasse sowie Arsenal- und Nidfeldstrasse (Ziel D) den Teilnehmenden sehr wichtig ist und nur eine eindeutige Minderheit dem Ziel eher nicht zustimmt. (Siehe Diagramm 2).

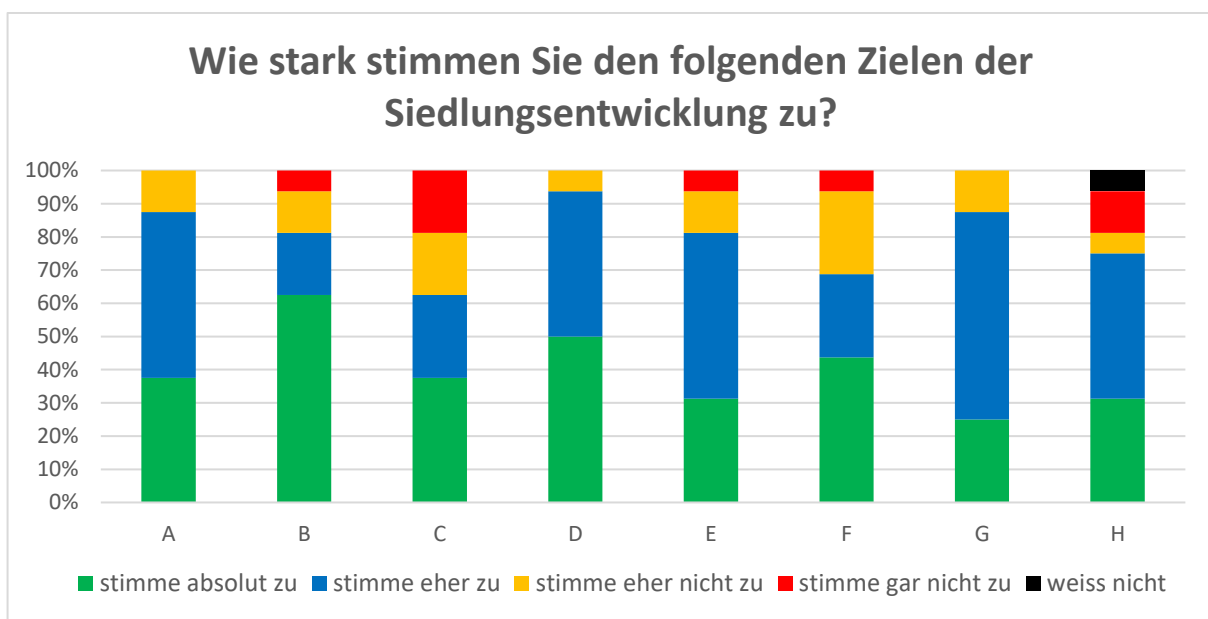


Diagramm 2: Umfrageergebnisse Siedlung und Städtebau

2.2 Verkehr und Mobilität

Wie stark stimmen Sie folgenden Thesen zum Thema Strassenraum zu?

- A. Die Luzernerstrasse ist mehr als nur ein Verkehrsraum, sondern auch ein Ort des sozialen Austausches und des Aufenthalts und soll als solchen aufgewertet werden.
- B. Die Horwerstrasse soll für den Fuss- und Veloverkehr attraktiver gestaltet werden. Dazu gehören neben den Freizeitanlagen auch vermehrt Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe entlang der Strasse.
- C. Die SüdAllee zwischen Kupferhammer und Mattenhof soll als siedlungsorientierter Strassenraum auch attraktiv für Velofahrende und zu Fuss Gehende gestaltet sein.
- D. Südlich des Mattenplatzes soll der Bogenweg an die SüdAllee anschliessen und als vornehmlich dem Fuss- und Veloverkehr vorbehalten Achse die Verbindung zwischen Mattenplatz, Dattenmatt und Horw gewährleisten.

Auch hier wird dem im REK definierten Ziele mehrheitlich zugestimmt. Von den Teilnehmenden am meisten eher zugestimmt, dass die Luzernerstrasse auch ein Ort des sozialen Austausches und Aufenthalts sein soll (These A). Hier stimmen ein Viertel der Mitwirkenden eher nicht oder gar nicht zu. Die Thesen bezüglich der Ausgestaltung der Horwerstrasse sowie der SüdAlle (Thesen B, C) werden von den Teilnehmenden klar befürwortet. Auch der These D, welche sich auf den Bogenweg bezieht, wird klar zugestimmt, wobei sich eine eindeutige Minderheit enthält oder gar nicht zustimmt. (siehe Diagramm 3)

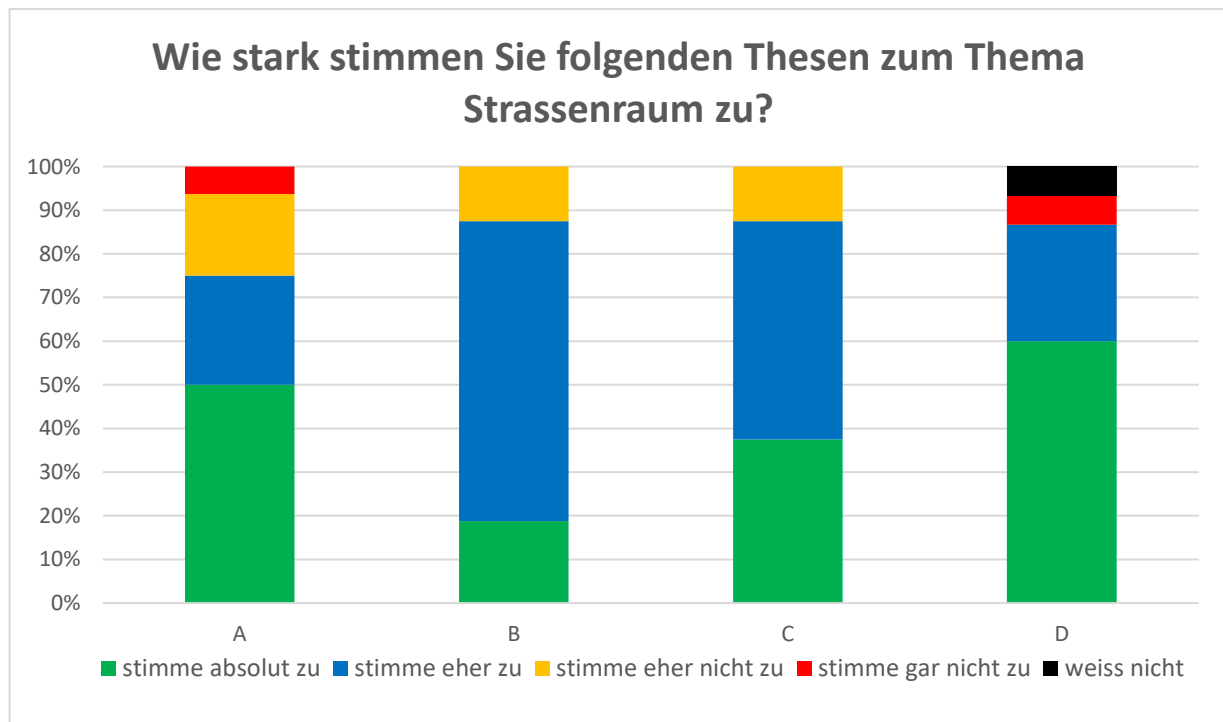


Diagramm 3: Umfrageergebnisse Verkehr und Mobilität Gestaltung Strassenraum

Wie wichtig sind Ihnen folgende Aspekte zur Steuerung des Verkehrs?

- A. Die öffentlichen und öffentlich zugänglichen Parkfelder werden innerhalb des Siedlungsgebietes flächendeckend bewirtschaftet.
- B. Die Infrastruktur für motorisierte Fahrzeuge nimmt keinen zusätzlichen Platz ein, sondern wird effizienter organisiert.
- C. Der öffentliche Verkehr soll bezüglich Zuverlässigkeit, Netz und Takt optimiert und attraktiver werden.
- D. Das Wegenetz für Velos wird ausgebaut und attraktiver.
- E. Es werden sichere und ausreichend dimensionierte Flächen für den Fussverkehr bereitgestellt.

Der Aspekt der flächendeckenden Bewirtschaftung von öffentlich zugänglichen Parkfeldern innerhalb des Siedlungsgebiets (Aspekt A) ist den Mitwirkenden unterschiedlich wichtig. Während die Hälfte weniger wichtig oder gar nicht wichtig ist, ist es der anderen Hälfte eher wichtig oder sehr wichtig. Den weiteren vier Aspekten wird eine klare Wichtigkeit zugeordnet. Speziell die Aspekte bezüglich der attraktiven Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (Aspekt C) und dem Ausbau des Velowegenetzes (Aspekt D) sind den Teilnehmenden wichtig oder sehr wichtig. (Siehe Diagramm 4)

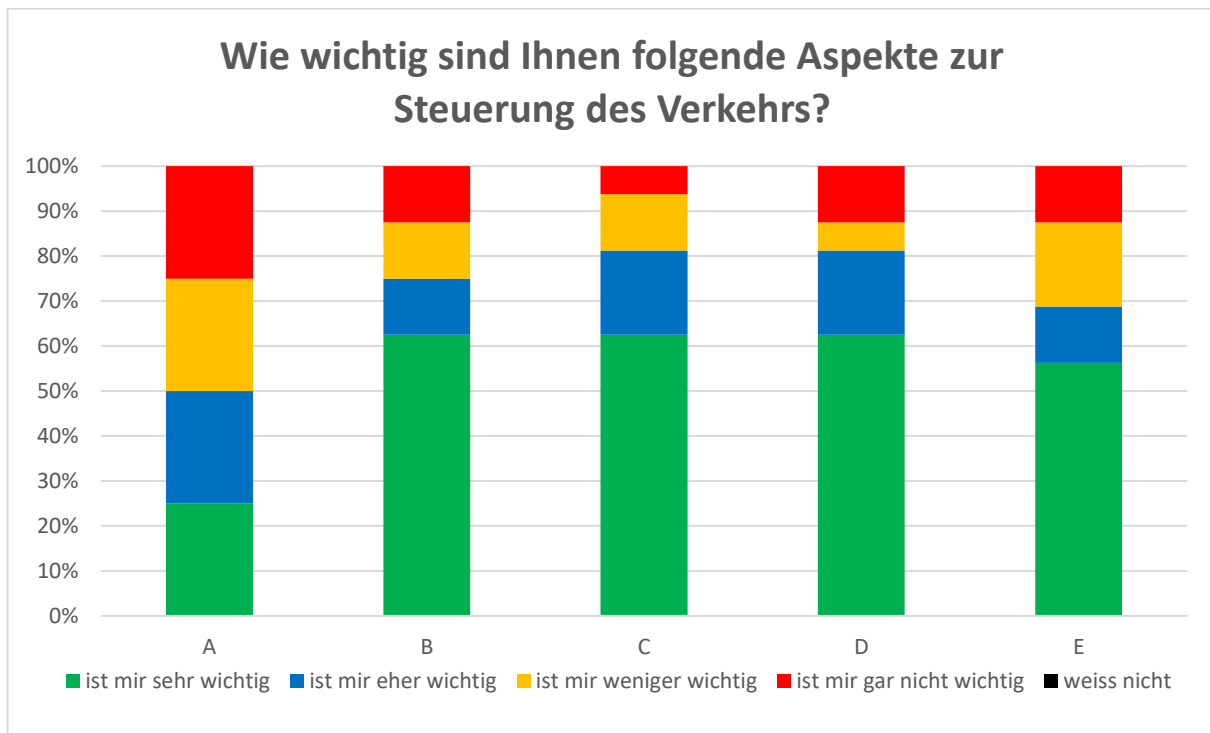


Diagramm 4: Umfrageergebnisse Verkehr und Mobilität: Steuerung des Verkehrs

2.3 Freiraum und Landschaft

Wie stark stimmen Sie folgenden Aussagen zum Thema Frei- und Grünraum zu?

- A. In Quartieren mit hohem Bevölkerungswachstum soll die Entwicklung von neuen öffentlichen Frei- und Grünräumen angestossen werden.
- B. Frei- und Grünräume müssen insbesondere auch bei neuen Arealentwicklungen durch die Nutzungsplanung sichergestellt werden.
- C. Bei der Aufwertung öffentlicher Freiräume sollen soziale Elemente (Treffpunkte, Verweilmöglichkeiten, etc.) im Zentrum stehen.
- D. Im Zentrum Kriens sollen die bestehenden Freiräume Bellpark, Stadtplatz und Dorfplatz qualitativ aufgewertet werden, um einer klimatischen Überhitzung des Zentrums entgegenzuwirken und eine verbindende Frei- und Grünraumstruktur zu schaffen.

Allgemein ist die Zustimmung bzgl. den Aussagen zum Thema Frei- und Grünraum sehr hoch. Der Aussage D, welche sich auf die qualitative Aufwertung der bestehenden Freiräume im Zentrum von Kriens bezieht, erhält eine absolute Zustimmung von über 80 % und niemand stimmt der Aussage nicht zu. Während eine wenige Mitwirkende der Aussage A nicht zustimmen, gibt es nur sehr wenige Rückmeldungen, die den Aussagen B und C eher nicht zustimmt. (Siehe Diagramm 5)

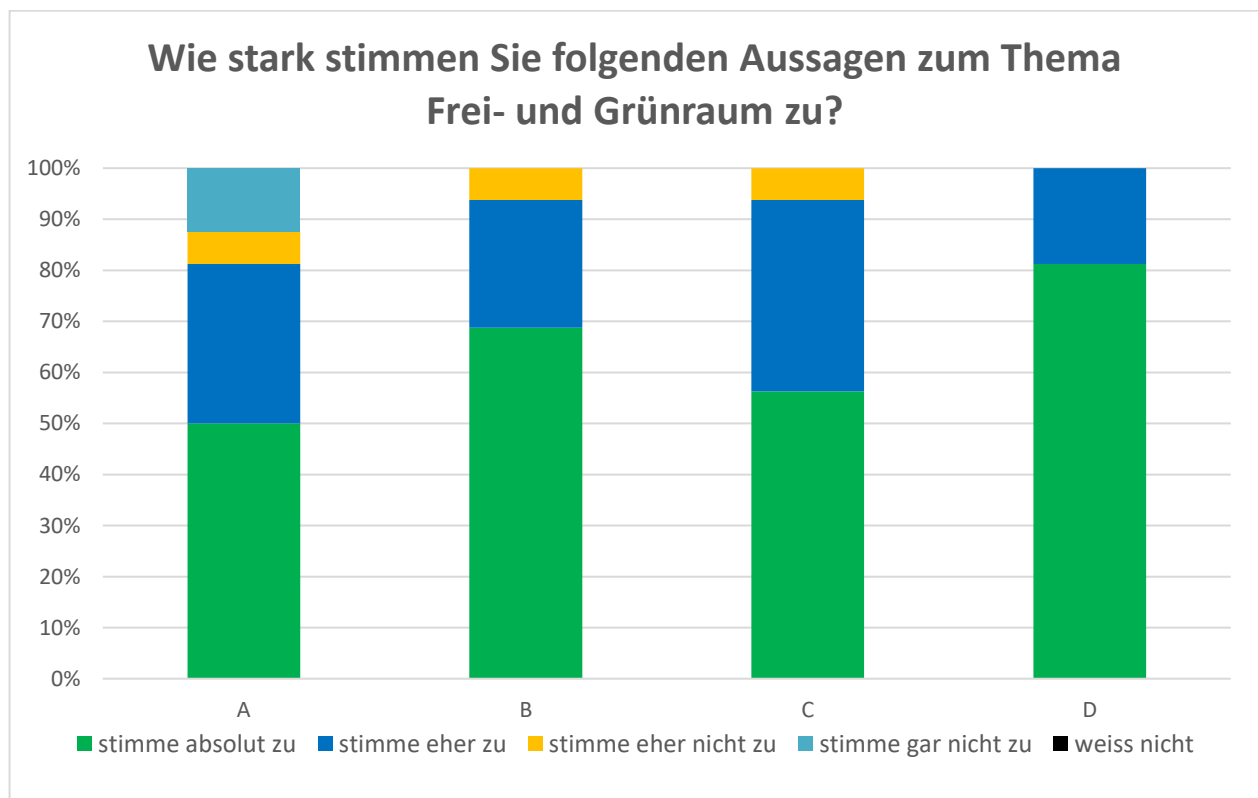


Diagramm 5: Umfrageergebnisse Freiraum und Landschaft

2.4 Energie und Klimaschutz

Wie stark stimmen Sie folgenden Aussagen zum Thema Energie und Klimaschutz zu?

- A. Die Stadt Kriens prüft, ob im Energierichtplan Gebiete mit strengeren Energievorschriften geschaffen werden sollen.
- B. Auf Areal- und Siedlungsebene sind bei Planungen Standorte für gemeinsame Energiezentralen einzuplanen, um Energieverbünde zu fördern.
- C. Bei Neubau- sowie Umbauprojekten sind auf geeigneten Dach- und Fassadenflächen Photovoltaikanlagen zur Stromproduktion zu installieren.

Die Resultate zeigen, dass allen drei Aussagen bezüglich des Themas Energie und Klimaschutz klar zugestimmt wird. Während der Aussage A eine Mehrheit zustimmt, bekundet eine deutliche Mehrheit die Zustimmung bezüglich der Aussagen B und C. Bei den Aussagen A und C gab es eine Minderheit, die den Aussagen gar nicht zustimmen, während es bei Aussage B nur zwei Mitwirkende gab, die eher nicht zustimmen. (Siehe Diagramm 6)

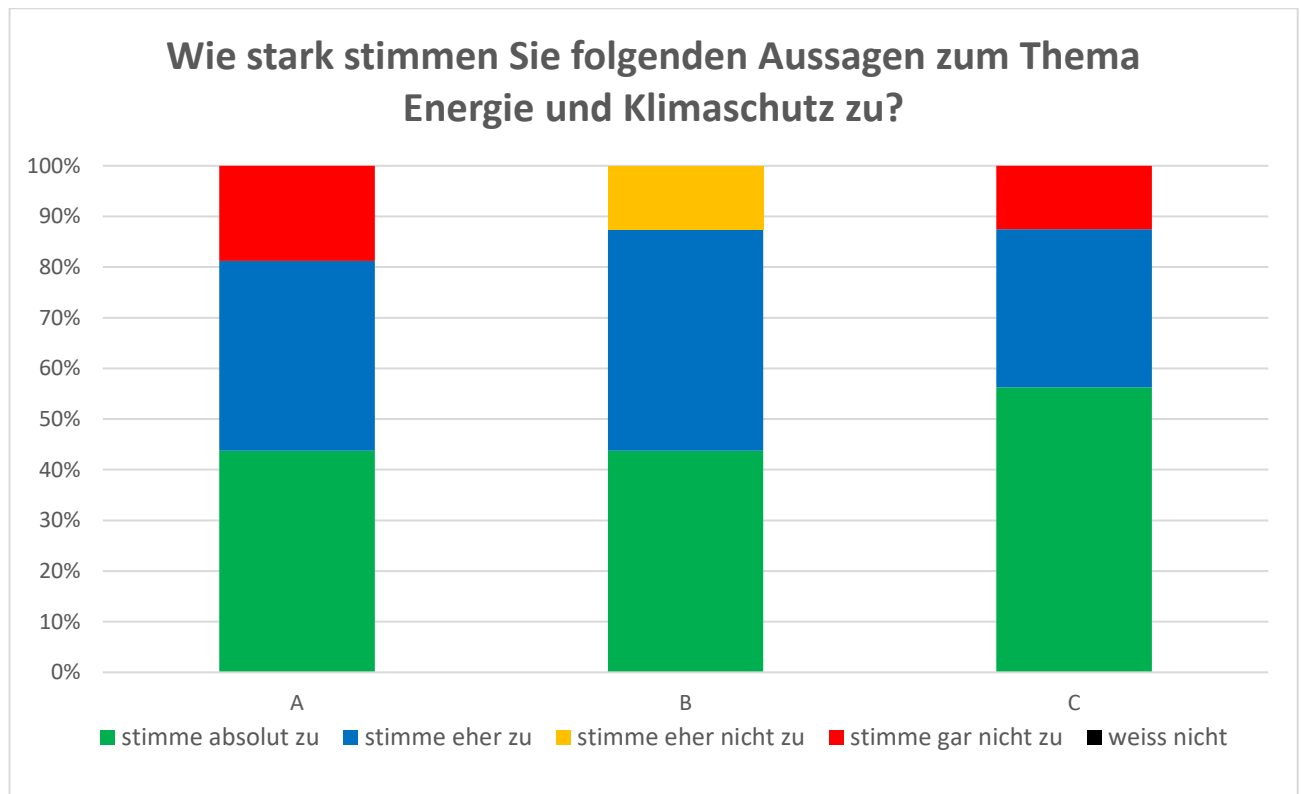


Diagramm 6: Umfrageergebnisse Energie und Klimaschutz

EINGABEN

3 EINGABEN MITWIRKUNG REK

Die Erarbeitung des REK wird von vielen Teilnehmenden an der Online-Mitwirkung begrüsst, da die Notwendigkeit einer Gesamtstrategie für die räumliche Entwicklung der Stadt Kriens erkannt wird. Einige der Teilnehmenden fordern jedoch – aus ganz unterschiedlichen Gründen – eine grundsätzliche Überarbeitung des REK. Im folgenden Kapitel werden die Rückmeldungen, welche sich auf das REK gesamthaft beziehen, aufgelistet und Stellung bezogen.

3.1 Allgemeinen Eingaben

Allgemeine Rückmeldungen zum REK

Nr.	Antrag / Bemerkung	Stellungnahme Stadt Kriens	Eingebende	Umgang mit Eingabe (ja/nein/teilweise/Kenntnisnahme/Vertiefung nächste Phase)
1.	Wir möchten betonen, dass eine ausgewogene Stadtentwicklung nur durch die Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden und insbesondere der Bedürfnisse des lokalen Gewerbes erreicht werden kann. Wir fordern eine grundlegende Überarbeitung des REK, um den Bedürfnissen und Erwartungen der Bevölkerung sowie den wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Realitäten besser gerecht zu werden.	Die Interessen der Verkehrsteilnehmenden mit ihren jeweils unterschiedlichen Verkehrsträgern sowie des Gewerbes werden bei der räumlichen Entwicklung bestmöglich berücksichtigt. Die inhaltlichen Vorgaben dazu basieren auf dem Gesamtverkehrskonzept sowie dem Grundkonzept Verkehr LuzernSüd. Angestrebte Erhöhungen des Modalsplits zugunsten von Fuss, Velo und öV schaffen Kapazitäten für den nicht vermeidbaren und ortsdienlichen MIV, insbesondere denjenigen der Gewerbetreibenden. Grundlage dafür ist unter anderem die im REK vorgesehene Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr.	E1	Nein.

		Unbestritten ist, dass die Verkehrserschliessung massgeblichen Einfluss auf die räumliche Entwicklung haben muss. Mit der anstehenden Erarbeitung des Verkehrsrichtplans sollen weitere Lösungen gesucht werden.		
2.	Umsetzung: Eine Vision gibt das Ziel vor, nicht den Weg. Darum war vom REK ja auch nicht zu erwarten, dass bereits konkrete Massnahmen und Projekte herauskommen. Trotz allem wünsche ich mir sehr, dass ihr hier nicht mehr zu lange in der Theorie bleibt und nun die Strategie bald mit konkreten Projekten untermauert, diese sichtbar macht und in die konkrete Umsetzung kommt (Fahrplan bis 2025, 2030 und 2035). Wichtig scheint mir eine klare Priorisierung, da es wirklich Dinge gibt, die baldmöglichst umgesetzt werden sollten, ohne zu warten, bis dann alle gesetzlichen Anpassungen durch sind...	Die Priorisierung von Massnahmen und ein Umsetzungskonzept folgt in der nächsten Phase. Projekte, welche unabhängig von planungsrechtlichen Rahmenbedingungen umgesetzt werden können, werden zeitnah und pragmatisch umgesetzt – beispielsweise Bogenweg.	B12	Kenntnisnahme.
3.	Wir begrüssen die Erarbeitung eines umfassenden REK. Damit hat die Stadt Kriens eine integrale räumliche Strategie erarbeitet, welche die Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Weiterentwicklung von Kriens legt. Die generellen Stossrichtungen,	Das Regelwerk LuzernSüd dient für das vorliegende Räumliche Entwicklungskonzept und die nachfolgende Revision der Bau- und Zonenordnung als wichtige behördenverbindliche Vorgabe.	C2	Kenntnisnahme.

	<p>Entwicklungsperspektiven und Handlungsgrundsätze des REK unterstützen wir.</p> <p>Grundsätzlich handelt es sich beim Regelwerk LuzernSüd um ein behördenverbindliches Instrument auf regionaler Ebene, wonach der nachfolgenden Planungsebene der angemessene Anordnungsspielraum zuzustehen ist. Das Regelwerk weist somit keine Parzellenschärfe auf und kann bzw. muss auf der kommunalen Ebene konkretisiert werden.</p>			
4.	<p>Wir begrüssen es sehr, wenn die Planungsgrundsätze für unsere Stadt Kriens vereinheitlicht und vereinfacht werden, so dass nicht nur das Gebiet LuzernSüd bestens durchgeplant ist, sondern die gesamte Stadt Kriens. Es ist sehr sinnvoll, die gute Arbeit vom Gebiet LuzernSüd auf die gesamte Stadt Kriens auszuweiten und so beispielsweise auch die Erkenntnisse aus dem sozialräumlichen Konzept LuzernSüd für die gesamte Stadt zu nutzen.</p>	<p>Das sozialräumliche Konzept LuzernSüd wurde durch den Stadtrat bereits für die gesamte Stadt als allgemein gültig erklärt. Der Detaillierungsgrad für das Gebiet LuzernSüd wird der aktuellen und kommenden Dynamik an Entwicklung dort gerecht. Das Gleiche Mass an Detaillierungsgrad für das gesamte Stadtgebiet ist nicht möglich bzw. nicht verhältnismässig. Übergeordnete prozessuale und organisatorische Empfehlungen werden von der Stadt Kriens wo sinnvoll und möglich auch unabhängig von dieser räumlichen Verortung weiterverfolgt.</p>	D10	Kenntnisnahme.
5.	<p>Das vorliegende Regionale Entwicklungskonzept passt auch bestens zum erst erschienen</p>	<p>Das Raumordnungskonzept Metropolitanraum Zürich 2050 vom November 2023 wird als weitere</p>	D10	Ja.

	<p>Raumordnungskonzept Metropolitanraum Zürich 2050 (ROK-2050). Der Metropolitanraum Zürich umfasst acht Kantone und so auch den Kanton Luzern. Der Stadtkern Kriens wird darin neben Emmen und Luzern als Stadtzentrum in der Stadtlandschaft aufgeführt. Das ROK-2050 zeigt Handlungsempfehlungen auf, wie sich die Stadtlandschaften sinnvollerweise entwickeln sollen. Darin erwähnt werden viele Anliegen, die auch im REK erscheinen. So werden der Erhalt und die Förderung von preisgünstigem Gewerbe- und Wohnraum angesprochen und die Stadt der kurzen Wege oder das Bereitstellen von Raum für Kultur und Freizeit als Empfehlung notiert. Es werden Konzepte wie die Schwammstadt, das Entsiegeln bestehender Flächen in der Stadtlandschaft inklusive dem Pflanzen von Bäumen zur Förderung der Biodiversität und die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs angeregt, um die bestehenden Strassennetze zu entlasten. Auf die regionale Versorgung mit erneuerbarer Energie wird dagegen weniger explizit Stellung genommen.</p>	<p>Grundlage im Kap. 2.1 ergänzt.</p>		<p>Das Raumordnungskonzept Metropolitanraum Zürich 2050 wird als Grundlage in Kapitel 2.1 mit aufgenommen.</p>
6.	<p>Vorprojekte und die getroffenen Massnahmen ausserhalb der Bauzone müssen zwingend mit</p>	<p>Verfahrensrechtlich ist eine Projektierung ohne betroffene Grundeigentümerschaft nicht</p>	E2	<p>Kenntnisnahme.</p>

	den betroffenen Landwirten vor deren Veröffentlichung besprochen werden. Ziel ist, dass die Landwirte ein aktives Mitsprache- und Mitbestimmungsrecht haben.	möglich. Die Landwirte sind – ausser bei Pachtflächen - Grundeigentümerschaften. Zusätzlich ist es wichtig, dass alle Stakeholder bei einem Projekt von Anfang an einbezogen werden. Wenn ein Projekt Landwirtschaftsfläche betrifft, werden die Bewirtschaftenden also von Anfang an einbezogen. Somit ist das Mitspracherecht für die Landwirte gewährleistet.		
7.	Das Postulat Nr. 234/2024 «Raum sichern» soll, bei Annahme durch den Einwohnerrat, in die weitere Planung einfließen.	Das Postulat wurde in der Einwohnerratssitzung vom 25. April 2024 dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen. Dem Auftrag des Einwohnerrats entsprechend, wird die Stadt Kriens die Anliegen des Postulats vertieft prüfen und dem Einwohnerrat Bericht erstatten.	D11	Nein. Laufendes politisches Verfahren.
8.	Die Ergebnisse der Testplanung und weitere Vertiefungsstudien Überdachung Autobahn A2 müssen dringend im REK abgebildet und dessen Nutzen als Chance im Dialog mit Bund und Kanton eingebracht werden. Diese tangieren alle Themenbereiche: 1. Siedlungsentwicklung und Städtebau > Städtebauliche Verbesserung und siedlungsverträgliche Lösungen müssen im Fokus stehen.	Wurde im REK berücksichtigt im Rahmen des Testplanungsverfahrens. Allfällig vorliegende Ergebnisse können im Rahmen der nächsten Phase der Ortsplanungsrevision in den Zonenplan überführt werden. Um das laufende Verfahren und die entsprechenden räumlichen/planerischen Vorbehalte im REK zu kennzeichnen wird der Perimeter der Testplanung im REK-Hauptplan eingezeichnet.	D1	Teilweise. Die Testplanung ist abgeschlossen. Im REK-Plan werden die Perimeter der drei Vertiefungsstudien eingezeichnet.

2. Biodiversität sowie Grün- und Freiräume

› Durchgehende Freiräume müssen entlang der Autobahn und an drei neuralgischen Stellen entstehen.

3. Verkehr und Mobilität

› Stadträume östlich und westlich der Autobahn müssen für alle Verkehrsteilnehmer inklusive der Fussgängerinnen und Velofahrern miteinander verbunden werden.

› Die Verbesserung der Gesamtverkehrs-Situation muss flankierend umgesetzt werden (durchgehende Buslinie, durchgängiges Velonetz und Entlastung MIV).

4. Energie und Klima

› Pioniercharakter in der Finanzierung muss angestrebt werden (z.B. Public-Private Partnership (PPP)-Projekte im Energie-Sektor)

› Lösungen bezüglich schädlichen Lärm- und Feinstaub-Emissionen müssen weiterhin im Zentrum sein.

Nun gilt es, für die oben erwähnten Forderungen mit einem echten Mehrwert für die Stadt Kriens Verbindlichkeiten zu verankern und diese integriert mit den Projektpartnern zu entwickeln.

9.	<p>Die zur Verfügung gestellten Grundlagen basieren auf sehr präzisen Analyse der Stadt Kriens und des Raumes Kriens. Die Stärken und auch die Schwächen wurden erkannt und es wird mit klaren Vorstellungen ein Zukunftsbild aufgezeigt. Die Stossrichtungen werden begrüsst. Massgebend wird, dass die Erkenntnisse planerisch wie reglementarisch, präzise und Grundeigentümerverschrieben umgesetzt werden können. Sämtliche Stakeholder müssen in die schwierigen Prozesse eingebunden werden damit ein breites Verständnis bei der Bevölkerung erreicht wird und dass polemische Widerstände möglichst vermieden werden können.</p>	<p>Während der Erarbeitung des REKs standen der breiten Bevölkerung sowie weiteren Stakeholdern verschiedene partizipative Gefässe zur Verfügung um sich einzubringen. Auch in der planungsrechtlichen Umsetzung sind wieder verschiedene Möglichkeiten zur Partizipation vorgesehen, um sämtliche Stakeholder in den Prozess miteinzubeziehen.</p> <p>Der Stadtrat strebt, wenn immer möglich, den grösstmöglichen Miteinbezug an.</p>	C1	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Vertiefung nächste Phase.</p>
10.	<p>Die Wachstumsfrage bleibt ausgeklammert: Die Erarbeitung eines räumlichen Entwicklungskonzeptes ist als partizipativer Prozess angelegt. Die Bürgerinnen und Bürger werden aufgefordert, mitzureden. Gleichzeitig bleibt die wichtigste Frage im Entwurf des Entwicklungskonzeptes ausgeklammert: Soll Kriens weiterwachsen? Soll der bisherige Trend zur Bevölkerungskonzentration, zu Grossbauten, Citybildung, (vertikal und horizontal) raumfordende Verdichtung</p>	<p>Die Wachstumsfrage ist ein zentrales Thema des REK. Das Wachstum soll wie in Kapitel 1.1 erwähnt, innerhalb der gegebenen Bauzonen erfolgen. Zudem soll das Wachstum seitens Stadt aktiv gesteuert werden, damit die Entwicklung der Infrastruktur schritthalten kann und städtebauliche Qualitäten auch für die umliegenden Quartiere geschaffen werden können.</p> <p>Im Kapitel 3 «Siedlung und Städtebau» werden</p>	B17	<p>Teilweise.</p> <p>Anliegen sind bereits berücksichtigt, von weitergehenden strategischen Festsetzungen wird abgesehen.</p>

	<p>weitergehen oder gebremst werden? Aufgrund der erwarteten Bautätigkeit wird als Prämisse ein Bevölkerungswachstum vorausgesetzt, welche das Szenario des kantonalen Richtplanes sogar übersteigt. Ein alternatives Konzept fehlt. Wie die Volksabstimmung über das Matthof-Hochhaus gezeigt hat, betrachten viele Krienser:innen die heutige Entwicklung der Stadt mit Sorge und Skepsis.</p>	<p>verschiedene Massnahmen zur qualitätsvollen Innenentwicklung aufgezeigt. Des Weiteren wird in Kapitel 3.1 «Siedlungslenkung» ein Instrument zur etappierten Realisierung von grösseren unbebauten Arealen und Umstrukturierungsgebieten eingeführt, um das bauliche und demografische Wachstum quantitativ zu lenken.</p>		
11.	<p>Der Hintergrund des Entwicklungskonzepts wird nicht offengelegt: Der übergeordnete Kontext des Krienser Entwicklungskonzeptes wird nicht aufgezeigt. Das Konzept ist ein Element der Globalisierung, welche die Macht zugunsten der Global players auf Kosten der lokalen KMU-Wirtschaft verschiebt. Das in den 90-er Jahren von der EU lancierte „Europäische Raumentwicklungskonzept“ EUREK entstand parallel zum europäischen Binnenmarkt: Die Bevölkerung und die Wirtschaftsaktivitäten sollten in grösseren Zentren an den europäischen Hauptverkehrsachsen konzentriert werden. Dezentrale dörfliche Siedlungsstrukturen sind für die transnationale Wirtschaft zu wenig interessant und politisch zu kompliziert. Internationales Wirtschaften</p>	<p>Unabhängig von der inhaltlichen Beurteilung der hier vertretenen These, wonach das REK in den Kontext des globalen Kapitalismus und der europäischen Integration zu stellen sei, ist festzuhalten, dass sich die im REK angestrebte (und sowohl auf nationaler als auch auf lokaler Ebene politisch wie auch gesellschaftlich breit abgestützte) Siedlungsentwicklung nach innen aus der Notwendigkeit eines haushälterischen Umgangs mit den beschränkt verfügbaren, natürlichen Ressourcen ergibt.</p> <p>Allfällig bestehenden Tendenzen zur kulturellen und ökonomischen Uniformierung im Zeichen des globalen Kapitalismus kann, sofern diese als problematische Entwicklung erachtet und daher abgelehnt werden, mit den Instrumenten der</p>	B17	Kenntnisnahme.

rentiert erst ab einer gewissen Siedlungsgrösse und -dichte. Bevölkerungskonzentration und Citybildung sind unverzichtbare Voraussetzungen für internationale Grossketten wie Starbucks, McDonald, Ibis usw. Zu den Nutzniessern gehören auch die überregionalen grossen Bauunternehmungen.

Gestützt auf das EUREK hat der Bund bereits 1996 in vorauseilendem Gehorsam seine Regionalpolitik neu ausgerichtet. Im Auftrag der Konferenz der Kantonsregierungen hat eine Expertenkommission den Föderalismus so umdefiniert, dass die Schweiz EU-kompatibel umgestaltet werden kann. Während die Regionalpolitik des Bundes früher der ausgewogenen Entwicklung zwischen Zentren und Randregionen diente, nimmt die „Neue Regionalpolitik“ NRP keine Rücksicht mehr auf die gewachsenen Strukturen. Gefördert werden sollen nur noch die Zentren. Die Regionen, die sich diesen Zentren wirtschaftlich nicht anhängen können, sollen aufgegeben werden. Das „Räumliche Entwicklungskonzept“ REK der Stadt Kriens ist nichts anderes als eine Umsetzung der „Neuen Regionalpolitik“ NRP des Bundes, welche eine Umsetzung des

Raumplanung nur sehr beschränkt entgegengetreten werden.

	„Europäischen Raumentwicklungskonzeptes" EUREK darstellt.			
12.	<p>Das Entwicklungskonzept dient nicht der Bevölkerung, sondern Starbucks & Co: Diese Art von Entwicklungskonzepten entspringt nicht den Wünschen oder Interessen der Bevölkerung. Das Wissen alle Krienser:innen, die am Morgen und Abend im Stau stecken oder im überfüllten Bus stehen. Sie müssen gleichzeitig einen sich stetig verschlechternden Service public (Post, VBL, Quartierläden) inmitten von Wolkenkratzern in Kauf nehmen. Die Gewichte werden langfristig zugunsten der überregionalen, transnationalen Wirtschaftsakteure auf Kosten der lokalen KMU-Wirtschaft, die in Konkurrenz zu den Global Players kaum bestehen kann, verschoben. Die Entwicklungskonzepte sind nicht demokratisch legitimiert. Sie basieren auf einer Strukturpolitik von oben, die von Verwaltungsorganen und den Exekutivbehörden auf EU-, Bundes-, Kantons-, und Gemeindeebene vorangetrieben wird.</p>	<p>Das vorliegende Räumliche Entwicklungskonzept gibt partiell, wenngleich gezwungenermassen nicht umfassend, Antworten und Lösungsansätze für die angesprochenen, als negativ empfundenen Auswirkungen des gegebenen Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums. Allfällig bestehenden Tendenzen zur kulturellen und ökonomischen Uniformierung im Zeichen des globalen Kapitalismus jedoch kann, sofern diese als problematisch erachtet und daher abgelehnt werden, mit den Instrumenten der Raumplanung nur sehr beschränkt entgegengetreten werden.</p> <p>Die in der Eingabe formulierte Infragestellung der demokratischen Legitimation von Verwaltungsorganen und Exekutivbehörden auf verschiedensten Staatsebenen weist der Stadtrat zurück. Im Übrigen stützt sich das REK zu wesentlichen Teilen auf bereits gegebene, von unterschiedlichen Legislativorganen verabschiedeten resp. zustimmend zur Kenntnisnahme genommenen Gesetzes- und</p>	B17	Nein.

