
Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
Telefax 041 210 65 73
buwd@lu.ch
www.lu.ch

Paketadresse:
Bahnhofstrasse 15, 6003 Luzern

Gemeinderat Kriens
Schachenstrasse 13
Postfach
6010 Kriens

Luzern, 14. August 2015 / IC/JAD
2015-323

Gemeinde Kriens; Bebauungsplan Nidfeld (2015)

Vorprüfungsbericht

gemäss § 19 des Planungs- und Baugesetzes (PBG)

Sehr geehrte Frau Gemeinderätin
Sehr geehrte Herren Gemeinderäte

Mit Schreiben vom 28. Mai 2015 ersuchen Sie um die Vorprüfung des Bebauungsplans Nidfeld. Dazu äussern wir uns wie folgt:

A. EINLEITUNG

1. Planungsrechtliche Ausgangslage

Die letzte gesamthafte Ortsplanungsrevision der Gemeinde Kriens stammt aus dem Jahr 2014 (RRE Nr. 457 vom 15. April 2014). Aufgrund von offenen Fragen konnten nicht alle Aspekte der Revision genehmigt werden. Mit Entscheid vom 19. August 2014 (Nr. 833) wurde eine Korrektur im Bau- und Zonenreglement (BZR) genehmigt.

Das Areal Nidfeld befindet sich in der Arbeitszone C (Art. 14 BZR) mit Bebauungsplanpflicht und innerhalb des Entwicklungsraums Eichhof – Schlund (Art. 20 BZR). Die Ausarbeitung eines Bebauungsplans wird daher vom Zonenplan vorausgesetzt.

2. Vorprüfungsverfahren

Im Rahmen des vorliegenden Vorprüfungsverfahrens wurden verschiedene Vorbehalte zu den eingereichten Unterlagen festgestellt und der Gemeinde mit schriftlicher Stellungnahme

vom 6. Juli 2015 mitgeteilt. Das Vorprüfungsverfahren wurde sistiert. Eine Kopie der Stellungnahme liegt dem Vorprüfungsbericht bei.

Am 17. Juli 2015 reichte die Gemeinde bereinigte Unterlagen für die Wiederaufnahme des Vorprüfungsverfahrens ein. Auf eine erneute Vernehmlassung bei den betroffenen Fachstellen wurde verzichtet. Die bereinigten Unterlagen dienen als Grundlagen für den vorliegenden Vorprüfungsbericht.

3. Beurteilungsdokumente

Folgende Planungsinstrumente sind vorzuprüfen:

- Bebauungsplan Nidfeld 1:500 / Verkleinerung A3, Entwurf vom 27. Mai 2015 (bereinigt am 16. Juli 2015);
- Reglement zum Bebauungsplan, Entwurf vom 27. Mai 2015 (bereinigt am 16. Juli 2015);
- Umweltverträglichkeitsbericht UVB, Stufe 1, Bericht, vom 17. April 2015;
- Umweltverträglichkeitsbericht UVB, Stufe 1, Beilagen, vom 17. April 2015.

Als Grundlage für die Beurteilung dienen folgende Unterlagen:

- Raumplanungsbericht nach Art. 47 RPV, vom 27. Mai 2015 (bereinigt am 16. Juli 2015);
- Freiraumkonzept Umgebung und Ökologie, Varianten «Begrünung» und «Ummantelung», vom 26. Januar 2015;
- Machbarkeitsstudie Bebauung, Varianten «Begrünung» und «Ummantelung», vom 28. Oktober 2014;
- Entwicklungskonzept LuzernSüd, Überarbeitung Studienauftrag, vom 11. November 2013;
- Entwicklungskonzept LuzernSüd, Vertiefungsgebiet I – Städtebauliche Richtlinien mit Plänen, vom 11. November 2013;
- Verkehrstechnisches Gutachten, vom 17. April 2015;
- Mobilitätskonzept Nidfeld – Stufe Bebauungsplan, vom 17. April 2015;
- Geologisch-Geotechnischer Bericht, vom 10. Mai 2012;
- Bericht «Bebauungsplan Nidfeld – Planungsgrenzwert oder Immissionsgrenzwert», vom 30. Juli 2012;
- Plan für privatrechtliche Vereinbarung zur Sicherung der öffentlichen Rad- und Fusswegverbindung Q3 über die Parzelle GB Nr. 99 (*Vereinbarung in Ausarbeitung*; bereinigt am 16. Juli 2015);
- Privatrechtliche Vereinbarung zur Sicherung der Erschliessung der Parzelle GB Nr. 3722 über die Parzelle GB Nr. 103;
- Stellungnahme des Beirates Städtebau LuzernSüd zum Bebauungsplan Nidfeld, vom 15. April 2015;
- Bebauungsplan Areal Nidfeld, Risiko Kurzbericht A2/ Nidfeldstrasse, vom 24. Juni 2015;
- Stellungnahme der Gemeinde Kriens über die Realisierbarkeit der Autobahneindeckung mit dem vorliegenden Bebauungsplan, vom 1. Juli 2015.

Der Raumplanungsbericht für den vorliegenden Bebauungsplan genügt den gestellten Anforderungen gemäss Art. 47 der Raumplanungsverordnung. Die eingereichten Unterlagen sind grundsätzlich vollständig und zweckmässig dargestellt.

4. Vernehmlassungsverfahren

Folgende, von der Dienststelle Raum und Wirtschaft (rawi, zuständiger Gebietsmanager: Cüneyd Inan, Tel. 041 228 51 86) zur Vernehmlassung eingeladene Stellen haben sich schriftlich zur Revisionsvorlage geäußert:

- Regionaler Entwicklungsträger (RET) LuzernPlus, am 3. Juni 2015;
- Dienststelle Raum und Wirtschaft, Abteilung Baubewilligungen (rawi-bew), am 9. Juni 2015;
- Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif), am 15. Juni 2015;
- Bundesamt für Strassen (ASTRA), Filiale Zofingen, am 19. Juni 2015;
- Verkehrsverbund Luzern (VVL), am 23. Juni 2015;
- Dienststelle Umwelt und Energie (uwe), am 1. Juli 2015.

Zu Ihrer Information erhalten Sie je eine Kopie dieser Stellungnahmen. Die darin enthaltenen Anträge sind im vorliegenden Bericht integriert. Ist ein Antrag aufgrund einer übergeordneten Interessenabwägung nicht unverändert übernommen worden, so wird die massgebliche Handlungsanweisung für die Gemeinde im vorliegenden Bericht festgehalten und begründet.

B. BEURTEILUNG

1. Bebauungsplan Nidfeld

1.1. Einleitung

1.1.1. Das vorgesehene Projekt

Zweck des Bebauungsplans Nidfeld ist es, die raumplanerischen Rahmenbedingungen für die Bebauung des Areals Nidfeld (Parzellen Nrn. 100, 103 und 3517) eigentümerverbindlich festzusetzen. Grundlage für den Bebauungsplan sind zwei Machbarkeitsstudien von Burkhalter+Sumi Architekten, Zürich, das „Freiraumkonzept Umgebung und Ökologie“ von Freiraumarchitektur GmbH, Luzern, sowie das Bauprojekt zum gewerblichen Abholungs- und Belieferungsgrosshandel (Abholmarkt) der Prodega Howeg aus dem Jahr 2013.

Die Losinger Marazzi AG wurde von der Grundeigentümerschaft Coop beauftragt, das Areal Nidfeld gesamthaft zu entwickeln. Losinger Marazzi AG plant auf dem Areal eine Bebauung mit einer Nutzfläche (anrechenbare Geschossflächen aGF) von bis zu 80'000 m². Neben einem Betrieb des gewerblichen Abholungs- und Belieferungsgrosshandels (Abholmarkt) sind Dienstleistungsnutzungen und Wohnungen vorgesehen. Daneben sollen Bildungseinrichtungen, Restaurations- und Hotelleriebetriebe, Ausstellungsnutzungen und Verkaufsnutzungen mit Beschränkungen möglich sein.

1.1.2. Kantonaler Vorprüfungsbericht vom 21. Dezember 2012

Mit dem Vorprüfungsbericht vom 21. Dezember 2012 hat das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement bereits einen früheren Entwurf des Bebauungsplans geprüft. Zum Zeitpunkt der Ausarbeitung und Prüfung des Bebauungsplans aus dem Jahre 2012 war die konkrete Ausgestaltung des Projekts ByPass Luzern, insbesondere im Bereich des Areals Nidfeld, nicht abschliessend geklärt. Im Weiteren wurde verlangt, die oberirdischen Bauten um 10 m ab der Nidfeldstrasse zurückzusetzen, damit ein späterer Ausbau des öffentlichen Verkehrs auf der Nidfeldstrasse nicht verunmöglicht wird. Zudem waren die Reglementsbestimmungen um konkrete Nutzungsbestimmungen zu ergänzen. Grundsätzlich konnte jedoch dem Bebauungsplan mit den aufgeführten Präzisierungen zugestimmt werden.

Seit der Prüfung eines ersten Entwurfs des Bebauungsplans im Jahre 2012 wurde die Abstimmung von Siedlung und Verkehr im Gebiet Luzern Süd weiter vertieft. Basierend auf dem Analysebericht vom 19. November 2011 wurde ein Bericht zum Verkehrsmanagement erarbeitet (datiert 12. April 2013). Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist neben der

Schaffung von städtebaulichen Randbedingungen eines der zentralen Elemente im Gebiet Luzern Süd. Wir verweisen dazu auf unsere Ausführungen in Ziff. B.1.4 der Stellungnahme vom 6. Juli 2015 sowie zu Art. 23 nachfolgend.

1.1.3. Projekt Gesamtsystem Bypass Luzern

Gemäss dem aktuellen Planungsstand (Vernehmlassungsdossier vom 30. Juni 2014) zum (generellen Projekt) Gesamtsystem Bypass Luzern würde das Gebiet des alten Pilatusmarkts (Nidfeld) nicht mehr tangiert. Der Planungssperimeter für die Hauptarbeiten des Bypasses läge nördlich der Arsenalbrücke. Aus Sicht der Nationalstrasse würde demnach kein Grund bestehen, an einer kantonalen Interessenlinie im Bereich des alten Pilatusmarktes festzuhalten.

Aufgrund dieser veränderten Situation hat sich der bebaubare Bereich des Areals Nidfeld vergrössert. Der Bebauungsplanentwurf aus dem Jahre 2012 wurde grundlegend überarbeitet. Insbesondere wurden die Baubereiche dem aktuellen Projekt Gesamtsystem Bypass Luzern vom 30. Juni 2014 angeglichen.

Die Gemeinde Kriens hat im Vernehmlassungsverfahren zum Gesamtsystem Bypass Luzern eine komplette Eindeckung der Nationalstrasse zwischen Grosshof und Tunnel Schlund gefordert. Daraufhin hat das ASTRA den Kanton Luzern und die Gemeinde Kriens am 30. März respektive 29. April 2015 über das Angebot einer Verlängerung der Überdeckung vom Grosshof bis zum Anschluss Kriens im Sinn einer Maximalvariante informiert. Die Gemeinde Kriens hat sich dazu am 8. Juli 2015 geäussert und erachtet die vorgeschlagene Verlängerung der Überdeckung als ungenügend.

Mit der Eingabe des aktuellen Entwurfs des Bebauungsplans Nidfeld ist davon auszugehen, dass die Gemeinde Kriens die Einschränkung auf mögliche Ausbauten / Umbauten der Autobahn A2 im Bereich Nidfeld akzeptiert. Aus kantonaler Sicht steht die Realisierung des Bypasses im Vordergrund, was mit dem vorliegenden Entwurf des Bebauungsplans Nidfeld - auch mit Überdeckung - möglich ist. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auch auf Ihre Stellungnahme vom 1. Juli 2015 bezüglich der Einschätzung der Kompatibilität des Bebauungsplans und Ihren Forderungen nach einer Überdeckung der Autobahn. Diese Einschätzung muss vor der öffentlichen Auflage des Bebauungsplans überprüft und vom ASTRA noch bestätigt werden.

1.1.4. Beirat Städtebau LuzernSüd

Der Beirat Städtebau LuzernSüd beurteilt im Auftrag der Steuerungsgruppe LuzernSüd Vorhaben im Raum Luzern auf deren städtebauliche Qualität. Die Stellungnahme des Beirats Städtebau LuzernSüd vom 7. Mai 2015 liegt den Vorprüfungsunterlagen bei. Der Beirat stellte konkrete Änderungsanträge. Unsere Beurteilung zeigt, dass die Anträge des Beirats Städtebau angemessen berücksichtigt sind.

