

Ortsplanungsrevision Kriens | August 2024

Räumliches Entwicklungskonzept (REK) der Stadt Kriens



IMPRESSUM

IMPRESSUM



Auftrag:	Revision Ortsplanung Kriens		
Auftraggeberin:	Stadt Kriens Bau- und Umweltdepartement Kriens Postfach 6011 Kriens vertreten durch: Maurus Frey, Thomas Lustenberger, Lea Nussbaumer, Yorick Tanner		
Auftragnehmerin:	ZEITRAUM Planungen AG Hirschmattstrasse 25 6003 Luzern vertreten durch: Jeantine Burri, Daniel Kaufmann	KEEAS AG Sihlstrasse 59, 8001 Zürich vertreten durch: Sabina Uffer Ilva Gerber	GEOLiS GmbH Buzibachstrasse 25, 6023 Rothenburg vertreten durch: Livio Stump
	freiraumarchitektur gmbh Alpenquai 4 6005 Luzern vertreten durch: Markus Bieri, Josch Brun, Denis Tschuppert	KONTEXTPLAN AG Gutenbergstrasse 6 / Seestrasse 41a 3011 Bern / 8002 Zürich vertreten durch: Markus Reichenbach, Clelia Bertini	CSD INGENIEURE AG Langsägestrasse 2 Postfach 6011 Kriens vertreten durch: Markus Sommerhalder
Bevölkerungsbeirat:	Daniela Rölin, Vertreterin Bevölkerung Markus Eigenheer, Vertreter Bevölkerung Noemi Decurtins, Vertreterin Bevölkerung Thomas Steger, Vertreter Baugenossenschaften Bruno Bienz, Vertreter Bau-, Umwelt- und Verkehrskommission Ruedi Baumgartner, Vertreter Gewerbeverband Werner Lehmann, Vertreter Jugendkommission Urs Bienz, Vertreter Landwirtschaft und Jagd		
Gestaltung:	CATENAZZI GRAFIK+PRODUKTE , www.claudio-catenazzi.ch		
Redaktion:	media-work gmbh , www.media-work.ch		
Druck:	Brunner Medien AG , Arsenalstrasse 24, 6010 Kriens		

1	EINLEITUNG	7
1.1	Ausgangslage, Herausforderungen und Chancen	7
1.2	Zweck und rechtliche Stellung.....	9
1.3	Projektorganisation und Prozess	10
1.4	Leitsätze	13
1.5	Aufbau	15
A	ANALYSE	16
2	ANALYSE UND GRUNDLAGEN	17
2.1	Übergeordnete Planungen	17
2.2	Geografische und räumliche Gegebenheiten der Stadt Kriens	24
2.3	Bisherige Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung.....	27
2.4	Bautätigkeit und Wohnungswechsel nach Quartieren	31
2.5	Szenarien Bevölkerungsentwicklung	34
2.6	Wirtschaft und Beschäftigte	38
2.7	Sozialraum, Freiraum und Landschaft	42
2.8	Prämissen der räumlichen Stadtentwicklung	50
B	ENTWICKLUNGSKONZEPTE.....	52
3	SIEDLUNG UND STÄDTEBAU	56
3.1	Siedlungslenkung	57
3.2	Zentrale Entwicklungsräume und Verbindungsachsen.....	60
	Stadtkern Kriens	62
	Zentrum Mattenhof	66
	Stadttor Kupferhammer	68
	Luzernerstrasse	70
	Horwerstrasse.....	72
	Arsenal- und Nidfeldstrasse (SüdAllee)	74
3.3	Wohn- und Mischquartiere	76
	Grosszunacher	76
	Feldmühle, Schachen- und Luzerner-/Obernauerstrasse.....	77
	Wohnquartiere im Obernau und an den Hanglagen.....	78
	Nidfeld und Rösslimatt (LuzernSüd, Teilgebiet Nord)	80
	Grabenhof, Schweighof, Schällenmatt, Kuonimatt (LuzernSüd, Teilgebiet Süd)	82
3.4	Arbeitsgebiete	84

4	FREIRAUM UND LANDSCHAFT.....	88
4.1	Freiraumversorgung.....	90
4.2	Biodiversität im Siedlungsraum und Vernetzung.....	91
4.3	Siedlungsrand	92
4.4	Siedlungsklima und Hitzeminderung	93
4.5	Fallbeispiel Stadtkern Kriens	94
5	VERKEHR UND MOBILITÄT	96
5.1	Entwicklungsperspektiven und Handlungsansätze Verkehrsträger....	98
5.2	Mobilitätslenkung.....	98
5.3	Motorisierter Individualverkehr.....	98
5.4	Logistik und Güterverkehr.....	99
5.5	Öffentlicher Verkehr.....	99
5.6	Veloverkehr.....	99
5.7	Fussverkehr.....	100
6	ENERGIE UND KLIMASCHUTZ.....	102

EINLEITUNG

1 EINLEITUNG

1.1 Ausgangslage, Herausforderungen und Chancen

Ortsplanungen sind grundsätzlich alle zehn bis fünfzehn Jahre zu überprüfen. Seit der letzten Gesamtrevision der Ortsplanung Kriens im Jahr 2013 hat der Kanton verschiedene übergeordnete Grundlagen erneuert und den aktuellen Anforderungen angepasst. Für die Ortsplanung Kriens ist insbesondere der kantonale Richtplan 2009, teilrevidiert 2015 und angepasst 2019, sowie das neue Planungs- und Baugesetz von Bedeutung. Im Richtplan wird von den Gemeinden das Erarbeiten von konkreten Siedlungsleitbildern als Grundlage für die weiteren Planungen verlangt. Das vorliegende Räumliche Entwicklungskonzept erfüllt diese Vorgaben und fügt sich in den Planungsablauf ein, der «vom Übergeordneten zum Detail» führt. Die Umsetzung des neuen Planungs- und Baugesetz erfolgt im Anschluss an das Räumliche Entwicklungskonzept. Damit wird insbesondere der Wechsel von der Ausnützungsziffer zur Überbauungsziffer sowie die Definitionen der Höhenmasse gemäss interkantonaler Vereinbarung zur Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB) vollzogen.

Das Räumliche Entwicklungskonzept (REK) ist auf die Herausforderungen unserer Zeit, wie der Veränderung des Klimas, den knapper werdenden Flächen oder den

steigenden Mobilitätsbedürfnissen, sowie den eruierten Herausforderungen der Stadt Kriens ausgerichtet. In der Stadt Kriens zeichnen sich fünf Trends ab, die im räumlichen Entwicklungskonzept zu berücksichtigen sind:

Herausforderung bauliche Entwicklung

Kriens befindet sich in einem ausgeprägten Wandel. In den letzten Jahren entstanden einige grössere neue Stadtquartiere, weitere Grossüberbauungen stehen an. 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 aufgefangen, was Veränderungen im bestehenden Stadtgebiet bewirkt. Die Innenentwicklung ist eine grosse Herausforderung für die Stadt, welche die nötige Infrastruktur bereitstellen muss.

Herausforderung Klimawandel

Die internationalen und nationalen Übereinkommen zum Kampf gegen den Klimawandel sowie seine Auswirkungen auf den Stadtraum machen eine Neujustierung der Stadtplanung notwendig. Die in Gebäuden und Anlagen gespeicherte graue Energie sowie Häufung von Extremwetterereignissen und die vermehrte Bildung von Hitzeinseln nehmen die Stadt- und Raumplanung in die Pflicht: Gefragt sind sowohl Beiträge zur Senkung der Treibhausgasemissionen als auch Massnahmen zur Anpassung an den nicht mehr abwendbaren Klimawandel. Klimaschutz und Klimaanpassung müssen in sämtlichen Bereichen der Stadtplanung einen angemessenen Stellenwert erhalten.

2022	2023	2024	2025	2026	27
Phase 1: STRATEGIE Räumliches Entwicklungskonzept (REK)			Phase 2: PLANUNGSRECHTLICHE UMSETZUNG Zonenplan, Bau- und Zonenreglement, Verkehrs- / Energierichtplan		

Herausforderung demografische Alterung

Entsprechend dem allgemeinen Trend altert die Bevölkerung von Kriens. Dieser Trend wird aber voraussichtlich in den nächsten Jahren gebremst werden. Es ist davon auszugehen, dass das quantitative Wachstum eher zu einer Verjüngung führen wird, da die in Neubauten einziehende Bevölkerung im Vergleich zur Gesamtbevölkerung deutlich jünger ist.

Herausforderung Luzernerstrasse

Das heutige Erscheinungsbild der Luzernerstrasse ist stark verkehrsorientiert. Die viel befahrene Strasse hat eine stark trennende Wirkung, sorgt für eine hohe Lärmbelastung und schmälert die Aufenthalts- sowie Wohnqualität. Die Plätze und Aussenräume entlang der Luzernerstrasse weisen ein hohes Aufwertungspotenzial und die vorwiegend alte Bau- substanz erhebliches Sanierungspotenzial auf. Die Profilierung der Luzernerstrasse als repräsentative Geschäfts- und Wohnadresse für alle Typen von Haushaltungen sowie Alters- und Einkommenskategorien steht hier im Vordergrund.

Herausforderung Bypass

Mit dem Bypass – eine zweite Röhre in Ergänzung zum Sonnenbergtunnel, die den Transitverkehr auf der Nord-Süd-Achse aufnehmen und den heutigen Sonnenbergtunnel so entlasten soll – wird in Kriens in den nächsten Jahren die grösste Baustelle der Schweiz entstehen. Dies bringt sowohl Risiken als auch Chancen für neue Wachstumsimpulse mit sich.

Chance Wachstumssteuerung

Die Stadt Kriens ist in den vergangenen Jahren für alle spürbar gewachsen. Dieses Wachstum wird anhalten. Mit dem vorliegenden Räumlichen Entwicklungskonzept besteht die Chance, dieses Wachstum seitens der Stadt Kriens aktiv zu steuern. Stadt- und sozial- räumlich gewinnbringende Transformationen sollen weiterhin möglich bleiben und auch gefördert werden – das Tempo ist aber so zu gestalten, dass wertvolle bestehende Strukturen erhalten bleiben und die Entwicklung der Infrastruktur Schritt halten kann.

Chance Qualitätssicherung

Die bestehende Dynamik der Bautätigkeit bietet die Möglichkeit, die gegebenen Strukturen zu hinterfragen und bestehende stadträumliche Schwachstellen in Kooperation mit den jeweiligen Entwicklungsträgern zu beheben. Die Stadt Kriens fordert von Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern die Umsetzung von qualitätssichernden Verfahren und einen sorgfältigen Umgang mit dem Bestand.

1.2 Zweck und rechtliche Stellung

Das Räumliche Entwicklungskonzept der Stadt Kriens ist in Fragen der räumlichen Entwicklung das politisch-strategische Führungsinstrument des Stadtrates. Es versucht anhand von Thesen und räumlichen Zielbildern eine Vorstellung davon zu geben, in welche Richtung sich Kriens bis 2040 entwickeln könnte. Die vorgeschlagenen Stossrichtungen sind so angelegt, dass sie die wichtigen Handlungsfelder benennen, einen Rahmen für die zukünftige Entwicklung abstecken und dennoch Raum für eine konkretisierende Ausarbeitung lassen. Behörden und Verwaltung richten ihre Planungen auf die Ziele und Grundsätze der Strategie aus. Die eigentümerverbindliche Ortsplanung (insb. Zonenplan und Bau- und Zonenreglement) wird auf dem Räumlichen Entwicklungskonzept basierend überarbeitet.

Das Räumliche Entwicklungskonzept ermöglicht es, kurzfristige Massnahmen mit langfristigen Entwicklungsvorstellungen zu koordinieren. Auch in Kriens erfolgt die Entwicklung in vielen Einzelschritten.

Das Räumliche Entwicklungskonzept formuliert das Ziel dieser Schritte und ermöglicht es, die dazu notwendigen Einzelentscheide im Gesamtrahmen zu beurteilen. Der Planungshorizont kann je nach Massnahme unterschiedlich sein. Sofortmassnahmen stehen Massnahmen gegenüber, die erst in mehreren Jahren umgesetzt werden. Massnahmen, die einen direkten Einfluss auf unseren Lebensraum haben und über die oft kurzfristig entschieden werden muss,

können so im Hinblick auf mögliche Auswirkungen in der Gesamtentwicklung diskutiert werden.

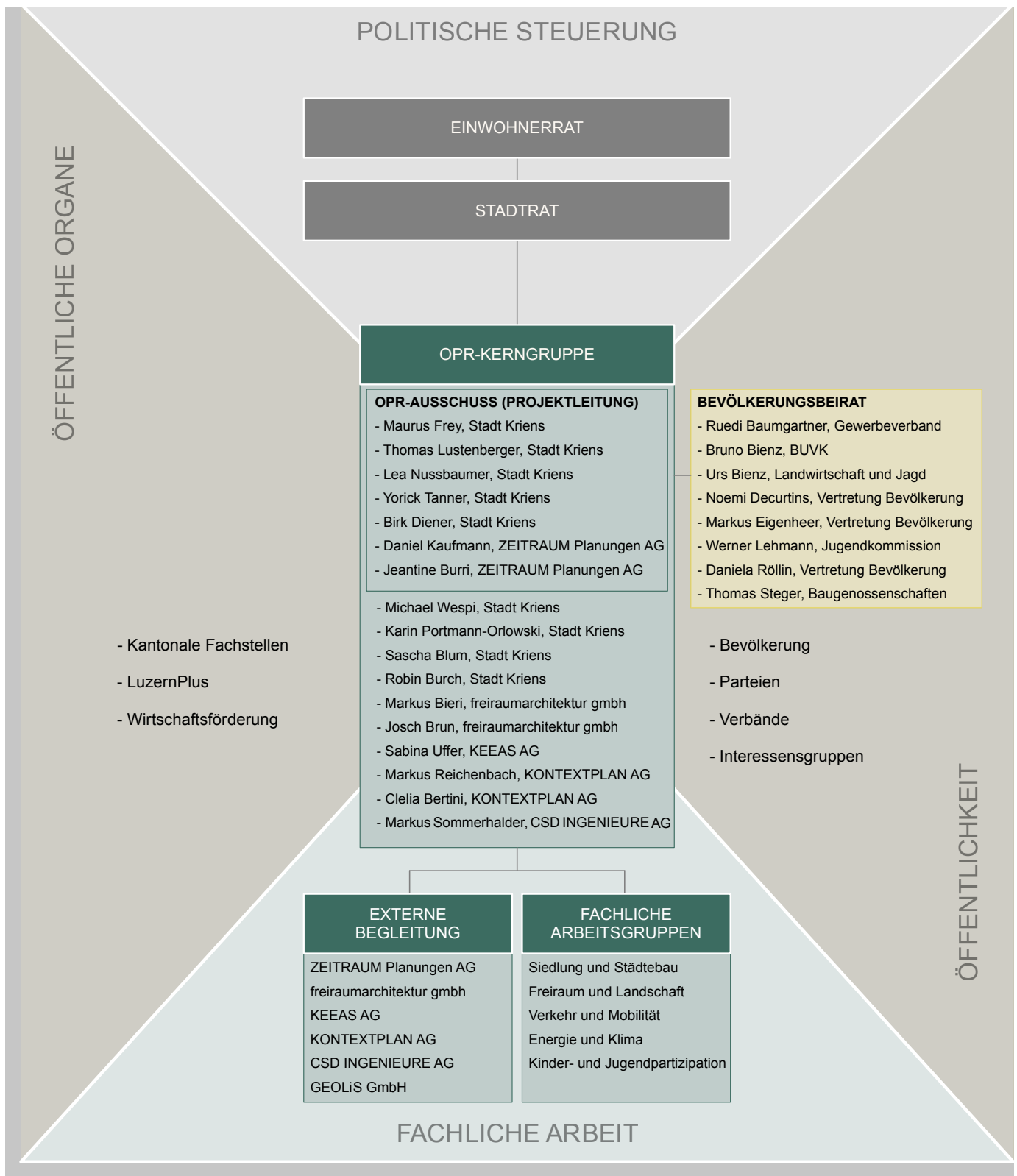
Konkret werden mit dem Räumlichen Entwicklungskonzept folgende Ziele verfolgt:

- Zusammenfügung bestehender Konzepte und Abstimmung mit Mobilitäts- und Freiraumstrategie sowie übergeordnete Abstimmung raumwirksamer Fragestellungen
- Übergeordnete Rahmenbedingungen sind geklärt
- Bedürfnisse aller Beteiligten sind geklärt und wirkungsvoll eingebunden
- Räumliche Ausrichtung der Stadt Kriens ist für die Zukunft bestimmt/aufgezeigt
- Entwicklungsvorstellungen sind konsolidiert
- Akzeptanz der Politik und Bevölkerung ist gestärkt
- Stufengerechte Grundlage für Phase 2 (planungsrechtliche Umsetzung)



Blick über die Stadt Kriens

1.3 Projektorganisation und Prozess



Bevölkerungsbeirat

- Beurteilt, reflektiert und diskutiert die Entwürfe der OPR-Kerngruppe zum REK und prüft die planerischen Stossrichtungen mit den Anliegen der Bevölkerung regelmässig.
- Gibt Empfehlungen zuhanden der Entscheidungen im Stadtrat ab.
- Vertritt die Interessen der entsprechenden Nutzergruppen und gibt die freigegebenen Informationen weiter im Sinne einer Ergänzung der laufenden Information der Bevölkerung.
- Beteiligt sich an den Partizipationsgefässen und fungiert als Testgruppe.

OPR-Kerngruppe

- Bespricht die Arbeitsstände der Arbeitsgruppe, die den jeweiligen Fachbeitrag erarbeitet, im Rahmen von Grossgruppenkonferenzen und Workshops und kann den Arbeitsgruppen Aufgaben für die Weiterbearbeitung erteilen.
- Anliegen der Projektbeteiligten werden koordiniert und aufeinander abgestimmt.
- Entscheidet über Inhalte aus den Arbeitsgruppen zur Integration ins REK.
- Unterstützt und beteiligt sich an den Partizipationsgefässen.
- Verabschiedet Zwischenstände z.Hd. des Stadtrats und der Echogruppen.

OPR-Ausschuss

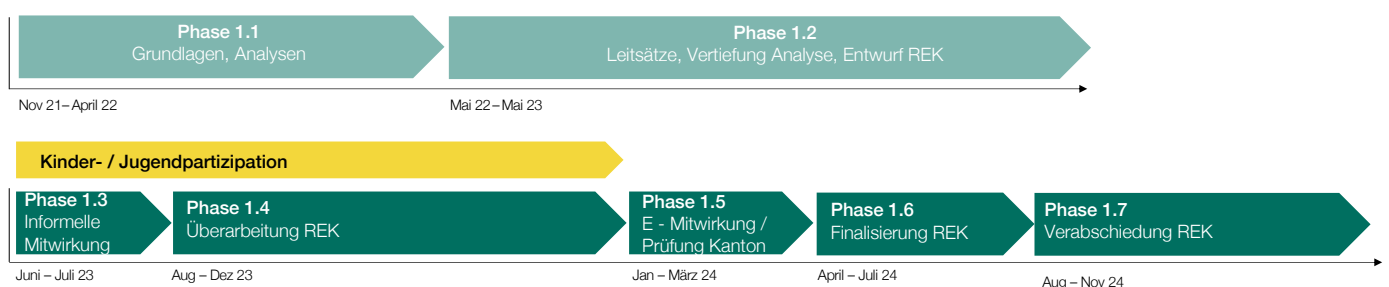
- Verantwortlich für die übergeordnete Projektsteuerung.
- Stellt sicher, dass die Gesamtkoordination unter Einbezug aller Projektbeteiligten gewährleistet ist.

- Unterbreitet dem Bevölkerungsbeirat und dem Stadtrat die erarbeiteten und von der OPR-Kerngruppe freigegebenen Unterlagen und bereitet die entsprechenden Sitzungen vor.
- Bereitet die Kerngruppensitzungen vor.
- Bereitet die Partizipationsgefässe vor und beteiligt sich an diesen.
- Erarbeitet die Inhalte zu den Themen Raumplanung, Städtebau, Sozialraum für das Räumliche Entwicklungskonzept.

Um den Dialog über die zukünftige Stadt zu eröffnen, wurden zu Beginn sieben prägnante Leitsätze und pro Leitsatz mehrere Ziele formuliert. Die Leitsätze zu den Handlungsfeldern Siedlung und Städtebau, Freiraum und Landschaft, Verkehr und Mobilität, Energie und Klimaschutz (vgl. Kap. 1.4) stellen breit abgestützte, konsolidierte Grundideen dar, nach welchen sich die räumliche Stadtentwicklung und die Revision der Ortsplanung zu richten haben. Sie stehen in Bezug zu den Zielen im Legislaturprogramm. Weiter beruhen sie auf den spezifischen Qualitäten und Strukturen der Stadt Kriens und sind an ihren Herausforderungen (vgl. Kap. 1.1) ausgerichtet. Die Leitsätze und Ziele können nicht trennscharf voneinander unterschieden werden. Zum Teil überschneiden sich Themen inhaltlich.

Die Erarbeitung der Leitsätze und Ziele erfolgte durch Vertretende der Stadtverwaltung, des Stadtrats, Fachexperten sowie unter Einbezug des Bevölkerungsbeirats (1. Echoraum).

Ausgehend von den übergeordneten Leitsätzen und Zielen sowie aufbauend auf Analysen und Szenarien wurde auf gesamtstädtischer Ebene ein räumliches



Prozessschritte des Räumlichen Entwicklungskonzepts

Zielbild entwickelt und Entwicklungsstrategien pro Handlungsfeld oder pro Fokusgebiet mit Handlungsempfehlungen zur Erreichung der Ziele formuliert. Zusätzlich erfolgt auf verschiedenen Themenkarten eine räumliche Verortung und Präzisierung der wichtigsten inhaltlichen Aussagen. Sie bilden den Zielzustand ab, stellen eine generelle Visualisierung der Leitsätze zur räumlichen Entwicklung dar und zeigen im Sinne einer Handlungsagenda die Schwerpunktmassnahmen zur Umsetzung der Strategien auf.

Partizipativer Prozess

Die Erarbeitung des Räumlichen Entwicklungskonzeptes erfolgte unter regelmässigem Einbezug von Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern, eines eigens einberufenen Gremiums aus Bevölkerung, Politik und Zivilgesellschaft sowie der breiten Bevölkerung inklusive Kindern und Jugendlichen. Die ausführliche Dokumentation der verschiedenen Dialoggefässe ist einem separaten Mitwirkungsbericht zu entnehmen. Nachfolgend ein Beschrieb des jeweiligen Vorgehens und der adressierten Zielgruppen:

Dialog mit Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern LuzernSüd

Im Rahmen zweier Runder Tische wurden die grössten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer im Raum LuzernSüd zu einem Gespräch über die Ortsplanungsrevision, über die aktuellen Entwicklungsabsichten sowie zur übergeordneten räumlichen Entwicklung im Raum LuzernSüd eingeladen. Insgesamt haben dreizehn Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer an den Gesprächen teilgenommen.

Bevölkerungsbeirat

Der Bevölkerungsbeirat ist ein insgesamt achtköpfiges Gremium, welches eigens für die Ortsplanungsrevision einberufen wurde und diese über sämtliche Projektphasen hinweg begleiten wird. Bei fünf der acht Mitglieder handelt es sich um je eine Vertretung der Allgemeinen Baugenossenschaft Kriens, der stadträtlichen Bau-, Umwelt- und Verkehrskommission, des Gewerbeverbandes sowie des Bereichs Landwirtschaft und Jagd. Bei den weiteren Mitgliedern handelt es sich um Personen, welche sich nach einem entsprechen-

den öffentlichen Aufruf bei der Stadt Kriens gemeldet haben und als Vertreterinnen und Vertreter ohne feste Interessenbindungen im Beirat Einsitz nehmen. In insgesamt fünf Echoräumen verabschiedeten die Mitglieder des Bevölkerungsbeirates die grundlegenden Leitsätze, diskutierten Zwischenstände und gaben Anregungen für die weiteren Arbeiten.

Öffentliche Spaziergänge und Workshops sowie Befragungen an frequentierten Standorten

Die Planungsverantwortlichen luden die Bevölkerung zu zwei Quartiersspaziergängen mit anschliessendem Workshop ein. Ergänzend fanden an drei verschiedenen öffentlich zugänglichen und stark frequentierten Orten (Hofmattplatz, Coop Schappe, Bahnhof Mattenhof) unter Anwendung von Leitfadeninterviews kurze Befragungen von Passantinnen und Passanten statt.

Kinder- und Jugendpartizipation

Gemeinsam mit den Volksschulen sowie der Kinder- und Jugendanimation der Stadt Kriens wurden verschiedene Primarschulklassen sowie Jugendliche aus der Sekundarstufe in einem mehrstufigen Prozess in die Erarbeitung des Räumlichen Entwicklungskonzeptes eingebunden. Die Kinder und Jugendlichen formulierten im Klassenverband und unter Anleitung der jeweiligen Lehrpersonen Anliegen hinsichtlich der räumlichen Entwicklung. In einem nächsten Schritt wurden aus den Klassenverbänden Delegierte bestimmt, welche in nachfolgenden Workshops Leitsätze und daraus abgeleitete Ziele und Handlungsansätze entwickelten, Prototypen zur Veranschaulichung erstellten und geeignete Sofortmassnahmen vorschlugen. Die Leitsätze sowie die Ziele wurden als integrale Bestandteile des Räumlichen Entwicklungskonzeptes in das REK integriert.

1.4 Leitsätze

Siedlung und Städtebau

Der Stadtkern Kriens, das Zentrum Mattenhof und mittel- bis langfristig das Stadttor Kupferhammer sind die drei zentralen Entwicklungsräume der Stadt Kriens mit urbanen und nachhaltigen Strukturen. Sie sind über attraktive Strassenräume miteinander vernetzt und im feinmaschigen Quartiernetz integriert.

Die Stadt Kriens steuert die Dynamik der Bautätigkeit selbstbewusst und bewältigt ihr Wachstum innerhalb des bestehenden Siedlungsraumes mit einer qualitätsvollen sowie einer an den Quartierscharakter angepassten Siedlungsentwicklung nach innen.

Die Stadt Kriens hat vielseitige Arbeitsplatzquartiere und schafft für die Weiterentwicklung der ansässigen Gewerbebetriebe gute Voraussetzungen.

Mach unsere Stadt modern und schön: Unsere Stadt soll bunt sein und man darf überall spielen. Schöne alte Häuser sollen bestehen bleiben, bunte und moderne Häuser sollen neu entstehen. Die Stadt wird zu einem aufregenden Abenteuerspielplatz.



Freiraum und Landschaft

Die Krienser Freiräume und Landschaften bieten attraktive Lebens-, Erlebnis- und Erholungsräume für die Bevölkerung im Einklang mit der Natur.



Sei ein*e Freund*in der Natur! Das bedeutet, dass wir gut auf unsere Umwelt aufpassen und schöne grüne Orte schaffen und erhalten. Wir wollen Bäume und wilde Natur – auch in der Stadt. Lasst uns zusammen tolle Orte schaffen: Hier können wir spannenden Abenteuer erleben, Freund*innen treffen und chillen. Es sind saubere Plätze und grüne Orte, an denen wir uns wohlfühlen. Eine Stadt mit vielen Parks, Spielräumen und Wasser zum Spielen. Es soll für jede*n etwas dabei sein..

Im REK wurden je ein Leitsatz zu den Handlungsfeldern Siedlung und Städtebau, Freiraum und Landschaft, Verkehr und Mobilität, Energie und Klimaschutz erarbeitet. Sie stellen breit abgestützte, konsolidierte Grundideen dar, nach welchen sich die räumliche Stadtentwicklung und die Revision der Ortsplanung zu richten hat.

Kinder und Jugendliche haben sich im Unterricht und in Workshops Gedanken zur räumlichen Entwicklung der Stadt Kriens aus ihrer Sicht gemacht. Diese wurden in gelben Leitsätzen festgehalten und sind ein fester Bestandteil des REK.

Verkehr und Mobilität

Die Mobilitätsbedürfnisse in Kriens werden flächeneffizient, wirtschaftlich, ressourceneffizient sowie möglichst umweltverträglich abgewickelt und es werden siedlungsorientierte Strassenräume geschaffen.

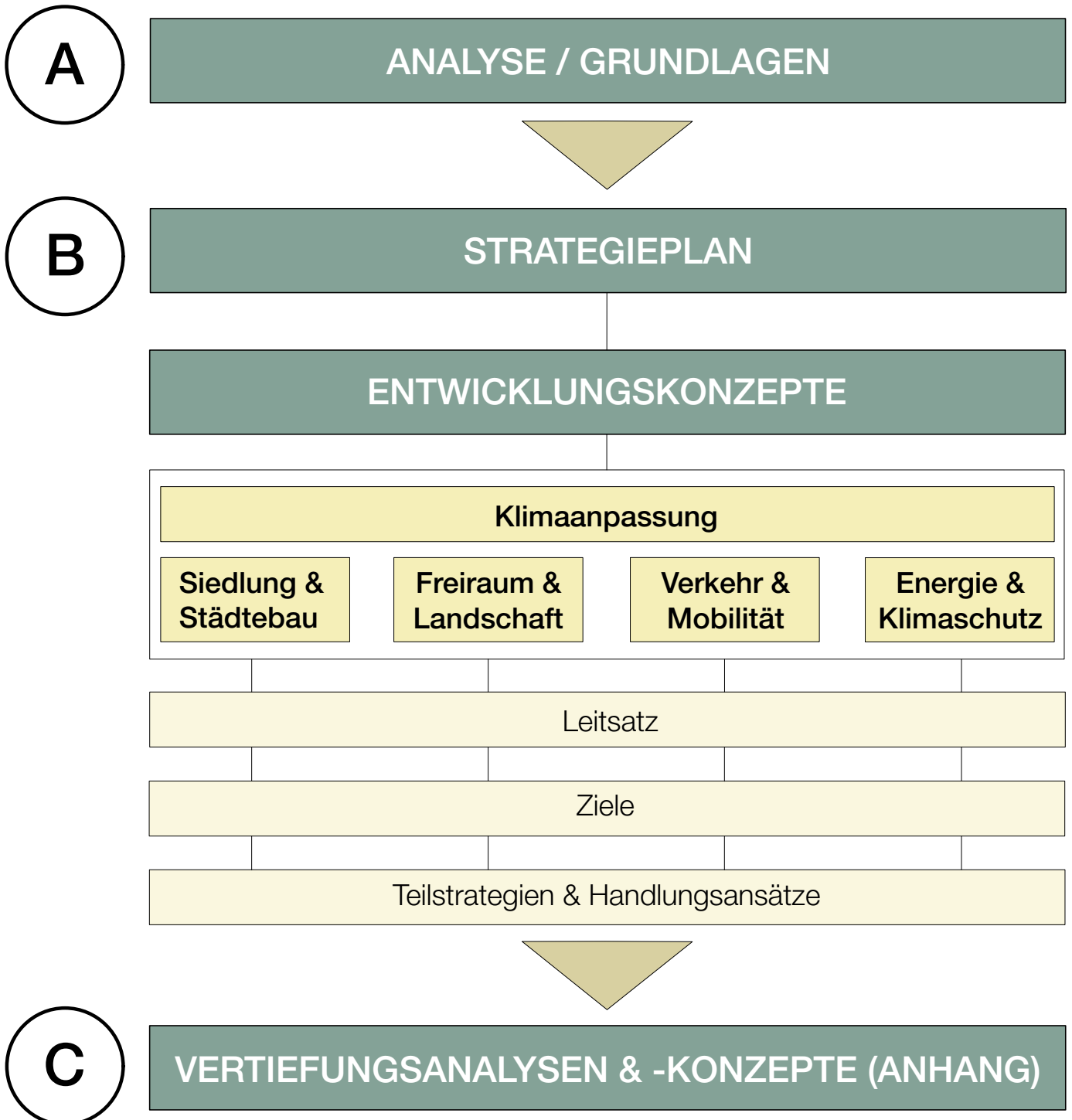
In unserer Stadt soll es Busse, Züge und andere öffentliche Verkehrsmittel geben, die alle unkompliziert benutzen können. Die Strassen sind gut gemacht. Auch wer zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem Trottinett unterwegs ist, kommt rasch und sicher von A nach B.



Energie und Klimaschutz

Klimaschutz und Klimaanpassung sind integrale Bestandteile der räumlichen Nutzungen und Entwicklungen in Kriens und tragen dazu bei, die Netto-Null-Ziele der Stadt Kriens zu erreichen. Kriens deckt die Energienachfrage für Strom, Wärme und Kälte der Gebäude und Anlagen zuverlässig und wirtschaftlich mit klima- und umweltfreundlicher Energie.

1.5 Aufbau



A

ANALYSE

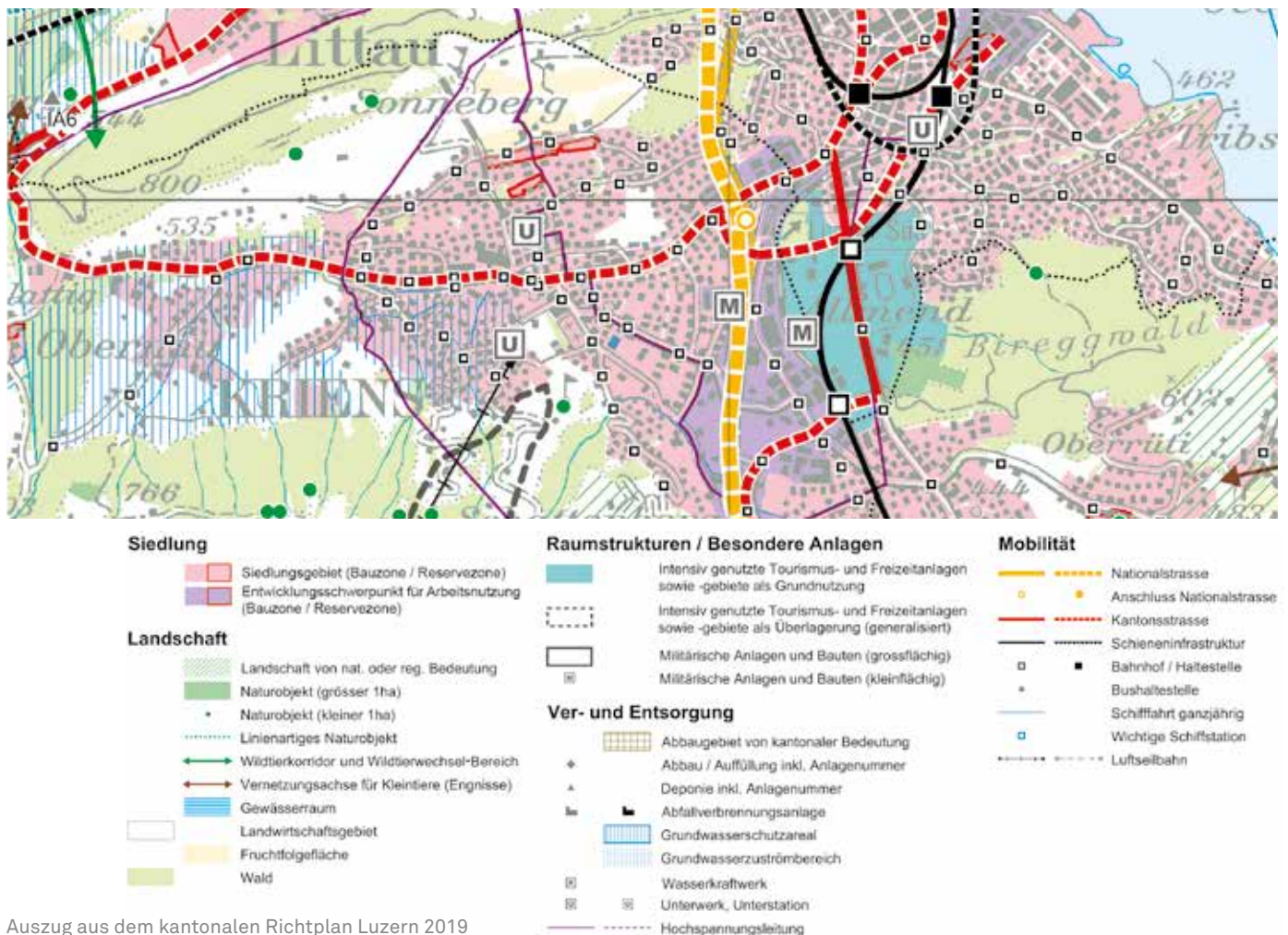
2 ANALYSE UND GRUNDLAGEN

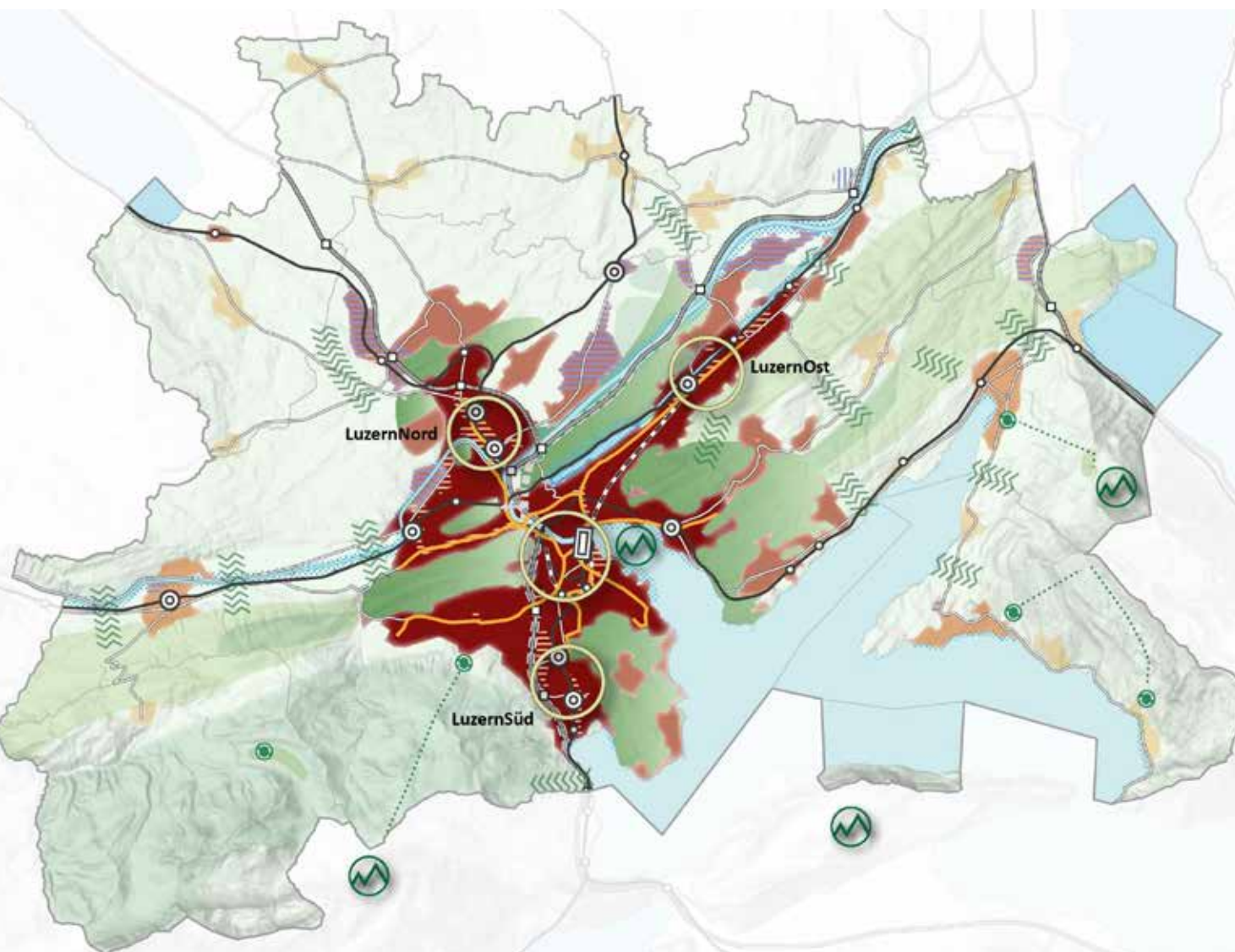
2.1 Übergeordnete Planungen

Kantonaler Richtplan

Gestützt auf dem Raumplanungsgesetz gibt der Richtplan des Kantons Luzern von 2009, 2015 teilrevidiert und 2019 angepasst, als behördenverbindliches

Instrument die Entwicklungsrichtung vor. Er steuert die geordnete Besiedlung des Kantonsgebietes und dient dem haushälterischen Umgang mit dem Boden. Der Richtplan teilt, basierend auf der Raumentwicklungsstrategie, alle Gemeinden einer Kategorie zu. Kriens wird dem Typ Z3 «urbane Gemeinde an Zentrum» zugewiesen. Für alle Gemeinden gilt, dass das Wachstum und die Entwicklung primär durch Siedlungsentwicklung nach innen erfolgen soll und Neueinzonungen nur bei nachgewiesenem Bauzonenbedarf zulässig sind. Spezifisch für Typ Z3 und somit die Stadt Kriens sieht der Richtplan die Stärkung von Zentrumsfunktionen, die Schaffung von grossräumigen urbanen Qualitäten, die Abstimmung von überkommunal bedeutsamen städtebaulichen Entwicklungen, die Förderung von hohen bis sehr hohen Dichten sowie die Umsetzung kantonaler Entwicklungsschwerpunkte vor.





Zukunftsbild Agglomerationsprogramm Luzern 2040





Gemäss kantonalem Richtplan liegt die Stadt Kriens durch ihre Nähe zu Luzern als Tourismuszentrum und dem Pilatus, einschliessend dem Sport- und Erholungsgebiet Krienseregg, im Tourismusgebiet. Beides sind Zentren von kantonaler Bedeutung mit nationaler und internationaler Ausstrahlung. Der Kanton und die Gemeinden schaffen unter Berücksichtigung der Bevölkerung, der Umwelt und des Ort- und Landschaftsbildes günstige Voraussetzungen für leistungsfähige touristische Einrichtungen.

Die Stadt Kriens verfügt im Siedlungsgebiet über Reservezonen. Weiter ist das Gebiet LuzernSüd rund um den Bahnhof Kriens Mattenhof als Entwicklungsschwerpunkt für Arbeitsnutzung gekennzeichnet. LuzernSüd ist wie LuzernNord (Seetalplatz) und LuzernOst (Rontal) ein Entwicklungsschwerpunkt des Kantons Luzerns.

Agglomerationsprogramm 4. Generation

Im Agglomerationsprogramm der 4. Generation wird das Siedlungsgebiet der Stadt Kriens regional als Kernraum der Agglomeration positioniert. Der Kernraum zeichnet sich durch eine dichte überbaute Siedlungsstruktur, hochwertige Freiräume für die Naherholung, gute Durchlässigkeit für den Fussverkehr und hohe Nutzungsdurchmischung aus. Das Gebiet LuzernSüd übernimmt Zentrumsfunktionen von regionaler Bedeutung.