		Planungsgrundlagen.		
13.	<p>Der Verdichtungsdruck der Zentrumsbildung bedroht die „kleinen“ Grundeigentümer und heutigen Mieter in den Quartieren Grosszunacher und Kuonimatt: Offensichtlich wurden Gespräche mit einigen wenigen „grossen“ Grundeigentümern geführt. Das Entwicklungskonzept kommt den Rendite-Überlegungen dieser Eigentümer entgegen. Die Interessen der vielen „kleinen“ Grundeigentümer finden dagegen kaum Beachtung. Für sie, die einen wenig verdichteten Wohnraum mit Garten selbst nutzen oder vermieten, stellt das Konzept eine existentielle Bedrohung dar. Langfristig ist davon auszugehen, dass die drei hochverdichteten Zentren Stadtkern, Mattenhof und Kupferhammer zu einem einzigen verdichteten Stadtzentrum zusammenwachsen werden. Aufgrund der mit der Zentrumsbildung verbundenen Bodenpreissteigerung wird in den benachbarten Quartieren Grosszunacher und Kuonimatt auf lange Sicht ein massiver Druck entstehen, die Grünflächen zu verkleinern und in die Höhe zu bauen. Explizit möchte der Stadtrat „quartierverträgliche“ Nachverdichtungen im</p>	<p>Unbestritten ist, dass die Grundstücks- und Liegenschaftspreise auch in der Stadt Kriens einer Dynamik unterliegen, welche sogenannte kleine Eigentümerschaften einem gewissen ökonomischen Druck aussetzt und dass die – auch im REK verfolgte, notwendige – Tendenz zur Siedlungsentwicklung nach innen diesen Druck noch verstärken kann. Die Stadt Kriens ist sich dieser Problematik bewusst. Gerade deshalb weist das REK dem Schutz und der sanften Weiterentwicklung der vorhandenen Bausubstanz sowie ganz allgemein des Charakters auch und gerade der angesprochenen Quartiere eine hohe Bedeutung zu.</p>	B17	Kenntnisnahme.

	<p>Gebiet Grosszunacher sogar fördern. Langfristig wird dies zur Zerstörung dieser 1-3 Familienhaus-Quartiere mit grossen Grünflächen und qualitativ hochstehender Wohnqualität bei bezahlbaren Mieten führen. Die „kleinen“ Grundeigentümer und die Mieter dieser Quartiere, meistens Familien, werden das Nachsehen haben. Entweder lassen sie sich buchstäblich in den Schatten stellen, sie bauen auch in die Höhe oder sie ziehen weg. Nur ein Verzicht auf jegliche weitere Verdichtung im gesamten Stadtgebiet beseitigt diese Gefahr. Sanfte Hausrenovationen und nicht raumfordernde Verdichtungen in diesen Gebieten wären willkommene Aufträge für die kleinen lokalen Baugeschäfte und Gewerbebetriebe.</p>			
14.	<p>Auftrag: Aufgrund dieser Überlegungen bitte ich den Stadtrat um folgendes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Das räumliche Entwicklungskonzeptes REK soll auf eine Drosselung des Bevölkerungswachstums, der Grossbauten und der Citybildung in der Stadt Kriens hinwirken. 2. Im räumlichen Entwicklungskonzept REK der Stadt Kriens ist auf jegliche weitere (horizontal 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mit der im REK vorgesehenen Wachstumslenkung und Etappierung der Entwicklung von Arealen im Raum LuzernSüd wird dieser Forderung teilweise entsprochen. Mit der Schaffung von planungsrechtlichen Grundlagen für die (Weiter-)Entwicklung von urbanen Zentren soll die Zentrumsbildung hingegen weiterhin ermöglicht und gefördert werden, wobei ein 	B17	1. Kenntnisnahme.

und vertikal) raumfordende Verdichtung auf dem gesamten Stadtgebiet zu verzichten.

3. Im Entwicklungskonzept soll ein wirksamer Schutz der 1-3 Familienhaus-Quartiere mit vielen hausnahen Grünflächen und qualitativ hochstehender Wohnqualität bei bezahlbaren Mieten verankert werden.

4. Im Sinne einer wirklichen Partizipation wird der Stadtrat gebeten, die Krienser Bürgerschaft über diese Grundsätze abstimmen zu lassen.

räumliches und funktionales Miteinander von Wohn- und Arbeitsnutzungen angestrebt und die bestehenden Charaktere der jeweiligen Teilräume respektiert werden sollen. Ebenfalls soll die Errichtung von Grossbauten möglich bleiben, sofern diese qualitativ erhöhte städtebauliche Anforderungen erfüllen.

2. Die angestrebte Siedlungsentwicklung nach innen bedingt eine teilweise bauliche Nachverdichtung. Wo immer möglich soll die raumfordernde Wirkung dieser Nachverdichtung in der Vertikalen geschehen.
3. Das Anliegen ist im REK enthalten und wird in der nachfolgenden Phase der Ortsplanungsrevision konkretisiert und grundeigentümerverbindlich verankert.
4. Die aus dem REK resultierenden gesetzlichen Regelungen unterliegen dem fakultativen Referendum. Eine Gemeindeinitiative bleibt vorbehalten.

2. Nein.

3. Vertiefung nächste Phase.

4. Kenntnisnahme.

15.	<p>Hundeproblem: Die Stadt Kriens sucht Lösungen um das Hundeproblem (Hundekot, Grasnarbenbeschädigungen, Tierhetzen / Aufscheuchen etc.) zu lösen. Beispielsweise eine Leinepflicht für Hunde mit Ausnahmen wie Jagd-, Dienst-, Rettungs- und Hofhunde. Eine Leinepflicht besteht bereits in der Stadt Luzern. Dadurch kommen zunehmend Hundehaltende von Luzern nach Kriens, um landwirtschaftlich genutzte Flächen als Hundefreilauffläche zu benutzen. Dies verschlechtert die Futterqualität des geernteten Raufutters erheblich und kann bis zum Tod von Rindern führen. Beispielsweise aufgrund von Fehlgärungen beim Futter oder durch übertragbare Krankheiten, welche von Hundekot verursacht werden.</p>	<p>Die Leinepflicht ist kantonal geregelt und gilt – auch für die Stadt Kriens - im Wald sowie näher als 50 Meter vom Waldrand vom 1. April bis zum 31. Juli. In den ausgewiesenen Naturschutzonen gilt die Leinepflicht ganzjährig. Die Einhaltung wird kontrolliert.</p> <p>Ferner gilt gemäss § 3 Abs. 1 der Verordnung über das Halten von Hunden (SRL 849) eine generelle Leinepflicht unter anderem in Naturschutzgebieten.</p> <p>Aus stadtoökologischer und naturschützerischer Sicht, reichen diese kantonalen Bestimmungen betreffend Hundeleinepflicht. Kann von Seite Landwirtschaft nachgewiesen werden, dass die landwirtschaftliche Fläche einen besonderen naturschützerischen Wert hat, kann die Hundehaltung schon mit den bestehenden rechtlichen Grundlagen dazu angehalten werden, den Hund anzuleinen.</p> <p>Die Einführung einer allgemeinen Leinepflicht oder ähnlicher Massnahmen in der Landwirtschaftszone wird im Rahmen des Landschaftsentwicklungskonzeptes (LEK)</p>	E2	<p>Teilweise.</p> <p>Prüfung des Anliegens erfolgt im Rahmen der laufenden Erarbeitung des Landschaftsentwicklungskonzeptes (LEK) Sonnenberg.</p>
-----	---	--	----	---

		Sonnenberg geprüft und ggf. erlassen.		
16.	<p>Grundsätzlich finde ich es sehr begrüssenswert, wenn sich die Stadtregierung dem Thema des räumlichen Wachstums annimmt. Denn, in der Vergangenheit hatte ich immer den Eindruck, man verfolgt diesbezüglich keine klare Strategie und hatte dann u.a. mit den Finanzen ein strukturelles Problem. Dies gilt es inskünftig zu verhindern.</p> <p>Daher schlage ich zwei REK-Konzeptergänzungen vor:</p> <p>1. Im REK-Konzept sind unbedingt klare Vorgaben zur Wirtschaftlichkeit und den Finanzen zu machen. Es ist klar zu formulieren, wie sich durch das Wachstum der Steuerertrag und die Kosten entwickeln sollten. Im Weiteren sind auch Berechnungen anzustellen, welche Investitionen aus REK für die Stadt nötig sind, und wie diese inskünftig finanziert werden sollen.</p> <p>2. In die REK-Projektgruppe muss unbedingt eine kompetente Person aus dem Finanzdepartement Einsitz nehmen, damit die wirtschaftlichen und finanziellen Vorgaben auch in der Planung mitberücksichtigt werden.</p>	<p>1. Das räumliche Entwicklungskonzept (REK) ist das strategische Steuerungsinstrument für planerische und bauliche Entwicklungen in der Stadt. Es dient zudem als Grundlage für die planungsrechtliche Umsetzung der Ortsplanungsrevision und ist behördenverbindlich. Die Finanzen der Stadt Kriens werden durch den Aufgaben- und Finanzplan (AFP) geregelt. Auf die Formulierung von Prognosen zu Steuererträgen und verwaltungsseitigen Kosten im Rahmen der Ortsplanungsrevision wird verzichtet, da solche Angaben auf sehr vielen, notwendigerweise ungenauen Annahmen beruhen müssen und daher keine hinreichende finanzpolitische Verlässlichkeit bieten.</p> <p>2. Das REK wurde unter der Federführung des Bau- und Umweltdepartements erarbeitet. Jedoch wurden die einzelnen Departemente, unter anderem auch das Finanzdepartement, regelmässig über den neusten Arbeitsstand informiert und konnten sich auch im Rahmen von</p>	B24	Nein.

		Workshops und der öffentlichen Mitwirkung miteinbringen. Dieses Vorgehen wird auch in der nächsten Phase der Ortsplanungsrevision beibehalten.		
17.	<p>Wir würdigen die Anstrengungen der Stadt Kriens und aller Beteiligten bei der Ortsplanungsrevision und dem Räumlichen Entwicklungskonzept (REK). Angesichts des starken Bevölkerungswachstums in Kriens ist eine Anpassung der Ortsplanung unerlässlich, um den Wohn-, Arbeits- und Lebensraum attraktiv zu gestalten.</p> <p>Wir lehnen einen Grossteil der geplanten Handlungsansätze ab, da sie in eine falsche Richtung gehen. Anstatt die Herausforderungen mit einem moderaten Infrastrukturausbau zu lösen, plant der Stadtrat, Strassen zu begrünen und Freiflächen an Hauptverkehrsachsen zu schaffen. Dies widerspricht nicht nur einem gerechten Wachstum der Stadt, sondern auch dem Willen des Volkes nach der deutlichen Ablehnung der kantonalen Zentrumsinitiative von den Grünen durch die Krienser Bevölkerung (62.61% Nein).</p>	<p>Der Stadtrat lehnt die Forderung nach einer grundlegenden Überarbeitung ab. Die in der Stellungnahme vorgebrachten Kritikpunkte beziehen sich schwerpunktmässig auf Aspekte der Mobilität und der Strassenraumgestaltung. Diese Kritikpunkte werden an der jeweils betreffenden Stelle behandelt.</p> <p>Hauptaufgabe von Strassen ist und bleibt die Mobilität. Statt sich nur auf die Verkehrsfläche für den MIV zu konzentrieren, wird der gesamte Strassenraum betrachtet. Dies führt zu mehr Möglichkeiten bezüglich Aufenthaltsqualität, sprich Bäumen und Mobiliar, in den Strassenräumen. Mobilität bezieht sich nicht nur auf den MIV, sondern auf alle Verkehrsteilnehmenden. Und das Ziel ist, Verkehrsflächen für alle zu gestalten.</p>	D4	Nein.

	Wir fordern eine grundlegende Überarbeitung des REK, um den Bedürfnissen und Erwartungen der Bevölkerung sowie den wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Realitäten besser gerecht zu werden.			
18.	<p>Eine übergeordnete Strategie mit der Zielsetzung einer konstanten Entwicklung der Gemeinde macht Sinn. Nicht einverstanden sind wir, wenn versucht wird, diese Zielsetzung mit Vorgaben umzusetzen, welche dem Willen der Krienser Bevölkerung nach der deutlichen Ablehnung der kantonalen Zentrumsinitiative von den Grünen widerspricht (62.61% Nein).</p> <p>Wir Liberalen Seniorinnen und Senioren von Kriens fordern eine Überarbeitung des REK, um den Bedürfnissen und Erwartungen der Bevölkerung sowie den wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Realitäten besser gerecht zu werden.</p>	Die Stadt Kriens lehnt die Forderung nach einer grundlegenden Überarbeitung ab. Die in der Stellungnahme vorgebrachten Kritikpunkte beziehen sich schwerpunktmässig auf Aspekte der Mobilität und der Strassenraumgestaltung. Diese Kritikpunkte werden an der jeweils betreffenden Stelle behandelt.	D9	Nein.
19.	Was sehr begrüsst wird, ist die explizite Mitwirkung der Kinder und Jugendlichen in Kriens, welche zur Verfeinerung und Ergänzung der Leitsätze im REK verwendet wurde. Diese Sicht auf unsere Stadt Kriens ist mit Blick auf die Zukunft sehr wichtig und wurde mustergültig	Die Kritik bezieht sich auf die informelle Partizipation welche aufgrund fehlender Quartierarbeit lückenhaft sei. Die Planungsverantwortlichen haben diesem Umstand mit öffentlichen Spaziergängen und Workshops sowie Befragungen im öffentlichen	D10	Kenntnisnahme.

eingebraucht. Gleichzeitig wird auch sichtbar, dass eine tragfähige und dialogfähige Quartierarbeit als Schnittstelle in die Krienser Quartiere weitgehend fehlt und damit nur wenig Siedlungswissen aus den einzelnen Quartieren und Stadtteilen an die Zuständigen zurückfliessen konnte.

Raum entgegengewirkt. Während erstere bedauerlicherweise – und mitunter wohl auch aufgrund der festgestellten Lücke in der Quartierarbeit – nur auf geringe Resonanz gestossen sind, haben die Befragungen im öffentlichen Raum ein qualitativ wie auch quantitativ gutes Echo ausgelöst.

Die Prüfung der Möglichkeiten zur Stärkung der Quartierarbeit und der informellen Partizipation ist Gegenstand des Stadtentwicklungskonzeptes (STEK) und weiterer Projekte.

3.2 Einleitung des REK

Im folgenden Abschnitt werden die allgemeinen und konkreten Vorschläge für das Kapitel «Einleitung» im REK tabellarisch aufgelistet und Stellung genommen. Neben den teils spezifischen Anliegen wird darauf hingewiesen, dass kein Verweis auf die bisherige Ortsplanung bzw. die Resultate der letzten Ortsplanung von 2013 gemacht wird und die interkommunale Sicht fehlt. Ebenfalls wird gewünscht, das Thema Nachhaltigkeit noch mehr ins Zentrum des REK zu rücken.

Rückmeldungen zur Einleitung des REK

Nr.	Antrag / Bemerkung	Stellungnahme Stadt Kriens	Eingebende	Umgang mit Eingabe (ja/nein/teilweise/Kennntnisnahme/Vertiefung nächste Phase)
20.	<p>Im grossen Ganzen erachte ich das räumliche Entwicklungskonzept für recht gut. Es ist wichtig, die Ziele und die Richtung einer städtischen Entwicklung von Zeit zu Zeit zu hinterfragen und diese so zur Basislegung für konkrete Massnahmen festzulegen.</p> <p>Bei der einleitenden Erklärung der Zielsetzung und der Auflistung der anstehenden Herausforderungen, sowie auch bei den folgenden Ausführungen fehlt aber die Erwähnung einer wichtigen Grundlage, dass nämlich die räumliche Entwicklung der Stadt Kriens nachhaltig sein soll.</p> <p>Nachhaltigkeit wird seit Erwähnung im international anerkannten Brundtland-Report von 1987 häufig so definiert: Nachhaltige Entwicklung ist eine Entwicklung, die die</p>	<p>Nachhaltigkeit als übergeordnetes Thema und Ziel der räumlichen Entwicklung ist an verschiedenen Stellen des REKs, insbesondere in den Leitsätzen, verankert. Die städtebaulichen Ableitungen hieraus werden im REK bewusst anhand der verschiedenen Themenfelder und mit strategischen Stossrichtungen konkretisiert.</p> <p>Weitere Stellungnahmen zur Eingabe siehe Nr. 57, 129, 160, 193 und 219.</p>	B21	Kennntnisnahme.

	<p>Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt, ohne zu riskieren, dass künftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht befriedigen können.“ Es sollte zudem klar sein, eine der Stadt Kriens zugemutete Entwicklung auch anderen Gemeinden in der Schweiz und weltweit zugestanden wird und dies auch zusammen nachhaltig sein sollte. Eine solchermaßen definierte Nachhaltigkeit hat bei der räumlichen Entwicklung vor allem in folgenden Bereichen Relevanz: [siehe Eingaben Nr. 57, 131, 165, 198 und 224.]</p>			
21.	<p>Wir vermissen einen Rückblick auf den bis heute andauernden Ortsplanungsprozess 2013: War die damalige Strategie und deren Umsetzung erfolgreich? Hat sich Kriens in die gewünschte Richtung entwickelt? Was ist gelungen, was nicht? Welche Pendenzen bestehen aus der Revision 2013?</p>	<p>In den Vertiefungen zum REK ist eine Analyse des im Rahmen der Ortsplanungsrevision von 2013 gewährten Nachverdichtungsbonus enthalten. Aufgrund der nichtmehr vergleichbaren Ausgangslage (Einzonungsmoratorium, Innenverdichtung) wird auf eine weitergehende Wirkungs- und Pendenzenanalyse verzichtet.</p>	D6	<p>Teilweise.</p> <p>In der nächsten Phase der OPR wird der Bestand (und damit auch die Auswirkungen der letzten Revision) im Rahmen der Analyse der vorhandenen Nutzung (ÜZ und Gesamthöhe) überprüft.</p>
22.	<p>Wir finden keine Absichtserklärung zur interkommunalen Zusammenarbeit. Wir bauen und gestalten bekanntlich nicht auf einer Insel. Die Abstimmung des BZR mit anderen Gemeinden oder auch anderen</p>	<p>Die Koordination und Verankerung der gemeinsamen gemeindeübergreifenden Ziele erfolgt über den kantonalen Richtplan. Dieser wird unter «2.1 Bestehende Grundlagen»</p>	D6	Nein.

Verkehrsleitbildern macht absolut Sinn.
Insbesondere der Perimeter der K5-Gemeinden
muss gemeinsam betrachtet werden.

erläutert.

Zudem ist die Stadt Kriens regelmässig mit
anderen Gemeinden im Austausch, um von
bereits gemachten Erfahrungen zu profitieren.

Im Rahmen des Entwicklungskonzepts
LuzernSüd und dem Regelwerk mit Teilrichtplan
wird die gemeindeübergreifende räumliche
Entwicklung im Talboden koordiniert.

Konkrete Anträge zur Einleitung des REK

Nr.	Antrag / Bemerkung	Stellungnahme Stadt Kriens	Eingebende	Kapitel	Umgang mit Eingabe (ja/nein/teilweise/Kenntnisnahme/Vertiefung nächste Phase)
23.	<p>Die drei zentralen Entwicklungsräume (Stadtkern, Zentrum Mattenhof und Stadttor Kupferhammer) sind so auszugestalten, dass sie die Grundlage schaffen, um das Ziel einer langfristigen Annäherung / Verschmelzung der drei Entwicklungsräume zu einem grossen Entwicklungsraum, zu erreichen.</p> <p>Das Dreieck, welches die drei Entwicklungsräume bilden, sollte als langfristig potenziellen Entwicklungsraum betrachtet werden.</p>	<p>Nicht Ziel der gegenwärtigen OPR. Mit einer zusätzlichen grossräumigen baulichen Verdichtung wären die bestehenden stadträumlichen Qualitäten insbesondere im Gebiet Grosszunacher gefährdet. Überdies wäre damit mit problematischen respektive unerwünschten Verdrängungs- und Wachstumseffekten zu rechnen.</p> <p>Ein räumliches Ineinander-Übergehen der drei Entwicklungsräume kann allenfalls in einer zukünftigen Ortsplanungsrevision geprüft werden. Gemäss dem vorliegenden REK-Entwurf soll ein Zusammenrücken der Zentren über die drei Verbindungsachsen, gewährleistet werden. Dies unter Wahrung der nutzungsbezogenen</p>	D8	1.4 Leitsätze (Siedlung und Städtebau)	<p>Nein.</p> <p>Genaue Festlegung der Zentrumszonen erfolgt in nächster Phase.</p>

		und städtebaulichen Differenzierung zwischen den verschiedenen Stadträumen.			
24.	Der Leitsatz soll ergänzt werden mit dem Punkt der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden. (Massnahmen im Bereich der Trennung von Velo-, Fusswege vom motorisierten Verkehr trennen)	Die Sicherheit namentlich von zu Fuss gehenden, Velo- und Trottinettfahrenden entspringt dem entsprechenden Leitsatz aus der Kinder- und Jugendpartizipation. Im Kapitel Verkehr und Mobilität wird der Antrag mit konkreten Stossrichtungen verankert.	D8	1.4 Leitsätze (Verkehr und Mobilität)	Nein da bereits enthalten.
25.	Es ist richtig, die Ortsplanung sorgfältig aufzubauen. Sie muss aber auf einer ebenso sorgfältig erarbeiteten Ausgangslage beruhen. Dies ist sie meines Erachtens nicht. So ist auf S. 7 unter anderem festgehalten: «Da keine Erweiterungen der Bauzonen mehr möglich sind, wird das bestehende Bevölkerungswachstum folglich im Bestand aufgefangen werden müssen, ...». Richtig ist aber, dass aufgrund des im Jahr 2020 in Kraft gesetzten § 54 GO Kriens aktuell	Die Eingabe ist faktisch korrekt.	B16	1.1 (Herausforderung bauliche Entwicklung)	Teilweise. S. 7 im REK, Absatz «Herausforderungen bauliche Entwicklung» wird wie folgt angepasst: Da die Stadt Kriens über genügend Entwicklungsreserven innerhalb der Bauzonen verfügt und aufgrund des Einzonungsmoratoriums, wonach bis ins Jahr 2035 keine Einzonungen von neuem Bauland (ausser jene für öffentliche Zwecke) mehr möglich sind, wird das Bevölkerungswachstum folglich im Bestand

	<p>keine Neueinzonungen stattfinden können, dass aber spätestens nach Ablauf dieser Bestimmung und also vor Ablauf der geplanten 15-jährigen «Lebensdauer» des REK Neueinzonungen möglich sein werden.</p> <p>Mithin ist diese Aussage in der Ausgangslage entsprechend zu korrigieren. Zudem sind sämtliche Schlussfolgerungen, die auf der falschen Prämisse, dass keine Erweiterung der Bauzonen mehr möglich sei, zu überprüfen und zu korrigieren, sofern sie nach Ablauf von § 54 GO Kriens mit einer Neueinzonung anders oder gar besser gelöst werden können.</p>				aufgefangen, was Veränderungen im bestehenden Stadtgebiet bewirkt.
26.	Es ist richtig, dass das quantitative Wachstum der Bevölkerung zu einer Verjüngung der Bevölkerung beitragen kann. Das ist aber nur in relativer Hinsicht richtig, also im Verhältnis der «jungen» zur «alten» Bevölkerung. Tatsache bleibt aber,	Die Herausforderung der steigenden Zahl älterer Menschen ist im REK bereits adressiert. Wichtige Stossrichtungen sind hier die Schaffung von altersgerechtem und bezahlbarem Wohnraum, die Barrierefreiheit im öffentlichen	B16	1.1 (Herausforderung demografische Alterung)	Nein.

	<p>dass die Babyboomer ins Pensionsalter kommen werden, und dass deshalb die Anzahl der Seniorinnen und Senioren während der 15-jährigen «Lebensdauer» des REK in absoluter Hinsicht massiv zunehmen wird. Und genau darauf – also auf die absolute Zunahme der Anzahl Seniorinnen und Senioren – ist im REK eine Antwort zu geben. Dazu kommt, dass der im Bericht erwähnte Generationenwechsel ansteht. Sollten hinsichtlich dieser demografischen Entwicklung keine Lösungen gefunden und angeboten werden, dürfte zahlungs- und steuerkräftige Seniorinnen und Senioren mangels Angebot in die Nachbargemeinden abwandern.</p>	<p>Raum sowie die Hitzeminderung und Gewährleistung von Aufenthaltsqualitäten.</p> <p>Die Altersstrategie der Stadt Kriens gibt konkrete und detaillierte Antworten auf die durch den altersdemographischen Wandel resultierenden Fragen und Herausforderungen. Analysen wie der Wohnkalkulator weisen Senior:innen nicht mehr als relevant steuerkräftiger aus.</p>			
27.	<p>Es ist zu bezweifeln, dass das Dorfzentrum und der Kupferhammer tatsächlich Entwicklungsschwerpunkte sind. Das Dorfzentrum ist überwiegend gebaut oder mindestens bis auf Stufe Bebauungsplan geplant. Auch der</p>	<p>Die zentralen Entwicklungsräume sind solche nicht nur wegen grosser Neubautätigkeit, sondern auch aufgrund vorhandener Potenziale, städtebaulicher Qualitäten und historischer Bezüge. Sie dürfen und sollen sich voneinander hinsichtlich</p>	B16	1.4 Leitsätze (Siedlung und Städtebau)	Nein.

Kupferhammer ist überwiegend gebaut. Es werden trotz des Rückbaus von Gebäuden infolge des Bypasses nur noch kleine Flächen für die Überbauung mit Gebäuden zur Verfügung stehen. Wichtig ist dort die Planung und der Bau der Verkehrsinfrastruktur und die damit verbundene Verkehrslenkung. Ansonsten sind allenfalls Massnahmen erforderlich, die rein optischer oder kosmetischer Natur sind, insbesondere der Erhalt des «historischen» Baubestandes. Das ist unbestritten wichtig für die Lebensqualität. Die dort möglichen Entwicklungen stehen aber in keiner Relation zu den Entwicklungen in anderen Quartieren der Stadt Kriens.

Die Entwicklungsschwerpunkte müssen dort gesetzt werden, wo in den kommenden 15 Jahren auch tatsächlich und in massivem Umfang gebaut wird und demnach auch eine Entwicklung stattfindet und stattfinden soll. Das Gebiet

Entwicklungspotenzialen sowie räumlicher und nutzungsbezogener Strukturen unterscheiden.

Das Zentrum Mattenhof weist durch die mittel- bis längerfristige Transformation der dort bestehenden gewerblichen Strukturen hin zu Arealen mit Wohn- und Arbeitsnutzungen das grösste bauliche Potenzial auf.

Im Stadttor Kupferhammer besteht nach der Fertigstellung des Bypasses die Möglichkeit, weitere Grundstücke, welche durch das ASTRA als Bauinstallationsplätze während der Bauphase genutzt und durch die Umgestaltung der Grosshofbrücke frei werden, baulich zu entwickeln. Es handelt sich dabei um eine relevante Flächendimension. Dabei ist es wichtig, die neuen Baustrukturen unter Berücksichtigung der historischen Bestandes Bauten städtebaulich einzugliedern. Mit der

Mattenhof erfüllt diese Voraussetzungen eines Entwicklungsschwerpunktes. Dort geht in baulicher Hinsicht die Post ab. Dort ist es nötig, insbesondere die städtebauliche Entwicklung im Auge zu behalten und nötigenfalls durchzusetzen. Gleiches gilt für die Gebiete Grosshof und Nidfeld bis Mattenhof und ab Mattenhof über den Grabenhof bis zur Dattenmatt (entlang der Ringstrasse). Dort wird (und soll) sich Kriens entwickeln. Und dort ist es auch wichtig, dass eine behördliche Lenkung vorgenommen wird, um Fehlentwicklungen zu verhindern.

sich in Realisierung befindlichen Überbauung Eichhof entstehen zudem zahlreiche neue Wohnungen mit Nahversorgungsangeboten, Dienstleistungen und Arbeitsplätzen. Zu entwickeln resp. zu fördern ist hierbei auch ein attraktiver, funktionell von den anderen beiden Zentren differenzierter Nutzungsmix. Dieser kann dazu beitragen, dass das Zentrum Kupferhammer auch für Menschen aus Luzern zu einem Anziehungspunkt werden kann.

Mit der Fertigstellung des Bell-Areals wird eines der letzten grossen Areale im Stadtkern Kriens überbaut. Aufgrund dessen liegt das bauliche Potenzial im Stadtkern vor allem in der Innenverdichtung und der Weiterentwicklung des Bestandes. Dies ist im gemeinsamen Interesse an einem lebendigen Stadtkern von hoher Bedeutung.

28.	Seite 7, «Herausforderung Klimawandel»: Der Teilsatz: "gefragt sind sowohl Beiträge zur Senkung der Treibhausgasemissionen als auch Massnahmen zur Anpassung an den nicht mehr abwendbaren Klimawandel", ist zu streichen. Zusätzlich ist der letzte Satz zu entfernen.	Sämtliche Staatsebenen der Schweiz sind über nationale Gesetzgebungen sowie internationalen Übereinkommen dazu verpflichtet, Massnahmen zur Minderung des Klimawandels zu ergreifen. Der Klimawandel stellt sowohl eine politische als auch rechtliche Verpflichtung dar und ist bereits heute eine offensichtliche Realität. Er bringt zahlreiche konkrete, oft problematische und in jedem Falle zu adressierende Implikationen mit sich, die unbedingt in der Stadt- und Raumplanung berücksichtigt werden müssen. Auf eine Entfernung der beiden (Teil-)Sätze wird daher verzichtet.	D11	1.1 (Herausforderungen Klimawandel)	Nein.
-----	---	--	-----	--	-------

3.3 Analyse und Grundlagen

Viele der Rückmeldungen zum Kapitel Analyse und Grundlagen im REK stellen das angestrebte Ziel eines Verhältnisses von 1 Arbeitsplatz zu 2 Einwohnenden in Frage und wünschen eine Überprüfung dessen. Ebenfalls wird ersichtlich, dass zwar das Wachstum von Kriens zumeist begrüsst wird, aber die Bevölkerung besorgt ist, dass die soziale und öffentliche Infrastruktur ebenfalls mitwachsen kann (z.B. Schulen) und die Landwirtschafts- bzw. Grünflächen rund um die Stadt erhalten bleiben. Die Verdichtung nach innen, wie es das REK vorsieht, wird also durchaus begrüsst.

Allgemeine Eingaben zum Kapitel Analyse und Grundlagen

Nr.	Antrag / Bemerkung	Stellungnahme Stadt Kriens	Eingebende	Umgang mit Eingabe (ja/nein/teilweise/Kenntnisnahme/Vertiefung nächste Phase)
29.	Keine Verdrängung des verarbeitenden und handwerklichen Gewerbes: Es ist von grösster Wichtigkeit, dass das verarbeitende und handwerkliche Gewerbe in Kriens verbleiben und florieren kann. Jegliche Entwicklungsvorhaben sollten darauf abzielen, diese wichtigen Sektoren unserer lokalen Wirtschaft zu erhalten und nicht in andere Gemeinden zu verdrängen. Gewerbeflächen sollen erschwinglich sein. Die Referenzkosten der Agglomeration sollen wegen des Standortvorteils max. 5% höher sein.	Das Gebiet Blattig/Renggloch soll bewusst als Gebiet für kleine und mittlere Gewerbebetriebe erhalten werden. Ebenfalls sollen emissionsarme Gewerbebetriebe in bestehenden Strukturen auf Strassenniveau und in Hinterhof ähnlichen Situationen weiterhin Platz finden können. Im Übrigen dient die Etappierung der Transformation im Raum LuzernSüd auch als Mittel zum Erhalt von bezahlbaren und flexibel nutzbaren Gewerbeflächen im Gebiet LuzernSüd. Mit neuen Organisationsformen und gemeinnütziger Bauträgern kann preisgünstiger Gewerberaum zur Verfügung gestellt werden.	E1	Teilweise: Ergänzung im Kapitel 3.4 «Arbeitsgebiete» zur Etappierung LuzernSüd zwecks mittelfristigem Erhalt von Gewerbeflächen und Förderung gemeinnütziger Bauträger.

Konkrete Anträge zum Kapitel Analyse und Grundlagen

Nr.	Antrag / Bemerkung	Stellungnahme Stadt Kriens	Eingebende	Kapitel	Umgang mit Eingabe (ja/nein/teilweise/Kenntnisnahme /Vertiefung nächste Phase)
30.	Wir erachten die Entwicklung vom Dorf zur Stadt als wünschenswert. Es ist nachvollziehbar, dass Bevölkerungswachstum in urbanen Regionen erfolgen kann. Zentral ist, dass dieses Wachstum mit einem klaren Qualitätsanspruch einhergeht.	Das REK misst der Frage der städtebaulichen Qualitäten im Kontext des Bevölkerungswachstums eine hohe Bedeutung bei. Die rechtliche und grundeigentümergebundene Verankerung erfolgt in der nächsten Phase	D7	2.5	Kenntnisnahme.
31.	Die Entwicklung sollte die Bedürfnisse aller Altersklassen aufnehmen und allen Entwicklungen ist Rechnung zu tragen. Ein Fokus auf eine Altersklasse erachten wir eher als zu kurzfristige Strategie.	Aufgrund der erhöhten Vulnerabilität sowie der spezifischen Ansprüche an das Wohnungsangebot und den öffentlichen Raum legt das REK an dieser Stelle einen Fokus auf die ältere Bevölkerung. Die Relevanz anderer demografischer Gruppen – namentlich von Kindern, Jugendlichen und Familien – für die Stadt- und Raumplanung sei damit keinesfalls in Abrede gestellt.	D7	2.5	Kenntnisnahme.
32.	Im REK fehlt eine Aussage, wo wie viel Schulraum benötigt wird. Die umgerechnet 15 weiteren Schulklassen entsprechen nahezu einem ganzen Schulhaus.	Die Schulraumplanung erfolgt alle vier Jahre in einem separaten Verfahren mit Zeithorizont von jeweils mindestens 10 Jahren auf Basis der Bevölkerungs- und Bautätigkeitsprognose durch das Bildungs-	D7	2.5 (Schülerzahlen)	Nein.

		<p>und Kulturdepartement.</p> <p>Eine strategisch langfristige Schulraumsicherung erfolgt im REK (Grabenhof und Umgebung bestehende Schulanlagen).</p> <p>Mit der im REK vorgesehenen Sicherung von Teilflächen des Grabenhof-Areals für Nutzungen im öffentlichen und kommunalen Interesse kann raumplanerisch auf allfälligen zusätzlichen Raumbedarf reagiert werden.</p>			
33.	Wir unterstützen die angestrebte Bevölkerungsentwicklung teilweise. Speziell die Verdichtung nach innen ist wichtig. Die Siedlungsentwicklung ist an den bestehenden Siedlungsrändern nicht zu erweitern.	Die Siedlungsentwicklung in der Stadt Kriens konzentriert sich auf den bestehenden Siedlungsraum. Das REK gibt Leitlinien und Stossrichtungen vor, wie die räumliche Entwicklung innerhalb des Siedlungsgebietes abgewickelt werden kann, ohne Land ausserhalb der Bauzone zu tangieren.	D7	2.5 (Angestrebte Bevölkerungsentwicklung)	Kenntnisnahme.
34.	Im REK fehlen Überlegungen zum angestrebten Branchenmix. Der erwähnte übergrosse Autogewerbeanteil ist raumplanerisch problematisch. Im BZR sind	Das Autogewerbe ist heute hauptsächlich entlang der Arsenal- und Nidfeldstrasse angesiedelt. Durch die etappierte Überführung in eine Mischzone gemäss	D6	2.5	Teilweise. Ergänzende Einschränkungen bezüglich flächenineffizienten

	Nutzungsbestimmungen zum Branchenmix zu erlassen.	Regelwerk LuzernSüd wird sich dieses Gebiet längerfristig zu einem Wohn- und Arbeitsquartier entwickeln. Die Ansiedlung vom Autogewerbe wird vermehrt in den Gewerbegebieten stattfinden und soll dort auch entsprechende rechtliche Rahmenbedingungen vorfinden (siehe REK Plan).			Branchen / Nutzungen im Raum LuzernSüd.
35.	Der Bericht zeigt auf, dass die Anzahl Schülerinnen und Schüler bis zum Schuljahr 2029/2030 um rund 450 zunehmen werden. Im REK fehlt eine Aussage, wo und wie die notwendige Fläche für den mittel- und langfristigen Schulraumbedarf sichergestellt werden soll. Es fehlt auch eine Übersicht, in welchen Quartieren eine wie hohe Zunahme erfolgt. Es gibt für das Areal Grabenhof einen Letter of Intent mit dem Stadtrat von Luzern, mit dem dieses Problem proaktiv angegangen wurde. Es wäre allenfalls sinnvoll, dies im REK festzuhalten und sich diese Option offen zu halten. Diese Grundlage ist aufzuführen.	Siehe Ausführungen zur Eingaben Nr. 32.	D6	2.5 (Schülerzahlen)	Nein.
36.	Die Analyse der drei Zentren stammt mit grösster Wahrscheinlichkeit aus dem	Mit den diversen Entwicklungskonzepten im Raum LuzernSüd, dem Entwicklungskonzept	D6	2.1	Teilweise .

Entwicklungskonzept Luzernerstr-/Obernauerstrasse (2020 im Rat). Bei den Grundlagen finden wir das Konzept allerdings nicht. Wir bitten dieses bei der Aufzählung der wichtigen Grundlagen noch anzuführen. Das Konzept ist zu bedeutend, um es allenfalls zu vergessen. Das nicht erwähnte Konzept hat bereits 2020 im Hinblick auf die Revision des neuen BZR eine städtebauliche Analyse der Luzernerstrasse und der Obernauerstrasse gemacht. Es ging um die Typisierungen über das nächste BZR (also dasjenige, das jetzt nun in Angriff genommen wird) zu stärken und die Gevierte städtebaulich aufzuwerten (keinen Ebikon-Amplikon-Effekt). Wir können diese Karte nirgends in den Abbildungen finden und fürchten ein wenig, dass wichtige Elemente eines vom Einwohnerrat bereits Kenntnisnahme genommenes Konzept verloren gehen könnten.

Es handelt sich um 30 Handlungsempfehlungen zur weiteren Einarbeitung ins BZR (Siehe Bund A 295/2020 Seite 10)

Luzerner-/Obernauerstrasse sowie dem Gesamtverkehrskonzept Kriens liegen wichtige Grundlagen bereits vor, damit die Ortsplanung im Sinne einer nachhaltigen und qualitätsvollen Stadtentwicklung aktualisiert werden kann. Das REK orientiert sich an diesen bestehenden Planungsgrundlagen, fasst die Essenz aus den Planungen zusammen und präzisiert sie mit ergänzenden Inputs.

Das Entwicklungskonzept «Luzerner- / Obernauerstrasse» ist im REK-Bericht (vgl. S. 69) sowie im Vertiefungsbericht (vgl. S. 24ff) bereits aufgeführt.

