

Bebauungsplan und Teilzonenplanänderung «Bell-Areal»

Mitwirkungsbericht

19.Dezember 2022

Vorliegender Bericht fasst die Eingaben der Mitwirkenden zusammen (Spalte «Eingabe»). Zu jeder Eingabe nimmt der Stadtrat Stellung. Die entsprechende Antwort, sowie Anpassungen an den Planungsinstrumenten aufgrund der Mitwirkung, sind in der rechten Spalte vermerkt.

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung gingen 17 schriftliche Eingaben bei der Stadt Kriens ein. Eingaben von Privatpersonen werden im Mitwirkungsbericht anonymisiert erfasst.

Folgende Themen wurden in den Mitwirkungseingaben am häufigsten genannt (die Reihenfolge der Aufzählung ist nicht gewichtet):

- Anzahl Autoparkplätze: Die Anzahl der Autoparkplätze im Areal gilt es zu überdenken. Die Diskussion wird kontrovers geführt, so gibt es Stellungnahmen, welche für mehr Autoparkplätze plädieren und andere die sich für weniger Autoparkplätze aussprechen.
- Motorisierten Individual- und Langsamverkehr (Fussgänger, Velo): Erschliessung soll geprüft werden wie auch das Verkehrsaufkommen mit den Ein- und Ausfahrten.
- Lärmschutzverordnung: Die Bauflächen sind teilweise von hohen Lärmwerten betroffen, wodurch erweiterte Lärmschutzmassnahmen umzusetzen sind
- Gewerbefläche: Das Büro- und Gewerbeflächenangebot soll von der Bauherrschaft und der Stadt Kriens überdacht werden. Die Diskussion wird kontrovers geführt, so gibt es Stellungnahmen, welche für mehr Gewerbefläche plädieren und andere die sich für weniger Gewerbefläche aussprechen.
- Freiräume: Die öffentliche Zugänglichkeit der Freiräume soll mittels Dienstbarkeiten gesichert werden. Zudem wird eine Qualitätssicherung beantragt.
- Entsorgungskonzept: Es soll nochmals überdacht werden, wo die Entsorgungsstellen zu platzieren sind.



| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|------|---------------|---|--|--|
| 1) | ewl | Wasser- & Gasleitungen | ewl bittet um die Aufnahme folgender Auflagen in das Projekt: - Die Wasserleitung an der Obernauerstrasse muss umgelegt werden. Eine neue Leitungsführung ist vor Baubeginn mit ewl zu planen. - Die Gas-Anschlussleitungen an der Obernauerstrasse und am Eschenweg sind von der Hauptleitung zu trennen. | Die erwähnten Punkte sind der Stadt und der Bauherrschaft bekannt und werden zeitnah – spätestens in den Bauprojekten - gelöst. Die Umlegung der Wasserleitung an der Obernauerstrasse wird bereits durch das Strassenbauprojekt K4 erforderlich. Da das Strassenbauprojekt nach jetzigem Kenntnisstand schon früher als die Realisierung des Bell-Areals erfolgt, wird die Umlegung der Leitung bereits dann erfolgen. |
| 2.1) | Velociped | Sonderbauvorschriften (Bau- und Nutzungsvorschriften) | Aus Sicht von Velociped sind 16'000 m ² deutlich zu wenig Fläche, für die Bedürfnisse des Gewerbes, der Kultur, die bereits reservierten Flächen von Andritz und von Velociped, für Gemeinschaftsräume, öffentliche Räume, Restaurants und weiteren Dienstleistungen. | Rund 3'000 m ² Bürofläche werden gemäss vorliegendem Mietvertrag durch Andritz künftig genutzt. Velociped hat nach heutigem Wissenstand für ca. 2'500 m ² Gewerbefläche Interessen angemeldet. Der Grossteil der 16'000 m ² gewerblichen Flächen ist somit noch nicht verbindlich vermietet oder verkauft. Bereits die kooperativ erarbeiteten Leitsätze formulieren das Ziel der gut durchmischten Nachbarschaft und erläutern, dass dank einem hohen Wohnanteil und neuen Arbeitsplätzen ein ganztagig belebter Stadtteil entstehen soll (vgl. Kap. 3.1 Planungsbericht). Im Rahmen des Richtprojekts wurde dieser Leitsatz konkretisiert und die maximalen Flächen für Wohnen pro Teilgebiet festgelegt (vgl. Art. 9 SBV). Die minimale Gewerbefläche ergibt sich aus den maximalen |



| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|-----|---------------|------------------|---------|--|
| | | | | <p data-bbox="1429 379 2056 437">Flächen für Wohnen. Bei entsprechender Nachfrage kann mehr Gewerbefläche realisiert werden.</p> <p data-bbox="1429 475 2056 590">Ein wesentliches Ziel besteht darin, möglichst hochwertige und attraktive Gewerbeflächen zu realisieren. Dafür sind die Anordnung und Gestaltung wichtiger als die Grösse der Gewerbeflächen.</p> <p data-bbox="1429 628 2056 1053">Die Grösse der Gewerbefläche wird mit mindestens 16'000 m² von insgesamt 81'500 m² festgelegt, um eine Mischung von Wohn- und Arbeitsraum zu schaffen (vgl. Art. 9 und 11 SBV). Es resultiert ein maximaler Wohnanteil von 80,9 Prozent resp. ein minimaler Anteil an Gewerbe / Büro / Kultur / Bildung von 19,1 Prozent. Die Wohn- und Gewerbenutzungen sind im Areal verteilt angeordnet. Im Teilgebiet A sind mindestens 42 Prozent, im Teilgebiet B mindestens 12 Prozent und im Teilgebiet C mindestens 1 Prozent Gewerbe vorgesehen. Dadurch kann auf die sehr unterschiedlichen Quartier-Nachbarschaften reagiert und Nutzungskonflikte vermieden werden.</p> <p data-bbox="1429 1091 2056 1270">Zudem wurden zur Belebung der Aussenplätze publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen festgelegt und an weiteren exponierten Lagen mit hohem Öffentlichkeitsgrad «Nicht Wohnen im Erdgeschoss» festgelegt (vgl. Art. 6 und 7 SBV und Situationsplan).</p> |



| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|------|---------------|---|---|--|
| | | | | <p>Mit den geplanten minimalen Gewerbeflächen besteht das Potential bis zu ca. 50 Gewerbebetriebe mit ca. 350 bis 450 Arbeitsplätze anzusiedeln.</p> <p>Mit dem Einbezug von gemeinnützigen Bauträgern besteht die Möglichkeit, dass sich auch Krienser Unternehmen für gemeinschaftliche Bauprojekten organisieren. Dabei können neue Möglichkeiten zur Erstellung von kostengünstigem Gewerberaum entwickelt und in Anwendung gebracht werden.</p> <p>Das Gewerbe- und Büroflächenangebot auf dem Bell-Areal ist soweit austariert, mit dem Ziel, umfangreichen und attraktiven Arbeitsraum zu schaffen, ohne bestehende Angebote übermässig zu konkurrenzieren und Leerstände zu produzieren. Eine einseitige Anpassung der minimalen Gewerbefläche wird als nicht sinnvoll erachtet.</p> |
| 2.2) | | Sonderbauvorschriften (Erschliessung und Mobilität) | Das Mobilitätskonzept ist als verbindlich zu erklären und die Oberflächenparkplätze sind zu beschränken, 15 PPs müssen reichen. | <p>Das Mobilitätskonzept ist begleitend, da dieses im Bauprojekt angepasst wird (vgl. Art. 2 Abs. 2 SBV). Spätestens in den Bauprojekten müssen die im Mobilitätskonzept genannten Punkte eingehalten werden. In Rücksprache mit den kantonalen Fachstellen wird die Prüfung des Mobilitätskonzepts mit einem Monitoring ergänzt (vgl. Art. 34 SBV).</p> <p>Gemäss Richtprojekt sind Autoparkplätze für Kunden und Besucher sowohl ober- als auch unterirdisch geplant. Alle Autoparkplätze für</p> |



| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|------|---------------------------------|---|---|--|
| | | | | Besucher müssen bewirtschaftet werden. Der Grossteil der Autoparkplätze für Kunden und Besucher wird in der Tiefgarage angeordnet. Entscheidend für das Verkehrsaufkommen ist die Gesamtanzahl Autoparkplätze, welche in den Sonderbauvorschriften verbindlich geregelt wird und auch die oberirdischen Autoparkplätze beinhalten (vgl. Art. 33 SBV). Die Verträglichkeit der Gesamtanzahl wurde mit dem Mobilitätskonzept und Verkehrsgutachten nachgewiesen. Eine Begrenzung der Anzahl oberirdischer Autoparkplätze ist aus verkehrstechnischer Sicht nicht erforderlich. |
| 2.3) | | Sonderbauvorschriften (Freiräume) | Velociped konnte nirgends eine ausgewiesene m ² Zahl finden, die als verbindlich erklärt wurde (ausser am Hauptplatz), alle anderen Flächen sind ausgewiesen, auch die Aussenräume sind zu qualifizieren und quantifizieren, ev. auch im Benchmark mit anderen vergleichbaren Siedlungen. | Die Freiräume sind durch die maximale Ausdehnung der Baubereiche in der minimalen Ausdehnung mittels verbindlichen Baulinien gesichert (vgl. Situationsplan). Weiter sind die Freiraumtypen in Art. 22 bis 25 SBV charakterisiert, der Öffentlichkeitsgrad festgelegt und die Nutzweisen aufgezählt (vgl. zu Antrag 6.1). Zudem sind die öffentlichen Fuss- und/oder Veloverbindungen festgelegt (vgl. Situationsplan). |
| 3.1) | VCS – Verkehrs-Club der Schweiz | Sonderbauvorschriften (Erschliessung und Mobilität) & Mobilitätskonzept | Auf dem Bell-Areal ist aus verkehrs- und klimapolitischen Gründen autofreies Wohnen zu realisieren. Begründung: Der VCS Luzern erachtet die geplante Zahl von 350 Parkplätzen aufgrund der guten Erschliessung (öV und Langsamverkehr) und zum Klimaschutz als zu hoch. Im Sinne einer zukunftsgerichteten, menschen- und umweltfreundlichen Stadtplanung | Für die Nutzenden stehen für insgesamt 520 Wohneinheiten und 16'000 m ² Gewerbe 330 Autoparkplätze inkl. Autoparkplätze für Besuchende zur Verfügung. Unter der Annahme, dass für Kunden, Beschäftigte und Besucher 88 Autoparkplätze erforderlich sind (siehe Mobilitätskonzept Ziff. 4.5, S. 23) stehen für die Bewohner 242 Autoparkplätze zu Verfügung, was |



| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|------|---------------|---|--|---|
| | | | <p>wird beantragt, dass auf dem Bell-Areal autofreies Wohnen realisiert wird (mit entsprechenden Anpassungen in den Sonderbauvorschriften, Art. 33).</p> | <p>0.47 Autoparkplätzen je Wohneinheit entspricht. Noch nicht eingerechnet ist dabei die Carsharing-Flotte, die diese Quote weiter reduzieren dürfte.</p> <p>Damit gilt das Bell-Areal gemäss Definition von wohnbau-mobilitaet.ch als «autoarm» und nicht als «autofrei». Trotz der tiefen Anzahl an Autoparkplätzen pro Wohneinheit sollen die weiteren Mobilitätsangebote (öV, Fussverkehr, Fahrradverkehr, Sharing) gefördert werden. Dazu wurde eine Strategie Mobilität mit entsprechenden Massnahmen formuliert (vgl. Ziff 3). Mit der angestrebten Abstellplatzquote liegt das Bell-Areal tiefer als die meisten Überbauungen in LuzernSüd wie der Mattenhof mit S-Bahn-Anschluss. Das einzige «autofreie» Projekt in Kriens ist der Ziegeleipark direkt am Bahnhof Horw.</p> <p>Das Abstellplatzangebot auf dem Bell-Areal ist austariert und auf die Mobilitätsbedürfnisse der Nutzer sowie der lokalen Verkehrssituation abgestimmt.</p> |
| 3.2) | | Planungsbericht (Erschliessung & Mobilität) | <p>Die Schachenstrasse ist für Velofahrende sicherer zu gestalten - mit einer Temporeduktion und Signalisation als Velostrasse.</p> <p>Begründung: Mit der Realisierung der Bell-Überbauung wird nach VCS der Veloverkehr auf der angrenzenden Schachenstrasse als Hauptverbindung nach Luzern nochmals massiv zunehmen. Bereits heute ist die Schachenstrasse</p> | <p>Im Rahmen des Bebauungsplans ist kein Projekt auf der Schachenstrasse geplant (vgl. Kap. 3.4 Planungsbericht). Die Schachenstrasse ist nicht Bestandteil des Planungsrechts Bell-Areal.</p> <p>Nach dem Gesamtverkehrskonzept der Stadt Kriens (GVKK) wird die Schachen- und Amlehnstrasse werden aktuell neue Verkehrsvarianten geprüft (vgl. zu Antrag 6.3).</p> |



| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|------|---------------|---|---|---|
| 3.3) | | Sonderbauvorschriften (Erschliessung & Mobilität) | <p>stark von Velofahrern befahren. Durch die engen Platzverhältnisse werden diese allerdings täglich gefährdet, insbesondere, wenn sich zwei Autos kreuzen. Generell, aber erst recht im Hinblick auf den zusätzlichen Veloverkehr vom Bell-Areal, sei die Schachenstrasse deshalb velofreundlicher und damit für Velofahrende sicherer zu gestalten; mit einer Temporeduktion auf T30 und der Umsignalisation als Velostrasse. Auch die Möglichkeit einer Reduktion des Autoverkehrs gelte es zu prüfen (2.8. Einbahnverkehr o.ä.).</p> <p>Auf der Obernauerstrasse sind lärmsenkende Massnahmen an der Quelle zu realisieren (Temporeduktion/lärmarmen Belag).</p> <p>Begründung: Zudem macht der Verkehrs-Club-Schweiz darauf aufmerksam, dass Projekte ohne Massnahmen an der Quelle, lärmrechtlich nicht bewilligungsfähig seien:</p> <p>Nach VCS werden bei den Gebäuden auf den Baufeldern A1, A2 und A3 die massgeblichen Lärmgrenzwerte reihenweise und teilweise massiv überschritten. Abhilfe soll eine «lärmoptimierte Grundrisslösung» mit so genannten «Lüftungsfenstern» schaffen. Damit würden die Anforderungen der LSV eingehalten. Der VCS Luzern kommt in dieser Frage zu einer ganz anderen Beurteilung. Der Praxis, wonach es gemäss Art. 3r LSV genügen soll, dass die massgeblichen</p> | <p>Auf die erhöhten Lärmimmissionen in den Baubereichen A1, A2 und A3 wird mit einer Kombination von Lärmschutzmassnahmen reagiert. Die Planungswerte der ES III können dadurch bei allen Fenstern aller lärmempfindlichen Räumen eingehalten werden, so dass für die Wohnnutzungen keine Ausnahmegewilligungen erforderlich sind. Bei der Büronutzung in Baubereich A2 sind Festverglasungen mit kontrollierter Lüftung vorgesehen, womit die massgebenden Empfangspunkte im Sinne der LSV entfallen. Einzig falls bei der Büronutzung in Baubereich A2 vereinzelt öffentbare Fenster realisiert würden, wäre für diese eine Ausnahmegewilligung erforderlich. Beim vorliegenden Richtprojekt wurden somit alle verhältnismässigen baulichen und gestalterischen Massnahmen nach Art. 31 Abs. 1 LSV ausgeschöpft. (vgl. Lärmgutachten)</p> |



| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|-----|---------------|------------------|--|---|
| | | | <p>Grenzwerte mindestens an einem zur Lüftung geeigneten Fenster jedes lärmempfindlichen Raumes eingehalten werden («Lüftungsfensterpraxis»), hat das Bundesgericht mit dem Urteil 1C-_139/2015 vom 16. März 2016 explizit eine Absage erteilt und seither mehrmals und konstant als bundesrechtswidrig beurteilt (u.a. Urteile 1C-140/2015, 1C-141/2015, 1C_106/2018, 1C_244/2019). Das Gericht führe zudem aus, dass die Lüftungsfensterpraxis zur Aushöhlung des vom Gesetzgeber gewollten Gesundheitsschutzes führen. Darunter fällt auch die auf Antrag hin praktisch standardmässige Erteilung von Ausnahmen, wie im Kanton Luzern praktiziert. Der Lärmschutz muss grundsätzlich an allen Fenstern eingehalten werden (Art. 22 USG, Art. 31 LSV).</p> <p>Für das Beantragen von Ausnahmegewilligungen sind «nachvollziehbar begründete Darlegungen, welche Massnahmen geprüft, gewählt oder verworfen wurden» verlangt. Dieser Nachweis fehlt Stand heute beim Projekt Bell-Areal allerdings nach VCS; mindestens im zugehörigen Lärmgutachten sei davon kein Wort zu finden.</p> <p>Der Verkehrs-Club der Schweiz stellt zudem noch den folgenden Antrag: Es ist durch die Stadt Kriens beim Kanton Luzern die Überprüfung des Lärmschutzes an der Obernauerstrasse einzufordern, mit dem Ziel, Massnahmen zum Lärmschutz an der Quelle zu</p> | <p>Lärmsenkende Massnahmen gegenüber der Obernauerstrasse werden durch den Kanton Luzern beurteilt, da es sich um eine Kantonsstrasse handelt. Die Stadt Kriens setzt sich aber hinsichtlich lärmindernder Massnahmen an der Quelle bei der Strasseneigentümerin (Kanton Luzern) ein. Dies hatte sie mit einer Einsprache gegen das Lärmsanierungsprojekt auf dem entsprechenden Abschnitt der Kantonsstrasse K4 bekräftigt, indem sie verbindliche Zusagen zu Schallschutzmassnahmen an der Quelle einforderte. Das Lärmgutachten ist wegleitend und wird im Bauprojekt angepasst (vgl. Art. 2 Abs. 2 SBV). Im Baubewilligungsverfahren wird dieses geprüft.</p> <p>Grundsätzlich gilt es festzustellen, dass Lärmschutz und Städtebau in direkter Abhängigkeit zu einander stehen. Umso wichtiger sind für den Stadtrat daher die bestmöglichen Lärmschutzmassnahmen an der Quelle vorzunehmen.</p> |



| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|------|---------------|---|--|---|
| | | | realisieren (Temporeduktion/lärmarmer Belag), damit beim Bell-Areal die gesetzlich geforderten Lärmwerte eingehalten werden können und die Lebensqualität und Aufenthaltsqualität gesteigert werden kann. | |
| 4.1) | LUPK | Verkehrsgutachten & Mobilitätskonzept | Das Verkehrsgutachten und das Mobilitätskonzept sind zu überarbeiten. Die Annahmen zur Verkehrsverteilung basieren auf Gutachten und Konzepten aus den Jahren 2016 respektive 2018. Die vorliegenden Erkenntnisse basieren somit auf veralteten Grundlagen. Ebenso sind die umliegenden Strassen ungenügend in den Gesamtkontext eingebunden. Der Ausweichverkehr via Meisterstrasse durch zukünftige Bewohner des Bell-Areals als auch jener der übrigen Strassenteilnehmer ist gänzlich unberücksichtigt. Ebenso findet der Suchverkehr in Arealnähe nur ungenügend Beachtung. | Die Machbarkeit der Verkehrsführung ist mit dem Verkehrsgutachten und Mobilitätskonzept stufengerecht nachgewiesen und von kantonaler Seite bestätigt. Basis bildet das Verkehrsmodell des Gesamtverkehrskonzepts Kriens (GVKK). Dieses wurde in Absprache mit dem Kanton Luzern verwendet, da es im betrachteten Perimeter genauer ist als das kantonale Verkehrsmodell. Somit wurde das beste verfügbare Modell verwendet. Eine Verkehrszunahme wird in diesen Modellen berücksichtigt. |
| 4.2) | | Sonderbauvorschriften (Erschliessung und Mobilität) & Mobilitätskonzept | Zu-/Wegfahrt zum Areal hat über die Obernauerstrasse zu erfolgen. Trotz des weitläufigen Bell-Areals wurde auf eine interne Verkehrserschliessung verzichtet. Die geplante Erschliessung erfolgt in erster Linie über die Nebenstrassen und damit zum Nachteil sämtlicher umliegenden Grundeigentümer respektive den vor Ort wohnhaften Personen. | Eine Zu-/Wegfahrt ab der Obernauerstrasse wurde von den kantonalen Fachstellen als nicht zulässig beurteilt, da es sich um eine Kantonsstrasse handelt und Konflikte mit dem öffentlichen Verkehr, Fussgängern und dem Abzweiger Schachenstrasse bestehen würden. Ziel ist es trotzdem, den Verkehr vom Bell-Areal möglichst schnell auf die übergeordneten Hauptachsen zu leiten. Zu diesem |



| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|------|---------------|--|--|--|
| | | | <p>Extern verursachte Kosten (z.B. Lärmbelastung) sind weitestgehend zu internalisieren. Aus den Unterlagen ist nicht ersichtlich, in welcher Form eine Erschliessung direkt ab der Obernauerstrasse geprüft wurde. Es ist aufzuzeigen, unter welchen Voraussetzungen eine direkte Erschliessung via Obernauerstrasse möglich wäre.</p> | <p>Zweck werden die Ausfahrten möglichst nahe zu den Hauptachsen platziert. Die Folge davon ist ein System mit drei unabhängigen Tiefgaragen und Ausfahrten auf zwei Seiten. So wird möglich, dass die Kantonsstrasse den Verkehr vom Bell-Areal aufnehmen kann. Westlich soll der Verkehr via Schappeweg und Hobacherweg geleitet werden. An dessen Einmündung in die Kantonsstrasse wird der Verkehr neu mit einer Lichtsignalanlage gesteuert. Der Verkehr auf der Ostseite kann über das bestehende Strassennetz im Krienser Zentrum auf das übergeordnete Strassennetz abgewickelt werden.</p> |
| 4.3) | | <p>Sonderbauvorschriften (Erschliessung und Mobilität) & Mobilitätskonzept</p> | <p>Auf die Einstellhallen Ein-/Ausfahrt «Waldheimstrasse Nord» ist vollständig zu verzichten. Die Notwendigkeit einer zweiten Einstellhalle Ein-/Ausfahrt an der Waldheimstrasse im hinteren Teilbereich des Areals (Richtung Sonnenberg) kann nicht nachvollzogen werden. Einerseits wird ein nachbarschaftliches Miteinander im Wohngebiet mit viel Grün und Durchlässigkeit zu angrenzenden Wohnquartieren angestrebt und andererseits erfolgt die Zu-/Wegfahrt des motorisierten Individualverkehrs über 170 m entlang der Waldheimstrasse. Die Einstellhallen lassen sich unterirdisch miteinander verbinden. Die zentrale Ein-/Ausfahrt ist zu Gunsten der Lärmbelastung und der Verkehrssicherheit am Rande des Quartiers vorzusehen. Das</p> | <p>Die Machbarkeit der Verkehrsführung ist mit Verkehrsgutachten und Mobilitätskonzept stufengerecht nachgewiesen und von kantonaler Seite bestätigt. Eine alleinige Ausfahrt vom Bell-Areal direkt auf die Kantonsstrasse anlog heute, ist aufgrund des Verkehrsaufkommens nicht mehr möglich. Ziel ist es trotzdem, den Verkehr vom Bell-Areal möglichst schnell auf die Hauptachsen zu leiten. Zu diesem Zweck werden die Ausfahrten möglichst nahe zu den Hauptachsen platziert. Die Folge davon ist ein System mit drei unabhängigen Tiefgaragen und Ausfahrten auf zwei Seiten. So wird möglich, dass die Kantonsstrasse den Verkehr vom Bell-Areal aufnehmen kann. Auf eine Ein- bzw. Ausfahrt zu verzichten, hätte negative Folgen für das Verkehrssystem.</p> |



| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|------|---------------|---|--|---|
| | | | oberirdische Fahrtenaufkommen ist auf ein Minimum zu beschränken. | Das Erfordernis der Ein-/Ausfahrt «Waldheimstrasse Nord» ist im Weiteren mit der Areal-Grösse begründet. Die Autoparkplätze in den Einstellhallen werden gebäudenah angeordnet und auf zusätzliche unterirdische Verbindungsbauwerke soll zu Gunsten einer ökologischen Umgebungsgestaltung (Reduktion unterbaute und versiegelte Flächen) verzichtet werden. |
| 4.4) | | Sonderbauvorschriften (Erschliessung und Mobilität) & Mobilitätskonzept | Linksabbiegeverbot Ausfahrt «Waldheimstrasse Süd". Sofern der Verkehrsknotenpunkt Waldheimstrasse/Schachenstrasse überlastet ist, werden jene die die Einstellhalle im Bereich der Waldheimstrasse verlassen werden, die Meisterstrasse als Ausweichroute benutzen. Unter Berücksichtigung, dass der Antrag 4.3) berücksichtigt wird, ist als ergänzende Massnahme ein Linksabbiegeverbot vorzusehen. Dieses schützt das Quartier und die Bewohner entlang der Meisterstrasse vor zusätzlichem Verkehr und damit vor zusätzlichen Lärmemissionen und stärkt die Verkehrssicherheit. | Der Schutz von Quartierstrassen durch Schleichverkehr wird durch die Stadt im weiteren Projektverlauf vertieft geprüft und Massnahmen im Baubewilligungsverfahren entsprechend verfügt. |
| 5.1) | AXA | Sonderbauvorschriften (Bau- & Nutzungsvorschriften) | Fragen: Warum wurde der Perimeter nicht auf die nähere Umgebung bzw. direkte Anstösser ausgeweitet? Warum wurde AXA nicht früher aktiv kontaktiert? Warum wurde kein Verkehrskonzept für das gesamte Kriens Zentrum gemacht inkl. einer Verkehrsberuhigung der Obernauerstrasse? | Auf freiwilliger Basis wurden alle angrenzenden Parteien inklusive der Axa kontaktiert und an die öffentlichen Informationsanlässe persönlich eingeladen. Einzelne Vertreterinnen der Axa waren bei diesen Anlässen zugegen. Ein Einbezug von Parzellen, auf denen keine planerischen Massnahmen vorgesehen sind, in den |



| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|------|---------------|---|---|--|
| | | | Antrag: Überprüfung und Anpassung bzw. Ausweitung des heutigen Perimeters auf die umliegenden Quartiere. Aufgrund der Grösse des Geländes müsste ein Konzept für den gesamten Bereich «Alt Kriens» an der Obernauerstrasse erstellt werden. | Perimeter des Bebauungsplans ist nicht sachgerecht. Die Verkehrsgestaltung der K4 im gesamten Zentrum ist Gegenstand laufender gemeinsamer Planungen zwischen Kanton und Stadt Kriens. |
| 5.2) | | Gesamtverkehrskonzept & Mobilitätskonzept | Nach AXA fusst das Verkehrskonzept auf alten Grundlagen aus dem Jahr 2018. Somit gilt es die zukünftig erwartenden Verkehrsströme in eine Analyse miteinzubeziehen. Antrag: Überarbeitung des heutigen Erschliessungskonzepts mit Angabe von Varianten gesamtheitlich betrachtet für Kriens-Zentrum. Im Wesentlichen hat die Erschliessung über das Bell-Areal zu erfolgen wie auch zu funktionieren. | Vgl. zu Antrag 4.1. |
| 5.3) | | Sonderbauvorschriften (Bau- und Nutzungsvorschriften) | Die AXA schlägt das Andenken einer Redimensionierung des Projekts vor. Womit die Grösse des Gewerberaumes einzuschränken und die Wohnungsgrössen zu überdenken sind. Antrag: Prüfung einer Redimensionierung des Projekts (vgl. auch Ziff. 7) und Einbezug der bereits bestehenden Infrastruktur und bereits | Die Dimensionierung ist an die Bedürfnisse der Entwicklung der Stadt Kriens angepasst. So bedarf es einer qualitativen Verdichtung im Zentrum Kriens, welche mit der Entwicklung des Bell-Areals verfolgt wird. Die vorliegende Planung ist das Resultat eines umfangreichen und breit abgestützten, qualitätssichernden städtebaulichen Studienauftrags. Die Mischnutzung ist gemäss den städtebaulichen Leitlinien und auf gegenseitigen Wunsch von Logis |



| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|------|---------------|---|--|--|
| | | | vorhandenen Möglichkeiten in eine gesamtheitliche Planung. | <p>Suisse AG und der Stadt Kriens entstanden. Hiermit bleibt die gewerbliche Nutzung im Areal bestehen und das Quartier wird stärker durch Nicht-Bewohnende frequentiert. Durch die Mischnutzung werden Personen aus anderen Quartieren das Areal im Sinne eines städtischen und zentralen Quartieres besuchen.</p> <p>Für den Stadtrat Kriens kann ein qualitativer Stadtteil u.a. nur mit der Mischung von Arbeits- und Wohnnutzungen entstehen.</p> |
| 5.4) | | Sonderbauvorschriften (Erschliessung und Mobilität) & Mobilitätskonzept | <p>Die Strassen im Zentrum Kriens sind bereits heute regelmässig überbelastet. Der entstehende Mehrverkehr durch die Überbauung Bell-Areal muss in die Verkehrsanalyse miteinbezogen werden. Zudem wird die Parkplatzanzahl für die Gewerbekunden in den aktuellen Analysen wahrscheinlich zu knapp ausfallen. Nicht ersichtlich ist ausserdem der entstehende Verkehr von Zu- und Wegfahrten im Zusammenhang mit Ver- und Entsorgung im Zusammenhang der gewerblichen Nutzung. Zudem ist aus dem Bericht nicht ersichtlich wo Lieferwagen, Lastwagen und Spezialfahrzeuge parkieren, die nicht die Tiefgarage nutzen.</p> <p>Antrag: Ausarbeitung eines Mobilitätskonzepts, das auf konkreten, ganzheitlichen Annahmen in Varianten im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung beruht. Das Konzept muss auf das übergeordnete</p> | <p>Vgl. zu Antrag 4.1.</p> <p>Die Zu- und Wegfahrten im Zusammenhang mit der Entsorgung der gewerblichen Nutzung sowie die Erschliessung für Lieferwagen, Lastwagen und Spezialfahrzeuge werden im begleitenden Richtkonzept aufgezeigt und werden im Bauprojekt weiter konkretisiert.</p> |



kriens

| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|------|---------------|--|--|---|
| | | | Verkehrsnetz im Sinne einer Gesamtbetrachtung des Gemeindegebiets Kriens bzw. Luzern Süd abgestimmt sein. | |
| 5.5) | | Sonderbauvorschriften (Erschliessung und Mobilität) & Lärmschutzverordnung | <p>Die Verkehrsknoten rund um das Bell-Areal sind sowohl von zufriedenstellender, aber auch mangelhafter Qualität. Dies muss nach der AXA durch ein partnerschaftliches Vorgehen mit der AXA, der Logis Suisse AG und der Stadt Kriens angegangen werden, um negative Effekte auf die Anrainer zu vermeiden.</p> <p>Es sollen weniger Wohnungen und weniger Gewerbeflächen realisiert werden, um dem Verkehrsproblem entgegenzuwirken.</p> <p>Antrag: Vornahme einer ganzheitlichen Verkehrskonzeption (inkl. Lärmmessungen) mit allen möglichen Varianten, basierend auf aktuellen Werten, Messungen und Kenndaten, einschliesslich Prüfung der Erschliessung hauptsächlich übers Bell-Areal (Ziff.2)</p> | <p>Vgl. zu Antrag 4.1.</p> <p>Es gilt zu beachten, dass es bereits im heutigen Zustand (2021) ungenügende Verkehrsqualitäten bei gewissen Einfahrtsspuren auf die Kantonsstrasse und beim Knoten Linde auf der Luzernerstrasse gibt. Mit der Entwicklung auf dem Bell-Areal gibt es 2040 grundsätzlich keine grundlegenden neuen Engpässe in den relevanten Knoten, da eine starke Reduktion des Parkplatzangebots projektiert ist.</p> |
| 5.6) | | Entsorgungskonzept & Mobilität | Warum nicht eine Entsorgungsstelle mit entsprechender Zufahrt mittig im Areal planen? Das wäre gleichzeitig ein informeller Treffpunkt für die dort ansässige Bevölkerung. So könnte auch verhindert werden, dass die Entsorgungsstellen mit allen Nachteilen wie Geruchsemissionen oder der damit verbundene Lärm bei Transporten allein den Nachbarn aufgebürdet wird. | Zur Schaffung qualitativ hochwertiger Stadt- und Begegnungsräume wird der Verkehr und damit verbunden auch die Entsorgungsfahrten am Rande des Stadtteils abgewickelt. Es ist auch Vorgabe / Anspruch der Stadt und der Entsorgungsunternehmen, die Entsorgungsstellen möglichst an bestehenden Entsorgungsrouten, am Rand des Gebietes anzubieten, um die Fahrten zu reduzieren. Gestützt auf Richtkonzept, Mobilitäts- & |



| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|------|---------------|--|---|--|
| | | | <p>Antrag: Im Rahmen des vorzunehmenden Erschliessungs- und Verkehrskonzepts ist ein neues angepasstes Entsorgungskonzept zu erarbeiten.</p> | <p>Entsorgungskonzept besteht somit kein Bedürfnis zur Anpassung des Entsorgungskonzepts.</p> |
| 5.7) | | <p>Sonderbauvorschriften (Freiräume)</p> | <p>Anstelle des heute bestehenden Turbinenparks soll dieser mit voluminösen Bauten überbaut werden. Der Park soll neu ins Innere des Bell-Areals verschoben werden, wodurch wertvolle Grünfläche am heutigen Standort ersatzlos wegfällt.</p> <p>Der Planungsbericht statuiert ein hohes Interesse an Freiräumen, die öffentlich zugänglich sind. Freiräume gehören gemäss Planungsbericht zu den zentralen Räumen, um Qualitäten schaffen zu können. Der Turbinenpark als bestehender und gewachsener Park schafft diese Qualitäten für die umliegende Quartierbevölkerung bereits heute. Für die AXA ist nicht einleuchtend, warum dieser Grünraum beseitigt werden soll zu Gunsten der Bewohner des Bell Areals.</p> <p>Die AXA regt an, auf die vorgesehene Bebauung A1 zugunsten von mehr Grün, Aufenthaltsqualität und Behaglichkeit im öffentlichen Raum zu verzichten. Für die AXA stellt sich allenfalls auch die Frage, ob nicht auch der Baubereich A2 weggelassen werden könnte. Anzustreben ist einerseits eine andere Platzierung im Areal,</p> | <p>Das Teilgebiet A mit den Baubereichen A1, A2 und A3 bildet den Auftakt des Bell-Areals und bindet dieses ans Zentrum von Kriens an. Der Freiraum des heutigen Ringplatzes wird im Teilgebiet A durch den Freiraum «Ib», abgestimmt auf die geplante Bebauung, ersetzt. Anstelle des Ringplatzes wird eine mit Bäumen und einer Einfassung gerahmte Grünfläche mit einer Grösse von mindestens 900 m² festgelegt (vgl. Art. 22 SBV und Situationsplan). Zusätzlich wird gegenüber der Busschleife, mit dem Freiraum «Ia», ein weiterer, grossflächiger öffentlicher Platz geschaffen.</p> <p>Das Areal wird offen gestaltet. Mit zahlreichen Begegnungszonen, Raum für Dienstleistungen im Erdgeschoss und Freiräumen wird qualitativ hochwertiger städtischer Aufenthaltsraum geschaffen. Von diesen Räumen profitieren sowohl Bewohnende des Bell-Areals als auch Bewohnende anderer Quartiere.</p> |



| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|------|---------------|---|--|--|
| | | | <p>andererseits generell eine Reduktion der vorgesehenen Gewerbefläche. Das hätte auch den Vorteil, strassenseitig mehr Platz (u.a. auch für Fussgänger und Velos) und damit mehr Sicherheit zu schaffen.</p> <p>Antrag: Verzicht auf den Baubereich A1 zugunsten mehr Grünfläche bzw. Realisierung eines Parks mit guter Aufenthaltsqualität. Redimensionierung und Verzicht des Baubereichs A2 zugunsten von mehr Verkehrsraum (Langsamverkehr, Fussgänger) sowie Grünraum.</p> | |
| 5.8) | | Sonderbauvorschriften (Gesamtwirkung) | <p>Gemäss den Sonderbauvorschriften zum Bebauungsplan (Art. 29) soll auf städtebaulicher Ebene eine gute Gesamtwirkung erreicht werden.</p> <p>Es stellt sich auch die Frage, welche Stellung der Stadt bei der Entwicklung des Bell-Areals zukommt und wie unvoreingenommen sie ist. Musste nicht die Stadt Kriens bezüglich Aussenwirkungen (Verkehr, Lärm, Entsorgung, Erhalt von Grünraum etc.) die Interessen der Quartierbevölkerung und Anrainer auch in einem Gesamtkontext betrachten und wahrnehmen?</p> | <p>Die Stadt Kriens strebt eine gesamtheitliche, qualitativ hochwertige städtebauliche Entwicklung an. Die Entwicklung eines grossen und zentrumsnahen Industriearials, wie es das Bell-Areal darstellt, beinhaltet ein grosses Potential für eine solche Entwicklung. Durch den offenen Charakter des Quartiers und die teilweise öffentliche Zugänglichkeit soll ein belebter neuer Stadtteil entstehen, von dessen Qualitäten auch die Nachbarschaft profitiert.</p> <p>Die verschiedenen Interessengruppen wurden intensiv in den Planungsprozess einbezogen. So hat sich das Projekt an den vorgegebenen Leitsätzen zu orientieren und zu messen.</p> |
| 6.1) | Grüne Kriens | Sonderbauvorschriften (Bau- und Nutzungsvorschriften) | Der Anteil der Gewerbenutzung ist deutlich zu erhöhen, mindestens jedoch auf 20'000 m2. Es ist | Vgl. zu Antrag 2.1. |



| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|------|---------------|-----------------------------------|--|--|
| | | | zu prüfen, ob der Anteil «nicht Wohnen im Erdgeschoss» erhöht werden kann. | |
| 6.2) | | Sonderbauvorschriften (Freiräume) | Mit Ausnahme der Freiräume entlang des Eschenweges sollen Plätze und Aussenräume generell öffentlich zugänglich sein. Die Grösse der Freiräume und Plätze ist in den Sonderbauvorschriften festzuhalten. Art. 23-26 der Sonderbauvorschriften sind anzupassen. | Vgl. zu Antrag 2.3. |
| 6.3) | | Denkmalschutz | Es ist zu prüfen, ob das Verwaltungsgebäude erhalten werden kann. | <p>Das Verwaltungsgebäude ist im Bauinventar als erhaltenswertes Objekt aufgeführt.</p> <p>Grundlagenabklärungen haben ergeben, dass unter anderem auf Grund der Entstehung des Verwaltungsgebäudes in verschiedenen Bauetappen, grosse strukturelle Defizite vorhanden sind und damit erhebliche bauliche Massnahmen zum Erhalt des Gebäudes notwendig wären (Statik, Behindertentauglichkeit, Brandschutz, Schallschutz, Energie, Haustechnik) und die Wirtschaftlichkeit voraussichtlich nicht gegeben ist.</p> <p>Nach Einschätzung der kantonalen Denkmalpflege weist das Verwaltungsgebäude keinen Substanzwert, sondern lediglich einen gewissen identitätsstiftenden Wert in Verbindung mit dem Kulturquadrat auf.</p> <p>Auf Basis dieser Erkenntnisse wird mit der Festlegung des Baubereichs A2 ein Neubau ermöglicht. Die bestehende Ankunftssituation ist auf</p> |



| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|------|---------------|-----------------------------------|--|---|
| | | | | die Geschichte zurückzuführen und soll deshalb erhalten werden. Siehe dazu auch «Zentrumsentwicklung und Entwicklung Obernauer- und Luzernerstrasse» der Stadt Kriens. Mit dem Baubereich A2 und der Baulinie I wird diese Lagequalität erhalten (vgl. Situationsplan und Kap. 2.2.5 und 2.3.2 Planungsbericht). |
| 6.4) | | Sonderbauvorschriften (Mobilität) | Auf dem Bebauungsplan Bell-Areal sind die Parkplätze auf max. 0.2 pro Wohneinheit (autofreies Wohnen) zu beschränken. Parkplätze für Gewerbenutzungen sind auf den Minimalbedarf gemäss VSS-Norm 40 281 «Parkieren» zu beschränken. | Vgl. zu Antrag 3.1. Die Autoparkplätze fürs Gewerbe entsprechen bereits dem Minimalwert (20% Normbedarf) der VSS-Norm. (vgl. Mobilitätskonzept, Tab. 5) |
| 6.5) | | Sonderbauvorschriften (Mobilität) | Mit flankierenden Massnahmen ist die Sicherheit für den Veloverkehr auf der Schachenstrasse zu erhöhen. | Vgl. zu Antrag 3.2. |
| 6.6) | | Sonderbauvorschriften (Mobilität) | Eventualantrag: Mithilfe einer Dosieranlage sind die Anzahl Fahrten aus dem Bell-Areal während der Morgen- und Abendspitzenstunden der Verkehrskapazität des übergeordneten Strassennetzes anzupassen. Begründung: Falls das Parkplatzangebot im Bebauungsplanareal nicht deutlich gesenkt wird, muss mit einer entsprechend hohen Überlastung der Waldheimstrasse und des Zumhofweges gerechnet werden. Damit die angrenzenden Quartiere erreichbar bleiben, ist zu verhindern, | Die Sonderbauvorschriften werden in Rücksprache mit den kantonalen Fachstellen dahingehend ergänzt, dass das Mobilitätskonzept mit einem Monitoring zu prüfen ist. Sollte die tatsächliche Verkehrserzeugung die Annahmen des Verkehrsgutachtens und des Mobilitätskonzeptes überschreiten sind geeignete Massnahmen wie beispielsweise eine Dosieranlage zu ergreifen. |



| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|------|---------------|---|--|--------------------------------------|
| | | | dass der Verkehr aus dem Bell-Areal die Quartierstrassen verstopft. | |
| 6.7) | | Sonderbauvorschriften (Mobilität) | Es dürfen maximal 15 oberirdische Parkplätze errichtet werden. Art. 33 «Abstellplätze für Personenwagen» der Sonderbauvorschriften ist anzupassen. | Vgl. zu Antrag 2.2. |
| 6.8) | | Lärmschutz | Allfällige Gesuche für Ausnahmegewilligungen zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte bei Gebäuden mit lärmempfindlichen Räumen nach Art. 31 Abs. 2 Lärmschutzverordnung (LSV) sind auf dem gesamten Bebauungsplangebiet abzulehnen. | Vgl. zu Antrag 3.3. |
| 6.9) | | Lärmschutz | Auf der Obernauerstrasse sind lärmindernde Massnahmen an der Quelle zu realisieren (Temporeduktion, lärmarter Belag). | Vgl. zu Antrag 3.3., zweiter Absatz. |
| 7.1) | glp | Sonderbauvorschriften (Bau- und Nutzungsvorschriften) | Der Anteil «nicht Wohnen im Erdgeschoss» soll höher ausgelegt werden. | Vgl. zu Antrag 2.1. |
| 7.2) | | Sonderbauvorschriften (Freiräume) | Mit Ausnahme der Freiräume entlang des Eschenweges sollen Plätze und Aussenräume generell öffentlich zugänglich sein. Die Grösse der Freiräume und Plätze ist in den Sonderbauvorschriften festzuhalten. Art. 23-26 der Sonderbauvorschriften sind anzupassen. | Vgl. zu Antrag 2.3. |



| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|------|---------------|---|--|---|
| 7.3) | | Denkmalschutz | Aus Sicht der glp ist es nicht erstrebenswert, das alte Verwaltungsgebäude zu erhalten. Eine Prüfung der Schutzwürdigkeit ist nicht angezeigt. Im gesamten Projekt sind bereits genügend alte Elemente berücksichtigt. Grundsatz: Es wird primär für die Zukunft gebaut nicht für die Vergangenheit. | Vgl. zu Antrag 6.3. |
| 7.4) | | Sonderbauvorschriften (Erschliessung & Mobilität) | Günstige Voraussetzungen schaffen für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Wichtig ist die Festlegung einer ausreichend zurückversetzten Baulinie entlang der Obernauerstrasse, damit mindestens eine durchgehende Busspur möglich wird, talwärts steckt der Bus oft im Stau. | Die Baubereiche entlang der Obernauerstrasse wurden mit den kantonalen Fachstellen abgestimmt und berücksichtigen das aktuelle Strassenbauprojekt der K4. Eine Busbevorzugung ist darin enthalten, z.B. mittels Lichtsignalanlagen und Einfahrtsdosierungen. Die bestehende Verengung des Strassenraumes der Obernauerstrasse ist auf die Geschichte zurückzuführen, schafft eine Ankunftssituation für Kriens. Siehe dazu auch «Zentrumsentwicklung und Entwicklung Obernauer- und Luzernerstrasse» der Stadt Kriens. |
| 7.5) | | Sonderbauvorschriften (Mobilität) | Auf dem Bebauungsplan Bell-Areal sind die Parkplätze auf max. 0.2 pro Wohneinheit (autofreies Wohnen) zu beschränken. Parkplätze für Gewerbenutzungen sind auf den Minimalbedarf gemäss VSS-Norm 40 281 «Parkieren» zu beschränken. | Vgl. zu Antrag 3.1. und 6.4. |



| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|------|---------------|---|---|--|
| 7.6) | | Sonderbauvorschriften (Mobilität) | Mit flankierenden Massnahmen ist die Sicherheit für den Veloverkehr auf der Schachenstrasse zu erhöhen. | Vgl. zu Antrag 3.2. |
| 7.7) | | Sonderbauvorschriften (Mobilität) | Es dürfen maximal 15 oberirdische Parkplätze errichtet werden. Art. 33 «Abstellplätze für Personenwagen» der Sonderbauvorschriften ist anzupassen. | Vgl. zu Antrag 2.2. |
| 7.8) | | Lärmschutz | Allfällige Gesuche für Ausnahmegewilligungen zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte bei Gebäuden mit lärmempfindlichen Räumen nach Art. 31 Abs. 2 Lärmschutzverordnung (LSV) sind auf dem gesamten Bebauungsplangebiet abzulehnen. | Vgl. zu Antrag 3.3. |
| 7.9) | | Lärmschutz | Auf der Obernauerstrasse sind lärmindernde Massnahmen an der Quelle zu realisieren (Temporeduktion, lärmarter Belag). | Vgl. zu Antrag .3.3., zweiter Absatz. |
| 8.1) | SP | Sonderbauvorschriften (Art. 9 Wohnanteil) | Da im Gebiet Bell-Mitte in den Erdgeschoss Gemeinschaftsräume vorgesehen sind, regt die SP an, dass diese Gemeinschaftsräume zu den gleichen Konditionen auch den umliegenden Quartieren zur Verfügung gestellt werden. Einerseits um die Quartiere miteinander zu vernetzen und andererseits auch um Raum für die Quartiere im Sinne von Allmend-Räumen zur Verfügung zu stellen, da solche Räume in den umliegenden Quartieren weitgehend fehlen. | Dieser Antrag wird der Logis Suisse AG weitergeleitet und wird auch vom Stadtrat begrüsst. |



| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|------|---------------|--|---|---|
| 8.2) | | Sonderbauvorschriften (Art. 10 Gemeinnütziger Wohnungsbau) | <p>Die SP erachtet es als sehr wichtig, dass der Anteil gemeinnütziger Wohnraum in diesem Stadtteil möglichst hoch angesetzt wird. Ebenfalls sehr wichtig ist uns, dass der Mehrwert, welcher bei der Um- respektive Aufzonung entsteht, angemessen dafür eingesetzt wird, um den Maximalanteil von 50% gemeinnützigem Wohnraum zu ermöglichen. Eine Querfinanzierung von Wohneigentum mit der Mehrwertabgabe an die Stadt Kriens dagegen widerspricht dem Zweck der Mehrwertabgabe. Fürs Wohneigentum soll die Mehrwertabgabe ordentlich in den Fond für die Mehrwertabgabe eingezahlt werden. Wir erachten es deshalb als sehr wichtig, dass die Höhe der Mehrwertabgabe früh seriös abgeklärt wird, damit die Zahlen und Fakten bereits bei der 1. Lesung im Stadtparlament zur Verfügung stehen.</p> <p>Dass lokale und regionale Wohnbaugenossenschaften die Möglichkeit erhalten sollen, Bauten auf dem Bell-Areal zu erstellen, erachten wir als sehr wichtigen und richtigen Schritt. Da die Kosten beim Landerwerb wesentlich dazu beitragen, dass lokale und regionale Wohnbaugenossenschaften überhaupt aktiv werden können, sollen entsprechende Grundstückteile auch von der Mehrwertabgabe befreit werden können, wenn es darum geht, dass Wohnbaugenossenschaften Land erwerben und eigene Projekte innerhalb des Bauprojekts Bell-Areal realisieren können. Entsprechende vertragliche Regelungen wären politisch</p> | <p>Es wird gemeinnütziger Wohnraum zur Verfügung gestellt. Der Anteil wird mindestens 40 bis 50 % des Wohnraums ausmachen (vgl. Art. 10 SBV). Womit eine Fläche von ca. 26'200m² bis 32'750m² gemeinnützig vermietet wird.</p> <p>Die Mehrwertermittlung erfolgt durch unabhängige, externe Fachpersonen und wird zusätzlich einer Prüfung durch Experten/Expertinnen unterzogen. Der Bericht über die Ermittlung und Verwendung des Mehrwertausgleichs wird Teil der Dokumente für die 1. Lesung im Einwohnerrat sein.</p> |



| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|------|---------------|---|---|---|
| | | | auszudiskutieren, öffentlich aufzulegen und die Finanzkompetenzen politisch abzusegnen. | |
| 8.3) | | Sonderbauvorschriften (Art. 13 Abstände) | Die Möglichkeit einzelne Baukörper in der geschlossenen Bauweise zu erstellen, kann die SP im Sinne einer optimierten Flächenausnutzung unterstützen. Allerdings soll diese aus Sicht der SP nur möglich sein, wenn der Baukörper als einzelwirkend ersichtlich bleibt. Entweder wird dies durch einen Versatz in der Höhe, resp. in der Fassadenflucht oder mit einer angepassten Materialisierung/Farbgebung ermöglicht. Dadurch soll die Möglichkeit einer monotonwirkenden Fassadengestaltung eingeschränkt und somit die architektonische Vielfalt gefördert werden. | Die Planung ist das Ergebnis eines umfangreichen und breit abgestützten, qualitätssichernden Studienauftrags. Die Bebauungstypologie reagiert auf das heterogene Umfeld und ist mittels Baulinien gesichert. Die geplante Gebäudestellung begünstigt zudem eine Nachtauskühlung und reagiert damit auf den Klimawandel. Alle Bauten und Anlagen sowie Freiräume sind so zu gestalten, dass u.a. hinsichtlich Massstäblichkeit, Formensprache, Gliederung sowie Material- und Farbwahl eine besonders gute Gesamtwirkung entsteht. Zur Sicherstellung der hohen städtebaulichen und architektonischen Qualität sind u.a. Baugesuche für Neubauten dem Fachgremium der Stadt Kriens zur Beurteilung zu unterbreiten (vgl. Art. 28 SBV). Zudem ist eine etappierte Bebauung des Areals möglich, was die Vielfalt begünstigt (vgl. Art. 29 SBV). |
| 8.4) | | Sonderbauvorschriften / (Art. 22 Dachaufbauten für Dachnutzung) | Durch die zum Teil bereits hohen Traufhöhen entsteht eine Überbauung, die zwar noch unter der 30metrigen-Hochhausgrenze liegt, diese teilweise nur knapp unterschreitet. Um die «künstliche» Überhöhe einzuschränken, erachtet die SP es als sinnvoll ab einer Anzahl von fünf Stockwerken das Minimalmass des Rücksprungs | Das Richtprojekt sieht eine gestaffelte Höhenentwicklung vor, welche im Bebauungsplan festgelegt wird. Die Lage der Hochbauten wird durch Baubereiche und Teilbaubereiche bestimmt, welche durch verschiedene Baulinien und durch maximal zulässige Höhenkoten (flächig oder pro Fassadenabschnitt) begrenzt sind (vgl. |



| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|------|---------------|--|---|--|
| | | | <p>von 0,5 Meter zu erhöhen. Die SP fordert ab dieser Höhe die Einhaltung einer 45 Grad-Regel. Dies bedeutet, dass das Mass des minimalen Rücksprungs der Höhe der entsprechenden Dachaufbauten entsprechen muss. Ausnahmen für äusserst schmale Aufbauten (wie Kamine) sollen dennoch möglich sein.</p> | <p>Situationsplan). Zusätzlich sind die maximale oberirdische Geschossfläche pro Baubereich (vgl. Art. 11 SBV) und die minimale Innenhofgrösse der Baubereiche A1 und A3 (vgl. Situationsplan) festgelegt und damit sichergestellt, dass nicht der ganze Baubereich bebaut werden kann. Eine weitere Einschränkung wird als nicht sinnvoll erachtet.</p> <p>Die im Antrag vorgeschlagene Regelung würde zu einer unruhigen Erscheinung und hohen Fassadenoberflächenanteilen führen und nicht mehr die Qualitäten des jurierten Siegerprojektes aufweisen.</p> |
| 8.5) | | <p>Sonderbauvorschriften (Art. 23-28 Freiraum)</p> | <p>Für die zukünftige Nutzung der Grün- und Freiflächen wird entscheidend sein, ob und wie mit Verträgen oder Dienstbarkeiten der öffentliche Charakter dieser Räume gestaltet wird. In den Artikeln 23-28 wird ebenfalls sehr differenziert beschrieben, wie die Freiräume zu gestalten sind. Die SP erachtet es als sehr wichtig, dass diese Freiräume möglichst oft entsiegelte Oberflächen aufweisen, damit die angestrebte Versickerung des Regenwassers auf der Grundstücksfläche realisiert werden kann. Die dabei entstehende Verdunstung hilft an Hitzetagen auch dabei, die Überbauung zu kühlen. Bei oberirdischen Parkfelder ist darauf zu achten, dass sie nur kurzzeitig belegt werden können und dank der entsiegelten Flächen z.B. auch zu Aussenbereiche für die</p> | <p>Das Mindestmasse an versickerungsfähigen Flächen und nicht unterbaubaren Bereichen sind in Art. 36 und Art. 38 SBV definiert und gesichert (vgl. auch Richtkonzept Umgebung sowie Versickerungs- und Retentionskonzept). Im Übrigen sind u.a. Freiräume so zu gestalten, dass hinsichtlich Gebrauchs- und ökologischem Wert eine besonders gute Gesamtwirkung entsteht (vgl. Art. 28 SBV). Beim zweiten Teil des Antrags zum «Riegel» ist nicht nachvollziehbar, um welches Gebäude es sich handelt. Es wird davon ausgegangen, dass entweder Halle 7 gemeint ist, die erhalten werden soll oder es handelt sich um das neuere Bestandsgebäude (Nachbarliegenschaft) westlich von Baufeld B5. Eine Öffnung des Areals nach Westen ist ohne Abbruch des Gebäudes nicht</p> |



| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|------|---------------|--|--|--|
| | | | <p>Gemeinschaftsräume umfunktioniert werden könnten. Die SP erachtet es als sehr wichtig, dass der heutige «Riegel» in den Kaltluftströmen mit der Überbauung des Bell-Areals geöffnet wird. Nur so lassen sich langfristig weiter talabwärts gelegene Quartiere der Stadt Kriens an Hitzetagen nachts ausreichend abkühlen.</p> | <p>möglich und ein Abbruch aufgrund der Öko-Bilanz nicht sinnvoll. Der vorliegende Fachbericht «Klimaanalyse» zeigt auf, dass dank der offenen Bebauungstypologie auf dem Bell-Areal eine angemessene Luftströmung und Auskühlung des Areals sichergestellt werden kann.</p> <p>Grundsätzlich kann festgestellt werden, dass sich durch die aufgelockerte Bebauung die Luftdurchströmung für die umliegenden Gebiete verbessert.</p> |
| 8.6) | | <p>Sonderbauvorschriften (Art. 33 Abstellplätze für Personenwagen)</p> | <p>Die SP regt an, dass nur 320 Parkfelder in diesen Tiefgaragen realisiert werden, da die gesamte Überbauung bereits bestens an den öffentlichen Verkehr angeschlossen ist. Würde wie geplant eine Buslinie durchs Ränggloch nach Malers realisiert, so würde das Wohnen und Arbeiten in der neuen Überbauung auf dem Bell-Areal nochmals attraktiver. Wenn 350 Parkfelder realisiert werden sollen, soll auch darauf geachtet werden, dass eine allfällige Überkapazität an Parkfeldern der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden kann. Dass nur wenige oberirdische Parkfelder realisiert werden können, ist aus Sicht der SP der komplizierten Anbindung des Verkehrs ans Bell-Areal angrenzenden Teilstück der Luzerner-/ Obernauerstrasse geschuldet. Insbesondere müssen komplizierte Ein- und Ausfahrtsregeln auf die Luzerner-/Obernauerstrasse beachtet werden, welche den Zugang mit dem Personenwagen erschweren. Die</p> | <p>Zum Angebot an Autoparkplätzen: Vgl. zu Antrag 3.1.</p> <p>Zur Erschliessung: Vgl. zu Antrag 4.3.</p> <p>Die Strategie unter Ziff. 3 des Mobilitätskonzepts baut auf den genannten Punkten auf. So ist etwa Stossrichtung 4 explizit dem Mobilitätsmanagement für Unternehmer:innen gewidmet.</p> |



| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|------|---------------|---|--|---|
| | | | SP erachtet es als wichtig, dass bei der Vergabe der Gewerbeflächen an Unternehmer:innen auch darauf geachtet wird, wie viel «Laufkundschaft» mit Personenwagen entsteht. Insbesondere bei Restaurants mit Take-aways ¹ wäre darauf zu achten, dass auf dem Areal keine unerwünschten Fahrten oder heute noch nicht absehbare Parkfelder entstehen. | |
| 8.7) | | Sonderbauvorschriften (Art. 34 Energiestandard) | Die neue Überbauung soll mindestens den Standard eines 2000-Watt-Areals erfüllen und ausschliesslich mit erneuerbaren Energien betrieben werden. Gemäss Fachbericht Energie, Stadtklima und ökologische Nachhaltigkeit bietet das Grundstück mit Erdsonden im oberen Teil, Energiepfählen, Abwasserwärme-Rückgewinnung sowie Photovoltaik und thermischen Solaranlagen sehr gute Möglichkeiten, um auch diese Anforderungen mit erprobten, technisch ausgereiften sowie bezahlbaren Verfahren zu erfüllen. Ähnliches in Sanierungen bei bereits bestehenden Gebäuden zu realisieren, ist um einiges schwieriger und komplizierter. Deshalb wäre es auch falsch dieses Potential brach liegen zu lassen und das Bell-Areal «nur» mit Fernwärme zu versorgen. Eine autarke, also arealeigene Energieproduktion hätte den Vorteil, dass zukünftige Kriens Fernwärme-Netze noch über ausreichend Kapazität für die bereits | Die Versorgung mit Wärme hat ausschliesslich mit erneuerbarer Energie oder Abwärme zu erfolgen (vgl. Art. 35 Abs. 3 SBV). Die Wärmeversorgung wird im Rahmen des Bauprojektes genauer definiert. Ein Wärmeverbund mit ausschliesslicher Quelle Bell-Areal muss jedoch bereits heute ausgeschlossen werden, da zu wenig Energieträger lokal verfügbar sind. Es müssten Energieträger zugeführt werden, wie z.B. Holz, was zu unerwünschten, nicht unwesentlichen Transportfahrten führen würde. Für den geplanten Wärmeverbund kann aus Sicht des Stadtrates ein potentieller Anschluss des neuen Stadtteils insgesamt befördernd wirken. |

¹ Negativ-Beispiel: Subway und Restaurant Nooch in der Mobimo Überbauung am Mattenhof mit einem von der Nidfeldstrasse her den Radweg querenden, improvisierten Parkfeld.



| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|------|---------------|--|---|---|
| | | | <p>bestehenden Gebäude in der Stadt Kriens hätten. Auch die Idee einer «Überproduktion» an Energie auf dem Bell-Areal mit der Möglichkeit eines lokalen Wärmeverbundes wäre zu prüfen, da damit der neue, visionäre Stadtteil Bell-Areal auch zum Energieproduktionsstandort für anliegende Quartiere oder Gebäude werden könnte.</p> <p>Angesicht der Fristen bis zur Realisierung des Bell-Areals wäre es äusserst geschickt, wenn die Stadt Kriens mögliche Standorte von neuen Fernwärme-Zentralen sowie deren Verteilernetzen geklärt hätte. So könnten auch allenfalls das Bell-Areal querende Versorgungsleitungen, Verteilerknoten zwischen den einzelnen Netzen oder gemeinsame technische Standards noch rechtzeitig eingeplant werden.</p> | |
| 8.8) | | Sonderbauvorschriften (Art. 37 Entsorgung) | <p>Es soll innerhalb des Überbauungsperimeters die notwendige Fläche an Entsorgungseinrichtungen geschaffen werden, um die Entsorgung von Kehricht, Papier, Grünabfall, Karton und Glas zu ermöglichen. Es ist zu prüfen, ob die Glasentsorgung auch den umliegenden Quartieren zur Verfügung gestellt werden kann. Diese Entsorgungsstellen sollen mehrheitlich unterirdisch mittels Unterflur-Container geschaffen werden. Oberirdische Lösungen sind zu vermeiden.</p> | <p>Ein Entsorgungskonzept, welches die geplanten Entsorgungsstellen verortet, ist Bestandteil des Richtkonzeptes (vgl. Entsorgungskonzept). Der Bedarf und das Angebot wurden mit den zuständigen Stellen abgestimmt. Ein Bedarf nach einer zusätzlichen Glas- / Metall-Sammelstelle ist nicht gegeben.</p> |



| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|------|---------------|---|--|---|
| 9.1) | SVP | Sonderbauvorschriften (Mobilität und Erschliessung) | <p>Die Verkehrserschliessung wird grundsätzlich begrüsst. Insgesamt sind drei Zufahrten zu den Parkhäusern geplant. Zwei Parkhauszufahrten erfolgen über die Waldheimstrasse. Dieser Verkehr mündet schliesslich in die Schachenstrasse. Die SVP Kriens hat in der Vergangenheit stets die Bedeutung des Strassenzuges Schachen-/Amlehnstrasse als Entlastungsstrasse für die Hauptverkehrsschlagader Luzernerstrasse hinausgestrichen. Mit dem zusätzlichen Verkehr wird diese Funktion einmal mehr unterstrichen. Es ist wichtig, dass das bestehende Temporegime von 40 km/h und die durchgehende Befahrbarkeit dieser Strasse beibehalten werden. Nur so lässt sich ein Verkehrskollaps verhindern.</p> <p>Aus diesem Grund dürfen der Bebauungsplan und die Teilzonenplanänderung nicht für die Einführung von Tempo 30 auf der Schachen-Amlehnstrasse oder bauliche Verkehrsschikanen durch die Hintertüre missbraucht werden.</p> | Tempo-30 auf der Schachen-Amlehnstrasse ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans Bell-Areal. |
| 9.2) | | Sonderbauvorschriften (Bau- und Nutzungsvorschriften) | <p>Die SVP erachtet den geplanten Gewerbeanteil am Gesamtprojekt von 20% als zu tief angesetzt. Die SVP begrüsst einen höheren Prozentsatz. Aufgrund der geopolitischen Gesamtlage dürfte die Nachfrage nach Produktionsstätten in der Schweiz für KMU-Betriebe zulegen. Auch bezüglich Wertschöpfung ist ein höherer Gewerbeanteil für die Stadt von Interesse. Kriens soll nicht vollends zu einer Schlafstadt</p> | Vgl. zu Antrag 2.1. |



| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|-------|---|---|--|---|
| | | | verkommen und auch attraktive Arbeitsplätze anbieten. | |
| 10) | Bau-, Umwelt- und Verkehrskommission (BUVK) | Bauökologie | Die Kommission beschliesst im Rahmen der Mitwirkung zum Bebauungsplan Bell-Areal, dass der Bauökologie ein höheres Gewicht gegeben werden soll, z.B. mit Baustoffrecycling auf der Baustelle. | Die Bauökologie, das umweltschonende Bauen, wird durch eine ressourcenarme und schadstofffreie Bauweise sichergestellt. Die Erfüllung der Zielvorgaben des 2000-Watt-Areal-Labels (vgl. Art. 34 SBV) gewährleisten übergeordnet einen verantwortungsbewussten Umgang mit Ressourcen. Der Erhalt mehrerer historischer Gebäude (vgl. Art. 14 bis 16 SBV) sowie Bestandelementen (vgl. Art. 26 Abs. 2 SBV) ist vorgegeben und ein weiterer, substantieller Beitrag zur Bauökologie. Zudem ist geregelt, dass mit dem Baugesuch ein Biodiversitäts- und Klimakonzept (vgl. Art. 27 Abs. 6 SBV) einzureichen ist. Auf Stufe Bebauungsplan werden die vorgesehenen Regelungen und Vorgaben bezüglich Bauökologie als zielführend und ausreichend erachtet. |
| 11.1) | Pro Velo Luzern | Sonderbauvorschriften (Erschliessung und Mobilität) | Für Pro Velo ist entscheidend, dass die Fahrradverbindung von Kriens nach Luzern verbessert wird. Pro Velo Luzern versteht darunter direktere und schnellere Verbindungen, die zugleich auch sicherer sind. Dies könnte geschehen, indem für Velos eine Verbindung vom Schappeweg in die Schachenstrasse (Velostrasse, vgl. luzernmobil.ch «velokarte») geschaffen wird. Pro Velo ist sich bewusst, dass in diesem Bereich der Überbauung eine | Nach dem Gesamtverkehrskonzept (GVKK) der Stadt Kriens soll die Attraktivität für Velofahrende weiter gesteigert werden. Darunter gilt es auch die Achse Kriens-Luzern aufzuwerten. Im Bebauungsplan werden öffentliche Fuss- und/oder Veloverbindungen festgelegt. Mit der Rechtskraft des Bebauungsplans sind diese verbindlich. |



| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|-------|---------------|---|---|--|
| | | | Begegnungszone entstehen soll, die Velofahrenden sollen mit angepasster Geschwindigkeit, ohne schieben und hindernisfrei in Richtung Stadt Luzern und in Richtung westlichem Stadtteil Kriens verkehren können. Hindernisfrei soll die Verbindung insbesondere auch für Cargo-Fahrräder und Fahrräder mit Anhänger sein. Eine Abbildung dieser Verbindung soll im Bebauungsplan sichtbar sein. | Im Dokument «Arealerschliessung Gesamtkonzept» ist die Veloverbindung ebenfalls festgehalten und es wird eine Lösung für den Anschlusspunkt Schachenstrasse aufgezeigt. |
| 11.2) | | Sonderbauvorschriften (Erschliessung und Mobilität) | Grundsätzlich begrüsst Pro Velo Luzern autoarmes wohnen. Weiter ist Pro Velo Luzern klar der Ansicht, dass die Parkplätze untertags am richtigen Ort geplant sind. An einer solchen zentralen Stelle, inmitten einer Stadt, mit unmittelbarer Anbindung an den öffentlichen Verkehr und Fahrradweg in Richtung Stadt sollte aber autofreies Wohnen mit maximal 0.2 Parkplätze pro Wohnung angestrebt werden. Falls tatsächlich 0.5 Parkplätze pro Wohnung geplant werden sollen, ist zwingend zu hinterlegen, dass ausschliesslich Bewohnende und Geschäftstreibende des neuen Bell-Areals diese mieten oder erwerben dürfen. | Die Autoparkplätze für Bewohner und Beschäftigte sind nicht öffentlich zugänglich. Die Autoparkplätze für Besucher und Kunden werden mit Gebühren bewirtschaftet, wobei sich die Tarife nach dem Reglement über Gebühren für das Parkieren auf öffentlichem Grund der Stadt Kriens richten (vgl. Art. 33 SBV). Zum Angebot an Autoparkplätzen: vgl. zu Antrag 3.1. |
| 11.3) | | Sonderbauvorschriften (Erschliessung und Mobilität) | Wenn wie geplant die Ausfahrten an die Waldheimstrasse grenzen, werden die Autofahrenden die Kreuzung Waldheimstrasse – Schachenstrasse nutzen und Richtung Luzern und Autobahn – insbesondere zu den Stosszeiten – nicht via Gemeindehausstrasse in die | Vgl. zu Antrag 4.3. |



kriens

| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|-------|---------------|---|--|---|
| | | | Luzernerstrasse einbiegen, sondern am Bellpark vorbei weiter die Schachenstrasse und Amlehnstrasse nutzen. Schachen-, Amlehn- und Langsägestrasse sind jedoch die entscheidenden Fahrradstrassen in der Region Kriens/Luzern. MIV Mehrverkehr auf dieser Verbindung ist unfallfördernd, auch die Mehrbelastung der angesprochenen Kreuzung mit dem Gefälle ist nicht geeignet, um zusätzlichen motorisierten Individualverkehr zu planen. Aus diesem Grund sollte eine massgebliche Reduktion der Parkplätze auf Seite Waldheimstrasse erfolgen. | |
| 11.4) | | Sonderbauvorschriften (Erschliessung und Mobilität) | Die seit langem unbefriedigende Situation bei der Schachen- und Amlehnstrasse muss verbessert werden, bevor der Mehrverkehr durch die Überbauung Bell-Areal die Gefahrensituation verschärft. Das Beispiel der weiterführenden Veloachse Taubenhaus- Bruchstrasse zeigt Möglichkeiten auf: Partieller Einbahnverkehr und T30. | Nach dem Gesamtverkehrskonzept (GVKK) der Stadt Kriens soll die Attraktivität für Velofahrende weiter gesteigert werden. Darunter gilt es auch die Achse Kriens-Luzern aufzuwerten, welche Massnahmen hier fällig sein werden, wird ausserhalb dieses Projekts geprüft. Im Dokument «Arealerschliessung Gesamtkonzept» ist die Veloverbindung ebenfalls festgehalten und es wird eine Lösung für den Anschlusspunkt Schachenstrasse aufgezeigt. |
| 11.5) | | Sonderbauvorschriften Erschliessung und Mobilität & Mobilitätskonzept | Pro Velo Luzern schlägt vor, das überarbeitete Mobilitätskonzept als Reglement dem Projekt zu hinterlegen. Wird dieses nur wegweisend formuliert fehlt die Verbindlichkeit. Insbesondere sollte die oberirdische Nutzung des Areales klar geregelt werden. Oberirdische Parkplätze sind, wie in der Arealerschliessung aufgezeigt nur in | Das Mobilitätskonzept ist begleitend, wobei wichtige Eckpunkte in den Sonderbauvorschriften definiert werden. Zudem wird in Art. 34 SBV ergänzend ein Monitoring vorgeschrieben. Das heisst, das Mobilitätskonzept ist mit einem Monitoring zu prüfen und falls die tatsächliche Verkehrserzeugung die Annahmen gemäss |



| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|------|-----------------------|------------------|---|---|
| 12.1 | Gewerbeverband Kriens | | <p>minimaler Anzahl und ausschliesslich an den angrenzenden Strassen möglich. Die Anlieferung findet nur unterirdisch statt (Feuerwehr und Umzug mit Fassadenlift ausgenommen).</p> <p>Der Gewerbeverband setzt sich seit Jahren für ein Handwerkerzentrum in Kriens ein. Zahlbarer Raum für Handwerksbetriebe fehlt in Kriens und führt zu einem Verlust der Diversität und schlussendlich auch zu Steuerausfällen. Wir haben diese Punkte von Anfang an beim Bell-Areal eingebracht. Unsere Idee eines Handwerkerzentrums kann leider an einer so zentralen Lage nicht umgesetzt werden, dafür sind zu wenig Parkplätze für Lieferwagen und Betriebsfahrzeuge geplant. Somit kann wiederum für die Handwerker kein Platz für ihre Tätigkeit zur Verfügung gestellt werden. Die Bebauung weist aber insgesamt 15'400 m² Gewerbefläche aus (vor allem im Erdgeschoss) die durch eine durchdachte Gestaltung und gute Lage unseren Detaillisten und Dienstleister attraktive neue Möglichkeiten bieten. Der Bebauungsplan ist von hoher städtebaulicher Qualität und verbindet das bestehende Zentrum mit dem Schappecenter recht gut. In der Detailplanung sehen wir noch Verbesserungspotential, aber die Grundlagen stimmen.</p> <p>Bei 524 Wohnungen an zentraler Lage und einem Anteil von 50 % „sozialem“ Wohnungsbau macht</p> | <p>Mobilitätskonzept und Verkehrsgutachten überschreitet, sind Massnahmen zu prüfen. Mit dem der Baubewilligung zum konkreten Bauprojekt kann die Stadt das Mobilitätskonzept verbindlich erklären.</p> <p>Das Bell-Areal wird als durchmischtes Quartier geplant. Wie vom Gewerbeverband korrekt wiedergegeben, ist ein Handwerkerzentrum aufgrund der Verkehrssituation nicht geplant.</p> <p>Um den Mehrverkehr auf ein Minimum zu reduzieren, wird das Mobilitätsangebot so ausgestaltet, dass nur rund 50% der Haushalte ein eignes Auto benötigen. Auch bei den Unternehmen und Gewerbebetrieben soll die Mehrheit der Mitarbeitenden und Kunden zu Fuss, mit dem Velo oder öV anreisen. Zu diesem Zweck wird ein Mobilitätsmanagement in Unternehmen angeregt. Mit diesem Ansatz wird der Autoverkehr minimiert, sodass das heute bereits belastete Verkehrssystem möglichst wenig belastet wird. Verkehrsintensive Nutzungen können an diesem Ort nicht angesiedelt werden. Gesucht werden primär Nutzungen zur Versorgung des Zentrums von Kriens (in Fussdistanz).</p> <p>Die genaue Verteilung der Autoparkplätze soll im Rahmen der Bauprojekte jeweils verifiziert und auf das Projekt abgestimmt werden. Somit ist die Aufteilung als Richtwert zu verstehen. Festgelegt wird die Gesamtanzahl.</p> |



| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|-----|---------------|------------------|---|---|
| | | | <p>es Sinn die Parkplatzanzahl für Bewohner zu reduzieren, um das bestehende Strassennetz nicht zu überlasten. Beim Gewerbe wurde allerdings übertrieben, 15 Besucherparkplätze für Kunden bei 15'400 m2 Gewerbefläche sind schlicht viel zu wenig.</p> <p>Hier die Berechnung aus dem Bebauungsplan:</p> <p>Parkplatzangebot Total: 350 Parkplätze</p> <p>Parkplatzangebot Bewohner: ca. 262 Parkplätze (exkl. Besucher), 0.5 Parkplätze pro Wohnung</p> <p>Parkplatzangebot Besucher: ca. 26 Parkplätze</p> <p>Parkplatzangebot Beschäftigte: ca. 46 Parkplätze</p> <p>Parkplatzangebot Kunden: ca. 15 Parkplätze (davon 3 Kurzzeit PP Aussen)</p> <p>Die angestrebten 350 Parkfelder entsprechen einem Normbedarf gemäss VSS von rund 50 % beim Wohnen sowie rund 15 % bei den Beschäftigten und rund 20 % bei den Kunden des Gewerbes. Die angestrebten 350 Parkfelder entsprechen zirka 44 % des Normbedarfs gemäss dem Parkplatzreglement Kriens.</p> <p>Die geplanten total 2352 Veloabstellplätze übertreffen den Bedarf gemäss Norm.</p> <p>Die extreme Reduktion bei den Kunden PP führt zu einer Selektion der möglichen Mieter und kann nicht im Sinn des Erstellers sein. Nicht nur für Detaillisten ist das ein Problem, auch für</p> | <p>Besucherparkplätze für Bewohner und Gewerbe/Büro werden nicht separiert, sondern zusammen in einem öffentlich zugänglichen und bewirtschafteten Einstellhallenbereich angeboten (vgl. Mobilitätskonzept; Kapitel 4, Massnahme 4.6 «Pool-Parking»).</p> |



| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|-----|---------------|------------------|---|------------------|
| | | | <p>Dienstleister wie Ärzte / Zahnärzte oder Therapeuten. Mit nur drei oberirdischen Kurzzeit PP und 12 unterirdischen Kunden PP ist die Bebauung zum grössten Teil auf Laufkundschaft angewiesen, die sich zwischen den beiden Zentren bewegen. Wie im Zentrum von Horw bestens ersichtlich, sind oberirdische Kurzzeit Parkplätze ein entscheidender Faktor für den Erfolg von Detaillisten. Diese kämpfen bereits heute mit Konkurrenz wie online Angeboten, Einkaufszentren und attraktiven Zentren wie Luzern.</p> <p>Es ist zu prüfen, wie die Anzahl Besucher PP für das Gewerbe erhöht werden kann. z. B.</p> <ul style="list-style-type: none">- wie die Besucher Parkplätze der Wohnungen während den Ladenöffnungszeiten für das Gewerbe genutzt werden können- Reduktion der PP für Bewohner oder Besucher der Bewohner, dafür mehr Kurzzeitbesucher PP für das Gewerbe- generell mehr oberirdische Kurzzeit PP (oder Umschlagflächen 5 bis 15 Minuten) <p>Ein attraktives Gewerbe mit einem guten Branchenmix trägt nicht nur zur Attraktivierung des Zentrums von Kriens bei, sondern belebt auch das Bell-Areal und bringt dringend notwendige Steuereinnahmen in die Stadtkasse.</p> | |



| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|-------|---------------|---|--|--|
| 13.1) | Privatperson | Tiefbau und Mobilität | Unbedingt die drei Tiefgaragen miteinander verknüpfen (auch wenn sie beispielsweise durch ein Rolltor getrennt sind). Sollte sich herausstellen, dass die Ausfahrt durch die eine oder andere Strasse beinahe als unmöglich herausstellt, wird es ansonsten schwierig, wenn nicht unmöglich, baulich noch etwas zu ändern. Zu Beginn des Projektes dürfte sich der Aufwand hingegen in Grenzen halten, mit einem sehr hohen Potenzial. | Vgl. zu Antrag 4.3. |
| 13.2) | | Sonderbauvorschriften (Erschliessung und Mobilität & Freiräume) | Den Platz an der Hauptstrasse ist nicht besonders gelungen, da, wie weitläufig bekannt, dieser Abschnitt nicht gerade zum Verweilen anregt. Da würde sich eine grosszügige Bushaltestelle anbieten. Damit fliesst der Verkehr ruhiger, es werden Menschen in das Quartier gelenkt und damit auch die dahinterliegenden Plätze belebt. Zudem passt es ausgezeichnet in das Konzept, ein Stück Stadt, wo auch der ÖV seine Berechtigung hat. | <p>Der Bus hat bereits heute eine Bushaltestelle gegenüber des Freiraums Ia, womit sich der Verkehrsfluss beim Umsetzen der genannten grosszügigen Bushaltestelle nicht verändern würde. Zudem wird die vorhandene Bushaltestelle mit dem Strassenbauprojekt K4 ausgebaut.</p> <p>Der Freiraum Ia schafft im Zusammenspiel mit dem Freiraum Ib und den angrenzenden Freiräumen einen vielfältigen, identitätsstiftenden und belebten öffentlichen Raum. Es sind Bäume in möglichst grossflächigen Kies- und begrünten Schotterflächen zu pflanzen (vgl. Art. 22 SBV). Durch die grösstenteils nicht unterbaubare Fläche sind Baumersätze sowie gross- und mittelkronige Baumpflanzungen möglich.</p> <p>Mit den geplanten Freiräumen entsteht im Areal eine grosse Vielfalt an Aufenthaltsflächen.</p> |



| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|-------|---------------|---|---|--|
| 14) | Privatperson | Sonderbauvorschriften (Bau- und Nutzungsvorschriften) | Mir scheint es wichtig, dass bezahlbarer Gewerberaum bereitgestellt werden kann. Der fehlt zum Teil auch in anderen Neuüberbauungen in Kriens. | Es ist beabsichtigt teilweise einzelne Gewerbeeinheiten und teilweise ganze Liegenschaften an Gewerbetreibende zu vermieten. Die Logis Suisse entwickelt 2/3 des Areals und wird dafür gemeinnützige Bauträger suchen. Durch den grossen gemeinnützigen Anteil des Bell-Areals sind die Voraussetzungen für bezahlbaren Gewerberaum gegeben. |
| 15.1) | Privatperson | Sonderbauvorschriften (Erschliessung und Mobilität) | <p>Strassenführung Eschenweg und Strassenabstand der Gebäude am selbigen. Schon des Öfteren wurde die gefährliche, unübersichtliche Strassensituation des Eschenwegs beobachtet.</p> <p>Insbesondere ist auch die Strassenbreite, ohne Trottoir Eschenweg Verzweigung zu Birkenweg bedenklich.</p> <p>Auch die Zufahrt für Rettungsfahrzeuge. Speziell ist hier auch der Hydrant für die Feuerwehr zu nennen.</p> <p>Antrag: Es ist ein Trottoir zu erstellen, die heutige Lärmschutzwand zum Bell-Areal zu entfernen und die Zufahrt für Rettungs- und Feuerwehrfahrzeuge vollumfänglich zu garantieren.</p> | <p>Das Baufeld C3 hält einen Strassenabstand von ca. 5m gegenüber dem Eschenweg ein. Die Einsehbarkeit wird durch die Anordnung des Baubereichs und den vorgesehenen Strassenabstand deutlich verbessert. Der Eschenweg weist mit Ausnahme des Abschnitts bei den Parzellen Kat.-Nrn. 4087 und 4088 nordseitig ein Trottoir auf. Es handelt sich sowohl bei den beiden oben genannten Parzellen als auch bei der im Antrag genannten Lärmschutzwand auf Parzelle Kat.-Nr. 5979 um fremdes Grundeigentum. Eine Erweiterung des Trottoirs ist deshalb nicht vorgesehen.</p> <p>Die Zufahrt für Rettungs- und Feuerwehrfahrzeuge ist gewährleistet. Wie im Feuerwehrkonzept (Bestandteil des Richtkonzeptes) aufgezeigt, sind Stellflächen für die Feuerwehr am Eschenweg vorgesehen.</p> |
| 15.2) | | Sonderbauvorschriften (Durchgänglichkeit & Bau- und Nutzungsvorschriften) | Der Abstand, der Gebäude am Eschenweg ist entscheidend für den Charakter und Wirkung des geschützten Ortsbildes. | Der Baubereich C3 weist mit ca. 5 m einen grösseren Abstand zum Eschenweg auf als die Bestandsbauten und das zu erhaltende Meisterhaus. Zusätzlich hat das Gebäude im Baubereich C3 auf |



| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|-----|---------------|---|--|---|
| | | | Antrag, die Gebäudeflucht sei auf jene der bereits bestehenden Gebäude des Zumhofweg, entlang der Werkhalle zu stellen. Somit sollte die dörflich wirkende Umgebung erhalten und das Ensemble der geschützten Häuser weiterhin zur Geltung kommen. | mindestens 50 Prozent der Fassadenlänge um weitere 1.5m gegenüber des Eschenwegs zurückzuspringen (vgl. Art. 16 Abs. 3 SBV). Es sind somit grosszügige Strassenräume gewährleistet und dem Quartiercharakter wird angemessen Rechnung getragen. |
| 16) | Privatperson | Denkmalschutz | Antrag: Es wird geprüft, ob auf dem Vorplatz des Bell-Areals ein, zwei Turbinen als Zeitzeugen der Krienser Industrialisierung platziert werden können. Allenfalls kombiniert mit einem Wasserspiel und Informationen zur Geschichte der Maschinenfabrik Bell und der Wasserkraft allgemein. Ich bin überzeugt, dass Geld für solche Anliegen auf der Strasse liegt (z.B. Albert-Köchlin-Stiftung) etc. Dies wäre eine Bereicherung für das Bell-Areal. | Das Anliegen ist sowohl vom Stadtrat Kriens, als auch von der Bauherrschaft erkannt worden und wird in der weiteren Entwicklung verfolgt, um den historischen Charakter des Areals auch mit der Neuüberbauung beizubehalten. |
| 17) | Privatperson | Sonderbauvorschriften (Erschliessung und Mobilität & Freiräume) | Seit 1945 sind die Bewohner unserer Liegenschaft am Zumhofweg gewöhnt, über den Eschenweg an die Waldheimstrasse zu gelangen. 2001 wurde ein Links Abbiegeverbot Zumhofweg - Obernauerstrasse erstellt. Deshalb soll die Durchfahrt auf dem Eschenweg mit allen Fahrzeugen beibehalten werden. Auf dem Bell-Areal sollen einige öffentliche Räume wie Wege, Grünräume, mit Bäumen entstehen. Wie orientiert wurde, sollen diese auch öffentlich zugänglich sein und der Öffentlichkeit gehören. Diese müssen auch unterhalten werden. Mit der Umzonung und der Baubewilligung, sollen auch | Es sind derzeit keine Absichten vorhanden die Durchfahrt des Eschenwegs zu beschränken. Die Fuss- und/oder Veloverbindungen sind öffentlich (vgl. Situationsplan). Ebenfalls ist beabsichtigt die Freiräume im Areal teilweise öffentlich zugänglich zu machen (vgl. Art. 22 bis 25 SBV). Die dafür erforderlichen Regelungen (Dienstbarkeiten/Unterhalt) werden in der weiteren Planung durch Grundeigentümerin und Stadt erarbeitet. |



kriens

| Nr. | Eingabe durch | Dokument / Thema | Eingabe | Antwort Stadtrat |
|-----|---------------|------------------|---|--|
| | | | die Gelder oder die Ressourcen dafür geregelt und von der Stadt Kriens bereitgestellt werden. | Die Veränderung des Verkehrs wird mittels Monitoring beobachtet. Allfällig negative Auswirkungen für die umliegenden Stadtgebiete müssen mit entsprechenden Massnahmen grösstmöglich eingeschränkt werden. |