Gemäss Agglomerationsprogramm sind folgende Schlüsselareale für die Stadt Kriens von Bedeutung: Die Gebiete Eichhof – Anschluss A2 – Luzernerstrasse, Nidfeld inkl. Mattenhof und Schlund - Grabenhof - Hinterschlund. Sie sollen transformiert werden und zukünftig die Nutzungen Wohnen und Arbeiten aufweisen. Weiter soll die Achse Zentrum - Kupferhammer zu einem städtischen Raum mit vielfältiger Nutzung und einer hohen Aufenthaltsqualität aufgewertet werden.

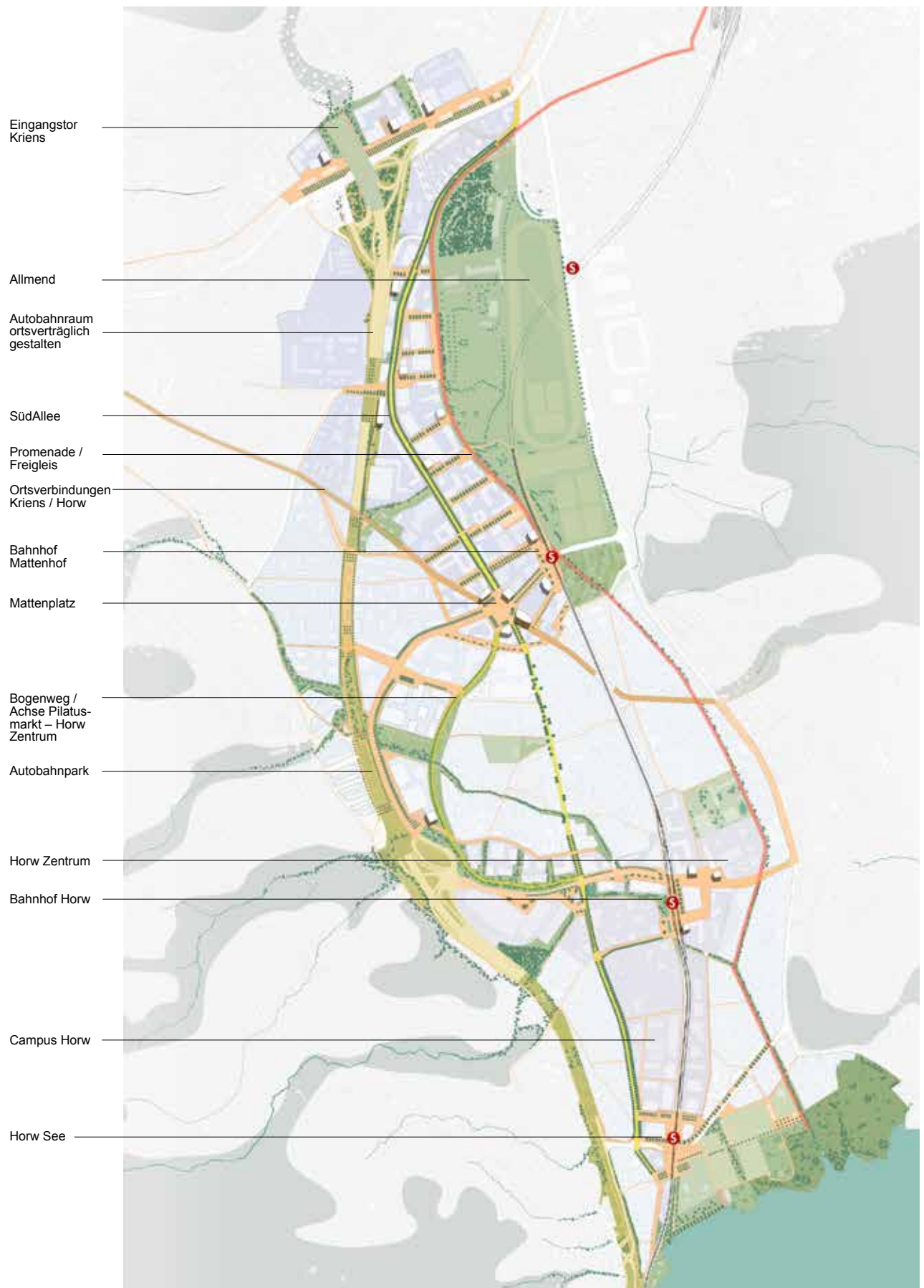
Im Bereich Verkehr ist mit dem Bypass ein grosses Infrastrukturprojekt in Kompetenz des Bundes geplant, das einen erheblichen Einfluss auf die Stadt Kriens haben wird. Eine weitere wichtige Massnahme ist die Gestaltung der Ortsdurchfahrt von Kriens sowie die Umgestaltung der SüdAllee (Arsenal-/Nidfeldstrasse).

Die Massnahmen beinhalten weiter im Bereich Landschaft die Erarbeitung von Landschaftsentwicklungskonzepten für die Gebiete Sonnenberg / Gütsch (Kriens, Stadt Luzern) und Blattenberg (Malters, Kriens, Schwarzenberg). Im Eigenthal (Schwarzenberg, Kriens) – ein Freizeitraum von regionaler Bedeutung – soll eine nachhaltige Freizeitnutzung umgesetzt werden. Eine weitere Massnahme ist die Optimierung der Zugänglichkeit zum Tourismus-schwerpunkt Pilatus.

Entwicklungsschwerpunkt LuzernSüd

LuzernSüd ist ein Entwicklungsschwerpunkt (ESP) von kantonaler Bedeutung. Im Grenzbereich der Gemeinden Kriens, Luzern und Horw befinden sich diverse Arealentwicklungen im Bau oder sind geplant. Ein Grossteil davon befindet sich auf dem Gebiet der Stadt Kriens. Das Regelwerk LuzernSüd mit dem regionalen Teilrichtplan und regionalem Konzept aus dem Jahr 2021 sowie die von 2013 – 2020 im Perimeter LuzernSüd erarbeiteten städtebaulichen, verkehrlichen und sozialräumlichen Vertiefungsstudien bilden die planerischen Grundlagen für das gemeindeübergreifende Gebiet.

Wichtige Schwerpunkte im ESP sind für das Krienser Stadtgebiet das Eingangstor in Kriens mit der neuen Grosshofbrücke sowie der Mattenplatz zusammen mit dem ÖV-Hub Mattenhof. Die SüdAllee, die Promenade mit dem Freigleis, der Bogenweg und der Autobahnpark sind wichtige identitätsstiftende verkehrliche Verbindungen. Die Allmend und das Seeufer in Horw bilden sowohl für LuzernSüd als auch für die weitere Region prägende Freizeit- und Naherholungsgebiete.



Raumordnungskonzept Metropolitanraum Zürich 2050

Das Raumordnungskonzept Metropolitanraum Zürich 2050 vom November 2023 ist ein raumplanerisches Zielbild, welches die räumlichen Strukturen im Metropolitanraum Zürich nach verschiedenen Handlungsräumen differenziert und die jeweilige angestrebte Raumordnung aufzeigt. 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. Der Handlungsraum «Stadtlandschaft» ist derjenige Teilraum innerhalb des Metropolitanraums, in dem das Wachstum zum grössten Teil stattfinden soll. Er zeichnet sich durch eine dichte Bau- und Nutzungsweise und gut erschlossene Standorte aus. Die Zentren in der Stadtlandschaft rechnen künftig mit dem grössten Bevölkerung- und Beschäftigtenzuwachs. In den Zentren findet eine starke Innenentwicklung statt.

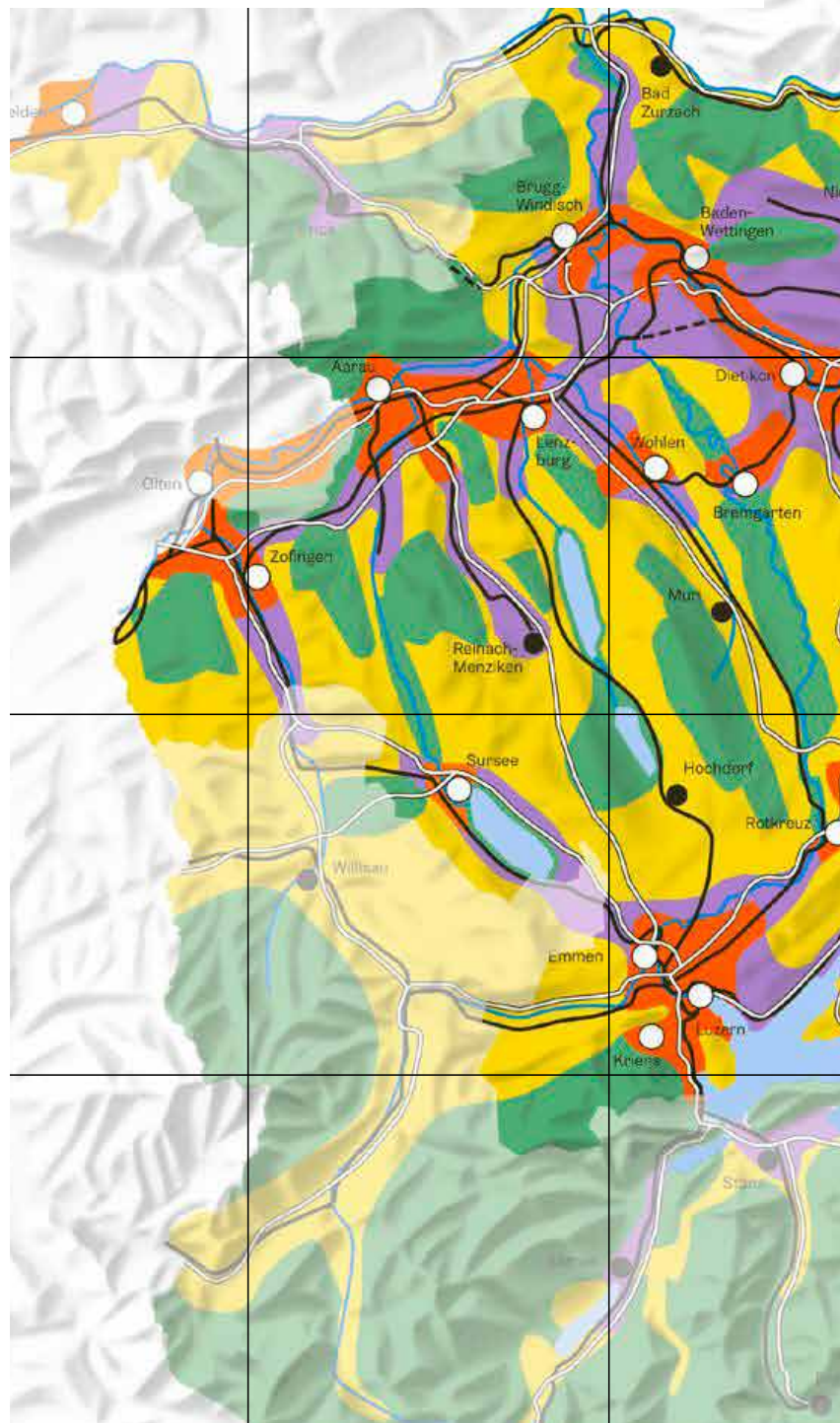
Raumordnungskonzept Metropolitanraum Zürich 2050

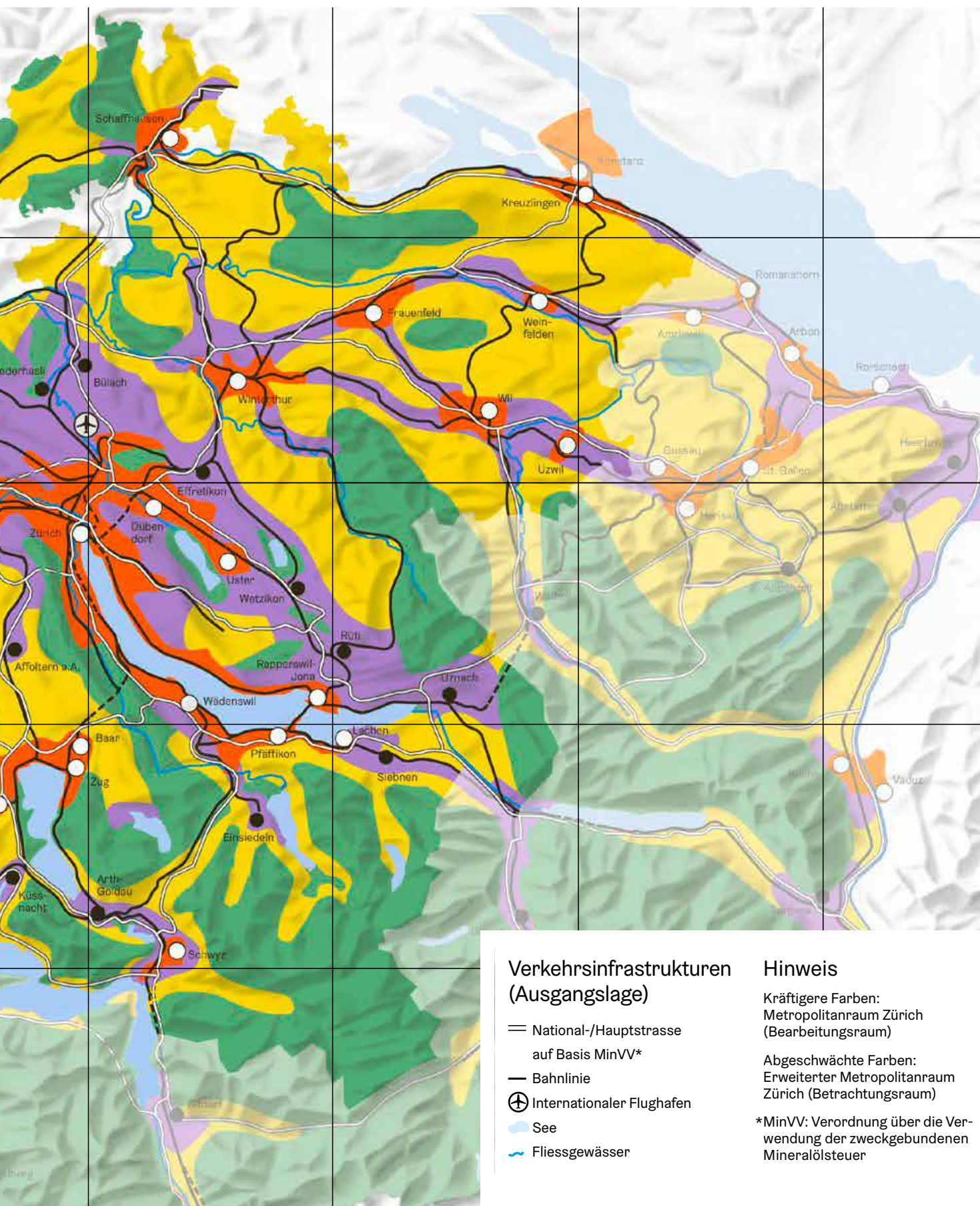
Handlungsräume (Zielbild)

- Stadtlandschaft
- Übergangslandschaft
- Kulturlandschaft
- Naturlandschaft

Zentren (Zielbild)

- Zentrum in der Stadtlandschaft
- Regionales Zentrum



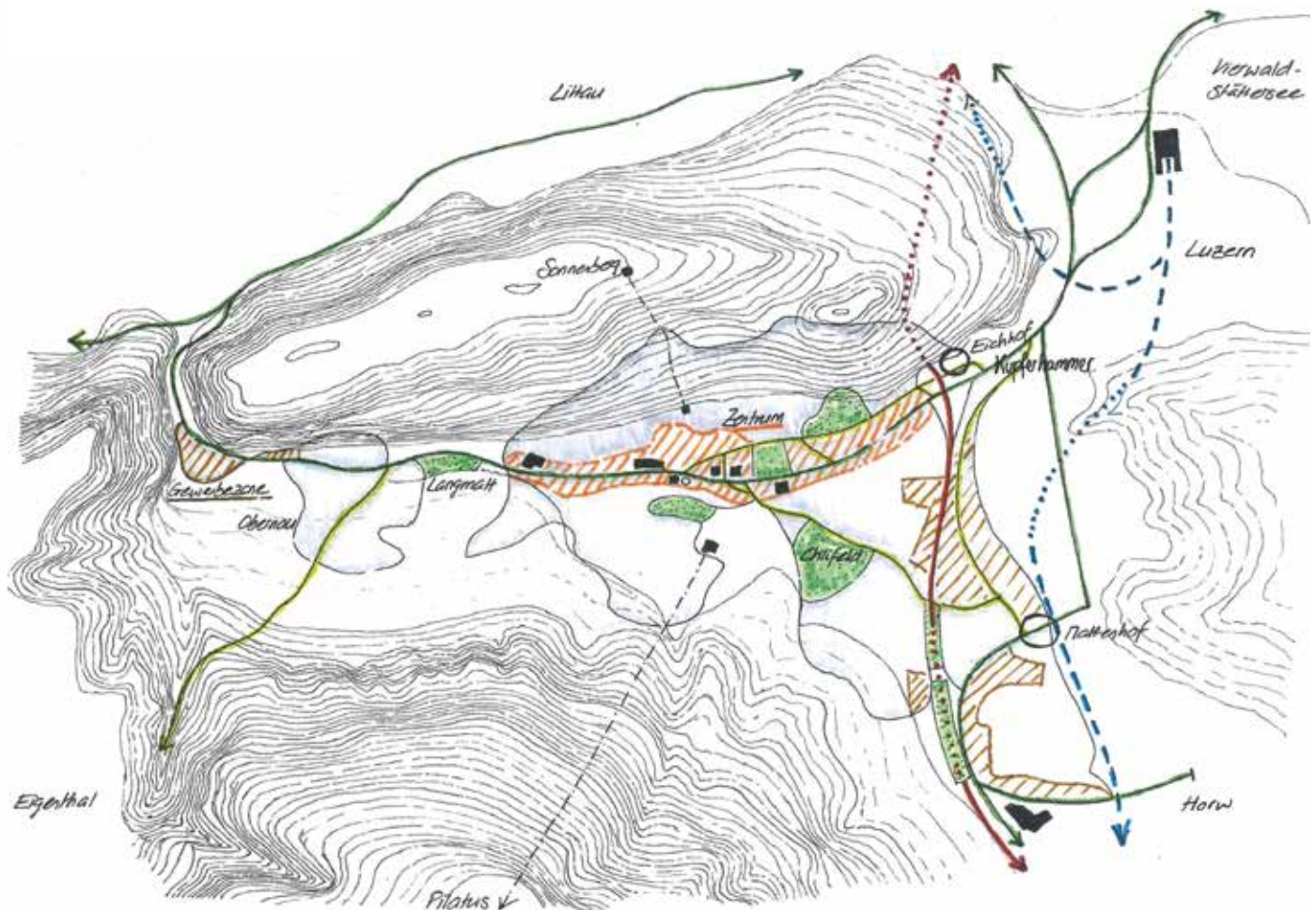


2.2 Geografische und räumliche Gegebenheiten der Stadt Kriens

Topografie und naturräumliche Strukturen

Die Stadt Kriens liegt in einer Talsohle zwischen den Abhängen des Pilatus im Südwesten und des Sonnenbergs im Norden. 1'029 Meter Höhenunterschied liegen zwischen dem höchsten und dem tiefsten Punkt von Kriens. Die topografische Grenze im Südosten gegen die Gemeinde Horw bildet der Steinibach. Zahlreiche weitere offene sowie eingedolte Bachläufe prägen das Erscheinungsbild ebenfalls. Die Nähe zu den grösseren zusammenhängenden Natur- und Naherholungsräumen Sonnenberg und Pilatus sowie die vielen Durch- und Ausblicke auf die attraktive landschaftliche Umgebung machen die Stadt Kriens zu einem attraktiven Wohnort. Den grössten Flächen-

anteil mit fast 50 Prozent bilden die ausgedehnten Waldgebiete am Pilatus, vom Schattenberg über die Krienseregg bis zum Hergiswald. Der Pilatus zählt zur wertvollsten Landschaft der Schweiz (Objekt im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler). Innerhalb des Siedlungsgebietes gibt es ein inneres Netz an diversen Grün- und Freiräumen. Sie sind eine wichtige Basis für die Qualität des direkten Wohn- und Arbeitsumfelds. Entlang der Luzerner- und Obernauerstrasse befinden sich etwa der Amlehngarten, der Bellpark, die Freizeitanlage Langmatt, der Kirchhügel, die Schulanlage Feldmühle und der Turbinenpark. Das Parkbad mit der Sportanlage Kleinfeld und die Autobahnüberdachung des Schlundtunnels tragen weiter zur Vielfalt der Freiräume und zur Aufenthaltsqualität in der Stadt bei.



Skizze der topographischen Lage Kriens

Kriens in der Region

Kriens ist flächenmässig die zweitgrösste und bevölkerungsmässig die drittgrösste Stadt im Kanton Luzern. Sie befindet sich im Agglomerationsraum der nördlich gelegenen Kantonshauptstadt Luzern und ist mit ihr sowie der südöstlich gelegenen Gemeinde Horw räumlich zusammengewachsen. Weitere politische Nachbargemeinden sind westlich die beiden Luzerner Gemeinden Schwarzenberg und Malers sowie südlich die Gemeinde Hergiswil (Kt. NW). Die umliegenden grösseren Ortschaften Sursee, Rotkreuz, Sarnen und Stans können in rund 20 Minuten mit dem Auto erreicht werden, Zürich in ca. 45 Minuten.

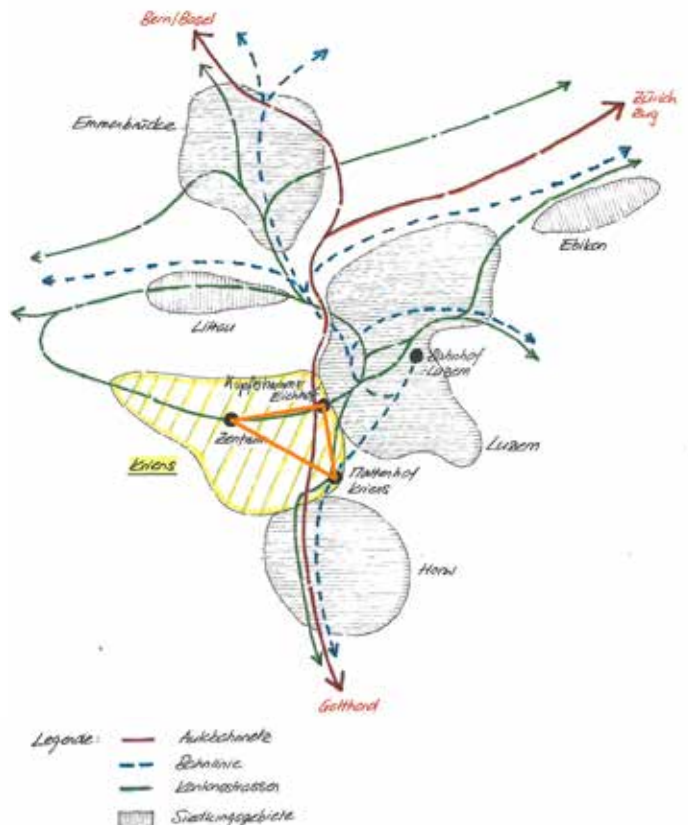
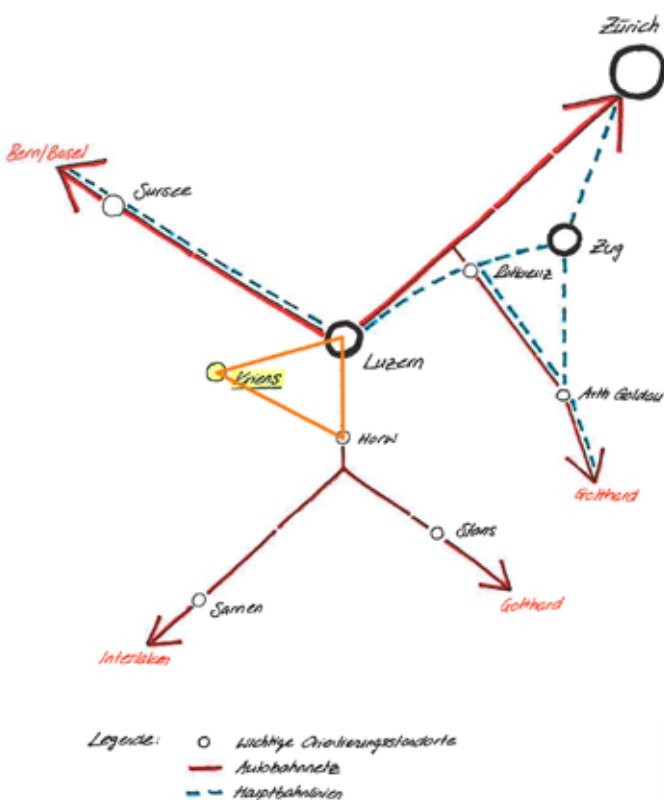
Die räumliche Situation ist ein Doppel-Dreieck zwischen Luzern, Kriens und Horw sowie innerhalb von Kriens zwischen dem Stadttor Kupferhammer, Stadtkern Kriens und Zentrum Mattenhof.

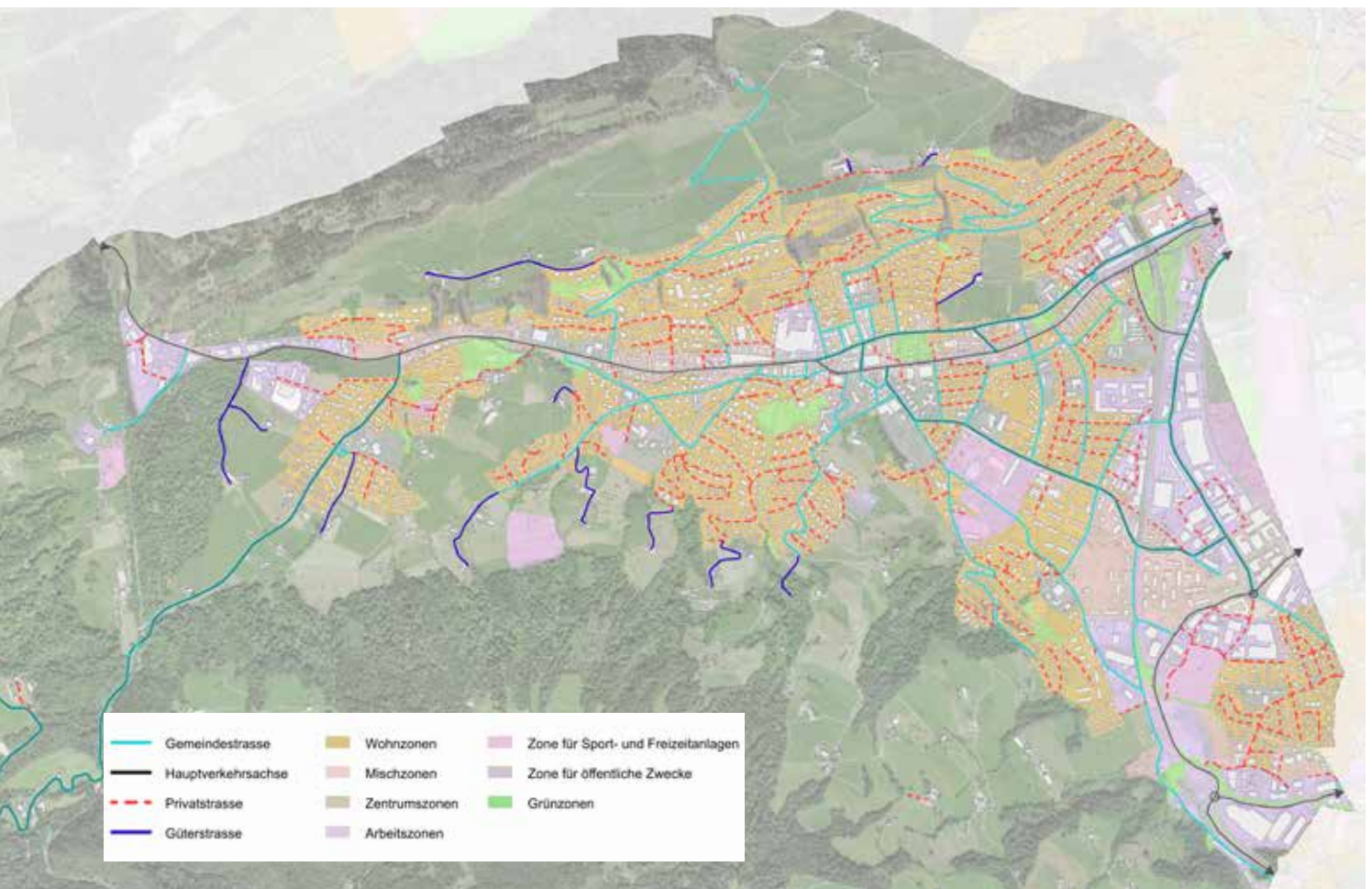
Für die Stadt Kriens gilt es, ihre Rolle im Städtedreieck Kriens–Luzern–Horw als attraktiver Wohnstandort mit hoher Naherholungsqualität und als Standort mit Entwicklungspotenzial für Unternehmen zu stärken.

Strassen- und ÖV-Netz sowie Nutzungs- und Versorgungsstruktur

Neben den naturräumlichen Elementen wird die Stadt Kriens auch durch das sich über die Jahre entwickelte Strassen- und Wegnetz geprägt. Die Hauptadern sind die Luzerner- und Obernauerstrasse (Ost-West-Achse), welche entlang des Krienbachs führt, sowie die Arsenal- und Nidfeldstrasse (Nord-Süd-Achse), welche beim Mattenplatz in die Ringstrasse einmündet. Gemeinsam mit der diese beiden Elemente verbinden den Horwerstrasse wiederholt sich so die räumliche Figur des Dreiecks auch auf städtischer Ebene.

Die räumliche Figur des Dreiecks, das durch die Luzernerstrasse, Südallee (Nidfeld-/Arsenalstrasse) und Horwerstrasse erzeugt wird, ist von einem feinmaschigen Strassen- und Wegnetz überlagert. Dieses erschliesst die einzelnen Quartiere im Talboden und an den Hanglagen und geht am Siedlungsrand in ein Wanderwegnetz über. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs ist entlang der Luzerner- und Obernauerstrasse (Bus) und im Mattenhof (S-Bahn und Bus) sehr gut.





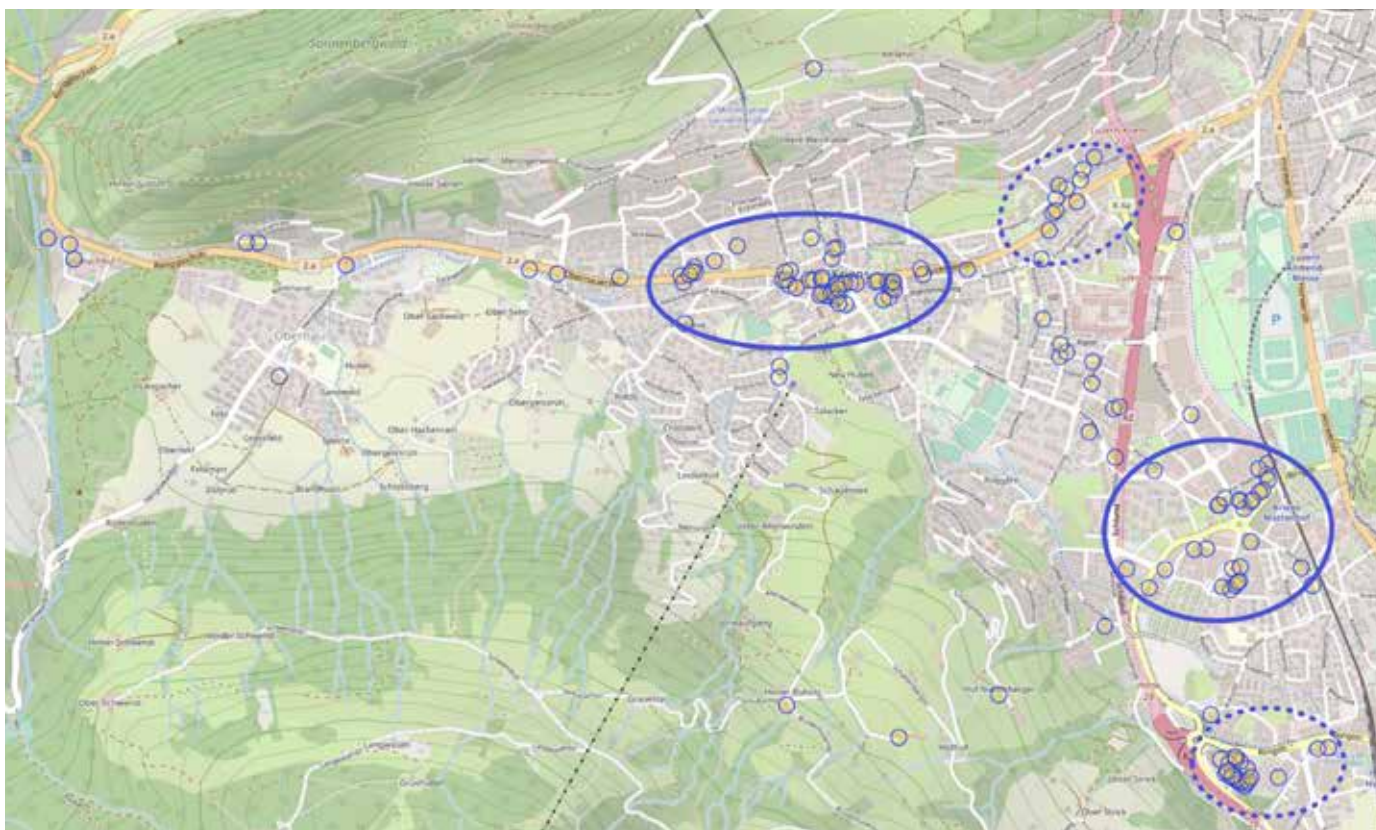
Istzustand Nutzungsstruktur gemäss heutigem Zonenplan sowie Strassenklassifikation

Die Abbildung oben gibt in generalisierter Form auch eine Übersicht über das Nutzungsspektrum in der Stadt Kriens: Wohn-, Arbeits-, Misch-, Zentrums- und Grünzone.

In den zentralen, flachen Lagen gibt es dichte, städtische Wohn- und Mischquartiere, Zentrums- und Industrienutzungen. Daneben stechen weniger dichte Wohnquartiere mit starker Durchgrünung hervor. An den Hängen befinden sich vorwiegend Quartiere mit kleinteiligen Wohnbauten. Diese bemerkenswerte Vielfalt an Quartiercharakteristiken und Atmosphären ist ein Qualitätsmerkmal der Stadt Kriens.

Die OpenStreetMap-Daten geben einen guten Überblick über die räumliche Verteilung von wichtigen Versorgungsinfrastrukturen, wenngleich kein Anspruch auf Vollständigkeit gestellt werden kann. Heute konzentriert sich die Grundversorgung an Angeboten in den Bereichen Bildung, Betreuung, Mobilität, Freizeit, Gesundheit oder Detailhandel an

frequentierten Orten – vor allem im Stadtkern Kriens und Zentrum Mattenhof. Zudem befinden sich Versorgungseinrichtungen beim Kupferhammer, der ursprünglich ein eigenständiger Ortsteil war. Ein weiterer Versorgungsschwerpunkt befindet sich entlang der Ringstrasse (Einkaufszentrum Pilatusmarkt). Die grosse Vielfalt an unterschiedlichen Zentren und Treffpunkten ist ein wichtiger Faktor für die Identität und Belebung der einzelnen Quartiere und fördert die Stadt der kurzen Wege. Anziehungspunkte über die Stadtgrenze hinaus bilden insbesondere Sportinfrastrukturen (Fussballstadion, Hallen- und Freibad), Bildungsangebote der Musikhochschule, Kulturangebote (Kulturzentren, Museum), Einkaufszentren, Tourismusangebote (Pilatus- und Sonnenbergbahn), Freizeitanlagen (Langmatt) und Pärke.



OpenStreetMap der Stadt Kriens (Quelle: OpenStreetMap)

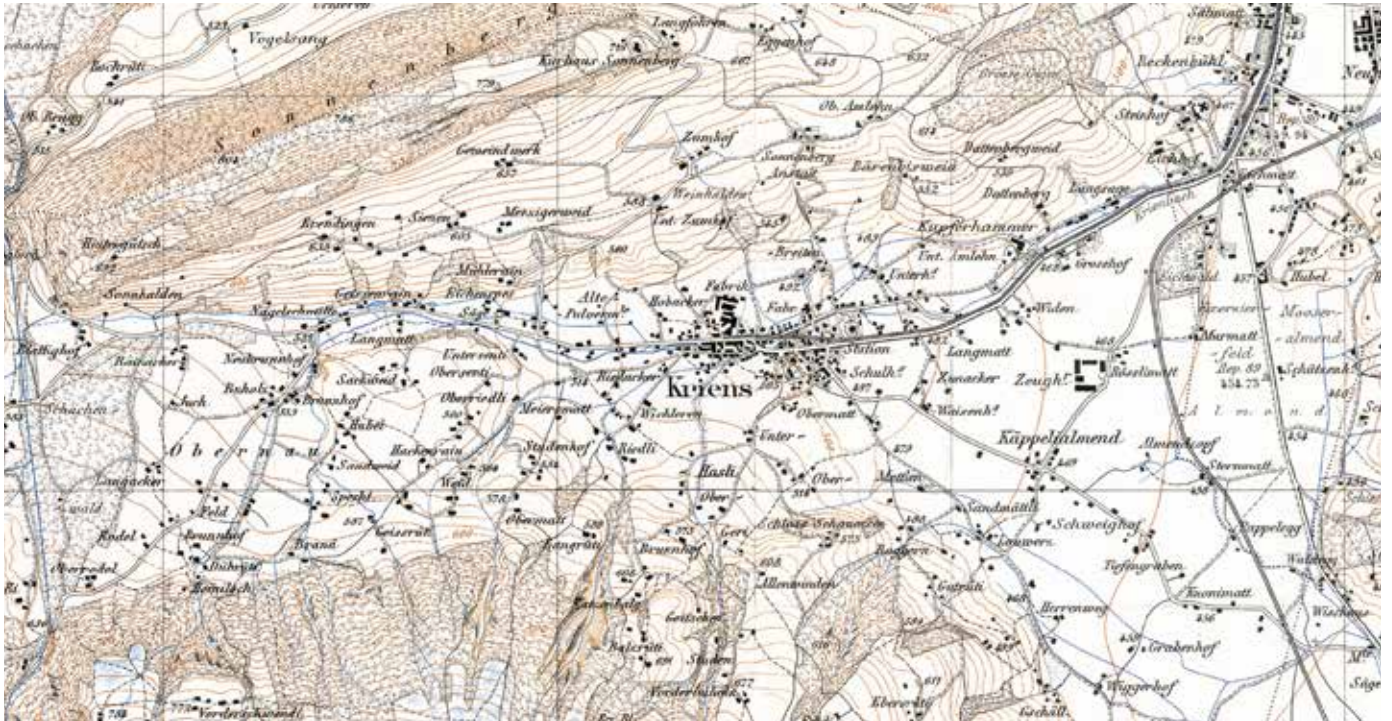
2.3 Bisherige Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung

Rund 2'000 Personen wohnten Anfang des 19. Jahrhunderts in Kriens. Kriens war durch eine Streusiedlung mit Einzelhöfen gekennzeichnet. Die 1845 im heutigen historischen Zentrum durch August Bell gegründete mechanische Rosshaar- und Strohflechterei beschäftigte 300 Fabrik- und 900 Heimarbeiterinnen. Sie war der Auslöser der industriellen Entwicklung in Kriens. Bis 1890, als Kriens ca. 5'900 Einwohner zählte, verdichtete sich die Siedlungsstruktur im Stadtkern Kriens. Die Bebauungsstruktur hat sich radial um den Stadtkern ausgebreitet. Mit der Industrialisierung setzte entlang des Krienbachs und der Luzerner- / Obernauerstrasse eine Siedlungstätigkeit ein.

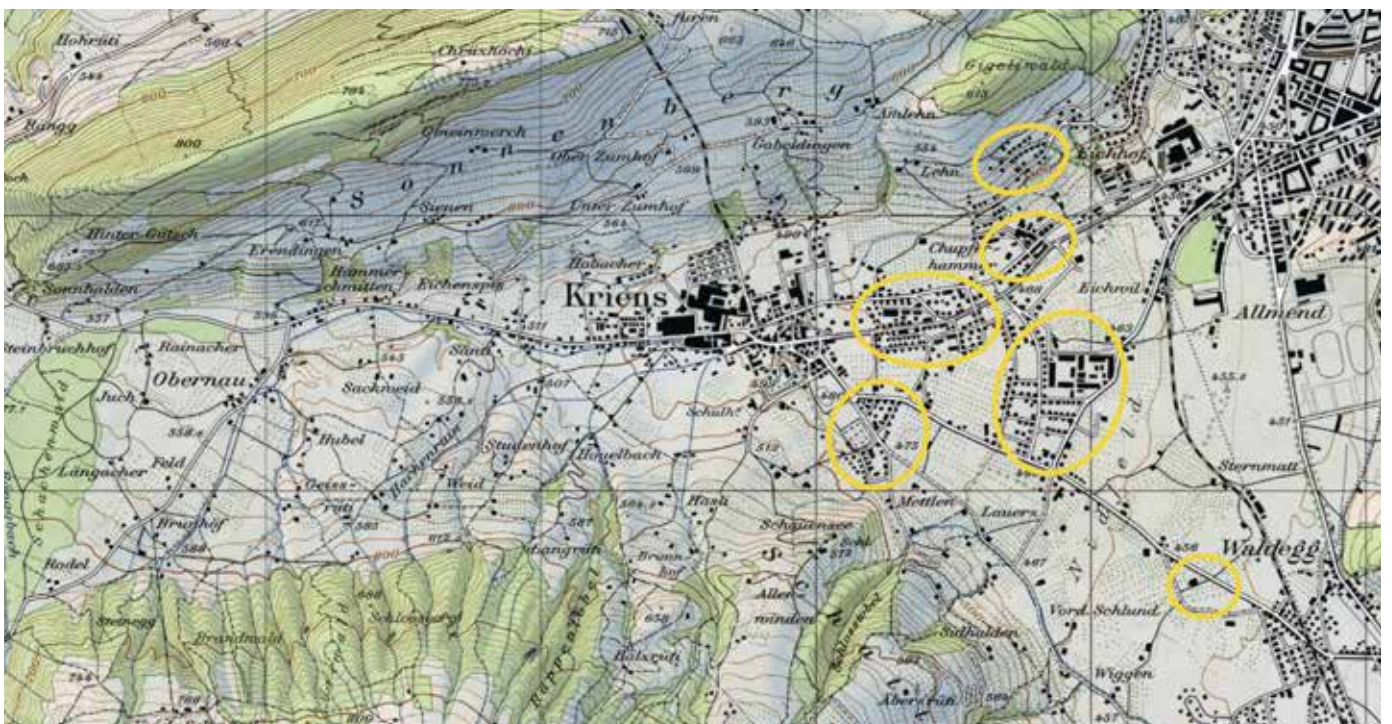
Nach dem 2. Weltkrieg wurden die Infrastrukturen ausgebaut und Kriens wurde zu einer begehrten Wohngemeinde im Raum Luzern. Ein prägendes Merkmal bildet die im Talboden verlaufende Luzer-

ner- und Obernauerstrasse. Kriens wuchs vorwiegend im Gebiet des Stadtkerns Kriens, im Kupferhammer und entlang der Luzerner- und Horwerstrasse. 9'705 Personen bewohnten 1950 die Gemeinde, welche statistisch gesehen nun fast eine Stadt war. Es sind Grossbetriebe im Zentrum und erste Aussenquartiere (Zeughaus, Sonnenberg, Kuonimatt) auszumachen. Bis 1970 verdoppelte sich die Einwohnerzahl, was sich in der Siedlungsstruktur widerspiegelt: Sie breitete sich dispers sowohl im Talboden und an den Hanglagen wie auch entlang der Autobahn aus. Das Bevölkerungswachstum stieg in den folgenden Jahren weiter an, allerdings weniger rasant. Die Siedlungsentwicklung schritt hingegen markant voran. An den Hanglagen entstanden beliebte Ein- und Mehrfamilienhäuser und im Talboden grosse Gewerbekomplexe. Durch die Ausdehnung der Siedlungsstruktur wuchs Kriens schrittweise enger mit Luzern und Horw zusammen.