1.1.5. Digitales Datenmodell Bebauungspläne

Bebauungspläne sind nach den gültigen Richtlinien zur Erstellung digitaler Bebauungspläne zu erfassen und nachzuführen. Nach der Genehmigung sind die Daten mit den dazugehörenden Dokumenten innerhalb von 30 Tagen (in begründeten Fällen auch später) auf die zentrale Raumdatenbank (ZRDB) zu transferieren (Art. 5 Abs. 2 Statuten Raumdatenpool).

1.2. Plan im Massstab von 1: 500 vom 27. Mai 2015 (bereinigt am 16. Juli 2015)

Keine Vorbehalte.

1.3. Bebauungsplanvorschriften (bereinigt am 16. Juli 2015)

Art. 1 Zweck

Gemäss Abs. 1 soll im Bebauungsplanperimeter eine dichte Bebauung mit gemischten Nutzungen – unter anderem Wohnen – zulässig sein. Gemäss Art. 12 beträgt der Wohnanteil zwischen mindestens 20 % und maximal 60 %. Das Gebiet Nidfeld befindet sich in der Arbeitszone C.

Gemäss Art. 20 BZR sind im Rahmen von Bebauungsplänen im Entwicklungsraum Eichhof – Schlund grundsätzliche Abweichungen von den Zonenbestimmungen zulässig.

Art. 7 Infrastrukturverträge

Wir unterstützen den Einbezug der Grundeigentümerinnen und -eigentümer an die allgemeinen Kosten für die Attraktivitätssteigerung des ganzen Gebietes.

Art. 9 Beseitigungsrevers Nationalstrassenbaulinie

Wir begrüssen die ausdrückliche Erwähnung der möglichen Eindeckung der Autobahn.

Art. 21 Mobilitätskonzept

Wir begrüssen die Vorgaben zum Mobilitätskonzept.

Art. 23 Parkplätze

Abs. 1: Die Festlegung, was ein hoher Wohnanteil ist, kann nicht im Ermessen des Gemeinderates liegen. Gemäss Art. 10 Abs. 2 beträgt der Wohnanteil zwischen 20 % und 60 %. Aufgrund der begrenzten Verkehrskapazitäten ist die maximale Parkplatzzahl nur bei einem Wohnanteil von 60 % auszuschöpfen. Wir verweisen auf unsere Ausführungen in Ziffer 1.4 der Stellungnahme vom 6. Juli 2015. Absatz 1 ist entsprechend zu korrigieren, andernfalls die Genehmigung nicht in Aussicht gestellt werden kann. Abs. 1 könnte beispielsweise wie folgt lauten:

¹ Das Gebiet Nidfeld ist dem Standort-Typ C zugeordnet. Insgesamt sind höchstens 650 Parkplätze zulässig, sofern ein Wohnanteil von 60 % vorgesehen ist. Wird ein tieferer Wohnanteil realisiert, ist die maximal zulässig Parkplatz-Zahl um die für das Wohnen nicht benötigte Anzahl Parkplätze zu reduzieren. Die Berechnung gemäss Abs. 2 darf die Gesamtzahl der Parkplätze gemäss Abs. 1 nicht überschreiten.

Abs. 7: Wir erachten es nicht als zweckmässig, einen konkreten Frankenbetrag im Bebauungsplan festzulegen. Stattdessen ist eine Pflicht ins Reglement aufzunehmen, wonach die Parkplatzgebühren im Bebauungsplan auf die Gebühren der öffentlichen Parkplätze gemäss Parkplatzgebührenreglement der Gemeinde abzustimmen sind. Der Absatz könnte beispielsweise wie folgt lauten:

Öffentlich zugängliche Kunden- und Besucherparkplätze sind mit Gebühren zu bewirtschaften. Die Gebühren sind auf das Parkplatzgebührenreglement der Gemeinde Kriens abzustimmen.

Art. 27 Umweltverträglichkeitsprüfung

Es ist nicht auf Art. 22, sondern auf Art. 23 zu verweisen.

Art 30 Störfallvorsorge

Gemäss dem Risiko-Kurzbericht vom 24. Juni 2015 werden die Risiken für die Variante „maximales Wohnen“ für die Autobahn A2 und für die Arsenal-/Nidfeldstrasse als tragbar beurteilt, da mehr Gefahrgut tagsüber - wenn die Bewohnerinnen und Bewohner (anders als bei den Arbeitsplätzen) ausser Haus sind - transportiert wird. Bei der Variante „minimales Wohnen“ ist das Risiko für die Arsenal-/Nidfeldstrasse tragbar und für die Autobahn A2 knapp nicht tragbar. Mit dem Bau einer Lärmschutzwand ist das Risiko der Autobahn A2 jedoch tragbar.

Aufgrund dieser Beurteilung schlägt die Dienststelle uwe verschiedene Massnahmen für die Reduktion der Risiken vor. Wir verweisen dazu auf die entsprechende Stellungnahme.

Art. 30 erfüllt die Mehrzahl der Forderungen für den Schutz vor technischen Gefahren. Insbesondere soll im Rahmen des konkreten Konkurrenzverfahrens aufgezeigt werden, wie Massnahmen gemäss dem UVB umgesetzt werden können. Eine detaillierte Ergänzung der Sonderbauvorschriften erachten wir nicht als zweckmässig.

Nicht zustimmen können wir dem Antrag, nur die Variante mit dem grössten Wohnanteil zuzulassen.

1.4. Weitere Aspekte

Der VVL beantragt in seiner Stellungnahme verschiedene Korrekturen und Präzisierungen zu den Berichten. Wir ersuchen Sie, diese zu prüfen und die Dokumente bei Bedarf zu bereinigen.

2. Umweltverträglichkeitsbericht

Die Dienststelle uwe macht in ihrer Stellungnahme verschiedene Hinweise und Anträge, welche im weiteren Planungsverlauf respektive im Baubewilligungsverfahren umzusetzen sind. Gemäss Art. 27 ist der UVB Stufe 1 ein orientierender Bestandteil des Bebauungsplanes. Wir ersuchen Sie daher, im UVB einen Hinweis auf die Stellungnahme der Dienststelle uwe betreffend der Pendenzen für das Baubewilligungsverfahren zu machen. Namentlich ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich und die Gesuchsunterlagen sind entsprechend den Bemerkungen in der Stellungnahme der Dienststelle uwe soweit erforderlich anzupassen oder zu ergänzen.

C. ERGEBNIS

Der im Entwurf vorliegende Bebauungsplan Nidfeld kann insgesamt als gut und weitgehend vollständig erarbeitet sowie als grösstenteils recht- und zweckmässig beurteilt werden. Aufgrund der vorangehenden Ausführungen ergibt sich, dass insbesondere Art. 23 Abs. 1 betreffend des hohen Wohnanteils anzupassen ist, sowie vor der öffentlichen Auflage vom ASTRA eine Bestätigung einzuholen ist, dass der Bebauungsplan kein Präjudiz für eine mögliche Autobahnüberdeckung schafft. Zudem ersuchen wir Sie, die Festlegung des konkreten Frankenbetrags in Art. 23 Abs. 7 betreffend Parkplatzbewirtschaftung nochmals zu prüfen.

Die Vorlage kann weiterbearbeitet und für die Beschlussfassung durch die Einwohnergemeinderat vorbereitet werden. Nach der Verabschiedung ist der Bebauungsplan dem Regierungsrat zur Genehmigung einzureichen.

Freundliche Grüsse



Robert Küng
Regierungsrat

Beilagen:

- Kopien aller Stellungnahmen
- Kopie der Stellungnahme vom 6. Juli 2015

Kopie an (digital inkl. Beilagen):

- Planteam S AG, Inseliquai 10, 6002 Luzern
- Dienststelle Verkehr und Infrastruktur
- Dienststelle Umwelt und Energie
- Dienststelle Raum und Wirtschaft, Abteilung Baubewilligungen
- Gemeindeverband LuzernPlus, Riedmattstrasse 14, 6031 Ebikon
- Verkehrsverbund Luzern, Daniel Meier, Geschäftsführer, Seidenhofstrasse 2, Postfach 4306, 6002 Luzern
- Bundesamt für Strassen (ASTRA), Filiale Zofingen, Brühlstrasse 3, CH-4800 Zofingen



Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
Telefax 041 210 65 73
buwd@lu.ch
www.lu.ch

Paketadresse:
Bahnhofstrasse 15, 6003 Luzern

Gemeinderat Kriens
Schachenstrasse 13
Postfach
6010 Kriens

Luzern, 6. Juli 2015/ IC/DJ
2015-323

Gemeinde Kriens; Bebauungsplan Nidfeld (2015)

Stellungnahme im Rahmen des Vorprüfungsverfahrens

Sehr geehrter Herr Gemeindepräsident
Sehr geehrte Frau Gemeinderätin
sehr geehrte Herren Gemeinderäte

Mit Schreiben vom 28. Mai 2015 ersuchen Sie um die Vorprüfung des Bebauungsplans Nidfeld. Dazu äussern wir uns wie folgt:

A. EINLEITUNG

1. Planungsrechtliche Ausgangslage

Die letzte gesamthafte Ortsplanungsrevision der Gemeinde Kriens stammt aus dem Jahr 2014 (RRE Nr. 457 vom 15. April 2014). Aufgrund von offenen Fragen konnten nicht alle Aspekte der Revision genehmigt werden. Mit Entscheid vom 19. August 2014 (Nr. 833) wurde eine Korrektur im BZR genehmigt.

Das Areal Nidfeld befindet sich in der Arbeitszone C mit Bebauungsplanpflicht. Die Ausarbeitung eines Bebauungsplans wird daher vom Zonenplan vorausgesetzt.

2. Beurteilungsdokumente

Folgende Planungsinstrumente sind vorzuprüfen:

- Bebauungsplan Nidfeld 1:500 / Verkleinerung A3, Entwurf vom 27. Mai 2015;

- Reglement zum Bebauungsplan, Entwurf vom 27. Mai 2015;
- Umweltverträglichkeitsbericht UVB, Stufe 1, Bericht, vom 17. April 2015;
- Umweltverträglichkeitsbericht UVB, Stufe 1, Beilagen, vom 17. April 2015.

Als Grundlage für die Beurteilung dienen folgende Unterlagen:

- Raumplanungsbericht nach Art. 47 RPV, vom 27. Mai 2015;
- Freiraumkonzept Umgebung und Ökologie, Varianten «Begrünung» und «Ummantelung», vom 26. Januar 2015;
- Machbarkeitsstudie Bebauung, Varianten «Begrünung» und «Ummantelung», vom 28. Oktober 2014;
- Entwicklungskonzept LuzernSüd, Überarbeitung Studienauftrag, vom 11. November 2013;
- Entwicklungskonzept LuzernSüd, Vertiefungsgebiet I – Städtebauliche Richtlinien mit Plänen, vom 11. November 2013;
- Verkehrstechnisches Gutachten, vom 17. April 2015;
- Mobilitätskonzept Nidfeld – Stufe Bebauungsplan, vom 17. April 2015;
- Geologisch-Geotechnischer Bericht, vom 10. Mai 2012;
- Bericht «Bebauungsplan Nidfeld – Planungsgrenzwert oder Immissionsgrenzwert», vom 30. Juli 2012;
- Plan für privatrechtliche Vereinbarung zur Sicherung der öffentlichen Rad- und Fusswegverbindung Q3 über die Parzelle GB Nr. 99 (*Vereinbarung in Ausarbeitung*);
- Privatrechtliche Vereinbarung zur Sicherung der Erschliessung der Parzelle GB Nr. 3722 über die Parzelle GB Nr. 103;
- Stellungnahme des Beirates Städtebau LuzernSüd zum Bebauungsplan Nidfeld, vom 15. April 2015.

Folgende Unterlagen mussten aufgrund von Rückmeldungen im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens einverlangt und nachgereicht werden:

- Bebauungsplan Areal Nidfeld, Risiko Kurzbericht A2/ Nidfeldstrasse, vom 24. Juni 2015;
- Stellungnahme der Gemeinde Kriens über die Realisierbarkeit der Autobahneindeckung mit dem vorliegenden Bebauungsplan, vom 1. Juli 2015.

Der Raumplanungsbericht für den vorliegenden Bebauungsplan genügt den gestellten Anforderungen gemäss Art. 47 der Raumplanungsverordnung. Die eingereichten Unterlagen sind grundsätzlich vollständig und zweckmässig dargestellt.

