

## Steckbriefe und Planungsrichtlinien

- Stadtkante**
  - Geviert A
  - Geviert B - Eichhof West
  - Geviert C - Brauerei Eichhof
- Esplanade**
  - Geviert D
  - Geviert E - Eichhof Süd
- Stadtebene**
  - Geviert F
  - Geviert G - Futura
  - Geviert H
  - Geviert J - Strassenverkehrsamt
  - Geviert K



Gevierte Vertiefungsgebiet II | ohne Masstab





Verortung	Amstutzweg(N), Langsägestrasse (S), Amstutzstrasse (W), A2 Portal Sonnenberg-tunnel (O)
Grösse	ca. 19'200 qm (Phase bis zur Realisierung Astra Bypass-Projekt) ca. 11'100 qm (Phase ab Astra Bypass-Projekt)
Eigentümer (Parzellen)	Niederberger: 2'663qm (131) B. u. C. Bachmann: 3'272qm (3298) A. Herzog: 1'966qm (3299) Herzog-Elmiger AG: 9'945qm (2936, 3592) Herzog-Elmiger AG und Frey+Cie. Sicherheitstechnik AG (30%): 826qm (5498) Frey+Cie. Sicherheitstechnik AG: 497qm (5499)
Nutzung	Gewerbe, Produktion, Dienstleistung, tlw. Wohnen
Dynamik	keine (private Eigentümer); Planungen für den Astra Bypass zum aktuellen Zeitpunkt in der Vernehmlassung



**Lage**  
Der Amstutzweg stellt die nördliche, die Amstutzstrasse den westlichen Rand des Gevierts dar. Im Süden bildet die Langsägestrasse die Begrenzung. Die Grenze im Osten wird durch das A2 Portal des Sonnenberg-tunnels bestimmt.

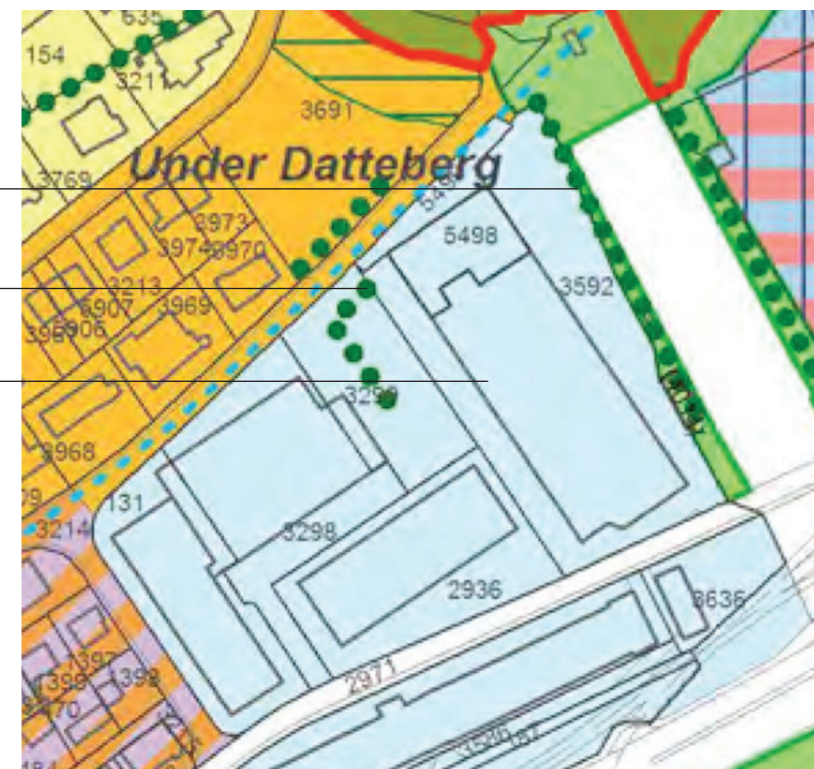


Blick von der Langsägestrasse

**Bebauungstypologie und Freiraum**  
Das Geviert befindet sich am Hangfuss. Es wird durch grossmassstäbliche Gewerbe- und Produktionsstätten bestimmt, deren Architektur nach innen gerichtet ist. Der Freiraum ist vor allem asphaltiert und dient der Erschliessung und Anlieferung. Auf dem Geviert (Parzelle 3299) befinden sich erhaltenswerte Naturobjekte, die sich als Hecken und Feldgehölze vom Sonnenberg in das Geviert ziehen. Östlich schliesst eine Grünzone neben der Autobahn an.

Das Geviert liegt auf Krienser Gemeindegebiet.

- Grünzone; Ökofläche
- erhaltenswerte Naturobjekte ((Hecken, Feldgehölze)
- Arbeitszone; talseitige Fassadenhöhe 16.50m



Ausschnitt aktueller Zonenplan Kriens, ohne Massstab



Rand A2 Portal Sonnenberg-tunnel



**Planungen** Die stadträumliche Entwicklung des Gevierts ist abhängig vom Astra Bypass-Projekt. Die frühestmögliche Inbetriebnahme des Bypasses LuzernSüd ist für 2033 geplant. Für das Geviert A ist zeitlich zwischen einer Phase bis zum Bypass und ab dem Bypass zu differenzieren.

Die Parzellen 2936, 3592 (Herzog Elmiger AG) und 5498 (Herzog Elmiger AG und Frey+Cie. AG) sind unmittelbar vom Astra Projekt betroffen. Die Gebäude auf diesen Parzellen müssen bei einer Entscheidung für das Astra Projekt rückgebaut werden.

Teile der Parzelle 3299 werden als Installationsflächen benötigt, sodass die dort befindlichen Naturobjekte nicht alle erhalten werden können bzw. Ausgleichsmassnahmen vorgesehen werden müssen.

Das Betriebs-, Verkehrs- und Gestaltungskonzept Langsägestrasse liegt vor. Dieses ist wegleitend.



**Steckbriefe** Zu beachten sind;

- Steckbrief 1 Langsägestrasse / Esplanade
- Steckbrief 6 Autobahnanschluss Luzern-Kriens

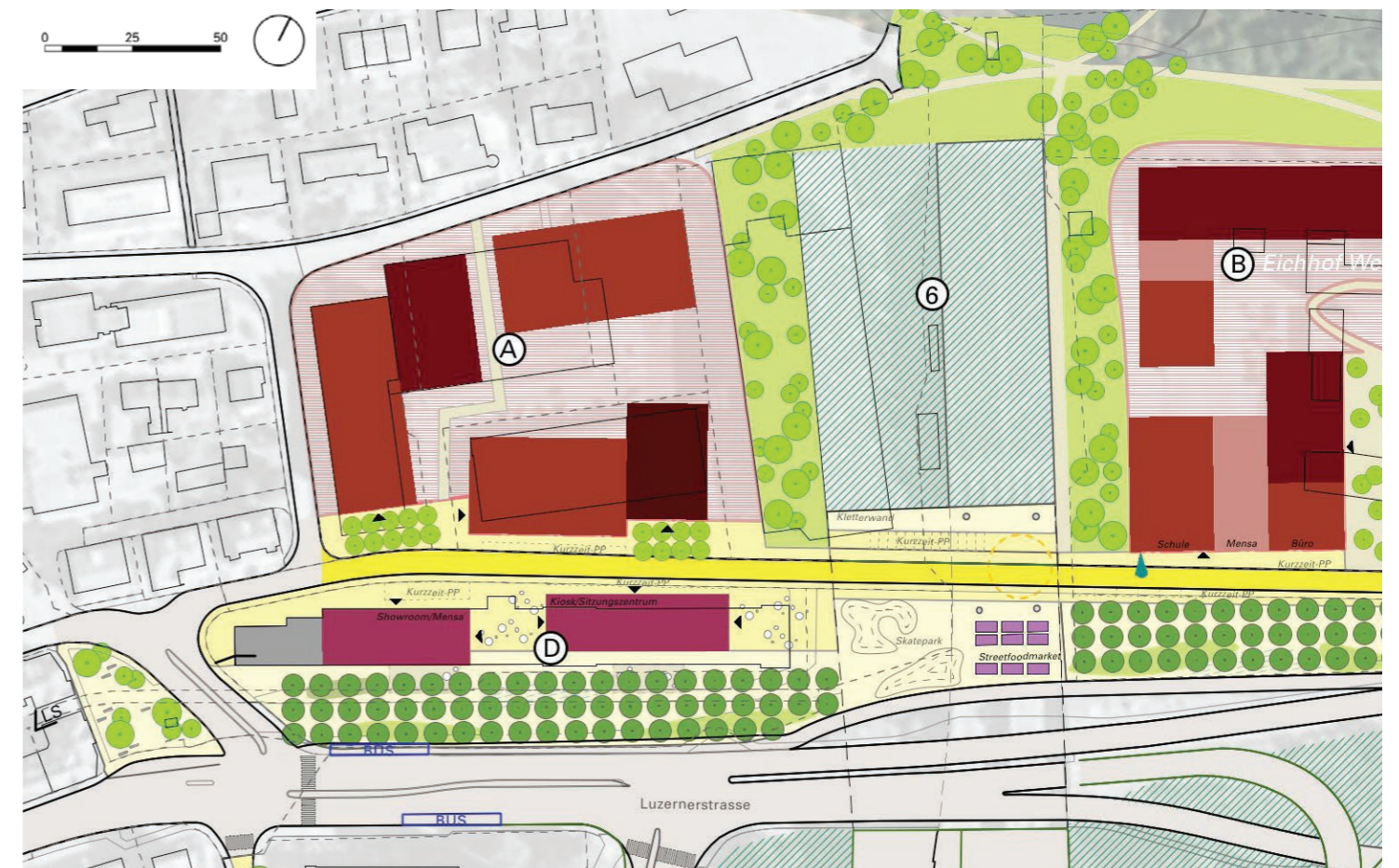
**Hinweise** Für eine Geviertentwicklung sind die enteignungsrechtlichen Rahmenbedingungen zwischen dem Astra und den betroffenen Grundbesitzern zu klären.

Das Geviert ist lärmbelastet und liegt laut Zonenplan der Gemeinde Kriens in der Empfindlichkeitsstufe III. Die Lärmimmissionen sind stufengerecht abzuklären.

Im Norden des Gevierts verläuft der eingedolte Krienbach. Abstände sind in Rücksprache mit der Abteilung Naturgefahren, der Dienststelle Verkehr und Infrastrukturen (vif), Kanton Luzern abzuklären.

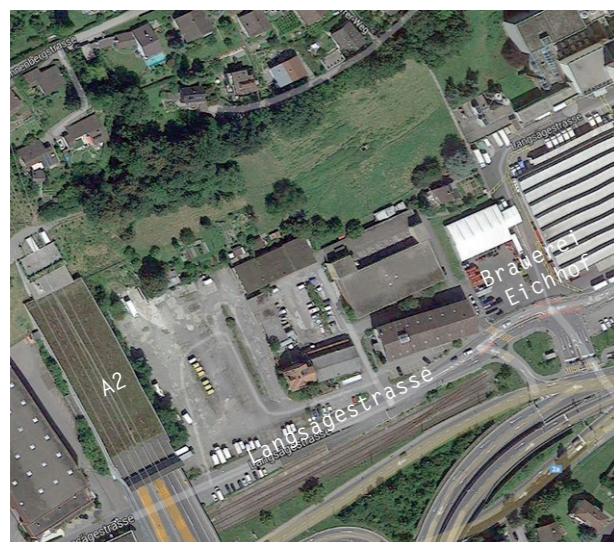
**Nachhaltigkeitsbeurteilung** (Siehe Anhang) Um einem steigenden Mietpreisniveau entgegenzuwirken und um unterschiedliche Bedürfnisse der Nutzenden bedienen zu können, ist zu beachten, dass die Gebäude und Nutzungseinheiten unterschiedliche Grössen aufweisen. Weitere relevante Empfehlungen und Optimierungen:

- gezieltes Standortmarketing
- ökologische Vielfalt und Qualität gewährleisten
- Bodenverbrauch und Versickerung berücksichtigen
- Energiepotenziale ausschöpfen



Beispielhafte Illustration einer möglichen Bebauung





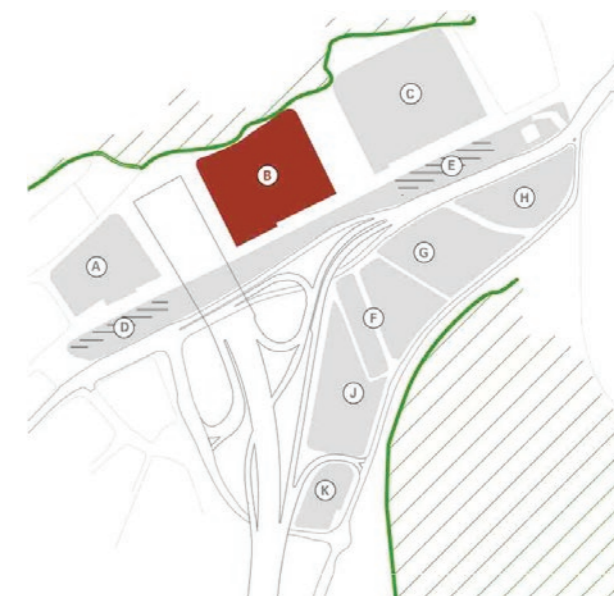
Verortung Portal Autobahn A2 (W), Hangkante (N), Langsägestrasse (S), Geviert C / Brauerei Eichhof (O)

Grösse ca. 29'590qm

Eigentümer (Parzellen) BVK Immobilien AG: 29'451qm (3, 826, 2993, 2994)

Nutzung geplant: Wohnen, Bildung, Dienstleistung

Dynamik Die BVK hat das Areal 2008 von der Brauerei Eichhof übernommen, um hier ein gemischtes Wohn- und Arbeitsquartier zu entwickeln. Die Planungen erfolgten in mehreren Etappen: 2007/2008 Studienauftrag; bis 2012 Ausarbeitung eines ersten Bebauungsplanentwurfs. Diese erste Version wurde vom Einwohnerrat Kriens im April 2013 zurückgewiesen. Daraufhin wurde das Projekt massgeblich überarbeitet und der Dialog mit den Parteien und der Anwohnerschaft gesucht. Aktueller Stand Bebauungsplanverfahren: Mai 2014 - Zustimmung des Einwohnerrates in erster Lesung; September 2014 - Zustimmung des Einwohnerrates in zweiter Lesung; Einsprachen hängig



Ansicht von der Langsägestrasse

Lage Der Hang begrenzt das Geviert nördlich, die Langsägestrasse bildet den südlichen Abschluss. Im Westen wird das Geviert durch das Portal der Autobahn A2 begrenzt. Im Osten grenzt das Geviert C mit der Brauerei Eichhof an das Geviert.

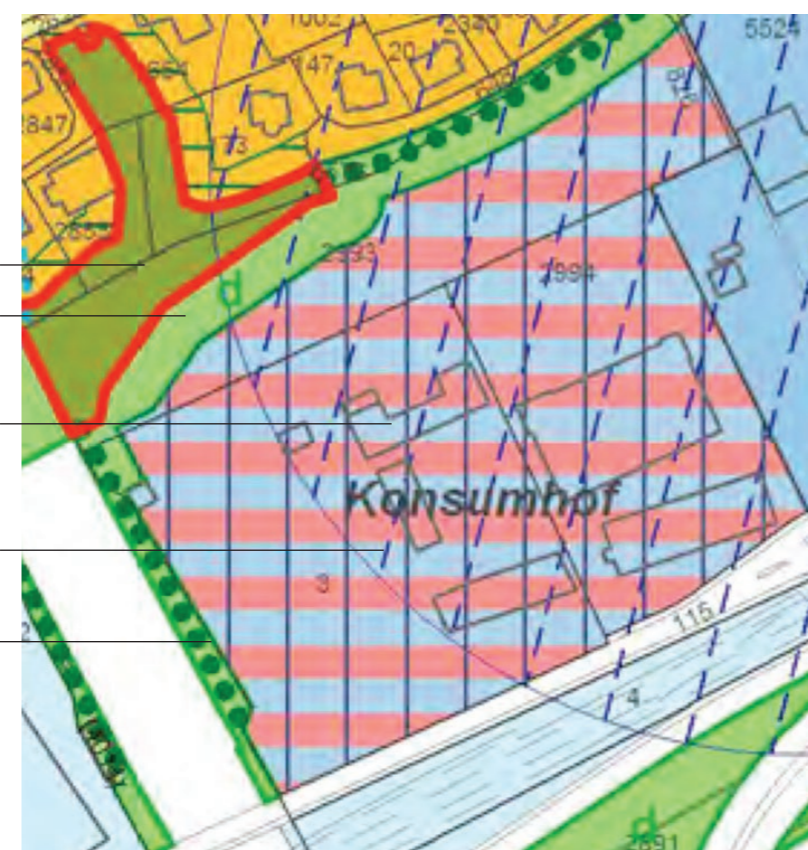
Bebauungstypologie und Freiraum Das Geviert stellt sich zur Zeit als Brachfläche mit Parkplätzen und Zwischennutzungen dar. Die Bauge-spanne und Infotafeln für das Bauprojekt Eichhof West wurden im Sommer 2014 errichtet. Auf dem Geviert befinden sich erhaltenswerte Naturobjekte, die sich als Hecken und Feldgehölze entlang der östlichen und nördlichen Geviertkante ziehen. Im Osten und Norden schliesst sich eine Grünzone und ein Waldgebiet an.

Das Geviert liegt auf Krienser Gemeindegebiet.

Wohn- und Arbeitszone; Bebauungsplanverfahren im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs Pflicht  
Ausnutzungsrichtwert: 1.70; für Wohnen (exkl. Wohnen für Auszubildende) max. AZ von 1.50

Technischer Gefahrenbereich

erhaltenswerte Naturobjekte ((Hecken, Feldgehölze)

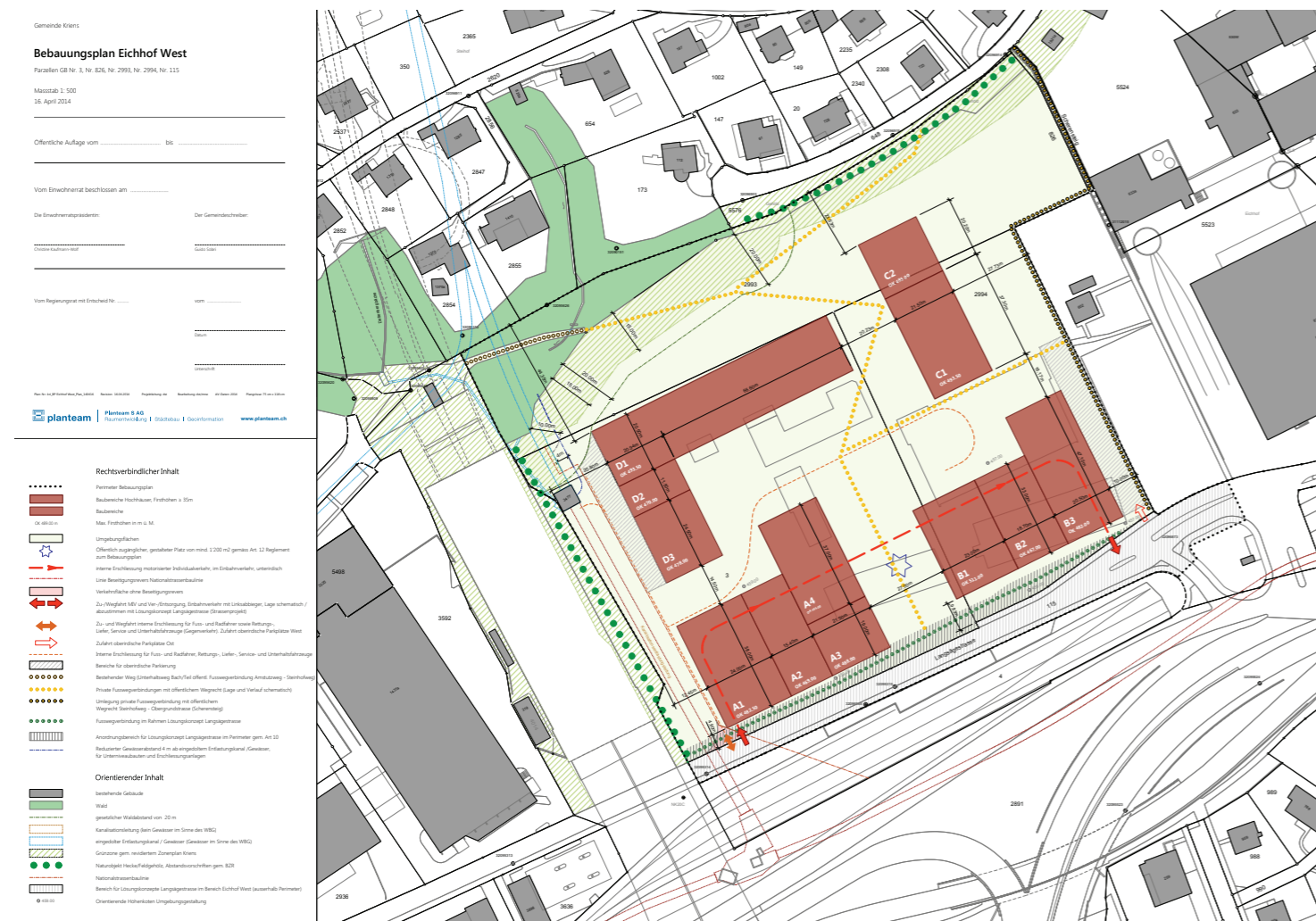


Ausschnitt aktueller Zonenplan Kriens, ohne Massstab

# Geviert B | Planungsrichtlinien



Das Bauprojekt von pool Architektur ZT GmbH sieht vier Volumengruppen an Gebäuden vor, die sich um einen zentralen öffentlichen Platz anordnen. Dieser öffnet sich zur Langsägestrasse hin und bezieht den Strassenraum mit ein. Mit der Setzung eines Hochhauses von 53m an der Langsägestrasse wird ein markanter, visueller Orientierungspunkt geschaffen. Das konzeptionelle Ziel der Schaffung eines prägnanten Stadteingangs Kriens / Luzern wird damit in einem ersten Schritt umgesetzt. Im Zuge der Eichhof West Bebauung wird die Langsägestrasse funktional neu geordnet. Der Bebauungsplan Eichhof West liegt vor, wird jedoch zurzeit von Einsprachen blockiert. Die Anliegen von LuzernSüd und die stadträumlichen Ziele zum Vertiefungsgebiet II (Schaffung eines Stadteingangs, Neuordnung Langsägestrasse) sind bereits in den Bebauungsplan eingeflossen.