Der Legendeneintrag zur Luzernerstrasse im Strategieplan wird wie folgt angepasst:
*zentrale innerörtliche Entwicklungsachse stärken / aufwerten **gemäss Konzept «Zentrumsentwicklung und Entwicklung Luzerner- und Obernauerstrasse».***

Das erwähnte Konzept soll auch Grundlage für die weiteren Planungen entlang der Obernauerstrasse darstellen. Entsprechend wird der Titel des Abschnitts «*Feldmühle,*

Legende REK Plan wird präzisiert.

Titel Abschnitt (S. 75) Feldmühle, Schachen- und Luzernerstrasse
neu Feldmühle, Schachen- sowie Luzerner- und Obernauerstrasse

		<i>Schachen- und Luzernerstrasse» wie folgt angepasst: «Feldmühle, Schachen- und Luzerner-/Oberbauerstrasse».</i>			
37.	<p>Die Stadt Kriens soll eine Stadtbaukommission initiieren, welche Baugesuche während dem Bewilligungsverfahren auf ihre städtebauliche, architektonische und ökologische Qualität überprüft. Ziel sollte «eine gute Gesamtwirkung» sein. Diese Mitwirkung soll in gewissen Verfahren rechtlich vorgeschrieben werden.</p> <p>Vorschlag: Diese Kommission steht im Auftrag der Öffentlichkeit und der Stadt. Die Stadtbildkommission besteht aus vom Stadtrat gewählten Fachleuten aus den Bereichen Architektur, Raumplanung (Städtebau), Stadtökologie, Landschaftsarchitektur, Soziokultureller Animation/Soziale Arbeit, Wirtschaft, Gebäude- und Energietechnik. Die Stadtbildkommission beurteilt die Gestaltung von Bauten, Sozialräumen, Grün- und Freiräumen, Anlagen, Reklamen, Aufschriften und Bemalungen in Fällen von</p>	<p>Die Stadt Kriens hat bereits seit 2014 ein Fachgremium, dessen Mitglieder durch den Stadtrat gewählt wurden und Bau- oder Planungsvorhaben in Ortsbildschutzzonen, an erhaltenswerten Bauten sowie bei Gestaltungs- und Bebauungsplänen beurteilt. Es kann auf Antrag der Departments oder Abteilungsleitung auch bei weiteren ortsbildprägenden Bauvorhaben beigezogen werden. Das Fachgremium besteht gemäss Art. 14 Abs.3 BZR aus 3 Fachpersonen Architektur mit Spezialgebiet Städtebau / Gestaltung 1 Fachperson Architektur mit Spezialgebiet Denkmalschutz / Kulturobjekte 1 Fachperson Landschaftsarchitektur. Zudem halten die Abteilungsleitenden aus dem Bau- und Umweltdepartement sowie der Bauvorstehende mit beratenden Stimmen Einsitz im Gremium.</p>	D7	2.5	Nein.

	<p>grösserer Tragweite. Die Kriterien für die Beurteilung einer „guten Gesamtwirkung“ lassen sich nicht in allgemeiner Form festlegen, da jeder Ort seine besonderen Bedingungen aufweist und eine Auslegung der Kriterien von Fall zu Fall verlangt. Dabei sollen die Punkte Beachtung finden, welche die Auswirkungen des Projektes auf seine Umgebung betreffen. Die Stadtbaukommission nimmt die Funktion war, die Qualität des Stadtbildes zu verbessern, indem sie Bauvorhaben überwacht und lenkt.</p>				
38.	<p>Der übergrosse Anteil des Autogewerbes entspricht raumplanerisch nicht unserem gewünschten Zustand. Die oft nur eingeschossigen und die grossen Autoverkaufsplätze nutzen das knappe Bauland ungenügend und ineffizient. Im REK/BZR sollten Nutzungsbestimmungen erlassen werden, welche gewerblichen Nutzungen raumplanerisch sinnvoll regeln.</p>	<p>Siehe Ausführungen zur Eingaben Nr. 34.</p>	D7	2.6	<p>Teilweise.</p> <p>Ergänzende Einschränkungen bezüglich flächeneffizienten Branchen / Nutzungen im Raum LuzernSüd.</p>
39.	<p>Das Ziel soll sein, dass Kriens mehr Arbeitsplätze anbieten soll. Daher ist die Entwicklung in der Tendenz gegen 1:1 zu</p>	<p>Ein Verhältnis von 1:1 ist unter Massgabe des Einzonungsmoratoriums nicht realistisch, ferner auch aus</p>	D7	2.6 (Angestrebte Beschäftigte)	Nein.

	bringen. Ziel soll sein, dass man in Kriens leben und arbeiten kann.	verkehrstechnischen Gründen ungünstig. Des Weiteren siehe Stellungnahme Nr. 47.		ntwicklung)	
40.	Die Landwirtschaft muss attraktiv erhalten bleiben. Sie pflegt und entwickelt die grössten Grünflächen rund um die Stadt. Auf den Erhalt dieser Qualität als Wirtschafts- und Freizeitfläche soll daher gründlich geachtet werden.	Quantitativer und qualitativer Grünflächenerhalt ist bau- und verfahrensrechtlich sowie raumplanerisch auf kantonaler und eidgenössischer Ebene geregelt (RPG, RPV, PBG, PBV). Hier braucht es keine weiteren Regelungen auf kommunaler Ebene	D7	2.6 (Angestrebte Beschäftigtene ntwicklung)	Kenntnisnahme.
41.	Der Sozialraum ist zentral für die Qualität der Siedlungsentwicklung. Wir unterstützen hier das beschriebene Vorgehen. Es ist eine vorausschauende Planung zu machen. Die Siedlungen sollen nicht nur nach den aktuellen Bedürfnissen, sondern auch hinsichtlich der gewünschten städtebaulichen Entwicklungen betrachtet werden. Eine soziale Durchmischung sollte gewährleistet sein.	Die Gewährleistung und Förderung der städtebaulichen Qualität und der sozialen Durchmischung muss und wird in der nächsten Phase rechtlich verankert werden.	D7	2.7	Vertiefung nächste Phase.
42.	Nebst der Entwicklung von Siedlungsrändern, Grünflächen und Parks soll Kriens auf Dächern und an Gebäuden (Fassaden) die Potentiale für die Entwicklung der Biodiversität und	Biodiversitätsförderung und Klimafolgenminderung auf Dächern und an Fassaden sind im REK angelegt (Schwammstadtelemente, Schaffung von horizontalen und vertikalen	D7	2.7	Vertiefung nächste Phase.

	Stadtklima nutzen. Dies muss im Einklang mit der energetischen Nutzung (Photovoltaik, Solarthermie) geschehen.	Strukturelementen für Biodiversitätsförderung im Siedlungsraum)			
43.	Es fehlt ein systematischer Überblick über die bestehenden kantonalen und städtischen Rechtserlasse sowie die zentralen Planungsdokumente (z.B. Gemeindeordnung mit Einzonungsmoratorium, BZR, GVKK, Städtebauliche Analyse der Luzernerstrasse und der Obernauer Strasse, Gesamtstrategie Luzern Süd, etc.). Das Kapitel 2.1 Bestehende Planungsgrundlagen ist unvollständig.	Im Kap. 2.1 geht es um die kantonale und regionale Positionierung der Stadt Kriens Relevante kommunale Planungsgrundlagen werden in den Kap. 3 – 6 thematisch jeweils am Ende eines Unterkapitels unter «Bestehende Planungen und Konzepte» erwähnt.	D6	2.1	Teilweise. Das Kapitel 2.1 wird umbenannt zu «Bestehende Planungsgrundlagen».
44.	Gemäss Graphik wächst die Stadt Kriens deutlich schneller als erwartet und wird schon 2031 über 34'000 Einwohnende zählen. Was die Graphik nicht zeigt, ist wie es ab 2031 weitergeht. Wird Kriens weiterwachsen oder wird Kriens im Wachstum stagnieren? Aktuell wurde in der Altersstrategie bemerkt, dass die jungen Neuzuziehende dabei helfen, dass Kriens langsamer altert als erwartet. Ab	Auch nach 2031 ist – Stand jetzt – mit einem erheblichen Bevölkerungswachstum zu rechnen. Genauere Prognosen sind aufgrund der in diesem Zeithorizont zunehmend unscharfen Bautätigkeitsprognose schwierig. Massgebend ist hier das prognostizierte Bevölkerungswachstum (mittleres Szenario) von LUSTAT. Wie oben dargelegt, ist gemäss Prognosen auch nach 2031 mit einem erheblichen	D10	2.5	Teilweise. Anpassung der Grafik zur Bevölkerungsprognose.

	<p>2031 wäre bei einem Nullwachstum dieser Effekt weg und die Stadt Kriens müsste sich mit deutlich weniger Wachstum auseinandersetzen. Was also tun, wenn die Steuereinnahmen stagnieren oder sinken, während die Infrastruktur (z.B. Schulraum, Wärmeverbände, Quartiertreffpunkte für die Altersstrategie, Veloverbindungen, Fusswegnetz oder hindernisfreier ÖV) noch ans vergangene Wachstum angepasst werden muss?</p>	<p>Bevölkerungswachstum zu rechnen. Wie sich dieses Wachstum auf die Alterung auswirkt, ist zum jetzigen Zeitpunkt schwer zu prognostizieren. Die im REK vorgesehenen Etappierungen sowie die Qualitätsansprüche an private Entwicklungsträger sollen dazu beitragen, dass der infrastrukturelle Ausbau parallel zum Bevölkerungswachstum erfolgt und diesem nicht hinterherhinkt.</p>			
45.	<p>Im REK fehlt eine Aussage, wo und wie die notwendige Fläche für Schulraum für ca. 15 neue Schulklassen sichergestellt wird. 300 Schüler = 15 neue Schulklassen. In welchen Quartieren wird eine Zunahme von wie vielen Schülern erfolgen?</p> <p>Es ist sinnvoll, in den Transformationsarealen die Realisierung von neuen Nutzungen zeitlich gestaffelt umzusetzen. Das Wachstum in Kriens liegt heute deutlich über dem kant. Wert von 0,9. Neue Nutzungsangebote müssen deshalb etappiert werden, damit die Infrastruktur und die sozialräumliche Entwicklung Schritt</p>	<p>Siehe Ausführungen zur Eingabe Nr. 32.</p> <p>Im REK wird eine etappierte Stadtentwicklung sowohl auch Gebietsentwicklung angestrebt. So kann mit einem Wachstum der Bevölkerung in den verschiedenen Teilgebieten der Stadt besser umgegangen werden.</p>	D5	2.5	Kenntnisnahme.

	halten und ein zu rasches und übermässiges Bevölkerungswachstum abgeschwächt werden kann.				
46.	Der übergrosse Anteil des Autogewerbes ist raumplanerisch nachteilig. Die oft bloss eingeschossigen Garagengebäude und die grossen Autoverkaufsplätze brauchen grosse Landflächen und nutzen so den Boden schlecht aus. Im REK/BZR könnten Nutzungsbestimmungen erlassen werden, welche Art Gewerbe erlaubt ist.	Siehe Stellungnahme zu Eingabe Nr. 34.	D5	2.6	Teilweise. Ergänzende Einschränkungen bezüglich flächenineffizienten Branchen / Nutzungen im Raum LuzernSüd.
47.	Das Verhältnis 2:1 führt zu einem grossen Verkehrsaufkommen. Es sollten mehr Arbeitsplätze in Kriens für Krienser:innen entstehen.	Idealerweise bietet die Stadt Kriens kurze Wege sämtlicher Arbeitsplätze für die Arbeitstätigen an. Das Erreichen eines höheren Verhältnisses bedingt eine erfolgreiche Ansiedelung von neuen Unternehmen. Das Verhältnis zwischen Beschäftigten und Bewohnenden soll zugunsten der Zahl Beschäftigter erhöht werden.	D5	2.6	Ja. Anpassung der Formulierung im Abschnitt Angestrebte Beschäftigtenentwicklung: Die Stadt Kriens strebt eine Erhöhung der Anzahl Beschäftigten im Verhältnis zur Anzahl Bewohnenden an.
48.	Kapitel 2.1 Bestehende Planungsgrundlagen und Kapitel 3.2 Zentrale Entwicklungsräume mit Verbindungsachsen: Im Kapitel 2.1	Kap. 2.1, S.20 wird vollständigshalber wie folgt ergänzt: <i>Das Regelwerk «LuzernSüd» mit dem regionalen Teilrichtplan und regionalem</i>	C3	2.1	Ja.

letzter Absatz «Entwicklungsschwerpunkt LuzernSüd» sowie in den jeweiligen Gebieten im Kapitel 3.2 sollten nebst dem Regelwerk LuzernSüd auch die Vertiefungsgebiete erwähnt werden.

Konzept aus dem Jahr 2021 sowie die von 2013 – 2020 im Perimeter LuzernSüd erarbeiteten städtebaulichen, verkehrstechnischen und sozialräumlichen Vertiefungsstudien bilden die planerischen Grundlagen für das gemeindeübergreifende Gebiet.

Im Kap. 3.2 «Arsenal- und Nidfeldstrasse (SüdAllee)» werden die bestehenden Planungen und Konzepte wie folgt ergänzt:

- Regelwerk LuzernSüd, 2021
- Konzeptstudie SüdAllee, 2018
- **Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept (VBGK) Arsenal-/Nidfeldstrasse 2017**

Im Kap. 3.3 «Nidfeld und Rösslimatt (LuzernSüd, Teilgebiet Nord) » werden die bestehenden Planungen und Konzepte wie folgt ergänzt:

Konzept «Sozialräumliche Entwicklung LuzernSüd – Stadtgebiet Kriens, 2020»

Regelwerk LuzernSüd, 2021

Testplanung Überdeckung A2 2023

Vertiefungsstudie I Nidfeld (2013)

Vertiefungsstudie II Eichhof (2015)

Vertiefungsstudie VI Mattenplatz (2018)

Konzeptstudie SüdAllee (2018)

Im Kap. 3.3 «Grabenhof, Schweighof, Schällmatt, Kuonimatt (LuzernSüd, Teilgebiet Süd) » werden die bestehenden Planungen und Konzepte wie folgt ergänzt:

Umsetzung gemäss Erläuterung.

		<p>Regelwerk LuzernSüd, 2021</p> <p>Konzept «Sozialräumliche Entwicklung LuzernSüd – Stadtgebiet Kriens, 2020»</p> <p>Vertiefungsstudie IV Schlund (2016)</p> <p>Vertiefungsstudie V Horw Mitte – Pilatusmarkt (2017)</p> <p>Konzeptstudie SüdAllee (2018)</p>			
49.	<p>Antrag: Dieses erschliesst die einzelnen Quartiere im Talboden und an den Hanglagen und geht am Siedlungsrand in ein bestehendes Wanderwegnetz über.</p> <p>Begründung / Bemerkung: Die Schaffung von neuen Wanderwegen führt zu Kulturlandverlust und bringt vermehrt Littering. Dies wiederum führt zur Abnahme der Futterqualität. Die Schaffung von neuen Wanderwegen kann zu einer Durchtrennung einer siedlungsnahen Biodiversitätsförderfläche führen. Unter Umständen ist ein Teil der Fläche nicht mehr für diesen Beitrag berechtigt.</p>	<p>Der Abschnitt befasst sich mit den räumlichen Gegebenheiten der Stadt Kriens. Aus der Formulierung ergibt sich keine Absicht zur Schaffung neuer Wanderwege.</p> <p>Grundsätzlich sollen gemäss regionalem Wanderwegrichtplan in der Landwirtschaftszone keine neuen Wanderwege geschaffen werden, mit Ausnahme des Abschnittes Holderchäppeli – Abzweigung Lehn aus Sicherheitsgründen.</p>	D2 E2	2.2 (Strassen- und ÖV-Netz sowie Nutzungs- und Versorgungsstruktur)	Teilweise.
50.	<p>Braucht es Erweiterungsbauten bei bestehenden Schulstandorten? Müssen neue Schulstandorte gebaut werden? Stehen</p>	<p>Siehe Ausführungen zur Eingaben Nr. 32.</p>	D2	2.6	Kenntnisnahme.

	<p>die benötigten Grundstücke zur Verfügung?</p> <p>- Schülerzahlen im Schuljahr 2023/2024 gibt es in der Stadt Kriens rund 1670 Primarschüler. In den nächsten Jahren ist mit einem Anstieg auf rund 1960 Primarschülern zu rechnen (+290 Schüler) bis zum Schuljahr 2029/2030. Die Anzahl Schüler der Sekundarschule steigt von 609 Schülern (Schuljahr 2023/2024) auf rund 770 Schüler (Schuljahr 2029/2030).</p>				
51.	<p>Antrag: «Die Nah- und Nächsterholungsgebiete sollen gut vom Siedlungsgebiet aus erreicht werden. Die im Situationsplan im Dokument Vertiefungen (Kapitel 4.1) eingezeichneten Eingangspforten sind Strassen oder Fusswege, welche in die Landschaft führen.»</p> <p>Begründung / Bemerkung: Siehe Antrag Nr. 49. In der Stadt Kriens besteht bereits ein grosses Wander- und Naherholungsgebiet. Ein Ausbau des Wanderwegnetzes ist nicht notwendig. Weiter sind Nah- und Nächsterholungsgebiete bereits gut</p>	<p>Grundsätzlich sind bei Schaffung von neuen Wegen die Grundeigentümerschaft inkl. Bewirtschaftenden von Anfang an in den Planungsprozess einzubinden.</p> <p>Gemäss regionalem Wanderwegrichtplan liegt der Hauptfokus auf Optimierung (Sicherheit, Attraktivität, Belag) des bestehenden Wander- und Fusswegnetzes und nicht auf Schaffen von neuen Wegen.</p> <p>Allfällige Verbesserungen der Zugänglichkeit des Wanderwegnetzes erfolgen innerhalb der Bauzone.</p>	E2	2.7 (Naherholungsg ebiete ausserhalb des Siedlungsgebiet s)	Teilweise.

	erreichbar.				
52.	<p>Eine wichtige Planungsgrundlage zur Umsetzung der Massnahme bildet ein separates Projekt mit Leistungsvereinbarung.</p> <p>Begründung / Bemerkung: Das Vernetzungsprojekt wurde ursprünglich von den Krienser Landwirten gestartet. Mit den geplanten Massnahmen aus dem REK kann das Vernetzungsprojekt gefährdet werden. Falls sich Landwirte aufgrund der aufgelegten Massnahmen entscheiden aus dem Vernetzungsprojekt auszusteigen, wäre der Projektfortschritt der letzten Jahre hinfällig. Dies könnte ein grosser Biodiversitätsverlust für die Stadt Kriens bedeuten. Das Vernetzungsprojekt gehört nicht der Direktzahlungsverordnung der Stadt Kriens an. Weiter ist uns keine Direktzahlungsverordnung der Stadt Kriens bekannt. Die Stadt Kriens kann Vereinbarungen mit den Landwirten treffen, um so ihre Ziele zu erreichen. Beispielsweise mit einem separaten Projekt oder</p>	<p>Die in der Eingabe adressierte Passage betrifft das Siedlungsgebiet. Ausserhalb des Siedlungsgebietes besteht das Vernetzungsprojekt, welches erfolgreich ist. Dieser Ansatz soll auch innerhalb des Siedlungsgebietes, aber ohne direkte Verbindung der Landwirtschaft resp. des bestehenden Vernetzungsprojektes fortgeführt werden.</p>	E2	2.7 (Biodiversität im Siedlungsraum – Grundlagen)	<p>Teilweise.</p> <p>Formulierung neu: «Eine wichtige vorhandene Planungsgrundlage bildet das von den Krienser Landwirten initiierte Vernetzungsprojekt. Dieses definiert die Korridore zur Verbesserung der ökologischen Vernetzung der Biodiversitätsförderflächen ausserhalb des Siedlungsgebietes und schafft so eine Grundlage für Stärkung der Lebensräume auch innerhalb des Siedlungsgebietes.»</p>

	Leistungsvereinbarungen.				
53.	<p>Ein grosses Potential gibt es zudem in den zahlreichen Bachläufen, welche wertvolle Lebens- und Vernetzungsräume darstellen. Nach Möglichkeit sollen die eingedolten Bäche in der Bauzone geöffnet und eine hochwertige Uferböschung gestaltet werden. Wichtig ist, dass für die Stadt Kriens bei Tieren und Pflanzen Zielarten definiert werden, die im Siedlungsgebiet gefördert werden sollen.</p> <p>Begründung / Bemerkung: Kleinstrukturen auf grossflächigen Wiesen stellen eine Arbeitseinschränkung dar. Dies wiederum führt zu einer Erhöhung der Arbeitsbelastung. Diese Massnahmen werden bereits mit den Landschaftsqualitätsbeiträgen und der Vernetzung gefördert.</p> <p>Beim Öffnen von Bachläufen werden Landwirtschaftsflächen zerstückelt. Dies macht die Bewirtschaftung der Landwirtschaftsfläche aufwändiger. Weiter geht durch die Öffnung von Bachläufen</p>	<p>Bachöffnungen und –Revitalisierungen: Die Pflicht, bei Bauprojekten eingedolten Bäche zu öffnen bzw. Bäche zu revitalisieren ist auf Bundes- und Kantonsebene geregelt. Hierzu darf die Stadt Kriens keine dieser Gesetze widersprechenden gesetzlichen Regelungen machen. Der Vollzug der Bundesgesetzgebung obliegt dem Kanton.</p> <p>Schaffen von Kleinstrukturen: Diese sollen innerhalb der Bauzone geschaffen werden. Sie werden immer im Rahmen eines Projektes angegangen, sind mit der Grundeigentümerschaft abzusprechen.</p>	E2	2.7 (Biodiversität im Siedlungsraum – Analyseergebnis)	Nein.

	Kulturland verloren und dies belastet die Nährstoffbilanz. Als Folge wurde die Direktzahlungen für den Landwirt sinken.				
54.	<p>Antrag: «Für die Gestaltung von Siedlungsrändern wird eine mindestens 10-15 m breite Grünzone ausgeschieden. Insbesondere sollen die Siedlungsränder um Bauzonen aufgewertet werden, die noch nicht bebaut sind. Zudem ist der Siedlungsrand bei Neueinzonungen einzuplanen. Der Interessenkonflikt zwischen Siedlungsverdichtung und Grünräumen kann z. T. entschärft werden, in den Kompensationsmassnahmen am Siedlungsrand realisiert werden (ökologischer Ausgleich gem. NHG/NHV). Die Umsetzung der Mehrwertabschöpfung könnte vor Ort realisiert werden. »</p> <p>Die Grünzone darf nicht im Landwirtschaftlichen Kulturland sein. Die Grünzone muss in der Bauzone liegen. Die daraus erfolgenden Neophyten Bekämpfung und Pflege des Grünstreifens und Hecken müssen durch den Eigentümer sichergestellt werden. Die vorgenannte Unterhaltung des</p>	<p>Grünzonen gehören planungs- und baurechtlich zu den Bauzonen und nicht zur Landwirtschaftszone. Folglich wird dem Antrag vollumfänglich zugestimmt.</p> <p>Grundsätzlich ist jeweils die Grundeigentümerschaft für den Unterhalt ihrer Grünelemente und Anlagen zuständig bzw. haftet bei Schaden durch diese – Naturereignisse ausgenommen.</p> <p>Somit sind auch der Unterhalt und Pflege der Hecken und Bäume Sache der jeweiligen Grundeigentümerschaft. Ob Leistungsvereinbarungen zwischen zwei Grundeigentümerschaften geschlossen werden, ist eine privatrechtliche Angelegenheit und ist nicht im Rahmen der OPR zu regeln.</p> <p>Gesetzliche Grundlagen über die landwirtschaftliche Herausforderung betreffend Umgang mit der Kirschessigfliege</p>	E2	2.7 (Siedlungsrand)	Ja. Ökologische Aufwertungen erfolgen innerhalb der Bauzone.

Grünstreifens und Hecken kann durch den Grundeigentümer, sowie durch angrenzende Landwirte und die Stadtverwaltung an den Werkdienst der Stadt Kriens auf Kosten des Eigentümers abgetreten werden. Bei der Pflanzung von neuen Hecken wird empfohlen auf Pflanzen zu verzichten, welche Krankheiten verbreiten können oder für Schädlinge wie beispielsweise der *Drosophila suzukii* (Kirschessigfliege) als Brutstätte dienen.

Begründung / Bemerkung: Dies Massnahme bedeutet einen Kulturlandverlust der Landwirte. Daraus erfolgt weniger Raufutterproduktion für die Tiere und eine sinkende Ernährungssicherheit.

Weiter führt ein Kulturlandverlust zur Abnahme der Direktzahlungen für Landwirte und hat Konsequenzen in der Nährstoffbilanz (Suisse Bilanz). Die Direktzahlungsverordnung des Bundes gibt eine Pufferzone von mind. 3 Meter um Hecken vor. Dies führt zu einer weiteren Einschränkung des Kulturlandes. Die Arbeitsbelastung der Landwirte wird durch

wird kantonal geregelt. Hier macht eine kommunale Regelung keinen Sinn.

den Unterhalt der Grünstreifen und Hecken unverhältnismässig erhöht. Gutes Futtergras braucht zum Wachsen genügend Licht und Nährstoffe. Eine dichte Hecke bringt viel Schattenwurf. Dies führt zu weniger Wachstum guter Futtergräser. Erhöhtes Konfliktpotenzial zwischen Privatpersonen und Landwirten, welches durch das Versamen von Grünstreifen verursacht wird.

Aus Erfahrung muss der Landwirt die Hecke, welche auf Bauland liegt, jedoch in sein Land wächst, selbst schneiden. Es soll eine Vereinbarung getroffen werden, dass Hecken durch den Eigentümer unterhalten werden müssen. Die Kosten dafür trägt die Eigentümerschaft oder allenfalls die Stadt Kriens.

Hinweise: Der Kanton St. Gallen hat aufgrund des hohen Drucks der Kirschessigfliege, die Beiträge für weitere Hecken gestrichen. Der aus Asien kommende Schädling stellt eine grosse Gefahr für Weinreben, Kirschen, Zwetschgen, Beeren usw. dar.

Bei sämtlichen unterstützten Gehölzen gilt

	<p><i>der Grundsatz, dass übergeordnete phytosanitäre Schutzmassnahmen Vorrang haben. Die Neupflanzung anfälliger Arten wird daher nicht unterstützt. Die entsprechenden Einschränkungen sind in der Artenliste aufgeführt. Es werden folgende Krankheiten berücksichtigt:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Feuerbrand • Kirschessigfliege (<i>Drosophila suzukii</i>) • Sharka oder Pockenkrankheit <p><i>(Quelle: Handbuch für Landschaftsqualitätsbeiträge des Kantons St. Gallen, Version 2022, Bewilligt durch BLW)</i></p>				
55.	<p>Das heutige Verhältnis von 2:1 beizubehalten scheint für die Zukunft einer urbaneren Stadt Kriens aus einer Wirtschaftsentwicklungsoptik zu wenig ambitioniert. Orientierend an das erwartete Bevölkerungswachstum bedeutet das letztlich eine Verschlechterung des Zu-/Wegpendlersaldos mit entsprechend steigenden Mobilitätsbedürfnissen. Insbesondere im verkehrlich sehr gut erschlossenen kantonalen ESP Luzern-Süd müssten daher bedeutend mehr Arbeitsplätze entstehen, hauptsächlich im</p>	<p>Siehe Ausführung Eingabe Nr. 47.</p> <p>Hinsichtlich möglichen Tendenzen zur Verdrängung des Industrie- und Gewerbesektor insbesondere im Raum LuzernSüd dient die vorgesehene Etappierung als Abfederungsmassnahme. Im Übrigen soll das Gebiet Blattig/Renggloch für kleine und mittlere Gewerbebetriebe zur Verfügung stehen – auch wenn ihre Aktivitäten mit teils erheblichen Emissionen verbunden sind. Emissionsarme Betriebe sollen weiterhin in bestehenden Strukturen</p>	C4	2.6 (Angestrebte Bevölkerungsentwicklung)	<p>Teilweise.</p> <p>Ergänzung im Kapitel Arbeitsgebiete zur Etappierung LuzernSüd zwecks mittelfristigem Erhalt von Gewerbeflächen resp. Abfederung von Verdrängungseffekten.</p>

DL-Bereich.

2:1 bedeutet im Grundsatz eine zu erwartende Verschlechterung des Zu-/Wegpendlersaldos.

Der zweite Sektor Industrie und prod. Gewerbe dürfte aufgrund der nicht vorhandenen Flächen weiter zurückgehen. Daher wird begrüsst, wenn a) Platz und Flächen für diese Betriebe sowie b) Verdrängungseffekten entgegnet wird.

Mischzonen eignen sich nur sehr bedingt für gewerbliche Nutzungen.

auf Strassenniveau und in Hinterhof ähnlichen Situationen Platz finden können.

3.4 Siedlung und Städtebau

Zum Kapitel Siedlung und Städtebau im REK werden einige Anträge gestellt, die sich teilweise schon sehr konkret auf die Nutzungen einzelner Parzellen beziehen. Diese gilt es in der weiteren Ortsplanungsrevision (Bau- und Zonenordnung) zu überprüfen. Kapitelübergreifend wird einerseits die räumliche Aufteilung hinterfragt und gefordert, diese nach Quartieren zu gliedern. Ebenfalls hinterfragt wird die Begrenzung der Entwicklung auf den Talboden. Im Folgenden werden die einzelnen Anträge tabellarisch aufgelistet und beantwortet.

Allgemeine Eingaben zum Kapitel Siedlung und Städtebau

Nr.	Antrag / Bemerkung	Stellungnahme Stadt Kriens	Eingebende	Umgang mit Eingabe (ja/nein/teilweise/Kennntnisnahme/Vertiefung nächste Phase)
56.	Grundlegend fürs Verorten von Altersstruktur, Beschäftigungsstrukturen oder Veloverbindungen ist die Unterteilung der Stadt Kriens in drei Stadtzentren, acht Stadtteile und 23 Quartiere. Sie wird auf Seite 36 im Dokument Vertiefungen zum regionalen Entwicklungskonzept festgelegt und ist Grundlage aller weiteren Betrachtungen. Die acht Stadtteile entsprechend der traditionellen Einteilung der Stadt Kriens in Quartiere. Mindestens 6 Quartiere haben einen eigenen Quartierverein, welcher sich ums Quartier kümmert. Deshalb stellt sich grundlegend die Frage, nach welchen Kriterien die neue Einteilung in Stadtzentren – Stadtteile – Quartiere vorgenommen wurde. In anderen Städten wird sogar noch feiner unterteilt und	Eine detailliertere soziologische Untersuchung der Quartiere beziehungsweise Stadtteile findet im Rahmen des Stadtentwicklungskonzepts (STEK) statt. Dieses baut auf den Grundlagen des REKs auf. Die drei zentralen Entwicklungsräume dienen dabei als Grundpfeiler der urbanen Stadtentwicklung.	D10	Nein.

mit Kleinquartieren gearbeitet. Zusätzlich ordnet die neue Einteilung in drei Stadtzentren sowie Verbindungsstrassen die Räume anders, als es mit den traditionellen «Stadtteilen» vorgesehen ist.

Wir regen deshalb an, dass die 23 Quartiere auf die Grundversorgung mit Räume für Quartierorganisationen untersucht werden. Wo sind Schul-, Kirchen-, Pflege- oder Wohnzentren (z.B. Alterswohnungen Hoffmatt, Teiggi, Lindenpark, Schweighofpark, etc.) in welchen Raum fürs Quartierleben vorhanden wäre. Schliesslich muss die Stadtentwicklung auch andenken, wer die Quartiere wie «bespielen» soll. Schliesslich sollen sich Quartier mit Quartiervereinen selbst organisieren, versammeln und Feste feiern können. Nur so werden sich das Quartier zu einer gemeinsamen Stadt verbinden. Das bedingt auch, dass über die Rolle der Quartiervereine nachgedacht werden muss, da diese z.B. für die Umsetzung der Altersstrategie und das selbstständige Leben im Alter unerlässlich sind.

In Stadtteilen wie der Kuonimatt wäre eine Einteilung in Kleinquartiere eventuell auch dabei

	förderlich, um gemeinsame Lösungen für die Versorgung mit erneuerbarer Energie (Wärmepumpen und/oder Solarenergie) anzustossen. Entsprechende Projekte werden im Maihofquartier der Stadt Luzern angedacht und umgesetzt.			
57.	Siedlung und Städtebau: Die Bautätigkeit und die Siedlungsentwicklung sollen massvoll sein und klar an der Nachhaltigkeit orientiert werden.	Das REK legt den Grundstein für eine qualitätsvolle und nachhaltige Siedlungsentwicklung nach innen. Die Themen aus dem REK dienen als Grundlage für die planungsrechtliche Umsetzung in der nächsten Phase der Ortsplanungsrevision. Siehe Kapitel 3.1 «Siedlunglenkung».	B21	Kenntnisnahme.
58.	Das von der Bevölkerung beschlossene Einzonungsmoratorium ist sinnvoll. Die Etappierung der Entwicklung in den Bauzonen ist notwendig. Das bauliche und demografische Wachstum muss mit Realisierungsetappen quantitativ gelenkt werden und schrittweise erfolgen: notwendig und wichtig, denn die vergangene und aktuelle Zunahme erfolgt zu rasch und übermässig. Der Ausbau der Infrastruktur, der	Die Etappierung der baulichen Entwicklung um längerfristig ein nachhaltiges und qualitatives Wachstum der Stadt Kriens sicherzustellen wird auch in der nächsten Phase der Ortsplanungsrevision verfolgt. In der planungsrechtlichen Umsetzung sollen die nötigen raumplanerischen Grundlagen dafür ausgearbeitet werden.	D5	Kenntnisnahme.

	Sozialräume und der Freiflächen kann so nicht Schritt halten.			
59.	Wir fordern allgemein, dass handwerkliche Gewerbe im Zentrum weiterhin existieren können, anstatt in die Peripherie oder andere Gemeinden verdrängt zu werden.	Kleinere Handwerksbetriebe sollen auch weiterhin in den drei Entwicklungsschwerpunkten existieren und sich ansiedeln können. Die Arbeitsgebiet-Strategie im Stadtkern Kriens baut zudem auf dem Entwicklungskonzept Luzerner-/Obernauerstrasse auf, welches den Fokus auf die Stärkung des Kleingewerbes im Zentrum legt. Der raumplanerische Einfluss kann nur individuell erfolgen. Direkt einflussstark sind die Grundeigentümerschaften welche die Verfügbarkeit und Konditionen von Gewerberaum direkt festlegen.	D4	Teilweise. Ergänzende Formulierung im Kapitel 3.4 (S.82-83).
60.	Gemäss dem räumlichen Entwicklungskonzept soll sich die Innenentwicklung und Verdichtung auf die Flächen in der Ebene beziehen, insbesondere auf die Schwerpunktgebiete Stadtkern Kriens, Stadttor Kupferhammer und Zentrum Mattenhof. An den Hanglagen soll die Innenentwicklung nicht forciert werden. Es sollen in den Hanglagegebieten keine Veränderungen angestossen werden.	Die Quartiererneuerungen und Nachverdichtungen, z.B. Ersatz der Einfamilienhäuser durch zwei- bis dreigeschossige Mehrfamilienhäuser, sollen massvoll weiterhin möglich bleiben. Sie haben immer Ursprung in der letzten OPR. Jedoch sollen über die bestehenden heutigen Ausnutzungsreserven hinaus keine weiteren Verdichtungsmassnahmen an den Hanglagen gefördert werden. Primär wird eine innere,	B5	Nein.

Diese Meinung teile ich nicht. Bei vielen Grundstücken an Hanglage besteht ein grosses Erneuerungspotential. Es stehen zudem bei vielen Gebäuden Generationenwechsel an. Die Grundsätze des haushälterischen Bodenumgangs und der inneren Verdichtung gebieten auch an Hanglagegebieten eine Innenentwicklung, selbstverständlich in einem angemessenen und vernünftigen Mass.

Es muss die Möglichkeit geschaffen werden, bestehende Bauten zu erweitern (z.B. mit einem Attikageschoss) oder Ersatzbauten mit grösseren Gebäudemassen zu realisieren. Dabei ist daran zu erinnern, dass vor der letzten grossen Ortsplanungsrevision im Jahr 1999 an Hanglagen eine deutlich dichtere Bauweise möglich war als dies heute der Fall ist. Es besteht an Hanglagen, insbesondere im Sonnenberggebiet, ein grosses Potential, auch in wirtschaftlicher Hinsicht. Mit einer verdichteten Bauweise an Hanglagen lässt sich in namhaftem Masse Steuersubstrat generieren, was auch im öffentlichen Interesse liegt. Es ist auch nicht so, dass die Gebiete an Hanglagen keine oder nur eine ungenügende Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr aufweisen. Dies

zentrale Verdichtung am Talboden verfolgt.

	gilt speziell für das Sonnenberggebiet mit dem angedachten Ausbau und der Erweiterung der Buslinie 11.			
61.	<p>Kriens wächst bereits heute und in absehbarer Zeit im Vergleich zum Kanton überdurchschnittlich. Dies führt zu einer Überlastung der Infrastruktur. Wir begrüßen die Zielsetzung des Stadtrates, das bauliche und demographische Wachstum unter Berücksichtigung der öffentlichen Infrastruktur und der Quartierverträglichkeit zu verlangsamen bzw. zeitlich zu staffeln. Allerdings fehlt hierzu noch eine kantonale Rechtsgrundlage.</p>	<p>Eine etappierte bauliche Entwicklung wird auch in der nächsten Phase der Ortsplanungsrevision verfolgt um längerfristig ein nachhaltiges und qualitatives Wachstum der Stadt Kriens sicherzustellen. In der planungsrechtlichen Umsetzung sollen die nötigen raumplanerischen Grundlagen dafür ausgearbeitet werden.</p> <p>Die Stadt Kriens hat zudem im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zum Kantonalen Richtplan eine Eingabe zur Schaffung eines Planungsinstrumentes, welches die Lenkung des baulichen und demographischen Wachstums regelt, gemacht um dies auch auf kantonaler Ebene zu verankern.</p>	D6	<p>Teilweise.</p> <p>Kantonale Rahmenbedingungen beeinflussen.</p>
62.	<p>Eine Verdichtung in den Entwicklungsgebieten ist im Grundsatz richtig. Es ist jedoch zu beachten, dass mit der Saalsporthalle im Mattenhof die Dichte für das ganze Gebiet ausgereizt ist. Dasselbe gilt auch im Nidfeld. Dies führt zu einer Überlastung des Raumes und der Verkehrsinfrastruktur. Zudem sind zu wenig</p>	<p>Im Rahmen der planungsrechtlichen Umsetzung werden die übergeordneten Massnahmen aus dem REK ins BZR überführt.</p>	D6	Vertiefung nächste Phase.

Frei- und Sozialräume vorhanden.

Mit dem noch nicht gebauten Hochhaus auf dem Nidfeldareal und dem riesigen Komplex der Prodega braucht es bei den Entwicklungsgebieten, die noch nicht fertig entwickelt sind, eine Überprüfung und Korrektur der Ausnutzungsziffern sowie des Nutzungsmixes (Nachbargrundstücke).