3. Vernehmlassungsverfahren

Folgende, von der Dienststelle Raum und Wirtschaft (rawi, zuständiger Gebietsmanager: Cüneyd Inan, Tel. 041 228 51 86) zur Vernehmlassung eingeladene Stellen haben sich schriftlich zur Revisionsvorlage geäussert:

- Regionaler Entwicklungsträger (RET) LuzernPlus, am 3. Juni 2015;
- Dienststelle Raum und Wirtschaft, Abteilung Baubewilligungen (rawi-bew), am 9. Juni 2015;
- Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif), am 15. Juni 2015;
- Bundesamt für Strassen (ASTRA), Filiale Zofingen, am 19. Juni 2015;
- Verkehrsverbund Luzern (VVL), am 23. Juni 2015;
- Dienststelle Umwelt und Energie (uwe), am 1. Juli 2015.

Zu Ihrer Information erhalten Sie je eine Kopie dieser Stellungnahmen. Die darin enthaltenen Anträge sind im vorliegenden Bericht integriert. Ist ein Antrag aufgrund einer übergeordneten

Interessenabwägung nicht unverändert übernommen worden, so wird die massgebliche Handlungsanweisung für die Gemeinde im vorliegenden Bericht festgehalten und begründet.

B. BEURTEILUNG

1. Bebauungsplan Nidfeld

1.1. Einleitung

1.1.1. Das vorgesehene Projekt

Zweck des Bebauungsplans Nidfeld ist es, die raumplanerischen Rahmenbedingungen für die Bebauung des Areals eigentümerverbindlich festzusetzen. Grundlage für den Bebauungsplan sind zwei Machbarkeitsstudien von Burkhalter+Sumi Architekten Zürich, und das „Freiraumkonzept Umgebung und Ökologie“ von Freiraumarchitektur GmbH, Luzern, sowie das Bauprojekt zum gewerblichen Abholungs- und Belieferungsgrosshandel (Abholmarkt) der Prodega Howeg aus dem Jahr 2013.

Die Losinger Marazzi AG wurde von der Grundeigentümerschaft Coop beauftragt, das Areal Nidfeld gesamthaft zu entwickeln. Losinger Marazzi AG plant auf dem Areal eine Bebauung mit einer Nutzfläche (anrechenbare Geschossflächen aGF) von bis zu 80'000 m². Neben einem Betrieb des gewerblichen Abholungs- und Belieferungsgrosshandels (Abholmarkt) sind Dienstleistungsnutzungen und Wohnungen vorgesehen. Daneben sollen Bildungseinrichtungen, Restaurations- und Hotelleriebetriebe, Ausstellungsnutzungen und Verkaufsnutzungen mit Beschränkungen möglich sein.

1.1.2. Kantonaler Vorprüfungsbericht vom 21. Dezember 2012

Mit dem Vorprüfungsbericht vom 21. Dezember 2012 hat das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement bereits einen früheren Entwurf des Bebauungsplans geprüft. Zum Zeitpunkt der Ausarbeitung und Prüfung des Bebauungsplans aus dem Jahre 2012 war die konkrete Ausgestaltung des Projekts ByPass Luzern, insbesondere im Bereich des Areals Nidfeld, nicht abschliessend geklärt. Zudem wurde verlangt, die oberirdischen Bauten um 10 m ab der Nidfeldstrasse zurückzusetzen, damit ein späterer Ausbau des öffentlichen Verkehrs auf der Nidfeldstrasse nicht verunmöglicht wird. Zudem waren die Reglementsbestimmungen um konkrete Nutzungsbestimmungen zu ergänzen. Grundsätzlich konnte jedoch dem Bebauungsplan mit den aufgeführten Präzisierungen zugestimmt werden.

Seit der Prüfung eines ersten Entwurfs des Bebauungsplans im Jahre 2012 wurde die Abstimmung von Siedlung und Verkehr im Gebiet Luzern Süd weiter vertieft. Auf Grundlage des Analyseberichts vom 19. November 2011 wurde ein Bericht zum Verkehrsmanagement erarbeitet (datiert 12. April 2013). Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist neben der Schaffung von städtebaulichen Randbedingungen eines der zentralen Elemente im Gebiet Luzern Süd. Wir verweisen dazu auf unsere Ausführungen in Ziff. B.1.4.

1.1.3. Projekt Gesamtsystem Bypass Luzern

Gemäss dem aktuellen Planungsstand des Vernehmlassungsdossiers vom 30. Juni 2014 zum generellen Projekt (GP) Gesamtsystem Bypass Luzern würde das Gebiet des alten Pilatusmarkts (Nidfeld) nicht mehr tangiert. Der Planungssperimeter für die Hauptarbeiten des Bypasses läge nördlich der Arsenalbrücke. Aus Sicht der Nationalstrasse würde demnach

kein Grund bestehen, an einer kantonalen Interessenlinie im Bereich des alten Pilatusmarktes festzuhalten.

Aufgrund dieser veränderten Situation hat sich der bebaubare Bereich des Areals Nidfeld vergrössert. Der Bebauungsplanentwurf aus dem Jahre 2012 wurde grundlegend überarbeitet und insbesondere die Baubereiche dem aktuellen Projekt Gesamtsystem Bypass Luzern vom 30. Juni 2014 angeglichen.

Die Gemeinde Kriens hat im Rahmen des Vernehmlassungsprozesses zum GP Gesamtsystem Bypass Luzern jedoch eine komplette Eindeckung der Nationalstrasse zwischen Grosshof und Tunnel Schlund gefordert.

Daraufhin hat das ASTRA den Kanton Luzern und die Gemeinde Kriens am 30. März respektive 29. April 2015 über das Angebot einer Verlängerung der Überdeckung vom Grosshof bis zum Anschluss Kriens im Sinne einer Maximalvariante informiert. Die Gemeinde Kriens hat nun Gelegenheit, sich bis Ende Juli 2015 zum Vorschlag des ASTRA zu äussern. Der Kanton Luzern kann sich hierzu bis Mitte September 2015 vernehmen lassen.

Mit der Eingabe des aktuellen Entwurfs des Bebauungsplans Nidfeld ist davon auszugehen, dass die Gemeinde Kriens die Einschränkung auf mögliche Ausbauten / Umbauten der Autobahn A2 im Bereich Nidfeld akzeptiert. Aus kantonalen Sicht steht die Realisierung des ByPasses, ob mit oder ohne Überdeckung der Autobahn, im Vordergrund, was mit dem vorliegenden Entwurf des Bebauungsplans Nidfeld möglich ist.

Wir verweisen zudem auf die beiliegende Stellungnahme der Gemeinde Kriens vom 1. Juli 2015 bezüglich ihrer Einschätzung der Kompatibilität des Bebauungsplans und ihren Forderungen nach einer Überdeckung der Autobahn. Diese Einschätzung muss jedoch vor der öffentlichen Auflage des Bebauungsplans überprüft und vom ASTRA bestätigt werden.

1.1.4. Beirat Städtebau LuzernSüd

Der Beirat Städtebau LuzernSüd beurteilt im Auftrag der Steuerungsgruppe¹ LuzernSüd Vorhaben im Raum Luzern auf deren städtebauliche Qualität. Die Stellungnahme des Beirats Städtebau LuzernSüd vom 7. Mai 2015 liegt den Vorprüfungsunterlagen bei. Der Beirat stellt konkrete Änderungsanträge, die jedoch im Planungsbericht nicht kommentiert sind.

Unsere Beurteilung zeigt, dass die Anträge zu Art. 7 und 17 (bisher Art. 15) umgesetzt wurden. Die Anträge zu Art. 26 (bisher 23) und Art. 27 (bisher 24) blieben jedoch unberücksichtigt.

Die Vorgabe zur Pflicht der Nicht-Überbauung der Fusswege innerhalb des Bebauungsplanperimeters (Antrag zu Art. 27) liegt im Ermessen der Gemeinde. Aus übergeordneter Sicht steht eine attraktive und feingliedrige Durchwegung des Areals im Vordergrund.

Zum Antrag zu Art. 26 verweisen wir auf unsere Ausführungen zum Bebauungsplan und zu den Sonderbauvorschriften.

¹ Die Mitglieder der Steuerungsgruppe setzen sich aus Vertretern der Gemeinden (Horw, Luzern, Kriens), von LuzernPlus, des Kantons, der Wirtschaftsförderung Luzern, des Verkehrsverbands Luzern und Experten des Städtebaus zusammen.

1.1.5. Digitales Datenmodell Bebauungspläne

Bebauungspläne sind nach den gültigen Richtlinien zur Erstellung digitaler Bebauungspläne zu erfassen und nachzuführen. Nach der Genehmigung sind die Daten mit den dazugehörigen Dokumenten innerhalb von 30 Tagen (in begründeten Fällen auch später) auf die zentrale Raumdatenbank (ZRDB) zu transferieren (Art. 5 Abs. 2 Statuten Raumdatenpool).

1.2. Plan im Massstab von 1: 500 vom 27. Mai 2015

1.2.1. Langsamverkehrsverbindung Q3

Im Plan ist die Langsamverkehrsverbindung Q3 nicht durchgehend innerhalb des Bebauungsplanperimeters dargestellt. Ein kurzes Stück führt ausserhalb des Perimeters und ist in der Legende als orientierend dargestellt. In den Vorschriften (Art. 26) wird vorgegeben, wie eine durchgehende Verbindung des Weges Q3 erreicht werden kann.

Wir unterstützen den Antrag des Beirats Städtebau und beantragen Ihnen, eine durchgehende Verbindung von Q3 innerhalb des Bebauungsplanperimeters im Plan darzustellen. Alternativ ist der Perimeter des Bebauungsplanes in diesem Bereich zu erweitern, so dass eine zweckmässige Langsamverkehrsverbindung Q3 innerhalb des Bebauungsplanperimeters liegt und damit auch durchgesetzt werden kann. Wir verweisen dazu auch auf § 65 Abs. 4 PBG über den Zweck der Sondernutzungsplanungen. Den Fusswegen wird dabei besondere Bedeutung beigemessen.

1.2.2. Bushaltestelle Nidfeld

Wir beantragen Ihnen, die Bushaltestelle Nidfeld in den Plan 1:500 zu integrieren (vgl. Bemerkungen zu Art. 18 Bebauungsplanvorschriften bzw. Antrag VVL)

1.3. Bebauungsplanvorschriften

Allgemein

Abweichungen zum Bebauungsplan im Rahmen des Baubewilligungsverfahren werden vom Gemeinderat bewilligt. [...] *Der Gemeinderat [...] genehmigen bewilligen. [...].* Die Vorschriften sind diesbezüglich zu präzisieren.

Die Gemeinde Kriens hat ihr Bau- und Zonenreglement noch nicht dem geänderten Planungs- und Baugesetz (PBG) angepasst. Es gilt daher auch noch der Anhang des PBG. Bei den Verweisen in den Vorschriften auf das PBG ist dies zu berücksichtigen.

Titelseite

Der Bebauungsplanperimeter umfasst die Parzellen Nrn. 100, 103 und 3517. Nach der Überschrift der Bebauungsplanvorschriften wird allerdings an Stelle der Parzelle Nr. 103 die Parzelle Nr. 101 aufgeführt. Dies ist zu korrigieren.

Art. 1 Zweck

Gemäss Abs. 1 soll im Bebauungsplanperimeter eine dichte Bebauung mit gemischten Nutzungen – unter anderem Wohnen – zulässig sein. Gemäss Art. 12 beträgt der Wohnanteil

zwischen mindestens 20 % und maximal 60 %. Das Gebiet Nidfeld befindet sich in der Arbeitszone C. Gemäss Art. 7 BZR dürfen Wohnungen nur für Betriebsinhaber und für betrieblich an den Standort gebundenes Personal erstellt werden (§ 46 Abs. 3 PBG). In Bebauungsplänen können zur Schaffung harmonischer Übergänge zu Wohnzonen Ausnahmen vorgesehen werden. Derartige Ausnahmen sind jedoch zu begründen und dürfen nicht dazu führen, dass faktisch die Grundnutzung geändert wird. Soll die Wohnnutzung einen wesentlichen Anteil der Gesamtnutzung ausmachen, so ist zusammen mit dem Erlass des Bebauungsplans eine Änderung der Grundnutzung erforderlich (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_800/2013 vom 29. April 2014, Le Locle).

Art. 4 Rechtsgrundlagen

Kann weggelassen werden. Insbesondere der zweite Teil von Absatz 1 nimmt Bezug auf die Vorschriften selbst und macht keinen Sinn. Die Nummerierung der nachfolgenden Artikel ist entsprechend anzupassen.

Art. 7 Konkurrenzverfahren

Abs. 1: Wir empfehlen, beispielsweise in Form einer Fussnote, einen Verweis auf das Glossar beim Begriff *qualitatives Konkurrenzverfahren* zu machen.

Abs. 2: Es ist zu definieren was geschieht, falls kurzfristig doch noch ein Baugesuch zum Abholmarkt eingereicht wird. Formulierungsvorschlag: [...] *Liegt zum Zeitpunkt der Ausschreibung kein Baugesuch für den Baubereich C vor, erlässt der Gemeinderat bei Bedarf eine Planungszone über den Perimeter des Bebauungsplanes Nidfeld, damit das Konkurrenzverfahren über alle Baubereich A bis C gemeinsam durchgeführt wird.* [...]