Bebauungsplan Stand April 2014, ohne Masstab



Blick von der Luzernerstrasse  
 Visualisierung raumleiter GmbH



Blick vom Hang; Visualisierung raumleiter GmbH

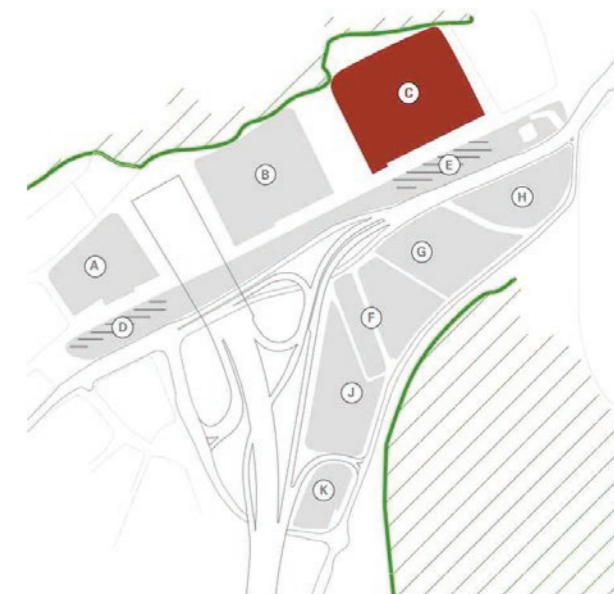


Planungen	Das Betriebs-, Verkehrs- und Gestaltungskonzept Langsägestrasse liegt vor. Dieses ist wegleitend. Die Gestaltung des Stadtraumes von der Gebäudekante bis zur Strassenkante ist eng auf dieses Konzept abzustimmen.
Steckbriefe	Zu beachten sind; - Steckbrief 1 Langsägestrasse / Esplanade - Steckbrief 6 Autobahnanschluss Luzern-Kriens
Hinweise	Anfang der 1990er Jahre wurden in Kriens an verschiedenen Orten Bodenproben auf Schwermetall untersucht. Allerdings liegen dazu im Archiv der entsprechenden Kantonalen Stelle keine Unterlagen mehr vor. Für das Geviert B besteht der Verdacht erhöhter Kupferwerte. Im Rahmen eines Baubewilligungsverfahrens ist dies zu prüfen.
Nachhaltigkeitsbeurteilung (siehe Anhang)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Begegnungs- und Betreuungsorte sind für alle Nutzende zu schaffen (Kinder, SeniorInnen, MigrantInnen, etc.)</li> <li>- Um die Belebtheit der öffentlichen Räume zu fördern, sollten Erdgeschossnutzungen kleinmassstäblich gestaltet werden</li> <li>- Um einem steigenden Mietpreinsniveau entgegenzuwirken und um unterschiedliche Bedürfnisse der Nutzenden bedienen zu können, ist zu beachten, dass die Gebäude und Nutzungseinheiten unterschiedliche Grössen aufweisen</li> <li>- bestehende Baumaterialien sind beim Rückbau (möglichst vor Ort) zu recyceln und für den Neubau wiederzuverwenden</li> <li>- Für den Betrieb ist ein Entsorgungskonzept notwendig. Eine Verschiebung der weiter westlich vorhandenen öffentlichen Entsorgungsstelle in die Nähe der Eichhof-West Überbauung ist zu prüfen.</li> </ul> <p>Weitere Empfehlungen und Optimierungen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Partizipation, insb. bei der Gestaltung öffentlicher Freiräume</li> <li>- Gezieltes Standortmarketing initiieren, Kommunikation intensivieren</li> <li>- ökologische Vielfalt und Qualität gewährleisten</li> <li>- Bodenverbrauch und Versiegelung berücksichtigen</li> <li>- Grundversorgung erhöhen</li> <li>- öffentlichen Raum mit Wasser bespielen</li> <li>- Energie- und Senkenpotentiale ausschöpfen</li> <li>- Möglichkeiten der Kostenbeteiligung Privater am öffentlichen Raum / öffentlicher Infrastruktur ausloten</li> </ul>





Verortung	Hangkante (N), Langsägestrasse (S), Steinhofstrasse (O), Geviert B (W)
Grösse	ca. 38'406qm
Eigentümer (Parzellen)	Heineken Switzerland AG: 38'406qm (3806, 3807, 5523, 5524)
Nutzung	Brauerei
Dynamik	gering



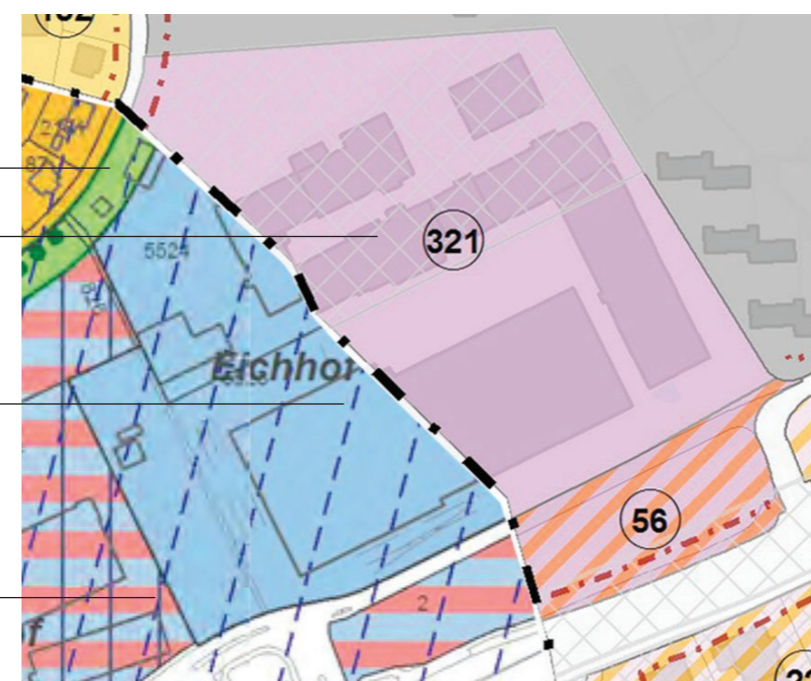
**Lage**  
 Das Geviert liegt am Hangfuss. Es wird im Süden durch die Langsägestrasse und im Osten durch die Steinhofstrasse, die Alterssiedlung Steinhof und das Pflegeheim begrenzt.

**Bebauungstypologie und Freiraum**  
 Das Geviert wird funktional und typologisch durch die Brauerei Eichhof bzw. Heineken Switzerland, ihre Produktionsstätten und Abfüllanlagen bestimmt. Der Freiraum zwischen den Gebäuden ist asphaltiert und wird durch LKW-Anlieferung und Abholung bestimmt. Das Werksgelände ist in den Hang gebaut.  
 Im Norden grenzt das Geviert minimal an eine Grünzone.



Langsägestrasse Richtung Westen

Das Geviert liegt sowohl auf Krienser Gemeindegebiet als auch auf Luzerner Stadtseite.



Montage aktuelle Zonenpläne Kriens und Luzern, ohne Massstab



Werksgelände Brauerei Eichhof

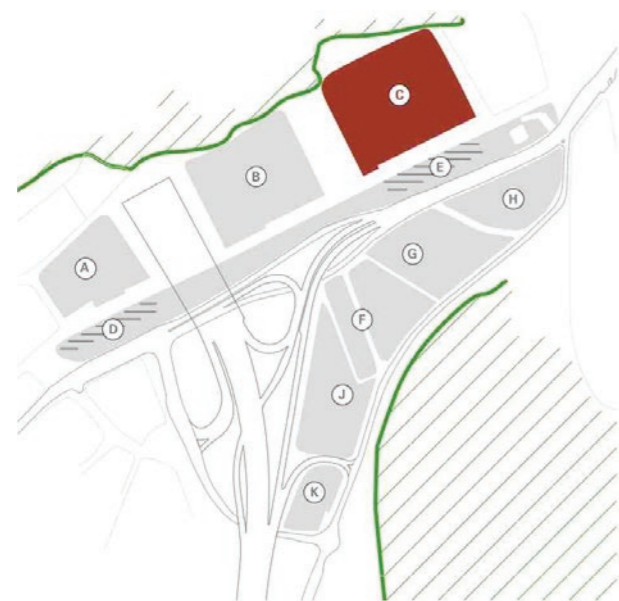
Grünzone; Ökofläche

Arbeitszone; geschlossene Bauweise; Fassadenhöhe 21m





Arbeitszone; talseitige Fassadenhöhe 24m;  
 In der Arbeitszone sind Hochhäuser gemäss Art 53 BZR zulässig, wenn dies das Gesamtkonzept „Entwicklungsraum Eichhof-Schlund“ gemäss Art. 20 vorsieht.  
 Art. 20 BZR Kriens: Im Rahmen eines Bebauungsplanes sind abweichend vom Zonenplan Wohnnutzung und höhere Baudichten zulässig, wenn sie sich auf ein vom Gemeinderat verabschiedetes Gesamtkonzept stützen.

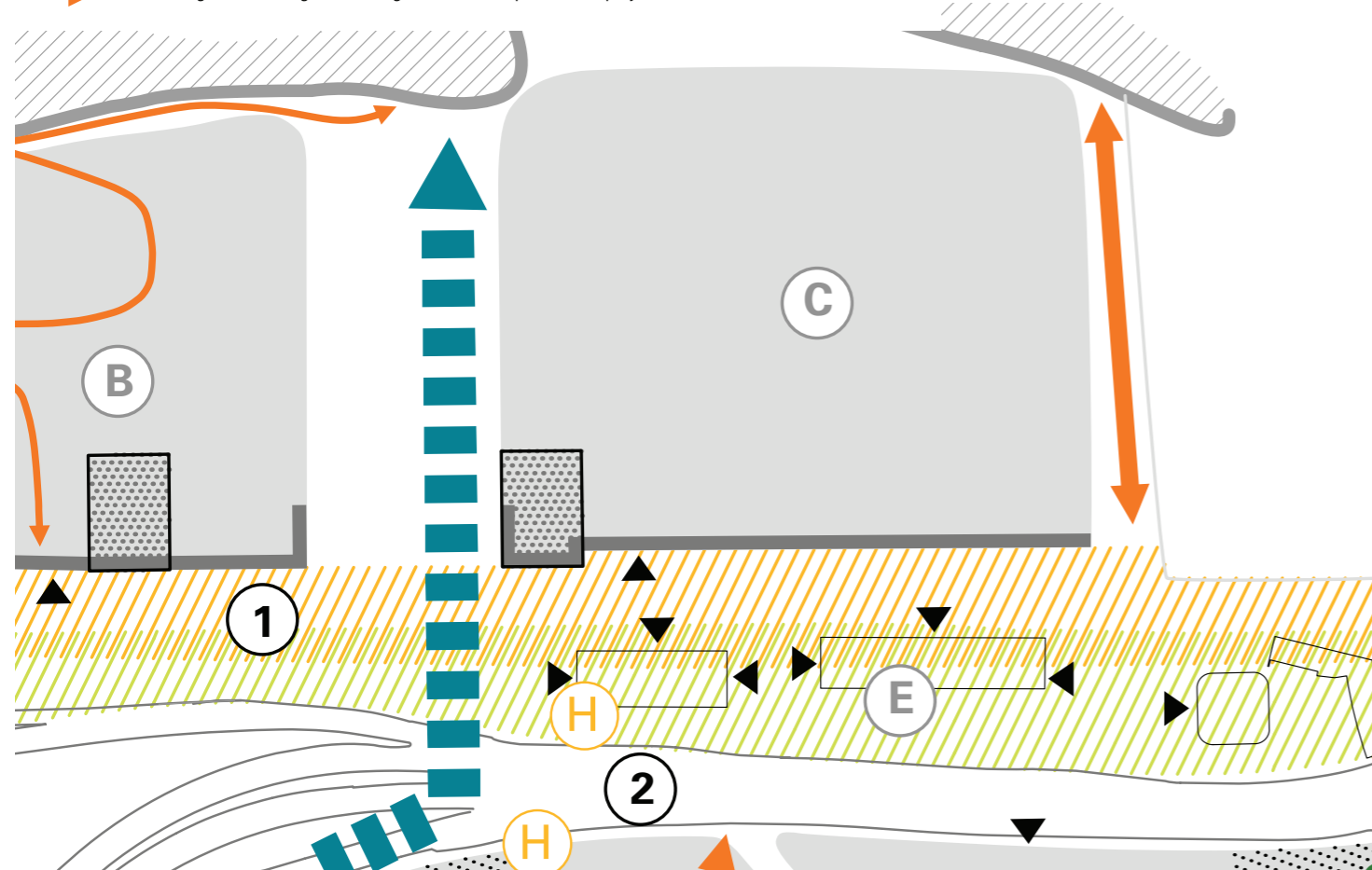
**Technischer Gefahrenbereich**  
 Hinweis: Die Darstellung ist nicht vollständig. Auch für das Stadtgebiet Luzern ist der Technische Gefahrenbereich zu berücksichtigen.

## Geviert C | Planungsrichtlinien



Die 1889 gegründete Brauerei Eichhof hat das Gebiet zwischen Luzern und Kriens nachhaltig geprägt und stellt bis heute einen hohen Identitätsfaktor dar. Die Brauerei Eichhof bzw. Heinecken Switzerland will langfristig am Standort festhalten.

-  Langsägestrasse als Stadtstrasse mit Erschliessungsfunktion; mehrfache Baumreihe als Esplanade und grüner Rücken zur Luzernerstrasse  
Gestaltung des Strassenraumes bis zur Gebäudefassade
-  stadträumliche Kante (Pflichtbaulinie) zur Langsägestrasse  
Lage Hochhäuser als visuelle Merkmale  
Adressierung und Erschliessung Gebäude
-  übergeordnete Velo- und Fusswegeverbindung zur Vernetzung der beiden Stadtseiten in Nord-Süd Richtung
-  Realisierung von Fusswegeverbindungen im Rahmen privater Bauprojekte

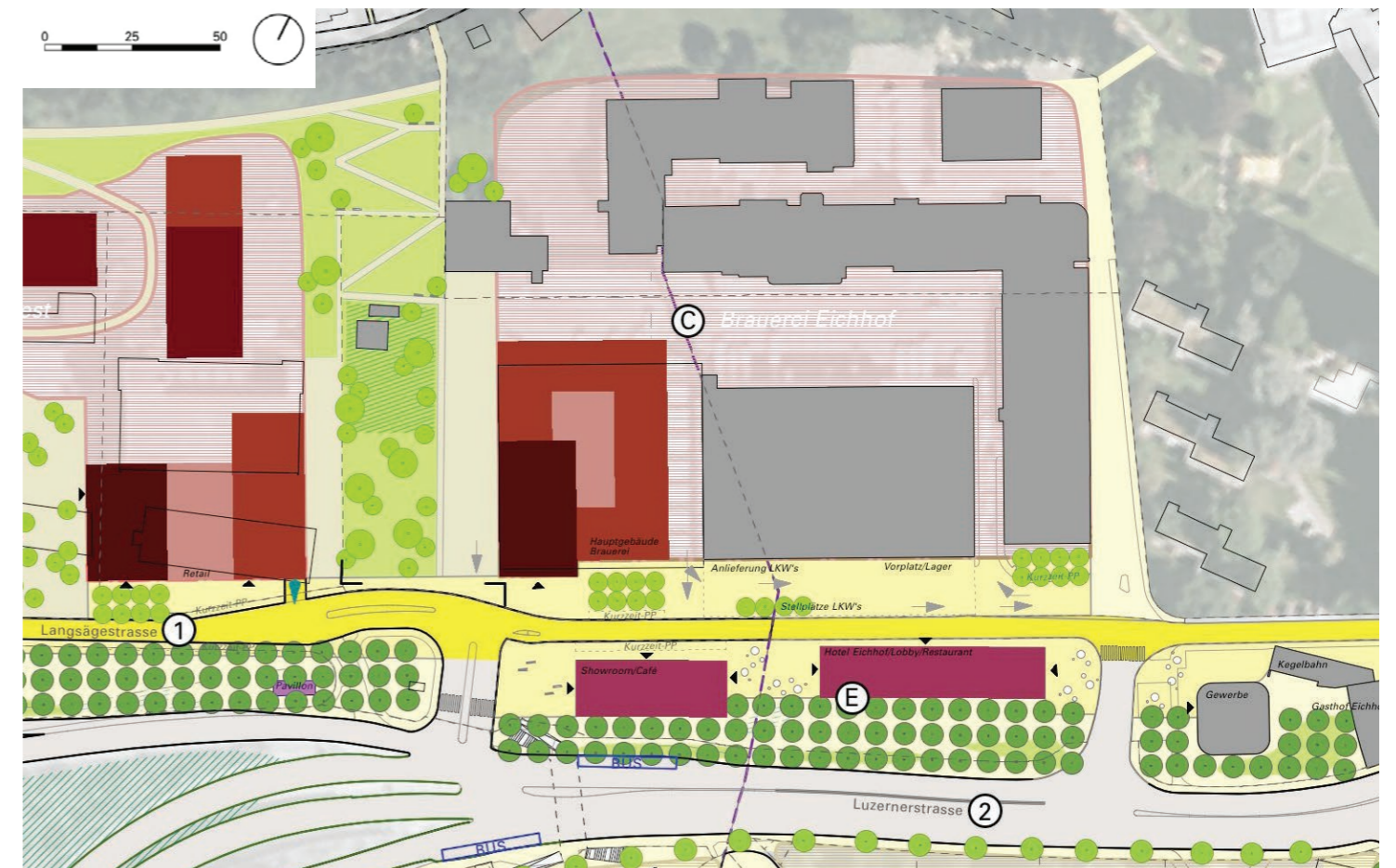


Spielregeln Bebauung und Freiraum

- Mit den beschriebenen Pflichtbaulinien werden die stadträumlichen Kanten zur Langsägestrasse gebildet. Im Rahmen von Bebauungsplan-/ Gestaltungsplanverfahren ist zu klären, zu wieviel Prozent die Gebäude diese Pflichtbaulinie besetzen müssen.
  - Neubauten entlang der Langsägestrasse haben einen Versprung in der Baulinie analog der Bebauung Eichhof West aufzuweisen.
  - Die städtebauliche Positionierung des Hochhauses von max. 60m ist im Zusammenhang mit der weiteren Geviertbebauung zu entwickeln und hat die Hangbebauung zu berücksichtigen. Die visuelle Einbettung des Hochhauses in die Stadtsilhouette ist zu prüfen.
  - Die genaue Festlegung der maximalen Grundfläche des Hochhauses ist im Rahmen von Bebauungsplanverfahren zu definieren.
  - Neubauten sind in den Gebäudebestand zu integrieren und haben die Funktionalität der Brauerei zu gewährleisten.
  - Die Gebäude haben ihre Adresse zur Langsägestrasse auszubilden.
- Bebauung
- 
- Die Brauerei Eichhof wird auch zukünftig die Nutzung des Geviertes dominieren. Im Zuge einer Verdichtung sind auch Dienstleistungsnutzungen möglich.
- Nutzung
- 
- Längs der westlichen Geviertgrenze ist eine Grünfläche als Erholungsraum und übergreifender Vernetzungskorridor zu planen. Die Langsägestrasse bildet die Adresse des Geviertes. Die Vorbereiche sind entsprechend öffentlich und urban zu gestalten. Private Vorzonen sind mit den öffentlichen Trottoirflächen und der Gestaltung der Langsägestrasse abzustimmen.
  - Im Osten des Geviertes ist eine Freiraumverbindung zu schaffen, die den Steinhofweg (Hang) mit der Langsägestrasse (Ebene) verbindet.
- Grün- und Freiräume
- 
- Die Neuordnung der Funktionalität der Langsägestrasse im Zuge der Eichhof West Bebauung ist zu beachten. Die Sichtverhältnisse bei der Ausfahrt aus dem Brauereiareal auf der Langsägestrasse sind zu verbessern.
  - Das Betriebs-, Verkehrs- und Gestaltungskonzept Langsägestrasse ist wegleitend.
  - Philosophie, Methodik, Vorgehen zur Erschliessung sind im Grundkonzept Verkehr dargelegt.
  - Die Parkierung der Brauerei ist grundsätzlich auf dem Areal zu lösen.
- Verkehr

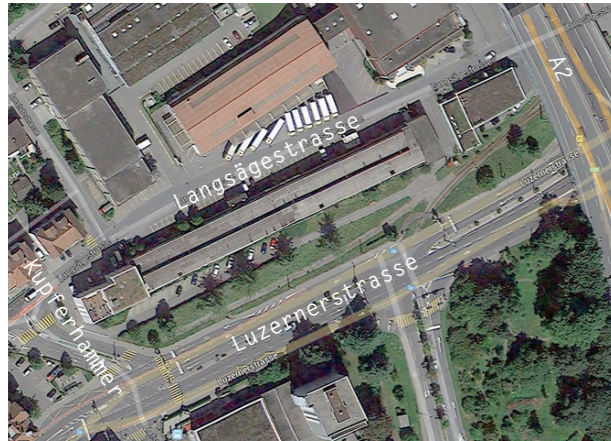
## Schnittstellen | Geviert C

- Planungen Das Betriebs-, Verkehrs- und Gestaltungskonzept Langsägestrasse liegt vor. Dieses ist wegleitend. Die Gestaltung des Stadtraumes von der Gebäudekante bis zur Strassenkante ist eng auf dieses Konzept abzustimmen.
- Steckbriefe Zu beachten sind:
- Steckbrief 1 Langsägestrasse / Esplanade
  - Steckbrief Geviert B (zu beachten bezüglich der Hang und Ebene vernetzenden Freiraumverbindung im Westen)
- Hinweise Planungs- und Baubsichten für dieses Geviert sind von Anfang an gemeindeübergreifend zu koordinieren. Eigentümerverbindliche Gestaltungs- und Nutzungsvorschriften sind zu vereinheitlichen.
- Das Geviert ist lärmbelastet und liegt laut Zonenplan der Gemeinde Kriens in der Empfindlichkeitsstufe IV. Die Lärmimmissionen sind stufengerecht abzuklären.
- Das Geviert liegt im technischen Gefahrenbereich.



Beispielhafte Illustration einer möglichen Bebauung





Verortung	Langsägestrasse (N), Luzernerstrasse (S), Hofstetterstrasse / Kupferhammer (W), Autobahn (O)
Grösse	ca. 9'100qm
Eigentümer (Parzellen)	NIBRU Immobilien AG: 4'396qm (116) Staat Luzern: 2'250qm (8, 3586) Gemeinde Kriens: 547qm (187-anteilig) P&F Immobilien AG: 969qm (3636)
Nutzung	Büro, Gewerbe, Dienstleistungen, Tankstelle, Wohnen
Dynamik	keine



Blick von der Langsägestrasse Richtung Osten

**Lage**  
Die Langsägestrasse bildet den nördlichen Rand des Gevierts. Hofstetterstrasse und Kupferhammer bilden den westlichen Abschluss. Die Luzernerstrasse stellt den südlichen Rand des Gevierts dar. Als vielbefahrene, teilweise fünfspurige Kantonsstrasse und Autobahnzubringer bedeutet sie eine stadträumliche Zäsur. In ihrer Funktion als Durchgangsstrasse erzeugt sie eine starke Lärmbelastung und gilt als Verkehrsweg mit Störfallrisiko. Im Osten grenzt das Geviert an eine Brachfläche und die Autobahnbrücke.