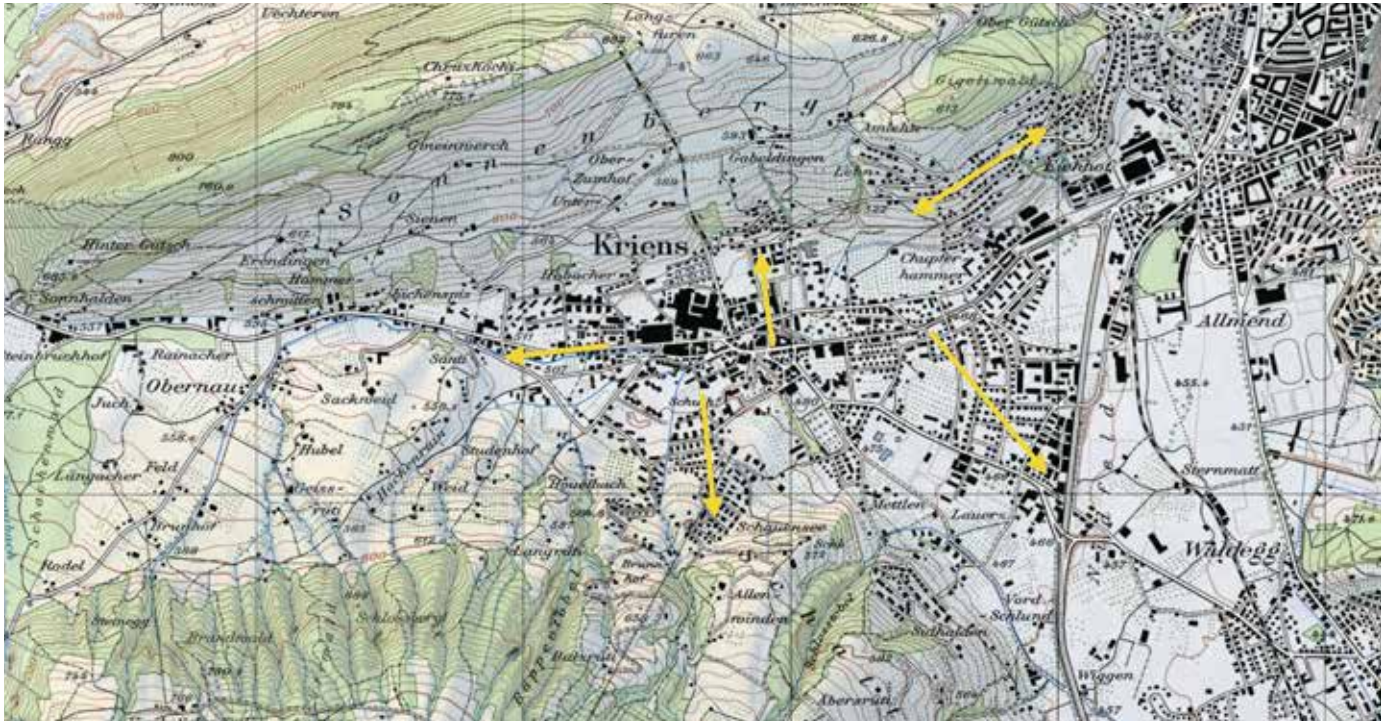
Die Bebauungsstruktur breitete sich am Sonnenberg und Pilatushang weiter aus. Zudem wurde im Bereich der Autobahn eine Teilüberdachung gebaut.



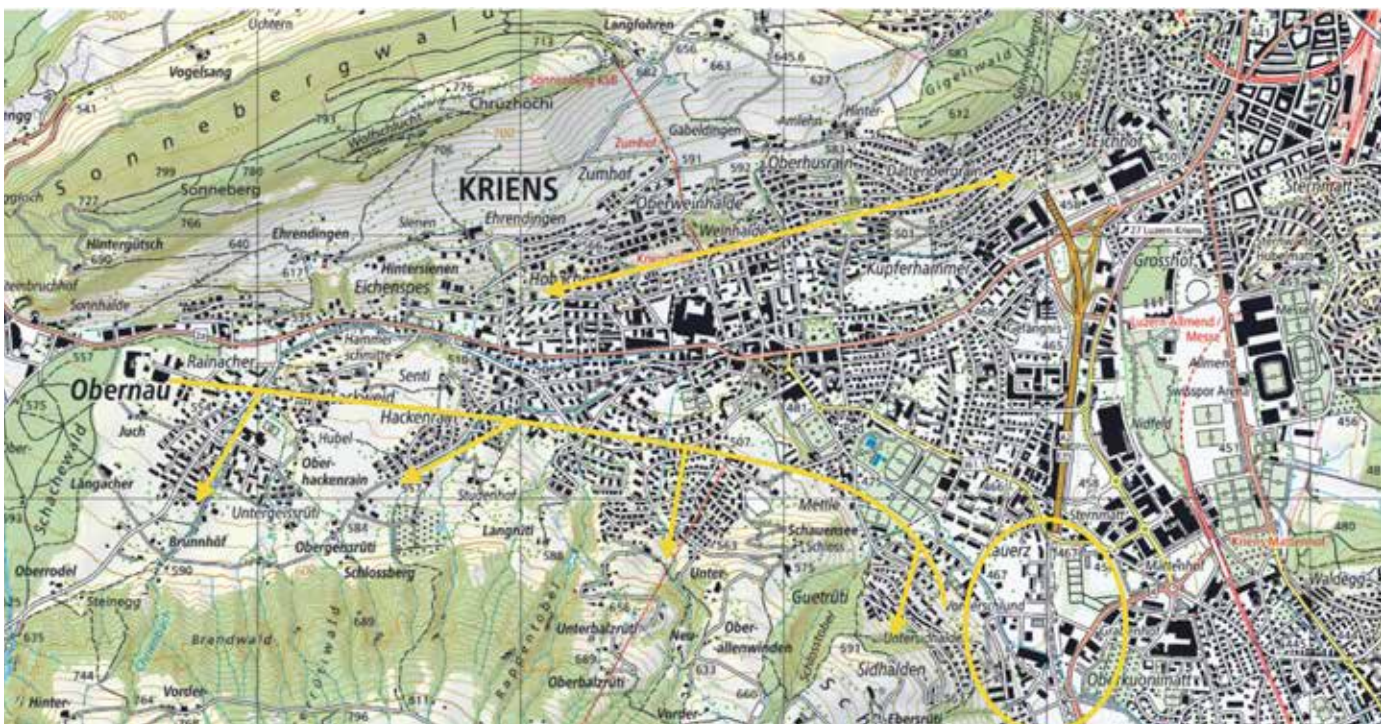
Die Karte von Kriens im Jahr 1890 (Quelle: swisstopo)



Kriens im Jahr 1954 – neue Aussenquartiere sind entstanden (Quelle: swisstopo)

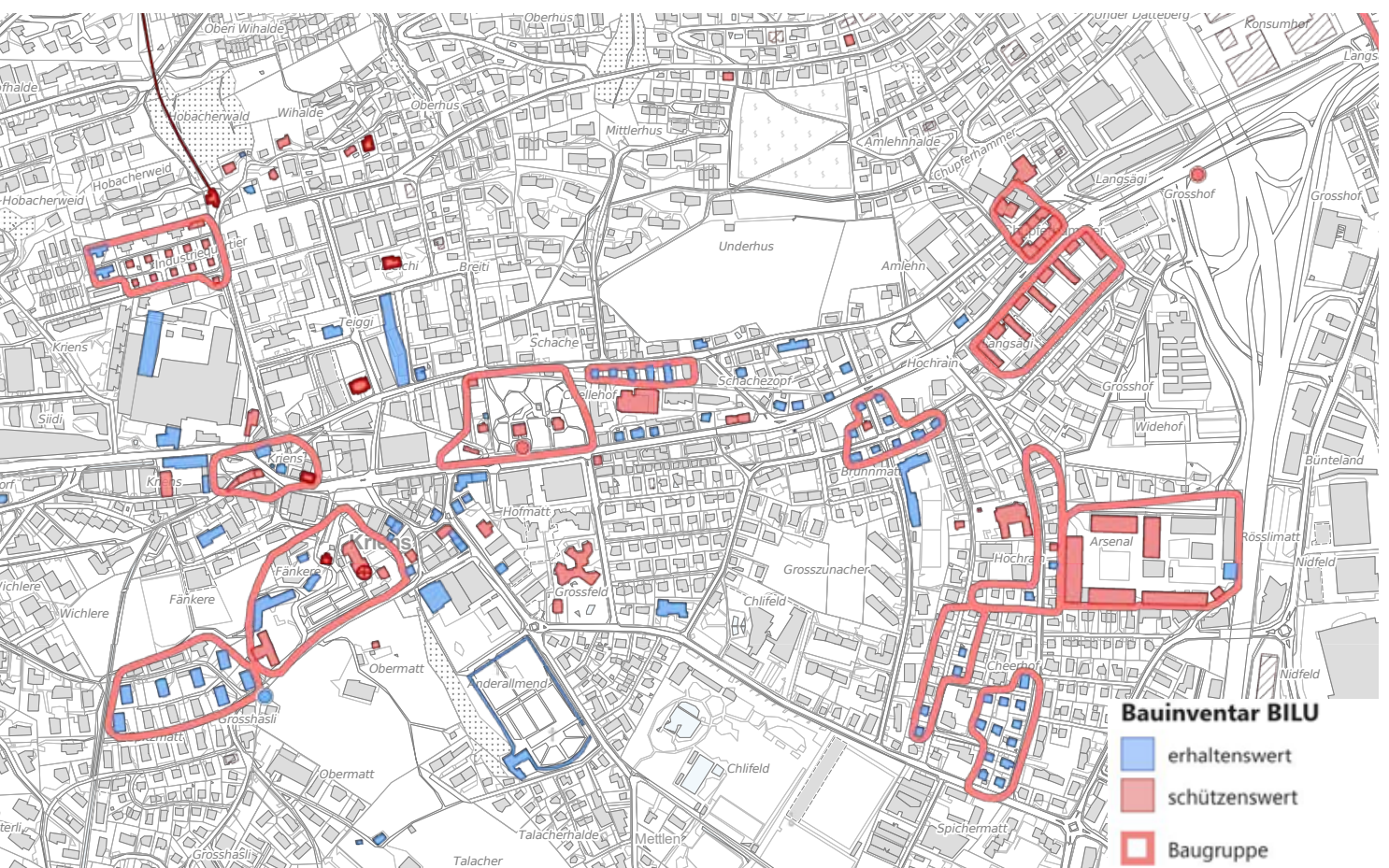


Kriens im Jahr 1971 – die Siedlungsstruktur dehnt sich weiter aus (Quelle: swisstopo)



Im Jahr 2021 ist Kriens weitgehend mit der Stadt Luzern und mit der Gemeinde Horw zusammengewachsen (Quelle: swisstopo)

Heute ist Kriens Teil der Agglomeration Luzern und zählt per 1.1.2024 29'601 Einwohnende. Seit dem 1. Januar 2019 bezeichnet sie sich offiziell als Stadt. Die Stadt Kriens ist heute weitgehend mit der Stadt Luzern und der Gemeinde Horw zusammengewachsen. Die Siedlungsentwicklung von Kriens widerspiegelt sich auch im Bauinventar. So befinden sich wichtige Zeitzeugen vorwiegend im Bereich des Stadtkerns Kriens, entlang der Luzernerstrasse, beim Kupferhammer und im Gebiet Zeughaus und Grosszunacher.



Bauinventar der Stadt Kriens (Quelle: Geoportal, Kanton Luzern)

2.4 Bautätigkeit und Wohnungswechsel nach Quartieren

Bautätigkeit und Wohnungswechsel nach Quartieren

Die Bautätigkeit in den Jahren 2011–2020 war in den Quartieren Zentrum, Mattenhof Zentrum und Schweighof am stärksten. In den Quartieren Luzernerstrasse und Arsenal gab es relativ viele Wohnungswechsel, obwohl kaum Bautätigkeit in diesen Quartieren stattfand. Die beständigsten Quartiere mit wenig umgezogenen Haushalten sind die Quartiere Sonnenberg, Zumhof, Sackweid, Obernau, Meiersmatt und Kuonimatt.

Aufgrund der weiteren geplanten und laufenden Arealentwicklungen entstehen bis ins Jahr 2031 zusätzlich ca. 2'821 Wohnungen (+ 6'065 Einwohnende). Weitere Bauabsichten sind ab 2033 bekannt.

Dann sollen nochmals ca. 900 Wohnungen entstehen (+ 1'935 Einwohnende). Total lässt sich somit ein quantitatives Wachstum bis 2033+ ausmachen von rund 3'721 Wohnungen (+ 8'000 Einwohnende). Wie in der nächsten Abbildung dargestellt ist, lässt sich dieses Wachstum nach den folgenden Gebieten aufteilen:
Talboden Ost: + 2'090 Wohnungen (+4'494 Einwohnende)

Talboden West: + 1'177 Wohnungen (+2'530 Einwohnende)

Pilatus: + 162 Wohnungen (+350 Einwohnende)

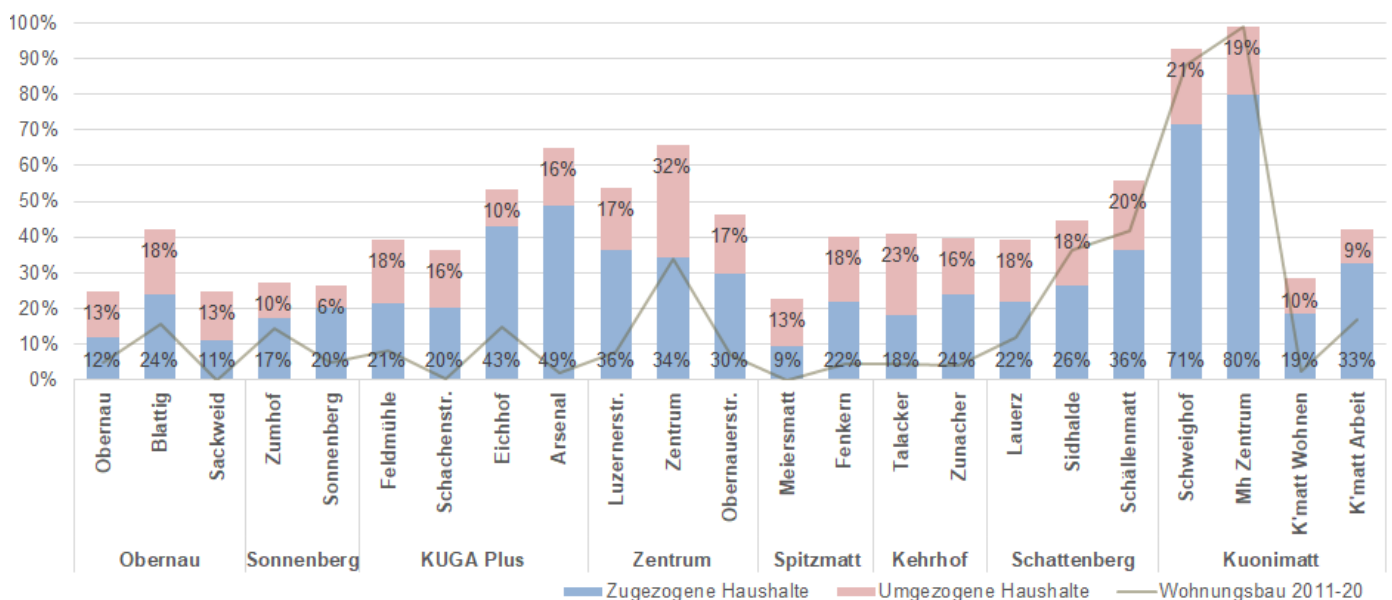
Sonnenberg: + 137 Wohnungen (+295 Einwohnende).

Wohnflächen- und Bauzonenflächenverbrauch

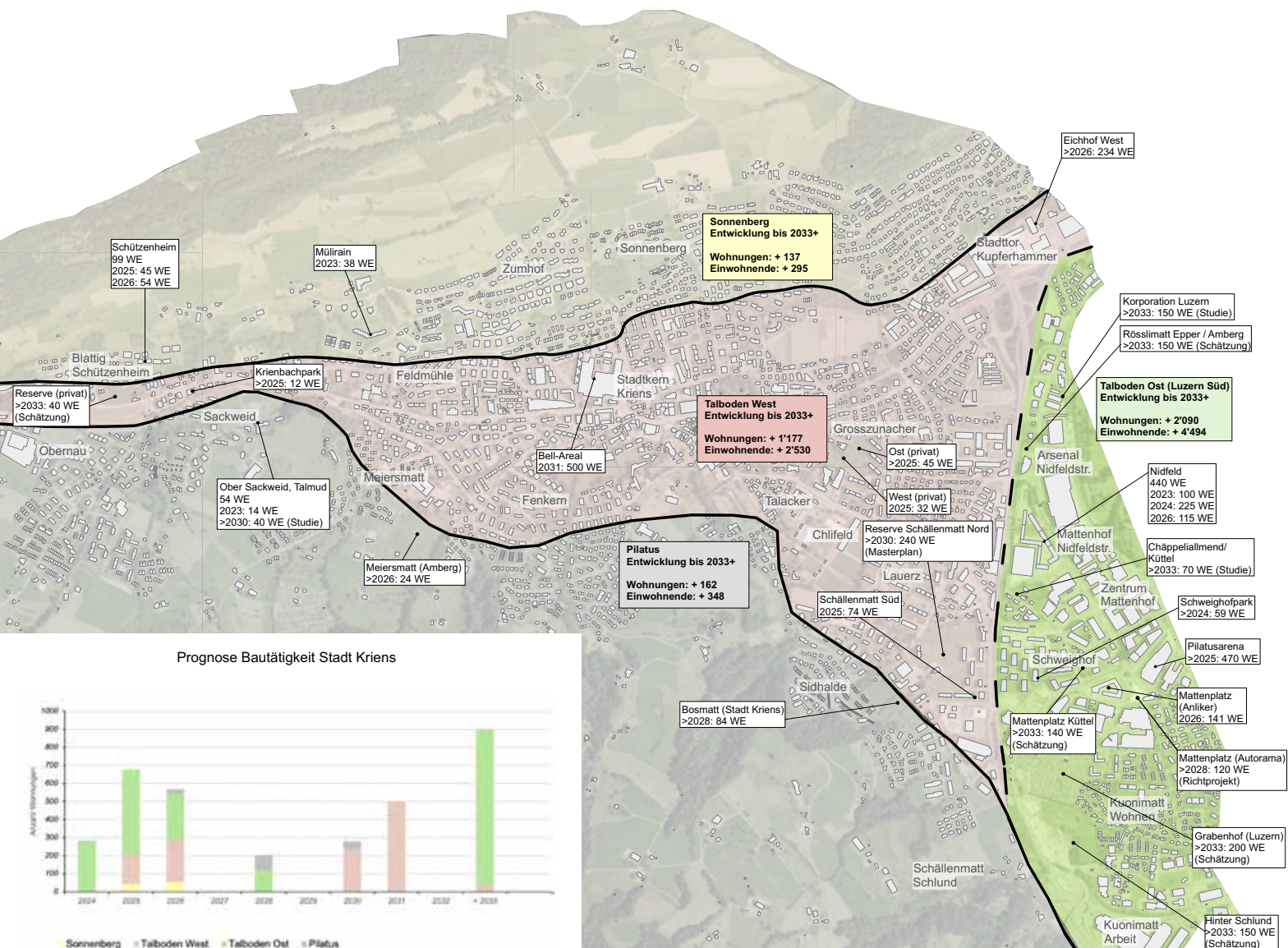
Der Pro-Kopf-Wohnflächenverbrauch ist am höchsten in den Quartieren Zumhof, Sonnenberg und Mattenhof Zentrum, am geringsten in den Quartieren Feldmühle, Schachenstrasse, Arsenal, Obernauerstrasse und beträgt durchschnittlich für die Stadt Kriens 45 m² / Person.

Der erwartete Baulandbedarf der künftigen Einwohnenden in den Wohn- und Mischzonen der Stadt Kriens gemäss rechtsgültigem Zonenplan beträgt 105 m²/Einwohnenden. Gemäss kantonalem Richtplan ist für die Gemeinden des Typs «Z3» ein Dichtezielwert von 145 m² Bauzonenflächenbedarf pro Einwohnenden definiert. Damit liegt der Wert des rechtsgültigen Zonenplans unter dem kantonal vorgegebenen Wert. Mit der aktuellen Ortsplanungsrevision, aufgrund des von der Stimmbevölkerung verabschiedeten Moratoriums und aus fachlichen Erwägungen werden keine weiteren Einzonungen von neuem Bauland getätigt. Die Stadt Kriens wird ihr Bevölkerungswachstum innerhalb der bestehenden Bauzonen bewältigen – so dass dieser Wert sogar sinken wird.

Entsprechend muss das vorliegende Räumliche Entwicklungskonzept der qualitätsvollen Innenentwicklung einen hohen Wert beimessen.



Anteil der 2016-2020 bezogenen Wohnungen (Quelle: Eigene Abbildung der Stadt Kriens 2021)





Die Einzonungen im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen 2003 und 2013 führten jeweils zu einer Zunahme der Wohn- und Mischzonenfläche pro Einwohnenden (bspw. 2012 115 m²/EW und folgend 2014 121 m²/EW)

Raumplanerisches Ziel:

Haushälterische Nutzung der Ressource
Boden

Lösungsansätze (verbindlich):

Einzonungen vermeiden
Siedlungsentwicklung nach innen fördern

Umgang Ortsplanungsrevision:

Im Rahmen der anstehenden Ortsplanungsrevision finden keine Einzonungen statt. Die Siedlungsentwicklung nach innen wird gefördert (insb. LuzernSüd). In den bereits bestehenden Bauzonen findet das prognostizierte Bevölkerungswachstum statt; bis 2030 entstehen zusätzlich ca. 2'400 Wohnungen. Aufgrund dessen wird die Wohn- und Mischzonenfläche pro Kopf zukünftig abnehmen auf ca. 108 m²/EW.

Siedlungs- und Wohnflächenverbrauch (Quelle: LUSTAT, BFS, Bevölkerungswachstum aufgrund Bautätigkeit)



Die durchschnittliche Wohnfläche pro Einwohnenden ist in der Schweiz von 39 m² im Jahr 1990 auf 44 m² im Jahre 2000 angestiegen. Seit 2000 nimmt sie stetig zu bis auf aktuell 47 m².

Herausforderung:

Personen leben in Wohnungen/Häuser, welche den aktuellen Familienumständen nicht mehr entsprechen.

Gründe:

Kosten: Personen verlassen ihre aktuellen Wohnungen nicht, da ein Wechsel mit einer Erhöhung der Wohnkosten verbunden ist.

Soziales Umfeld: Personen sind in ein soziales Umfeld eingebunden (Quartier) und wollen dies nicht verlassen.

Raumplanerisches Ziel:

Haushälterische Nutzung der Ressource

Boden und Wohnflächenbedarf

Energieverbrauch und graue Energie minimieren

Potential in Kriens:

In der Stadt Kriens gibt es 1'390 Wohnungen, welche 4 Zimmer oder mehr aufweisen und von 1 Person bewohnt werden.

987 Wohnungen, welche 5 Zimmer oder mehr aufweisen und von max. 2 Personen bewohnt werden.

Lösungsansätze (freiwillig):

Mietende/Eigentümer: Sensibilisieren für Generationenwechsel.

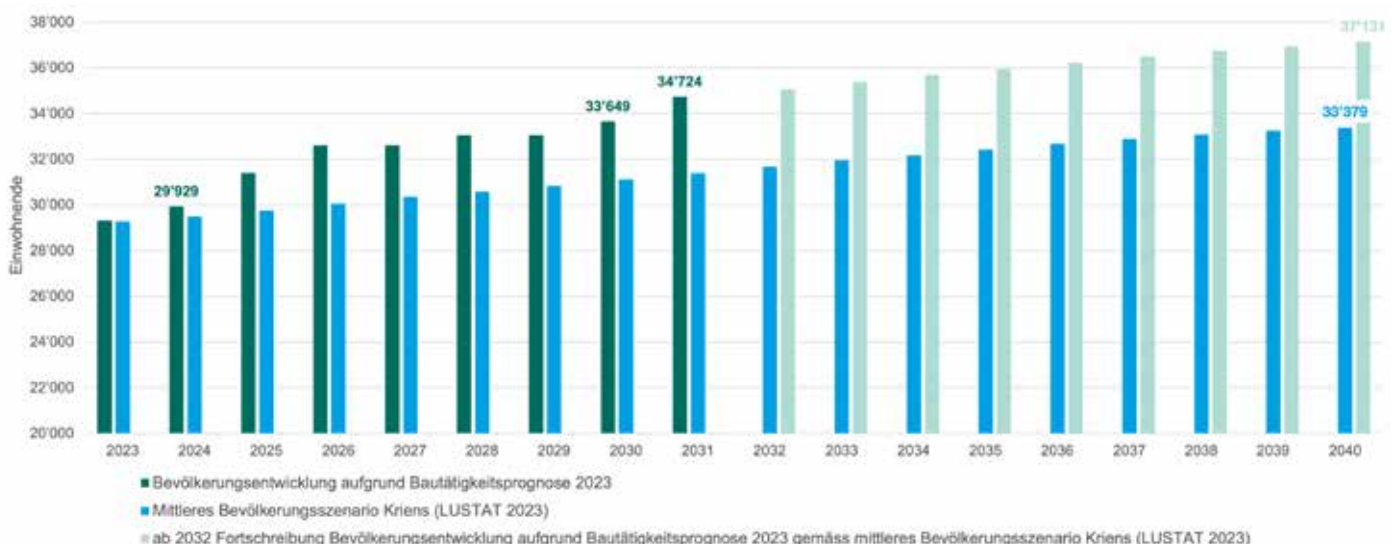
Immobilienbesitzende: Sensibilisieren und motivieren, attraktive Angebote zu schaffen und Anreize zu setzen (Beispiel Pilotprojekt Siedlung Accu in Zürich: Anreize für Wohnungswechsel setzten > Unveränderter Mietpreis pro m²)

2.5 Szenarien Bevölkerungsentwicklung

Bevölkerungswachstum

Gemäss kantonalem Richtplan wird Kriens dem Typ Z3 «urbane Gemeinde an Zentrum» zugewiesen, für den ein Wachstumswert von 0.9 % für den Zeithorizont bis 2040 gilt. Die Wachstumswerte basieren auf dem mittleren Bevölkerungsszenario von LUSTAT. Bis ins Jahr 2040 würde dies eine Einwohnerzahl von 33'379 für die Stadt Kriens bedeuten.

Aufgrund der geplanten und bereits bekannten Bauprojekte bis ins Jahr 2031 in der Stadt Kriens ist davon auszugehen, dass das tatsächliche Bevölkerungswachstum dieses Szenario deutlich übersteigt. Im folgenden Diagramm wird ersichtlich, dass die Einwohnerzahl mit den bereits geplanten Wohnbauprojekten die prognostizierte Einwohnerzahl gemäss mittleres Bevölkerungsszenario LUSTAT von 33'379 Einwohnende im Jahr 2040 bereits ab 2030 übertreffen wird.

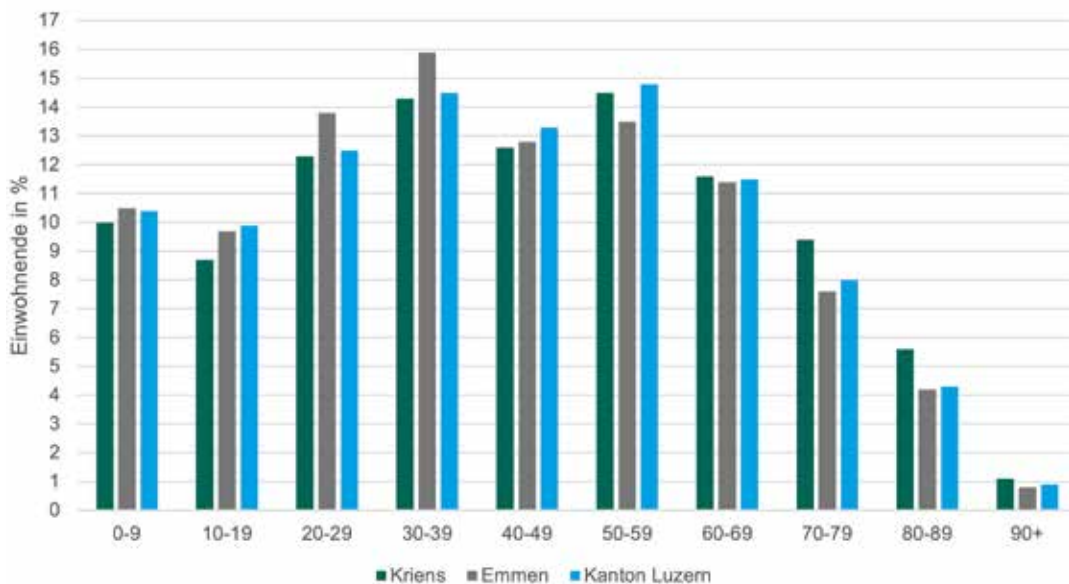


Altersstruktur

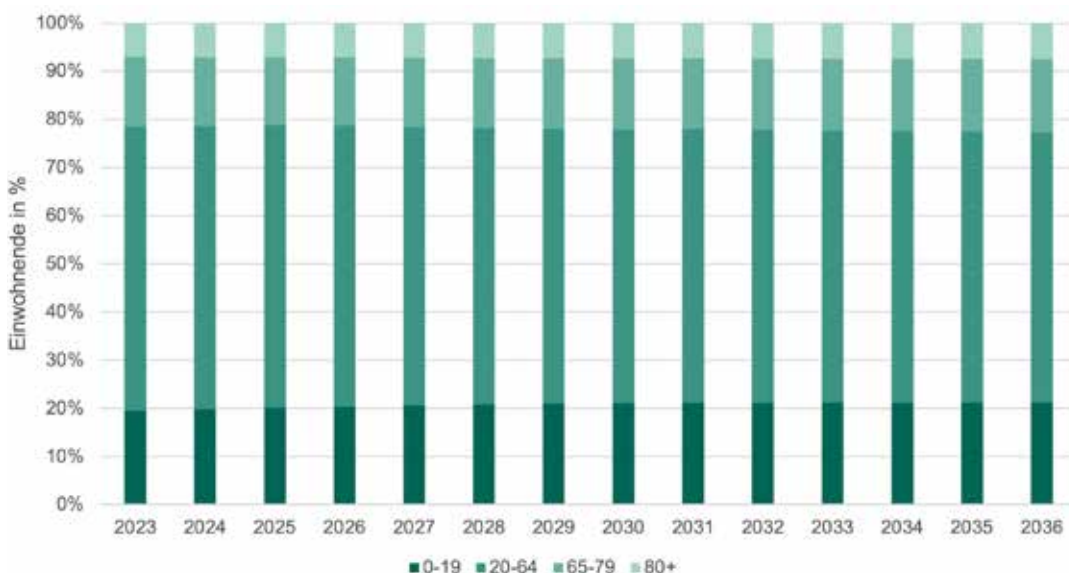
Kriens liegt mit dem Anteil der unter 50-Jährigen ca. im kantonalen Durchschnitt. In der Stadt Kriens haben die Neubauquartiere Mattenhof und Schweighof vor allem 20–39-Jährige angezogen.

Bei den 60–69-Jährigen befindet sich die Stadt Kriens im kantonalen Durchschnitt. Der Anteil der 70–90-Jährigen liegt über dem kantonalen Durchschnitt. Im kantonalen Vergleich ist die demografische Alterung in der Stadt Kriens relativ weit fortgeschritten. Daher, sowie

aufgrund der erwarteten Bautätigkeit, ist davon auszugehen, dass sich der Prozess der demografischen Alterung in den kommenden Jahren verlangsamt. Trotz dieser Tendenz zur Verlangsamung und Stagnation des Alterungsprozesses ist insbesondere in einzelnen Quartieren mit einem erheblichen Anteil an älterer Bevölkerung zu rechnen. Das Wohnungsangebot sowie die öffentlichen Räume sind entsprechend zu planen.



Vergleich Einwohnende nach Altersklassen 2022



Prognose Bevölkerungsentwicklung nach Altersklassen

Schülerzahlen

Die Schulraumplanung erfolgt alle zwei Jahre mit Zeithorizont von jeweils mindestens 10 Jahren auf Basis der Bevölkerungsentwicklung und Bautätigkeitsprognose.

Im Schuljahr 2023/2024 gibt es in der Stadt Kriens rund 1'670 Primarschülerinnen und -schüler. In den nächsten Jahren bis zum Schuljahr 2030/2031 ist mit einem Anstieg auf rund 2'000 Primarschülerinnen und -schüler zu rechnen.

Die Anzahl Schülerinnen und Schüler der Sekundarschule steigt von 610 Schülerinnen und Schüler (Schuljahr 2023/2024) auf rund 800 Schülerinnen und Schüler (Schuljahr 2030/2031).

Angestrebte Bevölkerungsentwicklung

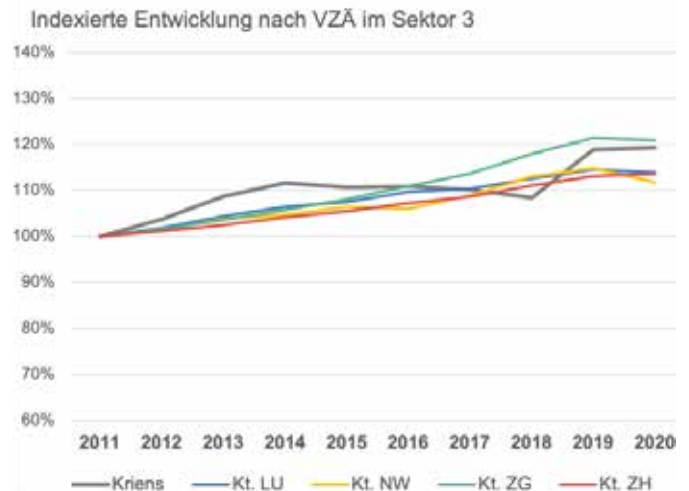
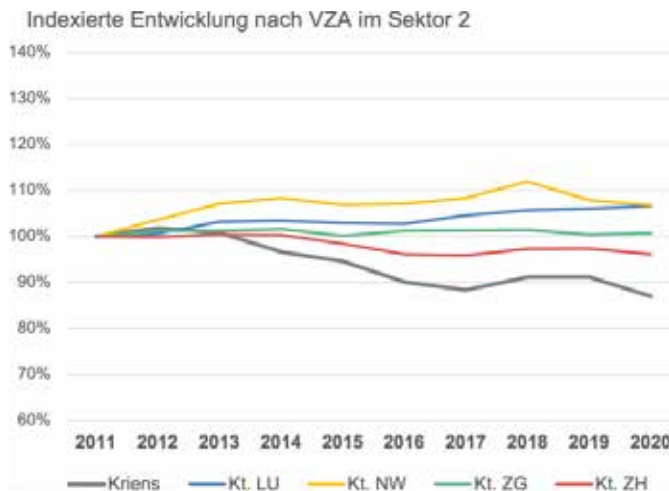
Das demografische Wachstum der Stadt Kriens soll in einer Weise stattfinden, welche einen schrittweisen und bedarfsgerechten Ausbau der öffentlichen Infrastruktur erlaubt. In den bestehenden Wohn- und Mischzonen ist die Realisierung von vorhandenen Innenverdichtungspotenzialen weiterhin möglich. Bei den Transformationsarealen im Raum LuzernSüd, welche neu für Wohnnutzungen verfügbar gemacht werden sollen, sind hingegen zeitliche Staffelungen einzuplanen. So wird gewährleistet, dass die Planung und Umsetzung des Ausbaus der öffentlichen Infrastruktur mit dem Bevölkerungswachstum schritthalten können. Umgekehrt trägt eine solche Staffelung dazu bei, grössere Leerstände und die damit verbundenen negativen Auswirkungen auf den Stadtraum zu verhindern. Die etappierte Transformation im Raum LuzernSüd dient auch als Mittel zum mittelfristigem Erhalt von bezahlbaren und flexibel nutzbaren Gewerbeflächen resp. als Abfederungsmassnahme von möglichen Verdrängungseffekten des Industrie- und Gewerbesektors.

Das angestrebte Wachstum soll ab 2032 basierend auf dem mittleren LUSTAT-Bevölkerungsszenario erfolgen mit dem Ziel von 37'131 Einwohnenden bis ins Jahr 2040.

In soziodemographischer und sozioökonomischer Hinsicht soll Kriens weiterhin ein Wohnort für alle Alters- und Einkommensgruppen bleiben. Demgemäss ist das Wohnungsangebot so zu steuern, dass dieses vielfältige Ansprüche befriedigen kann.



2.6 Wirtschaft und Beschäftigte



Entwicklung Vollzeitäquivalente (VZÄ) Kriens 2011 - 2020, Stand 2023 (Quelle: Eigene Abbildung der Stadt Kriens)

Die Arbeitsplatzdichte in der Stadt Kriens beträgt 436 Beschäftigte im zweiten und dritten Sektor pro 1'000 Einwohnende (Stand 2020). Das Verhältnis von Einwohnenden zu Beschäftigten beträgt ca. 2:1. Die Vollzeitäquivalente im produzierenden Gewerbe haben in Kriens seit 2013 entgegen dem kantonalen Trend um mehr als 10 % abgenommen. Im Dienstleistungsbereich zeigt sich hingegen eine Zunahme

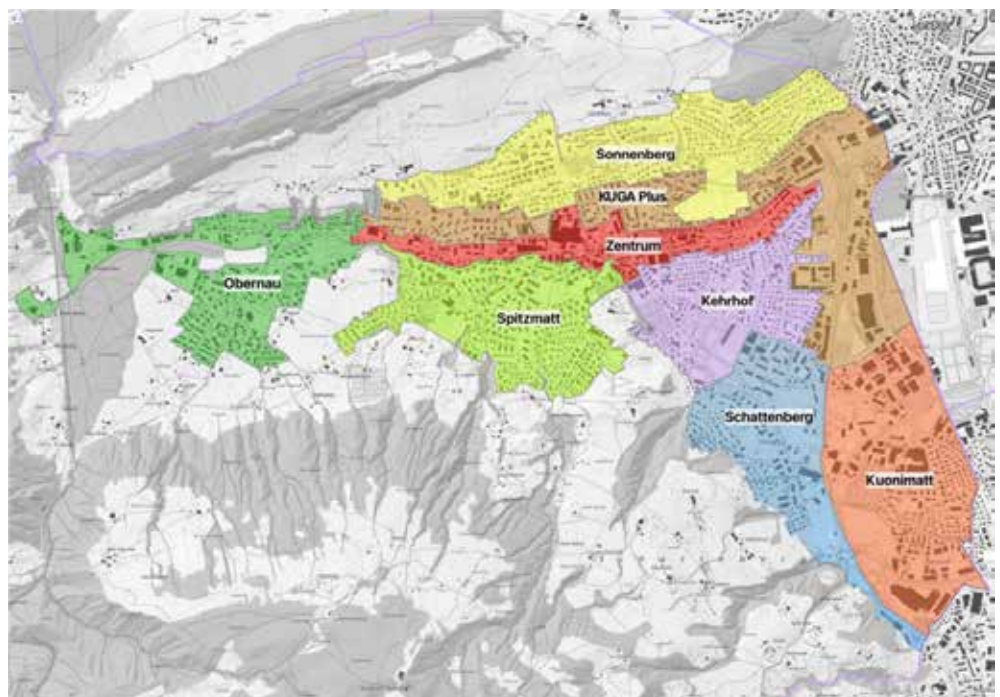
um fast 20 %, was beinahe der Wachstumsrate des Kantons Zug entspricht.

Rund 40 % aller Vollzeitäquivalente befinden sich im Stadtteil Kuonimatt im Raum LuzernSüd. Weitere wichtige Arbeitsgebiete sind mit je rund 20% aller Vollzeitäquivalente die Stadtteile Zentrum und KUGA Plus.

Kennzahlen 2020:

VZÄ	9'391	100%
Beschäftigte	12'358	100%
Einwohner	28'128	100%

Stadtteil	VZÄ	Anteil
Obernau	423	4.5%
Sonnenberg	101	1.1%
KUGA Plus	1'793	19.1%
Zentrum	1'822	19.4%
Spitzmatt	410	4.4%
Kehrhof	558	5.9%
Schattenberg	333	3.5%
Kuonimatt	3'750	39.9%
übriges Gebiet	201	2.1%
TOTAL	9'391	100%



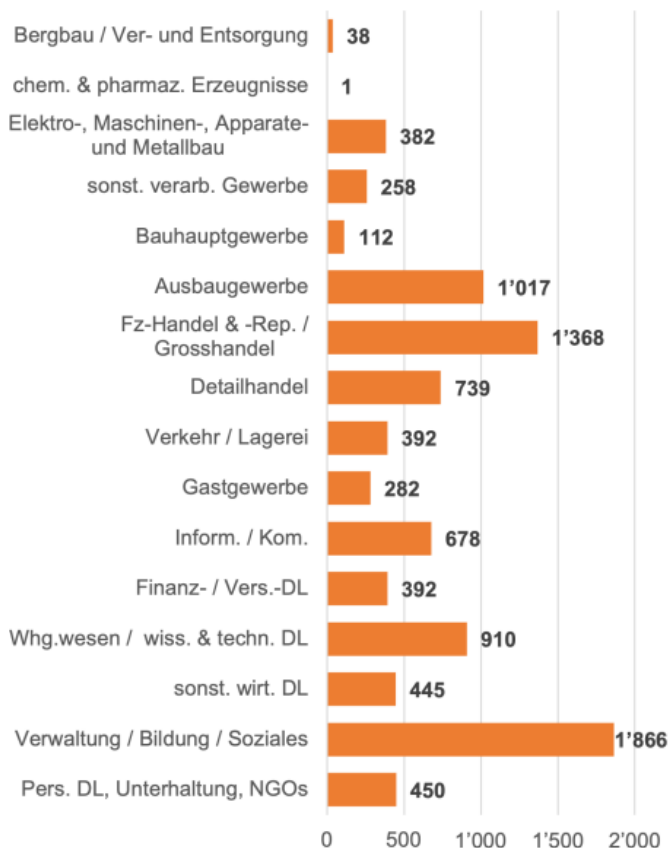
Vollzeitäquivalente 2020 nach Stadtteilen Kriens, Stand 2023 (Quelle: Eigene Abbildung der Stadt Kriens 2023)

Hinsichtlich der ansässigen Branchen nimmt das Autogewerbe eine bedeutende Stellung ein. Dieses ist im Vergleich zu seinem Anteil im gesamten Kanton Luzern rund doppelt so stark vertreten.