Konkrete Anträge zum Kapitel Siedlung und Städtebau

Nr	Antrag / Bemerkung	Stellungnahme Stadt Kriens	Eingebende	Kapitel	Umgang mit Eingabe (ja/nein/teilweise/Kenntnisnahme/ Vertiefung nächste Phase)
63.	<p>Bestehende Gebäude sollen, wenn es möglich und sinnvoll ist, erhalten und die Erweiterung zur Steigerung der Wohnfläche soll gefördert werden.</p> <p>Ein weiteres Ziel soll sein, dass bei Neubauten höher gebaut werden soll und die Wohnfläche in Kriens so erhöht wird. Neubauten sollten nicht weniger Wohnfläche aufweisen als das Haus, welches vorher dort stand.</p>	<p>Die Anliegen entsprechen dem im REK verfolgtem, übergeordneten Ziel der Siedlungsentwicklung nach innen.</p>	D8	3.2 (Ziele)	Vertiefung nächste Phase.
64.	<p>Wichtig, dass eng mit dem Kanton Luzern, zusammengearbeitet wird und das Zentrum entlang der Luzernerstrasse ganzheitlich aufgewertet wird.</p> <p>Entlang der Luzernerstrasse soll die Entwicklung gefördert werden, um die beiden Zentren «Kupferhammer» und «Stadtkern» langfristig miteinander zu einem Entwicklungsraum zu verschmelzen.</p>	<p>Die Entwicklung der Luzernerstrasse wird in enger Kooperation mit dem Kanton Luzern bearbeitet.</p> <p>Ein Zusammenwachsen der beiden Zentren Kupferhammer und Stadtkern ist nicht vorgesehen. Dies aus dem Grund, dass attraktive Zentren eine gewisse Nutzungsdichte voraussetzen und ausserhalb der Zentren Freiräume erhalten oder geschaffen werden müssen.</p>	D8	3.2 (Luzernerstrasse)	Kenntnisnahme.

65.	<p>Das Gebiet soll vorwiegend wohnorientiert bleiben, jedoch soll verdichtetes Bauen mit Beibehalten von Grünflächen etc. gefördert werden.</p> <p>Das Gebiet soll nicht eine «Insel» zwischen den drei Zentren sein, sondern ebenfalls Entwicklungen mitmachen und langfristig auch teilweise mit dem Zentrum verschmelzen. Es sollen die Rahmenbedingungen beibehalten/geschaffen werden, dass die drei festgelegten Zentren sich nähern kommen und langfristig verschmelzen.</p>	<p>Sanfte Nachverdichtungen werden auch im Gebiet Grosszunacher ermöglicht. Der Charakter des Quartiers und die bestehenden Qualitäten sollen dabei aber erhalten werden. Ein Zusammenwachsen der drei Zentren Stadtkern, Kupferhammer und Mattenhof im Quartier Grosszunacher ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht vorgesehen.</p> <p>Siehe Stellungnahme Nr. 64.</p>	D8	3.3 (Grosszunacher)	Nein.
66.	<p>Im Gebiet Sonnenberg soll die hohe Wohnqualität im Vordergrund stehen. Hier ist darauf zu achten, dass keine zu hohe Verdichtung angestrebt wird, da Verkehrsanbindungen im Gegensatz zu den Räumen Stadtkern Kriens, Stadttor und Zentrum Mattenhof nicht gewährleistet wird. Der Sonnenberg kann sich so weiterhin zu einem attraktiven Wohnraum in Stadtnähe entwickeln.</p>	<p>Das Anliegen deckt sich mit der Stossrichtung des REKs. Bestehende Qualitäten sollen gesichert und nicht durch Verdichtung gefährdet werden.</p>	D7	3 (REK-Plan)	<p>Ja.</p> <p>Im REK bereits enthalten.</p>

67.	Das von der Bevölkerung beschlossene Einzonungsmoratorium bildet ein wichtiges Fundament der urbanen Entwicklung von Kriens. Die offenen Grünflächen sind ein stark prägendes Element von Kriens, welches unbedingt erhalten bleiben muss.	Das Anliegen deckt sich mit der Stossrichtung des REK.	D7	3	Ja. Im REK bereits enthalten.
68.	Das Wachstum soll qualitativ erfolgen. Eine Etappierung soll dort erfolgen, wo sie den gemeinsamen Interessen der Stadt und Privaten entsprechen. Entspricht dies nicht den gegenseitigen Interessen, soll die Stadt Kriens strengere Auflagen hinsichtlich der Qualitätsanforderungen an die Siedlungsverträglichkeit verfügen können, um die möglichen Risiken abzufedern. Diese Anforderungen können durch die Stadtbildkommission festgelegt werden.	Die vorgesehenen Etappierungen widersprechen nach gegenwärtigem Kenntnisstand den Entwicklungsabsichten der jeweiligen privaten Grundeigentümerschaften nicht. Als strategisch bedeutsame Instrumente zur Siedlungs- und Wachstumslenkung sollen die Etappierungen jedoch auch dann zur Anwendung gelangen können, wenn sie von der Grundeigentümerschaft nicht begrüsst werden.	D7	3.1	Nein.
69.	Der Ausbau des öffentlichen Personentransportes und der Aufbau eines leistungsfähigen und sicheren Fahrradnetzes erachten wir als eine sehr wichtige Massnahme. Solange der öffentliche Verkehr bloss einen Anteil von ca. 30% hat, ist eine Verringerung	Auf Bundesebene verpflichtet das Bundesgesetz über Velowege, welches ab 2023 in Kraft ist, Kantone und Gemeinden, ein durchgängiges Velonetz für den Alltags- und Freizeitverkehr zu planen und zu realisieren. Das kantonale Velokonzept ist bereits in Bearbeitung und in der Stadt Kriens wurde die Gemeindeinitiative	D7	3.2	Kenntnisnahme. Umsetzung erfolgt durch konkrete Projekte.

	<p>des MIV nicht realistisch.</p> <p>Die erwähnte Zunahme von ca. 5000 Einwohnenden bis 2040 wird die Verkehrsinfrastruktur über die bereits heute existierende Belastungsgrenze bringen. Der Ausbau des Strassennetzes ist nicht möglich aus Platzgründen, aus finanziellen Gründen und aus Gründen des Klimaschutzes.</p> <p>Es braucht also einen markanten Ausbau des ÖV und für Kurzstrecken braucht es ein zusammenhängendes, attraktives Velonetz.</p>	<p>«Krienser Velonetz jetzt! », Gegenvorschlag, 2023 angenommen. Dies verpflichtet die Stadt, ein sicheres, durchgehend befahrbares, attraktives und direktes Netz zu realisieren.</p> <p>Ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs wird im GVKK festgehalten und die Massnahmen laufend bearbeitet. 2026 wird die Linie Kriens – Malters/Littau in Betrieb genommen und eine direkte Linienführung Sonnenberg – Zentrum Kriens und Bahnhof Luzern wird zeitnah umgesetzt.</p>			
70.	<p>Die Aufwertung des Stadtplatzes erachten wir als überfällige Massnahme. Der Stadtplatz muss mit seinem einladenden Charakter einen ganzjährigen Mehrwert schaffen. Ein Fokus mit dem Bedürfnis von Einzelanlässen erachten wir als falsch (Chilbi).</p>	<p>Diese Massnahme E-04 ist in der Strategie Stadtökologie (B&A Nr. 203/2023) «1000 Bäume für Kriens» enthalten. Zurzeit ist eine Aufwertung des Stadtplatzes als konkretes Projekt in Bearbeitung mit Federführung des Bau- und Umweltdepartements. Die Stadtplatzaufwertung hat schon begonnen und die erste Tranche soll in der zweiten Jahreshälfte 2024 umgesetzt werden.</p>	D7	3.2 (Stadtkern Kriens)	Kenntnisnahme.

71.	<p>Ich möchte zu meinen Grundstücken 3675, 3733,3926 folgende Überlegungen für die weitere Planung geben. Meistens denken Politiker nur an die Erweiterung des öffentlichen Verkehrs, vergessen aber die Infrastrukturen, die dazu nötig sind. Meine Grundstücke, denke ich, sollten in die neue Planung in LuzernSüd einfließen. Es ist bekannt, dass vor allem Fahrer/innen für den öV fehlen. Es gilt, künftig darauf in der Planung Rücksicht zu nehmen. Verlangt wird immer mehr ein 24-Stunden Service. Meine Liegenschaften würden sich für einen neuen Standort sehr gut eignen, S-Bahnanschluss, 3 Buslinien vor der Liegenschaft, 2 Autobahnanschlüsse.</p> <p>Ich stelle mir ein unterirdisches Parkhaus für alle Fahrer, welche Früh- und Spätschicht haben, vor, dann bodeneben eine grosse Einstellhalle für Linienbusse mit entsprechenden Reparaturmöglichkeiten, im ersten Stock eine Einsatzzentrale, Büros und Personalräume, Ruheraum, Verpflegungsmöglichkeit... Darüber möglichst viele weitere Stockwerke mit</p>	<p>Die genannten Grundstücke befinden sich im Planungssperimeter LuzernSüd, für welchen das REK gemäss dem zugrundeliegenden Regelwerk LuzernSüd eine Mischnutzung mit hohem Wohnanteil, publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen und erhöhte städtebauliche Qualitäten vorsieht. Die Schaffung einer Einstellhalle für Linienbusse muss mit dieser Zielsetzung in Abstimmung gebracht werden. Tagsüber ungenutzte und daher inaktive Erdgeschosse widersprechen dem Anspruch an lebendige Stadtquartiere. Die Frage der konkreten gewerblichen Nutzung ist jeweils durch die Grundeigentümerschaft zu beantworten.</p>	B9	3.2 (Zentrum Mattenhof)	Teilweise.
-----	--	--	----	----------------------------	------------

	<p>Wohnungen für die Busfahrer. Bei diesem Beruf gibt es viele Zwischenstunden, die für Familie, Sport, Einkauf, Arztbesuche und Hundebetreuung genutzt werden möchten. Deshalb ist eine Wohnung nahe beim Arbeitsplatz ideal. Die Infrastruktur LuzernSüd bietet alles an, die Allmend und der Bireggwald sind vor der Haustür und für den Besuch in Luzern ist die S Bahn vorhanden. Dazu 3 Bus-Linien. Der bestehende öV-Verkehr ist auch für die Fahrer, welche nicht hier wohnen, ein grosser Vorteil.</p> <p>Im Weiteren sind bereits heute in den vorhandenen Einstellhallen Linienfahrzeuge der VBL und der Post eingemietet. Dieser Standort ist für Linienfahrzeuge von grossem Vorteil.</p>				
72.	<p>Die Stadt Kriens muss sicherstellen, dass die hohe Entwicklungstätigkeit im Mattenhof hinsichtlich der öffentlichen Interessen (Freiraum, Sozialraum, Grünflächen, Infrastruktur) gewährleistet bleibt. Wir erachten den Bereich Zentrum Mattenhof als ein Raum (inkl. Luzern Süd)</p>	<p>Die Eingabe deckt sich mit der strategischen Stossrichtung des REK.</p>	D7	3.2 (Zentrum Mattenhof)	Kenntnisnahme.

	wo die höchsten Entwicklungspotentiale möglich sind. Wichtig ist, dass die öffentlichen zusammen mit den privaten Interessen entwickelt werden.				
73.	Die Velohauptroute Schachen- und Amlehnstrasse ist zeitnah zu realisieren.	Die Projektierung ist im laufenden Jahr geplant. Dem Einwohnerrat wird ein entsprechender Planungsbericht zur Kenntnis gebracht.	D7 / D5	3.2 (Stadttor Kupferhammer)	Kenntnisnahme. Umsetzung erfolgt im konkreten Projekt.
74.	Die Art und Weise der Arealentwicklung auf den Dachflächen der Grosshofbrücke ist im REK zu konkretisieren.	Nutzung und Gestaltung der Dachflächen auf der Grosshofbrücke sind Teil der partnerschaftlichen Testplanung und Vertiefungsstudien zur Überdeckung der A2. Die Stadt Kriens bringt ihre Interessen in diesem Rahmen ein.	D7	3.2 (Stadttor Kuperfhammer)	Nein.
75.	Die Luzernerstrasse muss den trennenden Charakter verlieren. Die Strasse und der gesamte Perimeter müssen hinsichtlich den Interessen und Anforderungen der qualitativen Entwicklung der Stadt Kriens gestärkt werden. Die Aufenthaltsqualität und die Lärmemissionen müssen zwingend	Eine entsprechende Testplanung wurde in einer Referendumsabstimmung abgelehnt. Hauptaufgabe der Luzernerstrasse bleibt die Mobilität. Es ist der Stadt Kriens trotzdem ein Anliegen, den öffentlichen Raum zu attraktiveren und die Querbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern. Eine entsprechende Zusammenarbeit mit	D7	3.2 (Luzernerstrasse)	Kenntnisnahme. Umsetzung erfolgt im konkreten Projekt.

	verbessert werden.	dem Kanton wird angestrebt.			
76.	Die Querungen auf der Luzernerstrasse sind für den Langsamverkehr massiv zu verbessern und aufzuwerten.	Siehe Stellungnahme Nr. 75.	D7	3.2 (Luzernerstrasse)	Kenntnisnahme. Umsetzung erfolgt im konkreten Projekt.
77.	Die Südallee soll hinsichtlich der Aufenthaltsqualität aufgewertet werden.	Dies wird in der Projektierung berücksichtigt.	D7	3.2 (Arsenal- und Nidfeldstrasse)	Kenntnisnahme. Umsetzung erfolgt im konkreten Projekt.
78.	Die öffentlichen Interessen hinsichtlich der Aufenthaltsqualität sollen durch die Stadtbaukommission eng begleitet werden.	Dieses Themengebiet liegt im Aufgabenbereich des Fachgremiums der Stadt Kriens. Mittels Fachgremiums wird sichergestellt, dass eine adäquate, nachhaltige und integrative Stadtentwicklung entstehen kann.	D7	3.3 (Nidfeld und Rösslimatt)	Kenntnisnahme.
79.	Mischnutzung im Bereich Ober Kuonimatt und Grabenhof erachten wir als sinnvoll.		D7	3.3 (Grabenhof, Schweighof, Schällematt, Kuonimatt)	Kenntnisnahme. Konkretisierung und Verankerung erfolgt in nächster Phase.
80.	Die im REK für das Areal Grabenhof beschriebene Nutzung für Sport- und Freizeit, für ökologisch wertvolle	Angrenzend an die Frei- und Naturraumentwicklung sieht das REK eine Mischnutzung gemäss Regelwerk	D7	3.3 (Grabenhof, Schweighof, Schällematt,	Ja.

	Naturräume sowie für Nutzungen im öffentlichen Interesse finden wir sinnvoll. Wir könnten uns aber auch ergänzend eine Nutzung mit Arbeit und Wohnen vorstellen.	LuzernSüd vor. Das Anliegen ist somit bereits verankert.		Kuonimatt)	Bereits im REK verankert.
81.	Der Bogenweg ist positiv und wird unterstützt.		D7	3.3 (Grabenhof, Schweighof, Schällmatt, Kuonimatt)	Kenntnisnahme.
82.	Arbeitsplätze dürfen auch schneller Entstehen als Wohnraum. Dies führt dazu, dass die Arbeitswege verkürzt werden könnten. Es ist darauf zu achten, dass Arbeitsplätze entstehen, welche mit der urbanen Entwicklung im Einklang sind. Dabei gilt es öffentliche und private Interessen klar festzulegen und dementsprechende Entwicklungen zu ermöglichen.	Die Stadt Kriens macht auf Stufe REK keine detaillierten Vorgaben zum Verhältnis des Realisierungshorizonts von Arbeitsplätzen einerseits und Wohnraum andererseits. Arbeitsnutzungen in den Wohnquartieren sowie in den Entwicklungsschwerpunkten haben zur Erfüllung der übergeordneten stadträumlichen Zielbilder beizutragen.	D7	3.4 Arbeitsgebiete	Kenntnisnahme.
83.	Auf dem Plan fehlen uns die Quartierzentren. Sie gehören eingezeichnet und sie gehören auf die Legende. Dabei steht logischerweise nicht die Verdichtung im Zentrum, wie bei den Hauptschwerpunkten, darauf soll vielleicht	Die Stadt Kriens sieht die Wichtigkeit an Stadtzentren, Quartierszentren als auch sozialräumlichen Treffpunkten. Die Existenz der Quartierzentren kann nicht 1:1 auf die Quartiereinteilung	D6	3 (REK-Plan)	Nein.

	<p>sogar verzichtet werden, aber die Quartiertreffpunkte im Obernau, an der Alpenstrasse, in der Kuonimatt etc. erfüllen eine wichtige soziale und wirtschaftliche Funktion mit eigenen Läden, Bäckereien, Restaurants, Schulanlagen mit Sälen, Bushubs, etc. Diese gehören ebenfalls in den Fokus und sollen erhalten und gestärkt werden.</p>	<p>erfolgen. Die Stärkung resp. Neuschaffung solcher Quartierzentren kann nicht allein mit raumplanerischen Instrumentarien erfolgen. Auf eine plangrafische Festsetzung dieser, wird verzichtet.</p>			
84.	<p>Werte Planer, sie möchten die Siedlungsgrenze mit Aufwertung planen. Es geht um das Grundstück 3679. Bei diesem Grundstück handelt es sich um ein voll erschlossenes Grundstück (also Bauland). Es wurde beim Bau der Gabeldingenstrasse erschlossen.</p> <p>Wir möchten nicht, dass dieses Grundstück südlich mit irgendwas verbaut wird und im Osten ist das Grundstück schon mit einer bestehenden Hecke versehen.</p> <p>Es ist von der Landwirtschaft abgetrennt und im Besitz der Erbgemeinschaft Gottlieb Burri, gehört also nicht zum Bauernbetrieb Amlehn, wird aber</p>	<p>Siehe Stellungnahme Nr. 54.</p>	A2	3 (REK-Plan)	Ja.

	gegenwärtig von der Familie Bühlmann bewirtschaftet und sie möchten bestimmt auch nicht, dass dort eine Hecke oder sonst etwas kommt.				
85.	<p>Ich bin Besitzerin der folgenden Grundstücke: Parz. Nr. 99 Käppeli allmend T 3388 m² / Parz. Nr. 2088 Mattenhof T 155 m². Für beide Grundstücke wurde eine Machbarkeitsstudie vorgenommen. Die beiden Grundstücke sind baureif erschlossen und eine Entwicklung könnte zügig angegangen werden. Der Schwerpunkt liegt im Moment auf dem Grundstück Nr. 2088.</p> <p>Laut REK Seite 56 ist die Parz. Nr.99 bei den rot markierten Arealen, die nicht vor dem Jahr 2033 realisiert werden können. Unsere Machbarkeitsstudie sieht dort 70 WE vor. Die Zurückstellung hindert uns massiv an der Weiterplanung. Zudem wurden Ressourcen vom Mattenhof zur Parz. Nr.99 angedacht.</p> <p>Die Nachbarparzellen, die es ebenfalls betrifft, sind alle schon überbaut und es</p>	<p>Auf eine Aufhebung der vorgesehenen Etappierung der Parzelle Nr. 99 wird verzichtet. Dies aufgrund der beabsichtigten Lenkung des Bevölkerungswachstums, dem Interesse zur Wahrung bestehender Strukturen für Gewerbebetriebe sowie der bei dieser Parzelle unklaren Erschliessungssituation. Die Liegenschaft liegt im Perimeter Überdeckung A2. Die Stadt Kriens bringt ihre Interessen im Rahmen dieser Planungen ein.</p> <p>Die Entwicklung der Parzelle Nr. 2088 wird begrüsst und unterstützt.</p>	A1	3 (Entwicklungsperspektiven und Handlungsansätze)	Teilweise.

	<p>findet ein lebhaftes Gewerbe statt. Diese Gebäude müssten zum Teil zuerst abgebrochen oder stark angepasst werden. Die Parz. Nr. 99 ist eine Grünfläche und eine Überbauung könnte rasch möglichst erfolgen. Zudem ist sie zur Horwerstrasse hin orientiert und hat wenig mit den Nidfeld-Arealen gemeinsam. Ich ersuche deshalb um eine Loslösung der Parz. Nr. 99 aus der Realisierungsetappe. Für ein klärendes Gespräch stehe ich gerne zur Verfügung.</p>				
86.	<p>Werte Planer. Sie haben dort eine Siedlungsgrenze eingezeichnet, die nicht richtig ist! Abgrenzung besteht zwischen Grundstück 5730 und 5731, nicht 5731 und 5732.</p> <p>Möchte Sie darauf aufmerksam machen, dass dort schon eine Hecke besteht, die man nicht versetzen kann, wegen Leitungen im Boden. Und auf Nordseite ist es nicht möglich, weil dort eine offene Oberflächenwasser Rinne besteht, die gut funktioniert. Würde man dort eine Hecke pflanzen, würde es die Rinne verstopfen</p>	Der Fehler wurde entsprechend korrigiert.	B23	3 (REK-Plan)	Ja. Korrektur erfolgt.

	<p>und müsste regelmässig mit viel Aufwand gesäubert werden, macht also wenig Sinn. Würde auch Schatten auf das Landwirtschaftsland bringen, die Liegenschaft Amlehn ist sonst schon mit vielen Hecken und Wald gesegnet.</p>				
87.	<p>Das räumliche Entwicklungskonzept sieht vor, dass die Grundstücke im Gebiet Obernau/Renggloch/Blattig einer Arbeitszone zugewiesen werden. Das Gebiet Obernau ist jedoch differenziert zu betrachten. Die Grundstücke südlich der Rengglochstrasse sind einer Arbeitszone zugewiesen. Die heute bestehende Nutzung entspricht der Arbeitszone. Die Grundstücke nördlich der Rengglochstrasse weisen verschiedene Nutzungen auf. So handelt es sich bei den Gebäuden auf Grundstück Nr. 2830 GB Kriens um eine Nutzung, die der Arbeitszone entspricht. Beim Grundstück Nr. 2056 GB Kriens ist die Bauzone so zu erweitern, damit das Gebäude GV-Nr. 2840 mit einem Umschwung von 4.0 m Tiefe, gemessen ab der Fassade, vollständig in der Bauzone zu</p>	<p>1. & 3. Von einer Ausweitung der Bauzonen (betrifft Grundstücke 2056 und 5545) wird aufgrund des geltenden Einzonungsmoratoriums sowie des Grundsatzes der Siedlungsentwicklung nach innen abgesehen.</p> <p>2. Die Situation der sich teilweise oder gänzlich in der Mischzone befindlichen Grundstücke Nr. 2872, 3721 sowie 3394 wird in der nächsten Phase der Ortsplanungsrevision vertieft analysiert. Am vorgesehenen Grundsatz zur Schaffung resp. dem Erhalt des bestehenden Gewerbegebiets im REK soll festgehalten werden, wobei ein untergeordneter Wohnanteil nicht auszuschliessen ist.</p>	A6	3 (REK-Plan)	<p>1. Nein.</p> <p>2. Vertiefung nächste Phase.</p> <p>3. Nein</p>

liegen kommt.

Bei den Grundstücken Nm. 2872, 3721 und 3394 GB Kriens steht die Wohnnutzung im Vordergrund. Sie sind mit Wohnhäusern überbaut. Diese Grundstücke könnten allenfalls einer Wohnzone, eventuell einer gemischten Wohn- und Gewerbezone mit einem überwiegenen Wohnanteil zugewiesen werden. Die heute mögliche Ausnützung auf den genannten Parzellen ist auf jeden Fall zu erhalten, um eine diesbezügliche Schlechterstellung der Eigentümerschaft zu verhindern. Im Weiteren sollte das Grundstück Nr. 5545 GB Kriens neu einer Bauzone zugewiesen werden. Auf dem Grundstück Nr. 5545 GB Kriens befindet sich ein Wohnhaus und das Grundstück wird nicht landwirtschaftlich genutzt.

Anträge:

1. Die Arbeitszone auf Grundstück Nr. 2056 GB Kriens sei gegen Westen zu erweitern.
2. Die Grundstücke Nr. 2872, 3721, 3394 GB Kriens seien der Wohnzone, eventuell einer gemischten Wohn- und Gewerbezone

	<p>zuzuweisen. Die Überbauungsziffer sei so festzulegen, dass die Nutzung und Überbaubarkeit dieser Grundstücke nicht verschmälert wird.</p> <p>3. Das Grundstück Nr. 5545 GB Kriens sei der Wohnzone, eventuell einer gemischten Wohn- und Gewerbezone zuzuweisen.</p>				
88.	<p>Des Weiteren stelle ich hiermit den Antrag, dass in der überarbeiteten, definitiven Version des REK die Markierung zur Aufwertung des Siedlungsrand bei der Parzelle 1146 gelöscht wird. Ich begründe meinen Antrag wie Folgt:</p> <p>Als Grundstückeigentümer möchte ich nicht, dass sich auf meinem Grundstück etwas verändert oder umgenutzt wird.</p>	<p>Ökologische Aufwertungen des Siedlungsrandes sollen innerhalb der Bauzone erfolgen. Dies immer im Zusammenhang mit konkreten Bauprojekten und im Dialog mit der Grundeigentümerschaft.</p>	B7	3 (REK-Plan)	Nein.
89.	<p>Thema Aufwertung Bellpark: Der Bellpark bietet in der Stadtmitte einen Platz zum Durchatmen und darf noch aufgewertet werden. Dies beginnt bei ausreichender Beleuchtung. Die Ecke der Toiletten liegt nachts vollkommen im Dunkeln. Diese sind auch tagsüber quasi immer verschlossen. Jedoch wären öffentlich zugängliche Toiletten auch sehr erstrebenswert.</p>	<p>Der Bellpark ist auch aus stadttökologischer Sicht sehr wertvoll und es wird auch zukünftig darauf geachtet, die bestehende Bepflanzung zu erhalten oder diese aufzuwerten. Ob dies in Form der von Ihnen vorgeschlagenen Elementen (Kräuterspirale oder Springbrunnen) geschieht, ist zurzeit noch nicht definiert.</p>	B18	3.2 (Stadtkern Kriens)	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Prüfung und ggf. Umsetzung im Rahmen eines konkreten Projektes.</p>

	<p>Ausreichende Beleuchtung, evtl. auch über Bewegungsmelder, Installation von Blaulicht in den Toiletten würden unerwünschte Personen fernhalten. Unter anderem auch die Hundebesitzer, die die Dunkelheit früh morgens dafür nutzen dort ihre Hunde frei laufen zu lassen.</p> <p>Die andere Ecke an der Ost/Nordseite ist auch ungenutzt. Das Klettergerüst beim Ausgang zur Schachenstrasse wurde entfernt.</p> <p>Mehr Transparenz, mehr Wiese statt Rasen, eine Kräuterspirale, ein Springbrunnen, würden diesen wunderschönen Ruhepol zu mehr Biodiversität und Nutzfläche verhelfen.</p>				
90.	<p>Entwicklung Kupferhammer: Heute wurde erwähnt, dass man hier erst weiterentwickeln kann, wenn der Bypass realisiert ist. Das finde ich reichlich spät und ich wünsche mir eine parallele Bearbeitung sowie eine sehr enge Zusammenarbeit mit dem Kanton, Bund und ASTRA, damit wir als Krienser:innen</p>	<p>Das Gebiet liegt im Perimeter Überdeckung A2. Die Stadt Kriens ist im Rahmen der gemeinsamen Planungsarbeit mit ASTRA und Kanton daran, konkrete Veränderungen zu erörtern. Viele Flächen werden jedoch erst mit Fertigstellung des Bypasses frei.</p>	B12	3.2 (Stadtter Kupferhammer)	Kenntnisnahme.

	<p>hier maximal profitieren können aus diesem Einschnitt in unsere Stadt. ich bin sicher, wir könnten uns hier einiges "rausverhandeln". Zudem wäre auch die enge Zusammenarbeit mit der Baustelle Eichhof West erstrebenswert, da diese Bauten einen enormen Einfluss auf das Stadttor Kupferhammer haben werden.</p>				
91.	<p>Zusätzliches Freiraumangebot schaffen: Gemäss Entwicklungskonzept ist im Bereich Grabenhof entlang des Bogenwegs ein zusätzliches Freiraumangebot zu schaffen. Im Regelwerk LuzernSüd und im Vertiefungsgebiet Schlund ist der Schwerpunkt eines Grün- und Freiraums in diesem Gebiet entlang des Schlimbachs und nicht entlang des Bogenwegs vorgesehen.</p> <p>Antrag: Wir beantragen, diesen Sachverhalt zu konkretisieren und dies insbesondere mit der Stadt Luzern als Grundeigentümerin der Parzellen 1229 und 1244 zu klären.</p>	<p>Bezüglich dieser Thematik steht die Stadt Kriens in einem Verhandlungsverfahren mit der Stadt Luzern im Sinne der Absichtserklärung.</p> <p>Freiraum Grabenhof ca. 20000m² gehen an die Stadt Kriens. Bogenweg: Planung läuft, Realisierung Anfang 2026. Freiraumplanung erfolgt 2025.</p> <p>Dies vorbehältlich einer Zustimmung des Einwohnerrats für den Planungskredit für das Freiraumangebot.</p>	C2	3 (REK-Plan)	Teilweise.
92.	<p>Zentrale innerörtliche Entwicklungsachsen stärken/aufwerten: Die Nidfeld- und</p>	<p>Die Südallee ist, inklusive des Teilstücks durch das Kuonimatt-Quartier -</p>	C2	3 (REK-Plan)	Ja.

<p>Arsenalstrasse ist im Entwicklungskonzept als «zentrale innerörtliche Entwicklungsachse» ausgeschieden. Dies begrüssen wir sehr, schliesslich handelt es sich hier um die konzeptionelle «SüdAllee» aus dem Regelwerk LuzernSüd. Im Regelwerk wird jedoch diese SüdAllee durch das Kuonimattquartier weitergedacht und es wird festgehalten, dass diese differenziert zu gestalten ist. Damit ist gemeint, dass im Bereich des Kuonimattquartiers die «SüdAllee» in erster Linie als attraktive Fuss- und Veloverbindung zu erstellen ist.</p> <p>Antrag: Um das Gesamtkonzept «SüdAllee» umzusetzen, ist der Abschnitt im Kuonimattquartier ebenfalls in geeigneter Weise mitzudenken. Deshalb beantragen wir, dies im Entwicklungskonzept aufzunehmen.</p>	<p>Bestandteil des Teilrichtplans LuzernSüd und wird als solche im Zusammenhang mit konkreten Planungsvorhaben realisiert. Dabei soll der historische Gartenstadt-Charakter des Wohnquartiers Kuonimatt berücksichtigt werden.</p>			
<p>93. Freiraumgerüst und Freiräume: Das Regelwerk und insb. das Freiraumgerüst und die Freiräume im Siedlungsgebiet (Kap. D9, Karten K9.1, K9.4, R9.1 und K9.5) machen bereits zahlreiche Aussagen und</p>	<p>Siehe Stellungnahme Nr. 92.</p>	<p>C2</p>	<p>3.3 (LuzernSüd)</p>	<p>Ja.</p>

	<p>weisen einen hohen Detaillierungsgrad auf. So werden zahlreiche Querverbindungen im Bereich Nidfeld/Rösslimatt oder Räume mit erhöhten Aufenthaltsqualitäten festgehalten. Hingegen das REK hier wohl bewusst lediglich strategische räumliche Aussagen festhält.</p> <p>Antrag: Wir können nachvollziehen, wenn die Stadt Kriens das REK auf dieser Flugebene belassen möchte. Dennoch erachten wir es als wesentlich, dass die im Regelwerk LuzernSüd gesicherten Qualitäten in geeigneter Weise im REK abgebildet oder erwähnt werden. Deshalb beantragen wir, diesen Abgleich vorzunehmen und die wesentlichen Inhalte im REK aufzunehmen (Text oder Karte).</p>				
94.	<p>Im REK wird auf S. 54 festgehalten, dass die Siedlungsfläche effizient und ressourcenschonend genutzt werden soll. Der Wohnflächenverbrauch pro Kopf soll dabei weiter gesenkt werden. Die innere Entwicklung soll primär in Gebieten stattfinden, welche ein hohes Aufwertungs- und Entwicklungspotential haben. Das</p>	<p>Die bauliche Entwicklung auf dem Sonnenberg soll nicht weiter forciert werden. Mit der bestehenden baulichen Struktur besteht im Zusammenhang mit dem erwarteten Generationenwechsel bereits ein signifikantes Potenzial zur Senkung des Wohnflächenbedarfs und zur Erhöhung der Nutzungsdichte, welches</p>	B16	3.3 (Wohnquartiere im Obernau und an den Hanglagen)	Nein.

restliche Gebiet werde nachverdichtet.

Im REK auf S. 76/77 wird zum Gebiet (Hanglage) Sonnenberg festgehalten, dass es sich um ein Gebiet mit einer eher geringen Bevölkerungsdichte handle. Der Wohnflächenbedarf sei über dem Krienser Durchschnitt. Es bestehe ein baulicher Erneuerungsbedarf und ein Generationenwechsel stehe an. Obwohl das Gebiet aus den eben genannten Gründen Aufwertungs- und Entwicklungspotential hat, werden nicht alle Massnahmen ausgeschöpft, um die auf S. 54 genannten Ziele der effizienten und ressourcenschonenden Nutzung sowie der Reduktion des Wohnflächenverbrauches zu erreichen. Es wird sogar festgehalten, dass eine Innenentwicklung nicht forciert werde, obwohl gerade das Gebiet (Hanglage) Sonnenberg in erheblichem Mass gegen die auf S. 54 genannten Ziele verstösst. Zwar wird eine Nachverdichtung (durch den Ersatz bestehender Bauten durch Mehrfamilienhäuser) akzeptiert. Es werden aber nicht alle möglichen Massnahmen berücksichtigt. So ist beispielsweise eine

genutzt wird. Eine zusätzliche bauliche Verdichtung, welche über das Mass der letzten OPR hinausgeht, würde demnach einerseits bestehende Grün- und Freiraumqualitäten gefährden, andererseits auch zur Verschärfung der Verkehrsproblematik im Talboden beitragen.

Parzelle 1105: Der Freiraum existiert bereits und soll nach Massgabe des sich in Erarbeitung befindlichen Spielraumkonzeptes erhalten resp. weiterentwickelt werden.

Die übrigen Parzellen im Gebiet Weinhalde können bis mindestens zum Ablauf des Einzonungsmoratoriums nicht eingezont werden.

Einzonung eines Grundstücks im Gebiet der unteren Weinhalde (Grundstück Nr. 1105?) vorgesehen, obwohl eine Einzonung während der «Lebensdauer» des REK möglich wäre. Zur Begründung wird auf die ungenügende Erschliessung mit dem öV, die exponierte Hanglage sowie auf die bestehende Wohnqualität verwiesen. Alle diese Argumente sind nicht stichhaltig, um die ausser Acht gelassene Einzonung des Grundstücks im Gebiet der unteren Weinhalde zu begründen. Eine ungenügende Erschliessung mit öV lässt sich durch eine Verbesserung des öV-Angebots beheben. Der exponierten Hanglage und dem Erhalt der Wohnqualität könnte mit entsprechenden Bauvorschriften Rechnung getragen werden. Selbst eine verdichtete Bauweise liesse sich dort – und am Sonnenberg – realisieren, zumal bereits mehrere grossmassstäbliche Siedlungen (wie die obere Weinhalde) am Sonnenberg bestehen. Und mit einer verdichteten Bauweise könnte die effiziente Nutzung des vorhandenen Bodens erst recht erreicht werden.

	Mithin ist zu fordern, dass auch eine Einzonung der Liegenschaft untere Weinhalde im Rahmen des REK berücksichtigt wird.				
95.	<p>Auf Seite 17 im REK werden die unterschiedlichen Dialoggefässe angesprochen, welche einerseits für die Planung aufgebaut und andererseits auch später, langfristiger für die Umsetzung verwendet werden können. Im REK wird sichtbar, dass für den traditionsreichen Stadtkern eine wichtige Dialoggruppe fehlt. Es müssten dringend auch die Grundeigentümer:innen, die Gewerbetreibenden sowie Detailhändler (z.B. Migros, Raiffeisenbank, LUKB, Post, etc.) zu einem runden Tisch eingeladen werden, damit sie ihre Anliegen einbringen können. Ziel gemäss Kapitel 4.5 sollen die Freiräume im Stadtkern «durchgrünt» werden.</p> <p>Ohne Dialoggefäss aller Beteiligten werden die fürs Attraktivieren des Stadtkerns notwendigen Prozesse nicht starten. Deshalb wäre es bereits heute wichtig, den</p>	<p>Für die bauliche Transformation des Stadtkerns prüft die Stadt Kriens die Gründung einer Dialoggruppe gemäss Vorschlag.</p> <p>Die Stadt Kriens befasst sich ferner im Rahmen des Stadtentwicklungskonzepts (STEK) mit der sozialräumlichen Transformation und den Identitäten der verschiedenen Stadtteile und lädt Akteure aus Zivilgesellschaft und Wirtschaft zu einem Dialog dazu ein.</p>	D10	3.2 (Stadtkern Kriens)	Kenntnisnahme.

<p>96. Sternmatt 6 / Parz. Nr. 65 // Eigentümerschaft Gebr. Amberg Bauunternehmung AG: Verdichtungsmassnahmen und Aufstockungen sollten im hohen Mass zu gewährleisten sein und bei</p>	<p>Entsprechende Festsetzungen können in der nächsten Phase erfolgen. Sie sind auf die bestehende Ordnung bzw. die vorhandenen Konzepte abzustimmen.</p> <p>Vorhandene Planungsinstrumente</p>	A3	3.2 (Zentrum Mattenhof)	Vertiefung nächste Phase.

	<p>Höhenmasse/Bauhöhe Flexibilität gezeigt und neu definiert werden können. Dadurch wird ein möglicher Gebäude-Abbruch verhindert (graue Energie). Die Grundeigentümerschaft beantragt, dass die Höhenmessung ab dem höheren gewachsenen Terrain (Stassen-Niveau Stich-Strasse Sternmatt / Eingang Hauptgebäude) und nicht von der Abgrabungshöhe Einfahrt Parkhaus Mattenhof erfolgt.</p>	<p>ermöglichen bereits heute die Festsetzung des massgebenden Terrains zugunsten einer qualitätsvollen städtebaulichen Entwicklung.</p>			
97.	<p>Sternmatt 8 / Parz. Nr. 3724 // Eigentümerschaft Gebr. Amberg Bauunternehmung AG: Die Grundeigentümerin schlägt vor, die Zentrumszone auszuweiten gemäss Situationsplänen und eine Grünspange zur Allmend (Kreisel Herrenallmend via Parz. Nr. 65 zu Freigleis/Allmend) zu erstellen für den öffentlich Fussgänger- und Fahrradverkehr. Für diese Grünspange ist die Eigentümerschaft bereit ein Teil des zweigeschossigen Gebäudetraktes zurückzubauen (Parz. Nr. 65 nordseitig). Weiter sind sie bereit, ein Kindergarten-Bereich (öffentlichen Benutzung) zur</p>	<p>Entsprechende Festsetzungen bzw. Änderungen der bestehenden Nutzungsordnung können in der nächsten Phase erfolgen. Sie sind auf die bestehende Ordnung bzw. die vorhandenen Konzepte abzustimmen.</p> <p>Die möglichen Standorte von Hochhäusern sind im regionalen Hochhauskonzept (2018) festgesetzt.</p> <p>Für die Verwendung der Einnahmen aufgrund von Planungsvorteilen (Mehrwert) erlässt die Stadt Kriens auf Basis der geltenden gesetzlichen Bestimmungen ein</p>	A3	3.2 (Zentrum Mattenhof)	Vertiefung nächste Phase.