**Bebauungstypologie und Freiraum**  
Das Geviert wird durch ein knapp 160m langes Gewerbegebäude bestimmt, das von der Langsägestrasse aus erschlossen ist. Im Osten schliesst sich, kurz vor der Autobahnbrücke, eine Tankstelle an.



Tankstelle: Blick von der Langsägestrasse

Das Geviert liegt auf Krienser Gemeindegebiet.



Blick von der Luzernerstrasse

Arbeitszone; talseitige Fassadenhöhe 16.50m



Ausschnitt aktueller Zonenplan Kriens, ohne Massstab

## Geviert D | Planungsrichtlinien



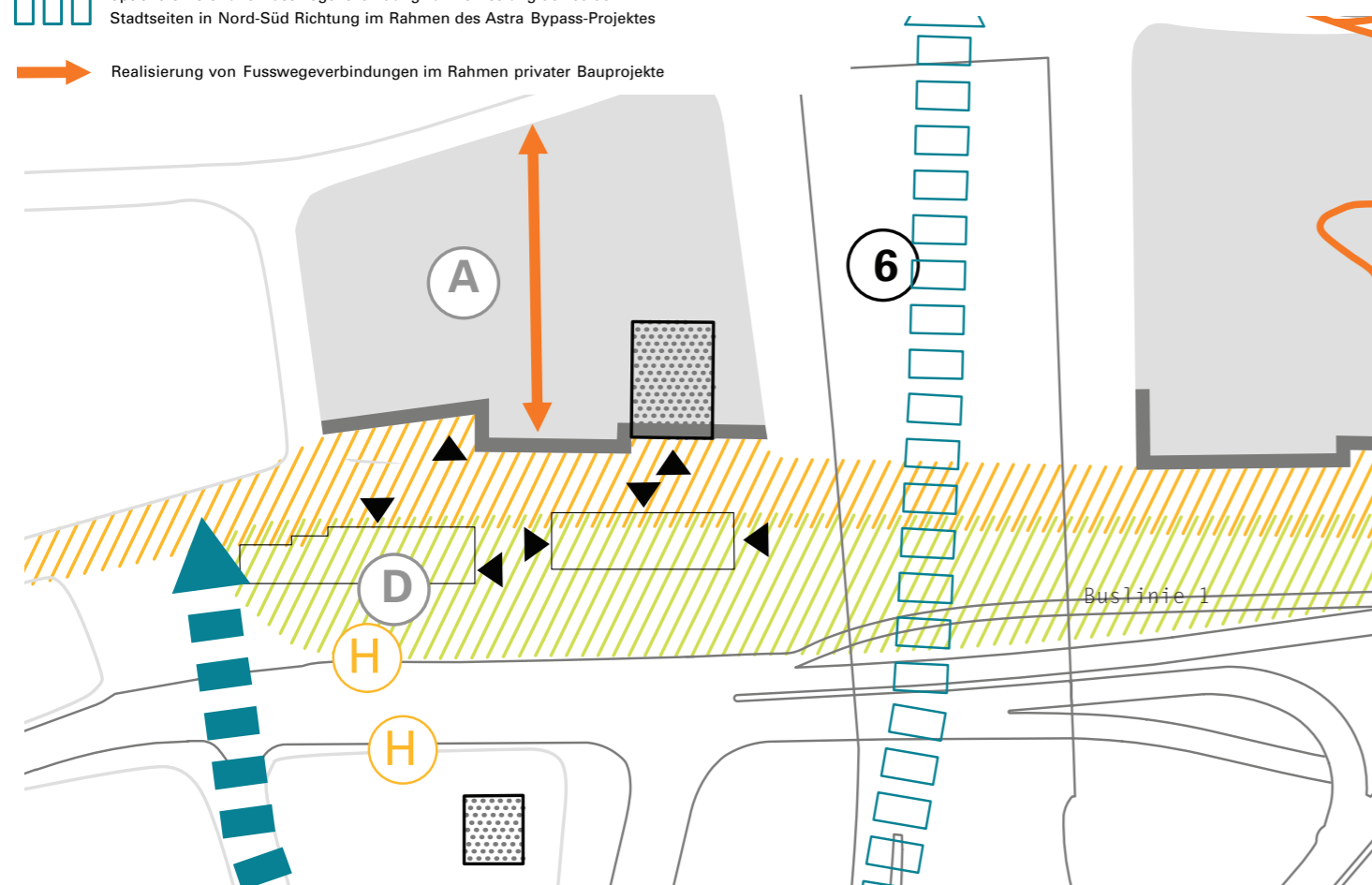
Langsägestrasse als Stadtstrasse mit Erschliessungsfunktion; mehrfache Baumreihe als Esplanade und grüner Rücken zur Luzernerstrasse  
Gestaltung des Strassenraumes bis zur Gebäudefassade

stadträumliche Kante (Pflichtbaulinie) zur Langsägestrasse  
Lage Hochhäuser als visuelle Merkmale  
Adressierung und Erschliessung Gebäude

übergeordnete Velo- und Fusswegeverbindung zur Vernetzung der beiden Stadtseiten in Nord-Süd Richtung

optionale Velo- und Fusswegeverbindung zur Vernetzung der beiden Stadtseiten in Nord-Süd Richtung im Rahmen des Astra Bypass-Projektes

Realisierung von Fusswegeverbindungen im Rahmen privater Bauprojekte



Spielregeln Bebauung und Freiraum

Für eine Geviertentwicklung sind die enteignungsrechtlichen Rahmenbedingungen zwischen dem Astra und den betroffenen Grundbesitzern zu klären.

Allgemein

Die städtebauliche Anschlussfähigkeit zwischen, vom Astra Bypassprojekt abhängigen und unabhängigen Geviertbereichen ist zu gewährleisten. Die Parzelle 3636 (P&F Immobilien AG) ist unmittelbar vom Astra Projekt betroffen. Die Tankstelle auf dieser Parzelle muss bei einer Entscheidung für das Astra Projekt abgerissen werden. Die strukturelle Besonderheit des Gevierts besteht in seiner Einbettung in die Esplanade des Auto-bahnparks.

- Adressbildung und Erschliessung der Gebäude erfolgt über die Langsägestrasse und/oder deren Platzräume.
- Zukünftige Gebäude haben zwei Seiten (Strassen- und Parkseite) auszubilden.
- Der städtebaulichen Korrespondenz zwischen Neubauten und den historischen, unter Ortsbildschutz stehenden Bauten am Kupferhammer ist Rechnung zu tragen.

Bebauung

- Aufgrund der Lage eignet sich das Geviert vor allem für gewerbliche Nutzungen. Sofern mit dem Gewerbe vereinbar, sind Wohnnutzungen im Obergeschoss denkbar.

Nutzung

- Der Freiraum des Gevierts ist als Teil der Esplanade einheitlich zwischen Langsäge- und Luzernerstrasse zu gestalten. Die Langsägestrasse bildet die Adresse und Haupterschliessung des Gevierts. Die Vorbereiche sind entsprechend öffentlich und urban zu gestalten. Private Vorzonen sind mit den öffentlichen Trottoirflächen und der Gestaltung der Langsägestrasse abzustimmen.
- Der westlich angrenzende Kupferhammer bildet den Auftakt (Kopf) der Esplanade. Die Schnittstelle des Gevierts zu diesem Platzraum ist öffentlich und urban zu gestalten.

Grün- und Freiräume

- Die Neuordnung der Funktionalität der Langsägestrasse im Zuge der Eichhof West Bebauung ist zu beachten.
- Das Betriebs-, Verkehrs- und Gestaltungskonzept Langsägestrasse ist wegleitend.
- Philosophie, Methodik, Vorgehen zur Erschliessung sind im Grundkonzept Verkehr dargelegt.
- Die veränderte Linienführung der Buslinie 1 und eine mögliche Verlegung der Bushaltestelle Kupferhammer in das Geviert sind zu beachten.

Verkehr



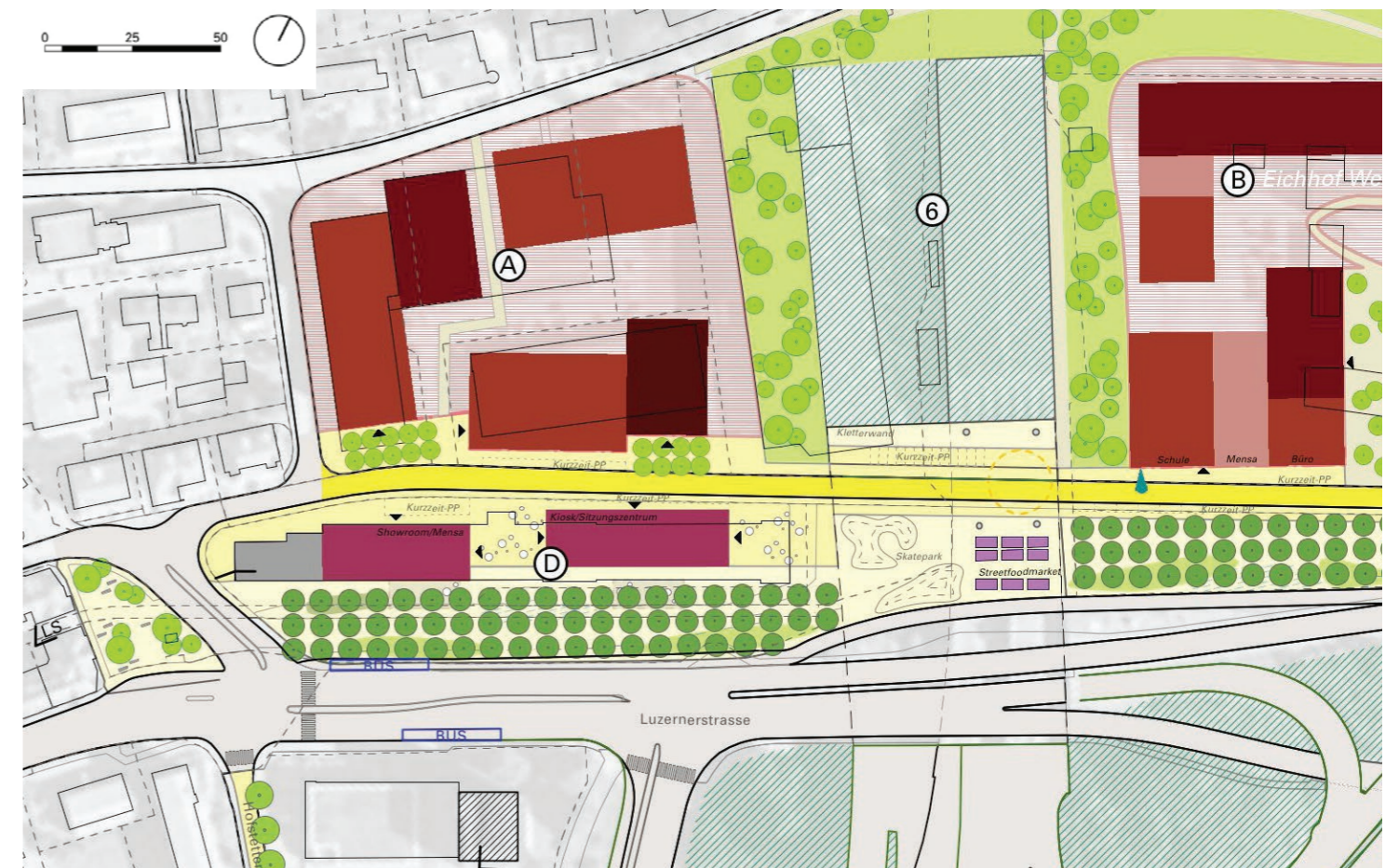
Planungen Das Betriebs-, Verkehrs- und Gestaltungskonzept Langsägestrasse liegt vor. Dieses ist wegleitend. Die Gestaltung des Stadtraumes von der Gebäudekante bis zur Strassenkante ist eng auf dieses Konzept abzustimmen. Mittelfristig soll für die Luzernerstrasse ein Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet werden, das auf einen längerfristigen Zustand zielt. Dieses ist wegleitend. Der Kanton (vif) plant zusammen mit dem VVL eine separate Busspur für die Buslinie 1 in Fahrtrichtung Kriens auf dem ehemaligen Trasse der Kriens-Luzern-Bahn zwischen den Haltestellen Grosshof und Kupferhammer. In diesem Zusammenhang wird auch eine Verlegung der Haltestelle Kupferhammer in das Geviert D geprüft. Diese Planungen sind zu beachten.



Steckbriefe Zu beachten sind:  
 - Steckbrief 1 Langsägestrasse / Esplanade  
 - Steckbrief 2 Luzernerstrasse

Hinweise Das Geviert ist lärmelastet und liegt laut Zonenplan der Gemeinde Kriens in der Empfindlichkeitsstufe III. Die Lärmimmissionen sind stufengerecht abzuklären.

Die Luzernerstrasse als Kantonsstrasse gilt als Verkehrsweg mit einem Störfallrisiko. Die weiteren Planungen sind mit dem Fachbereich Risikovorsorge der Dienststelle Umwelt und Energie des Kantons (uwe) abzustimmen.



Beispielhafte Illustration einer möglichen Bebauung





Verortung	Langsägestrasse (N), Luzernerstrasse (S), Obergrundstrasse (O), Langsägestrasse (W)
Grösse	ca. 6'380qm
Eigentümer (Parzellen)	BVK Immobilien AG: 5'190qm (2, 1130)
Nutzung	Freifläche, Parkplätze
Dynamik	Entwicklungsabsichten zugunsten Eichhof West mittelfristig zurückgestellt



Lage

Das Geviert bildet ein stadtstrukturelles Zwischenfeld, das von der Langsägestrasse im Norden und der Luzernerstrasse im Süden definiert wird.

Bebauungstypologie und Freiraum

Das Geviert liegt weitgehend brach. Lediglich am Rand zur Langsägestrasse wird es als Parkplatz für die Brauerei Eichhof genutzt. In diesem Bereich ist das Geviert asphaltiert, sonst ist es mit Gras und Bäumen bewachsen.



Langsägestrasse Richtung Westen

Das Geviert liegt sowohl auf Krienser Gemeindegebiet als auch auf Luzerner Stadtseite.

Wohn- und Arbeitszone; geschlossene Bauweise; Gestaltungsplanpflicht

Wohn- und Arbeitszone; Bebauungsplanverfahren im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs Pflicht  
Ausnützungsrichtwert: 3.40; für Wohnen (exkl. Wohnen für Auszubildende) max. AZ von 1.50

Technischer Gefahrenbereich  
Hinweis: Die Darstellung ist nicht vollständig. Auch für das Stadtgebiet Luzern ist der technische Gefahrenbereich zu berücksichtigen.

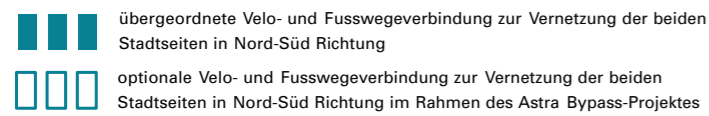
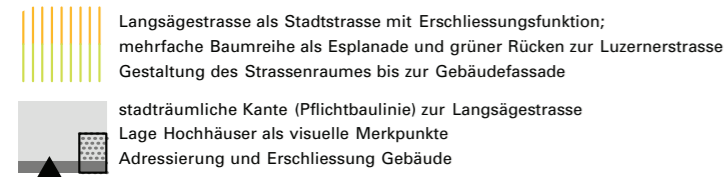


Ansicht von der Luzernerstrasse

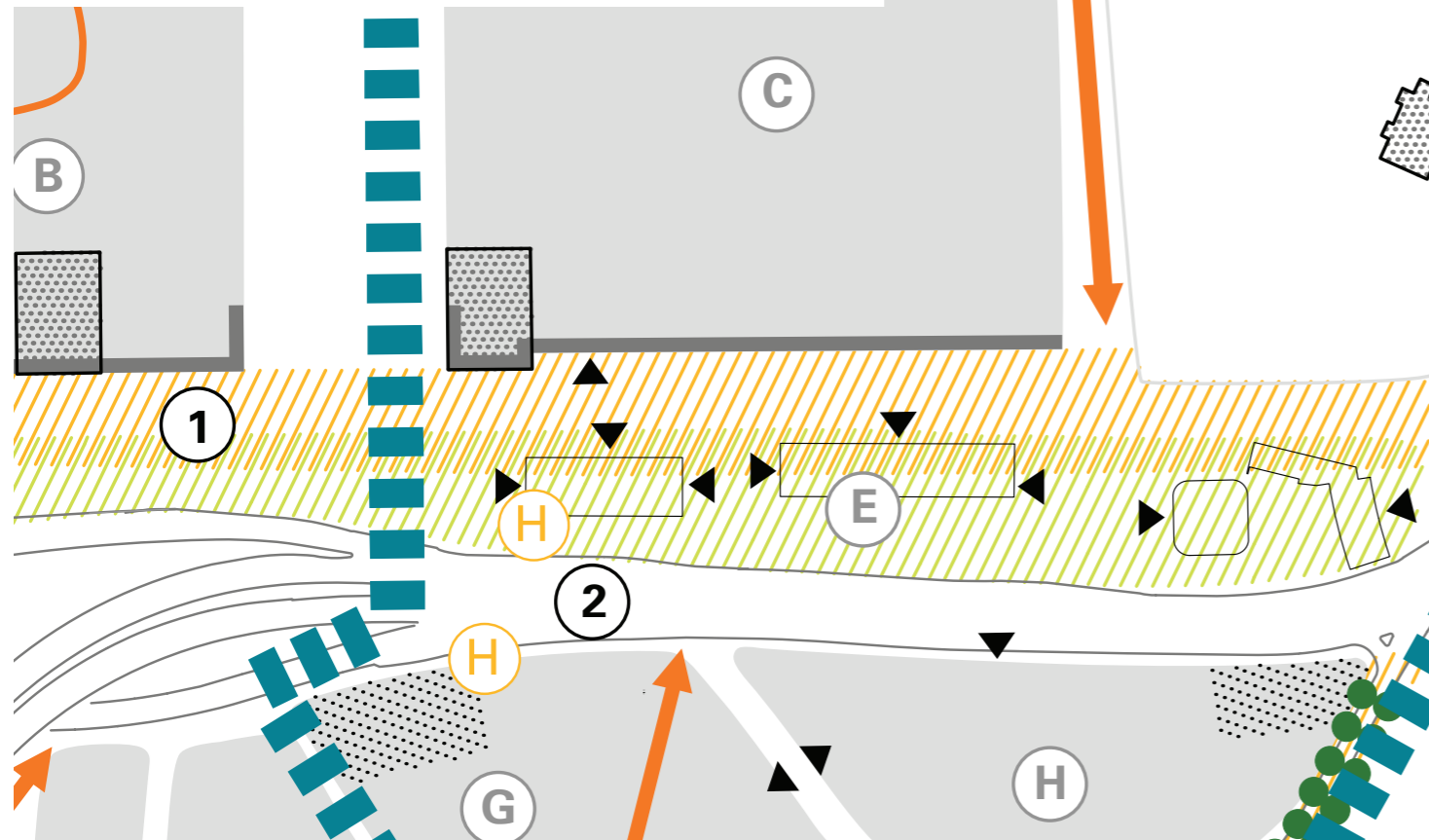


Montage aktuelle Zonenpläne Kriens und Luzern, ohne Massstab

## Geviert E | Planungsrichtlinien



Realisierung von Fusswegeverbindungen im Rahmen privater Bauprojekte



Spielregeln Bebauung und Freiraum

Die strukturelle Besonderheit des Gevierts besteht in seiner Einbettung in die Esplanade des Auto-bahnparks.

Allgemein

- Adressbildung und Erschliessung der Gebäude erfolgt über die Langsägestrasse und/oder deren Platzräume.
- Zukünftige Gebäude haben zwei Seiten (Strassen- und Parkseite) auszubilden.
- Es wird empfohlen, analog zum Geviert D, eine Gebäudegrundhöhe von max. 16.50m zu realisieren.

Bebauung

- Aufgrund der Lage eignet sich das Geviert vor allem für gewerbliche Nutzungen. Sofern mit dem Gewerbe vereinbar, sind Wohnnutzungen im Obergeschoss denkbar.

Nutzung

- Der Freiraum des Gevierts ist als Teil der Esplanade einheitlich zwischen Langsäge- und Luzernerstrasse zu gestalten. Die Langsägestrasse bildet die Adresse und Haupterschliessung des Gevierts. Die Vorbereiche sind entsprechend öffentlich und urban zu gestalten. Private Vorzonen sind mit den öffentlichen Trottoirflächen und der Gestaltung der Langsägestrasse abzustimmen.
- Der Platzraum im Westen des Gevierts bildet mit der Unterführung zur Luzernerstrasse eine wichtige Schnittstelle als Nord-Süd Verbindung der beiden Stadtseiten. Entsprechend dieser Bedeutung ist die Westseite des Gevierts öffentlich zu gestalten. Auch ist die Bushaltestelle zu berücksichtigen.

Grün- und Freiräume

- Die Neuordnung der Funktionalität der Langsägestrasse im Zuge der Eichhof West Bebauung ist zu beachten.
- Das Betriebs-, Verkehrs- und Gestaltungskonzept Langsägestrasse ist wegleitend.
- Philosophie, Methodik, Vorgehen zur Erschliessung sind im Grundkonzept Verkehr dargelegt.