Im Zeitraum 2011-2020 hat der Bereich «Verwaltung, Bildung, Soziales» stark zugelegt, während die Zahl der Vollzeitäquivalente im produzierenden Gewerbe, insbesondere im Elektro-, Maschinen-, Apparate- und Metallbau zurückgegangen ist.

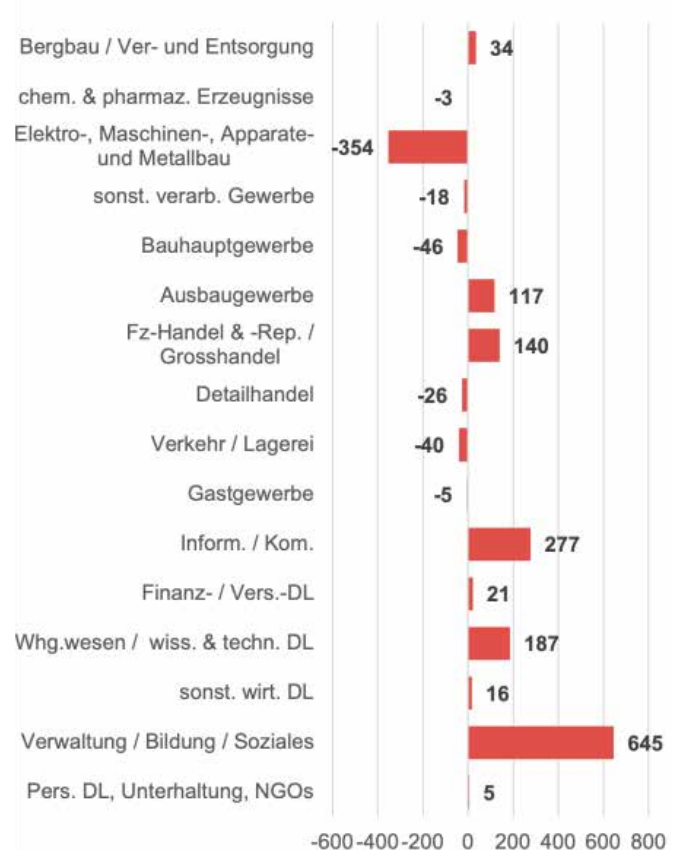
In den letzten 10 Jahren hat vor allem der Bereich «Verwaltung, Bildung, Soziales» stark zugenommen. Der Rückgang im produzierenden Gewerbe ist vor allem auf den Elektro-, Maschinen-, Apparat- und Metallbau zurückzuführen.

Kriens: VZÄ 2020



links: Vollzeitäquivalente (VZÄ) 2020 nach Branchengruppen (Quelle: HSLU)
Stand 2023 (Quelle: Eigene Abbildung der Stadt Kriens 2023)

Kriens: VZÄ Differenz 2011-2020

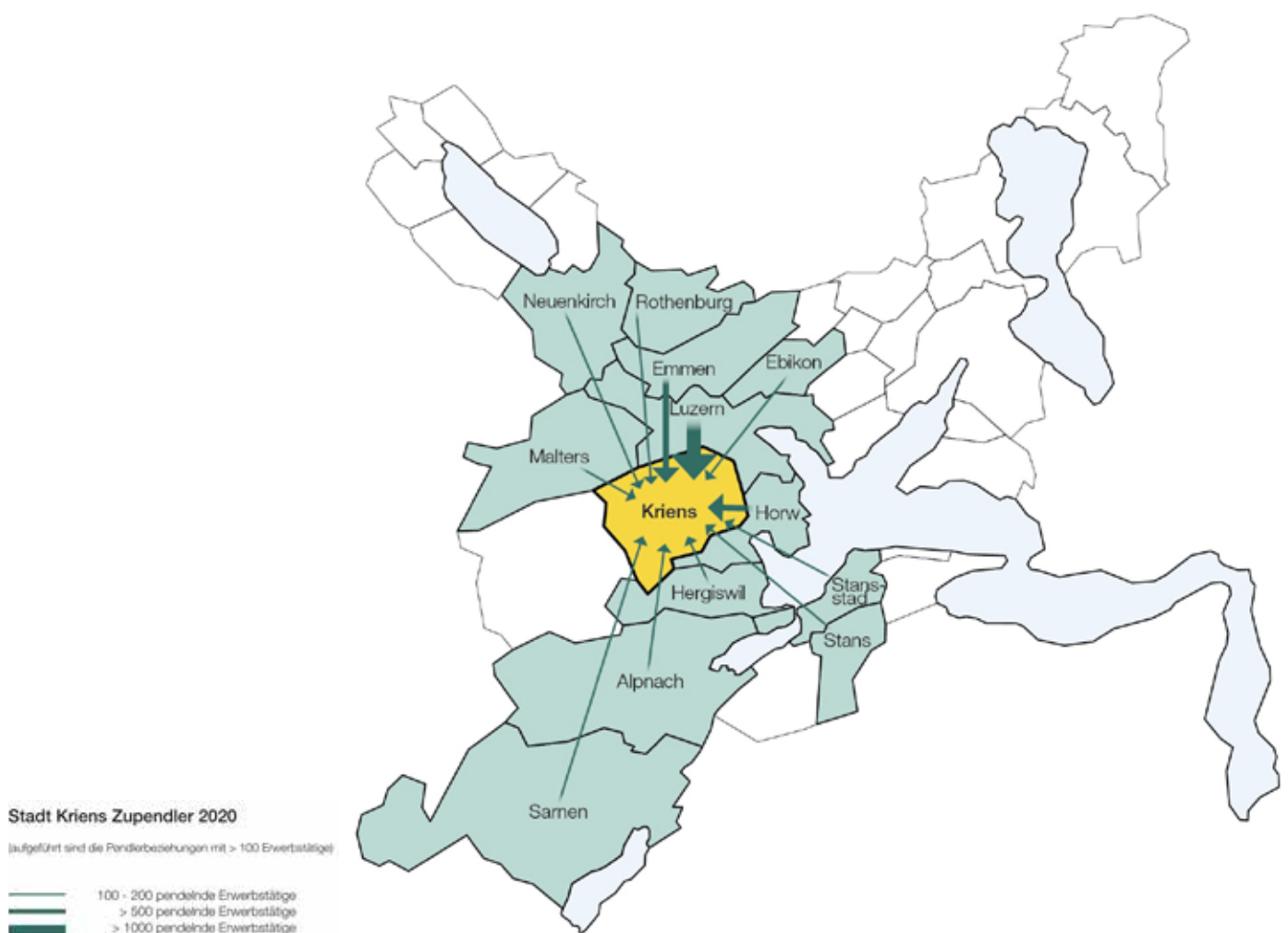


rechts: Entwicklung VZÄ zwischen 2011 und 2020 (Quelle: HSLU)
Stand 2023 (Quelle: Eigene Abbildung der Stadt Kriens 2023)

Pendlerströme

Von den 12'358 Beschäftigten in Kriens im Jahr 2020 sind 4'286 (35 %) auch in Kriens wohnhaft. Ca. 65 % der Beschäftigten in Kriens sind Zupendler. Die Stadt Luzern (1409 / 20 %) und die Gemeinden Emmen (577 / 8 %) sowie Horw (519 / 8 %) stellen den grössten Zupendleranteil.

Im Jahr 2020 arbeiteten ca. 10'000 Krienser und Krienserinnen ausserhalb von Kriens. Die Hauptdestination der Wegpendler von Kriens mit einem Wegpendleranteil von 45 % ist Luzern (4'478). Die nächstwichtigen Pendlerdestinationen mit einem Wegpendleranteil von 5 % sind Emmen (512) und Horw (452) sowie mit einem Wegpendleranteil von 3 % Zürich (309), Ebikon (271), Stans (270) und Zug (264).



Angestrebte Beschäftigtenentwicklung

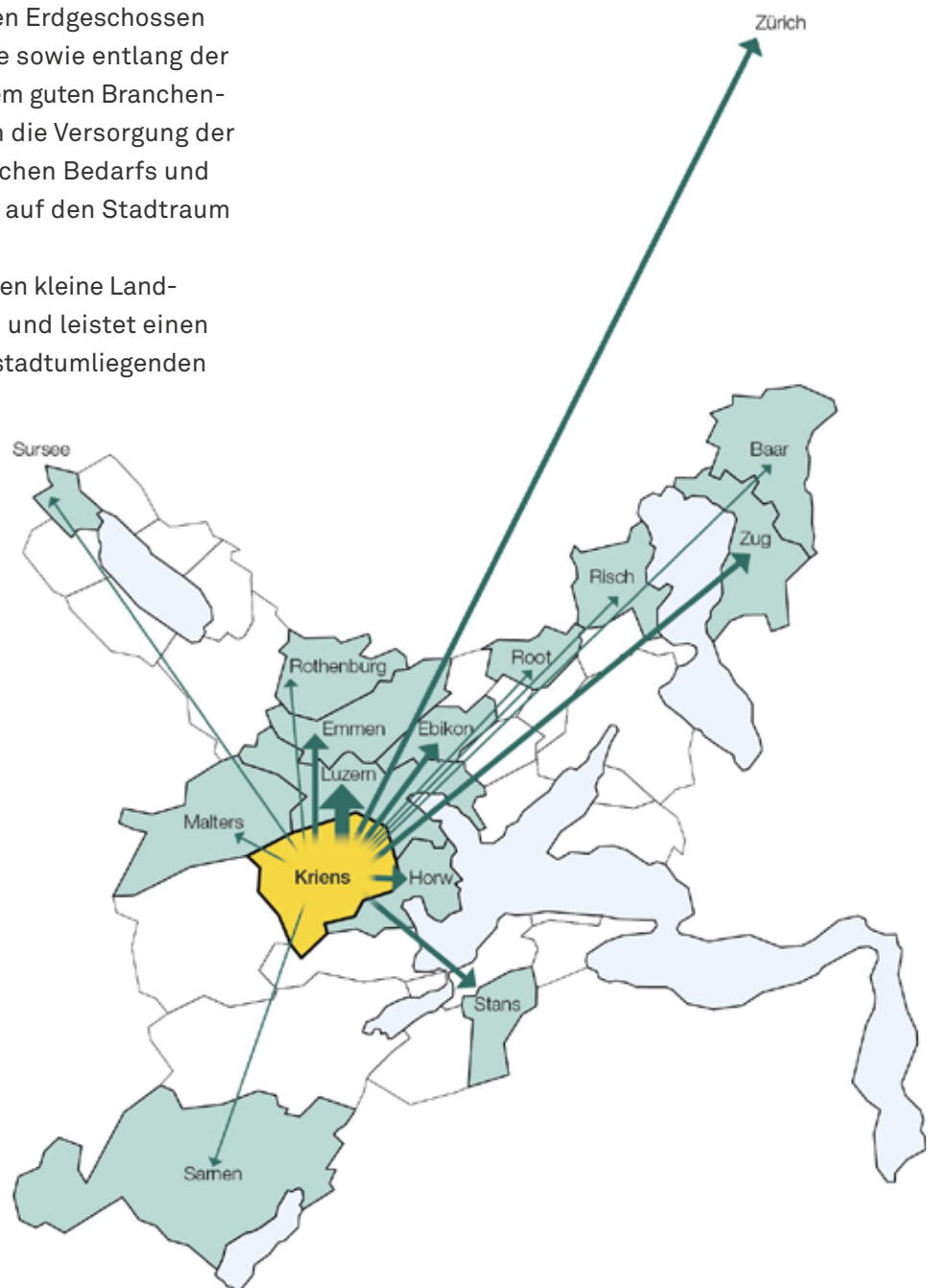
Die Stadt Kriens strebt eine Erhöhung der Anzahl Beschäftigten im Verhältnis zur Anzahl Bewohnenden an. Dabei soll das gegenwärtige dynamische Wachstum des Dienstleistungssektors mittels Schaffung von entsprechenden Büro- und Verkaufsflächen an zentralen, verkehrlich gut erschlossenen Lagen unterstützt werden. Dies gilt insbesondere für die zentralen Entwicklungsräume: Hier sollen in Mischzonen moderne und innovative Dienstleistungsbetriebe geeigneten Raum für ihre Aktivitäten vorfinden. Gastgewerbe und kundenorientiertes Gewerbe in den Erdgeschossen der zentralen Entwicklungsräume sowie entlang der Verbindungsachsen tragen zu einem guten Branchenmix bei. Sie gewährleisten zudem die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern des täglichen Bedarfs und wirken sich positiv und belebend auf den Stadtraum aus.

Der relativ wie auch absolut gesehen kleine Landwirtschaftssektor bleibt erhalten und leistet einen wichtigen Beitrag zur Pflege des stadtnahen Landschaftsraums. Der zweite Sektor mit Industrie und produzierendem Gewerbe hat in den letzten Jahren zwar anteilmässig an Bedeutung verloren, soll aber weiterhin gute räumliche Rahmenbedingungen in der Stadt Kriens vorfinden. Entsprechend sollen Gebiete ausgeschieden werden, in welchen sich auch emissionsintensive Gewerbe- und Industriebetriebe ansiedeln können. Für wenig emissionsintensive Betriebe des zweiten Sektors sind auch in den Mischzonen entsprechende Flächen einzuplanen.

Landschaftsraums. Der zweite Sektor mit Industrie und produzierendem Gewerbe hat in den letzten Jahren zwar anteilmässig an Bedeutung verloren, soll aber weiterhin gute räumliche Rahmenbedingungen in der Stadt Kriens vorfinden. Entsprechend sollen Gebiete ausgeschieden werden, in welchen sich auch emissionsintensive Gewerbe- und Industriebetriebe ansiedeln können. Für wenig emissionsintensive Betriebe des zweiten Sektors sind auch in den Mischzonen entsprechende Flächen einzuplanen.

Stadt Kriens Wegpendler 2020

(aufgeführt sind die Pendlerbeziehungen mit > 100 Erwerbstätige)



Wegpendlerströme von Kriens 2020 (Quelle: BFS)

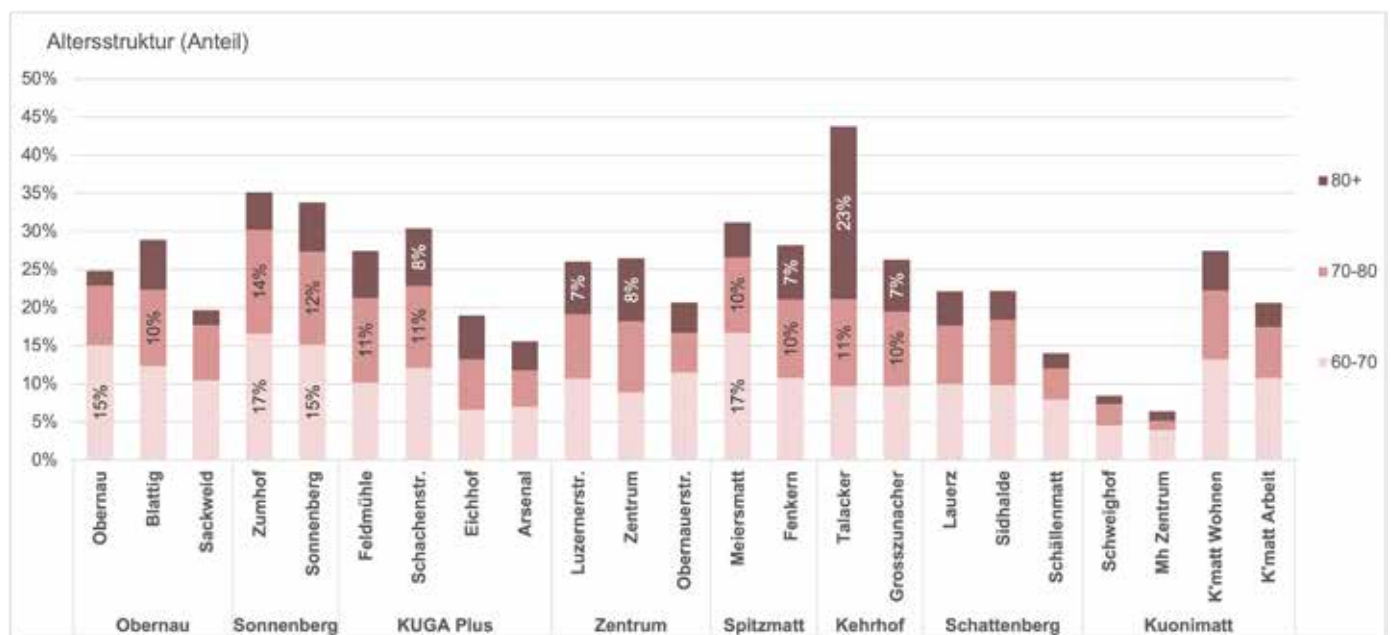
2.7 Sozialraum, Freiraum und Landschaft

Sozialraum

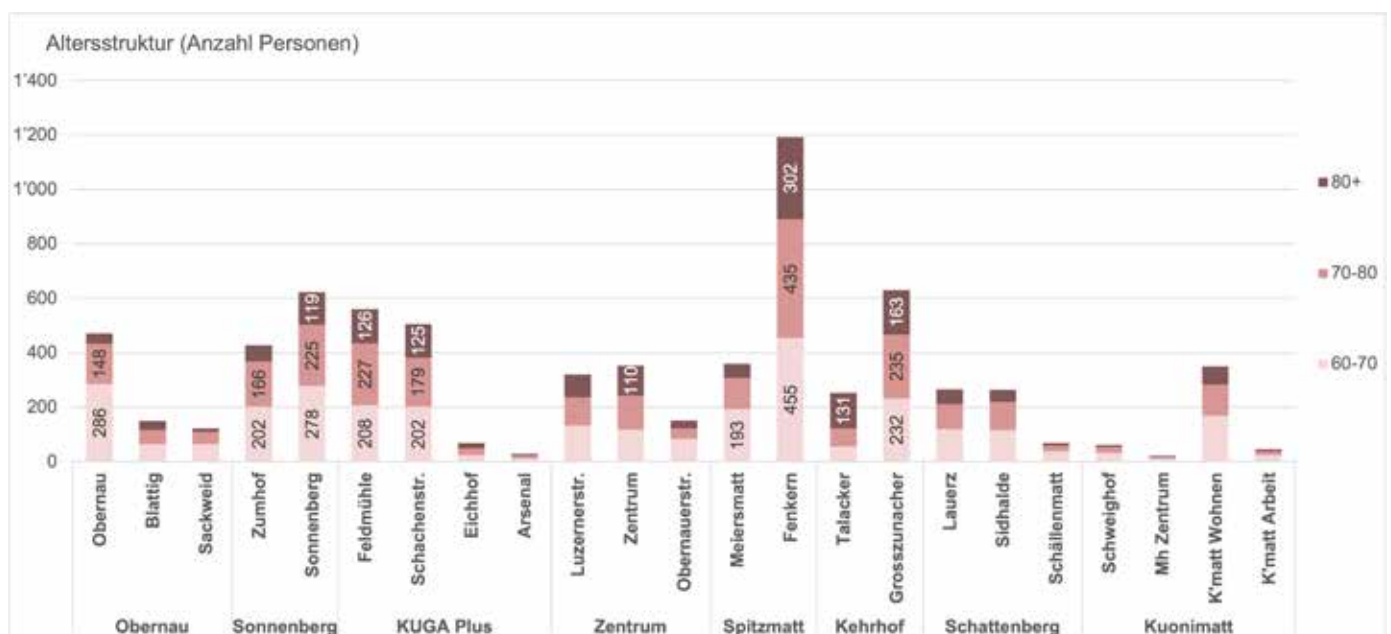
Die Stadt Kriens zeichnet sich durch eine in sozio-ökonomischer, soziokultureller und demografischer Hinsicht vielfältige Bevölkerung aus. Diese Vielfalt

der Bevölkerung spiegelt sich sowohl in den Wohnquartieren und ihren Bebauungsstrukturen als auch in den in Kriens ansässigen sozialen und kulturellen Einrichtungen und Angeboten wider.

Die räumliche Entwicklung der Stadt Kriens hat die jeweils unterschiedlich ausgeprägten sozialräumlichen Situationen zu berücksichtigen, um sicherzustellen, dass die städtebaulichen Strukturen und die öffentlichen Angebote die jeweiligen Konstellationen



Relative Verteilung der über 60-jährigen Bevölkerung, aufgeschlüsselt nach Quartieren, Stand 2020 (Quelle: Eigene Abbildung der Stadt Kriens)



Anzahl der über 60-jährigen Personen, aufgeschlüsselt nach Quartieren, Stand 2020 (Quelle: Eigene Abbildung der Stadt Kriens)

in angemessener Weise aufnehmen. Vorliegend werden diesbezüglich auf Quartierebene die Altersstruktur, die Haushaltsstruktur sowie die Einkommens- und Vermögensstruktur untersucht.

Altersstruktur auf Quartierebene

Wie oben beschrieben, ist der gesellschaftliche Alterungsprozess in der Stadt Kriens im kantonalen Vergleich relativ weit fortgeschritten. Im Kontext des Bevölkerungswachstums ist mit einer weiteren Zunahme der Zahl der in Kriens wohnhaften älteren Menschen zu rechnen. Zugleich ist aufgrund der Neubautätigkeit und dem damit verbundenen Zuzug von Menschen in jungem und mittlerem Alter davon auszugehen, dass sich die Zuwachsrate des Anteils der älteren Menschen deutlich abschwächt.

Nach Quartieren aufgeschlüsselt, zeigt sich, dass die Personen im Alter von 60 und mehr Jahren ungleich auf die Quartiere verteilt sind.

Verhältnismässig hoch ist der Anteil der über 60-Jährigen, insbesondere aber auch derjenige der über 80-Jährigen im Quartier Talacker. Auch in den Quartieren Zumhof und Sonnenberg, Meiersmatt, Kuonimatt Wohnen, Schachenstrasse, Blattig und Fenkern ist der Anteil der älteren Bevölkerung erhöht. Umgekehrt ist der Anteil der älteren Bevölkerung in den Quartieren Schweighof und Mattenhof Zentrum verhältnismässig tief.

Komplementiert wird das Bild bei Betrachtung der absoluten Zahlen der älteren Bevölkerung. Hier sticht insbesondere die Zahl der älteren Menschen im Quartier Fenkern aufgrund seiner relativen Bevölkerungstärke hervor. Ebenfalls viele ältere Menschen sind in den Quartieren Grosszunacher, Sonnenberg, Feldmühle, Schachenstrasse und Obernau wohnhaft. Für die Gebiete mit hohem Anteil und/oder grosser Zahl an älteren Menschen ist im Rahmen der Ortsplanungsrevision ein altersgerechtes Wohnumfeld und ein passendes Wohnangebot sicherzustellen. Dies betrifft namentlich die Quartiere Fenkern, Grosszunacher, Talacker, Zumhof, Sonnenberg, Feldmühle und Schachenstrasse.

Haushaltsstrukturen und Wohnsituation auf Quartierebene

Ende 2021 waren in Kriens 28 % der Haushalte mit Familien belegt, darin enthalten sind 4 % Familien mit Alleinerziehenden. Der Anteil der verschiedenen Haushaltstypen variiert zwischen den Quartieren erheblich.

Verhältnismässig viele Haushaltungen mit mindestens einem Kind lebten zu diesem Zeitpunkt in den Quartieren Sackweid, Obernau, Sidhalde, Kuonimatt Wohnen, Lauerz und Schällenmatt. Klar unterdurchschnittlich ist der Anteil der Haushalte mit mindestens einem Kind zu diesem Zeitpunkt in den Quartieren Mattenhof Zentrum, Schweighof und Talacker.



Realtive Verteilung der über 60-jährigen Bevölkerung, aufgeschlüsselt nach Quartieren, Stand 2020 (Quelle: Eigene Abbildung der Stadt Kriens)

Die Analyse der Wohnsituation zeigt, dass die Verfügbarkeit von Zimmern und Pro-Kopf-Wohnfläche zwischen den Quartieren ungleich verteilt ist. Obige Darstellung definiert den Mindeststandard beim Zimmerbedarf wie folgt:

- Ein Zimmer pro Haushalt
- Ein Zimmer pro Person im Alter von mehr als zwölf Jahren
- Ein halbes Zimmer pro Person im Alter von weniger als zwölf Jahren

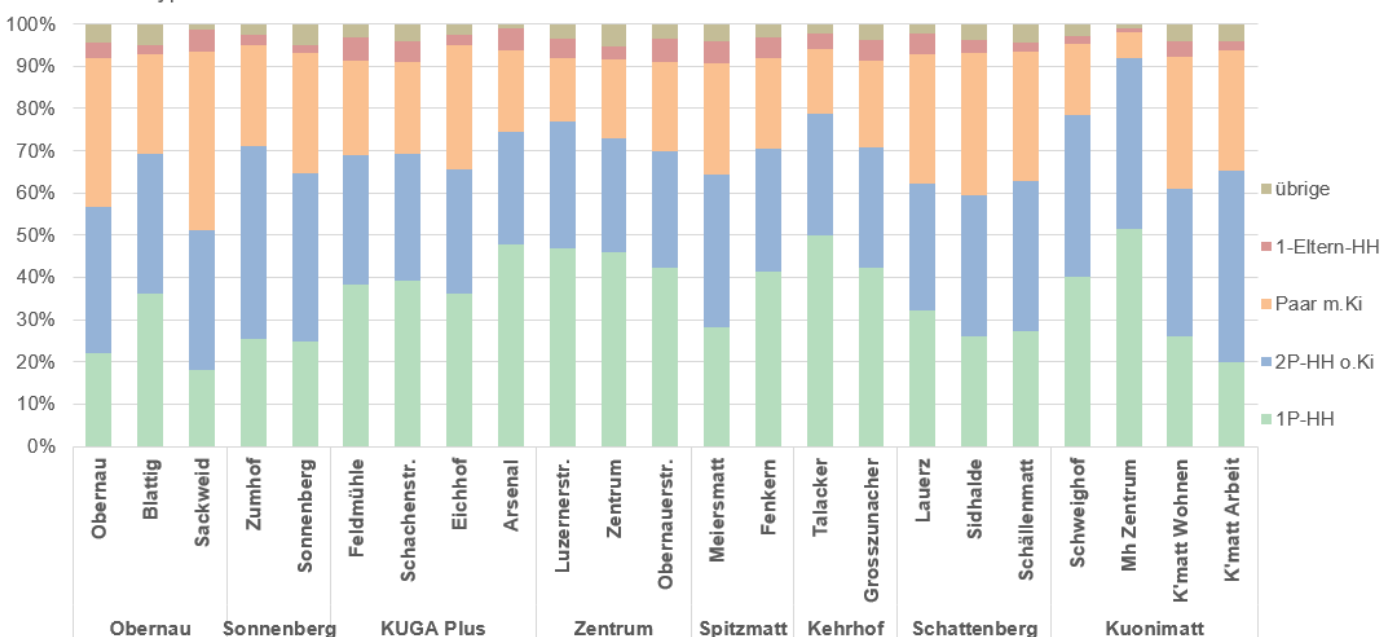
Als unterversorgt definiert sind demzufolge Haushalte, deren Zimmerzahl diesen Mindeststandard um ein Zimmer unterschreiten. Als prekär versorgt definiert sind Haushalte, deren Zimmerzahl den Mindeststandard um zwei oder mehr Zimmer unterschreiten. Bei 85 % der prekär versorgten sowie bei 72 % der unterversorgten Haushalte handelt es sich um Familien. Besonders auffällig sind die Quartiere Feldmühle, Zentrum, Luzerner- und Obernauerstrasse. In diesen Quartieren sind anzahl- und anteilmässig viele Familien betroffen, wobei die beiden letztgenannten Quartiere zusätzlich die tiefsten Pro-Kopf-Wohnflächen bei Mehrpersonenhaushalten aufweisen. Anzahlmässig viele Haushalte mit einer geringen Zimmerversorgung gibt es zudem in den beiden bevölkerungsstarken Quartieren Fenkern und

Grosszunacher. Obschon nicht jede in diesem Sinne unterversorgte respektive prekäre Wohnsituation von den Betroffenen als problematisch erlebt wird, ist in diesen Gebieten davon auszugehen, dass viele Kinder in ihren Familien belastenden Wohnverhältnissen und schwierigen Lernbedingungen ausgesetzt sind. Eine besonders sorgfältige und kinder- und jugendgerechte Gestaltung des Aussenraumes sowie potenziell die Einrichtung von Lernorten können diesen Belastungen entgegenwirken.

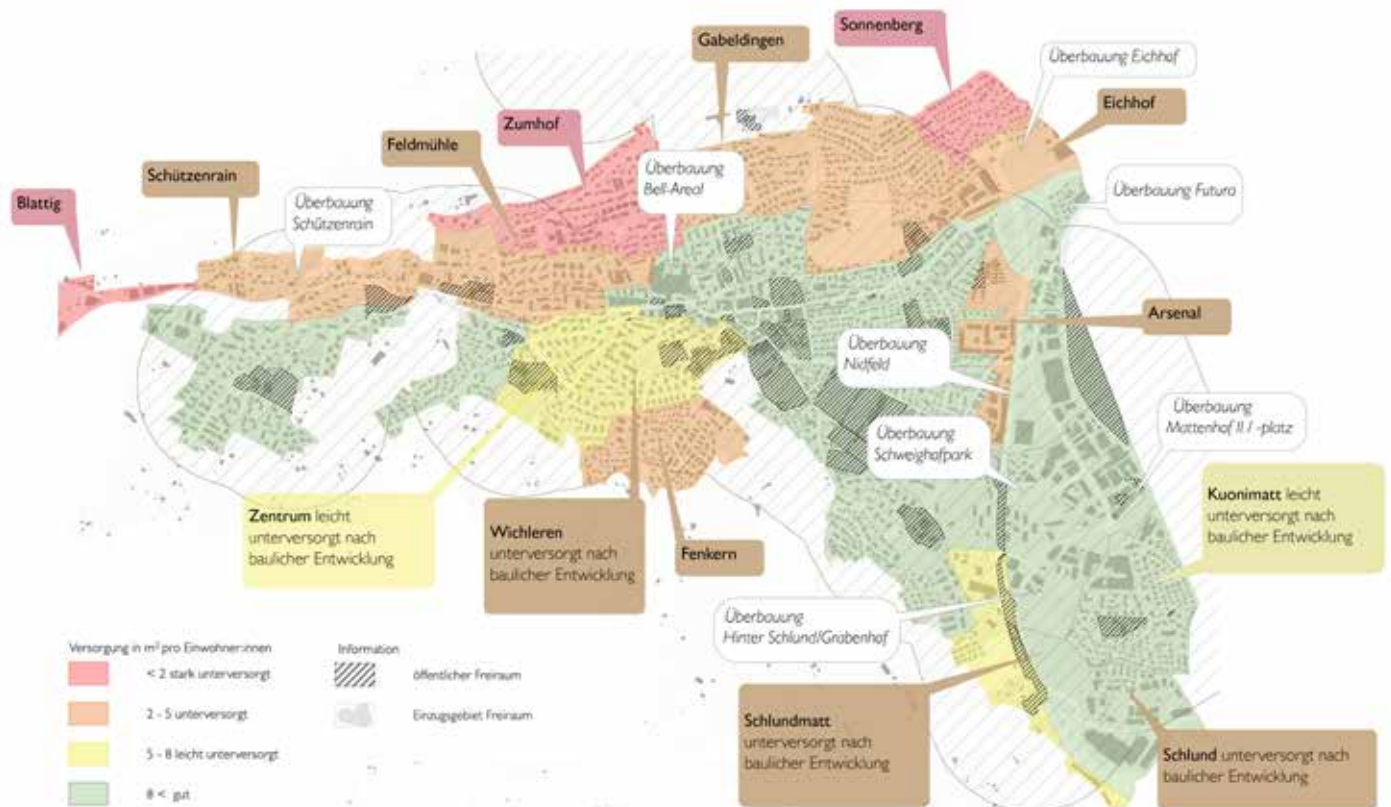
Freiraumversorgung

Quantitative Versorgung mit öffentlichen Freiräumen

Die einzelnen Quartiere der Stadt Kriens weisen einen unterschiedlichen Versorgungsgrad an öffentlichen Freiräumen auf. Die quantitative Versorgung zeigt die Anzahl Quadratmeter an öffentlichem Freiraum, die den Einwohnenden innerhalb der jeweiligen Quartiere zur Verfügung stehen. Die Berechnungsmethodik wird im Dokument Vertiefungen erläutert. Die untenstehende Abbildung zeigt die Versorgung der Bevölkerung im Jahr 2030. Als Berechnungsgrundlage für die Einwohnerzahlen im Jahr 2030 diente das Dokument «Bautätigkeit Prognose 2021 bis 2030» der Stadt Kriens vom 14. September 2021. Mit der



Haushaltstypen, aufgeschlüsselt nach Quartiere, Stand 2021 (Quelle: Eigene Abbildung der Stadt Kriens)



Freiraumversorgung der Quartiere mit baulicher Entwicklung bis 2030

Bevölkerungszunahme steigt auch der Bedarf nach öffentlichen Freiraumflächen, der einerseits durch die Aufwertung bestehender Freiräume und andererseits durch die Entwicklung von vorhandenen Potentialräumen zu neuen Freiräumen abgedeckt werden kann.

Analyseergebnis:

Die Quartiere Fenkern, Schützenrain, Feldmühle, Gabeldingen, Eichhof, Arsenal sind unterversorgt. Bei den zentral gelegenen Quartieren wird eine Unter- versorgung durch die hohe Einwohnerdichte und einer tiefen Nutzbarkeit der vorhandenen öffentlichen Freiräume beeinflusst. Die am Stadtrand befindenden Quartiere Blattig, Zumhof und Sonnenberg sind stark mit öffentlichen Freiräumen unterversorgt, da sich die meisten öffentlichen Freiräume in der Talebene befinden. Diese starke Unter- versorgung kann durch die Naherholungsgebiete ausserhalb des Siedlungsgebiets entschärft werden.

Mit der Zunahme der Anzahl Einwohnenden verschärft sich die Freiraumversorgung in den Quartieren Wichleren, Schlund, Schlundmatt und Kuonimatt. Bauliche Entwicklungen mit Auswirkungen

auf die Freiraumversorgung sind beim Grabenhof (200 Wohnungen (WE) = 440 Einwohnende (EW)), Hinter Schlund (150 WE = 330 EW) und rund um den Mattenhof (980 WE = 2156 EW). Mit dem Bevölkerungswachstum auf dem Bell-Areal (500 WE = 1100 EW) wird auch der Stadtkern von Kriens neu durch öffentliche Freiräume unterversorgt. Für die Entwicklung neuer öffentlicher Freiräume bestehen über das gesamte Stadtgebiet sieben Standorte mit Potentialräumen (vgl. Dokument Vertiefungen Kap. 4.1). Mit der Entwicklung der Potentialräume ist es möglich, die prognostizierte Bevölkerungsanzahl gut mit Freiräumen zu versorgen.

Quantitative Versorgung mit privaten/ gemeinschaftlichen Freiräumen

Für die Stadt Kriens wurde untersucht, wie viele Quadratmeter private / gemeinschaftliche Freiraumfläche den Einwohnenden der jeweiligen Quartiere (Siedlungssektor) zur Verfügung steht. Als Richtwert für eine gute Versorgung gilt ein Wert von 15 bis 30 m² Hausumschwung pro Person.

Analyseergebnis:

Die nördlichen Quartiere am Siedlungsrand weisen die höchsten Versorgungswerte auf (vgl. Dokument Vertiefungen Kap. 4.1). Mit Ausnahme von drei Quartieren (Zentrum, Arsenal und Nidfeld) erfüllen alle den Richtwert. Am wenigsten private / gemeinschaftliche Freiräume stehen der Bevölkerung im Zentrum zur Verfügung, was den Stellenwert der öffentlichen Freiräume für die Bevölkerung im Zentrum aufzeigt.

Naherholungsgebiete ausserhalb des Siedlungsgebiets

Die Nah- und Nächsterholungsgebiete sollen gut vom Siedlungsgebiet aus erreicht werden. Als Richtgrösse gilt ein Zugang alle 400 m in die Naherholungsgebiete. Diese Entfernung hat sich aus der Planungspraxis in den Schweizer Städten etabliert. Die im Situationsplan im Dokument Vertiefungen (vgl. Kapitel 4.1) eingezeichneten Eingangspforten sind Strassen oder Fusswege, welche in die Landschaft führen

Analyseergebnis:

An vier Standorten entlang des Siedlungsrandes besteht Verbesserungspotential für die Zugänglichkeit in die Nah- / und Nächsterholungsgebiete. Innerhalb der definierten Richtgrösse von 400 m ist bei diesen Abschnitten kein Zugang in ein Naherholungsgebiet möglich. Der Bedarf nach einer Verbesserung der Zugänglichkeit ist zu prüfen.

Qualitative Analyse der öffentlichen Freiräume

Die qualitative Analyse zeigt die vorhandenen Potentiale und Defizite der öffentlichen Freiräume auf. Innerhalb von Begehungen wurde zu jedem öffentlichen Freiraum ein Steckbrief erstellt, der die Qualität bewertet, die Schwächen aufzeigt und Potentiale definiert. Mittels eines Bewertungsrasters (Eignung, Nutzungsqualität, Gestaltungsqualität, Ökologie, Klima) pro Freiraumtyp wurden die Freiräume verglichen.



Qualitative Analyse der öffentlichen Freiräume

Analyseergebnis:

Generell besteht bei allen öffentlichen Plätzen Aufwertungspotential hinsichtlich Hitzeminderung und Biodiversität. Die Plätze entlang der Luzernerstrasse und am Mattenhof weisen dabei das höchste Aufwertungspotential bezüglich Aufenthaltsqualität und Siedungsklima auf. Die Freiraumversorgung des Krienser Zentrums lässt sich mit einer Aufwertung der öffentlichen Plätze entlang der Luzernerstrasse entlasten.

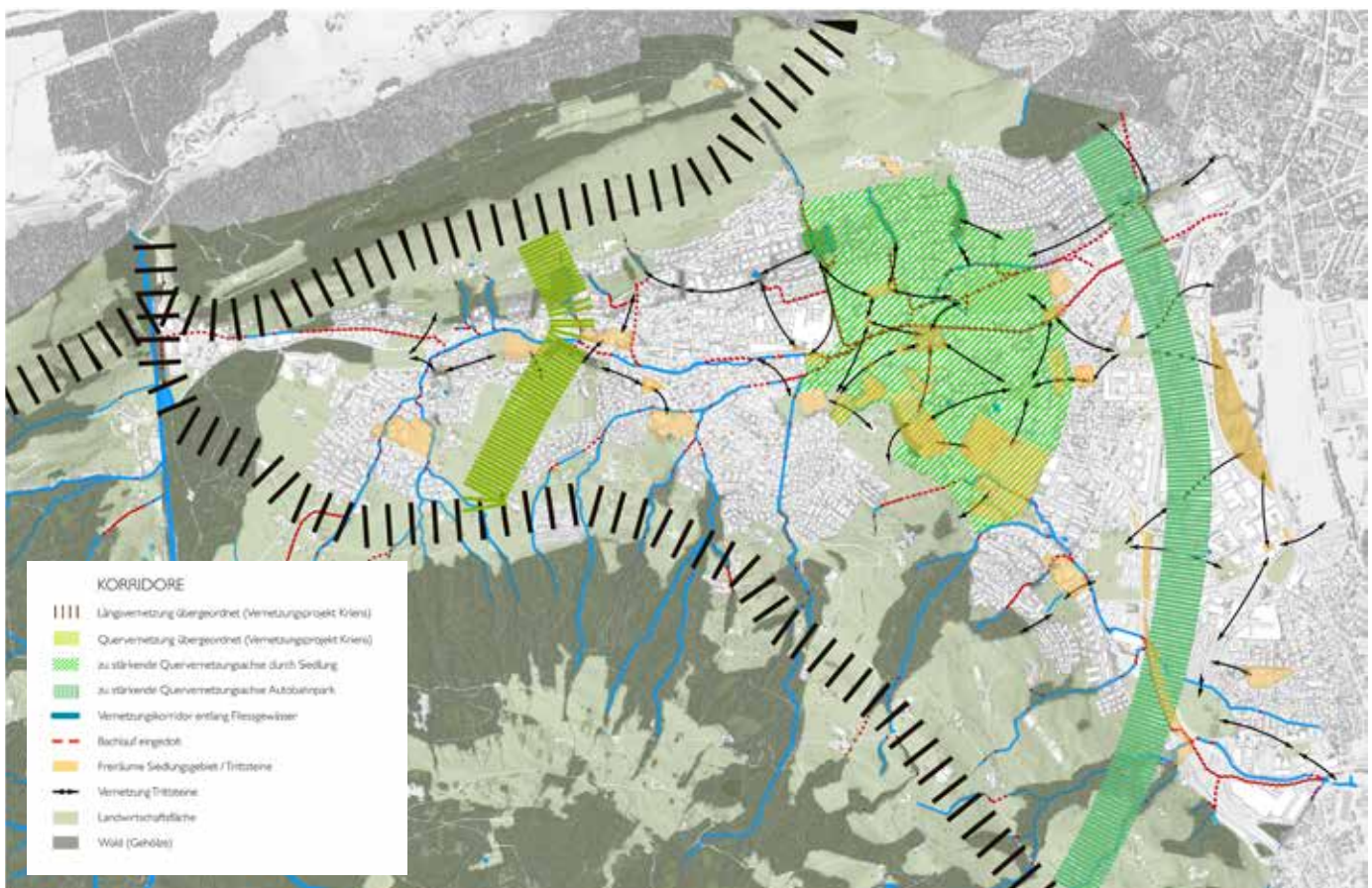
Auch die kleineren Parks und Grünanlagen, insbesondere entlang der Luzernerstrasse, könnten mittels Aufwertung einen Beitrag zur qualitativen Verbesserung der Freiraumversorgung leisten. Auch die grossflächigen Friedhöfe bieten Potential für grüne Aufenthaltsräume und Biodiversitätsförderflächen im Siedlungsraum. Bestehende grossflächige Grünräume wie der Bellpark oder der Amlehngarten weisen bereits hohe Qualitäten auf.

Bei den Schulhäusern bestehen teilweise Defizite in der Nutzungsqualität der Aufenthaltsbereiche, sowie Verbesserungspotential hinsichtlich siedlungsklimatischer und ökologischer Gestaltung. Insbesondere die teilweise ungenutzten Randbereiche der Schulhausareale oder Sportanlagen besitzen grosses Aufwertungspotential.

Biodiversität im Siedlungsraum

Grundlagen

Im Rahmen des Legislaturprogramms 2020–2024 wurden Visionen und Leitlinien festgesetzt, woraus konkrete Ziele und Massnahmen abgeleitet wurden mit dem Ziel, die Biodiversität und die ökologische Vernetzung in ganz Kriens aktiv zu erhalten und zu fördern (Legislaturziel Umwelt- und Sicherheitsdienste). Als wichtige Massnahme wurde von der Stadt Kriens dazu festgesetzt: «Aufwertung und



Vernetzungsachsen und -Korridore der Stadt Kriens

Extensivierung von Lebensräumen, insb. auch des Stadtgrüns». 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 die Stärkung der Lebensräume auch innerhalb des Siedlungsgebietes. Das Vernetzungsprojekt definiert die Korridore zur Verbesserung der ökologischen Vernetzung der Biodiversitätsförderflächen.