Art. 8 Infrastrukturverträge

Wir unterstützen den Einbezug der Grundeigentümer an die allgemeinen Kosten für die Attraktivitätssteigerung des ganzen Gebietes.

Art. 9 Baubereich und Baulinien

Die Baubereiche sollten die maximal mögliche, überbaubare Fläche im Plan darstellen, respektive die Fläche, worin die Baukörper angeordnet werden können. Gemäss dem PBG beträgt der grösste Grenzabstand 10 m. Die Einschränkung gemäss Abs. 7 würde daher nur die südliche Abgrenzung der Baufelder B und C mit einem Abstand von 9 m zur Grundstücksgrenze betreffen. Wir beantragen Ihnen, die Baubereiche so festzulegen, dass Abs. 7 obsolet wird. Aufgrund der zulässigen Gebäudehöhen gemäss Art. 12 ist ein durchgehender Abstand der Baubereiche von mindestens 10 m vom Bebauungsplanperimeter einzuzeichnen.

Zu korrigieren ist auch der Verweis auf § 112 Abs. 2h PBG – richtigerweise ist auf § 112a Abs. 2h PBG zu verweisen.

Im Zusammenhang mit Abs. 7 weisen wir darauf hin, dass §§ 120 ff. PBG gemeindeweise in Kraft gesetzt werden. Kriens hat sein BZR noch nicht dem geänderten PBG angepasst, weshalb § 120 bis 126 Anhang PBG gelten. Um hier Missverständnisse zu vermeiden ist der Verweis auf §§ 120 PBG zu streichen: *"Gegenüber Grundstücken ausserhalb des Perimeters geht der ordentliche Grenzabstand den Baubereichsgrenzen vor."*

Art. 12 Nutzungen und Masse

Die Tabelle ist nicht nachvollziehbar aufgebaut. Die dritte Spalte ist leer. Unklar ist zudem, ob nur die maximale Firsthöhe pro Baubereich unterschieden wird und die Zellenhalte für Nutzung und Fläche für alle Baubereiche gelten. Abs. 9 gilt nur für Baufeld C und kann in die Tabelle integriert werden. Wir beantragen Ihnen, die Tabelle klarer zu gliedern.

Hinsichtlich der zulässigen Nutzung verweisen wir auf unsere Ausführungen zu Art. 1.

Art. 17 Umgebung

Wir empfehlen Ihnen zu prüfen, ob unter Bezugnahme auf Art. 7 Abs. 1 und 2 Art. 17 Abs. 4 dahingehend anzupassen ist, als bei einem separaten Konkurrenzverfahren die Umgebungsgestaltung nicht bereits über den gesamten Bebauungsplanperimeter nachzuweisen ist, sondern lediglich über die im Konkurrenzverfahren stehenden Baubereiche.

Art. 18 Bereich Strassenraumgestaltung Nidfeldstrasse (Südallee)

Der Verkehrsverbund Luzern ersucht Sie, die Bushaltestelle Nidfeld (Haltekannte Seite Bebauungsplan Nidfeld) mit dem Bebauungsplan Nidfeld zu koordinieren und Ausstattung sowie Gestaltung zweckmässig in den Bebauungsplan zu integrieren. Der Antrag des VVL ist zweckmässig. Wir ersuchen Sie, Art. 18 im Sinne des Antrages des VVL zu ergänzen.

Es ist zu prüfen, ob in Abs. 2 richtigerweise "ausserhalb der Anstosslinie", nicht "innerhalb der Anstosslinie" stehen sollte.

Abs. 5 ist nicht auf das Strassenbaugesetz, sondern auf das Strassengesetz zu verweisen. Zu korrigieren ist auch der Verweis auf § 112 PBG – richtigerweise ist auf § 112a Abs. 2 PBG zu verweisen.

Art. 21 Spielflächen

Es ist auf "§" 158 PBG zu verweisen.

Art. 22 Mobilitätskonzept

Wir begrüssen die Vorgaben zum Mobilitätskonzept.

Abs. 1: Wir empfehlen, beispielsweise in Form einer Fussnote, einen Verweis auf das Glossar beim Begriff *Mobilitätskonzept* zu machen.

Abs. 4: Wir verweisen auf unsere Ausführungen in Ziffer B.1.4. Der Schwellenwert für die Intervention ist auf Basis einer Reduktion von 50 % der Parkplatzzahlen gemäss Normbedarf nach VSS Norm zu berechnen. Gemäss unserer Schätzung beträgt der Wert somit ca. 200 Fahrten ASP (Abendspitzenstunde, von 17.00 bis 18.00 Uhr).

Art. 23 Erschliessung

Abs. 2: Aus der Bestimmung geht nicht hervor, zu welchem Zeitpunkt der Nachweis erbracht werden muss. Wir gehen davon aus, dass dies im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens vorzulegen ist. Dies ist zu präzisieren.

Abs. 3: Diese Bestimmung ist aufgrund der Plandarstellung nicht notwendig. Es ist jedoch zu klären, ob ein Anschluss des Sternmattweges an den Nidfeldkreisel über das Bebauungsplanareal zugelassen werden soll oder nicht.

Abs. 5: Den Vorprüfungsunterlagen liegt kein solches *Notfallerschliessungskonzept* bei. Diese Formulierung ist zudem nicht zweckmässig. Der erste Satz ist zu streichen, denn das *Notfallerschliessungskonzept* müsste nach dieser Bestimmung jetzt vorliegen bzw. wäre für eine abschliessende Vorprüfung erforderlich.

Art. 24 Parkplätze

Abs. 1: Wir verweisen auf unsere Ausführungen zur Parkplatzberechnung in B.1.4 und beantragen Ihnen, Absatz 1 sinngemäss wie folgt zu ergänzen: [...] *Die gemäss VSS-Norm ermittelten Normparkplätze sind auf maximal 60 %² zu reduzieren.* [...]

Zudem ist Absatz 1 dahingehend zu präzisieren, dass die maximale Parkplatzzahl nur bei einem hohen Wohnanteil ausgeschöpft werden darf.

Abs. 7: Wir erachten es nicht als zweckmässig, einen konkreten Frankenbetrag im Bebauungsplan festzulegen. Stattdessen ist eine Pflicht ins Reglement aufzunehmen, wonach die Parkplatzgebühren im Bebauungsplan auf die Gebühren der öffentlichen Parkplätze gemäss Parkplatzgebührenreglement der Gemeinde abzustimmen sind. Der Absatz könnte beispielsweise wie folgt lauten:

Öffentlich zugängliche Kunden- und Besucherparkplätze sind mit Gebühren zu bewirtschaften. Die Gebühren sind auf das Parkplatzgebührenreglement der Gemeinde Kriens abzustimmen.

Damit auf künftige Veränderungen im Mobilitätsverhalten reagiert werden kann, beantragen wir Ihnen, sinngemäss folgende Bestimmung aufzunehmen:

[...] Die Zugänge zu den Parkhäusern und die Organisation der Parkplätze in den Parkhäusern sind so anzuordnen bzw. zu regeln, dass sie zu einem späteren Zeitpunkt auch extern vermietet oder öffentlich zugänglich gemacht werden können. [...]

Art. 26 Rad- und Fusswegverbindung Q3

Wir verweisen auf unseren Antrag zum Plan B.1.2.1. Die Absätze 2 und 3 sind zu streichen. Der Plan ist zu ergänzen.

In Abs. 5 ist nicht die Verbindung Q2, sondern die Verbindung Q3 aufzuführen. Zudem entsteht durch die gewählte Formulierung (*[...] ist als öffentlich zu erklären [...]*) der Eindruck, die Fusswegverbindung sei in einem separaten Verfahren gemäss Strassengesetz öffentlich zu erklären. Dies ist mit Verweis auf § 65 Abs. 4 PBG nicht erforderlich. Die Bestimmung ist entsprechend anzupassen.

Art 27 Private Fusswegverbindung

Wir verweisen auf unseren Hinweis zur Stellungnahme des Beirats Städtebau LuzernSüd in Ziff. B.1.1.4 sowie auf unsere Ausführungen zu Art. 26 Abs. 5 (Öffentlicherklärung).

² Reduktion vom Normbedarf um mindesten 40 % (VSS Norm 604 281 Tabelle 2 und 3)

Art 31 Störfallvorsorge

Gemäss dem Risiko-Kurzbericht vom 24. Juni 2015 werden die Risiken für die Variante „maximales Wohnen“ für die Autobahn A2 und für die Arsenal-/Nidfeldstrasse als tragbar beurteilt, da mehr Gefahrgut tagsüber transportiert wird, wenn die Bewohner ausser Haus wären. Bei der Variante „minimales Wohnen“ ist das Risiko für die Arsenal-/Nidfeldstrasse tragbar und für die Autobahn A2 knapp nicht tragbar. Mit dem Bau einer Lärmschutzwand ist das Risiko der Autobahn A2 jedoch tragbar.

Aufgrund dieser Beurteilung schlägt die Dienststelle uwe verschiedene Massnahmen für die Reduktion der Risiken vor. Wir verweisen dazu auf die entsprechende Stellungnahme.

Art. 31 erfüllt die Mehrzahl der Forderungen für den Schutz vor technischen Gefahren. Insbesondere soll im Rahmen des konkreten Konkurrenzverfahrens aufgezeigt werden, wie Massnahmen gemäss dem UVB umgesetzt werden können. Eine detaillierte Ergänzung der Sonderbauvorschriften erachten wir nicht als zweckmässig.

Wir beantragen Ihnen jedoch, Abs. 1 verbindlicher zu formulieren. Eine blossе Prüfung von Massnahmen reicht nicht aus. Wir schlagen Ihnen sinngemäss folgende Formulierung vor: *[...], und es sind an den vorgesehene(n) Bauten und Anlagen bauliche und technische Massnahmen zum Schutz von Personen in den Gebäuden – soweit technisch und wirtschaftlich zumutbar – umzusetzen zu prüfen. [...]*

Nicht zustimmen können wir dem Antrag, nur die Variante mit dem grössten Wohnanteil zuzulassen.

1.4. Abstimmung Siedlung und Verkehr

1.4.1. Parkplatzzahlen

Gemäss dem Verkehrsgutachten vom 17. April 2015 wird das Areal Nidfeld aufgrund der Erschliessungsqualität dem Standort Typ C gemäss der VSS Norm SN 640 281 zugeteilt. Gemäss dieser Norm sind die angebotenen Parkplätze – aufgrund der für die vorgesehene Nutzung ermittelten Parkplatzzahlen – beim Standort Typ C auf 50 % bis 80 % zu reduzieren.

Im Verkehrsgutachten wird eine maximal zulässige Parkplatzzahl gemäss dem Parkplatzreglement der Gemeinde Kriens von 959 Parkplätzen ausgewiesen. Dies entspricht dem Normbedarf nach der erwähnten VSS Norm. Dieser Normbedarf wird auf Vorschlag der Grundeigentümer auf 650 Parkplätze reduziert. Dies entspricht einer Reduktion vom Normbedarf auf 68 %. Aus verkehrlicher Sicht darf die hohe Parkplatzzahl von 650 nur ausgeschöpft werden, wenn ein hoher Wohnanteil realisiert wird. Die Wohnnutzung verursacht nachweislich weniger Verkehr während den kritischen Spitzenstunden.

Die Reduktion auf nur 68 % des Normbedarfs erachten wir für dieses künftig städtische Gebiet und insbesondere in Kenntnis des grossen, bereits heute bekannten Entwicklungspotentials in Luzern Süd allerdings als zu gering. Gestützt auf den Vorschlag „neues Parkierungsreglement LuzernSüd vom 13. November 2014“ ist eine Reduktion der Parkplatzzahlen auf 50 %-60 % des Normbedarfs nach VSS vorzusehen. Wir verweisen dazu auch auf die Stellungnahme der Dienststelle vif.

1.4.2. Verkehrserzeugung

Für die Berechnung des Verkehrsaufkommens wird ein „Worst Case“- und ein „Best Case“-Szenario gerechnet. Im schlimmsten Fall beträgt das Verkehrsaufkommen in der Abendspit-

zenstunde (ASP) 480 Fahrten und im besten Fall 164 Fahrten. Die in den Bebauungsplanvorschriften vorgeschlagene Grenze der Intervention, wonach der Gemeinderat Massnahmen wie beispielsweise eine Ausfahrtendosierung vorschreiben kann, beträgt 240 Fahrten³ in der ASP. Dieser Wert wurde auf Basis der von den Eigentümern vorgeschlagenen 650 Parkplätze ermittelt. Nicht nachvollziehbar ist dabei insbesondere der geringe Reduktionsfaktor bei der Büronutzung auf nur 76 % (Verkehrsbericht Seite 6, Tabelle 3).