Verkehr

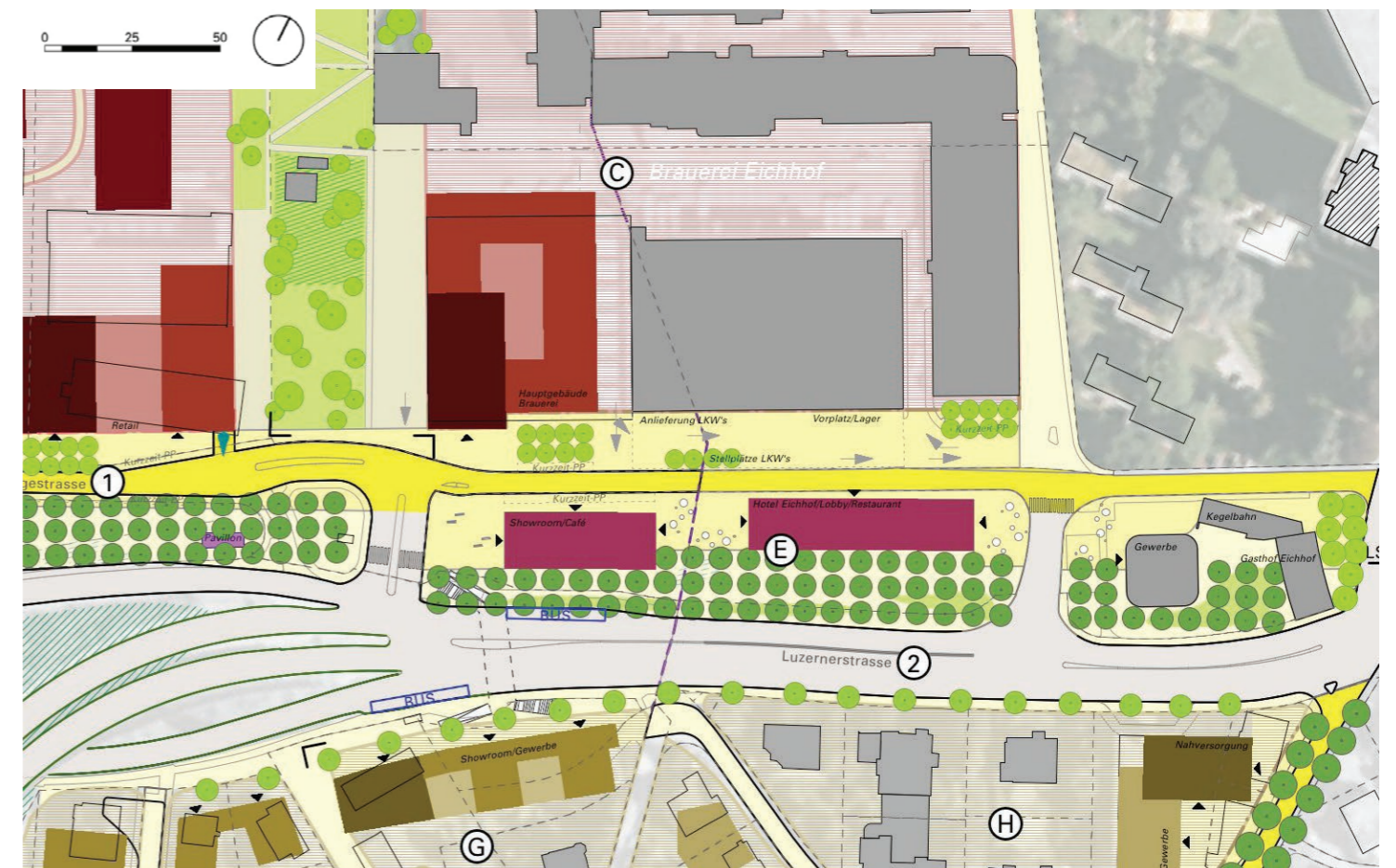
**Planungen** Das Betriebs-, Verkehrs- und Gestaltungskonzept Langsägestrasse liegt vor. Dieses ist wegleitend. Die Gestaltung des Stadtraumes von der Gebäudekante bis zur Strassenkante ist eng auf dieses Konzept abzustimmen. Mittelfristig soll für die Luzernerstrasse ein Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet werden, das auf einen längerfristigen Zustand zielt. Dieses ist wegleitend.

**Steckbriefe** Zu beachten sind:  
 - Steckbrief 1 Langsägestrasse / Esplanade  
 - Steckbrief 2 Luzernerstrasse

**Hinweise** Planungs- und Baubuchten für dieses Geviert sind von Anfang an gemeindeübergreifend zu koordinieren. Eigentümerverbindliche Gestaltungs- und Nutzungsvorschriften sind zu vereinheitlichen.

Das Geviert ist lärmbelastet und liegt laut Zonenplan der Gemeinde Kriens in der Empfindlichkeitsstufe III. Die Lärmimmissionen sind stufengerecht abzuklären.

Die Luzernerstrasse als Kantonsstrasse gilt als Verkehrsweg mit einem Störfallrisiko. Die weiteren Planungen sind mit dem Fachbereich Risikovorsorge der Dienststelle Umwelt und Energie des Kantons (uwe) abzustimmen.



Beispielhafte Illustration einer möglichen Bebauung





Verortung Luzernerstrasse (N), Arsenalstrasse (Südallee)(S), Geviert G (O), Autobahnabfahrt A2 und Geviert J (W)

Grösse ca. 12'600qm

Eigentümer (Parzellen) K. Lauber: 1'019qm (2355)|P. u. M. Hochstrasser: 600qm (134)|I. Sigrist-Frei: 660qm (413)|U. Richli: 600qm (7)|J. Strub-Dittli: 1'276qm (2611)|A. Lang: 571qm (988)|NT Invest AG: 757qm (989, 990)|Bienz Pius Franz Erben: 638qm (2393)|Altersunterstützungsverein: 1'222qm (905)|A. Ballestri: 2'196qm (141, 192, 2616) |U. Brunner-Weber:793qm (2707) |Autorama: 953qm (2703)

Nutzung mehrheitlich Wohnen, Büro, Gewerbe

Dynamik keine



Lage Die Luzernerstrasse stellt den nördlichen Rand des Gevierts dar. Als vielbefahrene, teilweise fünfspurige Kantonsstrasse und Autobahnzubringer bedeutet sie eine stadträumliche Zäsur. In ihrer Funktion als Durchgangsstrasse erzeugt sie eine starke Lärmbelastung und gilt als Verkehrsweg mit Störfallrisiko. Die Arsenalstrasse bestimmt den südlichen Geviertrand. Als zukünftige Südallee bildet sie das identitätsstiftende Rückgrat von LuzernSüd. Zwischen Eichwil- und Eichwaldstrasse ist sie als sechs Meter breite Stadtstrasse konzipiert, die vor allem das gemischte Wohn- und Arbeitsquartier erschliesst. Parallel zur Arsenalstrasse verläuft am südlichen Rand die Promenade. Diese attraktive Langsamverkehrssachse auf dem ehemaligen Zentralbahntrasse wird ab 2016 realisiert.



Arsenalstrasse (Südallee) im Süden

Bebauungstypologie und Freiraum Das Geviert wird vor allem durch bis zu vier- bis fünfgeschossige Mehrfamilienwohnhäuser bestimmt. Die Gebäude stehen solitär auf der Parzelle. Der Freiraum ist durch Abstandsgrün geprägt; teilweise gibt es in den Erdgeschossen einen direkten Zugang zum Aussenraum. Aufgrund der gewerblichen Nutzung sind die Gebäudevolumen an der Arsenalstrasse grösser und niedriger.



Blick in die Grosshofstrasse

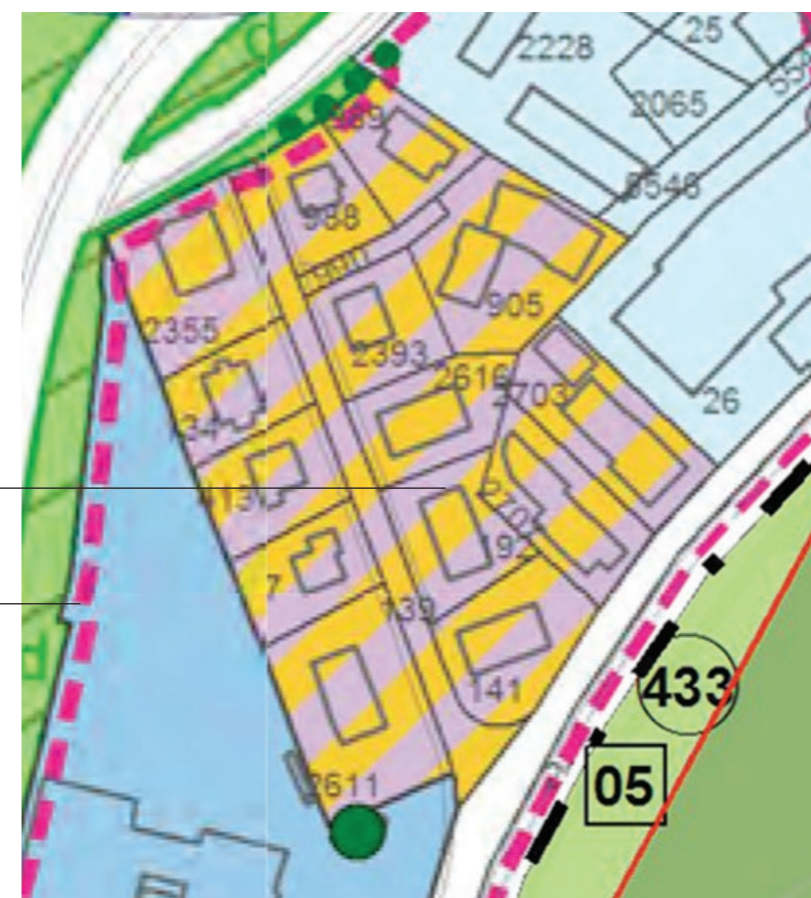
Das Geviert liegt auf Krienser Gemeindegebiet.

Wohn- und Arbeitszone; talseitige Fassadenhöhe 13.50m



Freiraum im Inneren des Gevierts

Art. 20 BZR Kriens: Im Rahmen eines Bebauungsplanes sind abweichend vom Zonenplan Wohnnutzung und höhere Bau-dichten zulässig, wenn sie sich auf ein vom Gemeinderat verabschiedetes Gesamtkonzept stützen.




Ausschnitt aus aktuellem Zonenplan Kriens; ohne Massstab



## Geviert F | Planungsrichtlinien




Das Geviert F stellt zusammen mit den Gevierten G und H einen strukturellen Übergang dar. Es vermittelt zwischen dem verdichteten Zentrumsbereich Nidfeld (Vertiefungsgebiet I) und den grossmassstäblichen Überbauungen am Hangfuss nördlich der Langsägestrasse.

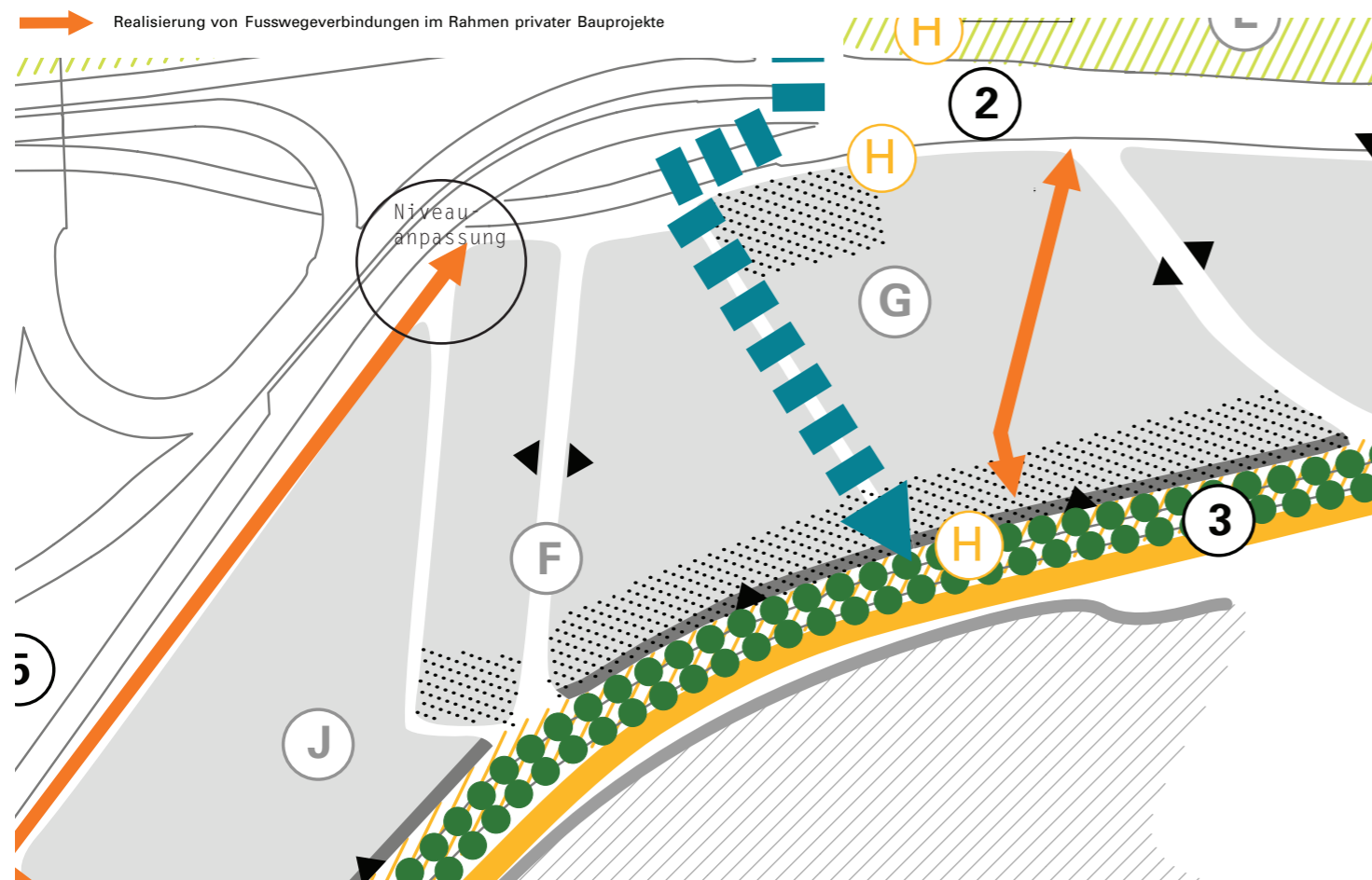
Der Übergang äussert sich in einer kleinteiligeren Bebauungstypologie, einer geringeren Gebäudehöhe und einem höheren Wohnanteil.

 Südallee als Stadtstrasse mit Erschliessungsfunktion; zweiseitige Baumreihe  
Gestaltung des Strassenraumes bis zur Gebäudefassade

 stadträumliche Kante (Pflichtbaulinie) zur Südallee; Lärmriegel zur Luzernerstrasse  
 Hochpunkte (max. 24m)  
Adressierung Gebäude

 übergeordnete Velo- und Fusswegeverbindung zur Vernetzung der beiden Stadtseiten in Nord-Süd Richtung

 Realisierung von Fusswegeverbindungen im Rahmen privater Bauprojekte



Spielregeln Bebauung und Freiraum

- Die Gebäude haben ihre Adresse zur Südallee auszurichten.
- Auf die Lärmsituation entlang der Luzernerstrasse und entlang der Autobahnabfahrt ist bauphysikalisch zu reagieren und eine geschlossene Bauweise als Lärmriegel mit entsprechender Grundrissorganisation zu realisieren.
- Die Gebäude in der Mitte des Gevierts sind, analog zum Geviert G, als solitär stehende, niedrige Punkthäuser zu realisieren.
- Es wird empfohlen, abweichend vom bestehenden Zonenplan eine Gebäudegrundhöhe von 16.50m umzusetzen.
- Mit den ausgeschiedenen Pflichtbaulinien werden die stadträumlichen Kanten zur Südallee gebildet. Im Rahmen von Bebauungsplan-/ Gestaltungsplanverfahren ist zu klären, zu wieviel Prozent die Gebäude diese Pflichtbaulinie besetzen müssen. Entlang der Südallee sind Hochpunkte von max. 24m möglich.

Bebauung

- Wohnnutzungen sind zur Südallee, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen schwerpunktmässig zur Luzernerstrasse anzuordnen.

Nutzung

- Die Südallee bildet die Adresse des Gevierts. Die Vorbereiche sind entsprechend öffentlich und urban zu gestalten. Private Vorzonen sind mit den öffentlichen Trottoirflächen und der Gestaltung der Südallee abzustimmen.
- Die im östlich angrenzenden Geviert G realisierte grüne, öffentliche Mitte um die denkmalgeschützte Villa Aurora ist im Geviert F strukturell weiterzuführen.
- Auf den Niveauunterschied zwischen dem in N-S-Richtung verlaufenden Fussweg des Autobahnparks und der West-Ost orientierten Vorzone der Luzernerstrasse ist durch eine entsprechende Gestaltung zu reagieren.
- In Abstimmung mit dem Geviert G ist eine öffentliche Wegeverbindung zwischen den Bushaltestellen an der Luzernerstrasse und der Arsenalstrasse (Südallee) einzuplanen.

Grün- und Freiräume

- Das Betriebs-, Verkehrs- und Gestaltungskonzept Südallee ist wegleitend.
- Philosophie, Methodik, Vorgehen zur Erschliessung sind im Grundkonzept Verkehr dargelegt.

Verkehr



**Planungen** Mittelfristig soll für die Luzernerstrasse ein Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet werden, das auf einen längerfristigen Zustand zielt. Dieses ist begleitend. Für 2016 ist die Erarbeitung eines Betriebs-, Verkehrs- und Gestaltungskonzepts SüdAllee (Nidfeld-/Arsenalstrasse) geplant. Dieses ist begleitend. Die Verlegung der Buslinie 14 via Arsenalstrasse (SüdAllee) wurde von den verschiedenen Akteuren LuzernSüds Ende 2014 beschlossen. Die Stadt Luzern ist am Aufbau der Projektorganisation. Zukünftige Bauprojekte sind mit diesen Planungen abzustimmen.

**Steckbriefe** Zu beachten sind:

- Steckbrief 2 Luzernerstrasse
- Steckbrief 3 SüdAllee
- Steckbrief 5 Autobahnpark
- Steckbrief Geviert G
- Steckbrief Geviert J

**Hinweise** Das Geviert F ist geprägt durch kleinteilige, private Eigentumsstrukturen mit durchschnittlichen Parzellengrößen zwischen 600qm und 1'000qm. Eine Transformation des Viertels muss gesamthaft erfolgen. Es wird empfohlen mittels kooperativer Planungsverfahren die Bedürfnisse privater Grundeigentümer und die Entwicklungsvorstellungen der öffentlichen Hand im Rahmen von LuzernSüd aufeinander abzustimmen und zu präzisieren.

Das Geviert ist lärmbelastet und liegt laut Zonenplan der Gemeinde Kriens in der Empfindlichkeitsstufe III. Die Lärmimmissionen sind stufengerecht abzuklären.

Die Luzernerstrasse als Kantonsstrasse und die Autobahn A2 mit ihren Abfahrten gelten als Verkehrswege mit einem Störfallrisiko. Die weiteren Planungen sind mit dem Fachbereich Risikoversorge der Dienststelle Umwelt und Energie des Kantons (uwe) abzustimmen.



Beispielhafte Illustration einer möglichen Bebauung





**Verortung** Luzernerstrasse (N), Arsenalstrasse (S), Grosshofmatte (O), Geviert F (W)  
**Grösse** ca. 15'300qm  
**Eigentümer (Parzellen)** Schmid Immobilien: 5'083qm (24, 25, 2065, 2228, 5684)  
 GWF: 5'812qm (26, 1176, 5546)  
 REKAG: 1'889qm (1172)  
 M. Erni: 782qm (1173)  
 G. Häller: 821qm (2744)  
 Erbgemeinschaft Müller: 363qm (80)  
**Nutzung** mehrheitlich Produktion, Büro, Gewerbe  
**Dynamik** Machbarkeitsstudie „Futura“ 01/2014 bis 08/2014  
**Ergebnisse:**  
 - Masterplan mit Ziel eines gemischt genutzten Quartiers  
 - Entwicklungsabsichten Schmid Immobilien und REKAG zeitnah  
 - es wird ein Umzonungsverfahren auf Luzerner Seite angestrebt



Villa Aurora mit Blick auf den Pilatus

**Lage**  
 Die Luzernerstrasse stellt den nördlichen Rand des Gevierts dar. Als vielbefahrene, teilweise fünfspurige Kantonsstrasse und Autobahnzubringer bedeutet sie eine stadträumliche Zäsur. In ihrer Funktion als Durchgangsstrasse erzeugt sie eine starke Lärmbelastung und gilt als Verkehrsweg mit Störfallrisiko. Die Arsenalstrasse bestimmt den südlichen Arealrand. Als zukünftige Südallee bildet sie das identitätsstiftende Rückgrat von LuzernSüd. Zwischen Eichwil- und Eichwaldstrasse ist sie als sechs Meter breite Stadtstrasse konzipiert, die vor allem das gemischte Wohn- und Arbeitsquartier erschliesst. Parallel zur Arsenalstrasse verläuft am südlichen Rand die Promenade. Diese attraktive Langsamverkehrssachse auf dem ehemaligen Zentralbahntrasse wird ab 2016 realisiert.

**Bebauungstypologie und Freiraum**  
 Im Inneren des Gevierts liegt die 1907 errichtete, denkmalgeschützte Villa Aurora. Ihr Aussenraum wird vor allem durch asphaltierte Parkplätze und die Erschliessungsflächen der GWF bestimmt. Der Gebäudebestand der GWF ist heterogen. Die ältesten Industriegebäude sind aus der Zeit Ende des 19. Jahrhunderts. Die zweite Bauetappe datiert in den 1970er Jahren. Weiterhin gibt es einen Neubau von 1993. Auf dem Grundbesitz der REKAG befindet sich ein Bürogebäude, das nicht erhalten werden soll. Im nordöstlichen Teil des Gevierts gibt es zwei Einfamilienhäuser.



Blick von der Luzernerstrasse im Norden

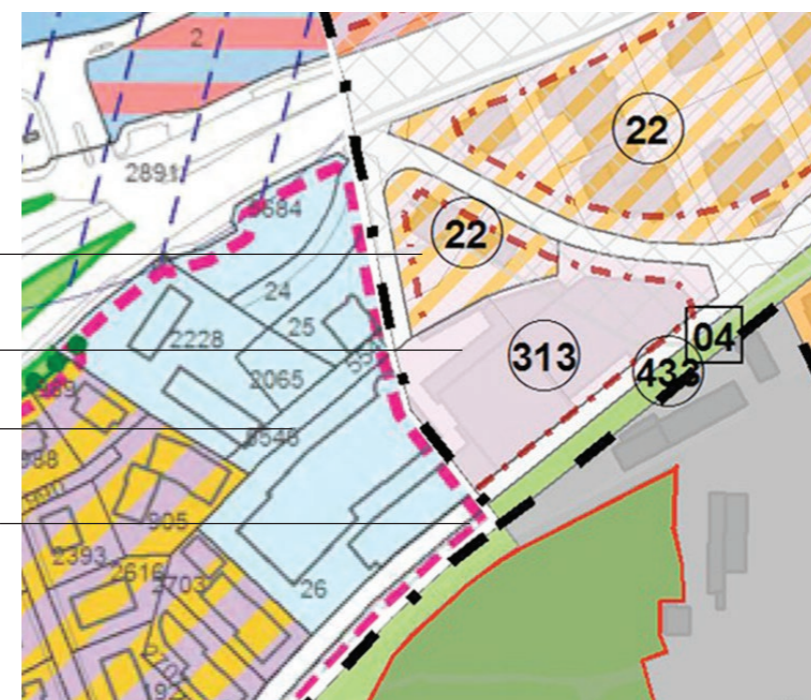
Das Geviert liegt sowohl auf Krienser Gemeindegebiet als auch auf Luzerner Stadtseite.