	<p>Verfügung zu stellen. Im Gegenzug stellt sich die Grundeigentümerschaft vor, die Parz. Nr. 3724 (Kühlhaus Areal) neu in die Hochhauszone einzugliedern analog dem Pilatus-Tower. Der Hochhausstandort ist bezüglich Schattenwurfs ideal und nicht störend, da der Schattenwurf ab dem Vormittag in die Allmend fällt. Bezüglich Mehrwertabgabe wird erwünscht, dass diese in die Finanzierung der Grünsperre/Platzgestaltung (Kreisel Herrenallmend/Freigleis) erfolgt. Ein weiterer Antrag ist, dass die Etappierung 2033 im Gebiet Luzern Süd frühzeitig aufgehoben wird.</p>	Reglement.			
98.	<p>Kupferhammer / Parz. Nr. 153 & 3216 // Eigentümerschaft AMBERG Immobilien AG: Im Gebiet Kupferhammer (Parz. Nr. 153 & 3216) sollte zukünftig die Nutzungsflexibilität frei gewählt werden können. Dementsprechend wäre der Wohnnutzungsanteil frei definierbar, da diese Grundstücke nicht direkt an die Amlehnstrasse grenzen.</p>	<p>Entsprechende Festsetzungen bzw. Änderungen der bestehenden Nutzungsordnung können in der nächsten Phase erfolgen. Sie sind auf die Entwicklung des Stadttors Kupferhammer abzustimmen.</p>	A3	3.2 (Stadttor/Kupferhammer)	Vertiefung nächste Phase.

99.	Ausbau Veloverbindungen und ÖV sind wichtig und positiv. Die Aufwertung des Stadtplatzes ist überfällig!	<p>Auf Bundesebene verpflichtet das Bundesgesetz über Velowege, welches am 01.01.2023 in Kraft getreten ist, Kantone und Gemeinden, ein durchgängiges Velonetz für den Alltags- und Freizeitverkehr zu planen und zu realisieren. Das kantonale Velokonzept ist bereits in Bearbeitung und in der Stadt Kriens wurde die Gemeindeinitiative «Krienser Velonetz jetzt!», Gegenvorschlag, 2023 angenommen. Dies verpflichtet die Stadt, ein sicheres, durchgehend befahrbares, attraktives und direktes Netz zu realisieren.</p> <p>Ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs wird im GVKK festgehalten und die Massnahmen werden laufend bearbeitet. 2026 wird die Linie Kriens – Malters/Littau in Betrieb genommen und eine direkte Linienführung Sonnenberg – Zentrum Kriens und Bahnhof Luzern wird zeitnah umgesetzt.</p> <p>Bezüglich der Stadtplatzaufwertung siehe Stellungnahme Nr. 70.</p>	D5	3.2	Kenntnisnahme.
-----	--	--	----	-----	----------------

100.	Mattenhof: Die Dichte ist zu hoch, es ist eine mittlere Dichte festzulegen. Eine zu hohe Dichte führt zu einer Überlastung des Raumes und zur Überbelastung der Verkehrsinfrastruktur. Zudem sind zu wenige Freiräume und Sozialräume vorhanden.	Die gesetzlich zulässige bauliche Dichte ist auf dem grössten Teil der Zentrumszone Mattenhof bereits realisiert. Die Bebauung oder Entwicklung der restlichen Areale muss sich am Bestand und an den Festlegungen für das Zentrum Mattenhof orientieren.	D5	3.2	Nein.
101.	Die Funktion der SüdAllee ist unklar. Welche Funktion hat ein Platz im Bereich Mattenhofkreisel, inmitten des Verkehrs?	Die SüdAllee ist eine durchgehende Verbindung mit einem deutlich erkennbaren, visuell prägnanten Erscheinungsbild mit grosser Bedeutung als zentrale, identitätsstiftende Zentrums- und Freiraumverbindung von LuzernSüd. Dabei steht der öffentliche Raum im Mittelpunkt der Betrachtung. Ziel ist es, den Platz trotz der Verkehrslage zu einem attraktiven Aufenthaltsort zu gestalten und für die Bewohner nutzbar zu machen.	D5	3.2	Kenntnisnahme.
102.	Die Art und Weise der Arealentwicklung auf den Dachflächen der Grosshofbrücken Bypass muss im REK konkretisiert werden.	Die Grosshofbrücke liegt im Perimeter Überdeckung A2. Die Stadt Kriens bringt ihre Interessen im Rahmen der Vertiefungsstudien ein.	D5	3.2	Kenntnisnahme.
103.	Hat Kriens eigene Gestaltungsmöglichkeiten oder muss	Die grundeigentümergebundenen Festlegungen können in der nächsten	D5	3.2 (Grabenhof, Schweighof,	Vertiefung nächste Phase.

	einfach dies Gesamtstrategie Luzern Süd vollzogen werden? Der Richtplan, das Regelwerk Luzern Süd ist «nur» behördenverbindlich. Der Einwohnerrat kann eigenständig die Entwicklung festlegen.	Phase auf Basis des Regelwerks bzw. des Teilrichtplans erfolgen.		Schällenmatt, Kuonimatt)	
104.	Eine Mischnutzung im Bereich Ober Kuonimatt und Grabenhof ist sinnvoll.	Die grundeigentümerverbindlichen Festlegungen können in der nächsten Phase auf Basis des Regelwerks bzw. des Teilrichtplan erfolgen. Siehe dazu auch «Schichtenmodell» gemäss REK Kapitel 3.1.	D5	3.1 3.2	Vertiefung nächste Phase.
105.	Grabenhof: Zone für öffentliche Zwecke oder kombiniert mit Mischnutzung (z.B. Freizeitnutzung, Grünanlagen, Ökihof)	Siehe Stellungnahme Nr. 91. Grünanlagen sollen grundsätzlich so gestaltet sein, dass sie einen Mehrwert für die Bevölkerung wie auch für die Biodiversität generieren. Klimaanpassungsmassnahmen wie Beschattung, Entsiegelung oder Kühlung mit Blaelementen sind Querschnittsaufgaben, welche bei jedem Bau- und Planungsprojekt integriert sind.	D5	3.2 (Grabenhof, Schweighof, Schällenmatt, Kuonimatt)	Kenntnisnahme.

106.	Der Bogenweg ist positiv und wird unterstützt.		D5	3.2 (Grabenhof, Schweighof, Schällenmatt, Kuonimatt)	Kenntnisnahme.
107.	Kapitel B Entwicklungskonzepte: Der Stadtrelevante Freiraum entlang dem Bogenweg auf dem GS 1244, GB Kriens ist im «REK-Plan: Gesamtstrategie räumliche Entwicklung der Stadt Kriens» viel breiter eingezeichnet, als er im Vertiefungsgebiet IV vorgesehen ist. Gemäss Besprechung vom 04.03.24 wird er nicht in dieser Breite benötigt. Wir beantragen eine Verschmälerung dieses Bereiches im REK-Plan auf die Fläche gemäss Vertiefungsgebiet IV. Zudem ist die Lage des Bogenwegs für die Entwicklung der Areale Grabenhof und Hinterschlund sehr wichtig. Die Planung des Bogenwegs ist deshalb möglichst rasch voranzutreiben.	Bei dem eingezeichneten Freiraum handelt es sich um einen schematischen Konzeptinhalt. Die genaue Dimensionierung und Lage des Bogenwegs wird im Rahmen der Detailplanung in Absprache mit den Grundeigentümern festgelegt und wird sich an den kantonalen Standards für Veloverkehr orientieren.	C3	3 (REK-Plan)	Kenntnisnahme.
108.	Zu Anfang ein Aufruf unseres Verbandspräsidenten (SFGV, Schweizerischer Familiengärtnerverein) „Wir brauchen rasch und dies zwingend in unserem dichtbesiedelten Land ein	Es ist Aufgabe der Stadt Kriens, eine Interessenabwägung vorzunehmen wie bspw. welches öffentliche Interesse (Velonetz, Grün- oder Freizeitraum) im Grabenhofareal vorrangig sein soll.	E3	3.3 (Grabenhof, Schweighof, Schällenmatt, Kuonimatt)	Nein.

<p>grossflächiges Mosaik Unberührter Naturflächen". Sie planen einen Bogenweg (Radweg), obwohl genügend alternative Strassen als Radweg zur Verfügung stehen. Sie können als Fortsetzung vom Mattenhof über den Rosen-, Weggmatt- und Technikumstrasse zum Campus. Auch oberhalb des Gartenareals ist eine Strasse die gebraucht werden kann Vom Mattenhof zur Agip Tankstelle und weiter oberhalb des Gartens. Auch von der Horwer, -über die Brändistrasse führt ein Veloweg zum Bhf Horw und weiter zum Campus Sie als Stadt Kriens stehen in der Verantwortung diesen Fleck Erde (das ganze Grabenhof-Gartenareal), als ökologische Quelle für das Quartier zu erhalten. Für Mensch, Tiere, Pflanzen, Familien, als Klassenzimmer für Schulen, als Fitness - und Lebensberater, zur Erholung für die ganze Bevölkerung!</p>	<p>Grundsätzlich unterstützt die Stadt Kriens naturnahe Gärten und thematisiert ökologisches Gärtnern regelmässig in den öffentlichen Medien (keine Schottergärten, wildbienenfreundlicher Garten, Kompostierung, Gestalten statt aufräumen im Garten). Ausserdem werden Räume für Begrünung bzw. zum Stadtgärtnern geschaffen.</p>			
<p>109. Die Ansätze sind nachvollziehbar und sinnvoll. Es ist in diesem Zusammenhang jedoch massgebend, dass die Stadt umgehend die Beplanung dieser Gebiete proaktiv angeht. Die städtebauliche</p>	<p>Der Entwicklungsschwerpunkt LuzernSüd gehört zu den umfangreichsten städtebaulich beplanten Entwicklungsgebieten der Schweiz. Zu den verschiedenen Teilgebieten wurde mit den</p>	C1	3.1	Kenntnisnahme.

Planung hat durch die Stadt zu erfolgen und darf nicht durch Investoren getrieben werden. Die Stadt hat sich mit der künftigen Struktur (Blockrand, Zeilenbau, Einzelbau) dieser Areale und deren Anbindung umgehend auseinander zu setzen. Politisch muss heute betreffend personeller wie auch fachlicher Ressourcen mit der Ortsplanung diese Weiche gestellt werden.

Vertiefungsstudien (I – VI) umfangreiche Stadträumliche Richtlinien festgelegt:

- Leitbild LuzernSüd 2010, soweit nicht durch die nachfolgenden Planungen der Planbox präzisiert oder angepasst
- Entwicklungskonzept LuzernSüd 2013 (B+A 2014), soweit nicht durch die nachfolgenden Planungen der Planbox präzisiert oder angepasst
- Grundkonzept Verkehr LuzernSüd 2015 (B+A 2016)
- Vertiefungsstudie I Nidfeld 2013 (B+A 2014)
- Vertiefungsstudie II Eichhof 2015 (B+A 2016)
- Vertiefungsstudie III Horw See 2017 (B+A 2019)
- Vertiefungsstudie IV Schlund 2016 (B+A 2019)
- Vertiefungsstudie V Horw mitte – Pilatusmarkt 2017 (B+A 2019)
- Vertiefungsstudie VI Mattenplatz 2018 (B+A 2019)

Das Regelwerk LuzernSüd gibt vor, dass grössere Abweichungen zu den Vorgaben der „Planbox LuzernSüd“ nur möglich sind, wenn insgesamt eine bessere Lösung erzielt und dieser einstimmig durch die Steuerungsgruppe LuzernSüd zugestimmt

		wird. Die konsequente Anwendung der städtebaulichen Richtlinien soll die Qualität der städtischen Entwicklung sicherstellen.			
110.	Auf den Grosszunacher im Kern der drei Entwicklungsräume ist besonders ein Auge zu werfen. Dieses kleinstrukturierte Gebiet mitten in Kriens weist eine der höchsten Wohn- und Siedlungsqualitäten auf. Dies insbesondere mit den Aussenräumen und Bepflanzungen die einen markanten Teil zum Stadtklima beitragen. Diesen Räumen muss ein besonderer Schutz entgegengebracht werden. Nebst einer entsprechenden Grünflächenziffer sind die Strassenräume (auch bei Privatstrassen) als öffentlicher Raum mit Baulinien zusichern. Dies sichert die bestehende Struktur als auch den Raum. Mit den gesetzlichen Strassenabständen, bei welchen ein Recht auf Unterschreitung besteht, kann dieses Ziel nicht erreicht werden.	Verdichtung nach Innen erfordert in diesem zentralen Raum im Talboden eine besonders sorgfältige Planung. Insbesondere ist den bestehenden Strukturen und dem teilweise schützens- oder erhaltenswerten Bestand in den diversen Ortsbildschutzzonen Rechnung zu tragen. Die entsprechenden grundeigentümergebundlichen Festlegungen können in der nächsten Phase auf Basis des REK und von quartierspezifisch vorzunehmenden Dichtestudien erfolgen.	C1	3.2	Vertiefung nächste Phase.

111.	<p>Die Anbindung des Zentrum Mattenhof-Stadtkern mit dem öffentlichen Verkehr ist aufzuwerten. Der Takt und die Zuverlässigkeit sind zu erhöhen und besser auf die S-Bahnverbindungen abzustimmen. Hierbei soll auch die Anzahl der Bushaltestellen überdacht werden. Zwischen dem Stadtkern und dem Kreisel Arsenalstrasse/Lauerzing (ca. 850m) befinden sich fünf Haltestellen.</p> <p>Nebst dem öffentlichen Verkehr sollte auch bei den drei Entwicklungsräumen eine grössere unterirdische Parkierung für den MIV nicht ausgeschlossen werden.</p>	<p>Die Anzahl der Haltestellen wurde bereits analysiert und wird demnächst optimiert. Takt, Zuverlässigkeit und Abstimmung auf die S-Bahn nehmen wir gerne zur Kenntnis und werden überprüft.</p> <p>Eine grössere unterirdische Parkierung im Gebiet Mattenhof ist aufgrund geologischer Verhältnisse schwierig umzusetzen. Die Überprüfung des Parkierungsangebots im Zentrum ist eine Massnahme des GVKK.</p>	C1	3.2	Kenntnisnahme.
112.	<p>Das Erhalten von alten Gebäuden wird sehr begrüsst. Hierzu sollten seitens Behörde Möglichkeiten geschaffen werden, welche sanfte Sanierungen ermöglichen ohne dass mit der 30% Schwelle die Gebäude unverhältnismässig gedämmt werden müssen und so den architektonischen Charakter verlieren oder sogar «kaputt» gedämmt werden im Sinne der Dichtigkeit, welche wiederum zu Schimmelbildungen oder weiteren Problemen führen die</p>	<p>Festsetzungen bezüglich der energetischen Sanierungen unter Berücksichtigung der grauen Energie und der architektonischen Qualität werden in der nächsten Phase geprüft.</p> <p>Das Kantonales Energiegesetz gibt hier starke Einschränkungen vor. Die Stadt Kriens beachtet diese Vorgaben und verfolgt die Stossrichtung des Erhalts und der Sanierung. In der nächsten Phase des</p>	C1	3.2	Vertiefung in nächste Phase.

<p>wiederum Massnahmen bedingen, welche mit grauer Energie verbunden sind. Es sollte die Möglichkeit geschaffen werden, dass mit einem Nachhaltigkeitsnachweis (Grauenergieverbrauch/Betriebsjahre) sanfte Sanierungen im Zusammenspiel mit erneuerbaren Energien und somit preisgünstiges Wohnen ermöglicht wird.</p>	<p>OPR werden Lösungsansätze für Vereinfachung der Weiterentwicklung des Bestands und seiner energetischen Sanierung gesucht.</p> <p>Folgende Ausschnitte aus dem Bericht und Antrag Planungsbericht Klima und Energie zeigen, dass der Umgang mit grauer Energie im Bereich des Gebäudeparks zukünftig noch bewusster gesteuert wird: Energetische Sanierungen und das Verwenden bestehender Bauten und Bauteilen sind aus Bilanzierungssicht oft die nachhaltigeren Varianten. (<i>BFE 2017a und BFE 2017b</i>). Im Gebäudebereich sind daher energetische Sanierungen wesentlich, um die verwendete Energie und die Emissionen zu senken. Gemäss Klimaschutzbericht Massnahme G-06 «Graue Energie» soll die Bausubstanz dekarbonisiert werden.</p>				
<p>113.</p>	<p>Damit die gewünschten Ziele erreicht werden können müssen die entsprechenden Planungsinstrumente zusammen mit der Ortsplanungsrevision erarbeitet werden. Ein Freiraumkonzept im Strassenraum bedingt</p>	<p>Entsprechende Festlegungen sind in der nächsten Phase unter Abwägung der verschiedenen Interessen vorzunehmen.</p> <p>Grundsätzlich begleiten stadttökologische</p>	<p>C1</p>	<p>3.2 (Stadtkern Kriens)</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

	<p>eine Betrachtung von Gebäudefassade zu Gebäudefassade mit dem zugehörigen Strassenkörper. Eine Umsetzung bedingt auch, dass der Raum gesichert wird. Wie bereits vorgängig erwähnt (Grosszunacher) ist eines der geeignetsten Instrumente hierfür ein Nutzungsplan mit Baulinien. Dieser gibt die Möglichkeit wie auch die Flexibilität den Raum zu gestalten. Im entsprechenden Plan kann proaktiv festgelegt werden, was gewünscht und nicht erwünscht ist. Wie soll sich die Begrünung im Strassenraum entwickeln, wo wird Mobiliar erforderlich, wie verhält es sich mit Werbeelementen. In diese Planung können auch die Werke mit einbezogen werden, damit kann eine Koordination der Leitungen und den Pflanzungen mit den Wurzelbereichen ausgeschieden oder Massnahmen bestimmt werden.</p>	<p>Aufwertungen anstehende oder geplanten Bauvorhaben, sowohl von öffentlichen wie auch privaten Baugesuchstellenden, während dem ganzen Planungs-, Bewilligungs-, Umsetzungs- und Kontrollprozesses. Dies sind sog. Huckepack-Projekte wie beispielweise Strassen- oder Leitungserneuerungen oder Schulraumerweiterungen.</p>			
114.	<p>Das Zentrum Mattenhof erlebt einen massiven Strukturwandel. Vom Gewerbegebiet hin zur Wohnnutzung. Einerseits eine gute und bis anhin gelungene Entwicklung. Doch als Schattenseite steigt der Grundstückspreis.</p>	<p>Im nördlichen Teil der Zentrumszone Mattenhof finden Gewerbetreibende in der Weiternutzung von bestehenden Strukturen genügend Flächen. Weiter werden mit der Lenkung bzw. Etappierung der Entwicklung im angrenzenden Bereich</p>	C1	3.2 (Zentrum Mattenhof)	Vertiefung nächste Phase.

	<p>Bestehende Gewerbebetriebe (Garagen, Werkstätten, Spenglereien etc.) mit den für Kriens wichtigen Arbeitsplätzen müssen in den künftigen Nutzungen ebenfalls eine Möglichkeit erhalten um zu bestehen.</p>	<p>bis zum Nidfeld Massnahmen zum Fortbestand von vielseitigen gewerblichen Nutzungen getroffen.</p> <p>Entsprechende grundeigentümergebundene Festsetzungen können erst im Rahmen der nächsten Phase getroffen werden.</p>			
115.	<p>Der Bypass, dessen Nutzung für Kriens und Luzern in dieser Form nicht unumstritten ist, dominiert neu die Stadt Kriens. Kriens wird der Teil hinter der Brücke sein. Es wird entschieden wie kann der «Autobahnpark» in das heutige Gefüge integriert werden. Wie ist der topographische Umgang? Muss zuerst ein Hindernis überwunden werden um von der Stadt nach Kriens oder umgekehrt nach Luzern zu gelangen? Oder müssen die Krienser/Luzerner «unten durch» um sich zu treffen? Der Umgang mit dieser Zäsur wird herausfordernd.</p> <p>Ansonsten weist der Kupferhammer hohe Qualitäten auf, die es planerisch zu sichern gilt. Wie soll mit dem eingedeckten Krienbach umgegangen werden. Wird er</p>	<p>Nutzung und Gestaltung des Raumes unter und über der Grosshofbrücke sowie Sicherstellung der Verbindung zwischen dem östlichen (neuen) und westlichen (bestehenden und zu entwickelnden) Teil der Siedlung am Stadttor Kupferhammer und die Schaffung von Aufenthaltsqualitäten in Grün- und Freiräumen sind Teil der partnerschaftlichen Testplanung und Vertiefungsstudien zur Überdeckung der A2. Die Stadt Kriens bringt ihre Interessen in diesem Rahmen ein.</p>	C1	3.2 (Stadttor Kupferhammer)	Kenntnisnahme.

	partiell in den Parks geöffnet oder bleibt er weiter eingedolt und kann allfällig oberirdisch für den Langsamverkehr genutzt werden.				
116.	<p>Weitere Quartiere ausserhalb der zentralen Entwicklungsräume</p> <p>Die Anmerkungen zum Stadtkern, Mattenhof sowie Stadttor Kupferhammer treffen auch für die weiteren Quartiere wie Fenkern, Feldmühle, Kuonimatt zu. Der Umgang mit diesen Quartieren hat mit der gleichen Sorgfalt zu erfolgen.</p>	Die zentralen Entwicklungsräume sind nicht klar begrenzt. Die bauliche Entwicklung bzw. die Verdichtung nach Innen wird in unterschiedlicher Tiefe, aber mit der gleichen Sorgfalt über das gesamte Siedlungsgebiet geprüft.	C1	3.2	Vertiefung nächste Phase.
117.	<p>Schützenrain, Haus 6 und 8 ist ein Wohnhaus. Die Farbmarkierung deutet aber auf Gewerbegebiet hin.</p> <p>Unsere Frage: Welche Begründung hat diese Markierung?</p>	Fehler wird korrigiert. Für die Parz. 758, 4530 und 4531 wird die Mischnutzung dargestellt.	B3	3 (REK-Plan)	Ja. Korrektur ist erfolgt.
118.	<p>Antrag: Bei der Parzelle Unterhus ist die Schaffung von zusätzlichen Freiraumangeboten zu streichen.</p> <p>Begründung / Bemerkung: Die Parzelle</p>	Freiräume sind u.a. Begegnungsorte und bieten Naturerlebnisse. Sie werden vom Verkehr, der Wald- und Landwirtschaft genutzt, ermöglichen einen Klimaausgleich und es braucht sie zur Erhaltung der	E2	3 (REK-Plan)	Teilweise.

	<p>Biodiversität. Diese raumplanerische Nutzung der Landwirtschaftsfläche «Unterhus» lässt sich sehr gut mit den Zielen im Sinne des Legates kombinieren. (Vergleich hierzu Expertise Waldmeier 2000)</p> <p>Das Unterhus ist bereits ein bedeutsamer städtischer Grün- und Freiraum, dies bei gleichzeitiger landwirtschaftlicher Nutzung. Dieser Charakter soll gewahrt bleiben, sanfte Nutzungen durch die Bevölkerung sollen möglich sein.</p>				
<p>119.</p>	<p>Bezgl. Gewerbeareale (Arbeitszonen) westlich und östlich der Industriestrasse:</p> <p>Historisches: wir haben in den 80er Jahren die ersten Gewerbegebäude auf dem Areal Oberkuonimatt/Grabenhofstrasse 1 (vormals Gebiet «Schweighof») erstellt. Das Areal stand damals noch im Abseits, erst mit diesen Bauten wurde das Wachstum vor Ort angestossen. Die Erschliessung des Areals erfolgte in mehreren Schritten und erforderte einiges an privater Anstrengung und Durchhaltewillen. Auch die</p>	<p>Die gewünschte Entwicklung des heutigen Arbeitsgebiets hin zu einer gemischten Nutzung mit Schwerpunkt Wohnen steht im Widerspruch zum Erhalt von günstigem Gewerberaum.</p> <p>Im Sinne der langfristigen Entwicklung des Zentrums Mattenhof und der Areale Grabenhof und Hinterschlund kann eine Neuausrichtung zusammen mit einer geänderten Erschliessung geprüft werden.</p> <p>Durch eine zu prüfende etappierte</p>	<p>A4</p>	<p>3 (Grabenhof, Schweighof, Schällematt, Kuonimatt)</p>	<p>Teilweise.</p>

versprochene Anbindung stadtwärts an die Nidfeldstrasse liess lange auf sich warten. Schliesslich wurde in Zusammenarbeit mit den Behörden und unter Landabgabe eines Teilstücks der Industriestrasse der Kreisel Mattenhof realisiert. Im Laufe der Jahre haben sich diverse Gewerbebetriebe angesiedelt und zu einem bunten Nutzungsmix geführt. Das Gewerbegebiet Oberkuonimatt funktioniert unter anderem auch deshalb gut, weil es sehr gut von Norden her (Mattenhofkreisel) und von Westen her (Ringstrasse) erschlossen ist, was für die ansässigen Gewerbebetriebe von zentraler Bedeutung ist.

Umzonung gemischte Wohn- und Arbeitszonen, Erhöhung Wohnanteil: Die Wohnungsknappheit, die sich in den nächsten Jahren akut verstärken wird, macht die Überführung von reinen Arbeits- in gemischte Arbeits- und Wohnzonen unumgänglich. Auf den Arealen beidseitig der Industriestrasse besteht im Verhältnis zur Beschäftigungszahl viel zu wenig Wohnraum. Nachdem das Areal nun in die Zentrumszone rückt, sind die Nutzungen

Überführung in eine Mischzone gemäss Regelwerk LuzernSüd kann sich das Gebiet längerfristig zu einem durchmischten Wohn- und Arbeitsquartier entwickeln.

	<p>künftig auf diese Zentrumszone auszurichten und damit der Wohnanteil (analog Mattenhof Areal) zu erhöhen. Dabei soll die Wohnnutzung im hinteren Teil der Parzelle Nr. 4520 in Richtung Wohnquartier Ober-Kuonimatt auch bis in die Erdgeschosse möglich sein. Damit kann ein idealer Übergang in das Wohnquartier Kuonimatt geschaffen werden. Generell soll die gewerbliche Nutzung im Erdgeschoss entlang der Industriestrasse weiter bestehen bleiben. Ab dem 1. Obergeschoss sollen die Nutzungsmöglichkeiten frei bleiben.</p>				
120.	<p>Gestaltungsplan: Mit Blick auf die Zentrumslage und Erhöhung des Wohnanteils sollen künftig die Nutzungen angepasst werden können. Der bestehende Gestaltungsplan auf Parz. 4520 (BR 4523, 4702, 4703, 5471), welcher den Verkauf von Gütern des täglichen Bedarfs ausschliesst, muss aufgehoben werden.</p>	<p>Sämtliche Gestaltungspläne sind gemäss PBG periodisch zu überprüfen und den geänderten Verhältnissen anzupassen oder aufzuheben.</p> <p>Die entsprechende Überprüfung erfolgt im Rahmen der nächsten Phase.</p>	A4	3 (Grabenhof, Schweighof, Schällematt, Kuonimatt)	Vertiefung nächste Phase..
121.	<p>Verdichtung: Städtebaulich gesehen ist das Areal der grossmasstäblichen, dichten Bebauung im Norden (Nidfeld, Mattenhof,</p>	<p>Die Transformation des Areals hat im Sinn einer nachhaltigen Entwicklung im Rahmen der entsprechenden Planungsinstrumente</p>	A4	3 (Grabenhof, Schweighof, Schällematt,	Vertiefung nächste Phase.

Schweighof) zuzuordnen. Es stellt eine klare Kante dar zum Übergang in die Gartenstadtypologie der Kuonimattzone. Die Idee die Gartenstadt in der jetzigen Schrebergartenzone in einer dichteren Form weiterzuführen, indem sich klar definierte grosszügige Grünräume mit dichten Wohnbautypologien abwechseln ist sicherlich eine wünschenswerte Strategie um Urbanität mit qualitativ hochstehendem Grünraum zu verbinden. Genau an dieser Schnittstelle befindet sich die Parzelle Nr. 3085. Auf dieser Parzelle bietet sich ein höheres Wohngebäude mit Gewerbenutzung im EG an. Dazu besteht bereits ein Vorprojekt. Eine Voreinfrage dazu wurde abschlägig beantwortet. Der Zeitpunkt dazu war wohl noch verfrüht. Die Parzelle bietet auch die Möglichkeit einen hochwertigen, urbanen Aussenraum für die anliegenden bestehenden Gebäude zu schaffen, welche das Potential für eine attraktive Umnutzung des Erdgeschosses haben. Ein öffentlicher, begrünter Platz mit attraktiven Nutzungen für die unmittelbare Umgebung, akzentuiert durch einen markanten Hochpunkt kann dem Gewerbegebiet Oberkuonimatt eine

zu erfolgen. Die Schaffung der Voraussetzungen dazu kann im Rahmen der nächsten Phase geprüft werden.

Kuonimatt)

	<p>neue Identität verleihen und stellt auch gleichzeitig den Übergang einer Zone mit Nutzungen von regionaler Bedeutung (grossflächige Gewerbe, Büros etc.) zur engeren Nachbarschaft mit lokalen Nutzungen und einem höheren Wohnanteil dar. Eine Positionierung im Südosten des Grundstücks würde sehr attraktiven Wohnraum mit Sichtbezug auf den Grünraum im Süden bieten. Von den oberen Geschossen aus bestünde einmalige Sicht auf den Pilatus und Richtung See und den geplanten Hochpunkten am Horwer Ufer. Zusammen mit den Nachbargebäuden Grabenhof 1 und Autometer würde ein urbaner Platz eingefasst, welcher für lokale öffentliche Nutzungen geradezu prädestiniert wäre. Damit Grünraum erhalten bleibt, soll sich hier Verdichtung nach innen in der Erhöhung der Geschoszahl niederschlagen. Wir beantragen die Setzung eines solchen Hochpunkts neu zu überprüfen.</p>				
122.	Die MEG Pilatusmarkt sieht grosses Potenzial, einen gewinnbringenden Beitrag an die Ziele und Leitsätze der Stadt Kriens	Möglichkeiten zur Änderung der Nutzungen können im Rahmen der Änderung des Bebauungsplans geprüft werden.	A7	3 (REK-Plan)	Nein.

(REK Seite 13, 14) beizusteuern. Die im REK geplante Zonenplanänderung sieht vor, dass das grösste Einkaufszentrum der Zentralschweiz auch künftig in der Arbeitszone (blau) eingeteilt bleibt. Gemäss dem geltenden Bebauungsplan sind auf dem Dach des Pilatusmarkt weitere Ausbaureserven vorhanden. Mit der Einteilung in die Wohn- und Arbeitszone könnte auf dem Dach des Pilatusmarkt nachhaltig, schonend und haushälterisch attraktiver Wohnraum geschaffen werden, ohne weitere Landausnutzung/Landverbrauch. Es gibt heute bereits diverse Einkaufscenter und Gewerbeliegenschaften in der Schweiz, welche erfolgreich in Stadtquartiere mit verschiedensten Nutzungen umgewandelt wurden und heute einen grossen Mehrwert für sämtliche Anspruchsgruppen bringen. Ein im Kanton Luzern jüngstes Beispiel ist das 4VIERTEL in Emmenbrücke, wo heute ein Areal aus einer Mischung aus Retail, Gastro, Büro, Entertainment und Wohnen entstanden ist.

Aufgrund der geschilderten Ausführungen

Wohnnutzungen stehen dabei in der Arbeitszone aber nicht im Vordergrund. Dagegen können Nachnutzungen der heutigen Verkaufsnutzungen in der bestehenden Struktur geprüft werden.

Die optimale verkehrstechnische Nutzung des Areals gilt es zu nutzen.

	beantragen wir die Umzonung des Grundstücks Nr. 1293 (Pilatusmarkt) in die Wohn- und Arbeitszone.				
123.	<p>Durch die angestrebte Umzonung des Gewerbegebietes Ober-Kuonimatt von Arbeitszone in Mischnutzung werden bestehende Verdrängungseffekte nochmals verstärkt. Es ist davon auszugehen, dass zu einem früheren Zeitpunkt bereits das Gewerbezentrum LUK-Center mit Mischnutzungen hauptsächlich Wohnnutzungen bebaut werden. Betroffene Unternehmen werden aufgrund der knappen Angebote Schwierigkeiten haben, sich in der Stadt Kriens weiter zu entwickeln.</p> <p>Grundsätzlich scheint es sinnvoll, das Gebiet schrittweise zu transformieren. Im Sinne der Planungssicherheit ist sicherzustellen, dass die bestehenden Firmen früh kontaktiert werden, damit sie sich langfristig neu orientieren können.</p> <p>Die angestrebte Mischnutzung statt Arbeitsnutzung ist aus Sicht heutige und zukünftige Wirtschaftsstruktur kritisch zu</p>	<p>Siehe Stellungnahmen Nr. 119. bis Nr. 121.</p> <p>Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Areals hin zu einem gemischten Quartier wird auf die ausschliesslichen Arbeitsnutzungen im Gebiet LuzernSüd entlang der Ringstrasse (Grabenhof / Hinterschlund / Dattenmatt) und das angedachte Schichtenmodell verwiesen.</p> <p>Der Stadt Kriens ist sich der erwähnte Problematik bewusst und wird in der nächsten Phase geeignete Massnahmen diesbezüglich prüfen.</p>	C4	3 (REK-Plan)	Vertiefung nächste Phase.

	<p>hinterfragen. Dort tätigen Gewerbebetriebe droht eine Verdrängung ohne Ersatz zu finden im Stadtgebiet und angrenzenden Gemeinden.</p> <p>Reine Gewerbestandorte werden aus Sicht Wirtschaftsförderung begrüsst. Diese braucht es, da viele gewerbliche und industrielle Betriebe in einer Mischzone nicht richtig aufgehoben sind (gegenseitige Störung).</p>				
124.	<p>Die Ziele korrelieren nicht unbedingt mit den Massnahmen. So ist die Förderung des bestehenden Gewerbes und attraktive Bedingungen für bereits bestehende Gewerbe und Möglichkeiten für deren Weiterentwicklung sinnvoll. Allerdings sind die reinen Arbeitszonen in der Stadt Kriens ein heute schon sehr knappes Gut. Mit dem Wegfall bspw. des LUK-Center und des Gewerbegebietes Ober-Kuonimatt dürften die bestehenden Betriebe der Situation begegnen, sich ausserhalb der Stadt Kriens weiter entwickeln zu müssen.</p>	<p>Ziel der räumlichen Entwicklung bleibt der Erhalt von bestehenden und die Schaffung von neuen Flächen für gewerbliche Nutzungen. Solche können sowohl an gut erschlossenen, lärmbelasteten Standorten (Ringstrasse, Nidfeld- und Arsenalstrasse), Wyssmatt an der A2, Renggloch) als auch im Rahmen der Überdeckung der A2 infrage kommen.</p>	C4	3.4	Teilweise.

125.	Die Anwendung von §38 PBG zur Mobilisierung eingezonter, aber nicht verfügbarer Arbeitszonen, ist eine sinnvolle Massnahme. Aktuell begleitet die WFLU einige Beispiele von Anwendungsgemeinden. Von diesem Erfahrungsgewinn kann die Stadt Kriens profitieren.	Mit der aktuell laufenden Entwicklung der Areale Grabenhof und Hinterschlund zusammen mit der Stadt Luzern erübrigen sich Massnahmen zur Mobilisierung von Bauland zu Arbeitszwecken.	C4	3.4	Kenntnisnahme.
126.	Die vorgeschlagene Strukturierung wird begrüsst. Diese stimmt theoretisch, praktisch dürften insbesondere die im Sandwich liegenden W/A-Nutzungen herausfordernd sein. Der Übergang zwischen reinen A- und W-Nutzungen ist gut zu gestalten. Nicht zwingend dagegen ist, dass die gemischte Nutzung innerhalb eines Gebäudes stattfinden muss. Aus einer Areal- und Nutzungsbetrachtung könnte eine gewisse Trennung besser zu bewerkstelligen sein.			3.4	Kenntnisnahme.

3.5 Freiraum und Landschaft

Eine grosszügige Versorgung mit Freiräumen im Siedlungsgebiet wird begrüsst. Ebenso die Aufwertung des Stadtplatzes und des Bellparks. Kritisiert wird das Heckenprojekt. Hier wird gefordert, enger mit den Landwirten zusammen zu arbeiten. Im Folgenden sind die Eingaben zum Kapitel insgesamt und zu den einzelnen Abschnitten in der Tabelle aufgelistet.