Ökologische Vernetzung mittels Lebensraummosaik und Trittsteinhabitaten

Innerhalb des Siedlungsraumes liegen verschiedenartige Grünflächen, die eine hohe ökologische Qualität aufweisen und einen wichtigen Beitrag zum Erhalt und zur Förderung seltener Arten und Lebensräume leisten. Diese heterogenen mosaikartigen Flächen können als Trittsteinhabitats einer ökologischen Vernetzung im Siedlungsraum dienen. Die mosaikartige Vernetzung wird gestärkt, indem gross- und kleinflächige ökologische Strukturen gefördert werden.

Analyseergebnis:

Generell besteht bei allen Freiräumen Potential für eine ökologische Aufwertung. Die mosaikartige Querverbindung in der Siedlung würde mit zusätzlichen Vernetzungselementen gestärkt. Es fehlen Kleinstrukturen in der Stadt Kriens, insbesondere auf grossflächigen Wiesen sind zusätzliche Ast- und Steinhaufen sowie weitere Unterschlupfmöglichkeiten wünschenswert. Ein grosses Potential gibt es zudem in den zahlreichen Bachläufen, welche wertvolle Lebens- und Vernetzungsräume darstellen. Nach Möglichkeit sollen die eingedolten Bäche 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.

Die drei Quervernetzungssachsen durch das Stadtgebiet sollen gestärkt werden. Grössere Infrastrukturprojekte wie Strassenraumgestaltungen oder eine (Teil-) Überdeckung der Autobahn bergen hierfür grosses Potential.

Siedlungsrand

Die Siedlungsränder in Kriens entstanden bisher mehr oder weniger zufällig mit der fortführenden Einzonung von Kulturland. Der Übergang von der Siedlung zum Kulturland soll zukünftig geplant, qualitativ hochwertig gestaltet und gesichert werden.

Das Agglomerationsprogramm Luzern der 4. Generation vom 16. März 2021 hält im Massnahmenplan zur Landschaft die Siedlungsränder zur Aufwertung (Massnahme LE-2) für Kriens fest. Das Massnahmenblatt definiert die Gestaltung der Siedlungsränder als Daueraufgabe für alle Gemeinden. Folgender Massnahmenbeschrieb zu den definierten Siedlungsrändern gilt es umzusetzen:

«Jede Siedlungsentwicklungsetappe wird mit der aktiven Gestaltung des Siedlungsrandes abgeschlossen. Geht die Siedlungsentwicklung später weiter, werden die äusseren Ränder zu inneren Rändern («Grünachsen»).»

«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 dem Kompensationsmassnahmen am Siedlungsrand realisiert werden (ökologischer Ausgleich gem. NHG/NHV). Die Umsetzung der Mehrwertabschöpfung könnte vor Ort realisiert werden.»

Analyseergebnis:

Aus der Analyse wurden die im Agglomerationsprogramm definierten Siedlungsrandabschnitte untersucht (vgl. Dokument Vertiefungen, Kapitel 4.3). Die harten Siedlungsränder sind mit entsprechenden Massnahmen zu verbessern.

Siedlungsklima

Beschattungsgrad

Als Grundlage zur Berechnung des Beschattungsgrades diente der Datensatz aus dem Geoportal des Kantons Luzern zu allen Einzelbäumen. Die zusammengeführten Baumkronenflächen im Verhältnis zur Fläche des Freiraumes ergaben einen prozentualen Beschattungsgrad der öffentlichen Freiräume und der relevanten Strassenräume. Daraus resultierend konnte zu jeder Freiraumkategorie ein Mittelwert des IST-Zustandes errechnet werden (vgl. Dokument Vertiefungen, Kapitel 4.4). Der Zielwert des SOLL-Zustandes basiert auf Richtgrössen, die aktuell in anderen Schweizer Städten angestrebt werden.

Analyseergebnis:

Der Beschattungsgrad der verschiedenen Freiraumkategorien variiert bezogen auf die Zielwerte stark. Die Parkanlagen weisen einen hohen Beschattungsgrad auf und erreichen den Zielwert. Bei allen anderen Freiraumkategorien gibt es Handlungsbedarf, um den Beschattungsgrad zu erhöhen. Besonders bei Plätzen und Spielplätzen besteht grosser Aufwertungsbedarf. Auch bei den untersuchten Strassenräumen (Luzernerstrasse, Ringstrasse, Schachenstrasse, Horwerstrasse und Nidfeldstrasse) ist der Beschattungsgrad sehr gering und es besteht ein grosser Aufwertungsbedarf.

Wärmeinseleffekt bei Nacht

Als Analysegrundlagen dienten die Klimakarten des Geoportals des Kantons Luzern. Die klimatische Nachtsituation (4 Uhr) zeigt die nächtliche Überwärmung (Wärmeinseleffekt, Lufttemperatur) in der Stadt Kriens und das nächtliche Kaltluftprozessgeschehen (vgl. Dokument Vertiefungen, Kapitel 4.4).

Analyseergebnis:

Die Zentren und die Strassenräume erhitzen sich stark und kühlen in der Nacht nur schlecht ab. Die Klimaanalysekarte ist deckungsgleich mit den Erkenntnissen aus der Untersuchung des Beschattungsgrades.

Kaltluftströme

Die Kaltluftleitbahnen verbinden die Kaltluftentstehungsgebiete mit den wärmebelasteten Bereichen im Siedlungsgebiet und erleichtern das Eindringen der Kaltluft in die Siedlungsstruktur. Kaltluftleitbahnen sind in ihrer Breite durch Strukturen wie Bebauungen oder durch die Orographie begrenzt. Anders als die Kaltluftleitbahnen sind flächenhafte Kaltluftzuflüsse in ihrer Breite nicht durch zusammenhängende Strukturen wie Siedlungen begrenzt. Der flächenhafte Kaltluftzufluss bezeichnet Gebiete mit hohem Kaltluftvolumenstrom hin zum Siedlungsgebiet.

Analyseergebnis:

Um die von den Hängen kommenden Kaltluftströme in die Zentren nicht zu unterbrechen, ist es sinnvoll, Schneisen für den Luftaustausch freizulassen. Mit einer gezielten Siedlungsentwicklung kann einer Überhitzung in den Zentren entgegengewirkt werden. Drei Standorte mit Baulandreserven sind unter Berücksichtigung der Kaltluftströme zu entwickeln.

Erreichbarkeit von Grünflächen

Als Richtwerte für eine gute Erreichbarkeit der öffentlichen Grünräume haben sich in den Schweizer Städten eine Gehdistanz von 400 m und eine Gehdauer von 10 Minuten etabliert. Aufgrund dieser Richtwerte wurden die Einzugsgebiete der öffentlichen Grünräume ausgewertet (vgl. Dokument Vertiefungen, Kapitel 4.4). Die topografischen Voraussetzungen und Hindernisse im Siedlungsraum sind dabei nicht berücksichtigt.

Analyseergebnis:

Die Erreichbarkeit von Grünräumen in 10 Minuten Gehdistanz ist grossmehrheitlich gegeben. Das Gebiet Kupferhammer zeigt ein Defizit von Grünräumen auf, welches durch die geplante Parkebene der Grosshofbrücke entschärft wird. Ein Defizit an öffentlichen Grünräumen zeigt sich bei den Quartieren Blattig und Schlund. Für die übrigen unterversorgten Gebieten besteht kein Handlungsbedarf, da sie alle in der Nähe von Naherholungsgebieten ausserhalb des Siedlungsraumes liegen.

2.8 Prämissen der räumlichen Stadtentwicklung

Ein bewusster Umgang mit den bestehenden Qualitäten und den typischen räumlichen Eigenheiten, massgeschneiderte Lösungen sowie das Selbstverständnis als Stadt bilden die Grundlage einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Die strukturelle, landschaftliche sowie bauliche Vielfältigkeit und Identität der Stadt Kriens soll durch Innenentwicklung und Bevölkerungswachstum nicht geschmälert, sondern positiv ergänzt werden. Damit dies gelingt, entwickelt sich die Stadt Kriens aus sich selbst heraus, baut auf ihrer Vergangenheit bzw. den gewachsenen städtischen Strukturen auf und schreibt ihre Geschichte weiter.

Die historisch gewachsene und in jüngerer Zeit weiterentwickelte städtebauliche Struktur der Stadt Kriens zeichnet sich durch eine hohe Bevölkerungsdichte, gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur und ein vielfältiges, attraktives Versorgungsangebot in den Quartieren im Talboden entlang der Luzernerstrasse aus.

Im – abgesehen von der Gartenstadtsiedlung Kuoni-matt – bis anhin stark gewerblich geprägten Osten und Südosten des Stadtgebietes entstand zudem in den letzten Jahren rund um den Bahnhof Mattenhof ein neues Quartier mit Wohnungen, Büroflächen und publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen. Aufgrund der sich bereits in Realisierung befindlichen oder bekannter grösserer Entwicklungsprojekte entlang der Arsenal- und Nidfeldstrasse ist absehbar, dass mittel- bis längerfristig die Transformation der dort bestehenden gewerblichen Strukturen hin zu Arealen mit dicht beieinanderliegenden Wohn- und Arbeitsflächen voranschreiten wird. Dies in Übereinstimmung mit der im Regelwerk LuzernSüd vorgesehenen Gesamtentwicklung.

Im Gebiet Kupferhammer wiederum wird der vom Bund geplante Ausbau der Autobahn grundlegend neue stadträumliche Bedingungen mit teils erheblichen Erschwernissen, aber auch neuen Potenzialen für attraktive öffentliche Grün- und Freiräume schaffen. Mit rund 500 Wohnungen sowie quartierdienlichen Versorgungsangeboten wird auf dem Eichhof-Areal östlich der Autobahnbrücke bereits jetzt ein

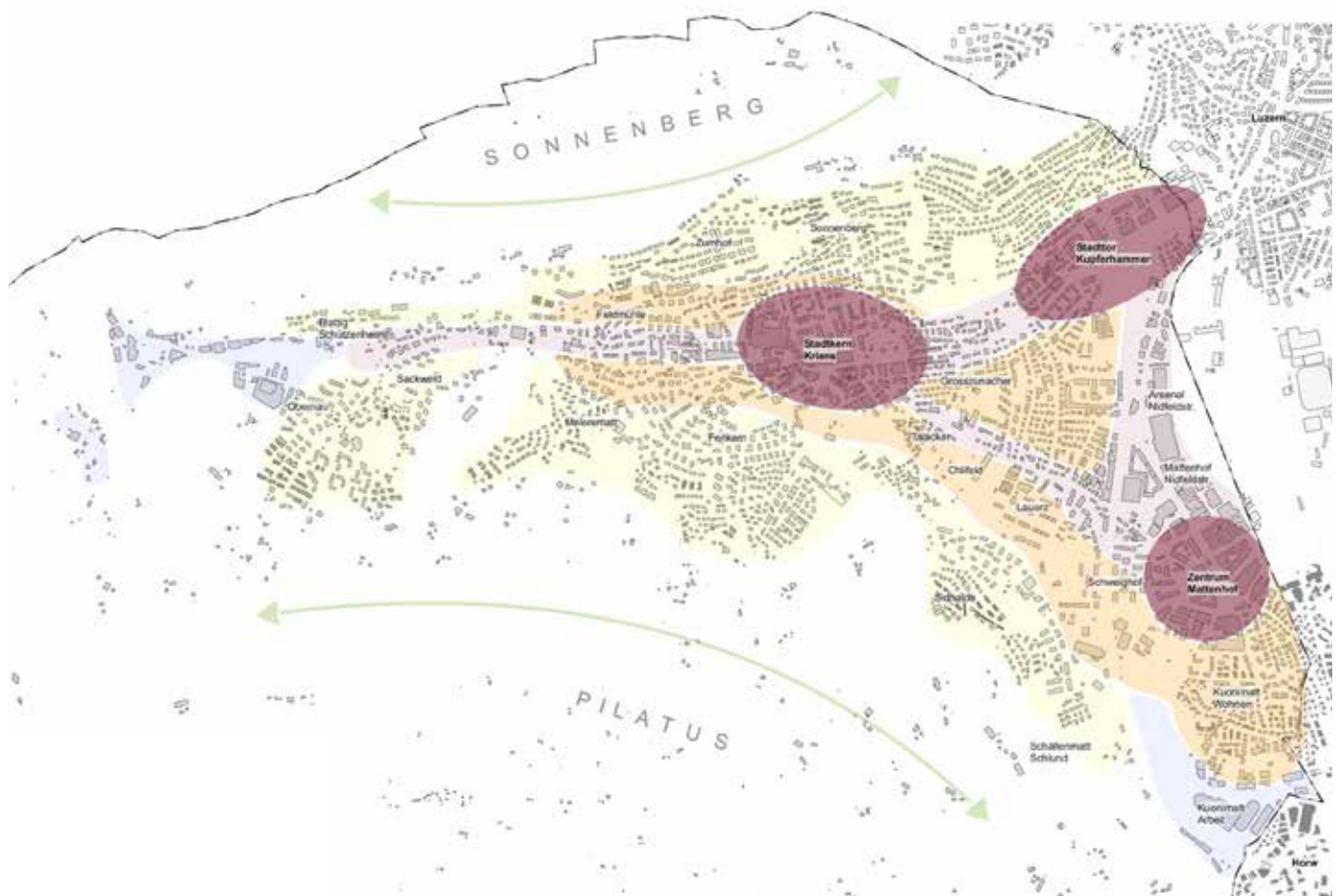
sozialräumlich und städtebaulich prägendes Element realisiert.

In kombinierter Betrachtung der historischen Bedeutung, aktueller Nutzungen, baulicher und demographischer Entwicklungsdynamiken sowie bestehender übergeordneter Planungen ergeben sich für die räumliche Stadtentwicklung die drei zentralen Entwicklungsschwerpunkte Stadtkern Kriens, Zentrum Mattenhof und Stadttor Kupferhammer. Jeder dieser Entwicklungsschwerpunkte weist je unterschiedliche Ausgangslagen, Stärken und Herausforderungen auf. Für die angestrebte Innenentwicklung bei gleichzeitigem Bevölkerungswachstum wohnt diesen Entwicklungsschwerpunkten das Potenzial inne, als «Grundpfeiler» der urbanen Stadtentwicklung zu dienen. Mittels der gezielten Setzung und Förderung von Mischnutzungen sollen in diesen Gebieten auch ausreichend Flächen für moderne und innovative Dienstleistungsbetriebe entstehen, wobei insbesondere die Erdgeschosse mit publikumsorientierten und quartierdienlichen Nutzungen zu belegen sind. Verbunden werden die drei Entwicklungsschwerpunkte durch die Luzernerstrasse (zwischen Stadttor Kupferhammer und Stadtkern Kriens), die Horwerstrasse (zwischen Stadtkern Kriens und Zentrum Mattenhof) sowie die Arsenal- und Nidfeldstrasse (zwischen Stadttor Kupferhammer und Zentrum Mattenhof). Das durch diese Strassenräume gebildete Dreieck ist das urbane Rückgrat zwischen den Entwicklungsschwerpunkten. Es ist jeweils ortsspezifisch mit Aufenthaltsqualitäten und attraktiven Versorgungs- und Freizeitangeboten zu entwickeln. In den Gebieten zwischen und entlang dieser urbanen Achsen bestehen heute vornehmlich grosszügig durchgrünte Wohnquartiere. Diese sind in ihren je spezifischen Qualitäten weiterzuentwickeln, wobei bestehende Potenziale zur Innenentwicklung unter Wahrung der jeweiligen Quartieridentität und der Qualitäten im Wohnumfeld gezielt zu fördern und zu realisieren sind. Dem Wohnquartier Grosszunacher kommt aufgrund seiner Grösse, strategischen Lage zwischen den drei zentralen Entwicklungsräumen und der damit verbundenen Scharnier- und Vernetzungsfunktion sowie seinem Potenzial zur qualitätsorientierten Innenentwicklung eine Schlüsselrolle zu.

Die Wohnquartiere im Obernau sowie an den Hanglagen am Sonnenberg und am Pilatus wiederum bilden mit ihrer verhältnismässig peripheren Lage, der oftmals eher lockeren Bebauung und ihrer Nähe zu den Naherholungsgebieten den Siedlungsrand. Sie sind behutsam weiterzuentwickeln.

Das sich so ergebende Gesamtbild der räumlichen Stadtentwicklung impliziert, dass insbesondere in den drei Entwicklungsschwerpunkten sowie entlang der

sie verbindenden Achsen die Siedlungsentwicklung nach innen erfolgen soll. Diese Entwicklung bedarf einer sorgfältigen Gesamtplanung auch unter Einbezug sozial- und freiräumlicher Aspekte, der Mobilität, der Biodiversität sowie der Klimaanpassung und des Klimaschutzes. Nachfolgende Entwicklungskonzepte setzen hierfür die Leitlinien.



Polyzentrische Stadt mit 5 Raumtypen

- drei zentrale Entwicklungsräume
Stadtkern Kriens, Zentrum Mattenhof und Stadtort Kupferhammer als «Grundpfeiler» der urbanen Stadtentwicklung mit einer hohen Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität
- urbanes Rückgrat
Luzernerstrasse, Horwerstrasse, Südallee als urbanes Rückgrat mit unterschiedlicher Bebauungsstruktur. Durch Weiterentwicklung und Transformation wird hier das urbane Profil weiter ausgebaut. Die Dichte und städtebauliche Gestalt orientieren sich an den verschiedenen Kontexten der einzelnen Bereiche innerhalb dieser Zone.

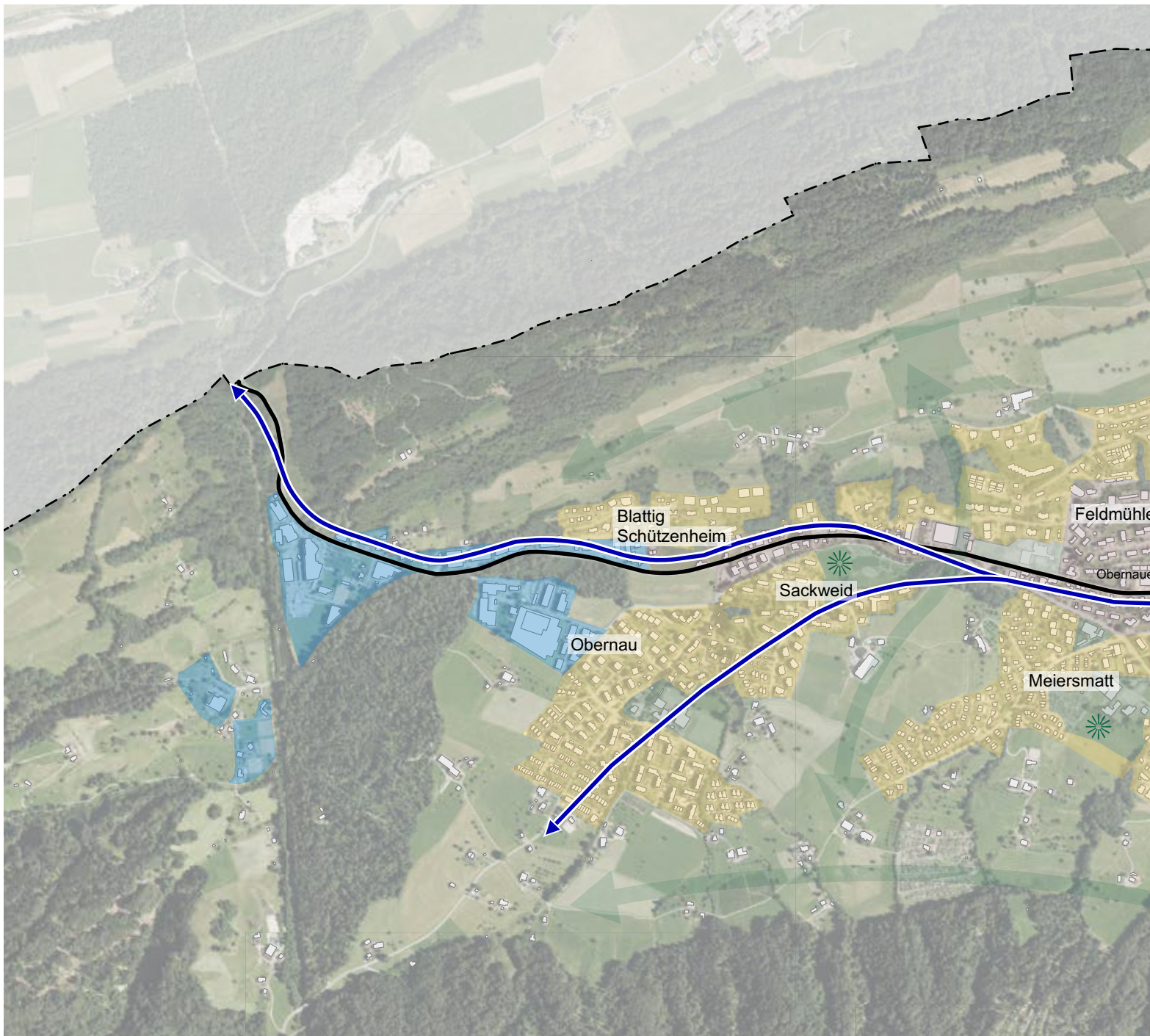
- Wohn- und Mischquartiere im Talboden
mit unterschiedlichen Entwicklungsmöglichkeiten für die heterogenen Quartiere. Grosszunacher, das von drei zentralen Entwicklungsräumen umgeben ist, kommt eine Schlüsselrolle für die räumliche Stadtentwicklung zu.
- Wohnquartiere am Hang
werden behutsamer weiterentwickelt.
- Gewerbegebiete sind wichtige Pfeiler für die Arbeitsplatzentwicklung.

B

ENTWICKLUNGS- KONZEPTE

Klimaschutz und Klimaanpassung sind integrale Bestandteile des räumlichen Entwicklungskonzepts. In den folgenden Kapiteln werden Massnahmen zur Klimaanpassung im Zusammenhang mit Siedlungsentwicklung und Landschaft und Freiraum aufgezeigt. Ergänzend dazu werden im Kapitel 6 Klimaschutzmassnahmen vertieft.





Legende

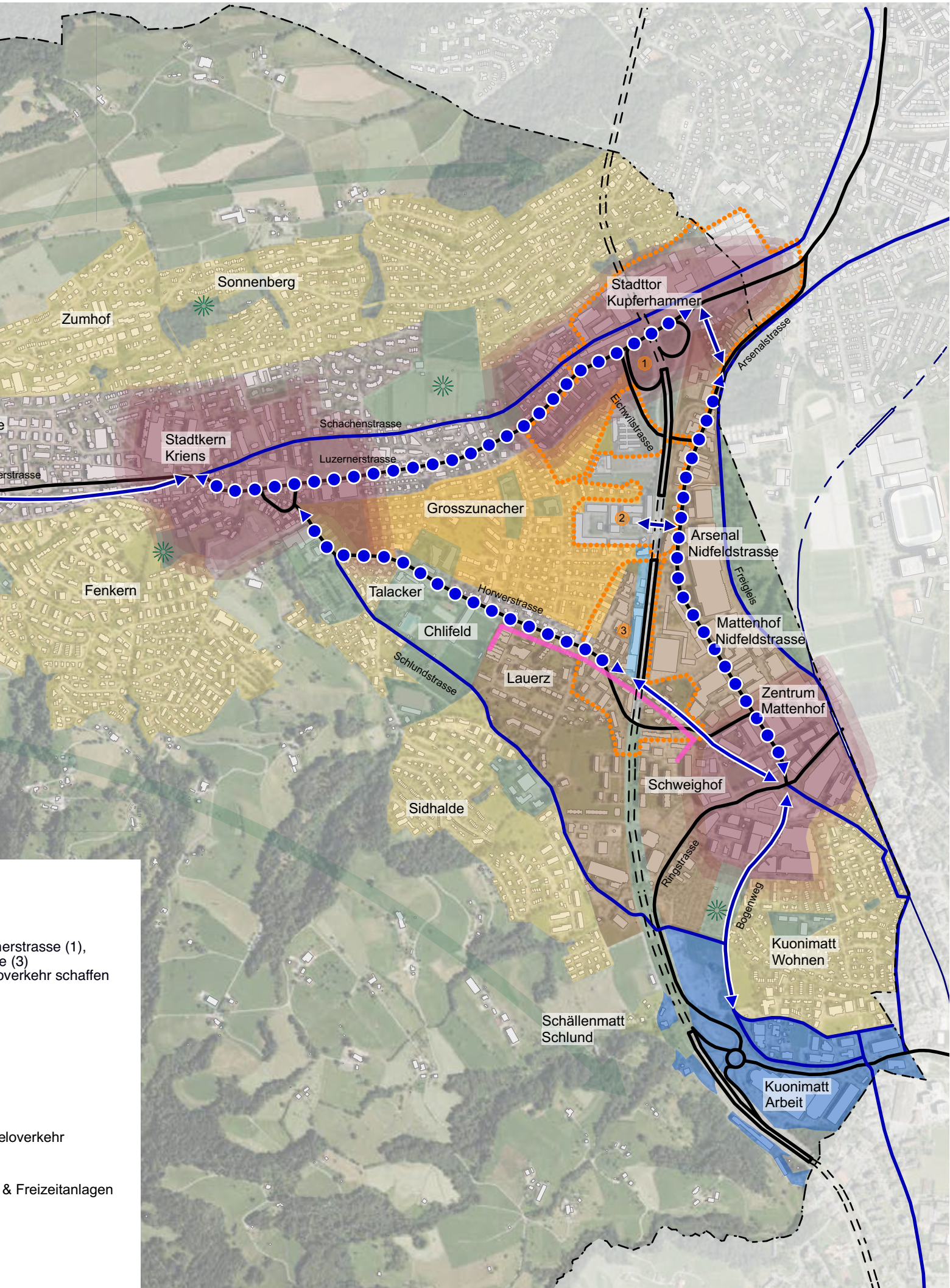
Konzeptinhalt:

- 3 zentrale Entwicklungsräume (Orte mit Zentrumsfunktion)
- Wohn- & Mischquartiere aufwerten & erneuern / Strassenraumgestaltung
- Mischquartiere mittlere-hohe Dichte gemäss Regelwerk LuzernSüd etappiert weiterentwickeln
- Wohnquartiere mittlere Dichte mit Scharnierfunktion, Aufwertung Frei- & Strassenräume
- Wohnquartiere bedarfsgerecht & behutsam weiterentwickeln
- Gewerbegebiet für kommunalen Bedarf
- Gewerbegebiet für regionalen & kommunalen Bedarf
- Städtebauliche Setzung entlang Horwerstrasse prüfen
- Zentrale innerörtliche Entwicklungsachse stärken / aufwerten gemäss Konzept "Zentrumsentwicklung und Entwicklung Luzerner- und Obernauerstrasse"
- Ausbau Hauptverbindungen Fuss- & Veloverkehr zur Vernetzung wichtiger Ziele & der Stadtteile untereinander / Lage schematisch

- Autobahnraum stadträumlich aufwerten und mit Teilüberdeckungen im Bereich Grosshof / Luzern Arsenal / Südpol (2) und Schlund / Horwerstrasse zusätzliche Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr
- Zusätzliches Freiraumangebot schaffen
- Ökologische Vernetzungssachsen

Orientierender Inhalt:

- Übergeordnetes Strassennetz MIV
- Übergeordnete Hauptverbindungen Fuss- und Veloverkehr
- Zentralbahn
- Stadtrelevante Freiräume / Schul-, Spiel-, Sport-
- Öffentliche Sondernutzung (Grosshof)
- Gemeindegrenze
- Wald



REK-Plan: Gesamtstrategie räumliche Entwicklung der Stadt Kriens

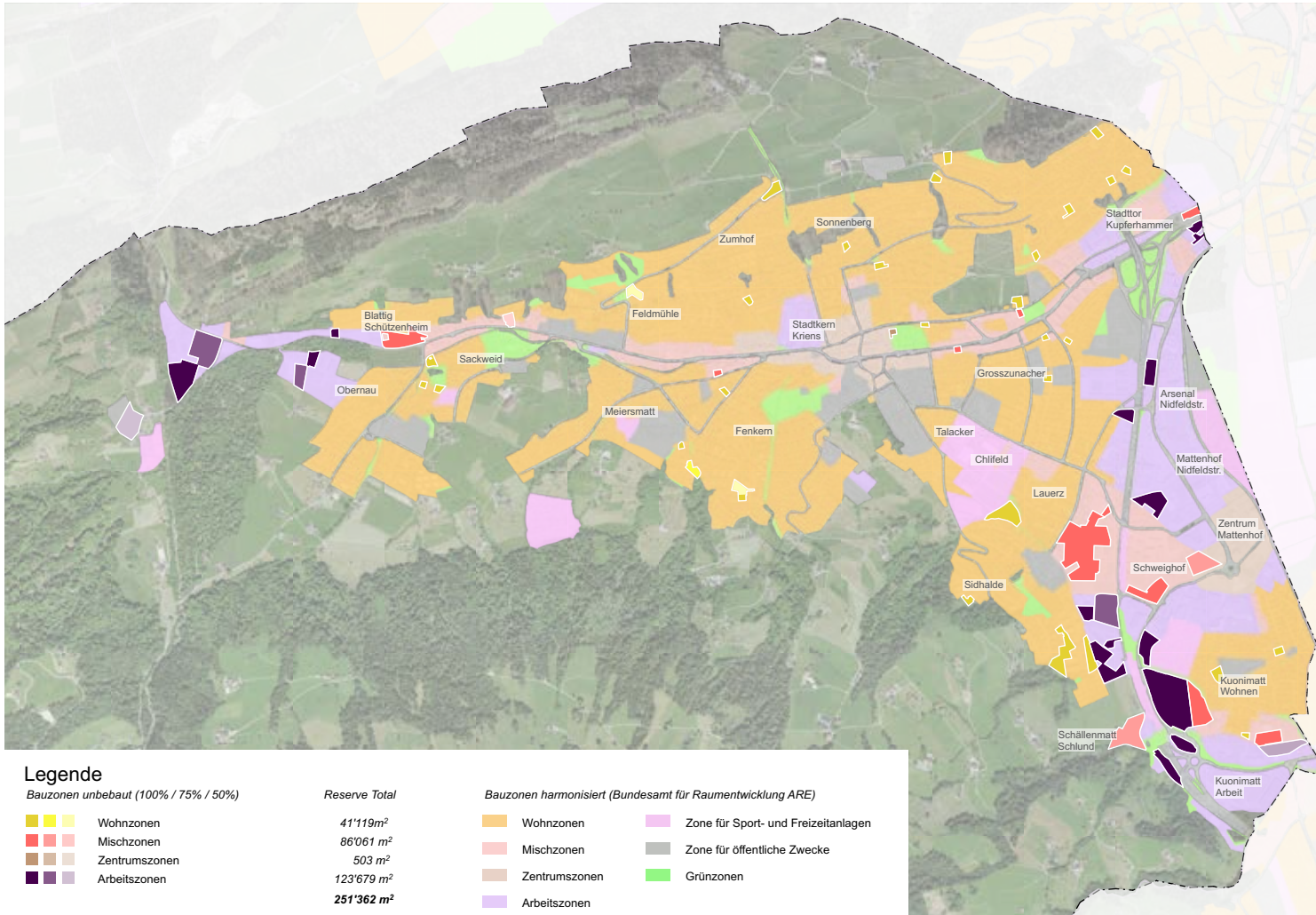
3 SIEDLUNG UND STÄDTEBAU

Die Stadt Kriens steuert die Dynamik der Bautätigkeit selbstbewusst und bewältigt ihr Wachstum innerhalb des bestehenden Siedlungsraumes mit einer qualitätsvollen sowie einer an den Quartiercharakter angepassten Siedlungsentwicklung nach innen.

Ziele

- Kriens plant proaktiv und lenkt ihre Entwicklung und ihr Wachstum selbstbewusst. Der Fokus liegt auf der Siedlungsqualität und der Siedlungsentwicklung nach innen. Die Siedlungsfläche wird nicht erweitert und Freiflächen werden gesichert.
- Das bauliche Wachstum erfolgt in Etappen und unter Berücksichtigung der öffentlichen Infrastruktur und der Quartierverträglichkeit.
- Der behutsame Umgang mit dem Baubestand trägt zur Senkung des Bedarfs an grauer Energie, zur Stärkung der Identifikation und zur Wahrung von preisgünstigem Wohnraum bei.
- Neubauten und Erweiterungen bestehender Gebäude und Anlagen sind dank klimaangepasster Gestaltung und Materialwahl hinsichtlich der Erwärmung des Stadtklimas neutral oder tragen zu einer Kühlung bei.
- Bau- und Planungsvorhaben von städtebaulicher Bedeutung werden unter qualitativen Gesichtspunkten vom Fachgremium Kriens beurteilt und begleitet. Dies stellt eine langfristige und qualitätsvolle Innenentwicklung sicher.
- Die Siedlungsfläche wird effizient und ressourcenschonend genutzt. Der Wohnflächenverbrauch pro Kopf soll dabei weiter gesenkt werden.
- Die innere Entwicklung findet primär in Gebieten statt, welche ein hohes Aufwertungs- und Entwicklungspotential aufweisen. Das restliche Siedlungsgebiet wird entsprechend dem Quartiercharakter punktuell nachverdichtet.
- Die Stadt Kriens ist ein Ort für alle Altersgruppen und sozialen Schichten. Die räumliche und bauliche Entwicklung wird so gesteuert, dass weiterhin eine soziodemografische und sozioökonomische Durchmischung in den Quartieren sichergestellt wird.
- Der Ausgestaltung des Übergangsbereichs von der Siedlung zur Landschaft ist besondere Beachtung zu schenken. Dieser soll als Teil des stadträumlichen Gesamtkonzepts mit der Landschaft in Bezug stehen und unter gestalterischen, funktionalen und ökologischen Gesichtspunkten geplant werden.

3.1 Siedlungslenkung



Bauzonenreserven gemäss LUBAT (Stand: 2023)

Ausgangslage

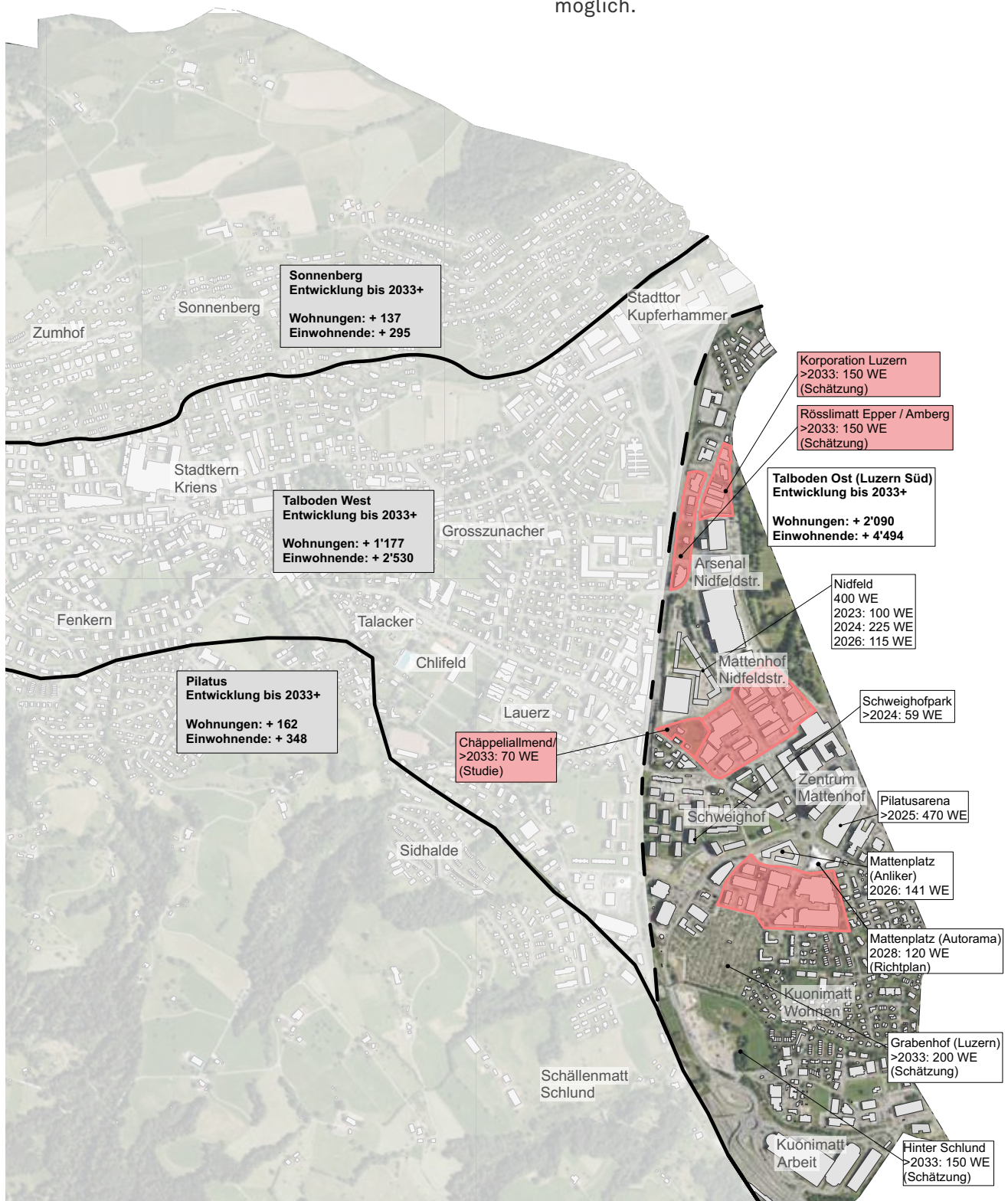
Die Stadt Kriens verfügt insgesamt über ca. 30,8 ha unbebaute Bauzonen, die sich zum grössten Teil im Entwicklungsraum LuzernSüd und im Gewerbegebiet Renggloch befinden. Das Bevölkerungswachstum ist in diesen unbebauten Bauzonen durch Umstrukturierung von bereits bebauten Arealen oder durch Innenentwicklung aufzufangen.

Die Bevölkerungszahl in der Stadt Kriens liegt bereits mit den Überbauungen, die sich schon in Realisierung befinden oder kurzfristig geplant sind (Realisierung in den nächsten zehn Jahren bis 2033), über dem kantonalen Wachstumswert. Das bauliche und demografische Wachstum kann und soll mit Realisierungsetappen quantitativ gelenkt werden und schrittweise erfolgen.

Entwicklungsperspektiven und Handlungsansätze

Im Rahmen der Ortsplanung werden Realisierungs-etappen für grössere unbebaute Areale oder Umstrukturierungsgebiete (z.B. Potenzial von > 50 Wohnungen) festgelegt. Die im Plan rot markierten Areale dürfen

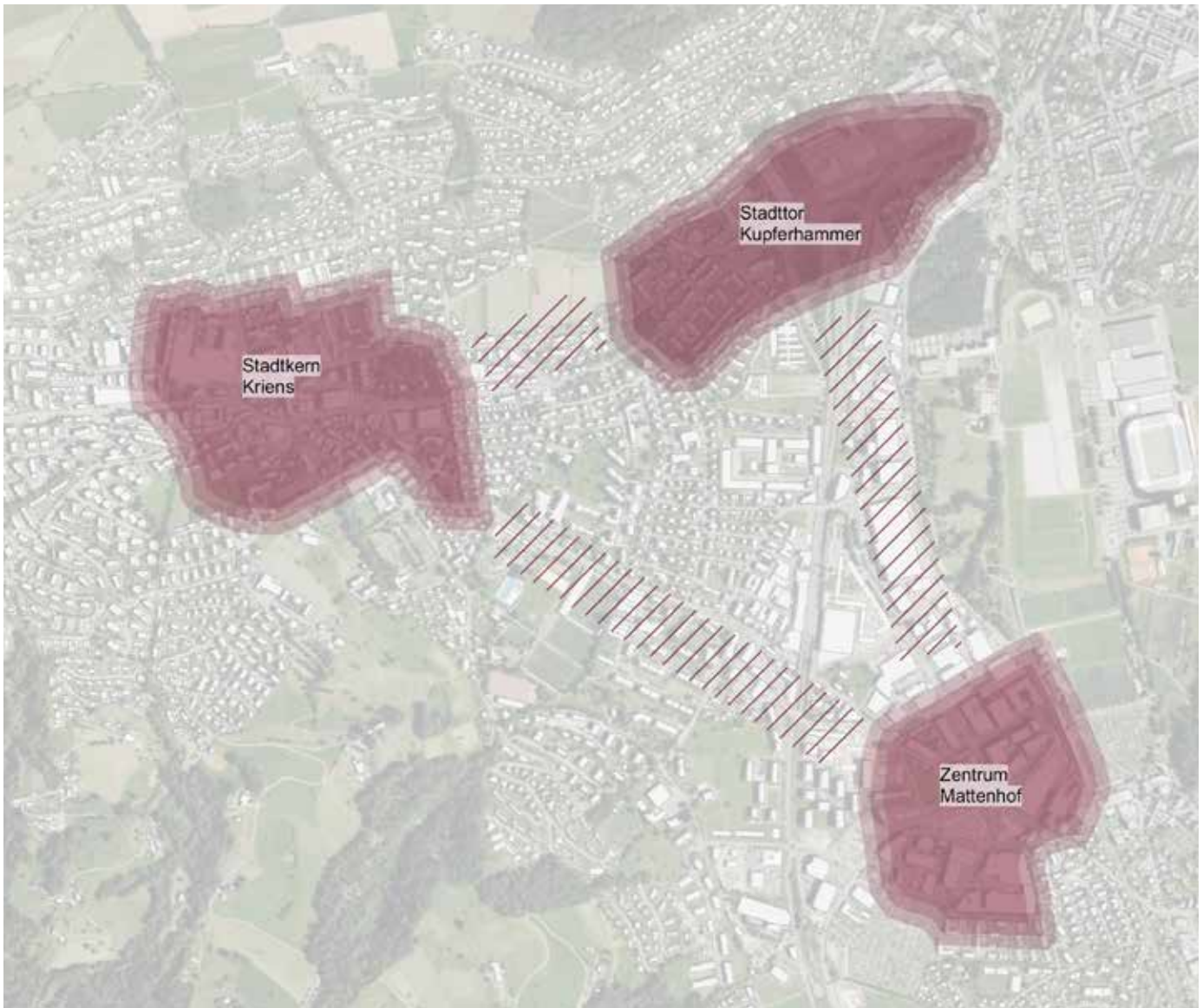
nicht vor dem Jahr 2033 realisiert werden. Kleinere Einzelbauprojekte (< 10 Wohnungen) sowie Massnahmen zur Stadtraumgestaltung oder zur Verbesserung der städtischen Infrastruktur bleiben weiterhin möglich.