Wohn- und Arbeitszone; ÜZ 0.3; 3 Vollgeschosse, offene Bauweise

Arbeitszone; 3 Vollgeschosse, geschlossene Bauweise; 15.50m Fassadenhöhe

Arbeitszone A; talseitige Fassadenhöhe 16.50m

Art. 20 BZR Kriens: Im Rahmen eines Bebauungsplanes sind abweichend vom Zonenplan Wohnnutzung und höhere Baudichten zulässig, wenn sie sich auf ein vom Gemeinderat verabschiedetes Gesamtkonzept stützen.



Montage aktuelle Zonenpläne Kriens und Luzern, ohne Massstab



Blick von der Arsenalstrasse / Zentralbahntrasse im Süden

## Geviert G | Planungsrichtlinien



Das Geviert G stellt zusammen mit den Gevierten F und H einen strukturellen Übergang dar. Es vermittelt zwischen dem verdichteten Zentrumsbereich Nidfeld (Vertiefungsgebiet I) und den grossmassstäblichen Überbauungen am Hangfuss nördlich der Langsägestrasse.

Der Übergang äussert sich in einer kleinteiligeren Bebauungstypologie, einer geringeren Gebäudehöhe und einem höheren Wohnanteil.

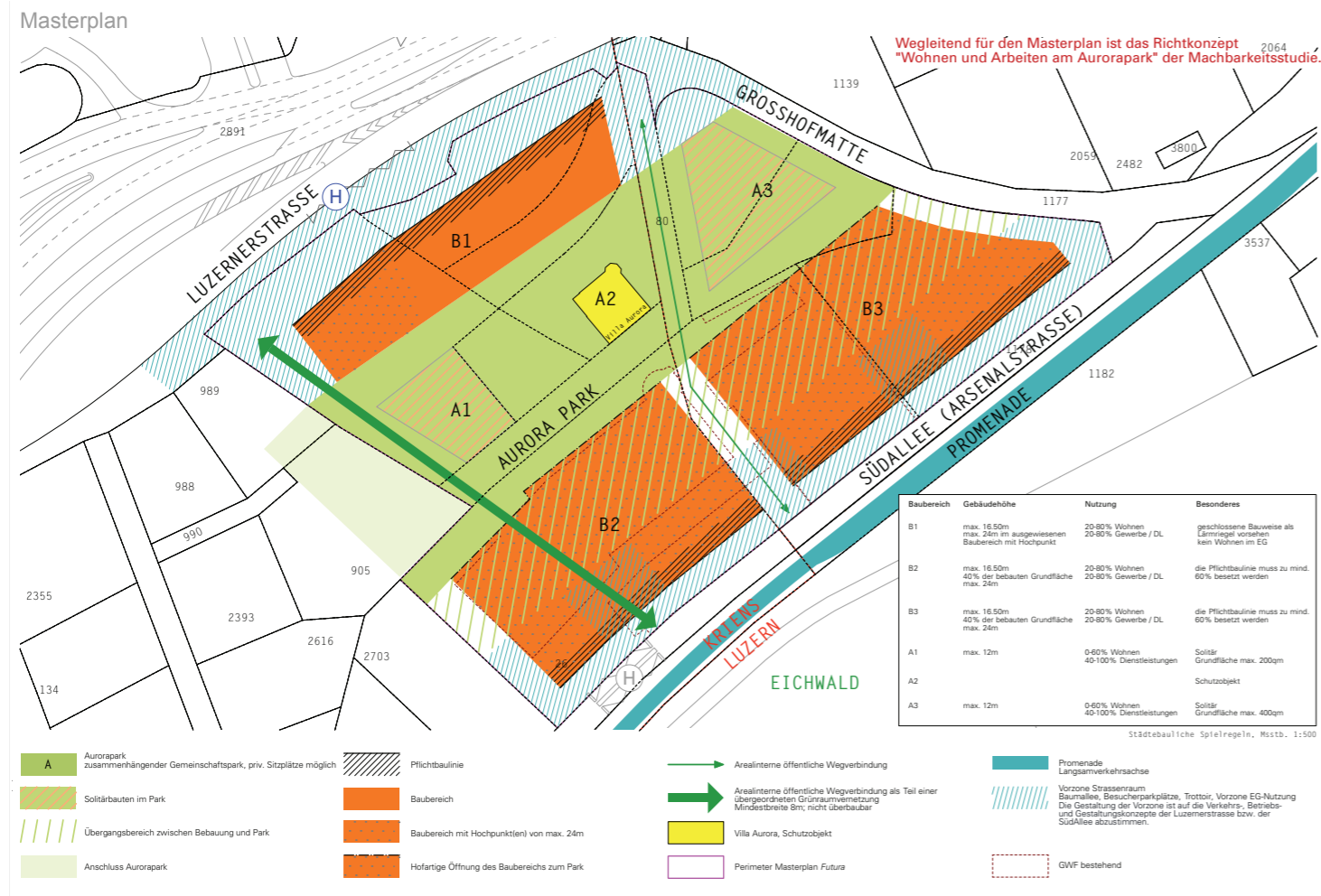
Ergebnis der Machbarkeitsstudie ist das Richtkonzept „Wohnen und Arbeiten am Aurorapark“. Dieses sieht die Entwicklung des Areals hin zu einem gemischt genutzten Quartier vor. In einer gemeinsamen Absichtserklärung wollen sich Schmid Immobilien, REKAG, GWF und M. Erni zu den Inhalten der Machbarkeitsstudie bekennen.

Die weitere Entwicklung und die Umsetzung erfolgt schrittweise im Rahmen der Ressourcen und Entwicklungsabsichten der einzelnen Beteiligten.

Schmid Immobilien und REKAG verfolgen zeitnahe, GWF mittel- bis langfristige Planungsabsichten.

Das Richtkonzept formuliert folgende städtebauliche Spielregeln:

- Der Baubereich B1 zur Luzernerstrasse ist in geschlossener Bauweise als Lärmriegel mit entsprechender Grundrissorganisation zu realisieren. Der Lärmriegel ist Voraussetzung für eine gute Wohnqualität im südlichen Bereich des Gevierts. Das Erdgeschoss des Baubereiches B1 ist von Wohnnutzungen freizuhalten. Der Baubereich wird mit Tiefgarage über die Grosshofmatte erschlossen.
- Um die denkmalgeschützte Villa Aurora gibt es eine zusammenhängende, öffentliche grüne Mitte. Gebäude im Park sind als solitär stehende, niedrige Punkthäuser zu realisieren.
- Die Baubereiche B2 und B3 verzahnen sich mittels hofartiger Einschnitte mit dem Aurora-Park im Norden und mit der städtischen Südallee im Süden. Dadurch entstehen Taschenplätze zur Südallee, die attraktive Adressen für Gewerbe und andere öffentlichkeitsorientierte Erdgeschossnutzungen bieten. Die Gebäude haben ihre Adresse zur Südallee auszurichten.
- Das Geviert wird durch zwei in N-S-Richtung verlaufende öffentliche Wegeverbindungen als Teil der übergeordneten Grünraumvernetzung des Vertiefungsgebietes II strukturiert. In Abstimmung mit dem Geviert F ist eine öffentliche Wegeverbindung zwischen den Bushaltestellen an der Luzernerstrasse und der Arsenalstrasse (Südallee) einzuplanen.



Masterplan Machbarkeitsstudie | massstabslos

Planungen Mittelfristig soll für die Luzernerstrasse ein Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet werden, das auf einen längerfristigen Zustand zielt. Dieses ist wegleitend. Für 2016 ist die Erarbeitung eines Betriebs-, Verkehrs- und Gestaltungskonzepts SüdAllee (Nidfeld-/Arsenalstrasse) geplant. Dieses ist wegleitend. Die Verlegung der Buslinie 14 via Arsenalstrasse (SüdAllee) wurde von den verschiedenen Akteuren LuzernSüds Ende 2014 beschlossen. Die Stadt Luzern ist am Aufbau der Projektorganisation. Zukünftige Bauprojekte sind mit diesen Planungen abzustimmen. Ab 2016 wird das ehemalige Zentralbahntrasse zu einem übergeordneten Fuss- und Veloweg Luzern-Kriens-Horw ausgebaut. Planungen sind mit dem Tiefbauamt Stadt Luzern abzustimmen.



Steckbriefe Zu beachten sind:  
 - Steckbrief 2 Luzernerstrasse  
 - Steckbrief 3 SüdAllee

Hinweise Planungs- und Baubersichten für dieses Geviert sind von Anfang an gemeindeübergreifend zu koordinieren. Eigentümerverbindliche Gestaltungs- und Nutzungsvorschriften sind zu vereinheitlichen.

Das Geviert ist lärmbehaftet und liegt laut Zonenplan der Gemeinde Kriens in der Empfindlichkeitsstufe III. Die Lärmimmissionen sind stufengerecht abzuklären.

Die Luzernerstrasse als Kantonsstrasse gilt als Verkehrsweg mit einem Störfallrisiko. Die weiteren Planungen sind mit dem Fachbereich Risikovorsorge der Dienststelle Umwelt und Energie des Kantons (uwe) abzustimmen.



Beispielhafte Illustration einer möglichen Bebauung | M 1: 1'000 | A3

## Geviert G | Schnittstellen

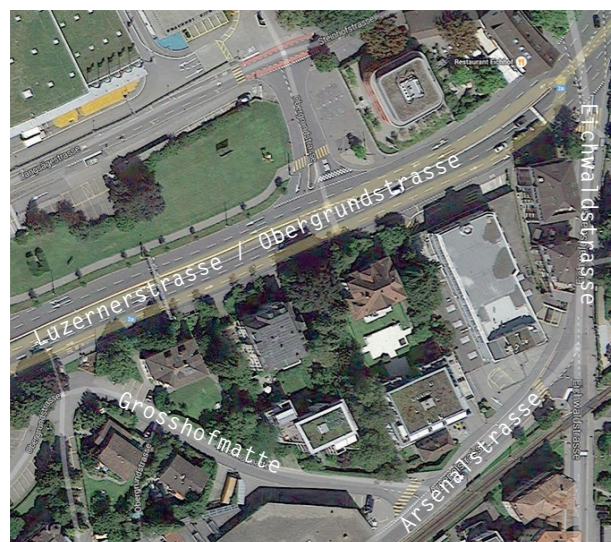


- Im Hinblick auf eine hohe soziale Durchmischung ist zu gewährleisten, dass Wohnungen für unterschiedliche Bedürfnisse angeboten werden (z.B. als Kriterium für Ausschreibungen). Auch genossenschaftliche Modelle sind für ausgewählte Nutzungseinheiten zu prüfen.
- Innerhalb der Arealentwicklung ist öffentlicher Freiraum zu schaffen und die Nord-Süd Durchlässigkeit des Gevierts für den Velo- und Fussverkehr zu gewährleisten.
- Im Innenbereich des Gevierts wird es voraussichtlich zu einer massgeblichen Aufhebung der Versiegelung und somit zu einer Aufwertung kommen. Eine Erhöhung der Versickerungsfläche ist durch entsprechende Planung Rechnung zu tragen.

Nachhaltigkeitsbeurteilung  
(siehe Anhang)

Weitere Empfehlungen und Optimierungen für das Geviert:

- Partizipation, insb. bei der Gestaltung öffentlicher Freiräume
- Gezieltes Standortmarketing initiieren und die Kommunikation intensivieren
- Durchlässigkeit des Gebietes für den Fuss- und Veloverkehr sicherstellen
- ökologische Vielfalt und Qualität gewährleisten
- Bodenverbrauch und Versickerung berücksichtigen
- Grundversorgung erhöhen
- öffentlichen Raum mit Wasser bespielen
- Energie- und Senkenpotentiale ausschöpfen
- Möglichkeiten der Kostenbeteiligung Privater am öffentlichen Raum / öffentlicher Infrastruktur ausloten



Verortung	Obergrundstrasse/Luzernerstrasse (N), Arsenalstrasse (SüdAllee) (S), Grosshofmatte (W), Eichwaldstrasse (O)
Grösse	ca. 10'075qm
Eigentümer (Parzellen)	S. u. U. Gernet: 1'142qm (1139) L. Dönni: 2'233qm (1138, 2059) Eigentümergeinschaft S. Brunner / S. Brunner-Binkert, Musar Immobilien AG: 2'690qm (1137, 2482, 3800) AJO Finanz AG: 2'553qm (2064) P. Isoardi Erben: 797qm (1135, 2097)
Nutzung	Wohnen, Büro, Gewerbe, Dienstleistungen
Dynamik	keine



Kreuzung Eichwaldstrasse / Arsenalstrasse

**Lage**  
Die Luzernerstrasse/Obergrundstrasse stellt den nördlichen Rand des Gevierts dar. Als vielbefahrene, teilweise fünfspurige Kantonsstrasse und Autobahnzubringer bedeutet sie eine stadträumliche Zäsur. In ihrer Funktion als Durchgangsstrasse erzeugt sie eine starke Lärmbelastung und gilt als Verkehrsweg mit Störfallrisiko.  
Die Arsenalstrasse bestimmt den südlichen Arealrand. Als zukünftige SüdAllee bildet sie das identitätsstiftende Rückgrat von LuzernSüd. Zwischen Eichwil- und Eichwaldstrasse ist sie als sechs Meter breite Stadtstrasse konzipiert, die vor allem das gemischte Wohn- und Arbeitsquartier erschliesst. Parallel zur Arsenalstrasse verläuft am südlichen Rand die Promenade. Diese attraktive Langsamverkehrsachse auf dem ehemaligen Zentralbahntrasse wird ab 2015 realisiert.  
Die Eichwaldstrasse bildet den östlichen Rand des Gevierts. Die Grosshofmatte stellt als Sackgasse den westlichen Geviertabschluss dar.



Obergrundstrasse/Luzernerstrasse nach Westen

**Bebauungstypologie und Freiraum**  
Das Geviert wird vor allem durch bis zu vier- bis fünfgeschossige Gebäude bestimmt, die solitär auf der Parzelle stehen. Der Freiraum ist privat und durch grossen Baumbestand geprägt. Eine Ausnahme bildet das Geschäftshaus, Obergrundstrasse 109. Es entwickelt sich über die gesamte Tiefe des Gevierts. Der Aussenraum ist hier asphaltiert und dient vor allem der Erschliessung der verschiedenen Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen.

Das Geviert liegt auf Luzerner Stadtgebiet.



Obergrundstrasse (Luzernerstrasse) nach Osten

Wohn- und Arbeitszone; ÜZ 0.3; 3 Vollgeschosse, offene Bauweise




Montage aktuelle Zonenpläne Kriens und Luzern, ohne Massstab



## Geviert H | Planungsrichtlinien





Das Geviert H stellt zusammen mit den Gevierten F und G einen strukturellen Übergang dar. Es vermittelt zwischen dem verdichteten Zentrumsbereich Nidfeld (Vertiefungsgebiet I) und den grossmassstäblichen Überbauungen am Hangfuss nördlich der Langsägestrasse.

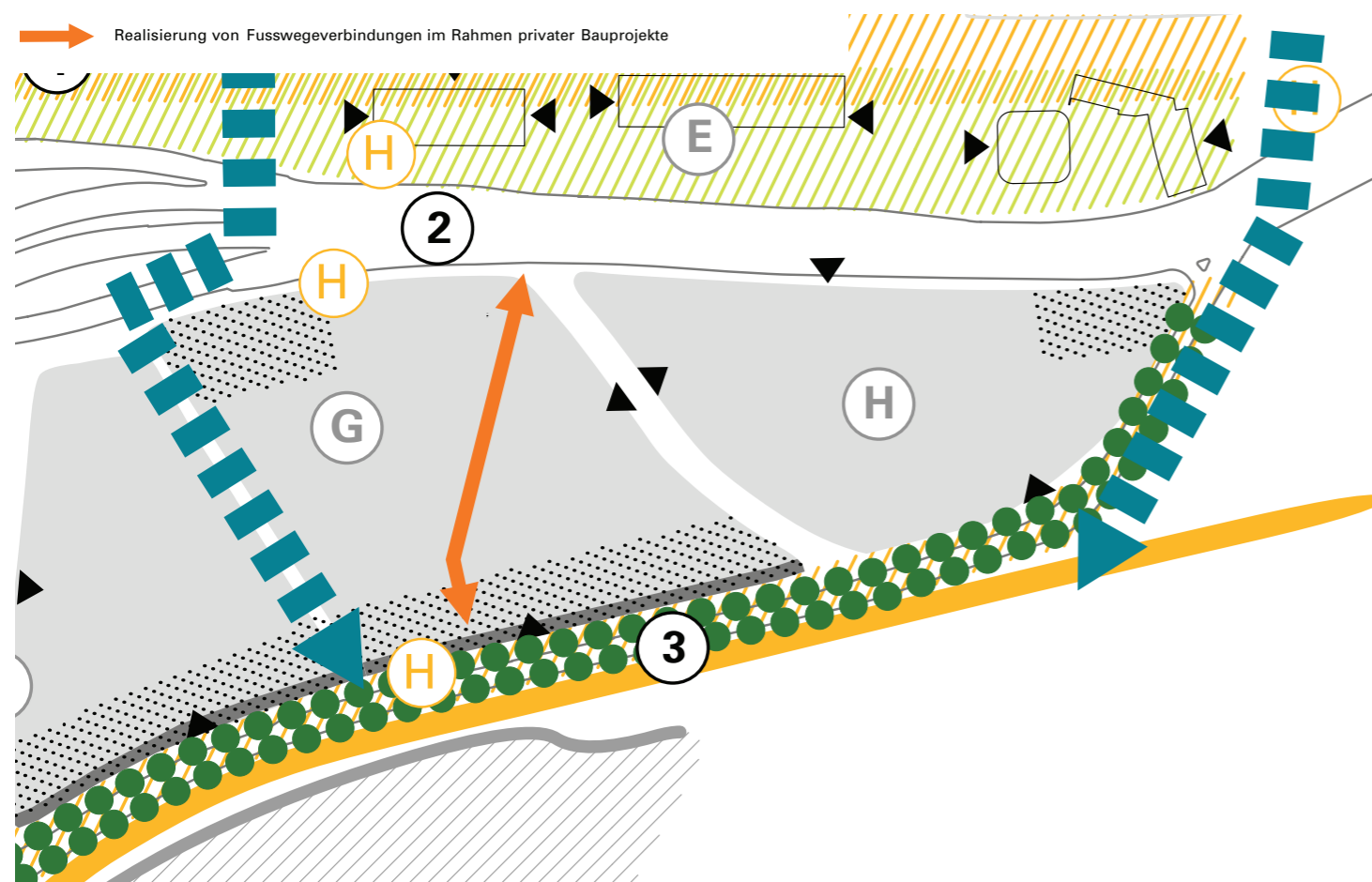
Der Übergang äussert sich in einer kleinteiligeren Bebauungstypologie, einer geringeren Gebäudehöhe und einem höheren Wohnanteil.

 Südallee als Stadtstrasse mit Erschliessungsfunktion; zweiseitige Baumreihe  
Gestaltung des Strassenraumes bis zur Gebäudefassade

 stadträumliche Kante (Pflichtbaulinie) zur Südallee; Lärmriegel zur Luzernerstrasse  
 Hochpunkte (max. 24m)  
Adressierung Gebäude

 übergeordnete Velo- und Fusswegeverbindung zur Vernetzung der beiden Stadtseiten in Nord-Süd Richtung

 Realisierung von Fusswegeverbindungen im Rahmen privater Bauprojekte



Spielregeln Bebauung und Freiraum

- Die Voraussetzungen für eine vier- statt dreigeschossige Bauweise sind mit einem Gestaltungsplan über das gesamte Geviert zu schaffen. Im Rahmen der nächsten Überprüfung der BZO Luzern ist zu klären, ob am östlichen Rand des Gevierts die Setzung eines Hochpunktes von maximal 24m vertretbar ist. Bei der stadträumlichen und architektonischen Gestaltung des Hochpunktes ist die Bedeutung seiner Lage als Auftakt der Promenade und der Südallee in den neuen Stadtteil LuzernSüd angemessen zu berücksichtigen. Die städtebauliche Positionierung des Hochpunktes ist in Zusammenhang mit dem grossräumigen Kreuzungsbereich Obergrundstrasse / Eichwaldstrasse zu entwickeln. Die visuelle Einbettung des Hochpunktes in die Luzerner Stadtsilhouette ist zu prüfen.
- Es ist zu prüfen, inwiefern die Baulinie des bestehenden Zonenplans im Bereich Eichwaldstrasse angepasst werden muss; die veränderte Linienführung der Buslinie 14 und die Ausbildung einer qualitativen Vorzone bedingen eventuell eine Aufweitung des Strassenraumes.

Bebauung

- Das Geviert wird auch weiterhin durch eine Mischungsnutzung bestimmt. Öffentliche Nutzungen sind zur Südallee bzw. Luzernerstrasse zu orientieren.

Nutzung

- Die Südallee bildet die Adresse des Gevierts. Die Vorbereiche sind entsprechend öffentlich und urban zu gestalten. Private Vorzonen sind mit den öffentlichen Trottoirflächen und der Gestaltung der Südallee abzustimmen.

Grün- und Freiräume

- Das Betriebs-, Verkehrs- und Gestaltungskonzept Südallee ist begleitend.
- Philosophie, Methodik, Vorgehen zur Erschliessung sind im Grundkonzept Verkehr dargelegt.

Verkehr



**Planungen** Mittelfristig soll für die Luzernerstrasse ein Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet werden, das auf einen längerfristigen Zustand zielt. Dieses ist wegleitend. Für 2016 ist die Erarbeitung eines Betriebs-, Verkehrs- und Gestaltungskonzepts SüdAllee (Nidfeld-/Arsenalstrasse) geplant. Dieses ist wegleitend. Die Verlegung der Buslinie 14 via Arsenalstrasse (SüdAllee) wurde von den verschiedenen Akteuren LuzernSüds Ende 2014 beschlossen. Die Stadt Luzern ist am Aufbau der Projektorganisation. Zukünftige Bauprojekte sind mit diesen Planungen abzustimmen. Ab 2016 wird das ehemalige Zentralbahntrasse zu einem übergeordneten Fuss- und Veloweg Luzern-Kriens-Horw ausgebaut. Planungen sind mit dem Tiefbauamt Stadt Luzern abzustimmen.

**Steckbriefe** Zu beachten sind:

- Steckbrief 2 Luzernerstrasse
- Steckbrief 3 SüdAllee
- Steckbrief Geviert G

**Hinweise** Eine Transformation des Gevierts muss gesamthaft erfolgen. Es wird empfohlen mittels kooperativer Planungsverfahren die Bedürfnisse privater Grundeigentümer und die Entwicklungsvorstellungen der öffentlichen Hand im Rahmen von LuzernSüd aufeinander abzustimmen und zu präzisieren.

Das Geviert ist lärmbelastet. Laut Immissionskataster wird der Immissionswert ES II überschritten.