Allgemeine Eingaben zum Kapitel Freiraum und Landschaft

Nr.	Antrag / Bemerkung	Stellungnahme Stadt Kriens	Eingebende	Umgang mit Eingabe (ja/nein/teilweise/Kennntnisnahme/Vertiefung nächste Phase)
127.	<p>Wir möchten uns zum geplanten Hecken-Projekt Obernau/Sackweid äussern. Unsere Umgebung hat bereits eine wunderschöne Wiese sowie Wälder, an denen wir uns erfreuen können. Es ist sowohl ökonomisch als auch ökologisch nicht nötig ein so schönes Kulturland mit Hecken und Bäumen zu bepflanzen. Zurzeit werden einige Hänge abgeholzt. Es wäre sinnvoll, dort neue Bäume und an den Bächen Hecken zu pflanzen, dort würde es sogar als Schutz dienen. Man würde so sicher der Natur etwas zurückgeben anstatt, neue Objekte zu suchen, die keiner Veränderung bedürfen.</p> <p>Im Weiteren ist zu beachten, dass es zu einem Problem für Familien und Kinder werden könnte, denn der Fuchs und der Dachs sind bereits in der Gegend und durch die Hecke würden sie näher ans</p>	<p>Die ökologische Aufwertung des Siedlungsrandes innerhalb der Bauzone erfolgen. Dies immer im Zusammenhang mit konkreten Bauprojekten und im engen Dialog mit der Grundeigentümerschaft. Infrage kommen dabei auch andere Massnahmen als die Pflanzung von Hecken.</p>	B6	<p>Teilweise.</p> <p>Aufwertungen des Siedlungsrandes erfolgen innerhalb der Bauzone. Karten- und Legendeneinträge werden entsprechend angepasst.</p>

	<p>Wohnquartier kommen.</p> <p>Zu guter Letzt, aber sehr wichtig: Die Hecke würde den unteren Wohnungen der Sackweidhöhe die Morgensonne und die Aussicht auf die Alpen wegnehmen. Es würde die Wohnungen verdunkeln, wobei ja bekannt ist, wie wichtig Licht in den Wohnungen für die Lebensqualität ist. Es würde auch die Pollenbelastung erhöhen. Zudem ist es auch nicht fair dem Bauer der einen so schönen Stall gebaut hat und Sorge zur Natur trägt, Land wegzunehmen.</p> <p>Wir hoffen Sie werden in dieser Angelegenheit einen vorteilhafteren Standort finden, mit einer guten Planung Steuerkosten sparen und mit gutem Gewissen der Natur etwas zurückgeben.</p>			
128.	<p>Mit einer Hecke, die 10m breit und hoch sein wird, bin ich nicht einverstanden. Mit einem Abstand von 5m zu unserer Wohnung betrifft es viele auf der Sackweidhöhe 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 17 und 19.</p> <p>-Die Morgensonne wird fehlen. -Die Aussicht auf die Alpen wird fehlen. -Die Pollenbelastung wird mit Hasel massiv zu nehmen.</p>	Siehe Stellungnahme Nr. 127.	B2	<p>Teilweise.</p> <p>Aufwertungen des Siedlungsrandes erfolgen innerhalb der Bauzone. Karten- und Legendeneinträge werden entsprechend angepasst.</p>

	-die Wohnungen verdunkeln sich. wird auch alle anderen Quartiere betreffen auf dem Plan. Die Bauern werden quasi enteignet.			
129.	Freiraum und Landschaft: Auch hier bedeutet Nachhaltigkeit vermehrt extensive, unverbaute oder spärlich bearbeitete Gebiete, welche die Biodiversität fördern.	Die Förderung der Biodiversität innerhalb des Siedlungsgebietes ist eine wichtige strategische Orientierung des REK. Diese wird in der nächsten Phase der OPR konkretisiert und rechtlich verankert.	B21	Kenntnisnahme.
130.	Gegen die Schaffung von Freiraum im Gebiet Grabenhof Areal Schrebergärten wie im REK vorgesehen, haben wir nichts einzuwenden.		A4	Kenntnisnahme.
131.	Öffentliche Plätze wie Dorfplatz und Stadtplatz aufwerten mit Begrünung, diese Massnahmen zügig umsetzen. Im Zentrum mehr Ladenmix mit Publikumsverkehr anbieten. Bellpark als sehr wertvoller zentraler Aufenthalts- und Erholungsraum schützen und pflegen (Spielplatz?). Spielplätze und begrünte Aufenthaltsplätze anbieten!	Siehe Stellungnahme Nr. 70. Im Zusammenhang mit der Attraktivität von öffentlichen Plätzen, wird auch die Nutzung auf den Plätzen und jene in den angrenzenden Arealen bzw. Erdgeschossen im Rahmen der Stadtentwicklung geprüft. Mit der Sanierung der Kantonsstrasse soll die Aufenthaltsqualität verbessert werden, was dem lokalen Gewerbe zu Gute kommen soll .	B2 B14	Kenntnisnahme. Umsetzung erfolgt in konkreten Projekten

132.	Für mehr Aufenthaltsqualität vermehrt auf den Plätzen mit Brunnen und Wasserspielen arbeiten. Bitte Brunnengrössen den Platzverhältnissen anpassen. Ein Stadtplatz verdient einen entsprechend grossen Brunnen! Die Aufenthaltsqualität muss dringend erhöht werden mit Begrünung der Plätze und Baumpflanzungen.	Siehe Stellungnahme Nr. 131.	B2	Kenntnisnahme. Umsetzung erfolgt in konkreten Projekten.
133.	Gartenareale sind mehr als Freizeit - und Erholungsgebiete! Sie sind Refugium für Pflanzen und Tiere, Sie sind die Lungen der Städte, Abkühlung der Asphalt und Betonklötze. Sie sind Erlebnisplätze für Klein und Gross und zuletzt auch Fitness und Kulturen-Treffpunkte. Deshalb erhaltet uns den Grabenhof mit seinen 176 Pflanzplätzen in seinem vollen Umfang und Grösse.	Siehe Stellungnahme Nr. 108.	B19	Nein.
134.	Wir weisen auf die neuste Studie des Immobilien-Beratungsunternehmens WüestPartner hin, in welcher aufgezeigt wird, wie Plätze in Städten optimalerweise gestaltet werden. Die Studie verweist darauf, dass die Verweildauer der Besuchende der Plätze verlängert werden kann, was sich für Gewerbetreibende an den Plätzen positiv auswirkt. In der Stadt Kriens steht das Entwickeln der Plätze noch am Anfang und hat viel Potential. Umso spannender wird es, wenn die	Die Stadt Kriens teilt die Einschätzung der Studie. Diesbezüglich werden in der nächsten Phase OPR Massnahmen angedacht. Siehe Stellungnahme Nr. 131.	D10	Kenntnisnahme. Prüfung und ggf. Umsetzung erfolgt in Zusammenhang mit konkreten Projekten.

	<p>heute bestehenden Stadtplätze mit den Kriterien der Studie überprüft und eventuell dann gezielt aufgewertet werden könnten.</p>			
135.	<p>Was soll genau gepflanzt werden am Siedlungsrand Sackweidhöhe? Je nach Pflanzen und Pflanzenhöhe nimmt uns dies die Sicht auf die Weite, Berge, Kühe und Schafe. Für die Bewohnenden der Liegenschaft ist das je nach Stockwerk eher beengend als aufwertend.</p> <p>Wir finden den Weitblick und den Blick auf die Kuhweide und im Hintergrund die Berge wunderbar, es braucht aus unserer Sicht keine Hecke oder was da angedacht ist.</p>	<p>Siehe Stellungnahme Nr. 127.</p>	C4	<p>Teilweise.</p> <p>Aufwertungen des Siedlungsrandes erfolgen innerhalb der Bauzone. Karten- und Legendeneinträge werden entsprechend angepasst.</p>
136.	<p>Kriens weist bereits heute eine grosse Anzahl von qualitativ hochwertigen Naherholungsgebieten auf. Beschränkungen für Eigentümerschaft oder Kapazitätsverluste wichtiger Verkehrsachsen zu Gunsten von noch mehr Freiflächen lehnen wir ab.</p>	<p>Das REK sieht mit Ausnahme des Areals Grabenhof keine Schaffung von neuen grossflächigen Freiräumen vor. Die diesbezüglichen Potenziale sollen mehrheitlich durch die Weiterentwicklung bestehender Freiräume ausgeschöpft werden. Im Strassenraum werden Freiflächen kleinräumig und so realisiert, dass durch sie keine Kapazitätsverluste wichtiger Verkehrsachsen nach sich ziehen.</p> <p>Siehe auch Entwicklungskonzept Luzern- und</p>	D4	<p>Kenntnisnahme.</p>

		Obernauerstrasse (Pocket Parks) sowie Freiraumanalyse im REK.		
137.	Es sollen attraktive Lebens-, Erlebnis- und Erholungsräume für die Bevölkerung im Einklang mit der Natur geschaffen werden. Auch Freiräume sind wichtig für die Lebensqualität. Die Freiräume sind aber so zu wählen, dass sie nicht mit privaten Interessen kollidieren oder diese gar verunmöglichen. Zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang die geplanten, zusätzlichen Freiräume unter anderem im Gebiet der unteren Weinhalde und auf der Liegenschaft Unterhus. Bei der unteren Weinhalde ist der Freiraum offensichtlich auf dem Grundstück Nr. 1105 oder in dessen unmittelbarer Nähe geplant. Dieses Grundstück ist mitten im Siedlungsraum und eignet sich für die Überbauung mit Wohnhäusern. Daran ändert nichts, dass die Liegenschaft aktuell nicht eingezont ist. Eine Neueinzonung ist noch vor Ablauf der «Lebensdauer» des REK möglich. Beim Freiraum auf der Liegenschaft Unterhus ist zu achten, dass diese Liegenschaft zur Bewirtschaftungsfläche des Bauernhofs «Schlössli» gehört. Die Bewirtschaftung dieser Fläche ist für den Pächter des Bauernhofs «Schlössli» überlebenswichtig. Auch wenn es	Das Unterhus ist heute eine wichtige landwirtschaftlich genutzte Parzelle bei gleichzeitiger Nutzung als Grün- und Freiraum. Dieser Charakter soll gewahrt bleiben, sanfte Nutzungen durch die Bevölkerung zugleich gefördert werden. Siehe Stellungnahme Nr. 148.	B16	Nein.

	<p>unbestritten ist, dass diese Fläche unbebaut und grün bleiben muss, so eignet sie sich nur sehr eingeschränkt als Freiraum, etwa, um sich aus der Ferne des Anblicks zu erfreuen. Sie eignet sich aber nicht für den Aufenthalt (Picknick und dergleichen) oder als Spielwiese für Erwachsene, Jugendliche, Kinder (und Hunde).</p> <p>Mithin ist auf die Schaffung dieser beiden Freiräume (als Erlebnisraum für die Öffentlichkeit) zu verzichten. Diesbezüglich ist festzuhalten, dass die beiden Freiräume auch nicht nötig sind. Das Gebiet untere Weinhalde liegt in unmittelbarer Nähe zum Freiraum Sonnenberg. Und das Gebiet Unterhus liegt direkt neben dem Schulhaus Amlehn, also neben einem Areal, welches als Aufenthalts- und Begegnungsort insbesondere für Kinder- und Jugendliche gefördert werden soll.</p>			
138.	<p>Die vorgesehene Verdichtung in den Entwicklungsgebieten verlangt eine grosszügige Versorgung mit Freiräumen und eine qualitätsvolle Planung mit hohem Nutzwert auch in Hinblick auf die fortschreitende Klimaerwärmung. Die Freilegung eingedolter Bäche ist zwingend vorzusehen.</p>	<p>Freilegung von eingedolten Bächen ist gesetzlich auf Bundes- und Kantonebene geregelt und kommt immer dann zur Anwendung, wenn ein Bauprojekt auf der betreffenden Parzelle ansteht. Im bestehenden Siedlungsraum und insbesondere in dicht bebauten Gebieten sind dabei jedoch auch anderweitige Interessen mit zu Berücksichtigen.</p>	D6	Kenntnisnahme.

		Siehe auch Stellungnahme Nr. 53.		
139.	<p>Es ist richtig, dass der Stadtrat bei künftigen Überbauungen auf die Aussenräume vermehrt achten will, das ist jedoch in Zukunft nur möglich, wenn bei der Planung Aussen- und Freiräume prioritär oder notfalls parallel geplant werden. Es hat bei den Planern System, Aussenräume so knapp zu planen, dass am Ende Velowege, Veloparkplätze, Aufenthaltsräume, Trottoirs, Alleen, Hecken, Entsorgung keinen Platz mehr finden.</p> <p>(Das Stadthaus Seite Gemeindehausstrasse ist ein schlecht umgesetztes Beispiel).</p>	<p>Siehe dazu auch Entwicklung Grabenhof in Kooperation mit der Stadt Luzern, Stellungnahme Nr. 91.</p>	D6	Kenntnisnahme.
140.	<p>Im Hinblick auf künftige Generationen muss den Massnahmen zum Klimaschutz höchste Priorität eingeräumt werden. Das heisst, nicht nur Neubauten sind durch erneuerbare Energien zu heizen, sondern auch Häuser nach Umbauten, Renovationen. Der Anteil an Solarstrom muss markant gesteigert werden, die CO2-Emissionen aus dem Gebäudepark und dem Verkehr muss massiv gesenkt werden.</p>	<p>Die Stadt Kriens hat den Klimaschutzbericht verabschiedet mit 33 Massnahmen in den folgenden Bereichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wärme/ Gebäude: G-01 bis G-06 • Elektr. Wärme: E-01 bis E-03 • Mobilität und Verkehr: M-01 bis M-05 • Landnutzung und Wald: L01 bis L-04 • Stadtverwaltung: S-01 bis S-08 • Entsorgung und Recycling: a-01 bis A-03 • Übriges: Ü-01 bis Ü-04 <p>Mit der 3V-Strategie aus dem GVKK resp. Der erweiterten 4V-Strategie möchten wir im Verkehr zumindest eine Deckelung der durch den Verkehr</p>	D6	Kenntnisnahme.

		verursachten CO2-Emissionen erreichen.		
141.	In den letzten Jahren wurde festgestellt, dass die Erstellung von Neubauten nicht nur extrem viel CO2 generiert, sondern auch das Gefühl von Identität und Stadtbild genauso verloren geht, wie auch preisgünstigen Wohnraum. Ein Verweis auf das Inventar der schützenswerten Objekte existiert im Text, aber es fehlen die Ziele im Umgang damit. Ebenfalls fehlen Ziele und Vorgaben im Umgang mit Bestandes Bauten.	Bei Bauvorhaben an schützens- oder erhaltenswerte Bauten oder beim Ersatz derselben bestehen mit dem Gesetz zum Denkmalschutz Grundlagen zu einem nachhaltigen Umgang mit Ressourcen. Diese stehen aber oft im Konflikt mit hohen Anforderungen (Energie, Dämmung etc.) bei Neu- und Umbauten. Allfällige Festlegungen können im Rahmen der nächsten Phase geprüft werden.	D6	Teilweise.
142.	Bei eingedolten Gewässern (Bäche und Rinnsale) sowie fehlerhaften ausgeschiedenen Gewässerräumen in der Landwirtschaftszone, welche als Gewässerraum ausgeschieden wurden, soll der Status «Gewässerraum» gelöscht werden.	Die Ausscheidung des Gewässerraums ist Sache des Kantons. Das Krienser Bau- und Umweltdepartement prüft mit der zuständigen kantonalen Stelle im Rahmen der nächsten Phase der OPR die bestehenden Gewässerräume. Das Ausscheiden eingedolter Bäche aus dem Gewässerraum ist nach Gewässerschutzgesetz nicht zulässig.	E2	Kenntnisnahme. Nein.
143.	Gerne möchte ich Ihnen einige Gedanken sowie Anregungen mitteilen zur geplanten Hecke, welche im Obernau gebaut werden soll. Zu allererst möchte ich betonen, dass es sinnvoll ist einen ökologischen	Siehe Stellungnahme Nr. 128.	B1	Teilweise.

Ausgleich zu schaffen, für die vielen Bauprojekte welche in der Gemeinde Kriens stattfinden.

Jedoch hat es in unmittelbarer Umgebung vom Projekt Obernau/Sackweidhöhe/Bauer Ruedi Kilchmann bereits genügend grüne Wiesen, Bäume sowie angrenzende Wälder (unter anderem beim Schützenhaus).

Des Weiteren, ist es sowohl ökologisch sowie vor allem ökonomisch von keinem Interesse ein flach gewachsenes Kulturland mit Hecken und Bäumen zu bepflanzen. Diese flachen Grünflächen können gut für die Landwirtschaft genutzt werden, wie sie es bereits heute getan werden. Deshalb gäbe es nur einen Mehrnutzen, wenn man diese hohe Hecke an einem Hang, schwer bebaubaren Gegenden, Bachläufen (kann sogar im Notfall als zusätzlicher Hochwasser Schutz funktionieren). Wie oben bereits erwähnt macht es absolut Sinn der Natur etwas zurück zu geben und für den Klimawandel einzustehen. Mit grosser Wahrscheinlichkeit macht es sogar mehr Sinn, dies bei den überbauten Quartieren zu machen, um die dort entstandenen Schäden an der Natur zurück zu geben. Dies kann mittels Hecken oder mit dem Minimieren von Gartenanlagen mit grossen Steinflächen und mehr

Rasen / Blumenflächen geschehen. Natürlich gibt es in der Gemeinde Kriens auch noch viele Orte an welche man Bäume pflanzen kann. Dies sind lediglich einige spontane Einfälle.

Zu guter Letzt kann es ebenfalls zu einem Sicherheitsproblem für Familien, Kinder sowie Haustiere werden. Denn der Fuchs und Dachs sind schon im kleinen Wald beim Schützenhaus und wird durch die Hecke vermehrt und näher ans Wohnquartier kommen.

Ich hoffe sie überdenken die ganze Angelegenheit und sind sich den Ausmassen bewusst. Mit einer guten Überlegung sowie einer Anschliessend guten Planung, sobald der korrekte Standort gefunden wurde, können viele Steuerkosten gespart werden.

Konkrete Anträge zum Kapitel Freiraum und Landschaft

Nr.	Antrag / Bemerkung	Stellungnahme Stadt Kriens	Eingebende	Kapitel	Umgang mit Eingabe (ja/nein/teilweise/Kennntnisnahme/Vertiefung nächste Phase)
144.	<p>Als langjähriger Kuonimattbewohner und Krienser Bürger fühle ich mich als Architekt verpflichtet, eine Eingabe zum Thema «Räumliche Entwicklung der Stadt Kriens» im speziellen im Gebiet Hinder Schlund.</p> <p>Ich denke, hier hätte die Gemeinde Kriens eine Chance, ein Gegenstück zum Bellpark zu realisieren. Eine Möglichkeit, in der Umgebung zum stark verdichteten Gebiet Mattenhof, Schweighof und ehemals Pilatusmarktareal, eine Grünoase für die ganze Krienser Bevölkerung zu realisieren.</p> <p>Der durchfliessende Schlimbach könnte zu einem Teich/Kleinsee erweitert werden, was bei Überschwemmungsgefahr ein zusätzliches Plus wäre.</p> <p>Eine direkte Anbindung an das Familiengartengebiet Grabenhof wäre via Bogenbrücke über den Schlimbach möglich. Evtl. könnte ein Weg durch die</p>	<p>Das Räumliche Entwicklungskonzept sieht die Schaffung eines zusätzlichen Freiraumangebotes unmittelbar nördlich des Areals Hinterschlund, auf dem Areal Grabenhof vor – dort befinden sich momentan die erwähnten Freizeitgärten. Auf dem Areal Hinterschlund hingegen ist die Schaffung einer Zone für Arbeiten und untergeordnetes Wohnen vorgesehen. Dies in Übereinstimmung mit dem Regelwerk LuzernSüd und in Koordination mit der Stadt Luzern als Grundeigentümerin sowie dem Kanton Luzern. Im Projekt enthalten ist unter anderem ein Vorranggebiet Natur, entlang des Schlimbachs.</p>	B20	4.1, Freiraumversorgung	Nein.

	<p>Familiengärten öffentlich gemacht werden.</p> <p>Im Zentrum könnten «Sportgeräte» für Senioren platziert werden, was den vielen «Alterswohnungen» in den neuen Bebauungen zugutekäme.</p> <p>Ferner liesse sich der Baumbestand erweitern, im Zuge der Baumbepflanzung der 1000 Bäume, was der guten Luft und vor allem «der Aufheizung» der Krienser Atmosphäre entgegenwirken würde.</p> <p>Falls das Grundstück gemäss Zonenplan überbaut würde, wären dies wiederum weitere hunderte Quadratmeter zubetonierte Fläche und vor allem eine verpasste, wohl letzte Chance für Kriens, ein grösseres Grundstück als «Stadtpark» zu realisieren und der grünen Zukunft von Kriens etwas «nachhaltiges und Zeitgemässes» zu hinterlassen.</p>				
145.	Natur und Freiräume sind zeitnah zu erstellen. Diese müssen in derselben Geschwindigkeit erfolgen können, wie die private Entwicklung. Dadurch wird die	Unbestritten. Darum werden die Freiräume auch immer im Rahmen von Planungs- oder Baubewilligungsverfahren auf ihre Qualität und auf Erhaltung der Fläche geprüft und zu	D7	4	Kenntnisnahme.

	qualitative Entwicklung sichergestellt.	deren Gewährleistung Auflagen und Bedingungen formuliert. Das Anliegen der qualitativen und quantitativen Erhaltung der Freiräume ist eine Querschnittsaufgabe, welche von der Planung bis zur Kontrolle der Umsetzung miteinbezogen wird.			
146.	Die Freiraumentwicklung muss klar beschleunigt werden. 15 Jahre sind nach unserer Sicht ein zu langer Umsetzungshorizont. Es braucht Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität und diese müssen gleichzeitig mit den andern Nutzungen erstellt werden.	Siehe Stellungnahme Nr. 145.	D7	4.1	Kenntnisnahme.
147.	Die klimatischen Entwicklungen sind heute klar spürbar. Daher ist der Fokus aufs Siedlungsklima ein wichtiger Bestandteil und muss zeitnah angegangen werden.	Die Strategie Stadtökologie (B&A Nr. 203/2023)«1000 Bäume für Kriens» enthält räumliche und prozessuale Massnahmen zur Klimaanpassung. Des Weiteren ist die Stadt Kriens an der Erstellung eines Klimaanpassungsberichtes, welcher voraussichtlich anfangs 2025 in den Einwohnerrat kommt. Die Erkenntnisse werden in der Ortsplanungsrevision, 2. Phase, einfließen.	D7	4.4	Kenntnisnahme.

148.	<p>Weinhalde/Sonnenberg: "Zusätzliches Freiraumangebot schaffen": Die strategische Ausrichtung der Weinhalde im Plan «Potentiale der Freiraumversorgung» ist unklar. Das derzeit brachliegende Areal in der Weinhalde ist gleich dargestellt wie die Freiräume Langmatt, Fenkern, Unterhus und Meiersmatt. Bei den letztgenannten handelt es sich um bestehende Grün- sowie Sport- und Freizeitanlagen. Für diese Areale macht es Sinn und deren Sicherung ist strategisch korrekt.</p> <p>Die Weinhalde ist dagegen für die breite Bevölkerung schlecht zugänglich und der falsche Standort für eine öffentliche Nutzung. Dies umso mehr als das Naherholungsgebiet Sonnenberg, zwei bis drei Gehminuten entfernt liegt und erst noch teilweise im Eigentum der Stadt Kriens ist. Das Areal Weinhalde entwickelt sich zu einer Brache und hat zunehmend auch einen negativen Einfluss auf die benachbarten Wohnzonen. Das Areal Weinhalde ist prädestiniert für eine Wiedereinzonung. Dies würde dem Ziel der heutigen Raumplanung und des RPG vollständig entsprechen. Ein</p>	<p>Freiräume sind u.a. Begegnungsorte und bieten Naturerlebnisse. Sie werden vom Verkehr, der Wald- und Landwirtschaft genutzt, ermöglichen einen Klimaausgleich und es braucht sie zur Erhaltung der Biodiversität. Die Freiräume haben nichts zu tun mit den planungs- und baurechtlichen Zonen. Freiräume gibt es innerhalb und ausserhalb der Bauzonen.</p> <p>Der dargestellte Freiraum beschränkt sich auf Parzelle Nr. 1105: Der Freiraum existiert bereits und soll nach Massgabe des sich in Erarbeitung befindlichen Spielraumkonzeptes erhalten resp. weiterentwickelt werden.</p> <p>Die übrigen Parzellen im Gebiet Weinhalde können auf Grund des geltenden Einzonungsmoratoriums nicht eingezont werden.</p>	B11 / D4/ B4 / B26	4.1	Nein.
------	--	---	-----------------------	-----	-------

	<p>schonender Umgang mit dem Boden und keine weitere Zersiedelung. Diese Brache und Baulücke kann und soll geschlossen werden. Es macht in der jetzigen Fassung aber den Eindruck, dass mit einer Ausscheidung als Freiraum die Einzonung für alle Zeiten verhindert werden soll. Das lehnen wir ab. Wir beantragen, für das Areal Weinalde die Einzonung als Wohnzone strategisch festzusetzen.</p>				
149.	<p>Das Freiraumgerüst und die Freiräume im Siedlungskontext [aus dem Regelwerk LuzernSüd] sollen auch in geeigneter Weise in den Konzeptplänen «Potentiale der Freiraumversorgung» und «Vernetzungsachsen und Biodiversität im Siedlungsgebiet» aufgenommen werden. So zum Beispiel die SüdAllee, der Bogenweg und die ökologischen Vernetzungskorridore.</p>	<p>Siehe Stellungnahme Nr. 92 und 93.</p>	C2	4.1 / 4.2	<p>Ja. Plangrafische Anpassungen sind erfolgt.</p>
150.	<p>Gemäss räumlichem Entwicklungskonzept (Seite 90) soll der Siedlungsrand aufgewertet werden. Der Siedlungsrand gilt dabei als hart, wenn der Siedlungsraum unmittelbar in Kulturland übergeht. Gleichzeitig beginnen mit dem Siedlungsraum oft auch Grünräume</p>	<p>Die Thematik ist nicht Bestandteil des REK. Muss daher im Rahmen einer allfälligen Revision des Teilplans Wanderwege geprüft werden.</p>	D10	4.3	<p>Nein.</p>

respektive Naherholungsgebiete, welche zu Freizeitaktivitäten einladen. Wie also könnte die Naherholungsgebiete entlang dem Siedlungsrand systematisch erschlossen werden?

Hier regen wir an, dass Kriens einen Panoramaweg entlang dem Siedlungsrand in Kriens erstellt. Neben den drei Zentren soll auch der Zugang vom Stadtraum in die Grünräume ausserhalb der Stadt verbessert werden. Vom Gütsch (Bus) übers Obernau und Sackweid hinüber zum Schlössli und zur Siedhalde (Bus). Mit dieser Idee müssten auch hindernisfreie Weg hinauf zum Höhenweg durch die Quartiere neu angedacht werden, wovon Kriens profitieren würde. Entlang der Allmend könnte mit dem Panoramaweg auch beschrieben werden, wie die Allmend über die neue Überdachung erreichbar werden soll. Die Idee Panoramaweg könnte auch die Überarbeitung des Fuss- und Wanderwegnetzes Kriens beleben, da damit mehrere Visionen zusammengeführt werden können: Vision 15-Minuten Stadt, Vision Quartiertreffpunkte, Vision sichere

	Schulwege sowie die Vision Panoramaweg.				
151.	<p>Natur- und Freiräume sind parallel zu den Bauten zu erstellen und nicht Jahre später oder an andern Orten.</p> <p>Fünfzehn Jahre für die Umsetzung ist zu lange! 5 Jahre! Entwicklung von Potentialräumen... Was heisst das?</p>	<p>Einverstanden. Idealerweise sind die Freiräume vorgängig oder mittels entsprechender Planungsinstrumente zu sichern. Dies ist beispielsweise im Entwicklungskonzept LuzernSüd mit dem zugehörigen Regelwerk/Teilrichtplan erfolgt. Die grundeigentümerverbindliche Festsetzung kann im Rahmen der nächsten Phase erfolgen.</p>	D5	4	Kenntnisnahme.
152.	<p>Antrag: Auf öffentlich zugänglichen Grün- und Freiflächen wird das Vorhandensein einer bedarfsgerechten Entsorgungsinfrastruktur sowie ein entsprechender Unterhalt gewährleistet.</p> <p>Begründung / Bemerkung: Ist eine sehr sinnvolle Massnahme, die ein echtes Problem der Landwirtschaft versucht zu verhindern.</p>	<p>Die Stadt Kriens wird die erwähnte Anregung in der Umsetzung berücksichtigen.</p>	E2	4	Kenntnisnahme.
153.	<p>Antrag: Eingedolte Bachläufe werden in der Bauzone freigelegt, ökologisch aufgewertet und erlebbar gemacht. Artifiziale Wasserelemente werden bei der Gestaltung</p>	<p>Siehe Stellungnahme Nr. 138.</p>	E2	4	Nein.

	<p>von Grün- und Freiflächen verstärkt eingesetzt und zugänglich gemacht.</p> <p>Begründung / Bemerkung: Das Vernetzungsprojekt wurde ursprünglich uns gestartet. Mit den geplanten Massnahmen aus dem REK kann das Vernetzungsprojekt gefährdet werden. Falls sich Landwirte aufgrund der aufgelegten Massnahmen entscheiden aus dem Vernetzungsprojekt auszusteigen, wäre der Projektfortschritt der letzten Jahre hinfällig. Dies könnte ein grosser Biodiversitätsverlust für die Stadt Kriens bedeuten.</p> <p>Das Vernetzungsprojekt gehört nicht der Direktzahlungsverordnung der Stadt Kriens an. Weiter ist uns keine Direktzahlungsverordnung der Stadt Kriens bekannt. Die Stadt Kriens kann Vereinbarungen mit den Landwirten treffen, um so ihre Ziele zu erreichen. Beispielsweise mit einem separaten Projekt oder Leistungsvereinbarungen.</p>				
154.	Antrag: Durch eine Quervernetzung im Wohngebiet Sackweid und Eichenspes wird	Siehe Stellungnahme Nr. 54.	E2	4.2	Ja. Ökologische Aufwertungen haben innerhalb der Bauzone zu

	<p>der Austausch über den Talboden sichergestellt.</p> <p>Begründung / Bemerkung: Durch eine flächige Quervernetzung im Gebiet Sackweid und Eichenspes wird der Betrieb Sackweid unverhältnismässig belastet.</p>				erfolgen.
155.	<p>Antrag: Legende der Grafik Anpassen</p> <ul style="list-style-type: none"> Aufwertung Siedlungsrand in der Bauzone <p>Begründung / Bemerkung: Durch mehrfache Betonung des Stadtrates, handelt es sich hier um ein Missverständnis. Die Stadt löst dieses Problem in der Bauzone.</p>	<p>Wie bereits im Antrag als Bemerkung erläutert, handelt es sich hier um ein Missverständnis das aufgekommen ist. Die Stadt Kriens löst die Siedlungsrand Aufwertung in den jeweiligen Bauzonen (punktuell).</p>	E2	4.3	Ja.
156.	<p>Die Stadt Kriens hat viele Forderungen an die Landwirtschaft. Bestehende Betriebe stehen für die Erhaltung von Landwirtschaftsland ein, dank dessen Erhalt & Massnahmen wie Waldrand-, Hecken- sowie Landschaftspflege sind diese Flächen heute noch grün. Es muss eine andere Lösung für die Optimierung des Siedlungsrandes gefunden werden. Landwirte haben in der Vergangenheit die gestellten Forderungen umgesetzt und so ihre Aufgaben mehr als</p>	<p>Hier ist zu unterscheiden zwischen gesetzlichen Vorschriften von Seite Kanton und Bund, sowie den finanziell unterstützten Massnahmenvorschlägen, die auf freiwilliger Basis von den Landwirten beansprucht werden können oder eben auch nicht.</p>	E2	4.3	Kenntnisnahme.

erledigt.

3.6 Verkehr und Mobilität

Zum Kapitel Verkehr und Mobilität werden ganz unterschiedliche Themen diskutiert, von den Velowegen zu den Parkplätzen. Ein zentrales Anliegen ist die Luzernerstrasse, welche in ihrer Funktion weiterhin umstritten ist. Die Rückmeldungen und Antworten werden in der folgenden Tabelle behandelt.

Allgemeine Eingaben zum Kapitel Verkehr und Mobilität

Nr.	Antrag / Bemerkung	Stellungnahme Stadt Kriens	Eingebende	Umgang mit Eingabe (ja/nein/teilweise/Kenntnisnahme/Vertiefung nächste Phase)
157.	<p>In der gedruckten Version im Kriens Info ist die Schachen- und Amlehnstrasse als übergeordnetes Strassennetz MIV angegeben. Um das Veloweggesetz und der Gegenvorschlag der Veloinitiative umzusetzen, benötigt die Stadt Kriens aus unserer Sicht einen gut ausgebauten Veloweg (am besten getrennt von dem MIV- und Fussverkehr) parallel zur Luzernerstrasse.</p> <p>In der Onlineversion ist dies anders aufgeführt. Wir nehmen an, dass dies ein Fehler in der gedruckten Version ist. Ansonsten müsste dies aus unserer Sicht noch angepasst werden.</p> <p>Velofahrende haben eine grössere Anstrengung als z.B. Personen, welche sich mit dem MIV fortbewegen. Dies ist einer der Gründe, warum die Velofahrenden grundsätzlich immer den direktesten Weg wählen. Dies ist auch bei der</p>	<p>Der im Kriens Info beigelegte Flyer hat auf der Übersichtskarte die Schachen-/Amlehnstrasse als Hauptverkehrsachse ausschliesslich für den MIV ausgegeben. Im gleichen Flyer wurde unter der Rubrik Verkehr die Strassenverbindung als Veloachse ausgewiesen.</p> <p>Das REK-Dokument beinhaltet die richtige Klassifizierung der Schachen-/Amlehnstrasse als Veloachse.</p> <p>Neben den Velovorzugsrouten, sollen auch auf den übergeordneten Strassen eine entsprechende Veloinfrastruktur vorhanden sein.</p>	D8	<p>Ja.</p> <p>Korrektur ist erfolgt.</p>

	Planung der Velowege zu berücksichtigen z.B. parallel zur Horwerstrasse ist ein Veloweg hinter dem Kleinfeld, beim Roggen vorbei zum Kuonimatt geplant. Dies ist grundsätzlich gut. Trotzdem soll auf der Horwerstrasse ein Velostreifen erhalten bleiben, um sicher auf direktem Weg mit dem Velo zum Zentrum Mattenhof zu gelangen.			
158.	Verkehrskonzept, die bereits geplant wurden, rasch zur Umsetzung bringen. Konsequenz in allen Quartieren und dessen Zufahrten Tempo 30 umsetzen. Es braucht keine komplizierten baulichen Massnahmen für Tempo 30, Verkehrstafeln reichen! Unbedingt sofort auf der Krauerstrasse, Hohle Gasse, Friedhofstrasse, Gallusstrasse, Bergstrasse Tempo 30 einführen! Tempo 30 auf der Luzenerstrasse im Zentrumsbereich so schnell wie möglich umsetzen.	Die Stadt Kriens ist kontinuierlich daran, die Massnahmen des GVKK umzusetzen.	B2	Kenntnisnahme.
159.	Verkehr und Mobilität: Im Hinblick auf die übermässige Umweltbeeinträchtigung der aktuellen Verkehrsmittel und auf des sich aktuell ändernden Einsatzes der Verkehrsmittel gilt es grössere Strassenprojekte klar zu vermeiden (nicht nachhaltig).	Die Infrastruktur muss mit dem Wachstum von Kriens Schritt halten. Strassenprojekte, auch grosse, können (und sollen) nicht vermieden werden. Diese haben jedoch die Optimierung der vorhandenen Verkehrsflächen zum Ziel. Das Schaffen neuer Verkehrsflächen ist unter den städtischen Rahmenbedingungen nicht oder sehr	B21	Kenntnisnahme.

		schwierig möglich.		
160.	Ausbau der Verkehrskapazitäten, insbesondere durch Anpassung an moderne Mobilitätsformen wie E-Ladestationen und Carsharing. Dabei sollte die Anzahl der Parkplätze beibehalten oder erhöht und die Kapazität an Kurzzeitparkplätzen ausgebaut werden.	Die Anpassung an moderne Mobilitätsformen wie E-Ladestationen und Carsharing sind vorgesehen. Die vorhandenen Verkehrsflächen sollen optimiert werden. Eine Veränderung des Angebots an öffentlichen Parkierungsmöglichkeiten ist nicht vorgesehen.	D4	Nein.
161.	Die Schaffung von Freiflächen auf der Luzernerstrasse lehnen wir ab. Die Luzernerstrasse soll eine verkehrsorientierte Strasse bleiben und nicht durch Freiflächen eingeschränkt werden.	Hauptaufgabe der Luzernerstrasse bleibt die Mobilität. Trotzdem ist es wichtig, dass Queren der zu Fuss Gehenden zu vereinfachen und die trennende Wirkung zu minimieren. Konkrete Projekte, welche den vielfältigen Ansprüchen gerecht werden sollen, müssen gemeinsam mit dem Kanton erarbeitet werden. Freiflächen bzw. Grünelemente sollen auf den strassenbegleitenden Flächen möglich sein .	D4	Kenntnisnahme.
162.	Bei der Realisierung des Bogenwegs soll die Zugänglichkeit der Industriestrasse für den motorisierten Verkehr, insbesondere für das Gewerbe, erhalten bleiben. Einschränkungen des MIV auf der Industriestrasse werden abgelehnt.	Die Industriestrasse wird nicht mehr direkt über den Mattenplatz erschlossen, sie wird aber weiterhin mit dem MIV befahrbar sein. Die Industriestrasse (der Oberkuonimattweg und das Areal Grabenhof) werden zukünftig über den (optimierten) Knoten Grabenhof an die Ringstrasse	D4	Kenntnisnahme.

		angebunden.		
163.	Die Förderung des Langsamverkehrs auf der Horwerstrasse lehnen wir klar ab. Mit der bestehenden Veloachse gibt es bereits eine optimierte Route für den Langsamverkehr zwischen Kriens und Horw. Die Horwerstrasse soll weiterhin dem MIV dienen.	Die Velovorzugroute nach Horw bildet die Schlundstrasse. Die Horwerstrasse stellt eine Hauptverbindung für den Veloverkehr dar.	D4	Kenntnisnahme.
164.	Der Strassenraum ist zu dominant. Die Veloverbindungen müssen überdacht werden und konsequent durchgezogen werden. Viele kleine Details stimmen nicht und sind gefährlich.	Mit der Umsetzung des Gegenvorschlags «Krienser Velonetz jetzt!» werden sämtliche Veloverbindungen überdacht.	B2	Kenntnisnahme.
165.	Bitte erklären sie mir die Weiterführung der Fahrradroute "Freigleis" dem Trasse der Zentralbahn entlang, wie sie auf Seite 5 der Broschüre "REK Kriens Broschüre" dargestellt ist. Als Grundstückbesitzer entlang dem Zentralbahntrasse, bin ich sehr daran interessiert, in welchen Szenarien beim Entwerfen dieser Route gedacht wurde.	Die schematischen Abbildungen der begleitenden Informationsbroschüre sind nicht Gegenstand der Mitwirkung. Die eingezeichnete Weiterführung des Freigleises entlang der Zentralbahn und Gemeindegrenzen ab Bahnhof Mattenhof ist nicht korrekt. Der behördenverbindliche Teilrichtplan «Regelwerk LuzernSüd» sieht die Schliessung der Netzlücken (D.12) über den Bogenweg vor. Im REK Kapitel 5 dargestellten Zielbilder sind diesbezüglich korrekt.	B22	Teilweise: Korrektur begleitende Informationsbroschüre.

166.	Gallusstrasse in 20er Zone umwandeln.	<p>Kapitel 3.2 «Stadtkern Kriens» enthält die Massnahme «<i>Der Stadtkern wird vom Durchgangsverkehr entlastet und dass Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden verbessert.</i>»</p> <p>Das Gesamtverkehrskonzept sieht vor, eine Fussgänger- oder Begegnungszone in der Gallusstrasse mittels Machbarkeitsstudie zu prüfen. Eine Umsetzung muss in Abstimmung und Koordination mit der Sanierung der Kantonsstrasse im Stadtkern erfolgen.</p>	B2	Ja: Präzisierung .
167.	Ab Hohle Gasse bis Spitzmattquartier dringend 30er Zone einführen!	Ist in Projektierung.	B2	Kenntnisnahme.
168.	<p>Abstimmung Siedlung – Verkehr: Das Wachstum der Stadt im bisherigen Rahmen müsste kritischer analysiert bzw. hinterfragt werden, was zumindest einen Ausbau des öV's mit einer optimierten Quartierserschliessung priorisieren sollte, um die Luzerner-/Oberrauerstrasse zu entlasten.</p> <p>Quartierbus Sonnenberg: Aus der Karte «Mobilität» entnehme ich, dass der Quartierbus im Sonnenberg die Haltestelle «Obere Weinhalde» nicht mehr bedienen soll. Die Buslinie würde neu nur noch über die Haltestelle «Zumhof» geführt, was nicht dem</p>	<p>Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs wird im REK als Massnahme definiert. Die strategischen Grundlagen für diesen Angebotsausbau, werden gemäss dem kantonalen Gesetz über den öffentlichen Verkehr (öVG) in Kompetenz des Verkehrsverbunds erarbeitet.</p> <p>Die definitive Linienführung der neuen Linie 11 über den Sonnenberg ist nicht Gegenstand des REK und wird mit der Umsetzung des konkreten Projekts «Bus am Sonnenberg» festgelegt .Die mit Agglomobil 4 geplanten Verbesserungen sollen</p>	B8	Kenntnisnahme.

Vorprojekt AggloMobil 4 (2020) entspricht. Gemäss AggloMobil soll die mit der Linie 15 zusammengelegte Buslinie 11 neu nur über die «Obere Weinhalde» geführt werden. Gemäss REK ist dies nicht mehr der Fall. Für die Änderung der heutigen und geplanten Linienführung (Aufhebung der Haltestelle «Obere Weinhalde») liegt keine sinnvolle Begründung vor. Die Aufhebung der Haltestelle «Obere Weinhalde» würde ein grosses Wohngebiet mit vielen Einwohnern betreffen (Bewohner der Oberen Weinhalde, der Zumhofhalde sowie des Buchenrains).