Etappiierungsplan für grössere unbebaute Areale oder Umstrukturierungsgebiete der Stadt Kriens



3.2 Zentrale Entwicklungsräume und Verbindungsachsen



Zentrale Entwicklungsräume und Verbindungsachsen

Der Stadtkern Kriens, das Zentrum Mattenhof und mittel- bis langfristig das Stadttor Kupferhammer sind die drei zentralen Entwicklungsräume mit urbanen und nachhaltigen Strukturen. Sie sind über attraktive Strassenräume miteinander vernetzt und im feinmaschigen Quartiernetz integriert.

Mach unsere Stadt modern und schön: Unsere Stadt soll bunt sein und man darf überall spielen. Schöne alte Häuser sollen bestehen bleiben, bunte und moderne Häuser sollen neu entstehen. Die Stadt wird zu einem aufregenden Abenteuerspielplatz.



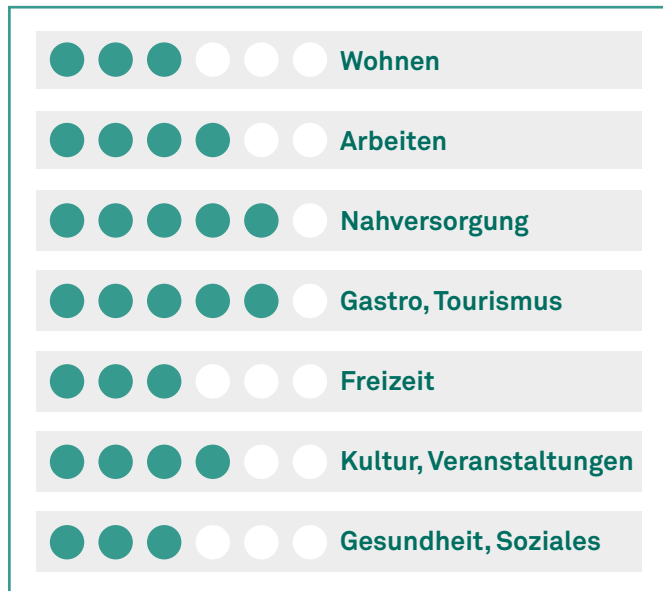
Ziele

- Die polyzentrische Struktur gilt als Qualität und Merkmal der Stadt Kriens. Die drei Entwicklungsräume Stadtkern Kriens, Zentrum Mattenhof und Stadttor Kupferhammer werden in ihren bestehenden Qualitäten und Charakteren gestärkt und weiterentwickelt.
- Die Stadt Kriens ist eine Stadt der kurzen Wege. Die Multifunktionalität der Entwicklungsräume wird durch ein Miteinander von Arbeits-, Versorgungs- und Wohnnutzungen gefördert.
- Dank eines feinmaschigen Wegnetzes können die alltäglichen Strecken innerhalb des Wohnumfeldes zu Fuss und mit dem Velo zurückgelegt werden.
- Das Geschwindigkeitsregime wird den örtlichen Gegebenheiten und unter besonderer Berücksichtigung der ansässigen Nutzungen angepasst. Die Verkehrssicherheit, die Siedlungsverträglichkeit und die Schulwegsicherheit in den Quartieren haben erste Priorität. Begegnungszonen in sensiblen Bereichen wie Schulen und Kindergärten werden gefördert.
- Die Hauptverbindungsachsen zwischen den drei Entwicklungsräumen sind klar strukturiert und übersichtlich. Diese zeichnen sich durch eine sinnfällige und begreifbare Wegführung mit städtebaulicher Orientierung aus. Sie werden von öffentlichen Räumen mit hoher Aufenthaltsqualität und publikumsträchtigen Nutzungen gesäumt und sind optimal für alle Verkehrsteilnehmenden miteinander verknüpft.
- Die Angebote für den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr zwischen den drei Entwicklungsgebieten wird optimiert und ausgebaut.
- Die öffentlichen Räume sind attraktiv und klimangepasst. Sie weisen einen hohen Entsiegeungsgrad und natürliche Schattenelemente auf, um die Bildung von Hitzeinseln zu vermeiden und eine hohe Aufenthaltsqualität sicherzustellen. Anfallendes Regenwasser kann gemäss dem Schwammstadt-Prinzip lokal versickern und trägt so zur Kühlung des Stadtraumes bei.
- Die bestehenden öffentlich zugänglichen Angebote und Treffpunkte in den Quartieren werden gesichert und bedarfsgerecht ausgebaut.
- Die zentralen Entwicklungsräume sind Orte für alle Generationen und alle sozialen Schichten. Breite Alters- und Einkommensgruppen finden hier einen geeigneten Wohn- und Lebensort. Dazu tragen bezahlbare Wohnangebote, gut erreichbare Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen, qualitativ hochstehende öffentliche Räume, Nahversorgungsangebote und eine gute Erschliessung, insbesondere durch den öV sowie den Fuss- und Veloverkehr, bei.
- Alte Gebäude sollen, wenn möglich, erhalten und bei Bedarf erweitert werden.
- Umnutzungen und Umbauten sind dem Abriss und Neubau vorzuziehen. Neubauprojekte sollen im Einklang mit dem Bestand stehen.
- Günstige Wohnungen sollen erhalten bleiben, bei grösseren Planungen ist ein wesentlicher Anteil von preisgünstigem Wohnraum sicherzustellen.
- Spiel- und Bewegungselemente werden auch ausserhalb der funktional definierten Kinderräume eingeplant.
- Bauvorhaben haben einen Beitrag für ein attraktives und abwechslungsreiches Stadtbild zu leisten. Mittels sorgfältig gewählter Farbgebung und anderen geeigneten Massnahmen ist dies sicherzustellen.



Stadtkern Kriens

Rund um den historischen Ortskern



pflegen
stärken
weiterentwickeln
aufwerten



Ausschnitt REK-Plan



Skizze des zukünftigen Stadtkern Kriens

Ausgangslage

Der Stadtkern Kriens erstreckt sich zwischen zwei Einkaufszentren (Hofmatt und Schappe) und ist das historisch gewachsene Zentrum von Kriens. Der Stadtkern ist geprägt von Kleinstrukturen und grösseren Neubauten mit vielfältigen Aussenräumen. Zudem befinden sich dort die erste Schule von Kriens, die St. Galluskirche und das Stadthaus. Des weiteren weist er eine hohe Beschäftigtendichte sowie die höchste Dichte an Versorgungsmöglichkeiten, Dienstleistungsangeboten und kulturellen Einrichtungen im Stadtgebiet auf. Weiter verfügt der Stadtkern Kriens über ein attraktives öV-Angebot. Hinsichtlich der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr bestehen allerdings gewisse Schwachstellen. Mit der Sonnenberg- und der Pilatusbahn ist der Stadtkern zudem auch ein Transit- und Aufenthaltsort für Touristinnen und Touristen. Entsprechend seines historischen Erbes ist er auch für die breite Bevölkerung ein wichtiger Identifikationsraum. In den letzten Jahren hat er als beliebter Wohnort an Bedeutung gewonnen. Auf dem Bell-Areal werden zukünftig nebst ca. 500 neue Wohnungen auch attraktive Gewerbeflächen und Arbeitsplätze entstehen. Das Bell-Areal ist eines der letzten Grundstücke im Stadtkern Kriens, welches eine grössere Entwicklung zulässt. Dennoch soll auch in Zukunft eine Entwicklung von Wohn- und Gewerberaum, unter der Berücksichtigung der bestehenden baulichen Strukturen und stadträumlichen Qualitäten, möglich sein.

Entwicklungsperspektiven und Handlungsansätze

Bauliche Entwicklung

«Der Charakter des historischen Zentrums wird erhalten und die Identität des Stadtkerns gestärkt.»

- Der Stadtkern Kriens wird im Sinne der Innenverdichtung mit hochwertigen Überbauungen von mittlerer bis hoher Dichte punktuell verdichtet und weiterentwickelt. Die Gebäude sollen eine strassenseitige Adressierung mit rückwärtigen Gartenqualitäten aufweisen.

- Der sorgfältige Umgang mit erhaltens- und schützenswerten Bauten, sowie ortsprägende Bestandsbauten ist wesentlich. Diese werden bei neuen Bauvorhaben architektonisch und städtebaulich integriert.

Stadt-, Strassen- und Freiraum

«Der Stadtplatz, der Dorfplatz und die Bereiche entlang der Luzernerstrasse werden zu wichtigen städtischen Räumen mit vielfältigen Aufenthaltsqualitäten.»

- Die Wohn- und Aufenthaltsqualität entlang der Luzernerstrasse soll anhand von lärmindernden und ökologischen Massnahmen sowie natürlichen Verschattungselementen verbessert werden. Die Trennwirkung der zentralen Strassenachse wird durch verschiedene Querungsmöglichkeiten aufgehoben.
- Der Stadtplatz soll zum Treffpunkt werden. Einerseits soll durch die Aktivierung des alten Bahnhofsgebäudes ein Ort des sozialen Austausches für die Bevölkerung von Kriens entstehen, andererseits soll dieser auch Platz für Veranstaltungen wie beispielsweise den Wochenmarkt oder die Chilbi bieten.
- Durch die ökologische Aufwertung des Stadtplatzes soll ein fließender Übergang zum Bell-Park hergestellt werden. Der Stadtplatz soll sich durch seine Nutzungsangebote und seine Ausgestaltung als städtische Aufenthaltsfläche vom Bell-Park und vom Dorfplatz unterscheiden und diese komplementieren.
- Der Dorfplatz soll zum Aufenthaltsort werden. Baumpflanzungen, Sitzgelegenheiten und ein Wasserspiel oder Brunnen werden den Platz stadträumlich auf und laden zum Verweilen ein. Der Dorfplatz fungiert zudem als zentrales Element, welches einen fließenden Übergang zu den öffentlichen Nutzungen rund um den Platz herstellt und den Kirchenhügel stadträumlich eingliedert.

- Die Wichlere im Fenkern Quartier wird unter Wahrung und Stärkung der ökologischen Werte sowie unter Berücksichtigung ihrer Funktion als Gewässerschutzgebiet mit Aufenthaltsangeboten und zusätzlichen Baumpflanzungen aufgewertet. Die Zugänglichkeit aus dem Quartier wird gestärkt.
- Das Verkehrsregime im Stadtkern wird vereinfacht und bereinigt und die Sicherheitsmängel zugunsten der Verkehrssicherheit behoben.
- Die Nebenachsen des Stadtkerns werden vom Durchgangsverkehr entlastet und das Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden verbessert.

Funktionen und Identität

«Der Stadtkern Kriens ist ein lebendiger Ort, mit vielfältigen Funktionen.»

- Die Luzernerstrasse soll in ihrer Funktion als Rückgrat des Stadtkerns Kriens eine aktive und belebte Strasse mit publikums- und gewerbeorientierten Erdgeschossnutzungen sein. Die wirtschaftliche Dichte im Sinne eines vielfältigen Einkaufs-, Gastro- und Dienstleistungsangebotes entlang der Strassenachse muss gefördert und erhalten bleiben.
- Der Stadtkern Kriens soll weiterhin auch als Verwaltungs- und Kulturzentrum fungieren. Die kulturellen und touristischen Schwerpunkte wie beispielsweise die Sonnenberg- und Pilatusbahn sowie das Bellpark Museum sind zu bewahren.
- Dem Tourismus als belebendes Element und als wirtschaftlicher Standortfaktor ist Sorge zu tragen. Die räumlichen Gegebenheiten und die Regulierung der Aussenbewirtung bieten positive Rahmenbedingungen für das Gastgewerbe und tragen zur Aufenthaltsqualität und zur Verlängerung der durchschnittlichen Verweildauer von Einheimischen wie auch auswärtigen Gästen bei.

Bestehende Planungen und Konzepte

- Konzept Zentrumsentwicklung und Entwicklung Luzerner- und Obernauerstrasse, 2019
- Kriens Gesamtverkehrskonzept, 2018

Hotmatt
Restaurant
Pizzeria



Zentrum Mattenhof

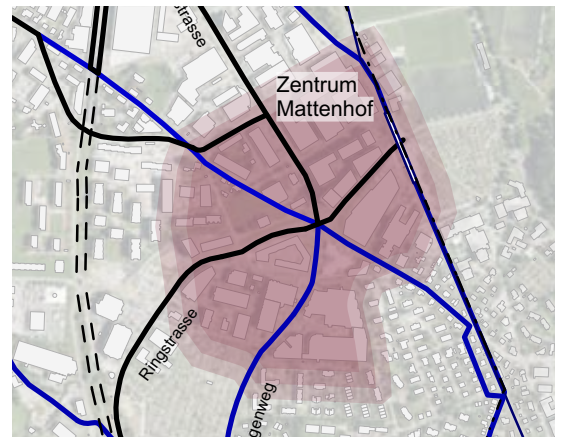
Das urbane Krienser Zentrum



weiterentwickeln

stärken

verdichten



Ausschnitt REK-Plan



Skizze des zukünftigen Zentrums Mattenhof

Ausgangslage

Einst ein grosser Bauernhof, ist rund um den Mattenplatz und den Bahnhof Mattenhof ein vielseitiges Quartier mit hoher baulicher Dichte entstanden. Durch die S-Bahn Station Mattenhof wird eine effiziente Anbindung an die Stadt Luzern und das Umland geboten. Das Gebiet wandelt sich aktuell stark zu einem modernen Ort mit Zentrumsfunktion. Diverse Areale wurden bereits transformiert und dabei von der Gewerbe- zur Mischnutzung überführt. Weitere Areale, wie beispielsweise das Nidfeld und die Pilatus Arena, befinden sich zurzeit in Bau. Das Zentrum Mattenhof bietet Potenzial für eine städtebauliche Entwicklung in einem dynamischen Umfeld und Platz für die Entstehung von neuen Wohn-, Arbeits- und Gewerbeflächen. Ausgelöst wurde die Transformation durch die gemeindeübergreifende Planung Luzern-Süd, welche eine langfristige und kooperative Entwicklung des Gebietes zu einem vielfältigen Lebensraum garantiert. Der Mattenhof befindet sich im Zentrum des, im kantonalen Richtplan eingetragenen, Entwicklungsschwerpunkts LuzernSüd.

Entwicklungsperspektiven und Handlungsansätze

Bauliche Entwicklung

«Gebiete mit eigenem Charakter werden aus den bestehenden Strukturen entwickelt und mit Schwerpunkten an strategisch wirksamen Orten gestärkt.»

- Rund um den Mattenplatz und den Bahnhof Mattenhof entsteht ein vielseitiges Quartier mit hoher baulicher Dichte. Hochhäuser akzentuieren das Zentrum Mattenhof.
- Das Zentrum Mattenhof besteht aus zentrumsbildenden urbanen Gebieten, in welchen sich die Bebauungen zum Strassenraum orientieren und den öffentlichen Raum definieren. Entlang wichtiger Strassen und Grünzügen schaffen diese baulichen Kanten klare Bezüge zum angrenzenden öffentlichen Raum.

Stadt-, Strassen- und Freiraum

«Offene und vielfältige Strukturen ermöglichen Koexistenz.»

- Das Zentrum Mattenhof mit dem Mattenplatz und der S-Bahn Haltestelle Mattenhof wird zum zentralen, verdichteten und vielfältig genutzten Ort.

- Vielseitige Nutzungen sowie Sport- und Freizeitangebote rund um die Plätze tragen zu einer Belebung rund um die Uhr bei.
- Begegnungsräume, Freiräume und Strassenräume werden durchgehend aufgewertet und begrünt.
- Die verschiedenen Verkehrsmittel werden, durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs auf Basis des bestehenden Netzes für den motorisierten Individualverkehr, stärker miteinander verknüpft. Zusätzliche Verbindungsachsen in die umliegenden Quartiere unterstützen dies.
- Aufgrund der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur müssen die vorhandenen Mobilitätsbedürfnisse aktiv gelenkt werden.

Funktionen und Identität

«Die Vielfalt der Bewohnenden und der Nutzungen wird gefördert.»

- Das Zentrum Mattenhof ist ein Nutzungsschwerpunkt für Kultur und Bildung. Das Kulturzentrum Südpol und der Kampus Südpol der Musikhochschule sind wegweisende Schlüsselprojekte mit regionaler Ausstrahlung. Sie sind zu fördern und durch weitere Bildungs- und Kulturnutzungen, welche das bestehende Angebot ergänzen, zu erweitern.
- Die Südallee führt als identitätsstiftendes Rückgrat durch LuzernSüd und verbindet das Zentrum Mattenhof mit Horw und Luzern. Sie widerspiegelt in den einzelnen Abschnitten den Charakter der unterschiedlichen Quartiere und wandelt sich vom städtischen Boulevard bis zum schmalen Weg.
- Das Zentrum Mattenhof ist ein sozial durchmischtes Quartier mit einem vielfältigen Angebot an Nutzungen und Aktivitäten. Grundlage dafür sind Nutzungsmischungen bei Arealüberbauungen, ein differenziertes Wohnungsangebot und Freiräume, welche als Möglichkeitsräume gestaltet werden.

Bestehende Planungen und Konzepte

- Regelwerk LuzernSüd, 2021
- Konzept sozialräumliche Entwicklung LuzernSüd – Stadtgebiet Kriens, 2020

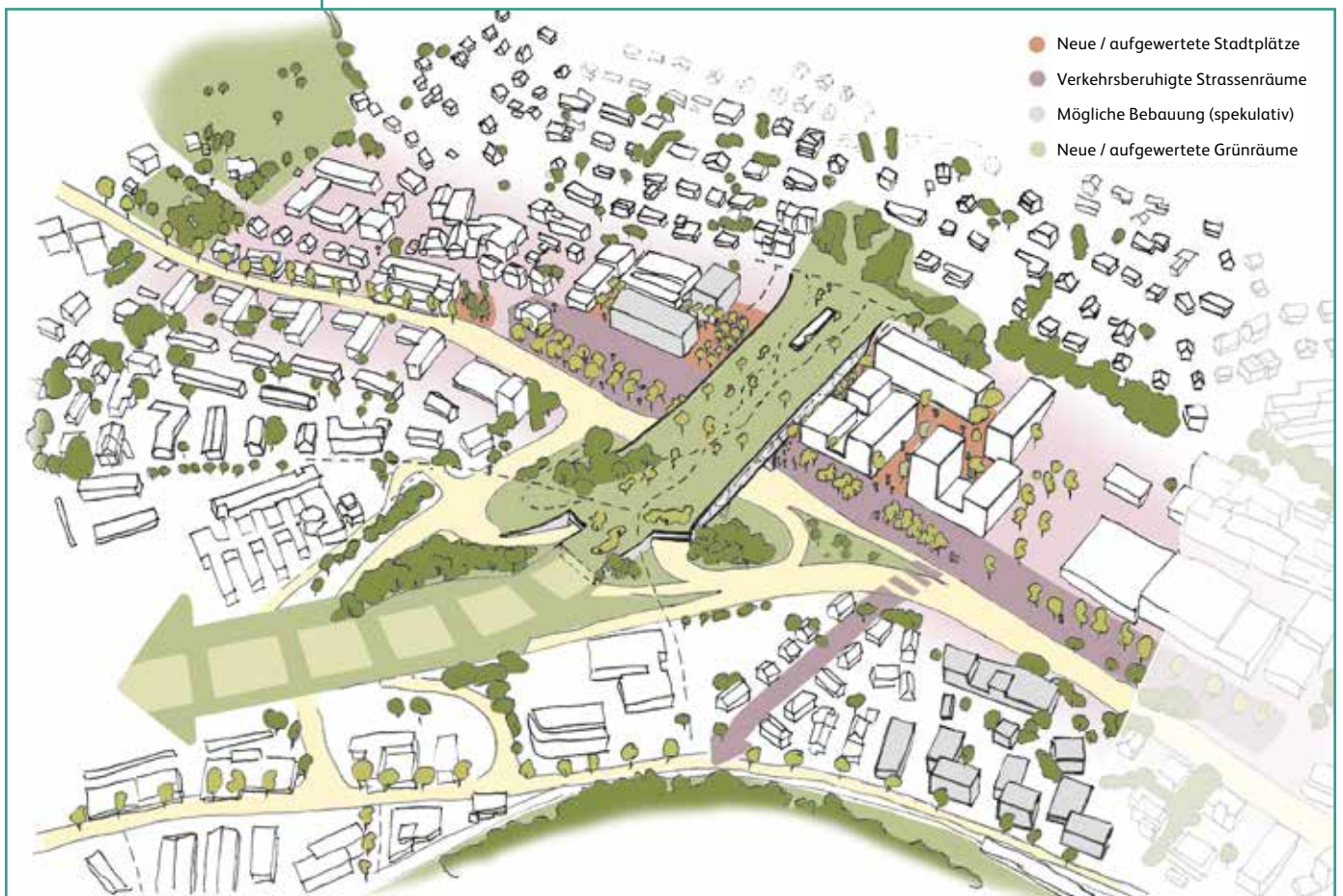
Stadttor Kupferhammer

Wiederentdeckung und Neuinterpretation des historischen Erbes

aufwerten
entwickeln
verdichten



Ausschnitt REK-Plan



Skizze des zukünftigen Stadttors Kupferhammer

Ausgangslage

Das Stadttor Kupferhammer befindet sich dort, wo im Mittelalter der «Hof zur Eich» stand und sich heute die Brauerei Eichhof befindet. Das Gebiet ist ein wichtiger Vernetzungspunkt vom Stadtkern Kriens und Zentrum Mattenhof nach Luzern. Bestandteil davon ist die Vorzugsroute Schachenstrasse für das Velo, welche parallel zur Luzernerstrasse verläuft. Das Ortsbild des Stadttors zeichnet sich durch das Nebeneinander von historischen und industriell genutzten Bauten aus. Durch das Bauprojekt Eichhof West entstehen zudem direkt neben der Grosshofbrücke rund 230 Wohnungen sowie Büro- und Gewerbeflächen. Richtung Sonnenberg wird der Übergang zur freien Landschaft spürbar. Dieser ist geprägt von Punktbauten und Grünräumen. Mit der Realisierung des Bypasses verändert sich das Eingangstor von Kriens mittel- bis langfristig stark. Durch die Umgestaltung der Grosshofbrücke und die Bypass Baustelle werden in Zukunft weitere Flächen frei, welche die Möglichkeit für eine Arealentwicklung bieten.

Entwicklungsperspektiven und Handlungsansätze

Bauliche Entwicklung

«Das Stadttor Kupferhammer vereint historische und neue Baustrukturen zu einem urbanen und vielfältig genutzten Stadtgebiet.»

- Das Stadttor Kupferhammer weist eine städtebauliche Ausgestaltung als prägnanter Eingang in die Kernstadt auf. Hochhäuser markieren den Stadteingang visuell.
- Die bauliche Entwicklung erfolgt im Einklang mit dem Bestand. Die Neubauten komplementieren die historischen Bauten und tragen zur qualitativen Weiterentwicklung des Stadttors bei.
- Die kompakten Bebauungsstrukturen entlang der Langsägestrasse bilden klare Raumkanten und akzentuieren den Beginn der urbanen Stadtachse.
- Der Bypass wird mit einem möglichst hohen Grünanteil in das Bild des Quartiers integriert. Er bildet den Anfang des Autobahnparks, welcher aus einer durchgängigen Sequenz von Freiräumen besteht.

Stadt-, Strassen- und Freiraum

«Der Sonnenberg und der Autobahnpark bilden zusammen mit den Quartierplätzen ein dichtes Netz an Frei- und Aufenthaltsräumen.»

- Der Autobahnpark bietet unterschiedliche öffentliche Freizeit- und Sportnutzungen an, enthält ökologisch hochwertige Flächen und vernetzt die Quartiere untereinander.
- Das Quartier bietet einen direkten Zugang zum Naherholungsgebiet Sonnenberg. Innerhalb des Quartiers gibt es ein breites Angebot an öffentlichen Räumen, welche verschiedene Funktionen und Qualitäten aufweisen. Sie dienen als Aufenthaltsraum, Spiel- und Freizeitfläche, sozialer Treffpunkt oder Veranstaltungsort.
- Die vertikalen Hindernisse werden zugunsten der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr minimiert.

Funktionen und Identität

«Das Quartier fungiert als zentraler Verbindungspunkt zwischen den umliegenden Gebieten und bietet Platz für verschiedene Lebensformen.»

- Das Stadttor Kupferhammer bildet den Auftakt des Entwicklungsschwerpunkts LuzernSüd und verbindet den Stadtkern Kriens mit der Stadt Luzern. Um die Durchquerung von Norden nach Süden und Osten nach Westen sicherzustellen, werden effiziente und klar strukturierte Verbindungsachsen geschaffen.
- Es entsteht ein funktionierendes Quartierzentrum, welches als Lebens- und Aufenthaltsraum dient und alle Funktionen des öffentlichen Lebens abdecken kann. Die verschiedenen Nutzungen wie Nahversorgungsmöglichkeiten und Dienstleistungsangebote werden innerhalb des Quartiers bereitgestellt.
- Das Stadttor Kupferhammer bietet ein breites Wohnangebot und ist ein Ort, um neue Wohnformen entstehen zu lassen. Der zu schaffende Wohnraum soll in seiner Gesamtheit die Bedürfnisse breiter demografischer und sozioökonomischer Gruppen abdecken und so dazu beitragen, dass eine gute soziokulturelle Durchmischung des Entwicklungsraumes Kupferhammer erreicht wird.

Bestehende Planungen und Konzepte

- Regelwerk LuzernSüd, 2021
- Testplanung Überdeckung A2 LuzernSüd, 2023

Luzernerstrasse



Zentrale innerörtliche Verbindungssachse stärken und aufwerten



Ausschnitt REK-Plan

Ausgangslage

Der Ost-West verlaufende Strassenzug der Luzernerstrasse bildet, gemeinsam mit der Obernauerstrasse, das erschliessungstechnische Rückgrat der Stadt Kriens und verbindet den Stadtkern Kriens mit dem Stadttor Kupferhammer und der Stadt Luzern. Im Osten besteht ein direkter Anschluss an die Autobahn und im Westen besteht über das Renggloch eine wichtige Verbindung nach Malters und Littau. Dadurch ist das Verkehrsaufkommen auf der Luzerner- und Obernauerstrasse bereits heute sehr hoch und stellt eine grosse Herausforderung dar. Die beiden Strassen sind als Kantonsstrasse klassifiziert, die Entwicklung erfolgt folglich in enger Zusammenarbeit mit der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur des Kantons Luzern.

Der Strassenraum ist städtisch geprägt und wird von einer heterogenen Bebauungsstruktur und publikumsorientierten Nutzungen gesäumt. Eine Vielzahl von öffentlichen Aufenthaltsflächen sowie Einkaufs- und Dienstleistungsangeboten befinden sich entlang der Strasse. Die beiden Freiräume Amlehngarten und Bellpark verbinden die dahinterliegenden Quartiere mit der Hauptstrasse. Am westlichen Ende der Luzernerstrasse bildet die Busschleife und das Bell-Areal mit dem benachbarten Schappe Center den Auftakt der Obernauerstrasse.

Entwicklungsperspektiven und Handlungsansätze

- Die Luzernerstrasse soll stadt- und sozialräumlich aufgewertet werden. Sie soll nicht nur als reiner Verkehrsraum wahrgenommen werden, sondern auch zu einem Ort des sozialen Austausches und Aufenthalts werden. Die Gestaltung des Strassenraumes erfolgt nicht isoliert sondern von Fassade zu Fassade.
- Entlang der Strasse leisten natürliche Beschattungselemente, bepflanzte Vorzonen und möglichst viele unversiegelte Flächen einen Beitrag zu einem guten Stadtklima. Die Vorzonen stellen durch ihre offene Gestaltung den Bezug zum Strassenraum her. Raumtrennende Elemente wie beispielsweise hohe Hecken, Mauern oder Zäune sind nicht erlaubt.
- Durch attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten und klimaangepasste Freiräume entlang des Strassenraumes soll die Aufenthaltsqualität verbessert und die Möglichkeit zum sozialen Austausch gefördert werden. Zusätzliche Baumpflanzungen und die Planung von Sitzmöglichkeiten sind mögliche Massnahmen.
- Die strassensäumenden Bauten weisen publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen mit einem attraktiven Nutzungsmix auf, welche einen direkten Bezug zum öffentlichen Raum herstellen.

len. Die Häuserzugänge liegen auf Strassenniveau oder im Hochparterre. Abgesenkte Hauszugänge sind nicht erlaubt.

- Der Lärmschutz entlang der Strassenachse wird im Sinne von architektonischen und ökologischen Massnahmen forciert. Die Gestaltung der Fassaden, Bepflanzungen und funktionale Beläge sollen zu einer Reduktion der Lärmbelastung beitragen.
- Verschiedene Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr verbinden die Hauptstrasse mit den umliegenden Quartieren und stellen den Zugang zu den öffentlichen Freiräumen und publikumsorientierten Nutzungen entlang der Hauptstrasse sicher.

Bestehende Planungen und Konzepte

- Konzept Zentrumsentwicklung und Entwicklung Luzerner- und Obernauerstrasse, 2019
- Kriens Gesamtverkehrskonzept, 2018



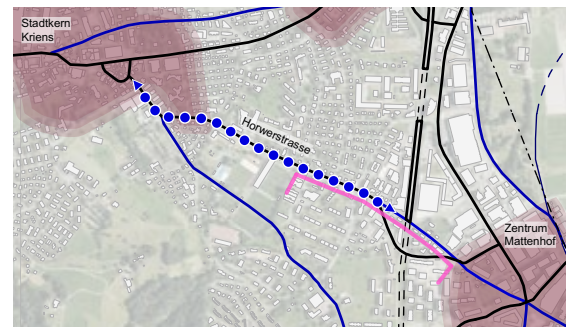
Konzeptskizze mit Anforderungen an die Luzernerstrasse

Aufenthalt Queren / Verbinden Durchleiten

Horwerstrasse



Ausgestaltung zu einer klaren städtebaulichen Verbindungsachse.



Ausschnitt REK-Plan

Ausgangslage

Die Horwerstrasse ist eine wichtige Verbindungsachse zwischen dem Stadtkern Kriens und dem Zentrum Mattenhof. Im Bereich der Autobahnquerung weicht der Strassenverlauf von einer klaren Achse ab und wird geschwungen über die Autobahn gelegt. Folglich mündet die Horwerstrasse östlich vom Übergang Autobahn in die Sternmatt und die Schweighofstrasse, statt direkt beim Mattenplatz. Dies führt zu einer stadträumlichen Verunklärung.

Im Norden erschliessen verschiedene Quartierstrassen die inneren Siedlungen und stellen die Verbindung zur Luzernerstrasse her.

Die an den Strassenraum angrenzenden Bebauungsstrukturen sind sehr heterogen und tragen zu einer vielfältigen Strassenkulisse bei. Mit dem Parkbad Kleinfeld, der Sportanlage Kleinfeld und der Krauerhalle grenzen verschiedene Sportinfrastrukturen direkt an die Horwerstrasse an.

Die nordseitigen Gebäude sind meist drei- bis fünfgeschossig. Südseitig der Horwerstrasse stehen im westlichen Bereich eher kleinmassstäbliche Gebäude, während zwischen Sportplatz und Lauerzring Wohnblocks mit sechs und mehr Geschossen stehen.

Entwicklungsperspektiven und Handlungsansätze

- Die Horwerstrasse soll als zentrale Verbindungsachse für alle Verkehrsträger, insbesondere aber für den Fuss- und Veloverkehr zwischen dem Stadtkern Kriens und dem Zentrum Mattenhof gestärkt werden. Insbesondere im Abschnitt der Autobahnquerung soll eine Aufwertung stattfinden und eine klare Verbindung zum Mattenplatz entstehen.
- Entlang der Strasse soll das Erdgeschoss einen Mix aus Wohnnutzungen und publikumsorientierten Nutzungen aufweisen. Die bestehenden Sport- und Freizeitanlagen komplementieren die übrigen Erdgeschossnutzungen.
- Die Vorzonen im Bereich der publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen sind mit dem Trottoir verbunden und stellen einen Bezug zum Strassenraum her. Belagswechsel und eine sich auf den Strassenraum beziehende Bepflanzung differenzieren die Vorzone vom restlichen Strassen- und Stadtraum.

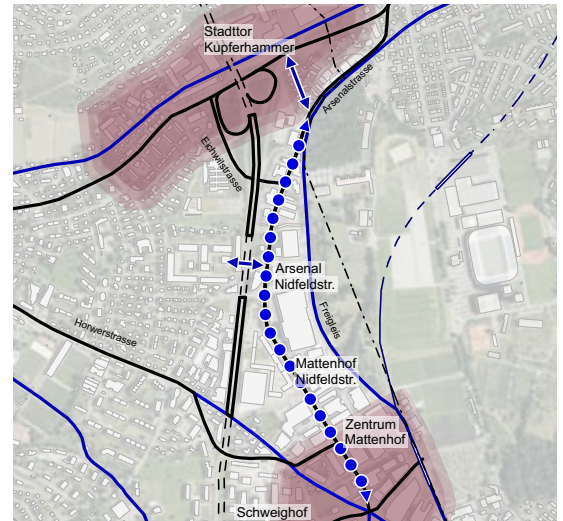
- Die Grünflächen beim Alters- und Pflegeheim Grossfeld sowie beim Alters- und Pflegeheim Grosszunacher sind direkt von der Horwerstrasse aus zugänglich. Die Grünflächen sollen als öffentliche Aufenthaltsflächen die bestehenden Freiräume entlang der Horwerstrasse komplementieren.
- Die Vorzonen im Bereich der privaten Erdgeschossnutzungen dienen dem Zugang und dem Aufenthalt der Bewohnenden. Sie sind Teil der fließenden Grünraumstruktur und schaffen einen Filter zwischen öffentlichem Raum und der privaten Nutzung. Die Häuserzugänge liegen auf Strassenniveau oder im Hochparterre. Abgesenkte Hauszugänge sind nicht erlaubt.
- Um die Fläche der Vorzone zu maximieren, soll notwendige Infrastruktur, wie beispielsweise Entsorgungsstellen, möglichst kompakt und flächensparend angeordnet und die Anzahl der oberirdischen Parkplätze minimiert werden.
- Im Bereich von öffentlichen Nutzungen und bei nicht oder nur schwach ausgeprägter natürlicher Beschattung erfolgen unter Berücksichtigung der abschnittsweise unterschiedlichen städtebaulichen Situation zusätzliche Baumpflanzungen.
- Die städtebauliche Setzung der Gebäude und die Strassenführung im Bereich der Autobahnquerung sind gemäss Regelwerk LuzernSüd zu überprüfen und mit den Ergebnissen der Testplanung „Überdeckung A2 LuzernSüd“.

Bestehende Planungen und Konzepte

- Kriens Gesamtverkehrskonzept, 2018
- Testplanung Überdeckung A2 LuzernSüd, 2023
- Regelwerk LuzernSüd, 2021

Arsenal- und Nidfeldstrasse (SüdAllee)

Urbane Verbindungsachse mit hoher Aufenthaltsqualität und differenzierter Gestaltung.



Ausschnitt REK-Plan

Ausgangslage

Die Arsenal- und Nidfeldstrasse verbindet den Eichhof und das Stadttor Kupferhammer mit dem Mattenplatz. Die Achse liegt zentral zwischen der Autobahn und dem Gebiet Allmend. Heute stark verkehrsorientiert, erschliessen die beiden Strassen zahlreiche Gewerbe- und Wohnnutzungen im Raum LuzernSüd auf Krienser Boden. Mit der Transformation der angrenzenden Areale hin zu Wohn- und Mischnutzungen und der Entwicklung des Zentrums Mattenhof und des Stadttors Kupferhammer wird die stadträumliche Bedeutung dieser Achse weiter akzentuiert. Im Bereich des Mattenhof-Kreisels liegt die Planungshoheit beim Kanton Luzern.

Entwicklungsperspektiven und Handlungsansätze

- Die SüdAllee soll als zentrales und orientierendes Element das Stadttor Kupferhammer mit dem Zentrum Mattenhof verbinden. Die Ausgestaltung erfolgt in einzelnen Abschnitten, welche die umliegenden Nutzungen und den Charakter des jeweiligen städtischen Raumes widerspiegelt.
- Südlich des Mattenplatzes soll die SüdAllee als Fuss- und Veloverkehrsachse weiter Richtung Dattenmatten entlang des Grabenhofs und über den Hinterschlund geführt werden.

- Die Arsenal- und Nidfeldstrasse sollen zu einer attraktiven und sicheren Fuss- und Veloverkehrsachse entwickelt werden. Eine effiziente Abwicklung des öffentlichen Verkehrs und die Erschliessungsfunktion für den MIV ist dabei bestmöglich zu erhalten. Mittels strassenbegleitender Begrünung, Baumpflanzungen und Möblierung sowie Gestaltung des Strassenraumes als städtischer Boulevard sollen Aufenthaltsqualitäten geschaffen werden. Die Strassenzüge sollen Teil des lokalen Freiraumgerüsts zwischen Autobahnpark und Allmend werden.
- Im Bereich des Mattenhofkreisels soll ein städtischer Platz entstehen. Ein Gesamtkonzept soll den Platz, unter ökologischen sowie stadtklimatischen Aspekten und mit dem Einbezug der angrenzenden Erdgeschossnutzungen, zu einem Treffpunkt und Aufenthaltsort für die Bewohnenden des Zentrum Mattenhofs machen.

Bestehende Planungen und Konzepte

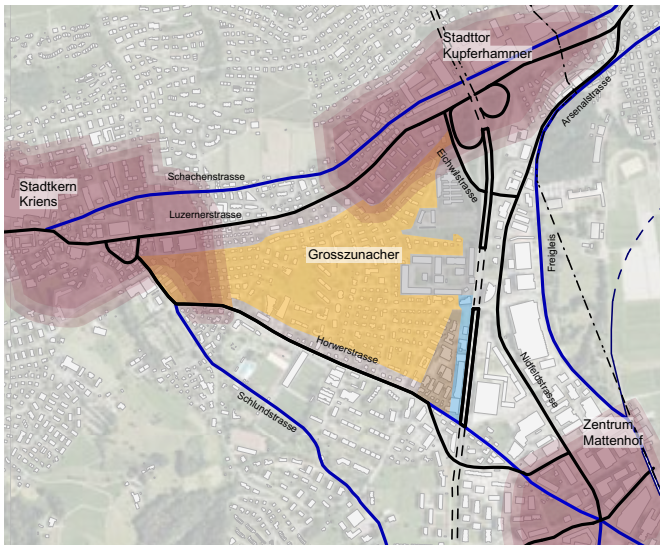
- Regelwerk LuzernSüd, 2021
- Konzeptstudie SüdAllee, 2018
- Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept (VBGK) Arsenal-/Nidfeldstrasse, 2017
- Testplanung Überdeckung A2 LuzernSüd, 2023



3.3 Wohn- und Mischquartiere

Grosszunacher

Angepasste Innenentwicklung spezifisch pro Teilgebiet



Ausschnitt REK-Plan

Ausgangslage

Das Wohnquartier Grosszunacher nimmt räumlich eine Scharnierfunktion zwischen dem Stadtkern Kriens, dem Zentrum Mattenhof und dem Stadttor Kupferhammer ein. Mit seiner heterogenen Bebauungsstruktur und seiner grosszügigen Durchgrünung weist das Quartier ortsspezifische und identitätsbildende Qualitäten aus. Die heute geltenden Zonenbestimmungen lassen eine qualitätsvolle und vielfältige Innenentwicklung zu. Die überwiegend kleinteilige Parzellenstruktur verhindert grossräumige Transformationen; zugleich weisen verschiedene Siedlungen aufgrund des baulichen Zustands einen Erneuerungsbedarf aus. Das Erschliessungssystem ist klar geordnet, die Strassen bilden verbindende Spangen zwischen der Luzerner- und Horwerstrasse. Die Durchwegung für Fussgängerinnen und Fussgänger ist innerhalb des Quartiers mehrheitlich gut. Die Anbindung an die zentralen Entwicklungsräume Stadtkern Kriens und Stadttor Kupferhammer ist für

sämtliche Verkehrsträger gut. Die Anbindung an das Gebiet Nidfeld und das Zentrum Mattenhof ist jedoch – insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr – lückenhaft. Teilweise bestehen grössere, wenig gestaltete Freiräume. Die Gestaltung der Strassenräume ist teilweise stark verkehrsorientiert.

Entwicklungsperspektiven und Handlungsansätze

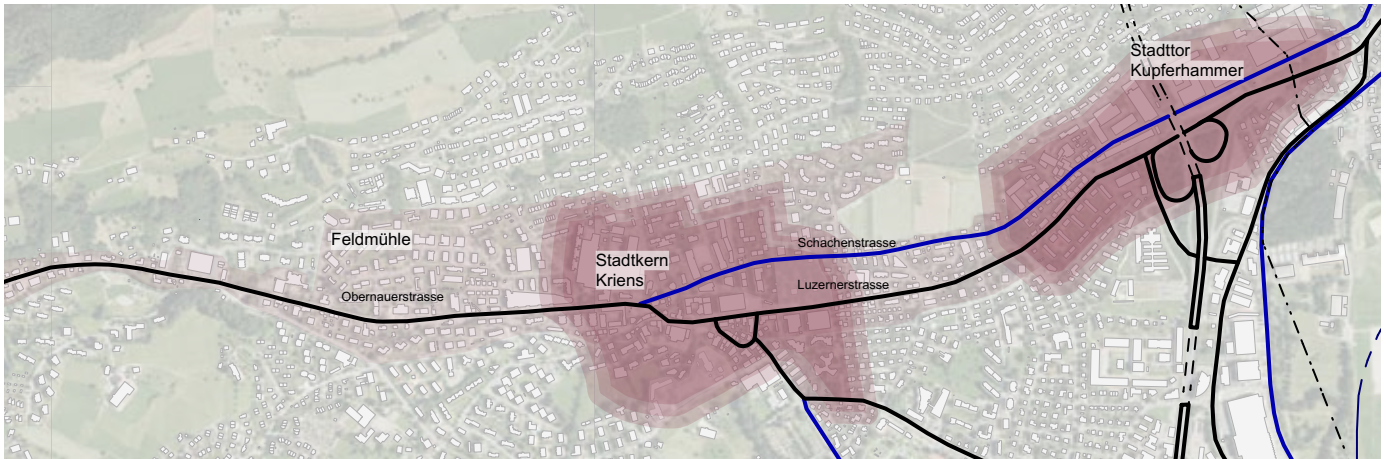
- Das Quartier Grosszunacher bleibt weiterhin wohnorientiert, die hohe Wohnqualität wird gestärkt.
- Es finden keine grossräumigen Transformationen statt. Vielmehr wird punktuell baulich verdichtet und die Strassenräume der Luzerner- und Horwerstrasse entwickelt und aufgewertet.
- Die inventarisierten Baugruppen und Bauten sind in der Entwicklung zu berücksichtigen.
- Die Durchwegung für Fussgänger und Fussgängerinnen sowie Velofahrende ist zu sichern und auszubauen, um eine bessere Vernetzung zum Stadtkern Kriens, Zentrum Mattenhof und Stadttor Kupferhammer zu schaffen.
- Der Gartenstadt- Charakter mit der bestehenden grosszügigen Durchgrünung ist weitgehend zu erhalten.
- Wenig gestaltete Freiräume und Strassenräume werden aufgewertet, z.B. mit grosskronigen Bäumen.
- Die weitere städtebauliche Entwicklung erfolgt differenziert nach Teilgebiet gemäss den Stossrichtungen im Dokument Vertiefungen.