Wie aus dem Verkehrsbericht hervorgeht, ist die Büronutzung die kritische Grösse bezüglich des Verkehrsaufkommens zur ASP (Verkehrsbericht Seite 9). Richtigerweise wird auch festgestellt, dass das Verkehrsaufkommen aufgrund der guten Erreichbarkeit mit dem Langsamverkehr und dem öffentlichen Verkehr (Haltestelle der Buslinie Nr. 14 direkt am Areal sowie Bahnhaltestelle Kriens-Mattenhof in der Nähe, beides mit Direktanbindung in die Innenstadt und den Bahnhof Luzern) sowie einem beschränkten Parkplatzangebot massgeblich beeinflusst werden kann. Gemäss den Schätzungen macht vor allem der Beschäftigtenverkehr mit 276 Fahrten ASP beim „Worst Case“-Szenario den Hauptanteil aus. Auf der anderen Seite kann auf den Beschäftigtenverkehr am Besten Einfluss genommen werden. Wir verweisen dazu auf die Projektseite „Zukunft urbane Mobilität“⁴, in welcher Empfehlungen für die künftige Mobilität im städtischen Ballungsraum gemacht werden.

Wie bereits in Ziff. B.1.4.1 ausgeführt, schöpft die vorgesehene Parkplatzzahl die mögliche Reduktion gemäss Norm nicht aus und ist weiter zu reduzieren auf maximal 60 % (vgl. Ergänzung zu Art. 24).

Für die Grenze der Intervention gemäss Art. 22 Abs. 4 ist daher die Berechnungsbasis von 650 Parkplätzen nicht ausreichend. Die Interventionsgrenze ist auf Basis einer maximalen Reduktion für den Standorttyp C gemäss VSS-Norm von 50 % zu ermitteln⁵. Wir verweisen dazu auch auf die Stellungnahmen der Dienststelle vif und des VVL.

1.5. Weitere Aspekte

Der VVL beantragt in seiner Stellungnahme verschiedene Korrekturen und Präzisierungen zu den Berichten. Wir ersuchen Sie, diese zu prüfen und die Dokumente bei Bedarf zu bereinigen.

2. Umweltverträglichkeitsbericht

Die Dienststelle uwe macht in ihrer Stellungnahme verschiedene Hinweise und Anträge, welche im weiteren Planungsverlauf respektive im Baubewilligungsverfahren umzusetzen sind. Gemäss Art. 28 ist der UVB Stufe 1 ein orientierender Bestandteil des Bebauungsplanes. Wir ersuchen Sie daher, im UVB einen Hinweis auf die Stellungnahme der Dienststelle uwe betreffend der Pendenzen für das Baubewilligungsverfahren zu machen. Namentlich ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich und die Gesuchsunterlagen sind entsprechend den Bemerkungen in der Stellungnahme der Dienststelle uwe soweit erforderlich anzupassen oder zu ergänzen.

³ Im Verkehrsbericht ist der Wert von 260 Fahrten ASP ausgewiesen.

⁴ <http://www.zukunft-urbane-mobilitaet.ch>

⁵ Gemäss unserer Schätzung liegt die Interventionsgrenze der ASP bei einer angenommenen Reduktion der Parkplätze auf 50% des Normbedarfs bei ca. 189 ASP.

C. ERGEBNIS

Aufgrund der vorangehenden Ausführungen ergibt sich, dass der im Entwurf vorliegende Bebauungsplan Nidfeld gut und weitgehend vollständig ausgearbeitet ist, aber nur zum Teil mit den kantonal- und bundesrechtlichen Grundlagen und Vorgaben übereinstimmt.

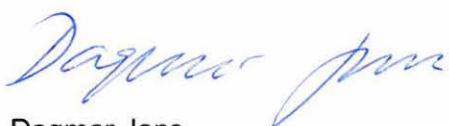
In der vorliegenden Form nicht genehmigungsfähig und somit substantiell zu überarbeiten sind:

- Anpassung der Grundnutzung, damit die gemäss Bebauungsplan vorgesehene Mischnutzung zonenkonform sein kann.
- Die Fusswegverbindung Q3 ist – mindestens als durchsetzbare Variante – verbindlich innerhalb des Bebauungsplanperimeters darzustellen.
- Die zulässige Parkplatzzahl ist gemäss dem Standorttyp C der VSS-Norm auf maximal 60 % des Normbedarfs nach VSS-Norm festzulegen. Art. 24 ist entsprechend zu ergänzen. Die maximale Parkplatzzahl von 650 darf nur ausgeschöpft werden, wenn ein hoher Wohnanteil realisiert wird.
- Der Schwellenwert für eine Intervention des Gemeinderates zwecks Vorgabe spezifischer Massnahmen zur Beschränkung der Fahrtenzahl ist auf Grundlage einer Reduktion von 50 % der Norm-Parkplatzzahl gemäss der VSS-Norm zu ermitteln und beträgt somit höchstens 200 Fahrten ASP (Art. 22 Abs. 4).
- Es ist vom ASTRA eine Bestätigung zu verlangen, wonach der vorliegende Bebauungsplanentwurf mit allen zurzeit diskutierten Varianten einer Autobahnüberdeckung im Bereich Nidfeld vereinbar ist. Gegebenenfalls ist der Bebauungsplan diesbezüglich zu ergänzen.

Diese Punkte sind vor der öffentlichen Auflage nochmals zu einer ergänzenden Vorprüfung einzureichen. Darüber hinaus ersuchen wir Sie, die weiteren Änderungsanträge, Empfehlungen und Hinweise zu beachten.

Die übrigen Aspekte der Vorlage können weiterbearbeitet werden. Ohne die Bereinigung der obigen Punkte kann das Vorprüfungsverfahren nicht abgeschlossen werden und der Entwurf des Bebauungsplans darf nicht öffentlich aufgelegt werden. Für Fragen steht Ihnen Herr Cüneyd Inan, Dienststelle Raum und Wirtschaft (Telefon direkt 041 228 51 86) zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Dagmar Jans
Rechtsdienst
041 228 57 61
dagmar.jans@lu.ch

Beilagen:

- Kopien aller Stellungnahmen

Kopie an (digital inkl. Beilagen):

- Planteam S AG, Inseliquai 10, 6002 Luzern
- Dienststelle Verkehr und Infrastruktur
- Dienststelle Umwelt und Energie
- Dienststelle Raum und Wirtschaft, Abteilung Baubewilligungen
- Gemeindeverband LuzernPlus, Riedmattstrasse 14, 6031 Ebikon
- Verkehrsverbund Luzern, Daniel Meier, Geschäftsführer, Seidenhofstrasse 2, Postfach 4306, 6002 Luzern
- Bundesamt für Strassen (ASTRA), Filiale Zofingen, Brühlstrasse 3, CH-4800 Zofingen

Verkehr und Infrastruktur (vif)

Arsenalstrasse 43
Postfach
6010 Kriens 2 Sternmatt
Telefon 041 318 12 12
vif@lu.ch
www.vif.lu.ch

Raum und Wirtschaft (rawi)
Herr Cüneyd Inan
Murbacherstrasse 21
6002 Luzern

Kriens, 15. Juni 2015 DAr/sca/ES/rap/Ho/ah/sia
ID 15_532 / 2112.508 / 2015-125

GEMEINDE KRIENS

Vernehmlassung; Bebauungsplan Nidfeld (2015)

Sehr geehrter Herr Inan
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf die am 3. Juni 2015 per Konsul erhaltenen Unterlagen und äussern uns dazu wie folgt:

VERKEHR / KANTONSSTRASSE

Gemäss den vorliegenden Unterlagen bestehen aus Sicht Verkehr/Kantonsstrasse keine Einwände zum eingereichten Bebauungsplan. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) ist in die Vernehmlassung (Baulinie Nationalstrasse) miteinzubeziehen.

GESAMTVERKEHRSKOORDINATOR

Im verkehrstechnischen Gutachten und im Mobilitätskonzept sind Massnahmen zur Dämpfung des MIV-Verkehrsaufkommens vorgesehen. Trotzdem werden mehr Parkplätze angeboten als im Vorschlag "neues Parkierungsreglement Luzern Süd vom 13.11.2014" festgelegt. Auch der angestrebte Modal Split des Grundkonzepts Verkehr Luzern Süd vom 5. Dezember 2014 wird nicht erreicht.

Im Gutachten wird festgehalten, dass zwar die direkt angrenzenden Verkehrsknoten eine genügende Verkehrskapazität aufweisen, nicht aber der Kreisel Mattenhof. Das errechnete Verkehrsaufkommen in der Abendspitzenstunde beinhaltet eine grosse Bandbreite. Der Gemeinde Kriens wird empfohlen, bei der Ausfahrt aus dem Bebauungsplangebiet eine Ausfahrtdosierung zu verlangen.

NATURGEFAHREN / WASSERBAU

Aus Sicht Naturgefahren/Wasserbau bestehen keine Einwände bzw. Bemerkungen zum eingereichten Bebauungsplan.

Wir bitten Sie um Berücksichtigung unserer Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse



Albin Schmidhauser
Abteilungsleiter Naturgefahren



Beat Hofstetter
Abteilungsleiter/Planung Strassen

Raum und Wirtschaft (rawi)

Murbacherstrasse 21
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 83
Telefax 041 228 64 93
rawi@lu.ch
www.rawi.lu.ch

Raum und Wirtschaft (rawi)
Abteilung Raumentwicklung
z.Hd. Cüneyd Inan
Murbacherstrasse 21
6002 Luzern

Luzern, 9. Juni 2015 / rw
2015-323

Stellungnahme

Gemeinde Kriens; Bebauungsplan Nidfeld (2015)

Sehr geehrte Dame, sehr geehrter Herr
Lieber Cüneyd

Mit Schreiben vom 3. Juni 2015 haben Sie uns die Unterlagen zum Bebauungsplan Nidfeld zugestellt. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und halten fest, dass aus Sicht der Abteilung Baubewilligungen keine Einwände oder Bemerkungen bestehen.

Freundliche Grüsse



Raphael Walker
Bereichsleiter IBZ Baubewilligungen
Tel. direkt 041 228 64 92
raphael.walker@lu.ch

Beilagen:

- Dossier

Von: [Thomas Glatthard LuzernPlus](#)
An: [Inan Cüneyd](#)
Cc: ["Manuel Feer"](#)
Thema: AW: Vernehmlassung: Gemeinde Kriens: Bebauungsplan Nidfeld (2015)
Datum: Freitag, 19. Juni 2015 10:25:32

Lieber Cüneyd

Der Beirat Städtebau LuzernSüd war bei der Erarbeitung des Bebauungsplans Nidfeld dabei. Wir haben keine Einwände.

Freundliche Grüsse
Thomas Glatthard
Gebietsmanager LuzernSüd
Museggstrasse 31 6004 Luzern
F 041 410 22 67 M 077 426 56 26
t.glatthard@luzernplus.ch
www.luzernplus.ch
www.luzernsüd.ch



Von: Inan Cüneyd [<mailto:Cüneyd.Inan@lu.ch>]
Gesendet: Mittwoch, 3. Juni 2015 09:43
An: Meier Daniel; Kurt Sidler (k.sidler@luzernplus.ch); Manuel Feer (m.feer@luzernplus.ch); thomas.buettler@astra.admin.ch; Thomas Glatthard LuzernPlus
Betreff: Vernehmlassung: Gemeinde Kriens; Bebauungsplan Nidfeld (2015)

Sehr geehrte Dame, sehr geehrter Herr

In der Beilage erhalten Sie die Gesuchsunterlagen zum im Betreff erwähnten Vorhaben zur Stellungnahme bis [21. Juni 2015].

Es erfolgt keine Versand von gedruckten Unterlagen.

Wir danken Ihnen für die gute Zusammenarbeit. Für Fragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Anhänge: [Kriens_BP Nidfeld 2015.zip](#) (108.29 MB)

[Download Starten](#)

-> Bitte bestätigen Sie den Erhalt dieser E-Mails.

Freundliche Grüsse

Cüneyd Inan
Fachleiter Orts- und Regionalplanung; Abteilungsleiter Stv.