Ich stelle den Antrag, dass die zukünftige Buslinie 11/15 wie im AggloMobil 4 die Haltestelle «Obere Weinhalde» weiterhin bedient.

Vor Jahren wurde diese Haltestelle «Obere Weinhalde» von den Bewohnern erkämpft. Schliesslich wurde das Angebot erweitert, indem man extra die asphaltierte Verbindungsstrasse einzig für den Quartierbus-Verkehr zwischen der Oberen Weinhalde und dem Gabeldingen erstellte. Es folgte bezüglich Linienführung eine Kompromiss-Variante, welche nämlich alternierend die sowohl die Haltestelle «Zumhof» als auch die Haltestelle «Obere Weinhalde» bediente, damit die

umgesetzt werden.

Bewohnerschaft Alternativen hat, um z.B. Einkäufe im Zentrum überhaupt mit dem Bus zu tätigen. Das Quartier zeigt sowohl eine zunehmend älter werdende, auch gehbehinderte Generation auf, als auch junge Familien mit Kleinkindern und Kinderwagen. Diese sollten zumindest die Möglichkeit haben, mit öffentlichen Verkehrsmitteln in das Zentrum zu fahren. Dieses Grund-Angebot ist aufgrund der Lage der Siedlung (Hanglage) und der Altersstruktur der Bewohner dringend notwendig, da in der Nähe keine anderen Einkaufsmöglichkeiten vorhanden sind.

Die Aufhebung der Haltestelle «Obere Weinhalde» wäre ein einschneidender Rückschritt der vor 2 bis 3 Jahrzehnten erkämpften ÖV-Erschliessung des Quartiers Zumhofhalde/Obere Weinhalde/Buchenrain. Je weniger ÖV-Angebot, desto mehr wird auf das Auto umgestiegen. Ein dichter Fahrplan würde zur Entlastung der Obernauerstrasse/Luzernerstrasse beitragen insbesondere, weil es um den alltäglichen Einkaufsverkehr geht (Schappe-Center, Hofmatt, Migros).

Grundsätzlich begrüsse ich die Zusammenführung der beiden Linien 15 und Linie 11. Dies ist, nach der

	<p>(vorübergehenden) Aufhebung der Buslinie 5, dringend notwendig, da mit dieser neuen Buslinie eine echte Alternative zur Linie 1 angeboten wird und dies die chronisch überfüllten Busse der Linie 1 entlastet. (Meines Wissens wurde damals, als die Buslinie 5 eingeführt wurde, der Fahrplan der Linie 1 von einem 5-Minuten-Takt zu einem 7.5-Minuten-Takt ausgedünnt, mit der Begründung, die Linie 5 würde die Linie 1 entlasten. Nach meiner Einschätzung wird sich die Linie 5 auf die Dauer nicht halten können. Deshalb ist es nun nichts als gerechtfertigt, als Entlastung der Buslinie 1 die Zusammenlegung der Buslinien 11 und 15 voranzutreiben).</p>			
169.	<p>Begegnungszonen sind wichtig. Spielstrassen sollten als Begegnungszonen geschaffen werden. Frage: Ist dies umsetzbar? Was sind die Voraussetzungen dazu?</p>	<p>Konkrete Verkehrsregime auf Strassenabschnitten sind nicht Gegenstand des REK.</p> <p>Das Gesamtverkehrskonzept sieht für die Fenkern-Gallus-, Gemeindehausstrasse Süd und das Bell-Areal (M-1-4) die Einführung von Fussgänger- oder Begegnungszonen vor. Die Massnahmen des GVKK für den siedlungsverträglichen Betrieb von Quartierstrassen (M-5-9) werden prioritär behandelt.</p> <p>Für Privatstrassen ist ein konkretes Projekt der</p>	B15	Nein.

		Stadt Kriens zur Genehmigung einzugeben.		
170.	<p>Wohnen und Arbeiten am selben Ort ist auch in verkehrstechnischer Hinsicht förderlich. Gleichwohl muss das angesiedelte Gewerbe gestützt und gefördert werden. Dazu gehören nebst steuerlicher Anreize auch die infrastrukturellen Rahmenbedingungen, sprich eine gute Erschliessung für alle Verkehrsteilnehmenden. Das Areal wie auch das Wohnquartier am Oberkuonimattweg ist über die Industriestrasse erschlossen und dies soll auch so bleiben. Der Mattenhofkreisel funktioniert. Das haben alle umliegenden betroffenen Nutzenden und Teilnehmenden am runden Tisch bestätigt. Probleme bietet ab und zu der Rückstau, welcher durch die Lichtsignalanlage (LSA) auf der Ringstrasse verursacht wird. Schon jetzt wird die Ausfahrt von der Grabenhofstrasse in die Ringstrasse trotz Grünlicht partiell behindert insb., wenn Lastwagen vor der LSA stehen. Umso nötiger ist die hindernisfreie Ausfahrt über den Mattenhofkreisel. Ein Abhängen der Industriestrasse vom Kreisel Mattenhof für den motorisierten Individualverkehr (MIV) lehnen wir mit aller Deutlichkeit ab. Es bestehen auf dem Areal über 800 Parkplätze, welche nach Auflagen erstellt</p>	<p>Mit der zukünftigen Entwicklung von Arbeitsgebieten hin zu gemischten städtischen Quartieren rücken Wohnen und Arbeiten näher zusammen und leisten damit einen Beitrag zur Reduktion des Verkehrsaufkommens.</p> <p>Der Mattenhof – Knoten gehört zur Kantonsstrasse K19 (Ringstrasse). Die Projektierung obliegt dem Kanton Luzern.</p>	A4	Nein.

werden mussten. Ebenfalls bestehen beim Oberkuonimattweg, welcher über die Industriestrasse erschlossen ist, Einstellhallen und Aussenparkplätze, die für den Bau der Wohnliegenschaften gefordert wurden. Wie sollen sie ohne anständige Erschliessung genutzt werden können? Trotzdem verursacht die Industriestrasse keinen übermässigen Verkehr. Wie unabhängige Gutachten bestätigen sind die Frequenzen über die letzten Jahre erheblich zurückgegangen. Bis jetzt wurde uns auch keine Alternative, gleichwertige (hindernisfreie) Erschliessung aufgezeigt. Eine Erschliessung über die Ringstrasse/Schweighofstrasse erachten wir als wenig sinnvoll, ist die Ringstrasse schon jetzt stark belastet. Zu- oder Ausfahrten über die Schweighofstrasse, welche gar keinen Platz für eine zweispurige Verkehrsführung bietet, würden zu unerwünschten Stausituationen im Quartier führen. Heute dient diese Strasse dem Velo- und Fussverkehr. Die Areale beidseitig der Industriestrasse erfordern zweispurige Zu- und Ausfahrten in Richtung Autobahnzubringer und stadtwärts. Diese Zufahrten sind auch nötig, um dem Gewerbe vor Ort die nötige Flexibilität zu gewährleisten. Die Parzelle 4824 (Bauprojekt Anliker) kann ebenfalls über die Industriestrasse

erschlossen werden. Für eine Mitbenutzung würden wir Hand bieten. Es kann nicht sein, dass unsere Erschliessungsstrasse, welche eine Ansiedelung vor Ort erst ermöglichte, nun zur Erreichung einer besseren Aufenthaltsqualität beim Kreisel ihre Funktion verlieren soll. Der Kreisel Mattenhof hat den Verkehr vom Autobahnzubringer abzuwickeln und soll nicht ohne Not eingeschränkt werden. Das Ausüben der Mobilitätsbedürfnisse muss gewährleistet und darf nicht eingeschränkt werden, auch wenn die nachhaltige Entwicklung in Luzern Süd ohne Ausbau des Strassennetzes erfolgen soll. Gefordert auf dem Areal wird nicht ein Ausbau des Strassennetzes, sondern der Erhalt der Industriestrasse als Erschliessungsstrasse für das Areal sowie auch für die angrenzenden Wohnhäuser am Ober-Kuonimattweg. Wie der Bogenweg als künftiges identitätsstiftendes Element gepriesen wird, so ist die Industriestrasse, welche im Gegensatz zum Bogenweg schon seit vielen Jahren Realität ist, ein identitätsstiftendes Element und integraler Bestandteil des gesamten Areals, was sich auch in unserem Logo widerspiegelt. Eine Veloschnellspur über die Industriestrasse lehnen wir mit aller Konsequenz ab. Dafür ist die Zeit nicht reif. Auf dem Areal finden zahlreiche Ab- und Anlieferungen statt, auch mit Lastenschlepper. Es

	<p>besteht ein hohes Sicherheits- und Behinderungsrisiko für die anliegenden Betriebe. Wir beantragen die Führung des Bogenweges mit der betroffenen Eigentümerschaft festzulegen. In jedem Fall ist die Führung des Bogenwegs auf Kosten der Stadt Kriens zu realisieren. Wir schlagen vor, dass der Bogenweg in einer 1. Phase als Veloweg auf der Höhe der Industriestrasse endet. Eine Velospur kann bspw. entlang des Ober-Kuonimattwegs weiterführen und in die Südallee einmünden. Einen Veloweg über den Kreisel ist unsinnig.</p>			
171.	<p>Öffentlicher Verkehr: Über die Industriestrasse war ursprünglich eine Buslinie Richtung Norden (Gelände Pilatusmarkt) vorgesehen, weshalb diese auf 7m Breite erstellt werden musste. Das Projekt scheiterte primär aufgrund der Opposition der Nutzerschaft der Schrebergärten (und auch aktuell findet die Idee dieser Busführung keinen Anklang). Es musste in der Folge die Ringstrasse erstellt werden. Die Erschliessung (Buslinien, Haltestellen) hat sich künftig an der Zentrumslage auszurichten und soll vom Bestand her aufrecht erhalten bleiben.</p>	<p>Die aktuelle strategische Planung sieht keine öV-Verbindung über die Industriestrasse vor. Entwicklungen des öV sollen sich jedoch wann immer möglich am Bestand orientieren.</p> <p>Mit der Führung der öV-Linien auf der K 19 Ringstrasse wird den angestrebten Entwicklungen gemäss «Regelwerk LuzernSüd» entlang der Ringstrasse Rechnung getragen um eine möglichst effiziente öV-Abdeckung sicherzustellen.</p> <p>Die parallele Führung einer weiteren öV-Achse neben der K 19 Ringstrasse ist nicht vorgesehen.</p>	A4	Kenntnisnahme.

172.	Motelstrasse für den MIV schliessen, dies soll ausschliesslich eine Fussgänger- und Veloverbindung darstellen, als Aufwertung des Quartiers und für mehr Lebensqualität.	In der Motelstrasse werden verkehrsberuhigende Massnahmen realisiert und auf Tempo 30 reduziert	B2	Kenntnisnahme.
173.	Horwerstrasse in 30er Zone umwandeln. Aufenthaltsqualität entlang der Strasse mit Raum und Begrünung erhöhen. Separate Radwege erstellen.	Velowegkonzept wird in Zuge der angenommenen Gegeninitiative «Krienser Velonetz jetzt! » erarbeitet und umgesetzt. Tempo 30 auf der Horwerstrasse ist nicht vorgesehen.	B2	Kenntnisnahme.
174.	Die Umsetzung der geplanten Radwege, die seit längerem im Fokus liegen, wie, z.B. Eichwaldstrasse! Querungen ermöglichen und viel Raum für Fusswege und Velowege schaffen, dies bedeutet Lebensqualität und Aufenthaltsqualität. Dies geht nun mal nur auf Kosten des MIV, anders erreichen wir das nicht.	Das Velowegkonzept wird im Zuge des angenommenen Gegenvorschlags zur Gemeindeinitiative «Krienser Velonetz jetzt!» umgesetzt. Die Verkehrsausrichtung wird mittels Verkehrsrichtplan erlassen.	B2	Kenntnisnahme.
175.	Das REK ist eine umfassende und genaue Grundlage, um die Entwicklung von Kriens zu lenken. Das Ziel muss nicht Quantität (immer mehr, immer höher, immer intensiver) sein, sondern die Qualität muss im Vordergrund stehen: Hohe Lebensqualität für alle. Solange der öffentliche Verkehr bloss einen Anteil von nur ca. 30% hat, ist eine Verringerung des MIV nicht realistisch. Die Zunahme von ca. 5000 Einwohnern bis 2040 wird	Das vorliegende REK stellt die formulierte Herausforderung fest. Mit der Einführung einer Wachstumslenkung, sollen die quantitativen Veränderungen besser gesteuert werden. Mittels qualitativen Handlungsgrundsätzen und Massnahmen, soll die Qualität in der räumlichen Entwicklung sichergestellt und wo angezeigt,	D5	Kenntnisnahme.

	<p>die Verkehrsinfrastruktur über die bereits heute existierende Belastungsgrenze bringen. Der Ausbau des Strassennetzes ist nicht möglich aus Platzgründen, aus finanziellen Gründen und aus Gründen des Klimaschutzes. Es braucht also einen markanten Ausbau des ÖV und für Kurzstrecken braucht es ein zusammenhängendes, attraktives Velo Netz.</p>	<p>verbessert werden.</p>		
176.	<p>In Bezug auf Verkehr und Mobilität sind aus unserer Sicht visionäre Ansätze erforderlich, die in den vorliegenden Ideen nicht berücksichtigt sind. Die vorgeschlagenen Massnahmen basieren eher auf kleinen Optimierungen und der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Eine Zentrumsumfahrung für den Transitverkehr sowie eine leistungseffiziente und verkürzende Reisezeitoption im öffentlichen Verkehr zum Bahnhof Luzern sollten im Mittelpunkt unserer visionären Ansätze stehen. Dies ist in diesem Konzept überhaupt nicht enthalten und muss ergänzt werden.</p>	<p>Mit dem Gesamtverkehrskonzept GVKK und dessen Überführung in einen Verkehrsrichtplan werden die strategischen Grundlagen im Kompetenzbereich der Stadt Kriens definiert und behördenverbindlich festgeschrieben. Diese Grundlagen sehen vor, die vorhanden Verkehrsflächen optimiert zu nutzen.</p> <p>Eine Umfahrung von Kriens ist ein alter Wunsch. Bereits 1979 wurde ein kurzer Tunnel in einer Gemeindeabstimmung abgelehnt. Da ein Krienser Zentrum mit wenig motorisiertem Individualverkehr weiterhin wünschbar ist, kam es immer wieder zu entsprechenden politischen Forderungen.</p> <p>Visionäre Ansätze können weiterhin verfolgt werden, bis diese umgesetzt werden können, muss das vorhandene Verkehrssystem weiter optimiert</p>	D4	Nein.

		werden.		
177.	Es ist nicht zielführend, den Fokus darauf zu legen, Verkehrskapazitäten und Parkplätze gezielt einzuschränken. Insbesondere sollte die Möglichkeit genutzt werden, durch Anpassung an moderne Mobilitätsformen wie E-Ladestationen und Carsharing die Mobilität zu verbessern. Dabei sollte die Anzahl der Parkplätze beibehalten oder sogar erhöht werden, und die Kapazität an Kurzzeitparkplätzen sollte ausgebaut werden. Auch für das Gewerbe und die Wirtschaft sind Mobilität und die Verfügbarkeit von Parkplätzen von grosser Bedeutung. Es ist wichtig, dass die Stadt Kriens weiterhin attraktiv für Wirtschaft und Gewerbe bleibt und nicht nur zur Wohnstadt verkommt. Das Gewerbe soll nicht weiter aus dem Zentrum in die Peripherie verdrängt werden.	Siehe Stellungnahme Nr. 161.	D4	Kenntnisnahme.
178.	Wir sehen keinen Mehrwert von Freiflächen auf der Luzernerstrasse, da diese den Verkehr beeinträchtigen würden. Die Luzernerstrasse sollte eine verkehrsorientierte Strasse bleiben und nicht durch Freiflächen eingeschränkt werden. Hingegen fehlt aus unserer Sicht eine Vision eines echten verkehrsfreien Zentrums mit Flanierzone im Zentrum. Die Bedürfnisse der Bevölkerung von	Siehe Stellungnahme Nr. 161. Das GVKK sieht vor, eine Flanierzone in der Gallusstrasse mittels Machbarkeitsstudie zu prüfen. Für diese Arbeiten wird zurzeit ein Planungsbüro gesucht.	D4	Kenntnisnahme.

	Kriens werden aus unserer Sicht diesbezüglich viel zu wenig berücksichtigt.			
179.	Kriens verfügt bereits heute über eine grosse Anzahl qualitativ hochwertiger Naherholungsgebiete in unmittelbarer Nähe, was die Attraktivität von Kriens ausmacht. Künstliche oder ideologische Beschränkungen für die Eigentümerschaft oder der Verlust von Kapazitäten wichtiger Verkehrsachsen zugunsten von weiteren Freiflächen lehnen wir ab.	Siehe Stellungnahme Nr. 161.	D4	Kenntnisnahme.
180.	Wir unterstützen die Förderung des Langsamverkehrs, jedoch lehnen wir die im Konzept vorgesehene Förderung auf Kosten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ab. Insbesondere lehnen wir die Förderung des Langsamverkehrs auf der Horwerstrasse ab, da bereits eine sehr gut ausgebaute Veloverbindung zwischen dem Friedhof und der Gemeinde Horw besteht. Die Horwerstrasse sollte weiterhin dem motorisierten Individualverkehr dienen.	Das kantonale Velo Netz sieht verschiedene Netzkategorien vor, mit unterschiedlichem Ausbaustandart. Die Schlundstrasse wird voraussichtlich zu einer Velovorzugsoute, die Horwerstrasse zu einer Hauptverbindung. Auf der Horwerstrasse wird keine Förderung auf Kosten des MIV erfolgen. Siehe Stellungnahme zur Thematik REK Hauptbericht Kapitel 3.2.	D4	Kenntnisnahme.
181.	Wir unterstützen die Aufhebung überirdischer Sammelparkplätze zugunsten von Freiflächen nur, wenn diese 1:1 mit unterirdischen Parkplätzen kompensiert werden. Eine rein ideologische	Mit der unterirdischen Sammlung von Parkplätzen ist keine Reduktion des Parkplatzangebotes vorgesehen. Die Erstellung dieser unterirdischen Parkieranlagen liegt hauptsächlich in der	D4	Kenntnisnahme.

	Verdrängungspolitik, wie sie von der Stadt Luzern betrieben wird, lehnen wir entschieden ab.	Kompetenz privater Grundeigentümerschaft. Die Neuerstellung von Parkieranlagen hat sich an den aktuellen Rahmenbedingungen (Gesetz, räumlich, Mobilitätsbedürfnisse etc.) zu orientieren.		
182.	Anpassung der Parkplatzzahl – Mehr Kurzzeitparkplätze: Zur Unterstützung des lokalen Handels und Gewerbes fordern wir eine Erhöhung der Zahl an Kurzzeitparkplätzen. Diese sind unerlässlich, um Kunden den Zugang zu unseren Geschäften und Dienstleistungen zu erleichtern, insbesondere für jene, die schwere oder sperrige Einkäufe tätigen.	Das GVKK sieht ein Parkplatzkonzept vor. Eine Reduktion des Angebots von öffentlichen Parkierungsmöglichkeiten ist im Stadtkern nicht vorgesehen.	E1	Kenntnisnahme.
183.	Beibehaltung von Hauptverkehrsachsen: Wir bestehen darauf, dass wichtige Verkehrsachsen wie die Schachen/Amlehnstrasse, Luzernerstrasse und die Horwerstrasse weiterhin als verkehrsorientierte Strassen für den motorisierten Individualverkehr erhalten bleiben. Diese Hauptverkehrsachsen sind essenziell für den Waren- und Dienstleistungsverkehr und somit für das Überleben und Gedeihen des lokalen Gewerbes. Die Strassen dürfen keinesfalls durch Langsamverkehr, Begrünungen, Freiflächen, etc. zum Erliegen	Der Strassenraum wird von Fassade zu Fassade betrachtet und besteht aus verschiedenen Flächen: einer Fahrbahn für den öV, den MIV und Velofahrende, einem Trottoir für zu Fuss Gehende sowie Grünelementen. Gemäss REK sollen die Flächen für den Langsamverkehr und die Grünflächen attraktiver gestaltet werden. Dies führt nicht dazu, dass der Verkehr zum Erliegen gebracht wird. Die Horwerstrasse ist verkehrsorientiert, die Schachen-/Amlehnstrasse siedlungsorientiert und	E1	Kenntnisnahme.

	gebracht werden.	<p>die Luzernerstrasse im Zentrum eine Mischform. Auch der Langsamverkehr gehört zum Verkehr. Die Schachen-/Amlehnstrasse stellt gemäss GVKK eine Velovorzugsroute dar.</p> <p>Siehe Stellungnahme zur Thematik REK Hauptbericht Kapitel 3.2.</p>		
184.	<p>Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für gewerblichen Verkehr: Um das Gewerbe in Kriens zu stärken, ist es notwendig, die Verkehrsinfrastruktur speziell für den gewerblichen motorisierten Individualverkehr auszubauen. Dies beinhaltet die Schaffung von Ladezonen, die Verbesserung der Verkehrsführung und die Erhöhung der Kapazität auf Hauptverkehrsrouten.</p>	<p>Der gewerbliche Verkehr ist bei der Weiterentwicklung des Verkehrssystems zu berücksichtigen. Gesamthaft steht eine begrenzte Verkehrsfläche zur Verfügung, welche den verschiedenen Mobilitätsbedürfnissen und –formen zu dienen hat.</p> <p>Mittels Optimierungen und neuer Technologien, kann von einer Erhöhung der Verkehrskapazitäten, im Rahmen der verfügbaren Flächen, ausgegangen werden.</p> <p>Insbesondere für den Logistikverkehr sollen in neu gestalteten Erschliessungen zusätzliche Lösungen gefunden werden. So sind im Bell-Areal mit der «Werkgasse» oder der Zurverfügungstellung von Paketboxen neue Lösungen für die gewerbliche Logistik vorgesehen.</p>	E1	Kenntnisnahme.

185.	Bei Gemeindestrassen 1.Klasse ist von einer Veränderung des Verkehrsregimes abzusehen.	Die Hoheit der Signalisation von Gemeindestrassen 1. Klasse liegt beim Kanton. Massnahmen erfolgen auf Antrag der Stadt Kriens durch den Kanton. Einführung von Tempo 30 kann im Rahmen konkreter Projektabsichten und auf Grund übergeordneten gesetzlichen Verpflichtungen (Lärmschutz) geprüft werden.	D11	Kenntnisnahme.
186.	Die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs, sollen wie die des Velos und des öffentlichen Verkehrs, in der Strategie Gesamtverkehr berücksichtigt werden.	Der motorisierte Individualverkehr wird in der Strategie Gesamtverkehr resp. im GVKK wie alle anderen Verkehrsteilnehmer berücksichtigt.	D11	Kenntnisnahme.
187.	Da der MIV ein wichtiges Fortbewegungsmittel der Krienser ist, soll bei Wohnnutzungen genügend Parkmöglichkeiten eingeplant werden.	Die Parkmöglichkeiten sollen von der Erschliessungsqualität an den öffentlichen Verkehr abhängen. Wenn die Stadt Kriens den Verkehr bewältigen möchte, ist ein Umdenken nötig.	D11	Kenntnisnahme.
188.	Die im REK definierten Verbindungsachsen zwischen den neuen Zentrumszonen, sollen auf eine zukünftige Verbreiterung vorbereitet werden. Es soll in Zukunft möglich sein eine Busspur nachzurüsten.	Die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs wird auf allen Linien geprüft und wo sinnvoll umgesetzt. Eine allgemeine Verbreiterung der Fahrbahn für den MIV führt zu unerwünschtem Mehrverkehr.	D11	Kenntnisnahme.
189.	Die Abstände von neuen Bauten zur Strasse sind bei mindestens 5m Abstand mit einer Neubaulinie zu kennzeichnen, dies soll gestützt auf das	Die formulierte Eingabe ist Bestandteil eines politischen Vorstosses (Postulate Nr. 234/2024: «Raum sichern») und wird im Rahmen dessen	D11	Nein.

	Strassenreglement Art. 20 erfolgen.	Bearbeitung durch den Einwohnerrat behandelt.		
190.	Die im Strassenreglement der Stadt Kriens festgelegten Fahrbahnbreiten sind überall in Kriens anzustreben und bei nicht erfüllen zu verbreitern.	Strassen im Bestand können nicht ohne Weiteres verbreitert werden. Es wird zur Kenntnis genommen, Strassenbreiten zu überprüfen.	D11	Kenntnisnahme.
191.	Wir unterstützen die Aufhebung überirdischer Sammelparkplätze zugunsten von Freiflächen nur, wenn die Parkkapazität in Einstellhallen mindestens gleichbleibend oder ausgebaut wird.	Siehe Stellungnahme Nr. 182.	D4	Kenntnisnahme.
192.	Dem Velo- und Fussverkehr soll mehr Bedeutung zukommen. Mit zunehmenden Velo- und E-Bike-Verkehr nimmt aber die Unfallgefahr auf gemischten Fuss-/Velowegen zu. Entsprechend sollte gleich wie in anderen Ländern und auch Schweizer Gemeinden getrennte Verkehrsnetze für Velofahren und solche für Fussgänger angezielt werden. Bezüglich Unfallgefahr sollten längerfristig Trottoir Randsteine vermieden werden und stattdessen kleine „Grünstreifen“ realisiert werden.	Dieser Punkt ist bekannt, wird Kenntnisnahme genommen und wo möglich umgesetzt.	B21	Kenntnisnahme.
193.	Thema Verkehr Schachenstrasse: Die Schachenstrasse ist ja auch in ihrem Konzept als Hauptveloweg eingezeichnet. Für Velofahrer ist es	Die zukünftige Gestaltung der Schachen-/Amlehnstrasse wird aktuell im Rahmen eines gesonderten Planungsverfahren und in	B18	Kenntnisnahme.

aktuell eine recht gefährliche Strecke, da die Schachenstrasse als Ausweichstrasse der Luzernerstrasse sehr stark frequentiert ist, was in den letzten Jahren massiv zugenommen hat. Tempo 30 hat sich ja leider erledigt und würde für die Anzahl der Autos für diese Strasse, ausser Lärm- und Emissionsminderung, nichts bringen.

Deshalb möchte ich folgenden Vorschlag machen: Zufahrt Schachenstrasse nur für Anwohner/ Zulieferung. Ausnahmen bei Veranstaltungen. Der Mehrverkehr über die Luzernerstrasse würde zwar erst einmal mehr Stau geben, jedoch: Die Betroffenen würden (falls möglich) ihre Arbeitszeiten variieren, um nicht im Stau zu stehen. Einige würden auf den ÖV umsteigen, weil es keinen Zeitgewinn im Auto geben würde. Zu überlegen wäre ein finanzieller Anreiz, indem die Stadt Kriens seinen Einwohnern bei einem Streckenabo einen Pauschalbetrag zuzahlen würde. Es könnte von der Stadt aus eine "Mitfahr- Onlineplattform" angeboten werden, so dass diese durch ihre Seriosität und Authentifizierung der Fahrer und Mitfahrer gut frequentiert wäre und so die Anzahl der Fahrzeuge verringert werden würde.

Zusammenarbeit mit dem Kanton erarbeitet. Mittels einem Planungsbericht an den Einwohnerrat soll über die Absichten berichtet werden.

Diese Absichten haben sowohl die verschiedenen Mobilitäts- und Sicherheitsinteressen, als auch die vielzähligen politischen Vorentscheidungen zu berücksichtigen.

Massnahmen zur Lenkung des Mobilitätsverhaltens mittels Anreizen sind begleitend möglich.

194.	Das Gewerbegebiet Obernau/Blattig ist für den kommunalen Bedarf bestimmt. Aufgrund seiner verkehrstechnisch peripheren Lage ist sicher zu stellen, dass sich hier keine verkehrsintensiven Anlagen niederlassen. Verkehrsintensive Anlagen gehören in das Gewerbegebiet Schlund	Mit dem Ausbau der Renglochstrasse mit Radverkehrsanlage und der Einführung der öV Anbindung Richtung Littau/Luzern und Malers ist das Gewerbegebiet Obernau/Blattig bestens erschlossen. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist vorzunehmen. Dabei muss projektspezifisch abgewogen werden, in Bezug auf verkehrsintensive Nutzungen in diesem Gebiet.	D6	Kenntnisnahme.
195.	Schachenstrasse: Ich weiss, das scheint seit Jahren ein heisses Eisen zu sein. Die Strasse kann nicht ein sicherer Schulweg, eine Begegnungszone, eine Veloachse UND eine Entlastungsstrasse für Autos gleichzeitig bleiben. Als tägliche Nutzerin dieser Strasse (Velo und zu Fuss) finde ich, dass dieses Thema mit hoher Priorität angegangen werden muss, bevor es weitere/schlimmere Unfälle gibt. Die Sicherheit der vielen Kinder geht vor!	Siehe Stellungnahme Nr. 193. Die Schulwegsicherheit wird hoch gewichtet und die Lösungsfindung massgeblich mitbestimmen.	B12	Kenntnisnahme.
196.	Ausbau Hauptnetz Fuss- und Veloverkehr zur Verbindung wichtiger Ziele und die Stadtteile untereinander: Im Entwicklungskonzept werden die wichtigsten Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr dargestellt. Dabei fehlt eine angemessene Verbindung vom Mattenhof Richtung Horw Zentrum. Die Gemeinde Horw hat vor kurzem ein Velokonzept für die Hauptrouten erarbeitet	Die ausgewiesenen Verbindungsrouten decken sich mit den Zielbildern des Gesamtverkehrskonzept Kriens (2018) und dem Grundkonzept Verkehr LuzernSüd (2015) . Der behördenverbindliche Teilrichtplan «Regelwerk LuzernSüd» hält unter Kapitel D.12 die zu schliessenden Netzlücken fest. Darin ist der	C2	Kenntnisnahme.

	<p>(Konzept: https://www.horw.ch/projekte/29893). Dabei hat die Gemeinde Horw das Netz auf dem Stadtgebiet der Stadt Kriens weitergedacht. Richtung Zentrum Kriens: via Ringstrasse, Schlundmatt und Schlundstrasse, Richtung Mattenhof: Hauptroute via Kuonimatt (Veilchenstrasse) und als Rückfallebene via Wegmatt und Horwerstrasse.</p> <p>Antrag: Wir beantragen, im Entwicklungskonzept zwischen Mattenhof und Horw Zentrum und zwischen Stadtzentrum Kriens (via Schlundstrasse) und Horw Zentrum in Abstimmung mit der Gemeinde Horw ein angemessenes Hauptnetz für den Fuss- und Veloverkehr abzubilden.</p>	<p>Bogenweg als «regional wichtige Velowegverbindung» vom Mattenplatz in Richtung Horw (Campus Süd) vorgesehen.</p> <p>Die Abstimmung mit der Gemeinde Horw erfolgt über die gemeinsame Steuerungsgruppe LuzernSüd und in Zusammenarbeit mit dem Kanton Luzern in der Erarbeitung des neuen kantonalen Radroutenkonzept.</p>		
197.	Die Strategie Gesamtverkehr und die Umsetzung sind sinnvoll, notwendig und wichtig.		D5	Kenntnisnahme.
198.	Das Velonetz ist in erster Priorität zu realisieren. Die Velohauptachse Schachenstrasse ist unverzüglich zu realisieren.	Siehe Stellungnahme Nr. 193.	D5	Kenntnisnahme.
199.	Rund 10'000 Krienser:innen arbeiten ausserhalb von Kriens. Dies führt zu grossen Pendlerströmen und überlastet das Strassennetz während der Spitzenstunden. Damit sich die Stadt Kriens wie beabsichtigt zur «Stadt der kurzen Wege»	<p>Siehe Stellungnahme Nr. 39 und 193.</p> <p>1. Siehe Stellungnahme Nr. 47.</p> <p>2. Der Ausbau von öV wird mit der öV-</p>	D6	<p>1. Ja.</p> <p>2. Nein.</p> <p>3. Umsetzung in konkreten</p>

weiterentwickeln kann, genügt es nicht, das momentane Verhältnis der Anzahl Bewohnenden zur Anzahl Beschäftigten von 2:1 zu wahren.

1. Langfristig ist ein ausgeglichenes Verhältnis der Anzahl Bewohnenden zur Anzahl Beschäftigten anzustreben.

2. Bund und Kanton investieren in den kommenden Jahren massiv in die Strasseninfrastruktur auf dem Stadtgebiet (Bypass, Renggloch). Dies wird zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung des MIV und einer Mehrbelastung des städtischen Strassennetzes führen. Dies führt zusammen mit dem prognostizierten Bevölkerungswachstum zu grossen Herausforderungen, welche die Stadt nicht allein bewältigen kann. Kriens muss auch während Bau und Betrieb des Bypasses für alle Verkehrsteilnehmenden erreichbar bleiben. Ein weiterer Ausbau des Strassennetzes ist nicht möglich: aus Platzgründen, aus finanziellen Gründen und aus Gründen des Klimaschutzes. Es braucht einen markanten Ausbau des ÖV und ein zusammenhängendes attraktives Velo Netz. Angesichts der anstehenden Herausforderungen ist das Entwicklungskonzept Verkehr und Mobilität sehr mager ausgefallen.

Angebotsplanung (Bus 2040, AgglomMobil4 u.w.) vorgesehen. Der Ausbau der Veloweginfrastruktur ist Auftrag des Gegenvorschlags zur Veloweginitiative.

3. Die erwähnten Abschnitte sind Gegenstand konkreter Umsetzungsprojekte.

4. Für die stadtverträgliche Realisierung des Infrastrukturprojekts Bypass, läuft eine gemeinsame Planung und Abstimmung mit Bund und Kanton. Die Ergebnisse dieser Abstimmung werden laufend in die Ortsplanung eingearbeitet.

5. Die wichtigsten verkehrlichen Belange werden mit dem kommunalen Verkehrsrichtplan behandelt.

Für das sich sehr dynamisch entwickelnde Gebiet LuzernSüd steht mit dem Grundkonzept Verkehr LuzernSüd eine durch das Regelwerk LuzernSüd verbindliche Handhabung für private Abstellplätze.

Für den Talboden bestehen mit Art. 14 des aktuellen Parkplatzreglements Möglichkeiten für den Umgang.

Mittelfristig ist eine Revision des

Projekten.

4. Laufende Planung.

5. Kenntnisnahme.

	<p>3. Die Veloverbindungen Bogenweg, Schachen-Amlehnstrasse, Eichwilstrasse etc. ertragen keinen Aufschub mehr und sind sofort zu erstellen.</p> <p>4. Im REK fehlen die Auswirkungen des Bypasses auf die Verkehrssysteme und den Siedlungsraum; Diese sind zwingend zu berücksichtigen.</p> <p>5. Aussagen zur Priorisierung der erwähnten Massnahmen im Verkehrsbereich. Prioritär umgesetzt werden muss, die Velohauptachse Schachenstrasse das städtische Velowegkonzepts, die Aktualisierung der Bestimmungen zum ruhenden Verkehr im Parkplatzreglement. Gewisse Nachbargemeinden haben das Reglement im Rahmen der Ortsplanung revidiert. Wir sind überzeugt, dass sich der Stadtrat dazu Gedanken gemacht hat und erwarten, dass er diese Transparent macht. Auf die lange Bank schieben und damit grosszügiger sein als die Nachbargemeinden oder grosszügiger als die Verkehrsprognosen es zulassen, ist sicher falsch.</p>	Parkplatzreglements notwendig.		
200.	Dem Veloverkehr wurde in der Vergangenheit sicher zu wenig Beachtung geschenkt. Darum erstaunt es mich umso mehr, dass zwischen dem Gebiet «Kuonimatt Wohnen» und «Kuonimatt Arbeiten», in	Die verschiedenen Velowegverbindungen werden in verschieden Standards realisiert. Während auf den Quartierstrassen lediglich den Strassenraum begleitende Velorouten möglich sind, soll der	A5	Kenntnisnahme.

kaum 50 m Abstand, sogar zwei Linienführungen geplant sind!? Die Fortsetzung des Bogenweges mündet in den Weg, parallel zur Ringstrasse, welcher nach Horw unter den Bahngeleisen und vor der Unterführung, am Gleis der Zentralbahn entlang, zum Technikum führt. Falls eine Veloverbindung über die Dattenmattstrasse erforderlich sein sollte, so besteht die Möglichkeit, mit einem ca. 30 m langen Anschluss die Verbindung zwischen der Dattenmattstrasse und dem neuen Bogenweg herzustellen! Die Firma Marti AG wird wohl kaum, schon aus Sicherheitsgründen, Velo und Fussgängerverkehr auf Ihrem Grundstück dulden. In diesem Abschnitt scheinen Überlegungen betreffend Kosten/Nutzen auf der Strecke geblieben zu sein. Oder sind ev. die prekären, finanziellen Verhältnisse der Stadt Kriens in der Vergangenheit, bereits aus dem kollektiven Gedächtnis verdrängt?

Anmerkung: Die Stadt Kriens hat seit Generationen, sich über die Pflicht hinweggesetzt, ihr Gebiet zu erschliessen. Der Grundeigentümer wurde vor die Wahl gestellt, sein Grundstück selbst zu erschliessen oder sein Bauvorhaben zu beerdigen. Dies ist einer der Gründe warum wir in der Kuonimatt so viele private Strassen und

Bogenweg als Velohauptroute ausgeprägt werden.

Die Stadt verpflichtet sich für eine kooperative Planungszusammenarbeit mit der betroffenen Grundeigentümerschaft, der adäquaten Vertretung des öffentlichen Interesses, sowie zu einer finanz- als auch bodenökonomische Realisierung.

Der Standard auf den Velohaupttrouten ist die Dimensionierung gemäss Optimalfall – Abweichungen sind zu begründen. Ein Koexistenz Prinzip ist möglich bei wenig MIV und tiefen Geschwindigkeiten. In bebauten Gebieten abseits von Hauptachsen stellt die Velostrasse einen Optimalfall dar. Insgesamt ermöglicht der betriebliche Standard eine stete Fahrt.

Der Standard auf den übrigen Velorouten ist eine unterbruchsfreie und adäquate Führung des Veloverkehrs gemäss den gültigen Normen und Standards. Der Minimalfall ist zu gewährleisten. Abseits von Hauptachsen in bebauten Gebieten stellen verkehrsberuhigte Quartierstrassen den Optimalfall dar (ohne separate Velomarkierung/-fläche).