Die Luzernerstrasse als Kantonsstrasse gilt als Verkehrsweg mit einem Störfallrisiko. Die weiteren Planungen sind mit dem Fachbereich Risikoversorge der Dienststelle Umwelt und Energie des Kantons (uwe) abzustimmen.



Beispielhafte Illustration einer möglichen Bebauung





Verortung	Autobahnabfahrt A2 und Luzernerstrasse (N), Arsenalstrasse (SüdAllee) und Geviert F (O), Autobahnabfahrt A2 (S), Autobahnabfahrt A2 (W)
Grösse	ca. 13'178qm
Eigentümer (Parzellen)	Staat Luzern: 11'275qm (2771) Staat Luzern (2/3) und Maréchaux Elektro (1/3): 1'680qm (35)
Nutzung	Strassenverkehrsamt, Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif), Konkursamt Luzern, Büro
Dynamik	keine



**Lage**  
Das Geviert wird im Norden, Westen und Süden von verschiedenen Abfahrten der Autobahn A2 begrenzt. Im Osten grenzen das Geviert F und die Arsenalstrasse (SüdAllee) an das Geviert.

**Bebauungstypologie und Freiraum**  
Das Geviert wird durch zwei grosse Verwaltungs- und Bürogebäude geprägt. Aufgrund des Strassenverkehrsamtes des Kantons Luzern sind die Aussenflächen fast vollständig versiegelt und asphaltiert. Auf dem Geviert befinden sich erhaltenswerte Naturobjekte, die sich als Hecken und Feldgehölze entlang der südlichen Geviertkante ziehen. Ausserdem steht ein markanter inventarisierter Einzelbaum an der Grenze zum Geviert F. Die westliche Grenze schliesst komplett an eine Grünfläche mit Naturschutz an.



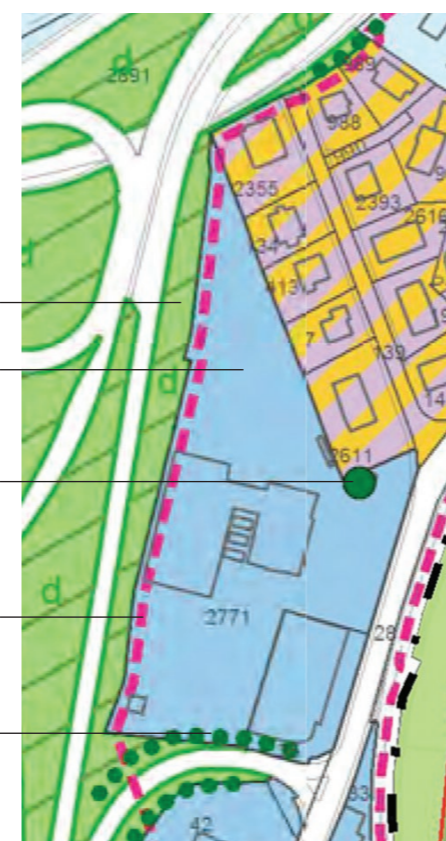
Arsenalstrasse: Strassenverkehrsamt

Das Geviert liegt auf Krienser Gemeindegebiet.



Blick ins Geviertinnere

- Grünzone; Ökofläche
- Arbeitszone; talseitige Fassadenhöhe 24m
- Markanter Einzelbaum
- erhaltenswerte Naturobjekte ((Hecken, Feldgehölze)



Ausschnitt aus aktuellem Zonenplan Kriens; ohne Massstab

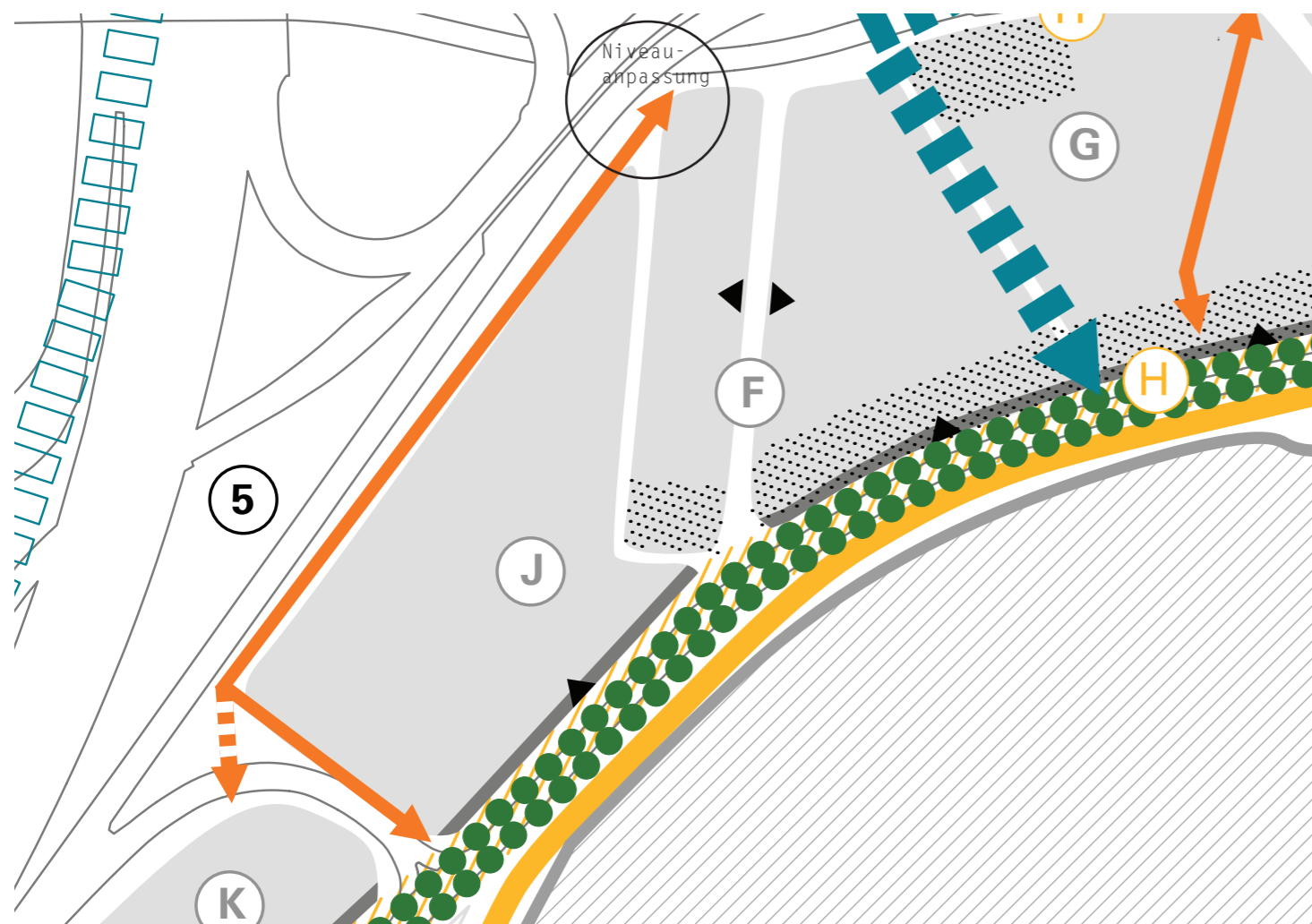
Art. 20 BZR Kriens: Im Rahmen eines Bebauungsplanes sind abweichend vom Zonenplan Wohnnutzung und höhere Bau-dichten zulässig, wenn sie sich auf ein vom Gemeinderat verabschiedetes Gesamtkonzept stützen.

## Geviert J | Planungsrichtlinien



Das Geviert J stellt zusammen mit dem Geviert K einen Übergang dar. Mit einer Gebäudegrundhöhe von 24m vermittelt es zwischen dem verdichteten Zentrumsbereich Nidfeld (Vertiefungsgebiet I) mit seinen Hochpunkten von 45m und 60m und den niedrigen Gevierten F bis H mit ihrer Gebäudegrundhöhe von 16.50m und vereinzelt Hochpunkten von 24m.

- Südallee als Stadtstrasse mit Erschliessungsfunktion; zweiseitige Baumreihe  
Gestaltung des Strassenraumes bis zur Gebäudefassade
- stadträumliche Kante (Pflichtbaulinie) zur Südallee; Lärmriegel zur Luzernerstrasse  
Hochpunkte (max. 24m)  
Adressierung Gebäude
- übergeordnete Velo- und Fusswegeverbindung zur Vernetzung der beiden Stadtseiten in Nord-Süd Richtung
- optionale Velo- und Fusswegeverbindung zur Vernetzung der beiden Stadtseiten in Nord-Süd Richtung im Rahmen des Astra Bypass-Projektes
- Realisierung von Fusswegeverbindungen im Rahmen privater Bauprojekte
- optionale Realisierung von Fusswegeverbindungen im Rahmen privater Bauprojekte



Spielregeln Bebauung und Freiraum

- Ausbildung eines städtebaulichen und architektonischen Kopfgebäudes im Süden des Gevierts zur Autobahnabfahrt. Bebauung
- Die Gebäude haben ihre Adresse zur Südallee auszurichten und sind von dort zu erschliessen.
- Aufgrund der derzeitigen Nutzungen (Städtische und Kantonale Verwaltungseinrichtungen) scheint eine kurz- und mittelfristige Transformation des Gevierts nicht realistisch. Nutzung
- Die Südallee bildet die Adresse und Haupterschliessung des Gevierts. Die Vorbereiche sind entsprechend öffentlich und urban zu gestalten. Private Vorzonen sind mit den öffentlichen Trottoirflächen und der Gestaltung der Südallee abzustimmen. Grün- und Freiräume
- Der Einzelbaum an der Grenze zum Geviert F ist zu erhalten und in die Umgebungsgestaltung des Gevierts zu integrieren.
- Im Westen grenzt das Geviert an den Autobahnpark, welcher als übergeordnetes Freiraumelement LuzernSüd in Nord-Süd Richtung strukturiert. Entsprechend hat eine zukünftige Bebauung einen Mindestabstand von 15m zur Parzellengrenze einzuhalten.
- Eine öffentliche Wegeverbindung in Nord-Süd Richtung längs des Autobahnparks ist einzuplanen. Auf den Niveauunterschied zwischen dem Autobahnpark und dem West-Ost orientierten Vorzone der Luzernerstrasse ist durch eine entsprechende Gestaltung zu reagieren.
- Im Anschluss an das südlich angrenzende Geviert K ist der Fortsetzung des Autobahnparks Beachtung zu schenken. Eine barrierefreie Fortsetzung der Fussgänger Verbindung an das Geviert K ist - beispielsweise durch eine Unterführung Autobahnausfahrt - anzustreben.
- Das Betriebs-, Verkehrs- und Gestaltungskonzept Südallee ist begleitend. Verkehr
- Philosophie, Methodik, Vorgehen zur Erschliessung sind im Grundkonzept Verkehr dargelegt.

**Planungen** Für 2016 ist die Erarbeitung eines Betriebs-, Verkehrs- und Gestaltungskonzepts Südallee (Nidfeld-/Arsenalstrasse) geplant. Dieses ist wegleitend. Die Verlegung der Buslinie 14 via Arsenalstrasse (Südallee) wurde von den verschiedenen Akteuren LuzernSüds Ende 2014 beschlossen. Die Stadt Luzern ist am Aufbau der Projektorganisation. Zukünftige Bauprojekte sind mit diesen Planungen abzustimmen. Ab 2016 wird das ehemalige Zentralbahntrasse zu einem übergeordneten Fuss- und Veloweg Luzern-Kriens-Horw ausgebaut. Planungen sind mit dem Tiefbauamt Stadt Luzern abzustimmen.

**Steckbriefe** Zu beachten sind:

- Steckbrief 3 Südallee
- Steckbrief 5 Autobahnpark

**Hinweise** Das Geviert ist lärmbelastet und liegt laut Zonenplan der Gemeinde Kriens in der Empfindlichkeitsstufe III. Die Lärmimmissionen sind stufengerecht abzuklären.

Die A2 und ihre Abfahrten gelten als Verkehrsweg mit einem Störfallrisiko. Die weiteren Planungen sind mit dem Fachbereich Risikovorsorge der Dienststelle Umwelt und Energie des Kantons (uwe) abzustimmen.



Beispielhafte Illustration einer möglichen Bebauung





Verortung Autobahnabfahrt A2 (N), Eichwilstrasse (S), Arsenalstrasse (O), Autobahn A2 (W)  
 Grösse ca. 6'195qm  
 Eigentümer (Parzellen) Sigrist AG: 4'543qm (42 und 43)  
 Nutzung Autohaus Sigrist, Migrol-Tankstelle, Wohnen  
 Dynamik Machbarkeitsstudie für Mitte 2015 geplant



Lage Das Geviert K ist eine Verkehrsinsel, die von alle Seiten durch viel befahrene, überörtliche Strassen begrenzt wird. Innerhalb des Planungsgebietes LuzernSüd befindet sich das Geviert zudem an der Schnittstelle zwischen den Vertiefungsgebieten I und II.

Bebauungstypologie und Freiraum Das Geviert wird in Bautypologie und Erdgeschossnutzung vom Autohaus Sigrist dominiert. Showroom, Werkstätten, Verkaufs- und Büroräume prägen Gebäudestruktur und Aussenraum. In den oberen Etagen des vier- bzw. fünfstöckigen Gebäudes befinden sich Wohnungen. Auf dem Geviert befinden sich erhaltenswerte Naturobjekte, die sich als Hecken und Feldgehölze entlang der nördlichen Geviertkante ziehen. Die westliche Grenze schliesst komplett an eine Grünfläche mit Naturschutz an.



von Norden: Autobahnabfahrt, Autohaus Sigrist

Das Geviert liegt auf Krienser Gemeindegebiet.

erhaltenswerte Naturobjekte ((Hecken, Feldgehölze)  
 Arbeitszone C; talseitige Fassadenhöhe 24m

Art. 20 BZR Kriens: Im Rahmen eines Bebauungsplanes sind abweichend vom Zonenplan Wohnnutzung und höhere Bau-dichten zulässig, wenn sie sich auf ein vom Gemeinderat verabschiedetes Gesamtkonzept stützen.

Grünzone; Ökofläche



Ausschnitt aus aktuellem Zonenplan Kriens; ohne Massstab



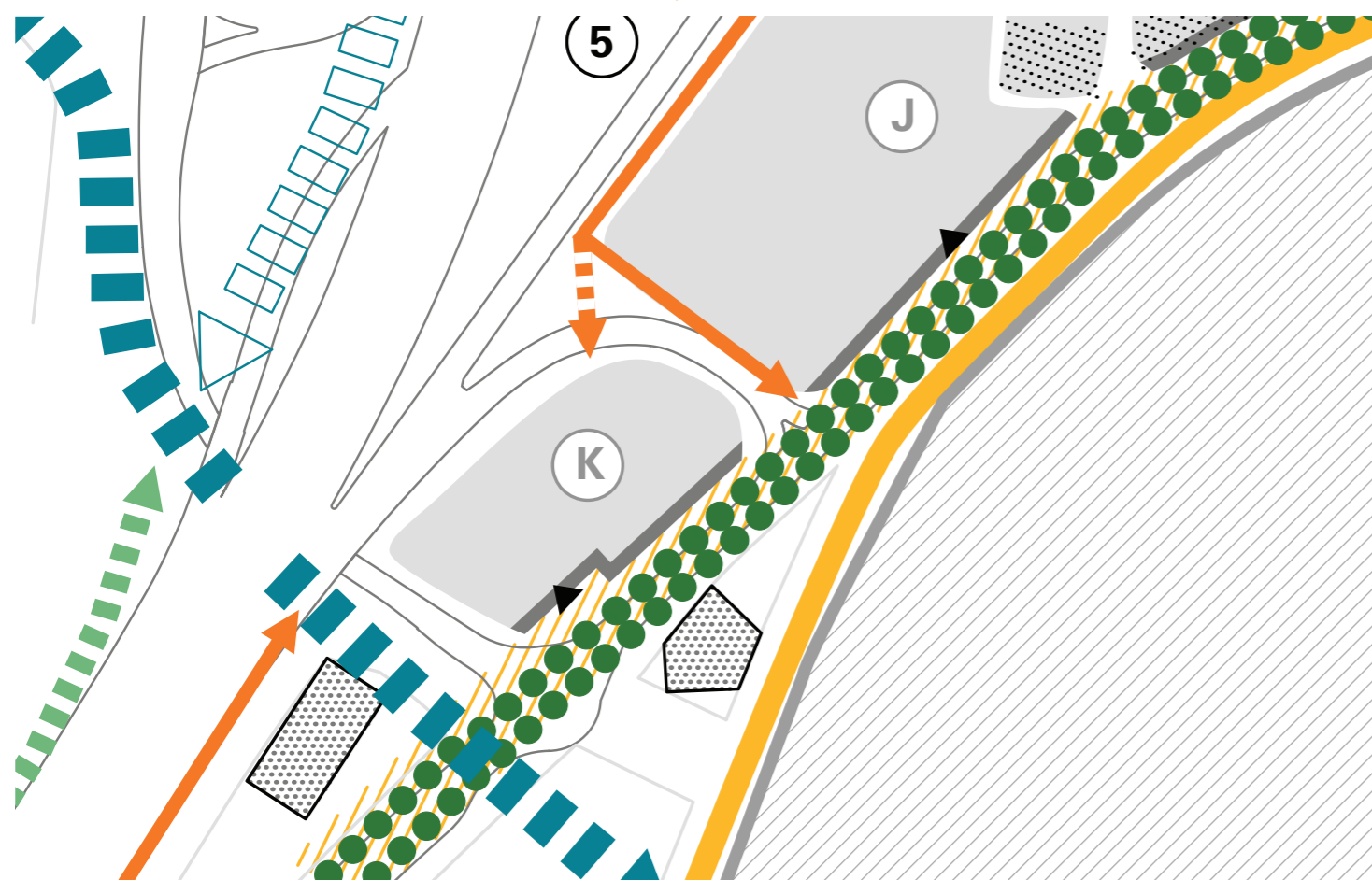
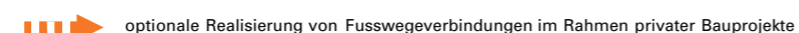
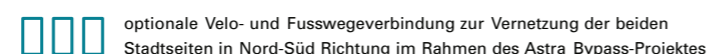
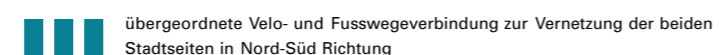
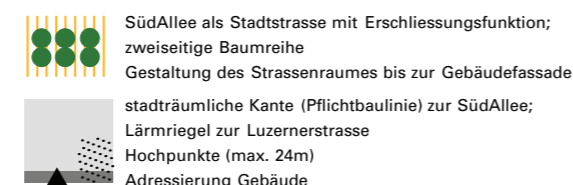
Blick von Arsenalstrasse (Südallee)

## Geviert K | Planungsrichtlinien



Das Geviert K stellt zusammen mit dem Geviert J einen Übergang dar. Mit einer Gebäudegrundhöhe von 24m vermittelt es zwischen dem verdichteten Zentrumsbereich Nidfeld (Vertiefungsgebiet I) mit seinen Hochpunkten von 45m und 60m und den niedrigen Gevierten F bis H mit ihrer Gebäudegrundhöhe von 16.50m und vereinzelt Hochpunkten von 24m.

Das Geviert befindet sich an einer strukturellen Schlüsselstelle innerhalb von LuzernSüd. Wichtige Verkehrswege unterschiedlicher Geschwindigkeiten kommen zusammen; die Vertiefungsgebiete I und II gehen hier ineinander über.



Spielregeln Bebauung und Freiraum

- Die Gebäude haben ihre Adresse zur Südallee auszurichten und sind von dort zu erschliessen.
- Die Volumetrie einer zukünftigen Bebauung auf dem Geviert ist in Abhängigkeit zu den Hochpunkten von 45m und 60m der Baubereiche des Vertiefungsgebietes I, östlich und südlich des Gevierts zu betrachten.

Bebauung

- Aufgrund seiner Struktur als Verkehrsinsel und den damit verbundenen Emissionen eignet sich das Geviert vor allem für gewerbliche Nutzungen. Das Potenzial des Gebietes liegt in der hohen Sichtbarkeit aufgrund seiner Lage an übergeordneten und stark frequentierten Verkehrswegen.

Nutzung

- Die Südallee bildet die Adresse und Haupteerschliessung des Gevierts. Die Vorbereiche sind entsprechend öffentlich und urban zu gestalten. Private Vorzonen sind mit den öffentlichen Trottoirflächen und der Gestaltung der Südallee abzustimmen.

Grün- und Freiräume

- Im Westen grenzt das Geviert an den Autobahnpark, welcher als übergeordnetes Freiraumelement LuzernSüd in Nord-Süd Richtung strukturiert. Die Platzierung der Bebauung ist mit diesem verbindenden Grünelement abzustimmen.

- Im Anschluss an das nördlich angrenzende Geviert J ist der Fortsetzung des Autobahnparks Beachtung zu schenken. Eine barrierefreie Fortsetzung der Fussgänger Verbindung an das Geviert J ist - beispielsweise durch eine Unterführung Autobahnausfahrt anzustreben.

- Der Knoten Arsenalstrasse (Südallee) und Eichwilstrasse und sein Einfluss auf die Grösse und Gestaltung des öffentlichen Raumes sind zu beachten.

- Lage und Grösse des Freihaltebereichs für die Spange Süd, deren Streckenführung der Kanton unmittelbar angrenzend an das Geviert vorsieht, sind zu beachten. Das Projekt Spange Süd basiert auf dem Stand einer Grobstudie, deren Dimensionen Abschätzungen sind. Neben einem Kreislauf ist auch ein 4-armiger Knoten denkbar und in der Raumfreihaltung zu berücksichtigen.

Verkehr

- Das Betriebs-, Verkehrs- und Gestaltungskonzept Südallee ist wegleitend.
- Philosophie, Methodik, Vorgehen zur Erschliessung sind im Grundkonzept Verkehr dargelegt.



**Planungen** Für 2015 ist die Erarbeitung eines Betriebs-, Verkehrs- und Gestaltungskonzepts Südallee geplant. Dieses ist begleitend. Die Verlegung der Buslinie 14 via Arsenalstrasse (Südallee) wurde von den verschiedenen Akteuren LuzernSüds Ende 2014 beschlossen. Die Stadt Luzern ist am Aufbau der Projektorganisation. Zukünftige Bauprojekte sind mit diesen Planungen abzustimmen. Ab 2016 wird das ehemalige Zentralbahntrasse zu einem übergeordneten Fuss- und Veloweg Luzern-Kriens-Horw ausgebaut. Planungen sind mit dem Tiefbauamt Stadt Luzern abzustimmen.