KANTON LUZERN
Raum und Wirtschaft (rawi)
Raumentwicklung
Murbacherstrasse 21
6002 Luzern

Tel. +41 41 228 51 86
Fax +41 41 228 64 93
cüneyd.inan@lu.ch
www.rawi.lu.ch

Anwesend: Mo vorm, Di – Fr



CH-4800 Zofingen, ASTRA

Raumentwicklung, Wirtschaftsförderung und
Geoinformation rawi
Murbacherstrasse 21
6002 Luzern

Ihr Zeichen: Cüneyd Inan
Unser Zeichen: O254-1347/Büt
Sachbearbeiter/in: Thomas Büttler
Zofingen, 19. Juni 2015

Nationalstrasse: A2/N02
Gemeinde Kriens
Parzelle Nr.: 100, 103 und 3517
Koordinaten / km 665 125 / 209 145 ; km 96.700
Baugesuch: Vorprüfung
Bauvorhaben Bebauungsplan Nidfeld Kriens (2015)
Bauherrschaft: Gemeinde Kriens, Schachenstrasse 6, 6010 Kriens

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Mail vom 3. Juni 2014 (Eingang ASTRA) haben Sie uns die Unterlagen für der Gemeinde Kriens betreffend Vorprüfung des Bebauungsplan Nidfeld (2015) auf den Parzellen 100, 103 und 3517 in 6010 Kriens mit Frist bis 21. Juni 2015 zugestellt. Das Bundesamt für Strassen ASTRA hat bereits mit den Schreiben L434-0493 vom 5. November sowie Schreiben M142-1544 vom 9. April 2013 zum geplanten Bebauungsplan Stellung bezogen. Zu den neuerlich eingereichten Unterlagen nehmen wir gemäss Artikel 24 NSG wie folgt Stellung:

1. Rechtliches

Die vorliegende Stellungnahme stützt sich auf Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen (NSG, SR 725.11) vom 8. März 1960, der Nationalstrassenverordnung (NSV, SR 725.111) vom 7. November 2007 sowie des Strassenverkehrsgesetzes (SVG, SR 741.01) vom 19. Dezember 1958 ab.

2. Ausgangslage

Primäres Anliegen des ASTRA stellt die Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsfunktion und eines möglichen Ausbaus der Nationalstrasse A2/N02 in der Region Luzern dar. Im Weiteren dürfen geplante Neubauprojekte den Verkehr und die Sicherheit der Nationalstrasse nicht beeinträchtigen.

Nach dem aktuellen Planungsstand des Vernehmlassungsdossiers vom 30. Juni 2014 zum generellen Projekt Gesamtsystem Bypass Luzern würde das Gebiet des alten Pilatusmarkts (Nidfeld) nicht mehr tangiert. Der Planungssperimeter für die Hauptarbeiten des Bypasses läge nördlich der Arsenalbrücke.

Aus Sicht der Nationalstrasse würde demnach kein Grund bestehen, an einer kantonalen Interesselinie im Bereich des alten Pilatusmarktes festzuhalten.

Die Gemeinde Kriens hat im Rahmen des Vernehmlassungsprozesses zum GP Gesamtsystem Bypass Luzern eine komplette Eindeckung der Nationalstrasse zwischen Grosshof und Tunnel Schlund gefordert.

Daraufhin hat das Bundesamt für Strassen ASTRA den Kanton Luzern und die Gemeinde Kriens am 30. März resp. 29. April 2015 über das Angebot einer Verlängerung Grosshof bis Anschluss Kriens informiert: dies als Maximalvariante. Eine Stellungnahme seitens Gemeinde Kriens wird bis Ende Juli 2015 und des Kanton Luzern bis Mitte September 2015 erwartet.

3. Schlussfolgerung

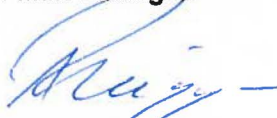
Das Bundesamt für Strassen ASTRA kann dem Bebauungsplan Nidfeld in Kriens zum heutigen Zeitpunkt keine abschliessende Stellungnahme abgeben und mit folgender Begründung keine Zustimmung in Aussicht stellen:

Sollte die Gemeinde Kriens weiterhin an ihrer Forderung festhalten, so muss sie beurteilen, ob die vom Kanton damalige festgelegte Interesselinie im Bereich des alten Pilatusmarktes weiterhin aufrecht werden sollte. Eine abschliessende Beurteilung aus Sicht des ASTRA kann erst nach Vorliegen der beiden Stellungnahmen (Gemeinde/Kanton) erfolgen.

Wir bitten Sie um Kenntnisnahme. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**Abteilung Strasseninfrastruktur Ost
Filiale Zofingen**



Andreas Rüegger
Bereichsleiter Support

Kopie per Mail an: Klt, Büt, zentras.baupolizei@lu.ch

Luzern, 23. Juni 2015 dh
Projekt Bebauungsplan Nidfeld
Register 10-107-Kriens
Geschäft Vernehmlassung

Kanton Luzern, Dienststelle rawi
Cüneyd Inan
Murbacherstrasse 21
6002 Luzern

Gemeinde Kriens; Bebauungsplan Nidfeld (2015)

Sehr geehrter Herr Inan, lieber Cüneyd

Mit Schreiben vom 3. Juni 2015 bitten Sie uns um eine Stellungnahme zum Bebauungsplan Nidfeld. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Rückmeldung.

Wir stützen uns in unserer Rückmeldung auf die elektronisch zugestellten Bebauungsplan-Unterlagen sowie unsere im Oktober 2012 verfasste Stellungnahme zum gleichen Objekt.

Wir stellen einleitend fest, dass nach wie vor an der hohen Zahl von 650 Parkplätzen festgehalten wird, was in diesem urbanen Raum in unseren Augen aus folgenden Gründen ein falsches Zeichen darstellt:

- Einerseits verkehrt die Linie 14 (Brüelstrasse-Luzern Bahnhof-Nidfeld-Horw Zentrum) im 15-Minuten-Takt vor der Haustüre - inzwischen auch am Abend und sonntags im 30-Minuten-Takt aus/in Richtung Bahnhof Luzern. Je nach Nachfrage ist dieses Angebot ausbaubar. Andererseits liegen in unmittelbarer Gehdistanz die S-Bahnhaltestelle Kriens Mattenhof, wo alle 15 Minuten S-Bahnen zum Bahnhof Luzern und Richtung Nid- und Obwalden verkehren, sowie die Bushaltestelle Sternmatt, wo ebenfalls alle 15 Minuten Verbindungen Richtung Kriens und Horw bestehen.
- Dieses öV-Angebot darf als sogenannte Pull-Massnahme betrachtet werden, das einen gewissen Anreiz zur Nutzung dieses flächeneffizienten Verkehrsmittels bietet. Der Anreiz des guten Angebots alleine reicht jedoch - wie hinlänglich bekannt ist - nicht, um die Verkehrsmittelwahl entscheidend zu beeinflussen. Dafür bedarf es auch sogenannten Push-Massnahmen, d.h. Restriktionen auf Seiten der potentiellen MIV-Nutzung. Wirksamste Massnahme dazu ist die (weitere) Reduktion der Anzahl Parkplätze, sowie die konsequente Bewirtschaftung der verbleibenden Parkplätze. Damit einhergehend sollten eine ausreichende Anzahl Mobility-Parkplätze, attraktive Velo-Abstellplätze und die Möglichkeit zur Ausleihe von E-Bikes oder gar Cargo-Bikes und Veloanhänger angeboten werden. Die Mobility-Parkplätze sollten dabei auf dem Areal sichtbar sein. Sie können sowohl von den Bewohnenden, wie von den Beschäftigten genutzt werden. Entsprechende Modelle werden von Mobility angeboten (<https://www.mobility.ch/de/wohneueberbauungen/>); Eigentümer von Überbauungen profitieren davon ebenfalls.

- In diesem Zusammenhang erachten wir die im Mobilitätskonzept und im Verkehrstechnischen Gutachten gemachte Aussage, autoarmes Wohnen sei an diesem Standort nicht geeignet, als falsch. Mit den oben beschriebenen Massnahmen ist autoarmes Wohnen sehr wohl denkbar und mit Blick auf die anstehenden Entwicklungen im Umfeld des Bebauungsplans Nidfeld gar explizit zu fordern. Das postulierte Ziel einer "stadtverträglichen Mobilität" ist mit dem vorliegenden Bebauungsplan schwierig zu erreichen.

Der öV ist nur attraktiv, wenn er vorwärts kommt und nicht im Stau stecken bleibt. Daher sind wir einerseits daran interessiert, dass ein möglichst hoher Anteil der Nutzenden den Langsamverkehr oder eben den öffentlichen Verkehr für ihre Mobilität wählt und damit möglichst wenig zusätzlicher motorisierter Individualverkehr auf die Strasse kommt (was mit möglichst wenigen Parkplätzen erreicht werden kann; vgl. oben).

Andererseits fordern wir Massnahmen zur Busbevorzugung am Kreisel Nidfeld, damit öV aus Richtung Horw bzw. Bahnhof Mattenhof nicht durch die aus dem Bebauungsplangebiet anfallenden (und im Kreisel bevorrechtigten) Ausfahrten unnötig gebremst und damit benachteiligt wird. Wirksam könnte hier eine Ausfahrtdosierung aus dem Bebauungsplangebiet zum Kreisel Nidfeld sein.

Zudem bitten wir darum, die Lage und Ausstattung der Bushaltestelle Nidfeld unmittelbar beim Bebauungsplanperimeter zusammen mit der Strasseneigentümerin abzusprechen. Die Fusswegverbindungen zur Haltestelle müssen direkt und hindernisfrei ausgestaltet sein. Mindestens die Haltekante Richtung Horw soll gestalterisch zweckmässig in das Bebauungsplangebiet integriert werden.

Zu den konkreten Bebauungsplaninhalten möchten wir folgende Aspekte rückmelden:

- Planungsbericht S. 18 bzw. S. 26: Nicht das Entwicklungskonzept LuzernSüd (Kap. 3.8) ist Planungsgrundlage für den öffentlichen Verkehr, sondern die AggloMobil-Planungen (aktuell: AggloMobil tre: www.vvl.ch/aggломobil). Das im Perimeter massgebende Verkehrskonzept LuzernSüd (Kap. 3.16) ist bzgl. öV weitgehend identisch zu den Planungen von AggloMobil tre. Ein Ringbus ist weder im Verkehrskonzept, noch in AggloMobil tre vorgesehen und folglich im Planungsbericht auch nicht zu erwähnen.
- Verkehrstechnisches Gutachten, Kap. 3.2, Busangebot Prognose (vgl. auch Mobilitätskonzept, Kap. 2.2): Mittelfristig soll die Linie 14 zwischen Südpol und Eichhof via Arsenalstrasse verkehren (Reisezeitverkürzung von/zum Bahnhof Luzern), die Linie 21 zwischen Lauerzweg und Grabenhof via Motelstrasse fahren (Reisezeitverkürzung zwischen Kriens und Horw, damit Wegfall Bedienung u.a. Haltestelle Sternmatt) und Linie 14 auch den Bahnhof Mattenhof bedienen und dort Bus/Bahn-Anschlüsse sicherstellen. Auf das Bebauungsplangebiet hat dies nur insofern einen direkten Einfluss, als dass mit der Verlegung der Linie 21 in die Motelstrasse ab der Haltestelle Sternmatt nur noch ein 30-Minuten-Takt Richtung Kriens besteht. Für diese Massnahmen sind noch keine Umsetzungstermine fixiert.
- Die Massnahmen im Mobilitätskonzept (Kap. 4) sollten in unseren Augen ausführlicher beschrieben werden. Eine weitere mögliche Massnahme sind Monitore bei den Ausgängen von Unternehmen und Wohneinheiten, welche die nächsten Bus- und Bahnabfahrten in Echtzeit anzeigen (www.oev-live.ch). Diese machen den öV sichtbar und auch planbar. Zudem könnten als Alternative zur Erstellung von teuren Parkplätzen auch öV-Abos vergünstigt abgegeben werden (u.a. www.passepartout.ch/t/abo-billett/abonnemente/job-abo/). Ergänzend dazu *muss* eine umfassende Information über das Verkehrsangebot für Neuzuzüger ein wichtiger Baustein eines integralen Mobilitätsmanagements sein (nicht "kann"). Dies ist im Reglement entsprechend zu berücksichtigen.

Wir beantragen zusammenfassend folgende Punkte zur Aufnahme im Bebauungsplan:

- Weitere Reduktion der Anzahl Parkplätze und konsequente Bewirtschaftung der verbleibenden Parkplätze, sowie ergänzende Massnahmen wie Mobility-Plätze, Veloverleih, Echtzeitanzeigen des öV bei den Ausgängen, Abgabe vergünstigter Abos, etc.
- Massnahmen zur öV-Priorisierung am Kreisel Nidfeld (insb. Dosierung Ausfahrt Bebauungsplangebiet).
- Gestalterische Integration der Haltestelle Nidfeld in den Bebauungsplanperimeter.