	<p>Strassengenossenschaften haben. Bis in die jüngste Vergangenheit hat dies im äussersten Zipfel der Gemeinde auch mehr oder weniger funktioniert. In diesem Gebiet hat nun mit der Entwicklung und dem Wachstum eine Art «Globalisierung» stattgefunden. Die Anforderungen an eine Vernetzung gehen mittlerweile über die ursprünglichen, lokalen Bedürfnisse hinaus. Der Anspruch und Druck wird mittlerweile von ausserhalb aufgebaut. Aufgrund dieses geschichtlichen Hintergrundes, tut die Stadt gut daran, ihre Planung unter dem Aspekt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mit minimalen Kosten das Best mögliche herauszuholen. • Den unnötigen Verschleiss von Ressourcen (Land) möglichst zu vermeiden. • Die Einschränkung von Privateigentum so knapp wie möglich zu halten. • Im Bewusstsein zu planen, dass einfach über privat erstellte Werke verfügt wird. • Dass Grundbesitzer nicht für die «alten Sünden der Gemeinde» abgestraft werden. • Das gegenseitige Vertrauen zwischen Eigentümer und Stadt wieder zu verbessern ist. 			
201.	Nach dem aufschlussreichen Infoanlass vom 10.01.24, im Schappe Kulturquadrat mache ich	Siehe Stellungnahme Nr. 177.	A5	Kenntnisnahme

gerne von der Möglichkeit einer Stellungnahme gebrauch: Als Stiftungsratspräsident der Josef-Buholzer-Stiftung und alteingesessener Krienser liegt mir die Zukunft von Kriens am Herzen! Die erschreckende Konzeptlosigkeit bei der Entwicklung der Infrastruktur in Kriens habe ich in all den Jahren «hautnah» miterlebt. Den Versuch, mit dem neuen Entwicklungskonzept (REK) diesem Umstand entgegenzutreten, kann ich nur begrüßen. Leider ist in der Vergangenheit so viel schiefgelaufen, dass heute nur noch punktuelle Korrekturen möglich sind. Eine weitere, grundlegende Chance wird wiederum vergeben, indem eine Umfahrung des Siedlungsraums in einem Sonnenbergtunnel nicht in Betracht gezogen wird. Mit der Planung des Beipasses und der Neugestaltung des Stadttors im Kupferhammer wären die Voraussetzungen vorhanden, sich wenigstens über einen möglichen Anschluss für eine Umfahrung Gedanken zu machen!

Die Problematik besteht darin: Kriens wird nie und nimmer ein «wohnliches» Zentrum haben, solange der übergeordnete Verkehr, Richtung Renggloch, sich durch den Stadtkern wälzt! Die Lärmgrenzwerte an der Luzernerstrasse werden überschritten, wie eine neue Messung zeigt. Der

Lärmschutz an der Luzernerstrasse muss neu beurteilt werden. Dies hat das Bundesgericht vor knapp einem Jahr entschieden, weil die alten Messungen nicht über jeden Zweifel erhaben waren. Die neuen Messungen haben leider ergeben, dass die Grenzwerte an allen Messpunkten «stark überschritten sind». Einmal mehr wird in Erwägung gezogen mit «Pflasterlipolitik», Tempo 30 und Flüsterbelag, das Problem in den Griff zu bekommen. Abhilfe kann, wie diverse Dörfer in Ob- und Nidwalden zeigen, nur eine Umfahrung bringen. Die Linienführung verlief vom Kupferhammer bis zur Verzweigung Hergiswald/Rengloch im Sonnenberg. Die Autobahn würde als Zubringer des Verkehrs aus Süden, z.B. Mattenhof und Kuonimatt funktionieren.

Dieser Lösungsansatz würde uns einige Vorteile bringen:

- Das bestehende Strassennetz würde merklich entlastet.
- Die Infrastruktur für den Langsamverkehr müsste kaum erweitert werden.
- Auf einige punktuelle Ausbauten könnte verzichtet werden.
- Der Stadtkern würde endlich zu dem werden, was er sein sollte, ein Zentrum für die Kommune.

	<ul style="list-style-type: none"> • Eine Tunnelvariante würde wenig Privateigentum tangieren. • Planung im Zusammenhang mit Stadttor, Bypass und Autobahnauffahrt wäre möglich 			
202.	<p>Verkehr und Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln.</p> <p>Gute Anbindungen mit dem öffentlichen Verkehr der Quartiere mit den Zentren von Kriens und Luzern wie aber auch genügend Parkplätze im Zentrum von Kriens (vgl. Eingabe Nr. 203) sind grundlegende Voraussetzungen für die Mobilität der älteren Bevölkerung, um am gesellschaftlichen Leben teilnehmen zu können. Dies ist in der „Altersstrategie 2030“ verbrieft und muss auch im räumlichen Entwicklungskonzept berücksichtigt werden. Als Beispiel für eine vorzunehmende flächeneffiziente und möglichst umweltverträgliche Mobilität seien die Buslinien 10, 11 und 15 genannt.</p> <p>Die vorgesehene Zusammenführung der Buslinien 11 und 15 führt zu einer flächeninsuffizienten Mobilität, da das Einzugsgebiet der Haltestellen an der Bergstrasse (Oberhusrain, Oberhusweg und Gemeindehaus) nicht mehr bedient werden. Das ist keine sinnvolle Optimierung. Der Zusammenschluss wird auch als Entlastung der Linie1 propagiert. Es</p>	<p>Siehe Stellungnahme Nr. 166 bezüglich öV-Planung.</p> <p>Mit Realisierung der in AggloMobil 4 festgelegten Massnahmen in Kriens wird das öV-Angebot nach Bewertungsmethodik des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) für eine Mehrheit der Krienser:innen verbessert.</p>	D9	Nein.

bleibt unberücksichtigt, wenn der 11er Bus ab Eichhof bis Bahnhof im gleichen Stau steckenbleibt. Man müsste die Linie ab Eichhof wieder wie zu Beginn der neuen Linienführung via Taubenhausestrasse führen und auf Höhe des Paulusplatzes in die Obergrundstrasse einbiegen lassen, da von da weg der Bus eine eigene Spur hat. Die Liberalen Senioren sind der Meinung, dass das gesamte System Sonnenberg/Obergütsch neugestaltet werden müsste. Es ist der 10er Bus Obergütsch, der die schnellste und sicherste Verbindung zum Bahnhof Luzern gewährleistet; dies zeigt sich immer wieder bei Staus; der 10er Bus ist in solchen Situationen pünktlich, die 1er und 11er Buslinien haben grosse Verspätungen.

Wir schlagen vor, die folgenden Varianten zu prüfen:

Linie 15 und 10 kombinieren

- Variante 1: Der Wendepunkt der Linie 10 wird verlegt und befindet sich neu im Gebiet „Hinter-Amlehn“. Hier können die Fahrgäste der Linie 15 zusteigen. Die Linie 10 wird verlängert vom Obergütsch nach Hinter Amlehn und zurück.
- Variante 2: Linie 15 mit Zusatzschleife. Der Bus Linie 15 fährt eine Schleife Hinter Amlehn – Obergütsch und zurück.

	<p>• Variante 3: In Kombination mit Variante 1 und 2, indem alternierend der Bus von der Krienser Busschleife direkt zum Bahnhof Luzern fährt, sog. Tangentiallinie. Bei dieser Variante muss gewährleistet bleiben, dass das Einzugsgebiet der Bergstrasse weiterhin bedient bleibt.</p> <p>Alle Varianten verlangen einen Ausbau des Fahrweges Hinter Amlehn – Obergütsch zu einer Fahrstrasse.</p> <p><u>Linie 15 und 11 kombinieren</u></p> <p>Bei dieser Variante muss gewährleistet bleiben, dass das Einzugsgebiet der Haltestellen an der Bergstrasse (Oberhusrain, Oberhusweg und Gemeindehaus) weiterhin bedient bleibt. Dies kann man erreichen, wenn der Bus alternierend via Gabeldingerstrasse oder Bergstrasse geführt wird.</p> <p>Ob Kombination 11er und 15er oder 10er und 15er ist zwingend, dass die Gabeldingerstrasse ausgebaut und mit einem Trottoir versehen wird, da dort viele Schüler zu den Hauptverkehrszeiten unterwegs sind.</p>			
203.	Ausbau der Verkehrskapazitäten für alle Verkehrsteilnehmenden und Beibehaltung oder Erhöhung der Anzahl der Parkplätze und Ausbau	<p>Siehe Stellungnahme Nr. 161 und 163.</p> <p>Es ist nicht vorgesehen die angebotene Anzahl an</p>	D9	Kenntnisnahme.

von Kurzzeitparkplätzen.

Wir vermissen visionäre Ansätze betreffend Verkehr und Mobilität. Eine Zentrumsumfahrung für den Transitverkehr, wie aber auch für das Einzugsgebiet Obernau und den entsprechenden öffentlichen Verkehr fehlt und muss ergänzt werden. Die vorgeschlagenen Massnahmen basieren eher auf kleinen Optimierungen und der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs.

Es ist keineswegs zielführend, Verkehrskapazitäten und Parkplätze gezielt einzuschränken. Die Anzahl der Parkplätze muss beibehalten oder sogar erhöht werden. Kurzzeitparkplätze mit einer Mindestdauer von 30 Minuten müssen ausgebaut werden. Auch für das Gewerbe und die Wirtschaft sind Mobilität und die Verfügbarkeit von Parkplätzen von grosser Bedeutung. Es ist wichtig, dass die Stadt Kriens weiterhin attraktiv für die Wirtschaft und das Gewerbe bleibt und nicht nur zur Wohnstadt verkommt. Das Gewerbe soll nicht weiter aus dem Zentrum in die Peripherie verdrängt werden.

Im Weiteren sollte die Möglichkeit genutzt werden, durch Anpassung an moderne Mobilitätsformen wie E-Ladestationen und Carsharing die Mobilität zu verbessern. Es gibt unserer Ansicht nach keinen

Parkplätzen einzuschränken.

	<p>Mehrwert von Freiflächen auf der gesamten Luzerner-strasse, denn diese beeinträchtigen den Verkehr. Die Luzernerstrasse muss eine verkehrsorientierte Strasse bleiben und nicht durch Freiflächen eingeschränkt werden. In 30er Zonen mögen Freiflächen ihre Berechtigung haben. Weiterhin fehlen Überlegungen zu der seit vielen Jahren geforderten richtungsgetrennten Verkehrsführung zwischen der Achse über die Luzernerstrasse Richtung Luzern und der Achse Amlehn-Schachenstrasse Richtung Obernau.</p> <p>Wir unterstützen die Förderung des Langsamverkehrs, jedoch lehnen wir die im Konzept vorgesehene Förderung auf Kosten des motorisierten Individualverkehrs ab. Insbesondere lehnen wir die Förderung des Langsamverkehrs auf der Horwerstrasse ab, da bereits eine gut ausgebaute Veloverbindung zwischen dem Friedhof und der Gemeinde Horw besteht. Die Horwerstrasse sollte weiterhin dem motorisierten Individualverkehr dienen.</p>			
204.	Es ist mir ein grosses Anliegen, dass solche Dokumente von allen Krienser:innen und Krienser richtig verstanden werden und die Bürgerinnen und Bürger folglich die Konsequenzen richtig	Beim vorliegenden Räumliche Entwicklungskonzept handelt es sich um eine raumplanerische, strategische Grundlage.	D3	Kenntnisnahme.

abschätzen können. Sie schreiben in den Dokumenten von "verkehrsberuhigten Strassenräume" oder "Langsamverkehr". Damit ist nicht konkretisiert, was auf diesen Strassenabschnitten geschehen soll. Im Sinne einer transparenten und adressatengerechten Information bitte ich Sie, die üblicheren Begriffe wie autofrei, Tempo-30-Zone, Tempo-20-Zone (Begegnungszone), usw. zu verwenden.

Weiter scheint die Planung nicht auf den Schwerlastverkehr einzugehen. Es wird auch in Zukunft vom Gewerbe, Tourismus wie auch von Vereinen und Kulturschaffenden kleinere wie auch grössere Nutzfahrzeuge genutzt werden. Mit dem vorliegenden REK wird diesem Umstand nicht Rechnung getragen. Das Strassennetz bewusst einzuschränken und Ineffizienzen nicht zu beseitigen oder allenfalls noch zu fördern darf keine Option im REK sein.

Die behördenverbindlichen verkehrlichen Grundsätze sollen nach den existierenden konzeptionellen Grundlagen in einen kommunalen Verkehrsrichtplan überführt werden, welcher vom Einwohnerrat erlassen wird.

Einzelne Projekte, wie die Sanierung und/oder Umgestaltung einer Strasse werden im Rahmen der entsprechenden gesetzlich geregelten Verfahren bewilligt. Diese Verfahren sehen für Betroffene immer entsprechende Mitwirkungs- und/oder Rechtsmittel vor.

Konkrete Anträge zum Kapitel Verkehr und Mobilität

Nr.	Antrag / Bemerkung	Stellungnahme Stadt Kriens	Eingebende	Kapitel	Umgang mit Eingabe (ja/nein/teilweise/Kenntnisnahme/Vertiefung nächste Phase)
205.	Die Bevölkerung soll sensibilisiert werden und durch die Förderung von Alternativen soll der MIV bei kurzen Strecken abnehmen. Aktuell macht ein grosser Teil des MIV den Gebrauch für kurze Strecken aus – dies ist zu sensibilisieren und umlenken auf andere effizientere Verkehrsmittel. (z.B. starke Förderung und Erhöhung des Angebotes von Sharingangebote, wie Mobility, Nextbike etc.)	Diese Eingabe ist Gegenstand eines politischen Vorstosses: Nr. 272/2024 Postulat Lengwiler: "Sanfte" Massnahmen als "grobe" Chance für eine wirkungsvolle Umsetzung des Veloweggesetzes	D8	5.3	Kenntnisnahme.
206.	Das öV-Angebot soll abgesichert und zu Stosszeiten und Zeiten der Überbelastung entlastet werden. Das öV-Angebot soll attraktiver werden, mit dem Ziel den Modalsplitt zu erhöhen.	Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs wird im REK als Massnahme definiert. Die strategischen Grundlagen für diesen Angebotsausbau werden gemäss dem kantonalen Gesetz über den öffentlichen Verkehr (öVG) in Kompetenz des Verkehrsverbunds erarbeitet. Die mit Agglomobil 4 geplanten Verbesserungen sollen umgesetzt werden.	D8	5.5	Kenntnisnahme
207.	Das jetzige Veloverleihsystem wird ausgebaut und gefördert (Gab von uns zwei	Das Angebot von Nextbike wird laufend weiterentwickelt. Dabei spielen	D8	5.6	Weitere Vertiefung Rolle und Förderung von

	<p>Bemerkungsanträge dazu – Nextbikestationen sollen in ganz Kriens vorhanden sein) Ein attraktives Veloverleihsystem in Kriens ist sicherzustellen.</p> <p>Die Möglichkeiten für einen fließenden und sicheren Verkehr, speziell auch für Velos ist sicherzustellen. (Signalisierung «Rechtsabbiegen erlaubt für Velos», Veloampeln, Velosack etc.)</p>	<p>Sondernutzungsplanungen (Bebauungs- und Gestaltungspläne) mit den zugehörigen Mobilitätskonzepten eine wichtige Rolle. Wo Netzdichte und Nachfrage es verlangen, werden zusätzliche Nextbikestationen errichtet.</p>			<p>Mobilitätskonzepten.</p>
208.	<p>Wartezeiten bei Querungsmöglichkeiten durch Ampeln sind möglichst kurz zu halten.</p>	<p>An den LSA auf städtischen Strassen werden die Schaltzeiten in Rücksicht auf einen attraktiven und sicheren Fussverkehr optimiert.</p> <p>Auf den wichtigen Querungen der Kantonsstrassen, insbesondere im Stadtkern, wird für attraktive Schaltzeiten auch zu Gunsten des Fussverkehrs hingewirkt.</p>	D8	5.7	<p>Kenntnisnahme.</p>
209.	<p>Die Velohauptroute, welche aktuell durch die Dattenmattstrasse eingezeichnet ist, sollte meiner Meinung nach bei dem unbenutzten</p>	<p>Die Nutzung des stillgelegten Gleisfeldes wird im Rahmen von konkreten Projektumsetzungen geprüft.</p>	B25	5	<p>Kenntnisnahme.</p>

	<p>Gleis beim Chrumbach geführt werden.</p> <p>Daraus ergeben sich folgende Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fortführung des Bogenwegs - Entlastung der Dattenmattstrasse (LKW und PKW kreuzen nur mithilfe des Trottoirs) - Trennung von Fussgänger:innen + Velofahrende, welche beim aktuellen Weg beim Chrumbach ein hohes Unfallpotential hat. 				
210.	Die Strategie und die Umsetzung sind sinnvoll, notwendig und wichtig.		D7	5.1	Kenntnisnahme.
211.	Das Velonetz ist in erster Priorität zu realisieren. Die Velohauptachse Schachenstrasse ist unverzüglich zu realisieren.	<p>Für die Schachen-/Amlehnstrasse ist ein Planungsbericht z.H. Einwohnerrat in Ausarbeitung.</p> <p>Die prioritäre Verbesserung der Velohauptachsen ist Auftrag des Gegenvorschlags zur Veloweg-Initiative.</p>	D7	5.6	Kenntnisnahme.
212.	Förderung von Veloverkehr und Langsamverkehr: Wir erkennen die positiven Aspekte des Veloverkehrs und des Langsamverkehrs an, müssen jedoch betonen, dass eine zu starke Fokussierung auf diese Verkehrsformen für das lokale	<p>Siehe Stellungnahme Nr. 1</p> <p>Der Stadtrat bekennt sich zu einer diskriminierungsfreien Weiterentwicklung der Mobilität im abgewogenen</p>	E1	5.6 / 5.7	Kenntnisnahme.

	Gewerbe nicht zielführend ist. Viele Gewerbetreibende sind auf effiziente und flexible Transportmöglichkeiten angewiesen, die derzeit am besten durch motorisierten Individualverkehr gewährleistet werden.	Gesamtinteresse der Stadt.			
213.	<p>Antrag: Die Alpenstrasse ist nicht dem "übergeordneten Strassennetz MIV" zuzuweisen.</p> <p>Begründung: Bei der Alpenstrasse handelt es sich um eine verkehrsberuhigte Strasse in einem ortsbildgeschützten Wohnquartier, dies abweichend von den im REK dem "übergeordneten Strassennetz MIV" zugewiesenen Autobahnzubringer. Wir bitten Sie, das REK entsprechend anzupassen.</p>	Gemäss Zielbild Gesamtverkehrskonzept Kriens ist die Alpenstrasse eine Erschliessungsachse im Sinne einer siedlungsorientierten Strasse. Daran soll festgehalten werden.	B10	5 (Zielbild Verkehrs- und Mobilitätsnetz)	Ja. Korrektur des REK-Plans.
214.	Innerhalb des Dreiecks der Velohaupttrouten fehlen heute im «flacheren» Siedlungsgebiet der Stadt Kriens klar erkennbare und beschilderte Velorouten. Die Querverbindung Roggen – Alpenstrasse – Amlehnstrasse inklusive Abzweiger entlang der Hochrainstrasse und dem Jeggerlehnweg zum Migros Hofmatt respektive Dorfplatz oder wieder hinüber zum Stadtplatz und via	<p>In der Stadt Kriens wurde die Gemeindeinitiative «Krienser Velonetz jetzt!», Gegenvorschlag, 2023 angenommen. Dies verpflichtet die Stadt, ein sicheres, durchgehend befahrbares, attraktives und direktes Netz zu realisieren.</p> <p>Die Verfeinerung der Velorouten inkl. deren Beschilderung soll mit dem</p>	D10	5.6	Kenntnisnahme

	<p>Heinrich-Walter-Weg zur Schachenstrasse fehlen. Mit der Öffnung des Bellareals und dem Bellplatz müsste auch dort über eine Veloverbindung ab obere Ende Schachenstrasse über die Schappestrasse, Hobacherweg, etc. hinauf zur Feldmühle nachgedacht werden. Dort ist ein ehemaliger Veloweg ausgeschildert, welcher aber sehr steile Streckenabschnitt aufweist und in Leere endet. Längerfristig ist eine gut signalisierte «Velo-Feinverteilung» ebenso wichtig, wie Velohaupttrouten.</p>	<p>Verkehrsrichtplan festgeschrieben und im Rahmen von Einzelprojekten umgesetzt werden.</p>			
215.	<p>Der motorisierte Individualverkehr zählt zu den am häufigsten verwendeten Transportmitteln in Kriens. Im REK soll daher die resultierende Relevanz berücksichtigt werden.</p> <p>Da der MIV auf den Verbindungsachsen zwischen den Zentrumszonen gebündelt wird, sollen für die entsprechenden Gemeindestrassen 1. Klasse die aktuellen Verkehrsregime beibehalten werden.</p>	<p>Das REK und die strategischen Grundlagen der Mobilitätspolitik der Stadt Kriens (GVKK) würdigt und stützt auch die Bedeutung des MIV. Die Hierarchisierung des Strassennetzes wird, wo keine anderen Interessen höher gewichtet werden müssen, beibehalten.</p>	D11	5.3	Kenntnisnahme

3.7 Energie und Klimaschutz

Ein zentrales Anliegen bei den an der Mitwirkung teilnehmenden Organisationen und Personen waren die Massnahmen gegen den Klimawandel wie die Reduzierung der Versiegelung des Bodens. Hier wird z.B. auch vorgeschlagen, mit Anreizen für die Grundeigentümerschaft zu schaffen. Dies gilt es in der detaillierteren Erarbeitung der Nutzungsplanung zu prüfen. Die Energiestrategie des REK wird als zielführend und bedeutungsvoll erachtet. Besonderes Augenmerk soll auf der Schaffung von Anreizen für die energetische Sanierung von älteren Gebäuden liegen.

Allgemeine Eingaben zum Kapitel Energie und Klimaschutz

Nr.	Antrag / Bemerkung	Stellungnahme Stadt Kriens	Eingebende	Umgang mit Eingabe (ja/nein/teilweise/Kennntnisnahme/Vertiefung nächste Phase)
216.	Wichtig am Energie- und Klimaschutzstrategie und den gesetzten Zielen festzuhalten und die Massnahmen priorisiert zu treffen.	Die Priorisierung der erwähnten Massnahmen in Bezug auf Energie- und Klimaschutzstrategie bestätigt die Stadt Kriens. Es sind keine Abweichungen zu den Zielen des Planungsberichts Klima- und Energie Teil 1: Klimaschutz geplant.	D8	Kennntnisnahme.
217.	Allgemein der Versiegelung des Bodens entgegenwirken. Die Grundeigentümerschaft, die freiwillig viel Fläche auf ihren Grundstücken unversiegelt lässt, belohnen. Steingärten verbieten! Eine Brunnenkultur entwickeln. Entlang von Strassen Bäume und Sträucher pflanzen. Strassenrabatten naturnah und ruderal bepflanzen (gute Beispiele findet man in der Stadt Luzern und in Horw). Dach- und	Wir werden die vorgeschlagenen Massnahmen prüfen und in der nächsten Phase des OPR einbringen. Teilweise sind die Massnahmen schon in der Baumstrategie «1000 Bäume für Kriens» enthalten: E-00 Entsiegelung in Kombination mit Baumpflanzungen, E-05 Konzept Strassenbäume /-begrünung, B-03 Abgabe von Baumstecklingen an Private, B-04 Förderung von Baumpflanzung auf privatem	B2	Teilweise.

	Fassadenbegrünungen auf öffentlichen Gebäuden fördern und mit gutem Beispiel vorangehen. Waldränder naturnah gestalten (aktive Kontrolle der Waldränder bei Landwirtschaftsbetrieben!)	Grund, B-05 Abgabe von Wildstauden. Weitere Massnahmen werden im Planungsbericht Klimaanpassung ausgearbeitet, welcher anfangs 2025 in den Einwohnerrat kommen soll.		
218.	Eine nachhaltige Energieversorgung als Zielsetzung bedeutet hier, dass die eingesetzten Energiequellen längerfristig in der Nähe liegen. Zudem wird zu wenig gewichtet, dass mit besserer Gebäudedämmung, mit effizienter Haustechnik, mit einer natürlichen Lebensweise die heutige Energieverschwendung stark gesenkt werden kann.	Die Anliegen sind im Planungsbericht Klima und Energie Teil 1: Klimaschutz erfasst, u.a. L-03, E-01, S-02, S-03, S-05 und Ü-03	B21	Kenntnisnahme.
219.	Wir betonen die Notwendigkeit einer zeitnahen Sanierung von Gebäuden aus energetischen Gründen und Forderung nach Anreizen für die Modernisierung insbesondere bei grossen veralteten Mietobjekten.	Erleichterungen und Anreize werden im Energieförderprogramm der Stadt Kriens erarbeitet. Die Gewährleistung einer guten sozialen Durchmischung der Krienser Quartiere soll dabei aber berücksichtigt werden.	D4	Kenntnisnahme.
220.	Sanierung der veralteten Bausubstanz und eine massvolle Innenentwicklung (Erhöhung um ein bis zwei Stockwerke), was ein gesundes Wachstum ohne massive Erweiterung der Gebäudeflächen ermöglicht.	Sanierungen lassen sich nur im Idealfall mit Aufstockungen kombinieren, leisten aber einen grossen Beitrag zur Reduktion der grauen Energie. Sie sind soweit wie möglich zu fördern. Allfällige Festsetzungen sind im Rahmen der	D4	Vertiefung nächste Phase.

		nächsten Phase zu prüfen.		
221.	<p>Die Energiestrategie und deren Massnahmen sind zielführend und bedeutungsvoll. Im BZR sind ambitionierte und sinnvolle Vorgaben zur starken Nutzung von erneuerbaren Energien festzulegen.</p> <p>Im Hinblick auf künftige Generationen muss den Massnahmen zum Klimaschutz höchste Priorität eingeräumt werden. Dies sowohl bei Neu- als auch Bestandesbauten in Sanierungsfällen.</p>	Sowohl in der Ausarbeitung des REK, sowie in der nächsten Phase steht der Klimaschutz im Fokus. Weitergehende Vorgaben werden in der nächsten Phase geprüft.	D7	Vertiefung nächste Phase.
222.	<p>Im Hinblick auf künftige Generationen muss den Massnahmen zum Klimaschutz höchste Priorität eingeräumt werden. Das heisst, nicht nur Neubauten sind durch erneuerbare Energien zu heizen, sondern auch Häuser nach Umbauten, Renovationen, Heizungersatz sind im BZR auf erneuerbare Energien zu verpflichten.</p>	<p>Siehe Stellungnahme Nr. 221.</p> <p>Vergleich Planungsbericht Klima und Energie Teil 1: Klimaschutz, Massnahme G-02.</p>	D5	Vertiefung nächste Phase.
223.	<p>Ich finde es super, dass die Themen Ökologie, Biodiversität, Energie und Klima so viel Platz im Konzept erhalten haben, vielen Dank dafür, und unbedingt so beibehalten. Ich fände es besonders toll, wenn noch mehr Wert darauf gelegt würde, WIE gebaut wird (Verwendung</p>	<p>Siehe Stellungnahme Nr. 219-220.</p> <p>Vergleich Planungsbericht Klima und Energie Teil 1: Klimaschutz (B&A Nr. 185/2023), Massnahme G-06 Graue Energie.</p>	B12	Vertiefung nächste Phase.

	nachhaltiger Materialien, Minergie Standards, Sharingkonzepte in Siedlungen, etc.)			
224.	Die Energiestrategie und die Massnahmen sind zielführend, bedeutungsvoll und wichtig. Im BZR ist ein Obligatorium für erneuerbare Energien bei Neubauten oder Erneuerungen festzulegen.	Siehe Stellungnahme Nr. 219 und 220.	D5	Vertiefung nächste Phase.
225.	Sanierung der veralteten Bausubstanz und eine massvolle Innenentwicklung. Eine zeitnahe Sanierung von Gebäuden aus energetischen Gründen ist zwingend und eine Forderung nach Anreizen für die Modernisierung insbesondere bei grossen veralteten Mietobjekten unterstützen wir. Es sind zwar Investitionskosten, durch Energieeinsparungen können aber wieder Kosten gespart werden, sodass die Mieten erschwinglich bleiben. Zudem sollte die Erhöhung um ein bis zwei Stockwerke erwägt werden, was ein Wachstum ohne Erweiterung der Gebäudeflächen ermöglichen würde.	Sanierungen sollen, wo energetisch, ökologisch und wohngyienisch sinnvoll, gefördert werden. Eine flächendeckende und quartierunabhängige Erhöhung der Vorschriften zur Regelbauweise um ein bis zwei Stockwerke ist nicht vorgesehen. In der nächsten Phase werden stattdessen basierend auf dem REK Verdichtungs- resp. Aufstockungspotenziale quartierweise analysiert und entsprechend in der BZO grundeigentümergebunden festgehalten. Der energetisch und ökologisch sinnvolle Erhalt von Altbauten soll weiter geprüft und wenn möglich gefördert werden.	D9	Vertiefung und weitere Prüfung in nächster Phase der OPR.
226.	Es ist von grosser Bedeutung, dass die sanierungsbedürftigen alten Immobilien mit veralteter Bausubstanz erneuert und	Siehe Stellungnahme Nr. 219 und 220.	D4	Kenntnisnahme.

	<p>aufgewertet werden können. Dies kann durch eine massvolle Verdichtung, beispielsweise durch Erhöhung um ein bis zwei Stockwerke, erfolgen. Ziel ist es, ein nachhaltiges Wachstum zu ermöglichen, ohne die Gebäudeflächen oder zusätzliches Land erheblich zu erweitern. Es ist jedoch wichtig zu betonen, dass in einem Tal {Luzerner- und Obernauerstrasse) nicht Hochhäuser entstehen dürfen, da diese städtebaulich nicht verträglich wären.</p> <p>Wir vertreten jedoch die Ansicht, dass Bestandsbauten nicht zwangsläufig erhalten bleiben müssen. Es ist ebenso wichtig, die Möglichkeit zu schaffen, etwas Neues zu errichten oder in neuen Quartierteilen umzubauen.</p>			
227.	<p>Fassaden- und Dachbegrünungen sollten ebenfalls ein wichtiger Bestandteil des Konzeptes darstellen. Extensive Dachbegrünungen können gut in Kombination mit PV eingesetzt werden. Die Begrünung kühlt den unteren Teil der PV Module und erhöht so dessen Leistung. Fassadenbegrünungen bieten nicht nur wichtigen ökologischen Lebensraum und sehen gut aus, sondern verbessern auch das</p>	<p>Begrünungsmassnahmen sind teilweise in der Baumstrategie «1000 Bäume für Kriens» erfasst. Weitere Begrünungsmassnahmen von Gebäuden werden im Planungsbericht Klimaanpassung erarbeitet, welcher anfangs 2025 in den Einwohnerrat kommt und welche in der OPR in der nächsten Phase eingearbeitet werden.</p> <p>Vorschriften zu Dachbegrünungen und PV-</p>	B13	Kenntnisnahme.

	<p>Stadtklima und reduzieren Hitzeinseln. Ebenfalls ist belegt, dass Fassadenbegrünungen helfen Luft von Abgasen und Feinstaub zu reinigen, Gebäuden eine zusätzliche Isolationsschicht bieten (Einsparung von Energie beim Heizen und Kühlen) und können auch einen Teil des Lärms schlucken. Begrünungen wirken sich positiv auf die psychische Gesundheit aus. In anderen Städten konnte als positiver Nebeneffekt gezeigt werden, dass an Orten mit Begrünungen weniger Kriminalität und Vandalismus stattgefunden hat. Eine Fassadenbegrünung kann auch als Schutz für die Fassade eines Gebäudes gewertet werden, sofern korrekt geplant. In Quartieren könnte die Pflege eines Teils einer begrünten Fläche als gemeinschaftliche Tätigkeit stattfinden und so interessierte Menschen zusammenbringen.</p>	<p>Anlagen gibt es bereits. Es besteht teilweise ein Konflikt zwischen Begrünung und PV-Anlagen.</p>		
228.	Einführung 30er Zone auf der Luzernerstrasse.	Die Entwicklung der Luzernerstrasse wird in enger Kooperation mit dem Kanton Luzern bearbeitet.	B2	Kenntnisnahme.
229.	Querung der Luzernerstrasse für den Fuss- und Radverkehr attraktiveren und vereinfachen.	Siehe Stellungnahme Nr. 75.	B2	Kenntnisnahme.

3.8 Vertiefung Luzerner-/ Obernauerstrasse

Es gab auch wenige Eingaben zum Kapitel Luzern-Obernaustrasse. Diese sind im Folgenden mit den Antworten aufgelistet.

Allgemeine Eingaben zur Vertiefung Luzerner- / Obernauerstrasse

Nr.	Antrag / Bemerkung	Stellungnahme Stadt Kriens	Eingebende	Umgang mit Eingabe (ja/nein/teilweise/Kenntnisnahme/Vertiefung nächste Phase)
230.	Es soll mit raumplanerischen Massnahmen Platz für eine zukünftige Busspur geschaffen werden.	Eine zukünftige Busspur kann aufgrund der bestehenden Bausubstanz auch mittelfristig ausschliesslich im heute zur Verfügung stehenden Strassenraum mittels Umverteilung der Flächen realisiert werden	D11	Nein.
231.	Neubauten sollen den kantonalen Mindestabstands Richtwert von 6m einhalten.	Siehe Stellungnahme Nr. 7.	D11	Nein. Laufendes politisches Verfahren.
232.	Die Gallusstrasse soll so gestaltet werden, dass ein Tempo 50 weiterhin möglich ist. Tempo 20 soll vermieden werden.	Der Übergang vom Dorfplatz in die Gallusstrasse soll aufgewertet werden. Dazu wird eine Fussgänger- oder Begegnungszone erstellt. Ziel ist es, durch eine Verkehrsberuhigung die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.	D11	Nein.
233.	Neubauten sollen von der Strasse zurückgesetzt werden, um so die Sicherheit aller	Siehe Stellungnahme Nr. 7.	D11	Nein.

	Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten.			Laufendes politisches Verfahren.
234.	Neubauten sollen einen Mindestabstand von 6m zur Strasse besitzen.	Siehe Stellungnahme Nr. 7.	D11	Nein. Laufendes politisches Verfahren.
235.	Die Betrachtung einer zukünftigen Busspur soll in das Konzept einfließen.	Siehe Stellungnahme Nr. 230	D11	Nein.
236.	<p>Unzureichende Abstände von Gebäuden zur Kantonstrasse sind als Problematik einzustufen und mit einer einheitlichen Strategie zu bekämpfen.</p> <p>Gemäss Art. 20 des Strassenreglements der Stadt Kriens ist ein Mindestabstand von 5m zwischen Gebäuden und Gemeindestrassen vorgesehen. Aufgrund historischer Gegebenheiten ist dies jedoch teilweise nicht umsetzbar. Daher ist es wichtig, diese Problematik im aktuellen Raumplanungsentwicklungskonzept (REK) anzuerkennen und entsprechende Lösungsansätze zu entwickeln und umzusetzen. Ebenfalls definiert die Vollzugsverordnung zum Strassenreglement der Stadt Kriens in Art. 5 die Breiten der Gemeindestrassen. Hier tritt dieselbe Problematik auf wie oben beschrieben. Daher wäre es zusätzlich zielführend, dieses Thema künftig anzugehen und zu beheben.</p>	Siehe Stellungnahme Nr. 7.	D11	Nein. Laufendes politisches Verfahren.

3.9 Vertiefung Freiraumanalysen

Auch zum Kapitel Freiraumanalysen Vertiefung REK, Kapitel 2.7 gab es noch einen Antrag.

Anträge zum Kapitel Freiraumanalysen Vertiefung

Nr.	Antrag / Bemerkung	Stellungnahme Stadt Kriens	Eingebende	Umgang mit Eingabe (ja/nein/teilweise/Kenntnisnahme/Vertiefung nächste Phase)
237.	Wir stehen ein für die Ausgestaltung von öffentlichen Freiräumen. Wir bezweifeln, ob ein zusätzlicher Spielplatz auf der Parzelle 1105 am richtigen Ort ist. Aus unserer Sicht macht die Neugestaltung und der Ausbau des Spielplatzes beim Schulhaus Gabeldingen mehr Sinn. Das Schulhaus ist ein beliebter Treffpunkt der Kinder. Zudem liegt das Naherholungsgebiet des Sonnenbergs in unmittelbarer Nähe.	Siehe Stellungnahme Nr. 137.	D2	Nein.

3.10 Mitwirkende

Eingebende	Kategorie	Kürzel
Agnes Hildegard Küttel	Grundeigentümer, Baurechtsnehmende	A1
Erbengemeinschaft Burri Gottlieb sel.	Grundeigentümer, Baurechtsnehmende	A2
Gebr. Amberg Generalunternehmung AG	Grundeigentümer, Baurechtsnehmende	A3
Gewerbebauten TPC AG	Grundeigentümer, Baurechtsnehmende	A4
Josef Buholzer	Grundeigentümer, Baurechtsnehmende	A5
Josef Huber AG	Grundeigentümer, Baurechtsnehmende	A6
Miteigentümergeinschaft Pilatusmarkt vertreten durch Wincasa AG	Grundeigentümer, Baurechtsnehmende	A7
Andrea Feer	Privatperson	B1
Marco Campanaro	Privatperson	B2
Ernst Haas-Blättler & Ruth Meier-Haas	Privatperson	B3
Ernst Siegenthaler	Privatperson	B4
Erwin Rychener	Privatperson	B5
Familie Gabellini	Privatperson	B6
Franz Xaver Fuchs	Privatperson	B7
Gilles Morf	Privatperson	B8
Heinrich Heggli	Privatperson	B9
Irma und Beat Mühlebach-Galfetti	Privatperson	B10
J. Goll	Privatperson	B11
Jenny Kunz	Privatperson	B12
Julian Hügly	Privatperson	B13
Judith Mathis-Wicki	Privatperson	B14
Klarer Peter	Privatperson	B15
Lothar Sidler	Privatperson	B16
Peter Mattmann-Allamand	Privatperson	B17
Petra Hügly	Privatperson	B18
Philipp Bühler	Privatperson	B19
Rene Müller	Privatperson	B20
Richard Durot	Privatperson	B21
Roger Wermelinger	Privatperson	B22
Rosa und Peter Muff	Privatperson	B23
Rudolf H. Künzli	Privatperson	B24
Silvan Imsand	Privatperson	B25
Werner Baumgartner	Privatperson	B26

Bau, Umwelt- und Verkehrskommission (stadträtlich) BUVK	Staatliche Behörden & regionale Entwicklungsträger	C1
Gemeindeverband LuzernPlus	Staatliche Behörden & regionale Entwicklungsträger	C2
Stadt Luzern	Staatliche Behörden & regionale Entwicklungsträger	C3
Wirtschaftsförderung Luzern	Staatliche Behörden & regionale Entwicklungsträger	C4
Komitee BypassPLUS	Parteien, Komitee, Kommissionen, Mitglieder Einwohnerrat	D1
Die Mitte Kriens	Parteien, Komitee, Kommissionen, Mitglieder Einwohnerrat	D2
Marco Meier Einwohnerrat FDP	Parteien, Komitee, Kommissionen, Mitglieder Einwohnerrat	D3
FDP Kriens	Parteien, Komitee, Kommissionen, Mitglieder Einwohnerrat	D4
Bruno Amrhein (Einwohnerrat GLP)	Parteien, Komitee, Kommissionen, Mitglieder Einwohnerrat	D5
Grüne Kriens	Parteien, Komitee, Kommissionen, Mitglieder Einwohnerrat	D6
Grünliberale Kriens	Parteien, Komitee, Kommissionen, Mitglieder Einwohnerrat	D7
Junge Mitte Kriens	Parteien, Komitee, Kommissionen, Mitglieder Einwohnerrat	D8
Liberaler Senioren Kriens	Parteien, Komitee, Kommissionen, Mitglieder Einwohnerrat	D9
SP Kriens	Parteien, Komitee, Kommissionen, Mitglieder Einwohnerrat	D10
SVP	Parteien, Komitee, Kommissionen, Mitglieder Einwohnerrat	D11
Gewerbeverband Kriens	Verband, Verein	E1
Krienser Landwirte	Verband, Verein	E2
Vorstand Freizeitgartenverein Grabenhof	Verband, Verein	E3