Bestehende Planungen und Konzepte

- Konzept Zentrumsentwicklung und Entwicklung Luzerner- und Obernauerstrasse, 2019
- Kriens Gesamtverkehrskonzept, 2018

Feldmühle, Schachen- und Luzerner-/Obernauerstrasse

Quartiere aufwerten und erneuern, Strassenraum gestalten.



Ausschnitt REK-Plan

Ausgangslage

Die Wohn- und Mischquartiere entlang der Luzerner- und Obernauerstrasse weisen bei mittlerer bis hoher Dichte eine heterogene Bebauungsstruktur auf. Einige Gebäude sind im Bauinventar als schützens- oder erhaltenswert eingestuft. Die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr ist sehr gut. Aufgrund des baulichen Zustandes besteht ein Erneuerungsbedarf bei diversen Gebäuden. Die Wohnungsstrukturen genügen teilweise nicht mehr den heutigen Anforderungen. An verschiedenen Orten sind Potentiale für eine höhere Siedlungsqualität, eine angemessene Innenentwicklung, hochwertige Grün- und Strassenräume sowie für eine verbesserte Durchwegung gegeben. Die Obernauerstrasse wird in Richtung Obernau und Rengloch von einer lockeren Bebauungsstruktur gesäumt und bildet den Übergang zur freien Landschaft.

Entwicklungsperspektiven und Handlungsansätze

- Im Talboden wird das urbane Profil zu einem erweiterten Zentrumsgebiet des Stadtkerns Kriens ausgeweitet. Entlang der zentralen Talachse wird Kriens eine heterogene, dichte, nutzungsgemischte, urbane Stadt. Die Dichte und die städtebauliche Gestalt orientieren sich an den verschiedenen Kontexten innerhalb der Quartiere.

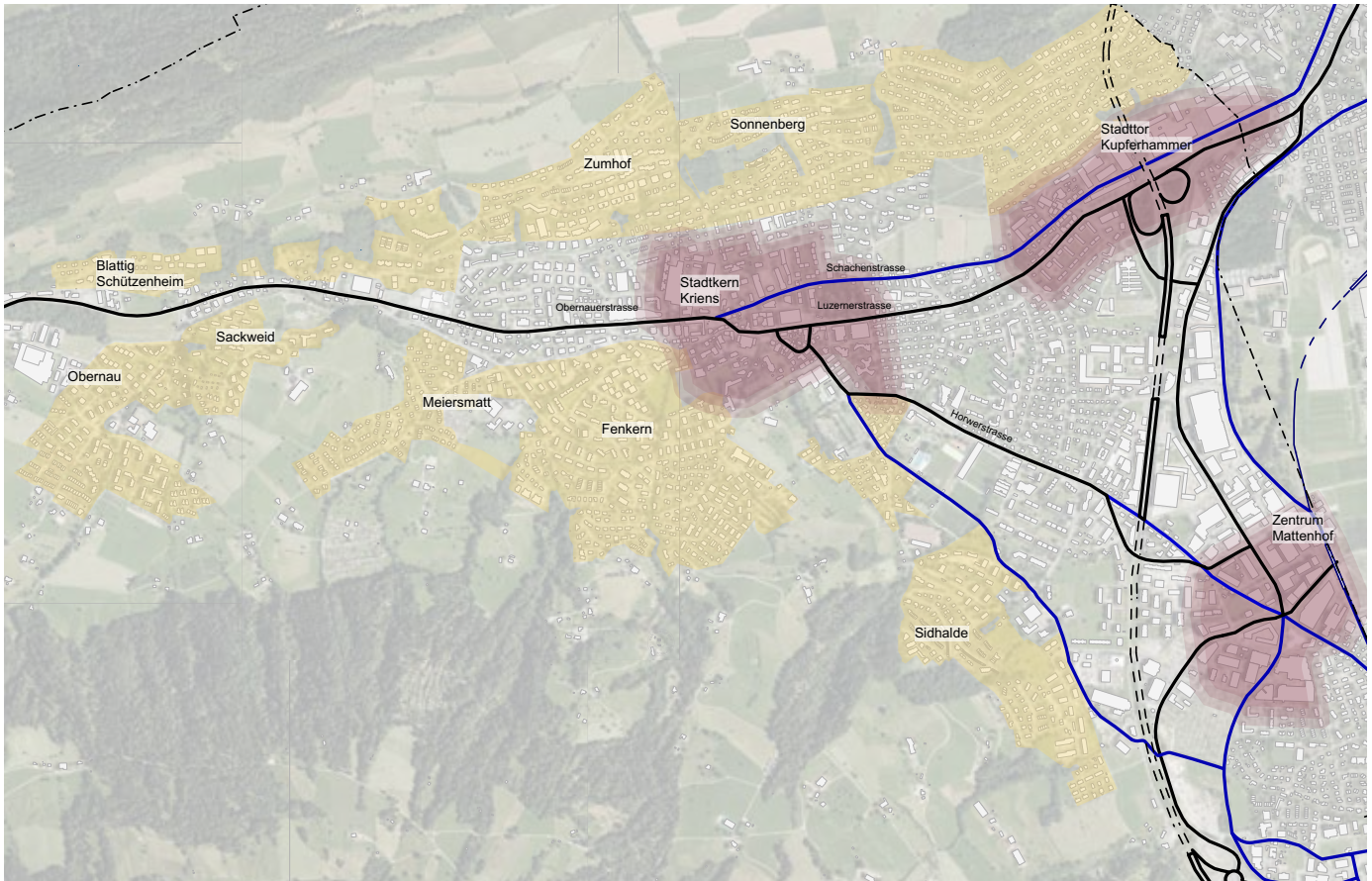
- Mischnutzungen (Wohnen und Arbeiten) entlang der Luzerner- und Obernauerstrasse sollen weiterhin möglich sein.
- Der Strassenraum wird gemäss den Massnahmen im Konzept «Zentrumsentwicklung und Entwicklung Luzerner- und Obernauerstrasse» aufgewertet.
- Die Erreichbarkeit mit dem MIV, öV und LV soll attraktiv bleiben. Für den Fuss- und Veloverkehr ist ein engmaschiges und durchlässiges Netz bereitzustellen.
- Quartiererneuerungen und Nachverdichtungen sollen ermöglicht werden. Die Aufenthaltsqualität innerhalb der Siedlungen, insbesondere der Grünräume, ist dabei zu verbessern.
- Im Feldmühle-Quartier sind massvolle Nachverdichtungen möglich. Ihre Realisierung muss zusammen mit Aufwertungsmassnahmen im Wohnumfeld und insbesondere bei den Grünräumen erfolgen.

Bestehende Planungen und Konzepte

- Konzept Zentrumsentwicklung und Entwicklung Luzerner- und Obernauerstrasse, 2019
- Kriens Gesamtverkehrskonzept, 2018

Wohnquartiere im Obernau und an den Hanglagen

Bedarfsgerechte und behutsame Weiterentwicklung.



Ausschnitt REK-Plan

Ausgangslage

Die Quartiere an den Hanglagen am Pilatus und am Sonnenberg sowie im Obernau weisen eine tendenziell eher tiefe Bevölkerungsdichte auf. Der Wohnflächenbedarf liegt über dem Krienser Durchschnitt. Die Quartiere sind überwiegend kleinteilig bebaut und von Einfamilienhäusern geprägt, wobei auch grossmassstäbliche Siedlungen bestehen. Diverse Siedlungen basieren auf einem einheitlichen architektonischen Entwurf. Baulicher Erneuerungsbedarf besteht insbesondere in den Quartieren Sonnenberg, Sidhalde und Fenkern. In einigen Einfamilienhausquartieren ist überdies mit einem Generationenwechsel zu rechnen. Das öV - Angebot entspricht einem minimalen städtischen Angebotsniveau. Es besteht allgemein eine hohe Wohnqualität aufgrund der Sicht-

lage, der Durchgrünung und der Nähe zu den Naherholungsgebieten Sonnenberg und Pilatus.

Entwicklungsperspektiven und Handlungsansätze

- Die Hanglagen sind im Umgang mit der Innenentwicklung äusserst sensibel und sehr sorgfältig anzugehen. Hier wird die Innenentwicklung nicht forciert. Aufgrund der ungünstigen öV - Erschliessung, der exponierten Hanglage (markante Einwirkung der Bauten auf die Umgebung) sowie der bestehenden Wohnqualität sind Transformationen in nennenswerten Grössenordnungen nicht gewünscht.
- Eine allfällige Quartiererneuerung oder Nachverdichtung (Ersatz der Einfamilienhäuser durch

zwei- bis drei-geschossige Mehrfamilienhäuser) wird im Rahmen der heute gültigen Bau- und Zonenvorschriften weiterhin ermöglicht und findet bedarfsgerecht statt. Dafür werden die heute zulässigen Maximalmasse beibehalten.

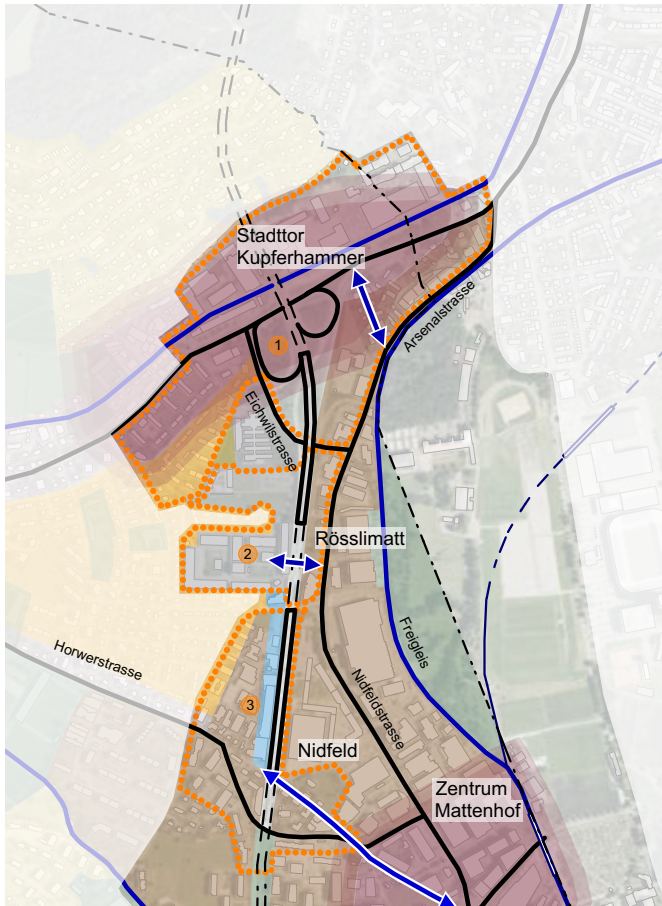
- Bei der baulichen Weiterentwicklung ist darauf zu achten, dass die Wohn- und Aussenraumqualität erhalten bleibt. Insbesondere sollen exponierte Gebäude am Hang sorgfältig gestaltet, die Aussichtslage (Sichtbeziehungen, Durchblicke) und ein hoher Grünanteil bewahrt respektive gestärkt werden.
- An Hanglagen werden bei Neubebauungen nach Möglichkeit unterirdische Sammelparkierungen zugunsten einer stärkeren Durchgrünung der Strassenräume realisiert.
- Das Areal Ober Sackweid der ehemaligen Talmud-Hochschule ist bislang der Zone für öffentliche Zwecke und der Wohnzone zugeordnet. Zukünftig soll das ganze Areal in die Wohnzone mit Planungspflicht (Gestaltungsplanpflicht) umgezont werden. Zudem ist ein Anteil preisgünstiger Wohnraum zu erstellen.

Bestehende Planungen und Konzepte

- Konzept Zentrumsentwicklung und Entwicklung Luzerner- und Obernauerstrasse, 2019
- Kriens Gesamtverkehrskonzept, 2018

Nidfeld und Rösslimatt (LuzernSüd, Teilgebiet Nord)

Urbane Qualitäten schaffen, Entwicklung etappieren



Ausschnitt REK-Plan

Ausgangslage

Die Gebiete Nidfeld und Rösslimatt sind Teil des Planungspersimeters LuzernSüd. Hier befinden sich die grösseren Transformationsareale der Stadt Kriens. Aufgrund der Entwicklungsdynamik von bereits realisierten Projekten und weiteren geplanten Vorhaben befindet sich dieser Raum im Wandel. Es wächst ein neuer gemeindeübergreifender Stadtteil mit unterschiedlichen Nutzungen heran. Das Regelwerk LuzernSüd bildet die Grundlage für die koordinierte Weiterentwicklung dieses Gebiets. Zentrale, zu berücksichtigende Planungen sind der Bypass sowie die Testplanung Überdeckung Autobahn.

Entwicklungsperspektiven und Handlungsansätze

- Die Stadt Kriens setzt die gemeindeübergreifende Gesamtstrategie LuzernSüd in ihrer Nutzungsplanung um.
- Die Stadt Kriens übernimmt bei der Entwicklung der Areale eine aktive Rolle und steuert die hohe Entwicklungsdynamik. Im Rahmen der Ortsplanungsrevision wird mit einer zweckmässigen Etappierung ein Instrument für die Steuerung und Kontrolle des baulichen und demografischen Wachstums geschaffen (vgl. Kap. 3.1).
- Jene Quartiere entlang der Arsenal- und Nidfeldstrasse (beidseitig der Strasse), welche ursprünglich der Arbeitsnutzung dienten, werden durch eine gemischte Wohn- und Arbeitsnutzung ersetzt. An geeigneten Orten sind publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen oder auch Wohnateliers vorzusehen.
- Innerhalb des Gebiets wird eine hohe bauliche Dichte angestrebt, wobei erhöhte Anforderungen bezüglich Städtebau und Freiraum zu erfüllen sind. Die Randbereiche der privaten Areale entlang des Freigleises und zwischen den Arealen sind als öffentlich zugänglicher Freiraum zu sichern und attraktiv zu gestalten.
- Die bestehende Kultur- und Bildungsnutzung im Gebiet der Musikhochschule und des Kulturzentrums Südpol wird gestärkt. Allfällig benötigte Flächen für schulische und ausserschulische Bildungs-, Betreuungs- und Freizeiteinrichtungen sind strategisch zu sichern.
- Das Naherholungsgebiet Allmend wird in Zusammenarbeit mit der Stadt Luzern als stadtrelevanter Freiraum mit hohen ökologischen Qualitäten und Erholungsfunktion für die Quartierbevölkerung gesichert und gefördert.
- Die Autobahnunterführung bei der Eichwilstrasse wird aufgewertet und ihre Nutzung als Verbindung für den Velo- und Fussverkehr optimiert.

Es werden Aufenthalts- und Bewegungsangebote sowie eine geeignete Infrastruktur bereitgestellt.

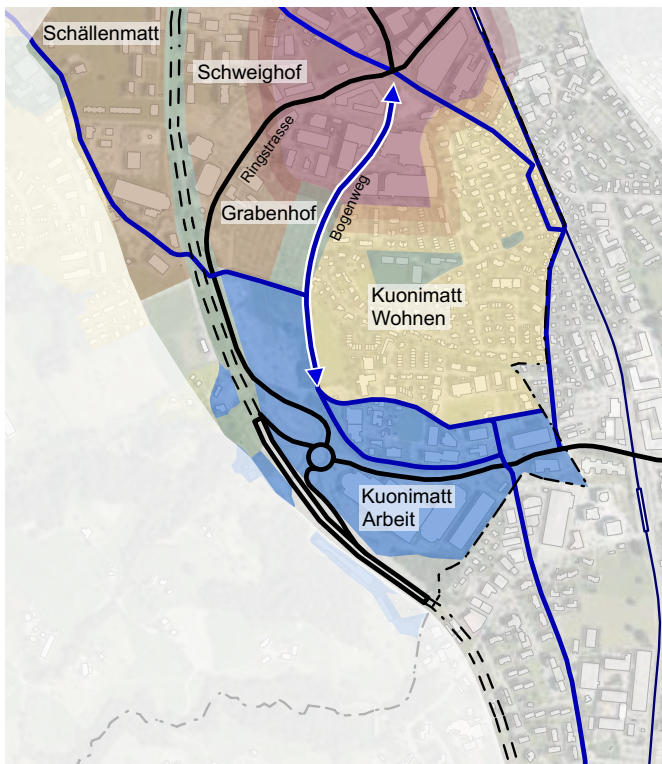
- Der Autobahnraum wird stadträumlich aufgewertet. Die Umsetzung des Gesamtsystems Bypass erfolgt stadtverträglich. Durch die Realisierung sollen städtebauliche Synergiegewinne erzielt und die Trennwirkung der Autobahn A2 reduziert werden. Mit Teilüberdeckungen in den Gebieten Grosshof/Luzernerstrasse, Arsenal/Südpol und Schlund/Horwerstrasse werden zusätzliche attraktive Erholungsräume sowie Fuss- und Veloverkehrsverbindungen zur Anbindung des Stadtkerns Kriens mit dem Zentrum Mattenhof als auch dem Stadttor Kupferhammer geschaffen.
- Bei grösseren Entwicklungsprojekten sind an publikumsorientierten Lagen quartierdienliche Räumlichkeiten einzuplanen und gemeinsam mit einer geeigneten Trägerschaft zu entwickeln.

Bestehende Planungen und Konzepte

- Konzept Sozialräumliche Entwicklung LuzernSüd – Stadtgebiet Kriens, 2020
- Regelwerk LuzernSüd, 2021
- Testplanung Überdeckung A2 LuzernSüd, 2023
- Vertiefungsstudie I Nidfeld, 2013
- Vertiefungsstudie II Eichhof, 2015
- Vertiefungsstudie VI Mattenplatz, 2018
- Konzeptstudie SüdAllee, 2018

Grabenhof, Schweighof, Schällematt, Kuonimatt (LuzernSüd, Teilgebiet Süd)

Wohnqualitäten bewahren, Freiräume strategisch entwickeln



Ausschnitt REK-Plan

Ausgangslage

Die Gebiete Grabenhof, Schweighof und Schällematt bestehen aus einer heterogenen Bebauung sowohl mit reinen Wohn- und Arbeits- als auch mit Mischnutzungen. Insbesondere rund um die historische Gartenstadt-Siedlung Kuonimatt erstrecken sich Arbeitsgebiete (Ober Kuonimatt), derzeit brachliegende Flächen (Hinterschlund) sowie die Freizeitgartenanlage Grabenhof. Die Wohnsiedlung Schweighof, zwischen der Ringstrasse und der Autobahn liegend, zeichnet sich durch eine grossvolumige Bebauung und grosszügige Durchgrünung aus. Wiederum westlich und über die bestehende Autobahnüberdeckung mit dem Schweighof verbunden, liegt das Gebiet Schällematt. Das Schällematt-Gebiet ist wie der Schweighof der Mischzone zugewiesen und teilweise mit grossvolumigen Gebäuden bebaut. Sämtliche Gebiete sind Teil des Planungsperimeters LuzernSüd.

Entwicklungsperspektiven und Handlungsansätze

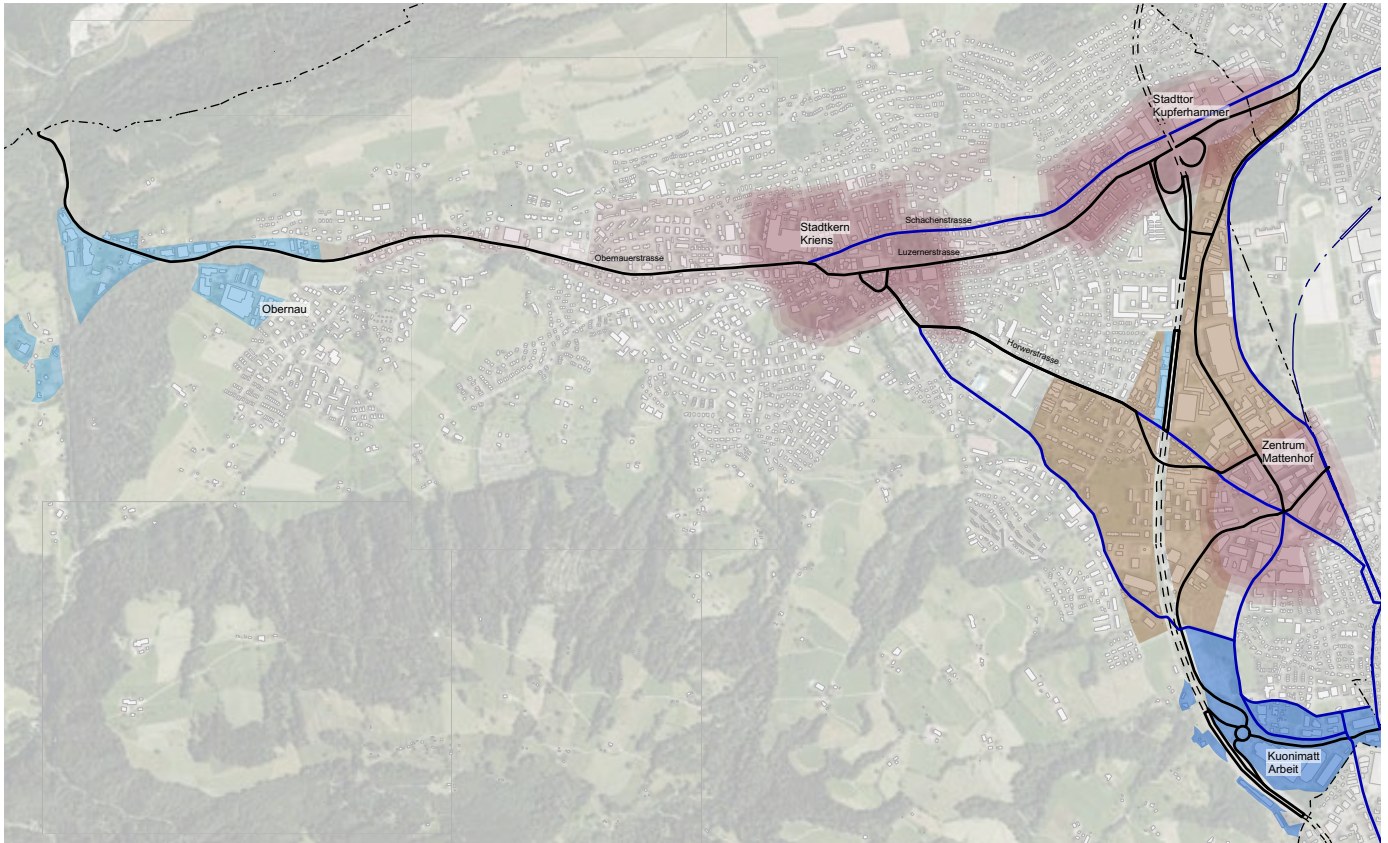
- Die Stadt Kriens setzt die gemeindeübergreifende Gesamtstrategie LuzernSüd in ihrer Nutzungsplanung um.
- Die Stadt Kriens übernimmt bei der Entwicklung der Areale eine aktive Rolle und steuert die hohe Entwicklungsdynamik. Im Rahmen der Ortsplanungsrevision wird mit einer zweckmässigen Etappierung ein Instrument für die Steuerung und Kontrolle des baulichen und demografischen Wachstums geschaffen (vgl. Kap. 3.1).
- Die bestehende reine Arbeitsnutzung im Bereich Ober Kuonimatt, nördlich des Grabenhofs, wird durch eine Mischnutzung ersetzt. Es wird eine mittlere bauliche Dichte angestrebt.
- Das Wohnquartier Kuonimatt wird mit der bestehenden Nutzung und der Bebauungsstruktur mit geringer Dichte beibehalten. Die städtebaulichen Entwicklungen in den umliegenden Gebieten haben auf den historischen Gartenstadt-Charakter des Wohnquartiers Kuonimatt Rücksicht zu nehmen.
- Die weitere bauliche Entwicklung im Gebiet Schällematt orientiert sich am Schweighof als städtebauliches Gegenüber. Der hohe Durchgrünungsgrad wird beibehalten und Grünräume werden qualitativ hochstehend entwickelt. Die Durchweigungs- und Verbindungsachsen zwischen Schällematt und Schweighof werden gestärkt und in die benachbarten Quartiere weitergeführt.
- Reine Gewerbestandorte werden im Hinterschlund und in der Dattenmatt entlang der Ringstrasse für den kommunalen und regionalen Bedarf erhalten und weiterentwickelt. In diesen Arbeitsgebieten wird eine hohe bauliche Dichte angestrebt, wobei der Gartenstadtcharakter der angrenzenden Siedlung Kuonimatt zu bewahren ist (vgl. Kap. 3.4).

- Das Areal Grabenhof wird für Sport- und Freizeitnutzungen, für ökologisch wertvolle Naturräume sowie für Nutzungen im öffentlichen und kommunalen Interesse gesichert.
- Mit dem zu schaffenden Bogenweg wird parallel zur Ringstrasse eine grosszügig begrünte Erschliessungs- und Verbindungsachse für den Fuss- und Veloverkehr bereitgestellt. In den Abschnitten Industriestrasse und Hinterschlund übernimmt der Bogenweg untergeordnet auch eine Erschliessungsfunktion für den motorisierten Individualverkehr.

Bestehende Planungen und Konzepte

- Regelwerk LuzernSüd, 2021
- Konzept Sozialräumliche Entwicklung LuzernSüd – Stadtgebiet Kriens, 2020
- Vertiefungsstudie IV Schlund, 2016
- Vertiefungsstudie V Horw mitte – Pilatusmarkt, 2017
- Konzeptstudie SüdAllee, 2018

3.4 Arbeitsgebiete



Ausschnitt REK-Plan

Die Stadt Kriens hat vielseitige Arbeitsplatzquartiere und schafft für die Weiterentwicklung der ansässigen Gewerbebetriebe gute Voraussetzungen.

Ziele

- Die Stadt Kriens strebt gegenüber dem heutigen Verhältnis von zwei Einwohnenden zu einem Arbeitsplatz eine Erhöhung der Anzahl Beschäftigten im Verhältnis zur Anzahl Bewohnenden an. Folglich müssen mit der Entwicklung von neuem Wohnangebot gleichzeitig mehr Arbeitsplätze geschaffen werden.
- Die Entwicklung von Arbeitsgebieten erfolgt unter Kriterien der Siedlungsentwicklung und -qualität, sowie dem Verkehr und der Mobilität. Standorte mit unterschiedlichen Qualitäten bieten Platz für Unternehmen in allen Wirtschaftssektoren und fördern die Branchenvielfalt der Stadt Kriens.
- Das bestehende Gewerbe soll gefördert und verankert werden. Die Stadt Kriens bietet attraktive Bedingungen für bereits bestehendes Gewerbe und Möglichkeiten für deren Weiterentwicklung.
- Kooperationen bezüglich der betriebsübergreifenden Nutzung von Infrastrukturen wie beispielsweise Bauten und Anlagen oder Erschliessungen werden gefördert.
- Gehortete Arbeitszonen werden mobilisiert und überbaut. Die Stadt Kriens geht die Verfügbarkeit von Bauland gestützt auf § 38 PBG aktiv an.
- Die Siedlungsentwicklung nach innen ist auch in den Arbeitsgebieten eine gültige Prämisse. Die Arbeitsgebiete werden im Sinne des häuslichen Umgangs mit dem Boden optimal genutzt.

Mischnutzungsgebiete Arbeiten und Wohnen

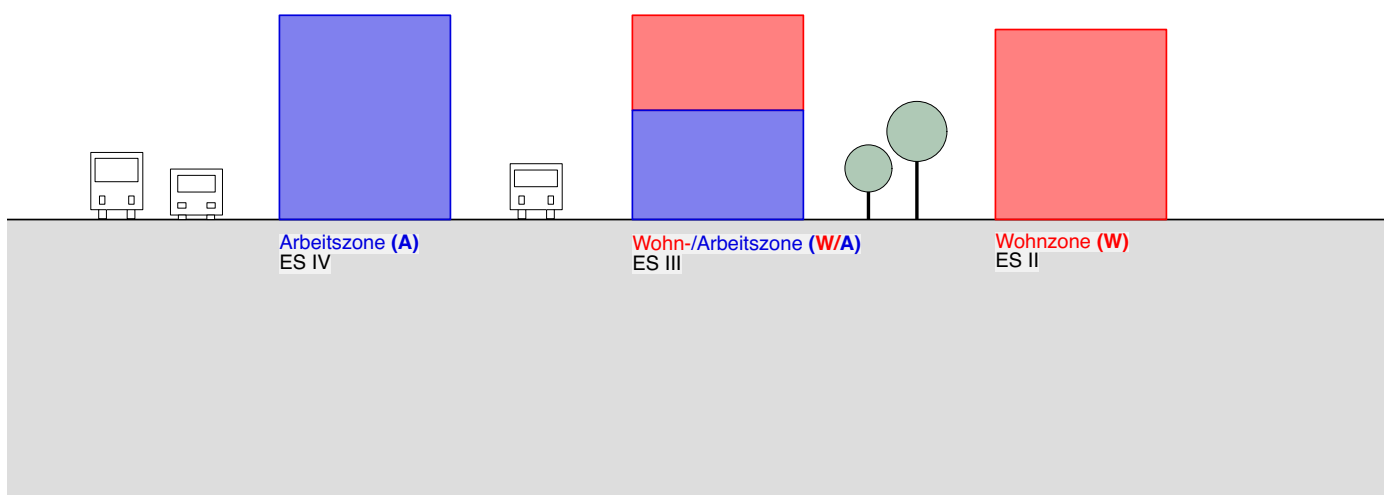
Mischnutzungszone sind über das ganze Stadtgebiet verteilt und befinden sich mehrheitlich im Erdgeschoss von Wohngebäude an zentralen und gut frequentierten Lagen. Sie bestehen vorwiegend aus emissionsarmen und flächeneffizienten Gewerbe-, Verkauf- und Dienstleistungsbetrieben sowie publikumsorientierten Nutzungen und kleineren Handwerksbetrieben, welche zur Belebung der Quartiere und der Stadt beitragen. Die Standorte weisen zudem eine sehr gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr auf und eignen sich deshalb auch für wertschöpfungs- und arbeitsplatzintensive Unternehmen. Standorte für Mischnutzgebiete befinden sich im Stadtkern Kriens, Zentrum Mattenhof und dem Stadtteil Kupferhammer. Dazu gehören auch die zentralen Verbindungsachsen Luzerner-/Oberbauerstrasse, Horwerstrasse und Arsenal-/Nidfeldstrasse. Eine Ausnahme bilden die im Etappierungsplan (vgl. Kap. 3.1) ausgewiesenen Gebiete. Die Gewerbeflächen in diesen Gebieten sollen für kleinere und mittlere Betriebe für die nächsten ca. zehn Jahre erhalten bleiben.

Übergangsgebiet Arbeiten zu Wohnen

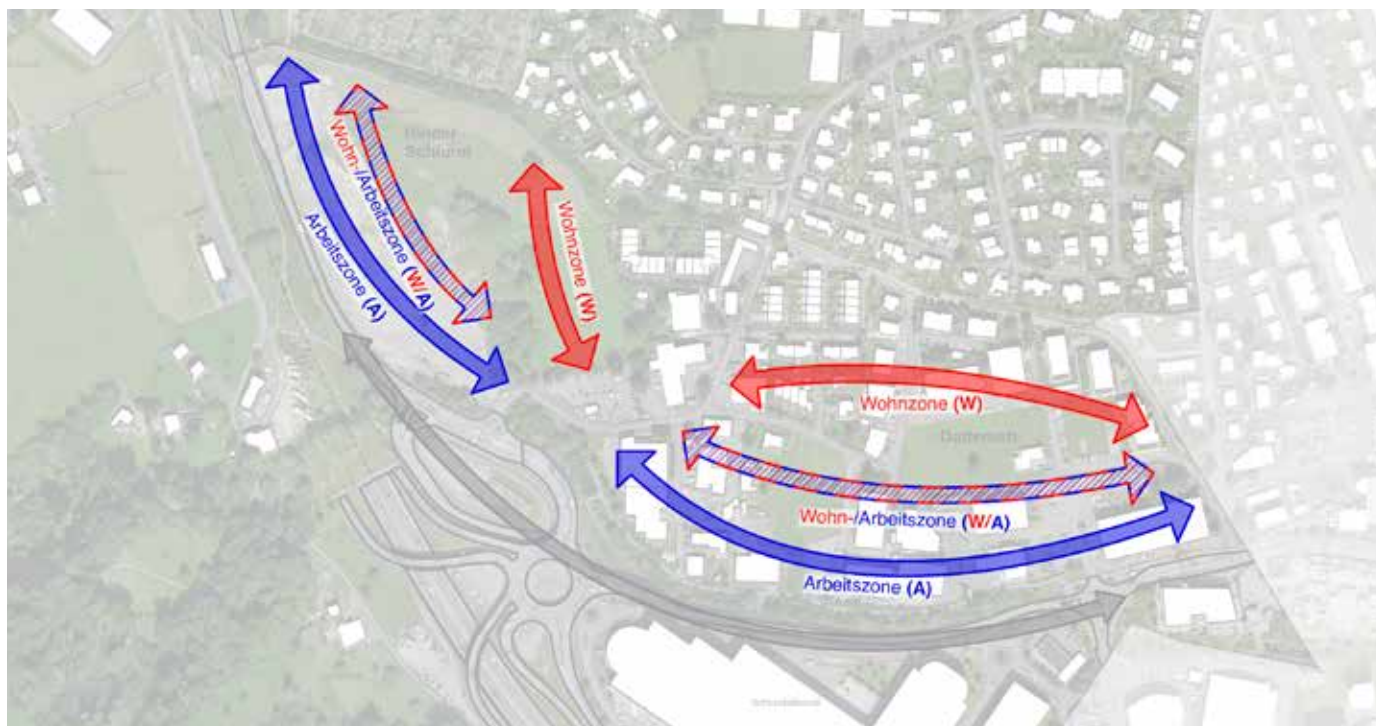
Die Gebiete Wyssmatt, Hinterschlund und Dattenmatt befinden sich zwischen Verkehrsinfrastrukturen und Wohnquartieren eingebettet und bieten eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr.

Um den Übergang zum Wohnen ortsverträglich zu gestalten werden die Gebiete in drei Schichten gemäss folgendem Prinzip unterteilt:

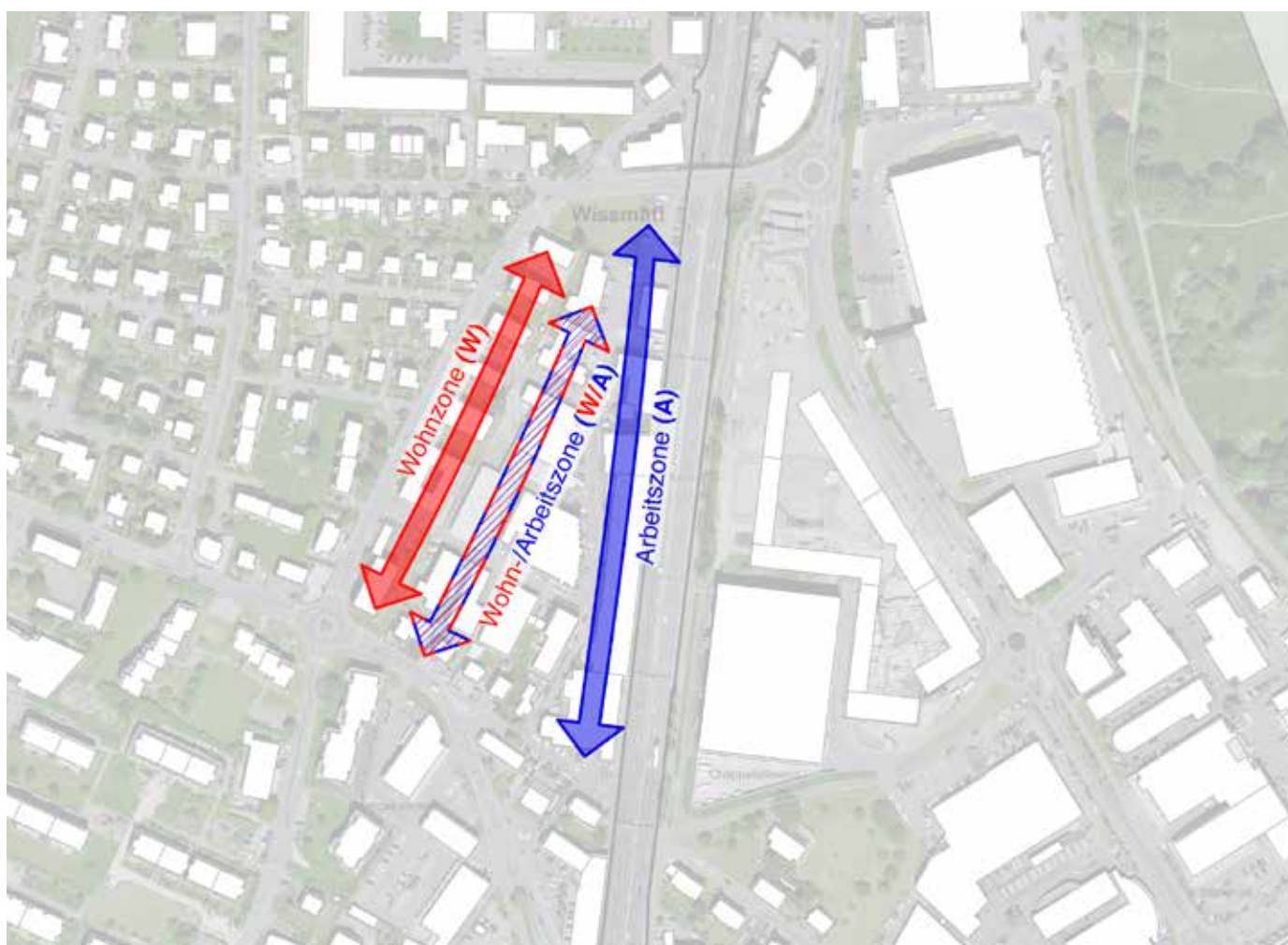
- Lärmbelastete Lage direkt an Strasse/Autobahn: Arbeiten (lautes Gewerbe, ES IV)
- Emissions- und verkehrs- resp. transportintensive Betriebe für die gewerblich-industrielle Produktion werden in reinen Arbeitszonen auf möglichst wenige Standorte in der Wyssmatt (1. Bautiefe ab Autobahn), im Hinterschlund sowie in der Dattenmatt (1. Bautiefe ab Ringstrasse) konzentriert, die über einen guten Anschluss an das übergeordnete Verkehrsnetz (Autobahnanschluss) verfügen.
- Zulässig sind untergeordnete Verkaufsflächen, Ausstellungsräume und Dienstleistungen, die zu einem am gleichen Standort produzierenden Gewerbebetrieb gehören.
- Innenbereich: Mischnutzung (Wohnen und Arbeiten, ES III)
- Angrenzend zu Wohnquartier: Wohnen (ES II)



Schnitt zum Prinzip der dreischichtigen Arbeitsgebiete Hinterschlund und Dattenmatt



Prinzipschema dreischichtige Arbeitsgebiete Hinterschlund und Dattenmatt



Prinzipschema dreischichtiges Arbeitsgebiet Wyssmatt

Reines Gewerbegebiet

Reine Arbeitsgebiete liegen an gut erschlossenen Lagen oder sind historisch gewachsene Industriegebiete der Stadt. Sie bieten Platz für produzierendes, emissionsintensives Gewerbe.

Verkaufsflächen, Ausstellungsräume und Dienstleistungen sind nur untergeordnet zulässig, wenn sie zu einem am gleichen Standort produzierenden Gewerbebetrieb gehören.

Das Gewerbegebiet Renggloch bietet einerseits Entwicklungsperspektiven für bereits in der Stadt Kriens ansässige Unternehmen und andererseits Platz für die Ansiedlung von neuen Unternehmen. Es ist darum für den kommunalen Bedarf zu sichern.

4 FREIRAUM UND LANDSCHAFT

Die Krienser Freiräume und Landschaften bieten attraktive Lebens-, Erlebnis- und Erholungsräume für die Bevölkerung im Einklang mit der Natur.

Sei ein*e Freund*in der Natur! Das bedeutet, dass wir gut auf unsere Umwelt aufpassen und schöne grüne Orte schaffen und erhalten. Wir wollen Bäume und wilde Natur – auch in der Stadt.

Lasst uns zusammen tolle Orte schaffen: Hier können wir spannende Abenteuer erleben, Freund:innen treffen und chillen. Es sind saubere Plätze und grüne Orte, an denen wir uns wohlfühlen. Eine Stadt mit vielen Parks, Spielräumen und Wasser zum Spielen. Es soll für jede:n etwas dabeihaben.



Ziele

- Die Stadt Kriens ist reich an Natur- und Freiräumen unterschiedlichster Art in attraktiver Fuss- und Velodistanz. Die Freiräume und die umgebenden, intakten Naturlandschaften mit Sonnenberg und Pilatus sind ein wesentlicher Bestandteil der Lebensqualität. Sie tragen entscheidend zum Wohlbefinden der Menschen bei, die in Kriens leben und arbeiten.
- Die Freiräume sind die Basis einer lebendigen Stadtgesellschaft. Sie bieten Möglichkeiten und offenen Raum für Aneignung und Mitgestaltung.
- Die Freiräume und Grünflächen sowie ihre breite Nutzbarkeit werden gesichert.
- Die Freiräume der Stadt Kriens sind siedlungsklimatisch beispielhaft gestaltet, um eine langfristig hohe Lebensqualität sicher zu stellen. Die Übergänge der Freiräume in offene Landschaft begünstigen die Kaltluftzirkulation.
- Ökologisch wertvolle Freiräume und intakte Naturlandschaften leisten einen wesentlichen Beitrag zur Förderung der Biodiversität. Die Stadt Kriens stärkt durch den Erhalt und durch Neupflanzungen von Bäumen ein durchgrüntes Stadtbild.
- Wo die freie Landschaft an das Siedlungsgebiet angrenzt, wird die Vernetzung von Lebensräumen für Pflanzen und Tiere gesichert. Die Siedlungsränder schaffen Übergänge in die Naherholungsräume.



- Das bauliche Wachstum erfolgt schrittweise und mit Rücksichtnahme auf die Natur und die Freiräume.
- Ein dichtes Netz an Bäumen, Sträuchern und Stauden sorgt für gutes Klima sowie Spiel- und Aufenthaltsqualität.
- Die für die Biodiversität und Durchgrünung des Siedlungsraums relevanten Flächen und Strukturen werden erhalten, im Zonenplan gesichert und ausgebaut.
- Freiräume sind sicher und von gefährlichen Verkehrsanlagen getrennt.
- Die Schulhausareale werden in ihrer Funktion als Aufenthalts- und Begegnungsorte sowohl für Kinder als auch für Jugendliche gestärkt.
- Auf öffentlich zugänglichen Grün- und Freiflächen wird das Vorhandensein einer bedarfsgerechten Entsorgungsinfrastruktur sowie ein entsprechender Unterhalt gewährleistet.
- Bestehende sowie neu geschaffene Naturschutz- bzw. Schonflächen werden für die Bevölkerung erlebbar gestaltet.
- Freiräume und Grünflächen sowie ihre breite Nutzbarkeit werden gesichert. Kinder und Jugendliche können sich mittels partizipativer Prozesse an der konkreten Planung und Realisierung beteiligen.
- Alle Kinder und Jugendliche haben Zugang zu genügend Spiel-, Grün- und Freiräumen von hoher Qualität für Freizeit und Erholung.
- Für Jugendliche werden witterungsgeschützte, sichere und konfliktarme Treff- und Verweilorte in ausreichender Zahl und Qualität geschaffen.
- Eingedolte Bachläufe werden wo möglich freigelegt, ökologisch aufgewertet und erlebbar gemacht. Artifizielle Wasserelemente werden bei der Gestaltung von Grün- und Freiflächen verstärkt eingesetzt und zugänglich gemacht.
- Entlang des öffentlichen Strassenraums werden an geeigneten Orten Aufenthaltsflächen mit Sitzgelegenheiten geschaffen

4.1 Freiraumversorgung

Bestehende Freiräume qualitativ aufwerten und neue Freiräume initiieren.