Wir möchten Sie zudem darauf hinweisen, dass gemäss Art. 22 öVG (SRL Nr. 775) Bauten und Anlagen mit grossem Verkehrsaufkommen Kosten für allfällige besondere Massnahmen im öffentlichen Personenverkehr zu tragen haben, sofern sie bspw. als Einkaufs- oder Fachmarktzentrum eine Nettogröße gemäss § 169 Abs. 4 des PBG (SRL Nr. 735) von mehr als 7'500 m² aufweisen.

Vielen Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen und Bemerkungen. Bei Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Daniel Meier
Geschäftsführer



Daniel Heer
Projektleiter Angebot
Direktwahl +41 228 47 25
daniel.heer@vvl.ch

Umwelt und Energie (uwe)

Geschäftsstelle, Ereignisdienste und Lärm

Libellenrain 15
Postfach 3439
6002 Luzern
Telefon 041 228 60 60
Telefax 041 228 64 22
uwe@lu.ch
www.uwe.lu.ch

Raum und Wirtschaft (rawi)
Herr Cüneyd Inan
Murbacherstrasse 21
6002 Luzern

Luzern, 1. Juli 2015
Konsul-Nr. 2015-1258

Gemeinde Kriens; Bebauungsplan Nidfeld (2015); Vorprüfung

Sehr geehrter Herr Inan

Wir beziehen uns auf die von Ihnen erhaltenen Unterlagen und nehmen dazu wie folgt Stellung:

1. Zusammenfassende umweltrechtliche Beurteilung

Wir haben die vorliegenden Unterlagen für den Bebauungsplan Nidfeld bezüglich der Auswirkung auf die Umwelt und auf die Einhaltung der verschiedenen umweltrelevanten Gesetzgebungen geprüft.

Aufgrund dieser Prüfung ergeben sich keine grundsätzlichen Einwände gegen die geplante Bebauung. Wir stellen jedoch fest, dass verschiedene Umweltbereiche durch die geplanten Bauten und Anlagen massgeblich betroffen sind. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich und die Gesuchunterlagen sind entsprechend den unten aufgeführten Bemerkungen anzupassen oder zu ergänzen.

Wir beantragen deshalb, die untenstehenden Bemerkungen und Anträge in den Vorprüfungsbericht aufzunehmen und für die weitere Planung verbindlich zu erklären.

2. Beurteilung durch die Fachbereiche

2.1 Grundwasser

Die Bauvorhaben liegen über dem Grundwassergebiet Luzern-Kriens-Horw. Gemäss Geologisch-geotechnischen Berichten der Dr. Heinrich Jäckli AG vom 10. Mai 2012 und 18. Juni 2012 tangieren die Untergeschosse das obere Grundwasserstockwerk und die Pfählungen reichen ins untere Grundwasserverkommen. In einer ersten Beurteilung kommt der Geologe zum Schluss, dass die Bauwerke bei Einhaltung der notwendigen Schutzmassnahmen realisierbar sind. Es liegen jedoch noch keine detaillierten Pläne und Angaben über die definitive Pfahlfundation vor. Für die vorgesehenen Bauten im Grundwasser ist eine Gewässerschutzrechtliche Bewilligung erforderlich.

Für die definitiven Baugesuche ist der Dienststelle Umwelt und Energie ein detaillierter hydrogeologischer Bericht (Unbedenklichkeitsbericht) mit folgenden Angaben einzureichen: Beschrieb der Grundwasserverhältnisse, Bauteile im Grundwasser, Pfahlplan, Wasserhaltung und der Wasserableitung; Angaben über die getroffenen Massnahmen zum Schutz der Gewässer; vorgesehene Überwachungs-, Alarm- und Bereitschaftsdispositiv mit Interventionsknoten (siehe Merkblatt „Bauen im Grundwassergebiet“ und das entsprechende Gesuchsformular (auf www.uwe.lu.ch)).

Gemäss hydrogeologischem Bericht werden auch Möglichkeiten einer Grundwasser-Wärmenutzung geprüft. Bisherige Abklärungen haben ergeben, dass sich das örtliche Grundwasser mengen- und qualitätsmässig nur bedingt eignet. Es ist vorgesehen, durch Bohrungen abzuklären, ob sich allenfalls tiefere Grundwasserstockwerke für eine thermische Nutzung eignen. Die Nutzung von Grundwasser für thermische Zwecke erfordert eine Konzession des Regierungsrates. Das Gesuch ist zusammen mit einem hydrogeologischen Bericht bei der Dienststelle uwe einzureichen. Durch Grundwasser-Modellrechnungen ist auch nachzuweisen, dass die Änderung der natürlichen Grundwassertemperatur ausserhalb eines Umkreises von 100 m nicht mehr als 3⁰ C beträgt, und dass keine bestehenden Wärmenutzungsanlagen negativ beeinflusst werden.

2.2 Oberflächengewässer

Der Umweltbereich Oberflächengewässer ist für das Vorhaben wie in den Unterlagen aufgeführt nicht relevant.

2.3 Altlasten

Der Standort ist nicht im Kataster der belasteten Standorte eingetragen. Im eingereichten UVB-Bericht wird Bezug genommen auf den geologisch-geotechnischen Bericht, welcher Belastungen im Untergrund durch eine künstliche Auffüllung feststellt. Die geschätzten Mengen auf dem gesamten Projektareal belaufen sich auf 45'000 m³. Es handelt sich voraussichtlich um Inertmaterial. Diese Menge erfordert eine detaillierte Erkundung und das Ergebnis ist danach der Vollzugsbehörde einzureichen. Darauf basierend wird festgelegt, ob ein Katastereintrag zu erfolgen hat, ob weitere Massnahmen erforderlich sind und ob Art. 3 der Altlastenverordnung im Hinblick auf das Bauvorhaben erfüllt ist.

Die im UVB-Bericht empfohlenen ergänzenden Sondierungen sind zwingend durchzuführen. Damit das Vorgehen altlastenkonform abgewickelt wird, ist das Untersuchungsprogramm vorgängig der Dienststelle uwe einzureichen. Die Ergebnisse müssen frühzeitig vor dem Baubewilligungsverfahren vorliegen. Das Aushub- und Entsorgungskonzept für den belasteten Aushub ist spätestens im Baubewilligungsverfahren einzureichen.

2.4 Siedlungsentwässerung

Die Entwässerung hat nach den Grundsätzen des Gewässerschutzgesetzes und des Generellen Entwässerungsplanes (GEP Kriens, genehmigt am 21. April 1998) zu erfolgen. Das heisst, nicht verschmutztes Abwasser ist vom verschmutzten Abwasser zu trennen und nach Möglichkeit versickern zu lassen oder unter Retention einem Gewässer zuzuleiten.

Eine Versickerung ist gemäss GEP sowie dem geologisch-geotechnischen Bericht im Gebiet des „alten Pilatusmarktes“ kaum möglich.

Gemäss den eingereichten Unterlagen wird die Überbauung im Trennsystem entwässert. Das heisst, das Meteorwasser soll auf den Dächern und in Retentionsbecken zurückgehalten und danach in ein Gewässer geleitet werden. Mit diesem Konzept sind wir einverstanden.

Ein detailliertes Kanalisationsprojekt ist noch zu erstellen und der Gemeinde Kriens zur Genehmigung einzureichen.

2.5 Abwasserentsorgung

Eine Beurteilung betreffend Industrie- und Gewerbeabwasser ist auf der Stufe Vorprüfung noch nicht möglich. Bei Vorliegen von konkreten Nutzungen, d.h. auf der Stufe Baugesuch, kann die Abwassersituation beurteilt werden. Erst dann ist klar, ob konkrete Massnahmen wie z.B. der Einbau einer Abwasservorbehandlungsanlage notwendig sind. Somit ist für diesen Bereich eine abschliessende Beurteilung der Umweltauswirkung erst im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens möglich.

2.6 Risikovorsorge

Das Gebiet des Bebauungsplans Nidfeld liegt im Gefahrenbereich der Autobahn A2 im Westen und der Gemeindestrasse „Nidfeld- / Arsenalstrasse“ im Osten.

Auf dem Areal Nidfeld ist eine Bebauung mit einer Nutzfläche von bis zu 80'000 m² geplant. Neben einem Betrieb des gewerblichen Abholungs- und Belieferungsgrosshandels (Abholmarkt), sind Dienstleistungsnutzungen und Wohnungen angedacht. Daneben sind Bildungseinrichtungen, Restaurations- und Hotelleriebetriebe, Ausstellungsnutzungen und Verkaufsnutzungen mit Beschränkungen möglich. Die Streuungen der Anteile Wohnen / Arbeiten sind: mind. 20 % bis max. 60 % Wohnen und mind. 40 % bis max. 80 % Arbeitsnutzungen.

Der Risiko Kurzbericht A2 / Nidfeldstrasse wurde von Roos+Partner erstellt, Version 1.0/ 24.6.2015. Gemäss diesem Bericht liegt das heutige Risiko für die A2 noch knapp im unteren Drittel des Übergangsbereiches und für die Arsenal-/Nidfeldstrasse im akzeptablen Bereich.

Durch das geplante Projekt Nidfeld für die Variante maximales Arbeiten inklusive dem Projekt Epper/Amberg steigt das Risiko für 2030 für die A2 in den oberen Übergangsbereich (kommt knapp in das oberste Drittel zu liegen) und für die Arsenal-/Nidfeldstrasse in den mittleren Übergangsbereich. Für die Variante maximalen Wohnens liegt das Risiko etwas tiefer, da mehr Gefahrgut am Tag transportiert wird und am Tag weniger Personen zu Hause sind.

Die höchsten Risiken resultieren durch das Szenarium ‚Störfall mit Benzin‘, welches bis rund 50 m wirksam ist. Bei der Autobahn ist auch das Szenarium ‚Störfall mit Propan‘ relevant, welches bis 200 m wirksam ist.

Durch den Bau einer Lärmschutzwand entlang der A2 kann das Risiko deutlich reduziert werden, knapp in den mittleren Übergangsbereich.

Die Risiken für die Variante ‚maximales Wohnen‘ sind für die Autobahn A2 und für die Arsenal-/Nidfeldstrasse tragbar.

Bei der Variante ‚minimales Wohnen‘ ist das Risiko für die Arsenal-/Nidfeldstrasse tragbar und für die Autobahn A2 knapp nicht tragbar. Mit dem Bau einer Lärmschutzwand ist das Risiko der Autobahn A2 tragbar.

In der Risikoberechnung wurden mögliche Schuleinrichtungen und Ausstellungsevents nicht berücksichtigt. Bei diesen Bauten könnten sich mehr Personen im Freien aufhalten, als in der Berechnung angenommen wurde.

Weiter wurde nicht berücksichtigt, dass Personen in diesem Gebiet von zwei Risikoquellen betroffen sind. Die Störfallverordnung verlangt noch keine Berücksichtigung des Individualrisikos.

Im Artikel 31 des Reglements sind die Belange der Risikovorsorge geregelt.

Auflagen

- Die Variante ‚maximales Wohnen‘ ist zu realisieren. Die Personendichte ist für diese Variante gemäss dem Bericht Risiko Kurzbericht A2 / Nidfeldstrasse von Roos+Partner Version 1.0/ 24.6.2015 im Reglement festzulegen.
- Innerhalb 50 m zur Autobahn A2 und zur Arsenal-/Nidfeldstrasse dürfen keine Bereiche vorgesehen werden, welche eine grosse Personenansammlung im Freien begünstigen.
- Räume zur Autobahn und zur Arsenal-/Nidfeldstrasse sollen nicht personenintensiv genutzt werden, sondern eher einen Schutzriegel bilden.
- Die Gebäudehülle zur Autobahn und zur Arsenal-/Nidfeldstrasse muss einen hohen Schutz vor Hitzestrahlung bieten und möglichst dicht sein (z.B. keine Glasfassaden, kleine Öffnungen, keine Balkone, evtl. kontrollierte Lüftung).
- Die Fluchtwege und Luftansaugstellen von Lüftungsanlagen und Klimageräten sollen von der Autobahn A2 und von der Arsenal-/Nidfeldstrasse abgewandten Seite angebracht werden.
- Die Erstellung einer Lärmschutzwand an der Autobahn A2 ist zu prüfen.
- Eine Temporeduktion von 30 km/h ist auf der Arsenal-/Nidfeldstrasse zu prüfen.
- Falls eine Bildungseinrichtung oder Ausstellungsereignisse geplant sind, ist das Risiko neu zu berechnen.
- Der Artikel 31 ist gemäss obigen Massnahmen anzupassen.