**Steckbriefe** Zu beachten sind

- Steckbrief 3 Südallee
- Steckbrief 4 Eichwilstrasse
- Steckbrief 5 Autobahnpark

**Hinweise** Das Geviert ist lärmbelastet und liegt laut Zonenplan der Gemeinde Kriens in der Empfindlichkeitsstufe III. Die Lärmimmissionen sind stufengerecht abzuklären.

Die A2 und ihre Abfahrten gelten als Verkehrsweg mit einem Störfallrisiko. Die weiteren Planungen sind mit dem Fachbereich Risikovorsorge der Dienststelle Umwelt und Energie des Kantons (uwe) abzustimmen.

**Nachhaltigkeitsbeurteilung**  
(Siehe Anhang)

Weitere relevante Empfehlungen und Optimierungen:

- gezieltes Standortmarketing initiieren und die Kommunikation intensivieren
- Bodenverbrauch und Versickerung berücksichtigen
- Energiepotentiale ausschöpfen



Beispielhafte Illustration einer möglichen Bebauung



- lineares Element 1
  - Langsägestrasse und Esplanade als wichtige West-Ost Verbindung von Kriens und Luzern
- lineares Element 2
  - Luzernerstrasse als zentrale Durchgangsachse
- lineares Element 3
  - Südallee als identitätsstiftende Achse für LuzernSüd
- lineares Element 4
  - Eichwilstrasse als wichtige Verbindung zwischen Luzernerstrasse und Südallee
- lineares Element 5
  - Autobahnpark als strukturelle Mitte des Vertiefungsgebietes II
- lineares Element 6
  - Autobahnanschluss Luzern-Kriens



lineare Elemente Vertiefungsgebiet II | ohne Massstab





Langsägestrasse Richtung Osten / Luzern



Langsägestrasse Richtung Westen / Kriens

**Verortung** die Langsägestrasse verläuft in W-O-Richtung zwischen Kriens und Luzern, nördlich und parallel zur Luzernerstrasse

**Eigentümer (Parzellen)** Gemeinde Kriens: 3'914qm (115)  
Stadt Luzern: 22'499qm (1977, Langsägestrasse anteilig)  
Staat Luzern: 1'700qm (2971) | Astra: anteilig Parzelle 2891

**Zuständigkeiten** Gemeinde Kriens (Federführung Gebiet Kriens)  
Stadt Luzern (Federführung Gebiet Luzern)  
Kanton Luzern (Zustimmung) | ASTRA (Zustimmung)

**Dynamik** Betriebliche und bauliche Anpassungsmassnahmen im Zuge der Überbauung Eichhof West ab 2015 geplant

**Funktion** Erschliessungsstrasse inkl. Anlieferung Gewerbebetriebe, Velohauptachse Kriens-Luzern

**Verkehrsaufkommen** (Ø täglicher Verkehr DTV)  
DTV MIV: 1'800 Fahrzeuge / Tag (2008)  
DTV Velo: 2'000 Velofahrende / Tag (2008)  
öV: nicht vorhanden

**Verkehrsführung**

- MIV: konventionell, Einbahnregime auf Höhe der Brauerei (Fahrtrichtung Luzern unterbunden)
- Veloverkehr: z.T. im Mischverkehr, z.T. eigene Radstreifen
- Fussverkehr: im westlichen Teil Trottoir auf der Südseite, im östlichen Teil kein Trottoir (Benützung Parkplatzfläche möglich), Querungsstellen mit Fussgängerstreifen

**verkehrliche Mängel**

- Ausweichverkehr von Luzernerstrasse (Umfahren von LSA-Knoten)
- Diffuse Zu-/Wegfahrtssituation zwischen Luzerner-/Langsägestrasse
- Ungenügende Sichtweiten bei Ausfahrt Anlieferung Eichhof
- Keine durchgehende Fussverkehrsverbindung, unattraktive Querungsstellen
- Relativ hohe Geschwindigkeiten MIV
- Kurzer Rückstaubereich bei LSA Grosshof 3



**Lage**  
Die Langsägestrasse ist ca. 760m lang. Sie verläuft in W-O-Richtung zwischen Kriens und Luzern. Am westlichen Ende mündet sie in Kriens in den Kupferhammer. Im Osten endet sie an der Kreuzung zur Steinhofstrasse. Die letzten 100m heisst sie Steinhofstrasse. Die Autobahn A2 überbrückt die Strasse im westlichen Drittel auf ca. 30m mit dem Sonnenbergportal. Die Langsägestrasse verläuft parallel und nördlich der Luzernerstrasse. Sie ist durchgehend ca. 6m breit. Auf Höhe der Brauerei Eichhof besteht eine Einbahnregelung in Fahrtrichtung Kriens. Es gibt keinen durchgehenden, teilweise nur einen einseitigen Fussweg. Die Langsägestrasse stellt eine Hauptradroute zwischen Kriens und Luzern dar.

**Bebauungstypologie**  
Nördlich grenzen grosse Industrie- und Gewerbeareale wie die Brauerei Eichhof (Geviert C) oder das Holzwerkstoff-Unternehmen Herzog-Elmiger (Geviert A) an die Langsägestrasse. Deren Anlieferungen bestimmen den Charakter der Strasse. Südlich der Langsägestrasse befinden sich v.a. Brachflächen (Geviert E). Im mittleren Abschnitt sind diese durch die Auflassung des ehemaligen KLB-Trassees entstanden. Lediglich im westlichen Abschnitt wird der südliche Teil der Langsägestrasse durch einen grossen Gewerbebau gefasst (Geviert D).

## Steckbrief | Element 1 | Langsägestrasse & Esplanade



Verortung	die Esplanade verläuft in W-O-Richtung zwischen Kriens und Luzern, die nördliche Seite bildet die Langsägestrasse, den südlichen Abschluss die Luzernerstrasse; westlich wird sie von der Tankstelle (Geviert D) und östlich von einer Brachfläche (Geviert E) begrenzt
Grösse	ca. 24.000 qm
Eigentümer (Parzellen)	Nibru Immobilien AG (116); P&F Immobilien AG (3636); Staat Luzern (4, 8, 3586); Gemeinde Kriens (187, anteilig); Astra (2891, anteilig); BVK (1130); Amberg (1119)
Nutzung	Brache, Gewerbe / Wohnen (Geviert D)
Dynamik	Zwischen den Haltestellen Grosshofstrasse und Kupferhammer plant der Kanton (vif) die Verlegung der Buslinie 1 auf das ehemalige Trasse der Kriens-Luzern-Bahn.

### Lage

Im Süden, durch die Luzernerstrasse begrenzt, erstreckt sich die Fläche bis an den nördlich anschliessenden Hangfuss des Sonnenbergs. Der Platzraum des Kupferhammers schliesst westlich das Element ab, bildet gleichsam die Ortschaftseinfahrt zur Gemeinde Kriens. Vis-a-vis im Osten erstreckt sich das Element bis zur Stadteinfahrt Luzern am Platzraum um die Haltestelle Eichhof.

### Funktion

Durch den Anschluss an die Autobahnausfahrt, -auffahrt LuzernSüd bestimmt das Element die Eingangsgeste zur Stadt Luzern und Gemeinde Kriens. Zwischen der Langsägestrasse und der Luzernerstrasse bildet heute eine grosse Brachfläche einen Zwischenbereich. Zur Langsägestrasse erstreckt sich ein tiefes Kiesband. Ein Grünstreifen zur Luzernerstrasse ist mit Strauchgehölzen locker bepflanzt. In Ost-West Richtung bildet die Langsägestrasse eine wichtige Langsamverkehrsverbindung zwischen der Stadt Luzern und der Gemeinde Kriens. Die Luzernerstrasse ist nicht zuletzt durch ihre Dimension eine dominante Verkehrsachse, welche die Aufenthaltsqualität in ihrer Umgebung stark beeinträchtigt.



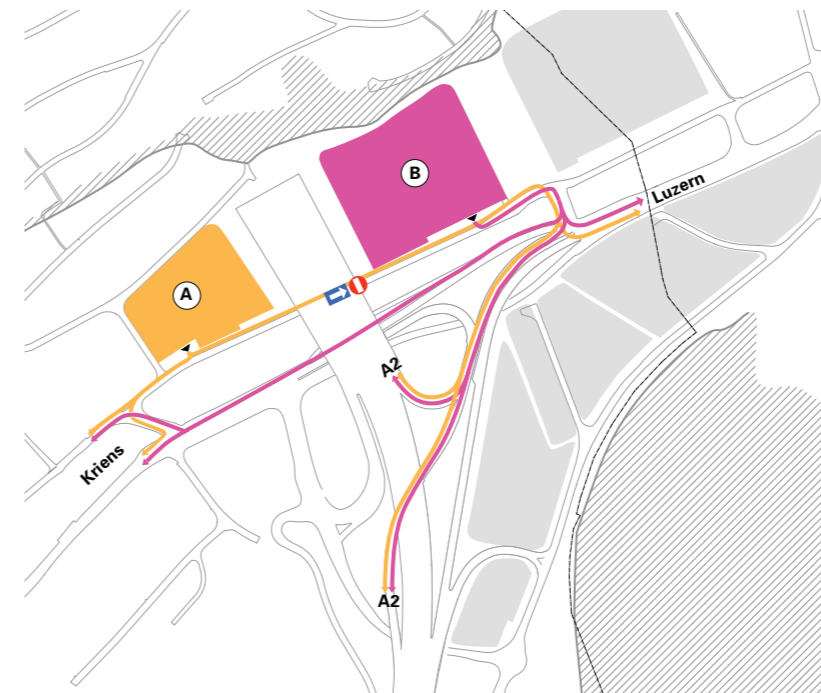
Kiesband zur Langsägestrasse  
Blick auf Autobahnbrücke A2



Brachfläche zwischen Langsäge- und Luzernerstrasse an der Ausfahrt Brauerei Eichhof West

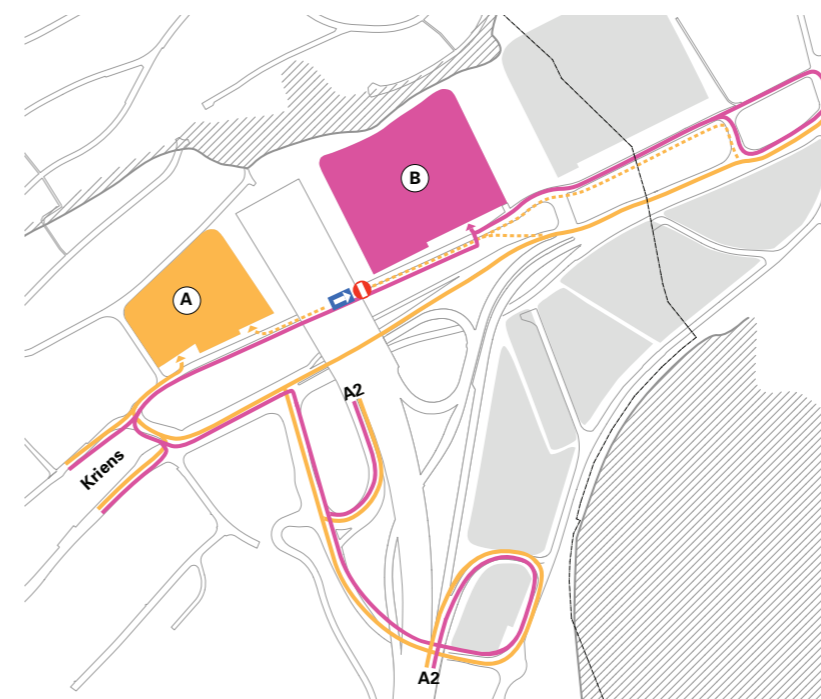
**Langsägestrasse** Die Entwicklungen der Gevierte A, B und C längs der Hangkante begrenzen den Raum gen Norden. Die Langsägestrasse dient diesen Entwicklungen als Adresse und Haupteinschliessung. Die Strasse soll künftig eine 6m breite Fahrbahn ohne jegliche Einteilungen in Form von Markierungen aufweisen. Dies entspricht einerseits der siedlungsorientierten Funktion der Strasse, andererseits wird so dem Veloverkehr grösstmögliche Flexibilität (z.B. zum nebeneinander fahren, überholen etc.) geboten. Grundsätzlich ist ein beidseitiges Trottoir vorzusehen. Auf der bebauten Seite des Eichhof West Areals ist das Trottoir in die Vorzonen der Gebäude zu integrieren. Als Sofortmassnahme für die Verbesserung der Sichtweiten bei der Brauereiausfahrt ist das Zurückversetzen des Zauns anzustreben. Langfristig soll auf der nördlichen Strassen-seite (Areal Brauerei Eichhof) ein durchgängiges Trottoir erstellt werden. Mit der Entwicklung des Gevierts E ist die Fussverkehrsführung zwischen LSA Grosshof 3 und Steinhofstrasse zu verbessern (direkt und durchgängig). Das Projekt Bypass hat auf die Langsägestrasse keinen direkten Einfluss.

**Regime** Die Langsägestrasse soll zwischen dem Kupferhammer und der Steinhofstrasse als Tempo-30-Zone ausgestaltet werden (ggf. unter Einbezug des angrenzenden Strassennetzes). Anstelle der definierten Querungsstellen mit Fussgängerstreifen kann flächig gequert werden. Beginn und Ende der Tempo-30-Zone sind noch zu konkretisieren. Die bestehende Einbahnregelung auf Höhe der Brauerei soll beibehalten werden (Fahrtrichtung Stadt Luzern unterbunden). Zusätzlich soll auf Höhe der Autobahnbrücke ein punktuell einbahn-Regime mit Unterbindung in Fahrtrichtung Kriens eingerichtet werden. Die Erschliessung der Areale sowie die Anlieferung zu den Gewerbebetrieben bleiben mit diesem Regime gewährleistet, Der unerwünschte Ausweichverkehr kann jedoch unterbunden werden. Die Umsetzung des Einbahnregimes soll mittels einer „flexiblen“ Lösung im Sinne eines versenkbaren Pollers oder einer Barriere erfolgen, sodass Ausnahmegewilligungen für einen beschränkten Nutzerkreis (z.B. Anlieferungen für das Gewerbe aus Richtung Stadt Luzern) möglich sind. Der Veloverkehr ist von den Einbahnregelungen auszunehmen. Mittels einer VISSIM-Simulation wurde die Machbarkeit dieser Massnahmen resp. die Funktionalität des umliegenden Verkehrsnetzes nachgewiesen. Bereits heute bildet die Langsägestrasse eine wichtige Langsamverkehrsverbindung zwischen der Gemeinde Kriens und der Stadt Luzern. Durch die Veränderung des Verkehrsregimes wird die Qualität der Verbindung gestärkt.



Veränderung der Wegfahrten aus den Gevierten A, B und C

neu	bisher



Veränderung der Zufahrten aus den Gevierten A, B und C

neu	bisher

## Planungsrichtlinien | Element 1 | Langsägestrasse & Esplanade



**Anschlüsse Luzernerstrasse**  
Die Einfahrt von der Luzernerstrasse auf die Langsägestrasse auf Höhe des Eichhof West Areals (nach der LSA Grosshof 3) soll zurückgebaut werden. Damit kann die heute komplexe Knotenfolge entlang der Luzernerstrasse vereinfacht werden.

Die Zufahrt zur Langsägestrasse erfolgt künftig über:

- LSA Eichhof (Steinhofstrasse)
- Knoten Luzerner-/Obergrundstrasse
- LSA Kupferhammer

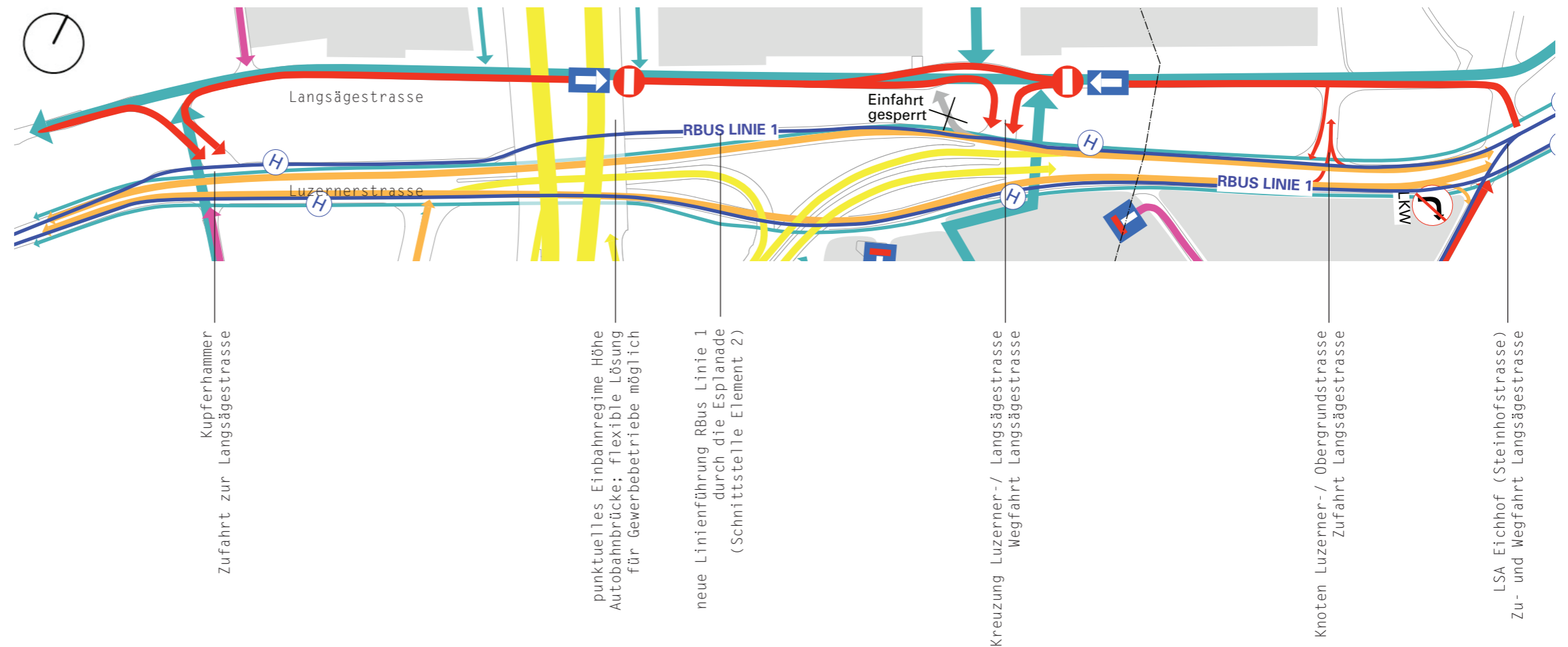
Die Wegfahrt von der Langsägestrasse erfolgt künftig über:

- LSA Eichhof (Steinhofstrasse)
- LSA Grosshof 3
- LSA Kupferhammer
- Knoten Luzerner-/ Obergrundstrasse

### Parkierung

Auf der Vorfläche der Gebäude im Eichhof West Areal entlang der Langsägestrasse sind Längsparkfelder für Kunden-/Besucher vorgesehen (Kurzzeitparkierung). Sie werden als einzelne Parkfelder mit Abständen markiert, sodass sie aus beiden Fahrtrichtungen befahren werden können.

Auf dem brachliegenden Areal der künftigen Esplanade möchte die Eichhof-Brauerei provisorische Parkplätze für die wegfallenden Parkmöglichkeiten auf dem Areal der Überbauung Eichhof West erstellen. Unter bestimmten Auflagen (vgl. Stellungnahme des Teams LuzernSüd vom 02.04.14) soll dies mit einer zeitlichen Beschränkung ermöglicht werden. Grundsätzlich ist der Parkplatzbedarf der Brauerei auf dem eigenen Areal abzudecken.



- Autobahn A2, Auf- und Abfahrten
- übergeordnete Durchgangsstrassen
- Quartierschliessungsstrassen
- Nebenstrasse
- Strasse gesperrt/aufgehoben



## Planungsrichtlinien | Element 1 | Langsägestrasse & Esplanade



Das Baumdach der Esplanade als städtebauliches Element und Dach für Aufenthaltsräume.

Eine grosse dreireihige Baumallee spannt sich zwischen Kupferhammer und Eichhof auf - die „Esplanade“. Sie bildet gemeinsam mit dem Autobahnpark und dem Infrastrukturbauwerk des Autobahnkreisels ein stadtstrukturierendes grossmasstäbliches Element. Gen Süden bildet die Baumallee eine grosszügige Eingangsgeste zur Ortseinfahrt der Stadt Luzern und Gemeinde Kriens.

Die Führung der Esplanade verspringt mit dem Strassenverlauf der Luzernerstrasse und bildet so gemeinsam mit den Baufluchten der Gevierte A, B und C nördlich der Langsägestrasse und der Gevierte D und E südlich der Langsägestrasse eine Adresse über kleinere Platzsituationen.

Die verspringenden Baufluchten nördlich der Langsägestrasse bilden Vorzonen die über grosse Baumpakete als Teil des öffentlichen Raumes der Langsägestrasse gelesen werden.



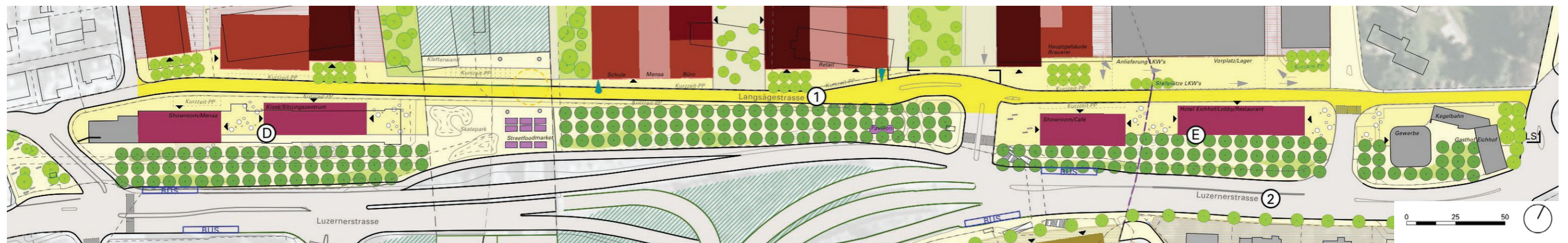
Die durchlaufende Baumallee bildet eine grosse Fussgängerpromenade vom Kupferhammer bis Eichhof. Das grosse Baumdach der Esplanade schafft eine Aufenthaltsqualität neben der intensiven Verkehrsachse Luzernerstrasse. Durch ein regelmässiges Raster der Baumpflanzung ist eine flexible Nutzung für z. Bsp. einen Wochenendflohmarkt, Spiel- und Sportnutzungen möglich.