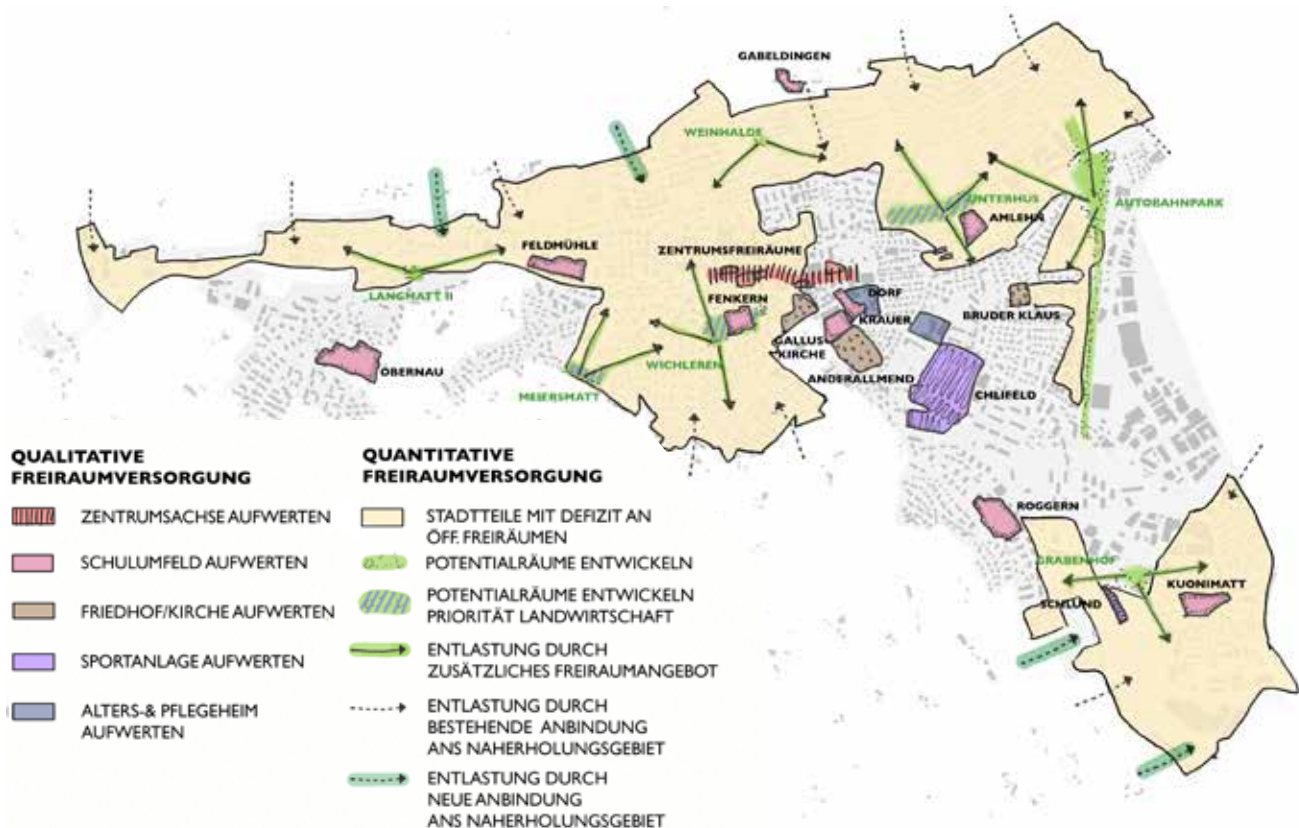
Ausgangslage

Das Angebot an öffentlichen Freiräumen beeinflusst die Lebensqualität einer Stadt. Kriens weist ein breites Angebot an öffentlichen Freiräumen in unterschiedlicher Qualität auf. Die Versorgung an verfügbaren Flächen unterscheidet sich von Quartier zu Quartier. Um ein angemessenes Angebot an gut gestalteten und vielfältig nutzbaren Freiräumen zu schaffen, sollen Aufwertungspotentiale für bestehende Freiräume und Potentiale für neu zu schaffende Freiräume genutzt werden.

Entwicklungsperspektiven und Handlungsansätze

- Das Aufwerten bestehender öffentlicher Freiräume, insbesondere im Bereich der Zentrumsachsen, trägt in den nächsten fünfzehn Jahren zu einer angemessenen Freiraumversorgung mit einer hohen Nutzungs- und Aufenthaltsqualität bei.

- In Quartieren mit erhöhtem Bevölkerungswachstum und nicht ausreichender Freiraumversorgung wird die Entwicklung von Potentialräumen angestossen, um neue öffentliche Freiräume zu schaffen. 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.
- In der Nutzungsplanung wird die Entwicklung einer ausreichenden und qualitätsvollen Freiraumversorgung verankert. Einem hohen Nutzwert, insbesondere in den Bereichen Ökologie, Stadtklima, Kultur, Bildung und Sozialraum wird dabei Rechnung getragen.
- Bei der Umsetzung von grösseren Freiraumprojekten ist die Bevölkerung mit partizipativen Verfahren miteinzubeziehen.
- Für Quartiere mit fehlenden Wegverbindungen in die Landschaft werden neue Anbindungen an die Naherholungsgebiete geprüft.



4.2 Biodiversität im Siedlungsraum und Vernetzung

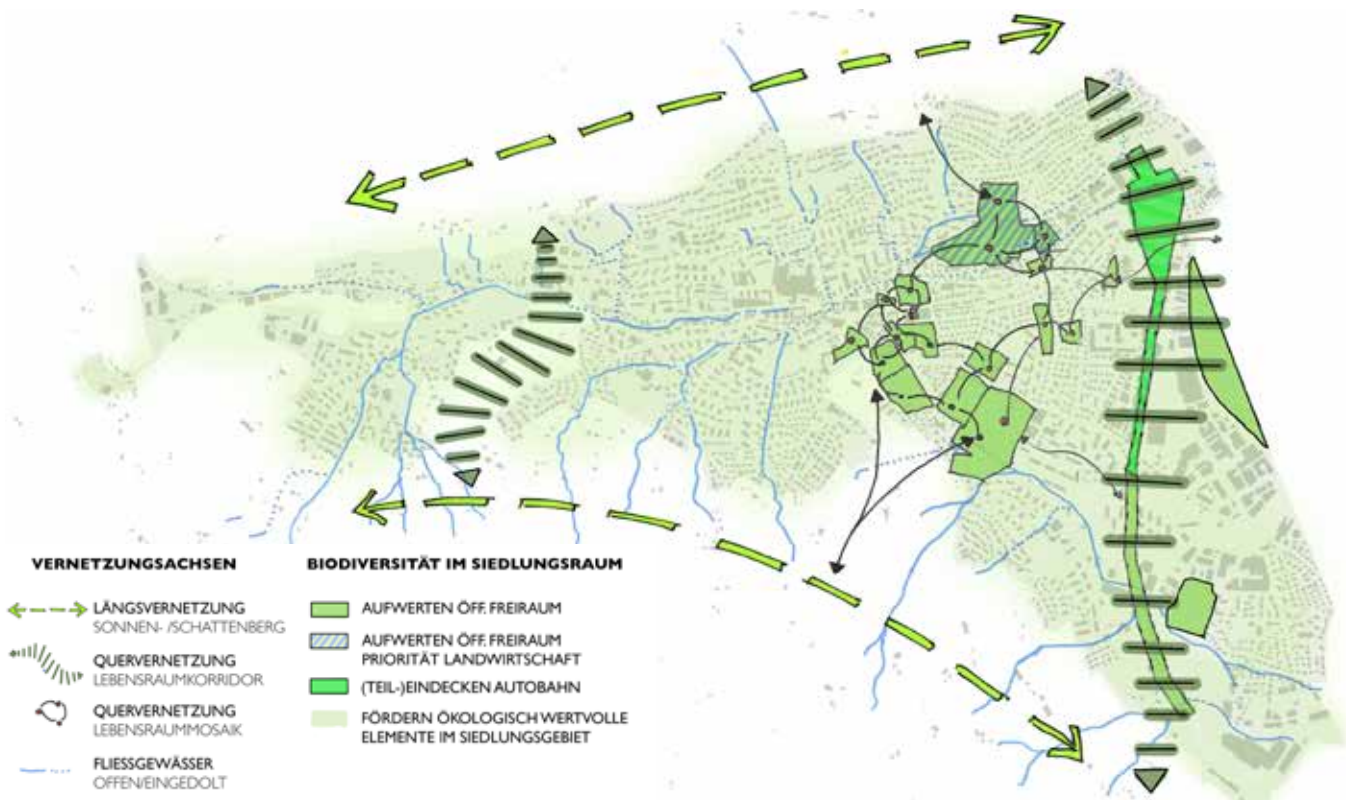
Lebensräume miteinander vernetzen und ökologisch wertvolle Elemente fördern.

Ausgangslage

Die Grün- und Freiräume von Kriens leisten einen wichtigen Beitrag zur Förderung der Biodiversität im Siedlungsraum. Durch die Vernetzung mit den umliegenden Landschaftsräumen entsteht eine Vielzahl naturnaher Lebensräume für die einheimische Tier- und Pflanzenwelt. Wichtige Bestandteile der Lebensraumvernetzung sind die Landschaftsräume am Sonnenberg und am Schattenberg ausserhalb der Siedlungsgebiete. Über Fliessgewässer und artenreiche Wiesen, aber auch Strauchgruppen oder Einzelbäume soll eine Vernetzung der Siedlungsräume mit der umgebenden Landschaft sichergestellt werden.

Entwicklungsperspektiven und Handlungsansätze

- Die Längsvernetzungen entlang des Sonnen- und Schattenbergs werden gestärkt.
- Durch eine flächige Quervernetzung im Gebiet Sackweid und Eichenspes wird der Austausch über den Talboden sichergestellt.
- Mit der ökologischen Aufwertung der Freiräume entstehen Trittsteinhabitate, die eine mosaikartige Quervernetzung durch Siedlungsgebiet bilden. Die Quervernetzung durch das Siedlungsgebiet wird verbindlich gesichert.
- Vom Gebiet Hinterschlund bis zum Sonnenbergportal wird durch das Schaffen von hochwertigen ökologischen Elementen eine Vernetzungsachse etabliert.
- Die Biodiversität im Siedlungsraum wird mit Strukturelementen in horizontaler und vertikaler Ausrichtung gefördert.
- Verbaute oder eingedolte Bachabschnitte werden als ökologische Vernetzungsachsen aufgewertet. Die notwendigen Gewässerräume sind in der Nutzungsplanung gesichert.
- Es sind Zielarten zu definieren, die im Siedlungsgebiet gefördert werden sollen.



4.3 Siedlungsrand

Landschaftliche Eingliederung des Siedlungsgebietes verbessern.

Ausgangslage

Das Agglomerationsprogramm der 4. Generation des Kantons Luzern vom 16. März 2021 hält im Massnahmenplan zur Landschaft die Siedlungsränder zur Aufwertung (Massnahme LE-2) für die Stadt Kriens fest. Das dazugehörige Massnahmenblatt definiert die Gestaltung der Siedlungsränder für die Stadt Kriens als Daueraufgabe.

Die Siedlungsränder in Kriens entstanden mit der fortführenden Einzonung von Kulturland. Das bebauete Siedlungsgebiet tritt im Bestand dort störend in Erscheinung, wo das Kulturland unvermittelt auf die Siedlung trifft. Bei diesen harten Siedlungsrändern besteht Potential zur Verbesserung der landschaftlichen Eingliederung des Siedlungsgebietes.

Entwicklungsperspektiven und Handlungsansätze

- Mit den Festsetzungen in der kommunalen Nutzungsplanung wird bei Bauprojekten am Siedlungsrand eine qualitätsvolle Gestaltung des Siedlungsrandes gewährleistet.
- Die Gebäudehöhe und Körnigkeit der Siedlungsstruktur ist gegen den Siedlungsrand hin abnehmend. Die Aussicht von den Landschaftsräumen am Sonnenberg und Schattenberg auf die Stadt Kriens, auf den Pilatus und in die Alpen bleibt gewährt.
- Bei Erneuerung von Pachtverträgen stadteigener Liegenschaften sind Aufwertungsmassnahmen am Siedlungsrand zu prüfen.



4.4 Siedlungsklima und Hitzeminderung

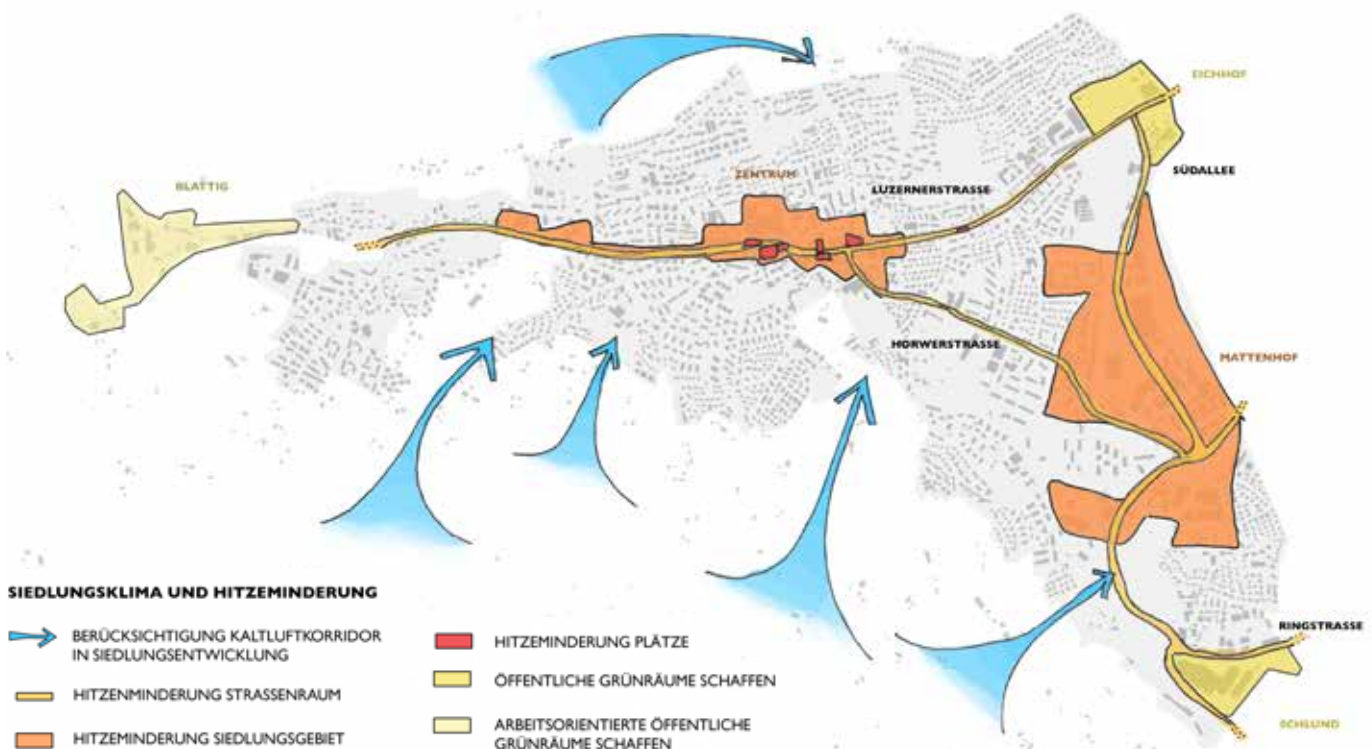
Erhitzung der Stadträume mindern und Beschattungsgrad durch Bäume im Siedlungsraum erhöhen.

Ausgangslage

Die klimatischen Veränderungen und damit einhergehende Probleme sind in Städten deutlich spürbar. Eine der grössten Problematiken im städtischen Raum ist der Wärmespeicher, Städte sind Hitzeinseln. Zudem wird das Regenwasser, ein natürliches Kühlmittel, in einer Stadt meist binnen kurzer Wege unterirdisch abgeleitet. Eine Verdunstung wie in der grünen Landschaft findet kaum statt. Vor allem in den Sommermonaten macht sich aufstauende Hitze bemerkbar. Die Temperaturdifferenz in dieser Jahreszeit kann sich dann von Stadt zu Umland auf bis zu zehn Grad Celsius belaufen. Durch eine klimaangepasste und wassersensible Aussenraumgestaltung wird die Lebensqualität in der Stadt Kriens erhalten und verbessert.

Entwicklungsperspektiven und Handlungsansätze

- In den thermisch stark belasteten Quartieren wie dem Stadtkern Kriens und Zentrum Mattenhof werden Massnahmen zur Hitzeminderung umgesetzt, wie beispielsweise Beschattung mit Bäumen und Rückhalten und Verdunsten von Regenwasser mittels «Schwammstadtelementen».
- Die öffentlichen Plätze und Strassenräume werden durch hitzemindernde Massnahmen aufgewertet. Bauten und Anlagen sind so zu planen, dass die Kaltluftkorridore erhalten bleiben und einer zusätzlichen Erhitzung des Stadtraums entgegen gewirkt wird.
- Die Korridore der Kaltluftströmen vom Sonnenberg und Schattenberg ins Siedlungsgebiet sind in ihrer Durchlässigkeit zu erhalten.
- Die Umsetzung von hitzemindernden Massnahmen wird über die kommunale Nutzungsplanung gesichert und es wird ein Instrument für Entlastungs-/Kompensationsmassnahmen geschaffen.
- Die öffentlichen Grünräume sind für die zentralen Quartiere gut erreichbar. Für die am Siedlungsrand befindenden Quartiere Schlund und Eichhof sind gut erreichbare öffentliche Grünräume und für das Gebiet Blattig arbeitsorientierte Grünräume zu schaffen.



4.5 Fallbeispiel Stadtkern Kriens

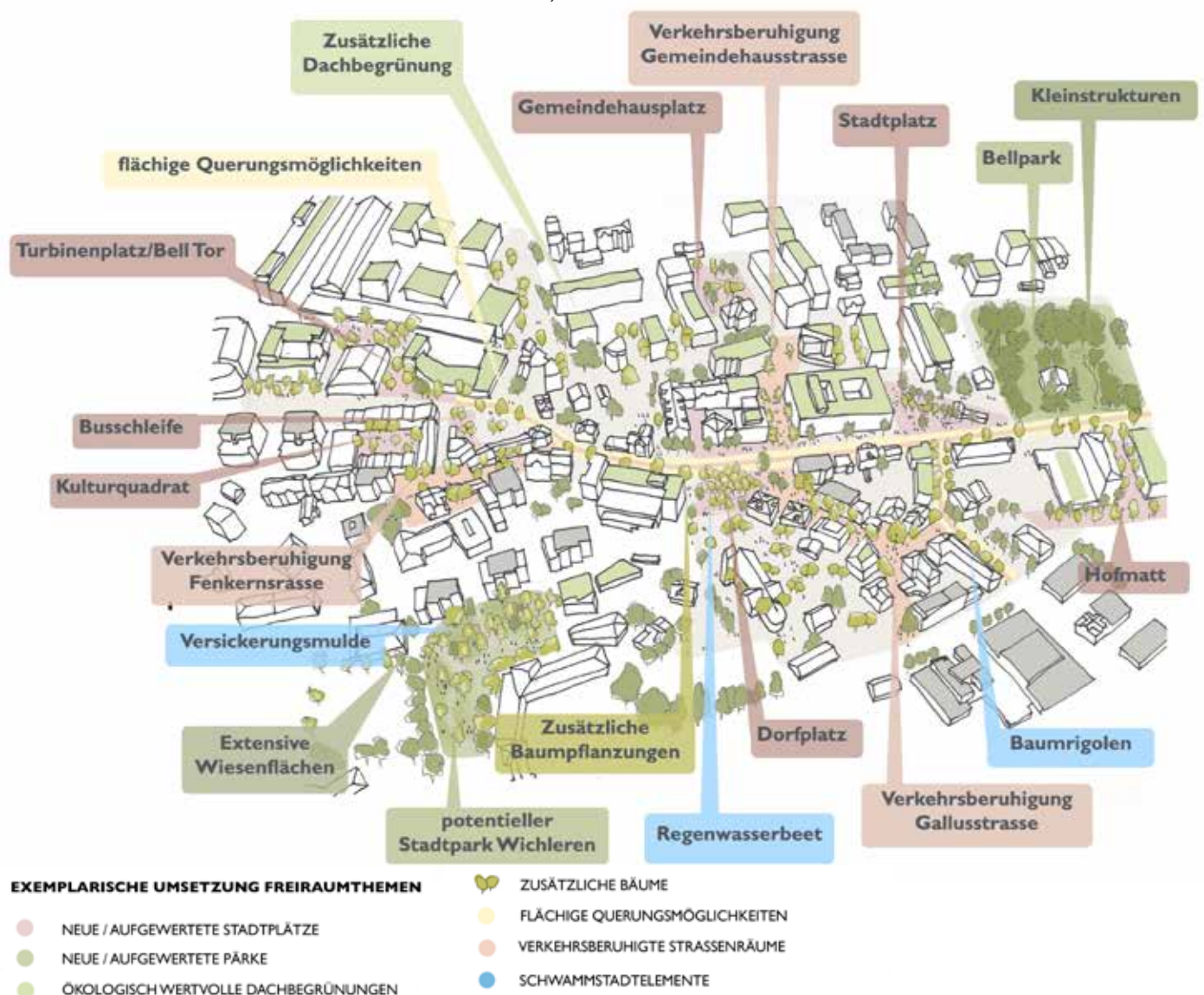
Am Beispiel des Stadtkerns Kriens wird exemplarisch aufgezeigt, wie dieser mit den oben genannten Freiraumthemen aufgewertet werden kann. Die Aussagen sind auf weitere Quartiere übertragbar.

Durch die Ergänzungen des Baumbestandes zeigt sich ein durchgrüntes Stadtzentrum, welches der Bevölkerung mit einer klimaangepassten Gestaltung und verkehrsberuhigten Strassenachsen eine hohe Aufenthaltsqualität bietet.

Die Bevölkerung wird mit ausreichend hochwertigen Freiräumen versorgt. Klar gestaltete Strassenachsen fördern die Zentrumsfunktion. Potentialräume bieten zusätzliche Flächen für neue öffentliche Freiräume,

damit auch beim geplanten Bevölkerungszuwachs weiterhin eine ausreichende Freiraumversorgung vorhanden ist. Bestehende Freiräume wie der Bellpark, der Stadtplatz und der Dorfplatz bieten dabei Potential für eine qualitative Aufwertung des Freiraumangebotes im Stadtkern. Durch hitzemindernde Massnahmen wird einer klimatischen Überhitzung entgegengewirkt.

Die öffentlichen Freiräume bilden zusammen mit begrünten Flachdächern wichtige Bestandteile für die Biodiversitätsförderung im Siedlungsgebiet. Mit der Förderung der horizontalen und vertikalen Vernetzung entsteht ein Lebensraummosaik, welches die Lebensräume des Sonnenbergs und Schattenbergs mit dem Stadtzentrum verbindet.



Exemplarische Umsetzung Freiraumthemen im Stadtkern Kriens



5 VERKEHR UND MOBILITÄT



Zielbild Verkehrs- und Mobilitätsnetz

Legende

- | | |
|---|--|
|  Übergeordnetes Netz |  Nationalstrassennetz |
|  Die drei Entwicklungsräume Stadtkern Kriens, Mattenhof und Stadttor Kuperhammer |  Verkehrsberuhigte Quartiere |
|  Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Mattenhof |  Aufwertung und Optimierung Strassenraum |
|  Velovorzugsrouten (schematisch) |  ÖV Linien |

Die Mobilitätsbedürfnisse in Kriens werden flächeneffizient, wirtschaftlich, ressourceneffizient sowie möglichst umweltverträglich abgewickelt und es werden siedlungsorientierte Strassenräume geschaffen.

In unserer Stadt soll es Busse, Züge und andere öffentliche Verkehrsmittel geben, die alle unkompliziert benutzen können. Die Strassen sind gut gemacht. Auch wer zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem Trotti-nett unterwegs ist, kommt rasch und sicher von A nach B.



Ziele

- Verkehr effizient und attraktiv abwickeln.
- Verkehr im Stadtkern Kriens neugestalten.
- Verkehr im Quartier verträglich machen.
- Die Entwicklung im Raum LuzernSüd stadtverträglich ermöglichen.
- Die Entwicklungsräume Stadtkern Kriens, Zentrum Mattenhof und Stadttor Kupferhammer sind durch die drei Hauptachsen miteinander verbunden.
- Logistik- und Güterverkehr effizient und verträglich organisieren.
- Für die Kinder und Jugendlichen besteht ein attraktives und sicheres Velo- und Fusswegnetz.
- Förderung der Sicherheit im Strassenraum durch Gewährleistung von guten Querungsmöglichkeiten, ausreichenden Trottoirbreiten und den örtlichen Gegebenheiten angepassten Geschwindigkeitsregimes.
- Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs wird gestärkt.



5.1 Entwicklungsperspektiven und Handlungsansätze Verkehrsträger

Strategie Gesamtverkehr

Die Mobilitätsbedürfnisse werden vermehrt mit flächeneffizienten Verkehrsmitteln zu Fuss, mit dem Velo und mit dem öffentlichen Verkehr erfüllt. Der motorisierte Verkehr wird auf dem heutigen Niveau stadtverträglich abgewickelt.

5.2 Mobilitätslenkung

Mittels Mobilitäts-, Verkehrs- und Gestaltungs-massnahmen wird eine effiziente Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse zusätzlich unterstützt.

Ausgangslage

Die Strategie unterstützt das Ziel «Verkehr effizient und attraktiv abwickeln». Mit attraktiven öffentlichen Räumen kann unnötiger Verkehr vermieden werden. Mit der Förderung der Koexistenz und Mobilitätslenkung kann die gewünschte Entwicklung ebenfalls unterstützt werden, da damit die Attraktivität des Fussverkehrs, des Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs steigt.

Entwicklungsperspektiven und Handlungsansätze

- Die vorhandenen Raumqualitäten werden unter Einbezug der funktionsorientierten Abhängigkeiten ortsspezifisch weiterentwickelt.
- Die Koexistenz wird gefördert (miteinander statt gegeneinander).
- Die zweckmässige Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse wird mittels einer standortbezogenen Mobilitätslenkung in den Arealen mit Mischnutzung und grösseren Betrieben unterstützt.
- Bei reiner Wohnnutzung werden abhängig vom Erschliessungsgrad durch den öffentlichen Verkehr Mobilitätskonzepte definiert.

- Mittels Monitoring und Controlling erfolgt eine aktive Steuerung.
- Die Mobilitätsdrehscheiben werden gefördert, optimiert und ausgebaut.

5.3 Motorisierter Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr wird gelenkt und gesteuert.

Ausgangslage

Die Strategie unterstützt das Ziel «Verkehr effizient und attraktiv abwickeln». Das vorhandene Verkehrssystem für den motorisierten Individualverkehr ist bereits heute gut ausgelastet. Ein Ausbau ist nicht möglich und aus fachlicher Sicht hinsichtlich der Auswirkungen auch nicht sinnvoll. Mit Pull- und Push-Massnahmen soll deshalb wieder mehr Kapazität geschaffen und die bestehende Infrastruktur mit geeigneten Massnahmen optimiert werden.

Entwicklungsperspektiven und Handlungsansätze

- Der durchfahrende motorisierte Verkehr wird auf den übergeordneten Achsen gebündelt.
- Die Effizienz und das Potential der bestehenden MIV-Infrastruktur wird durch Verkehrsmanagement ausgeschöpft.
- Die öffentlichen und öffentlich zugänglichen Parkfelder werden flächendeckend bewirtschaftet.
- Die Parkierung auf öffentlichem, halböffentlichem und privatem Grund wird einheitlich, zukunftsorientiert und restriktiv bemessen.
- Motorräder inkl. der dafür notwendigen Abstellflächen werden an den dafür geeigneten Orten und Nutzungen als Alternative zum Autoverkehr gefördert.
- E-Ladestationen und elektrifizierte Sharing-Angebote werden in geeigneter Weise gefördert.

5.4 Logistik und Güterverkehr

Die Abwicklung des notwendigen Logistik- und Güterverkehrs wird durch klare Organisation und Regelungen unterstützt und aktiv gesteuert.

Ausgangslage

Die Strategie unterstützt das Ziel «Logistik- und Güterverkehr effizient und verträglich organisieren». Der Anteil des Logistik- und Güterverkehrs wird sich in den nächsten Jahren gemäss Prognosen des Bundes verdoppeln. Eine aktive Steuerung und Planung des Logistik- und Güterverkehrs ist deshalb hinsichtlich einer verträglichen Abwicklung zwingend.

Entwicklungsperspektiven und Handlungsansätze

- Der Logistik- und Güterverkehr wird auf die dafür geeigneten übergeordneten Achsen gelenkt.
- Es werden ortspezifische, verträgliche Lösungen entwickelt und aktiv gesteuert (Zentrum, Entwicklungsgebiete).

5.5 Öffentlicher Verkehr

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs wird weiterentwickelt und attraktiviert.

Ausgangslage

Die Strategie unterstützt das Ziel «Verkehr effizient und attraktiv abwickeln». Das Angebot für den öffentlichen Verkehr ist in der Stadt Kriens mit dem vorhandenen Schienen- und Busverkehr bereits heute nicht schlecht. Um einerseits die Entwicklungsgebiete besser erschliessen zu können und andererseits eine Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr bei der bestehenden Bevölkerung zu erreichen, benötigt es aber eine Verbesserung und Optimierung des bestehenden Angebots. Insbesondere sollen deshalb auch die Umsteigepunkte Bus–Bahn und Bus–Bus optimiert und weiterentwickelt werden.

Entwicklungsperspektiven und Handlungsansätze

- Das Busliniennetz wird hinsichtlich Betrieb, Netz und Takt optimiert und ausgebaut.
- Der Bahnhof Mattenhof als Umsteigepunkt zwischen Bus und Bahn wird attraktiviert.
- Die Umsteigepunkte Bus–Bus werden optimiert und attraktiviert.

5.6 Veloverkehr

Das bestehende Angebot für den Veloverkehr wird attraktiviert und ausgebaut.

Ausgangslage

Die Strategie unterstützt das Ziel «Verkehr effizient und attraktiv abwickeln». Die Förderung des Veloverkehrs birgt grosses Potential für die Verlagerung von Fahrten des Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs. Insbesondere mit der Entwicklung des E-Bikes können heute längere Strecken im Vergleich zu früher mit dem Veloverkehr zurückgelegt werden. Die heute bestehende Infrastruktur in Kriens weist einige Sicherheitsmängel und Schwachstellen auf, die für einen grösseren Anteil Veloverkehr behoben werden müssen. Ebenfalls sind einige Lücken im Netz zu schliessen.

Entwicklungsperspektiven und Handlungsansätze

- Es werden attraktive, direkte und sichere Vorzugsrouten bereitgestellt.
- Es werden attraktive und sichere Hauptverbindungen bereitgestellt.
- Es werden attraktive und sichere Nebenverbindungen bereitgestellt.
- Es werden genügend gross dimensionierte und gut erreichbare Abstellanlagen im öffentlichen und halböffentlichen Raum (bei publikumsorientierten Nutzungen) bereitgestellt.
- Es werden genügend, gut erreichbare und sinnvoll verteilte Veloabstellplätze auf Privatgrund bereitgestellt.

- Das jetzige Veloverleihsystem wird beibehalten und gefördert.
- Der Fuss- und Veloverkehr werden, wenn möglich, getrennt und Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr durch geeignete Massnahmen vermieden.

5.7 Fussverkehr

Das bestehende Angebot für den Fussverkehr wird attraktiviert und ausgebaut.

Ausgangslage

Die Strategie unterstützt das Ziel «Verkehr effizient und attraktiv abwickeln». Der Fussverkehr ist ein wichtiger Bestandteil für eine effiziente Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse. Zu Fuss werden oftmals die letzte oder die erste Etappe zurückgelegt. Auch bekommt der Fussverkehr mit der Förderung der kombinierten Mobilität ein noch stärkeres Gewicht. Die Infrastruktur für den Fussverkehr weist heute noch gewisse Schwachstellen und Sicherheitsmängel auf. Auch ist die Schliessung von gewissen Lücken notwendig, da der Fussverkehr ein durchgängiges Netz mit möglichst wenig Umwegen benötigt.

Entwicklungsperspektiven und Handlungsansätze

- Es wird ein engmaschiges und durchlässiges Netz bereitgestellt.
- Es werden sichere, ausreichend dimensionierte Flächen für den Fussverkehr bereitgestellt.
- Die Trennwirkung von übergeordneten Strassen und Bahngeleisen wird vermindert.
- Es werden sichere Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr bereitgestellt.
- Der Fussverkehr in den zentralen Entwicklungsräumen wird gestärkt.
- Die Hindernisfreiheit wird gefördert, insbesondere in den drei Entwicklungsräumen. Damit wird eine aktive Teilnahme am öffentlichen Leben für alle Nutzergruppen gewährleistet.

Bestehende Planungen und Konzepte

- Kantonaler Richtplan, zurzeit gerade in Gesamtrevision (Kanton Luzern)
- ÖV-Berichte, aktueller Bericht 2023–2026 (Kanton Luzern)
- Velonetzplanung, in Erarbeitung (Kanton Luzern)
- Standards Veloverkehr, in Erarbeitung (Kanton Luzern)
- Güterverkehrs- und Logistikkonzept Oktober 2021, Stand Juli 2022 (Kanton Luzern)
- Gesamtverkehrskonzept Kriens, Stadt Kriens
- Regelwerk LuzernSüd, 2021



6 ENERGIE UND KLIMASCHUTZ

Klimaschutz und Klimaanpassung sind integrale Bestandteile der räumlichen Nutzungen und Entwicklungen in Kriens und tragen dazu bei, die Netto-Null-Ziele der Stadt Kriens zu erreichen. Kriens deckt die Energienachfrage nach Strom, Wärme und Kälte der Gebäude und Anlagen zuverlässig und wirtschaftlich mit klima- und umweltfreundlicher Energie.

Ziele

- Die Stadt Kriens hat sich das Ziel gesetzt, bis ins Jahr 2045 nicht mehr Treibhausgase in die Atmosphäre auszustossen, als durch natürliche und technische Speicher¹ aufgenommen werden (Netto-Null-Ziel).
- Der Energiebedarf für Gebäude und Anlagen zur Deckung des Wärme- und Kältebedarfs sowie Stromverbrauchs ist gemäss den Zielen der 2000 Watt-Gesellschaft² zu reduzieren.
- Der Anteil erneuerbarer Energie ist bis 2045³ auf 100 % zu erhöhen, insbesondere mit der Nutzung von Erdwärme und Sonnenenergie; Grundwasser, Energieholz und Seewasser⁴ sowie in Gebieten mit hoher Wärmenachfrage mittels Wärmeverbünden.
- Die Stromproduktion aus erneuerbarer Energie ist auf Stadtgebiet bis 2050 um den Faktor 13 gegenüber 2020 zu steigern (gemäss Zubaurate Energieperspektiven 2050+).

Strategie

Um diese Ziele zu erreichen, müssen der Energiebedarf reduziert, die Energieeffizienz verbessert, weniger fossile Energie (Heizöl, Erdgas) eingesetzt sowie mehr lokale, erneuerbare Energien produziert und genutzt werden. Ferner sind Massnahmen zur Verringerung des Verbrauchs von grauer Energie zu ergreifen. Für die Zielerreichung setzt die Stadt Kriens auf einen Instrumentenmix von Geboten/Verboten sowie Anreizen und Freiwilligkeit.

1. Zum Ausgleich der verbleibenden Emissionen sollen künftig neben den natürlichen CO₂-Speichern (wie Wälder und Böden) auch Technologien zum Einsatz kommen, die der Atmosphäre Treibhausgase dauerhaft entziehen und diese speichern. Bei der technischen Speicherung wird das CO₂ in einem ersten Schritt der Atmosphäre entzogen, besser aber aus Abgasen oder Prozessen abgeschieden, wo CO₂ konzentrierter vorkommt. In einem zweiten Schritt wird CO₂ in unterirdischen Speichern eingelagert (z.B. ehemalige Gasfelder oder sichere Gesteinsformationen).
2. Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft sind eine nachhaltige Nutzung der Ressourcen und der Energieträger und deren global gerechte Verteilung. Die Ziele umfassen die Lebensbereiche Wohnen, Mobilität, Ernährung, Konsum und Infrastruktur. Um die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft zu erfüllen, muss der Primärenergieverbrauch in der Schweiz von heute rund 6300 Watt pro Person auf den globalen Durchschnitt von 2000 Watt pro Person gesenkt werden.
3. Gemäss Planungsbericht Klima und Energie Teil 1: Klimaschutz der Stadt Kriens.
4. Stromproduktion für den Betrieb der Wärmepumpen (Erdwärme, Grundwasser, Seewasser): Maximale Menge auf Gebiet Stadt Kriens selber produzierten (PV) und verbleibender Strom in klimaneutraler Qualität einkaufen (Zusammenarbeit über Gemeindegrenze hinaus).

Ausgangslage

In der Stadt Kriens werden gemäss Energiespiegel 2021 12 % der Wohngebäude mit erneuerbaren Energien beheizt. Mehr als drei Viertel der Heizungen werden jedoch immer noch mit fossilen Energieträgern betrieben, davon 55 % mit Heizöl und 28 % mit Gas. Verglichen mit dem gesamtschweizerischen Durchschnitt von einem Anteil von 60 % mit fossilen Energieträgern beheizten Wohngebäuden werden in Kriens somit noch überdurchschnittlich viele Gebäude mit nicht erneuerbarer Energie beheizt. Im Vergleich zu 2015 hat der Anteil der erneuerbaren Energie bei der Gebäudewärme um 8 Prozent zugenommen. Immer mehr Immobilienbesitzende stellen ihre Heizung auf erneuerbare Energien um.

Kriens trägt seit 1997 das Label «Energistadt» und strebt bis spätestens 2028 das Label «Energistadt Gold» an. Um die Klimaziele sowie das Gold-Label zu erreichen, setzt die Stadt Kriens auf einen breitgefächerten Massnahmenkatalog, der im Sommer 2023 vom Einwohnerrat zustimmend zur Kenntnis genommen wurde (Planungsbericht Klima und Energie). Die Möglichkeiten für erneuerbare Wärmeversorgungen im Siedlungsgebiet der Stadt Kriens sind differenziert zu betrachten. Bei Luft-Wasser-Wärmepumpen sind in den dicht bebauten Gebieten die geltenden Lärmschutzanforderungen, bei Holzfeuerungen in Einzelgebäuden ist die Brennstofflogistik besonders zu beachten. Erdwärmesonden sind in weiten Gebieten der Stadt auf Grund des Grundwasserschutzes nicht erlaubt. Die Nutzung von Grundwasser zu Heizzwecken ist für Einzelobjekte in der Regel wirtschaftlich eine Herausforderung. Daher setzt die Stadt Kriens in dicht bebauten Gebieten, wie im Entwicklungsgebiet LuzernSüd, auf eine nachhaltige Wärme- und Kälteversorgung mittels eines Energienetzes mit dem Vierwaldstättersee als Energiequelle. Des Weiteren engagiert sich die Stadt für eine nachhaltige Wärmelösung in den Gebieten Obernau, Zentrum sowie Kupferhammer-Kehrhof und hat hierfür eine öffentliche Ausschreibung für einen Wärmeverbund durchgeführt. Die Wärmeverbünde im Talboden von Kriens bilden das Rückgrat der zukünftigen Wärmeversorgung in der Stadt Kriens.

Heute wird auf dem Stadtgebiet gemäss Energiespiegel 2022 erneuerbarer Strom mittels Photovoltaik und Wasserkraft erzeugt. Der Anteil produzierter Strom am gesamten Stromverbrauch beträgt ca. 6 %. Es besteht beträchtliches Potential beim Ausbau der erneuerbaren Energien, insbesondere im Bereich der Photovoltaik (Solarstrom). Wohingegen das Potential von Windenergie gemäss kantonalem Richtplan zu wenig gross ist und das Wasserkraftpotential mehrheitlich ausgeschöpft ist.

Entwicklungsperspektiven und Handlungsansätze Wärmeversorgung

- In Gebieten, in denen der Einsatz erneuerbarer Energiequellen für das Heizen (und Kühlen) zweckmässig und wirtschaftlich tragbar ist, sind beim Heizungersatz fossile Heizungen durch solche Heizungssysteme zu ersetzen.
- Die Stadt Kriens prüft im Energierichtplan die Schaffung von Gebieten mit strengeren Energievorschriften sowie die damit verbundene Gewährleistung von planerischen Vorteilen.
- Wärmeverbünde mit erneuerbarer Energie und Abwärme sind ein wesentlicher Pfeiler der zukünftigen Wärmeversorgung der Stadt Kriens. Bestehende und neue Wärmeverbünde werden in der Energierichtplanung berücksichtigt. Für Heizzentralen und Infrastrukturen sind entsprechende Flächen vorhanden.
- Auf Areal- und Siedlungsebene sind bei Planungen Standorte für gemeinsame Energiezentralen einzuplanen, um Energieverbünde zu fördern.
- Das bestehende Gasnetz wird unter Berücksichtigung der getätigten Investitionen sowie des Bedarfs zurückgebaut.
- Um die Anpassungsfähigkeit an ein verändertes Klima sicherzustellen, werden die Gebäude so geplant und gebaut, dass der Energiebedarf möglichst tief ist.

Entwicklungsperspektiven und Handlungsansätze erneuerbare Stromproduktion

- Bei Neubau- sowie Umbauprojekten sind auf geeigneten Dach- und Fassadenflächen Photovoltaikanlagen zur Stromproduktion zu installieren. Die Interessen des Denkmal-, Ortsbild- und Umweltschutzes sind dabei zu berücksichtigen.
- Erneuerbare Stromproduktion erfolgt prioritär auf respektive an bestehenden Bauten und Anlagen. Sofern bestehende Potenziale zur erneuerbaren Energiegewinnung an Bauten und Anlagen ausgeschöpft sind, sind freistehende Anlagen unter Berücksichtigung anderer Nutzungs- und Schutzinteressen zu prüfen.

Bestehende Planungen und Konzepte

- Regionales Konzept Wärme / Kälte LuzernSüd – Grundlagen und räumliche Koordination, 27. Mai 2014
- Bericht Energieplanung Gemeinde Kriens, 15. Juni 2017
- Planungsbericht Klima und Energie Teil 1: Klimaschutz, 2023
- Ausschreibung Wärmeverbund, Zuschlag Januar 2024







Stadt Kriens
Bau- und Umweltdepartement
Planungs- und Baudienste

Stadtplatz 1
CH-6010 Kriens
kriens.ch