2.7 Luft

Die Schätzungen der durch die Überbauung Nidfeld verursachten Emissionen von Luftschadstoffen sind plausibel. Massnahmen zu deren Minimierung sind im Projekt enthalten. Die Art der Nutzung der Gewerberäume ist noch nicht bekannt. Sollten daraus Emissionen von Luftschadstoffen entstehen, müssen auch diese soweit reduziert werden, dass die Grenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung eingehalten werden. Der Massnahmenplan Luftreinhalte-Verordnung von 1999 ist nicht mehr gültig. Es gilt der Massnahmenplan Luftreinhalte-Verordnung von 2008.

2.8 Lärm

Betriebs- und Verkehrslärm

Das Vorhaben ist eine neue ortsfeste Anlage im Sinne von Art. 25 USG. Die Erstellung neuer Anlagen hat folgenden Bestimmungen zu entsprechen: Art. 11 Abs. 2 und Art. 25 Abs. 1 USG respektive Art. 7 (Betriebslärm) sowie Art. 9 (Mehrbeanspruchung von Verkehrsanlagen) der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV).

Die zusätzliche Lärmbelastung, welche durch die neue Anlage auf den heute bereits existierenden Zufahrtsstrassen verursacht wird, gehört zu den Sekundärimmissionen der Anlage. Der durch den Mehrverkehr induzierte zusätzliche Strassenlärm unterliegt somit der

Begrenzung nach Art. 25 Abs. 1 USG. Das bedeutet, dass die durch die neue Ausgangslage allein verursachte Zusatzbelastung zu keiner Überschreitung der Planungswerte entlang der Zufahrtsstrassen führen darf. Zudem darf die gesamte Lärmbelastung entlang der Zufahrtsstrassen, auch wenn sie durch eine Mehrzahl von Anlagen verursacht wird, zu keiner Überschreitung der Immissionsgrenzwerte beziehungsweise zu keinen wahrnehmbar stärkeren Lärmimmissionen führen (Art. 9 LSV).

Der zusätzliche Verkehr, der durch das Projekt erzeugt wird, kann die Bestimmungen von Art. 9 LSV (Mehrverkehr) sowie Art. 25 USG (Sekundärmissionen) entlang der Zufahrtsstrassen einhalten.

Der Betriebslärm (gesamter Industrie- und Gewerbelärm) darf nicht dazu führen, dass bei den umliegenden Gebäuden mit lärmempfindlicher Nutzung die massgebenden Planungswerte überschritten werden.

Lärmrelevanter Betriebslärm ist vorliegend der Verkehr auf dem Betriebsareal (PW und LKW: Parkierung und Warenanlieferung), die Ein-/Ausfahrt der Parkierungsanlage, der Warenumsschlag inkl. LKW-Manöver sowie die Heizungs-, Lüftungs- und Klimaanlage.

Im Baubewilligungsverfahren ist in einem Lärmschutzgutachten aufzuzeigen, dass der gesamte Betriebslärm die massgebenden Planungswerte bei den lärmempfindlich genutzten Räumen ausserhalb und innerhalb der Bebauungsplanperimeters einhält.

Lärmbelastung

Das Bebauungsplangebiet wird durch den Strassenverkehrslärm (N2, Kantonsstrassen) sowie durch Industrie- und Gewerbelärm (bestehende Gewerbebetriebe in der Umgebung) belastet. Da das Bebauungsplangebiet erschlossen ist, sind für lärmempfindliche Räume die massgebenden Immissionsgrenzwerte einzuhalten (mit planerischen, gestalterischen oder baulichen Massnahmen gemäss Art. 31 LSV).

Entsprechend den Lärm-Berechnungen im UVB können die massgebenden Immissionsgrenzwerte entlang der Nidfeldstrasse knapp, entlang des Sternmattweges gut eingehalten werden. Entlang der A2 wird der massgebende Grenzwert stark überschritten (West- und Nordseite).

Die definitive Raumanordnung und die konstruktiven Details der Gebäude werden erst im Bauprojekt abschliessend bekannt sein. Die Einhaltung der massgebenden Bestimmungen von Art. 31 LSV ist daher im Baubewilligungsverfahren in einem Lärmschutzgutachten aufzuzeigen (Strassenverkehr allenfalls Industrie- und Gewerbelärm). Gleichzeitig ist der Schallschutznachweis gemäss SIA-Norm 181 aufzuzeigen (Art. 32 LSV).

Baulärm

Die im UVB vorgeschlagenen Lärmschutzmassnahmen der BAFU-Baulärmrichtlinie vom 24. März 2006, sind in der Projektierungsphase zu berücksichtigen und im Baubewilligungsverfahren festzulegen. Die Lärmauswirkungen durch die Bautransporte sind im Baubewilligungsverfahren aufzuzeigen.

2.9 Energie

Für den Bebauungsplanperimeter Nidfeld gilt der erhöhte Gebäudestandard gemäss Art. 52 BZR der Gemeinde und Art. 13 der entsprechenden Verordnung zum kommunalen Reglement.

Bis ins Jahr 2017 ist von einer schweizweit einheitlichen Verschärfung der Vorschriften im Gebäudebereich auszugehen, vgl. dazu Mustervorschriften der Kantone im Energiebereich (MuKE n 2014). Die heutigen gesetzlichen Mindestvorschriften werden sich zukünftig am heutigen Standard Minergie-A orientieren.

Die Eigenstromproduktion am Gebäude wird bei Neubauten zum Standard. Gemäss § 56 Abs. 2 lit. a und b der Planungs- und Bauverordnung (PBV) sind

Photovoltaikanlagen nach Massgabe des Bundesrechts (Art. 18a RPG) im Kanton Luzern seit dem 1.1.2014 grundsätzlich bewilligungsfrei. Anlagen über 20 m² Fläche sind der zuständigen Behörde 20 Tage vor der Erstellung zu melden. Wir weisen darauf hin, dass die Eindeckung eines Daches mit einer Photovoltaikanlage und der seit dem 1. April 2014 zur Verfügung stehenden Einmalvergütung (vgl. www.swissgrid.ch) günstiger sein kann als ein konventionelles Dach.

Wir ersuchen Sie die Bauherren im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens über die Möglichkeiten der Energieeffizienz zu informieren. Für das aktuelle Bebauungsplanverfahren ergeben sich dadurch keine Pendenzen.

2.10 Strahlen

In der Umgebung des Neubauprojektes stehen relevante Mobilfunkanlagen:

- Swisscom, Arsenalstrasse 21, Kriens
- Salt (Orange) / Sunrise, Nidfeldstrasse 1, Kriens

Für diese müssen die jeweiligen Standortdatenblätter aktualisiert und den Behörden vorgelegt werden, sobald die genaue Lage und Beschaffenheit der neuen kritischen OMEN definiert ist. Gegebenenfalls müssen die Anlagen vor dem Beginn der bestimmungsgemässen Nutzung der Bauten angepasst werden, so dass an allen OMEN der Anlagegrenzwert eingehalten ist.

2.1 Umweltverträglichkeitsprüfung

Auf dem gesamten Bebauungsplanareal sind Parkieranlagen mit insgesamt 650 Parkplätzen geplant. Somit ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für die geplanten Anlagen erforderlich. Den vorliegenden Unterlagen liegt ein Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) bei. In diesem Bericht sind die umweltrelevanten Bereiche richtig abgehandelt und die Auswirkungen der auf diesem Areal geplanten Bauten und Anlagen sind richtig erkannt worden.

Im Rahmen der weiteren Planung sind die oben erwähnten Bemerkungen bezüglich der Auswirkungen auf die Umwelt zu beachten. Der UVB ist fortzuschreiben und mit den Baugesuchsunterlagen zur Beurteilung und zur Prüfung der einzureichen.

Wir hoffen, dass Ihnen unsere Stellungnahme dient.

Freundliche Grüsse



Peter Koller
Abteilungsleiter
Tel. direkt 041 228 64 64
peter.koller@lu.ch

rawi
- 3. Juli 2015
Posteingang

Planung, Bau, Infrastruktur, Postfach 1247, CH-6011 Kriens

Kanton Luzern
Dienststelle Raum und Wirtschaft (rawi)
Herr Cüneyd Inan
Murbacherstrasse 21
Postfach
6002 Luzern

Von
Direktwahl
e-mail

Gemeinderat
041 329 62 11
info@kriens.ch

1. Juli 2015

Bebauungsplan Nidfeld, Kriens Stellungnahme ASTRA im Rahmen der kantonalen Vorprüfung

Sehr geehrter Herr Inan

Die Gemeinde Kriens hat im Rahmen des Vernehmlassungsprozesses zum Gesamtsystem Bypass Luzern eine komplette Eindeckung der Nationalstrasse zwischen Grosshof und Tunnel Schlund gefordert. Der Gemeinderat hat heute die Stellungnahme zum Bypass im Gemeinderat diskutiert und wird sie dem ASTRA fristgerecht zustellen.

Das ASTRA teilt im Schreiben vom 19. Juni 2015 mit, dass eine Zustimmung zum Bebauungsplan Nidfeld nicht in Aussicht gestellt werden kann, da nicht bekannt ist, wie die nötigen Installationsräume und Erschliessungswege (Baupiste) für die geforderte Einhausung gesichert werden. Gemäss Stellungnahme des ASTRA hat der Gemeinderat zu entscheiden, ob die früher vom Kanton festgelegte Interesselinie für den Bau des ersten Bypass-Projekts im Bereich des alten Pilatusmarktes weiterhin aufrechterhalten werden sollte.

Der Gemeinderat nimmt wie folgt Stellung dazu:

Im Schreiben vom 9. April 2013 hatte das ASTRA festgestellt: „Nach dem aktuellen Planungsstand zum generellen Projekt Bypass Luzern wird das Gebiet des alten Pilatusmarkt (Nidfeld) nicht mehr tangiert. Der Planungssperimeter für die Hauptarbeiten des Bypasses liegt nördlich der Arsenalbrücke. Aus Sicht der Nationalstrasse besteht demnach kein Grund an einer kantonalen Interesselinie im Bereich des alten Pilatusmarktes festzuhalten. Da im Rahmen des Bypasses während der Bauphase Platz benötigt wird, werden mögliche Baulinienunterschreitungen für untergeordnete Bauteile mit einem Revers belegt. Für alle anderen geplanten Bauvorhaben ist die beidseitige verlaufende Nationalstrassenbaulinie, welche rechtskräftig verfügt worden ist, zwingend einzuhalten. Für Arealerschliessungen innerhalb der Baulinie, welche nicht betriebsnotwendig sind, erfolgt seitens des ASTRA keine Zustimmung“.

Gemäss Einschätzung der Gemeinde Kriens reicht der Raum, wie ihn der Bebauungsplan Nidfeld sichert, für die Erschliessung und den Bau einer zukünftigen Einhausung im Abschnitt zwischen Grosshof und Schlund.

Mit der Nationalstrassenbaulinie Autobahn A2 (RRE Nr. 594 vom 21. März 1983) wurde ein Abstand ab Mittelachse der Autobahn von 25 m gesichert. Mit dieser Nationalstrassenbaulinie Autobahn A2 wird folglich ein Raum von rund 10 m Breite innerhalb des „Autobahnparks“ mit einer Reverspflicht gesichert. Diese 10 m reichen aus für Baustelleninstallationen und den Platzbedarf für die Konstruktion einer Einhausung. Die Baubereiche des Bebauungsplans Nidfeld vom 27. Mai 2015 liegen zwischen 14 und 34 m vom Autobahnrand weg; sie sind also gegenüber der Nationalstrassenbaulinie Autobahn um zusätzliche 7 m zurückversetzt. In diesem Raum zwischen Autobahn und Baubereichen A, B und C ist der „Autobahnpark“ ohne Bebauungen geplant. Damit wäre zusätzlicher Raum zur temporären Nutzung während des Bauprozesses vorhanden, ohne Reverspflicht zu Lasten der privaten Grundeigentümerschaft.

Die Baustelle selber kann, wie vorgesehen, über einen Stich ab der Nidfeldstrasse / Bereich Kreisel Arsenalstrasse erreicht werden. Vor dem Baubereich A mit dem Hochhaus ist ausreichend Raum (rund 22 m) dafür vorhanden. Als Alternative für eine temporäre Erschliessung würde sich auf der Südseite des Bebauungsplanperimeters die sogenannte Grünspange gemäss Entwicklungskonzept LuzernSüd eignen.

Der Bebauungsplan Nidfeld entspricht den Absichten der Gemeinde. Die geforderte Einhausung des Autobahnabschnitts ist mit dem Bebauungsplan nicht in Frage gestellt. Der Gemeinderat stellt dem ASTRA aus den erwähnten Gründen den Antrag, den Bebauungsplan Nidfeld positiv zu beurteilen.

Freundliche Grüsse


Cyrill Wiget
Vizepräsident


Guido Solari
Gemeindeschreiber