Nutzung & Aufenthaltsqualität

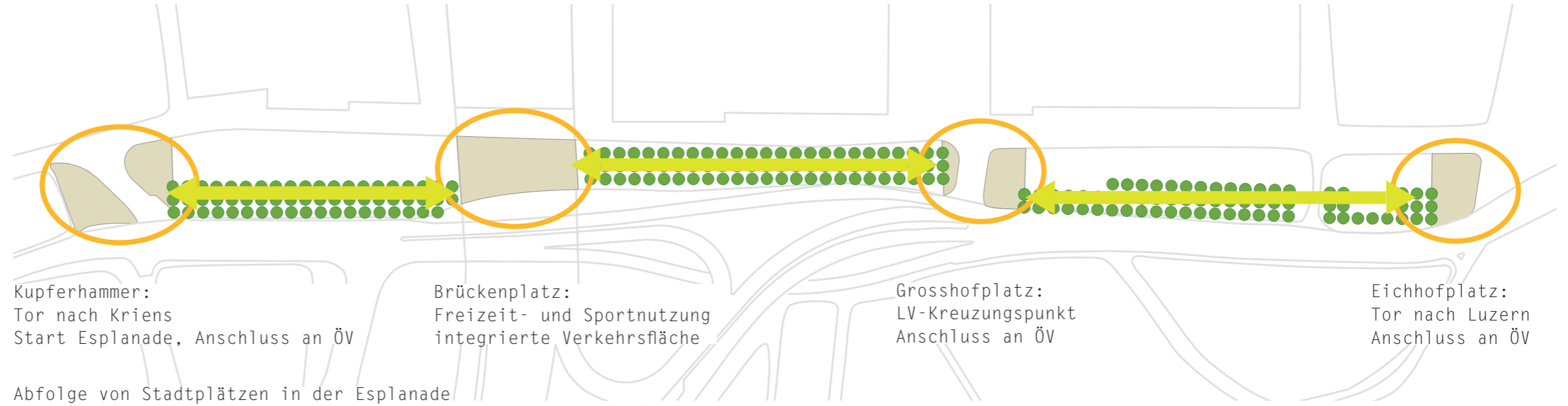
### Gestaltung und Adresse

Der Bereich zwischen Langsägestrasse und Luzernerstrasse hat in der Stadtstruktur von Luzern wichtige Funktionen:

- Er dient als nördlicher Kopf des Autobahnparks, der das gesamte Entwicklungsgebiet in Nord-Süd Richtung strukturiert.
- Durch die Lage an der Autobahnausfahrt wird er zur wichtigen ersten Adresse in der Stadteinfahrt zur Stadt Luzern und Gemeinde Kriens



## Planungsrichtlinien | Element 1 | Langsägestrasse & Esplanade



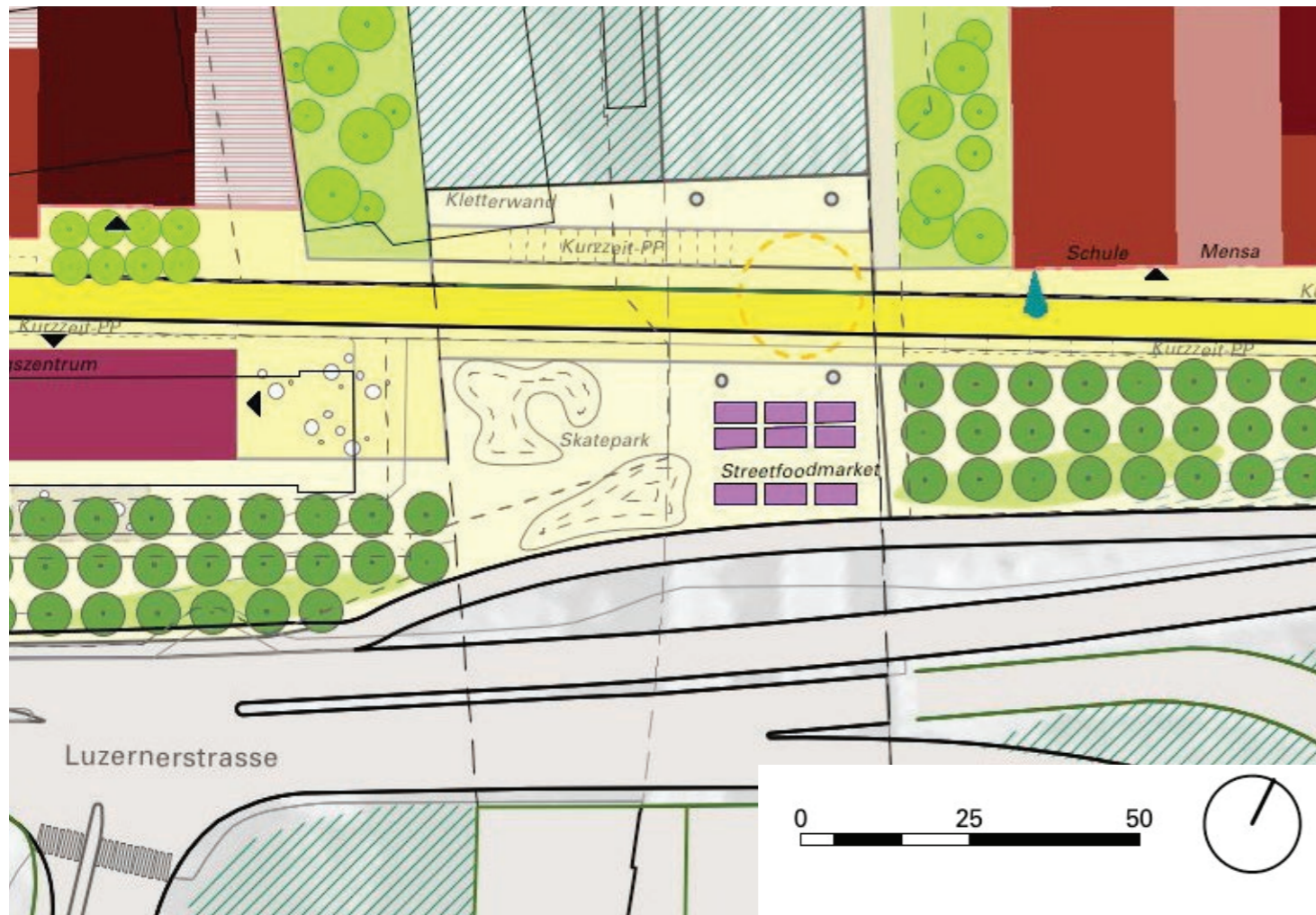
**Kupferhammer:**  
Tor nach Kriens  
Start Esplanade, Anschluss an ÖV

**Brückenplatz:**  
Freizeit- und Sportnutzung  
integrierte Verkehrsfläche

**Grosshofplatz:**  
LV-Kreuzungspunkt  
Anschluss an ÖV

**Eichhofplatz:**  
Tor nach Luzern  
Anschluss an ÖV

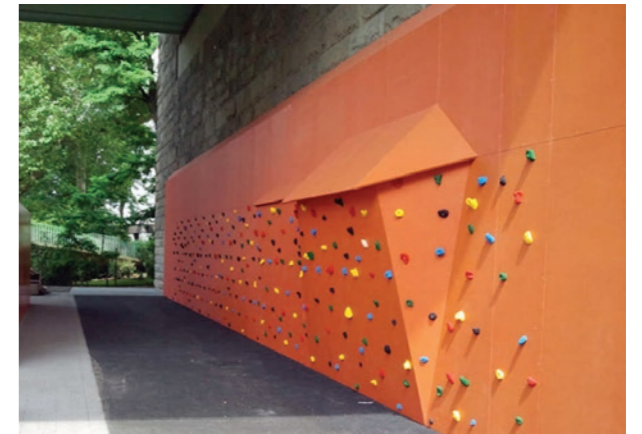
Abfolge von Stadtplätzen in der Esplanade



Die Autobahnbrücke umschliesst gemeinsam mit der Esplanade einen grossen Platzraum - den Brückenplatz. Innerhalb der Esplanade bildet der Brückenplatz einen grossen Versprung der mit Spiel- und Sportnutzungen gefüllt sind (z.B. Skatepark, BMX etc.). Der Platzraum ist von grösseren Einbauten freizuhalten.

Zur Langsägestrasse ist im Zusammenhang mit dem neu geplanten Einbahnregime ein Wendepunkt in den Platzraum integriert. Eine geringe Anzahl an Parkplätzen fördert die flexible Nutzung der Platzfläche.

Durch den Ausbau des Bypass wird der Brückenplatz gegen Westen erweitert und schliesst unmittelbar an Geviert D an.

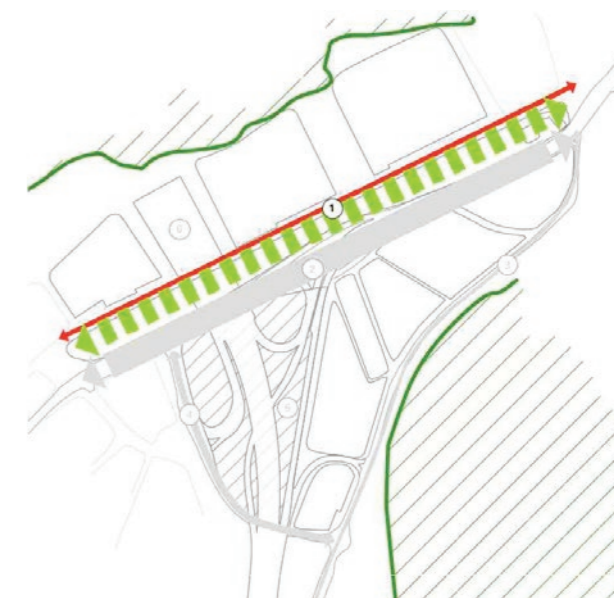


- Planungen
- Projekt Busspur Kupferhammer: Abstimmung mit dem Kanton (vif): Die Vernehmlassung ist abgeschlossen.
  - Bypass Luzern Süd: Abstimmung mit dem ASTRA
  - Bebauungsplan Eichhof West
  - Das Betriebs-, Verkehrs- und Gestaltungskonzept Langsägestrasse liegt vor.

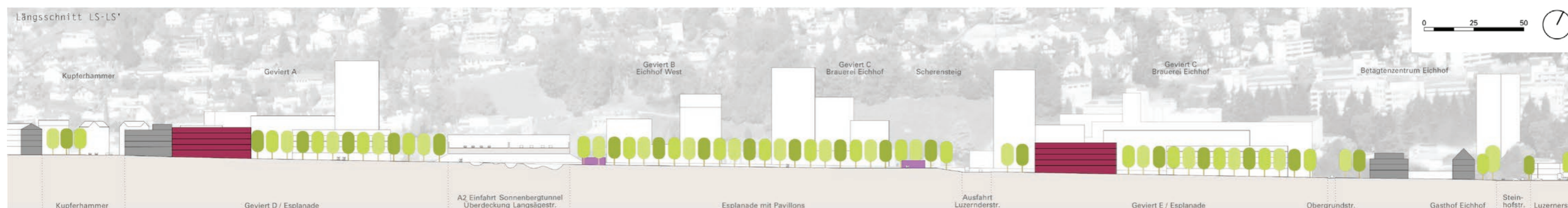
Die Änderungen des Verkehrsregimes auf der Langsägestrasse sowie das Schliessen gewisser Zu- und Wegfahrtmöglichkeiten haben Auswirkungen auf das umliegende Strassennetz, insbesondere die umliegenden Knoten. Diese wurden mittels VISSIM geprüft und als unkritisch beurteilt. Die Gemeinde reicht als nächsten Schritt ein Dossier zur Vorprüfung an den Kanton ein. Sofern der Kanton den Grundsätzen zustimmt, kann im Team Ingenieur / Architekt oder Landschaftsarchitekt das Vorprojekt und später das Auflageprojekt / Ausführungsprojekt erarbeitet werden. Die Planung ist mit der Entwicklung Eichhof West, den bestehenden Nutzungen sowie mit dem Bau der Busspur Kupferhammer und den dortigen LSA-Anpassungen abzustimmen.

- Steckbriefe
- Zu beachten sind:
- Steckbrief Gevierte A, B, C, D, E
  - Element 2 Luzerner-/Obergrundstrasse
  - Element 5 Autobahnpark
  - Element 6 Autobahnanschluss Luzern-Kriens

- Um Akzeptanz und Belebtheit des neu geschaffenen öffentlichen Raums zu gewährleisten, empfiehlt es sich bei Element 1 besonders, mögliche Betroffene und ihre Bedürfnisse frühzeitig in den Planungsprozess einzubinden.
- Die Zugänglichkeit zur Esplanade aus West, Ost und Süd ist von Anbeginn sicherzustellen, um eine Inselbildung zu verhindern.
- Die Verbindung von Element 1 und Geviert E ist fussgängerfreundlich zu gestalten.
- Für die Belebtheit der Esplanade ist die Durchlässigkeit zu Geviert B zentral. Sicherheitsaspekten (mit Blick auf eine Förderung des (Schnell-)Veloverkehrs) ist mit entsprechender Gestaltung und Signalisation Rechnung zu tragen.
- Mit Blick auf die Alterssiedlung(n) im Osten von Element 1 ist die Begeh- und Erreichbarkeit für SeniorInnen zu gewährleisten (Strassenüberquerungen, Absätze, Ausruhmöglichkeiten, Schattenplätze, Distanz zu Bistro etc.).
- Die Langsägestrasse sollte als Verbindung für schnelle Velos (E-Bikes) ausgebaut werden.
- Um der Wärmeinselwirkung entgegenzuwirken, sind eine nicht-asphaltierte Deckschicht und Oberflächenwasser als Gestaltungselement für die Esplanade zu berücksichtigen.
- Im Bereich Kupferhammer ist die Verlegung der Esplanade zu prüfen.
- Im Rahmen des Bypasses ist einer nutzerfreundlichen Gestaltung des Raumes unter der Autobahn hohe Priorität einzuräumen, um die Entstehung eines Unortes zu verhindern. Dies gilt auch für die Bauphase.
- Weitere relevante Empfehlungen und Optimierungen für das Element: siehe Nachhaltigkeitsbeurteilung im Anhang.



Nachhaltigkeitsbeurteilung (Siehe Anhang)







Knoten Kupferhammer



Luzernerstrasse, Richtung Osten, Stadteinfahrt Luzern



Kreuzung Luzernerstrasse / Eichwilstrasse



Verortung	Hauptverbindung zwischen Kriens und Luzern, verläuft in W-O-Richtung südlich der Langsägestrasse
Eigentümer (Parzellen)	Astra: anteilig Parzelle 2891, Unterhaltssperimeter Nationalstrasse Stadt Luzern: anteilig Parzelle 1977 Staat Luzern: anteilig Parzelle 9
Zuständigkeiten	Staat Luzern (Federführung)   ASTRA Federführung: Je nach Projekt, gegebenenfalls auch bei der Stadt Luzern oder der Gemeinde Kriens
Dynamik	Kurzfristig: Betriebliche und bauliche Anpassungsmassnahmen im Zuge der Busspur Kupferhammer und der Velo- und Fusswegeverbindung, Anpassung LSA-Steuerung bei der Einmündung der Eichwalstrasse im Zusammenhang mit der Führung der Buslinie 14 via Arsenalstrasse Langfristig: Betriebliche und allenfalls auch bauliche Anpassungen im Zusammenhang mit Bypass Luzern
Funktion	Verbindungsstrasse / städtische Einfallsachse, z.T. im Anschlussbereich der Autobahn / Durchleiten des Verkehrs
Verkehrsaufkommen (Ø täglicher Verkehr DTV)	DTV MIV: 22'000 - 31'000 Fahrzeuge / Tag (2010) öV: Linie 1: 7.5'-Takt (HVZ: 5'-Takt)   Linie 14: 15'-Takt
Verkehrsführung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- MIV: mindestens zweistreifig</li> <li>- Öffentlicher Verkehr: stadteinwärts Busspur im östlichen Abschnitt, ansonsten im Mischverkehr</li> <li>- Veloverkehr: stadteinwärts z.T. Radweg / Radstreifen oder auf Busspur, stadtauswärts: im Mischverkehr</li> <li>- Fussverkehr: durchgehendes Trottoir auf der Südseite, kein durchgehendes Trottoir auf der Nordseite, Unterführung bei Bushaltestelle Grosshof, Fussgängerstreifen bei Bushaltestelle Eichhof und Kupferhammer</li> </ul>
Mängel	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahrzeitverluste für öV</li> <li>- Zu wenige / unattraktive Querungsstellen für Fussverkehr</li> <li>- Zu schmaler Radweg stadteinwärts</li> <li>- Keine durchgehende Fussgängerverbindung auf der Nordseite</li> <li>- Sehr hohe Trennwirkung</li> </ul>



### Lage

Die Luzernerstrasse verläuft in W-O-Richtung zwischen der Gemeinde Kriens und der Stadt Luzern. Innerhalb des Vertiefungsgebietes II wird der Abschnitt zwischen dem Kupferhammer im Westen und der Kreuzung LSA Eichhof im Osten auf Luzerner Stadtseite betrachtet. Auf Luzernerseite heisst die Strasse Obergrundstrasse. Auf Krienser Seite wird die Strasse von der Autobahn A2 überbrückt. Funktional ist die Luzernerstrasse eine viel befahrene, teilweise fünfspurige Kantonsstrasse und Autobahnzubringer. Die Buslinien 1 und 14 verkehren über die Luzernerstrasse.

### Bebauungstypologie und Freiraum

Nördlich der Luzernerstrasse befinden sich im mittleren und östlichen Abschnitt vor allem Brachflächen (Geviert E). Im westlichen Bereich des betrachteten Abschnitts befinden sich Gewerbenutzungen (Geviert D). Südlich wird die Luzernerstrasse von gemischten Wohn- und Arbeitsquartieren (Gevierte F bis H) begrenzt.

Die Luzernerstrasse kennzeichnet sich durch keinerlei freiräumliche Attraktivität. Das reine Verkehrsbauwerk bildet lediglich begrünte Verkehrsinseln, die der ökologischen Vernetzung helfen.

## Planungsrichtlinien | Element 2 | Luzernerstrasse

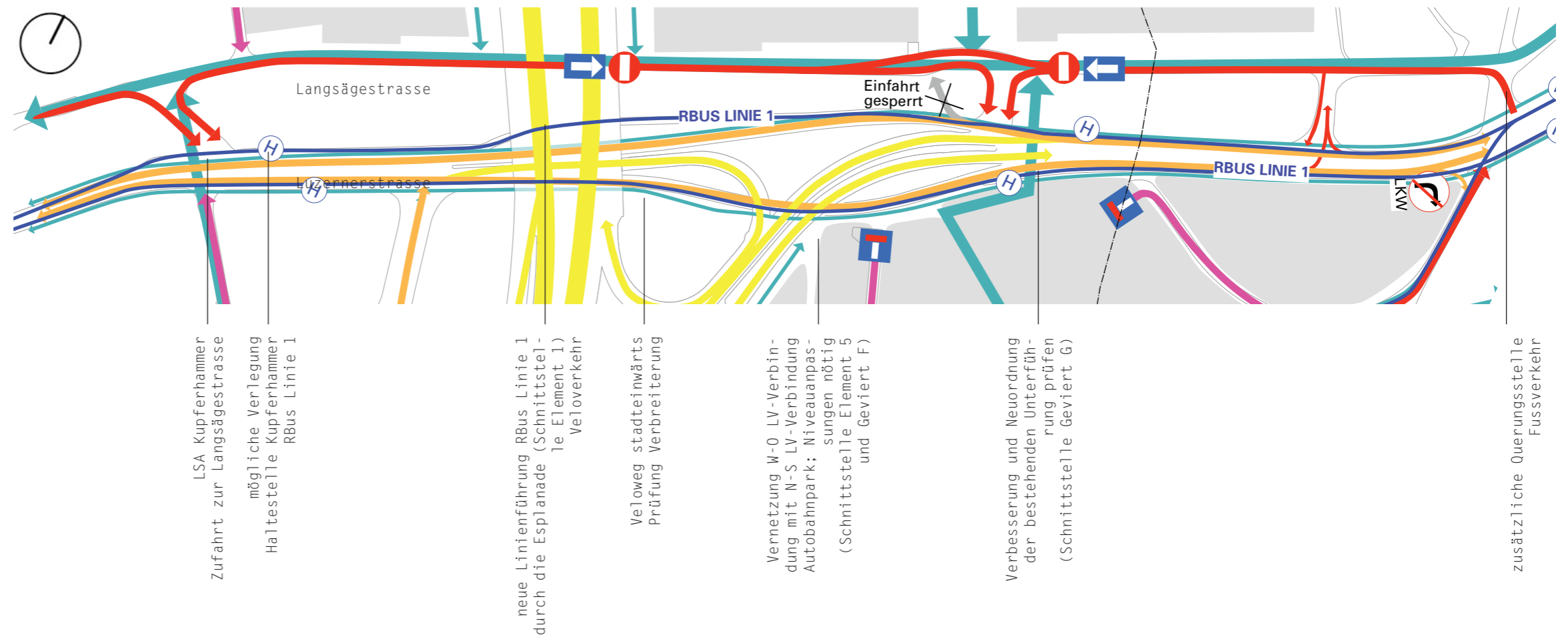


Die Luzernerstrasse soll auch künftig eine Verbindungs- und Durchleitungsstrasse bleiben. Kurz- bis mittelfristig soll zwischen den Haltestellen Grosshof und Kupferhammer stadtauswärts eine Busspur mit Buspriorisierung an der LSA Kupferhammer realisiert werden. Langfristig soll in diesem Bereich auch stadteinwärts eine Priorisierung des öV eingeführt werden.

Strassenquerschnitt

Die Querungssituation für den Fuss- und Veloverkehr soll verbessert werden. Anzustreben ist eine zusätzliche oberirdische Querungsstelle im Kreuzungsbereich Steinhofstrasse / Obergrundstrasse. Die bestehende Unterführung zwischen den Haltestellen Grosshof stadtein- und auswärts ist zu verbessern (u.a. Verbesserung der subjektiven Sicherheit und bessere Benutzbarkeit z.B. für Kinderwagen, Velofahrende und mobilitätseingeschränkte Personen). Längerfristig ist die Veloverkehrsführung zu optimieren: Der südseitige Radweg ist zu verbreitern.

Fuss- und Veloverkehr



Planungen Der Kanton sieht vor, bis Ende 2015 das Vor- und das Bauprojekt für die Busspur Kupferhammer auszuarbeiten. Die Arbeiten sind mit denjenigen zur Langsägestrasse abzustimmen.  
Mittelfristig soll für die Luzernerstrasse ein Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept (VBGK) erarbeitet werden, das auf einen längerfristigen Zustand zielt.  
Das Betriebs-, Verkehrs- und Gestaltungskonzept Langsägestrasse liegt vor. Die Planungen für die Luzernerstrasse sind auf dieses abzustimmen.  
VVL, vif und Stadt Luzern planen eine Verlegung der Buslinie 14 via Arsenalstrasse. Der Knoten LSA Eichhof ist auf die Planungen abzustimmen.  
Das Projekt Bypass des Astras tangiert die Luzernerstrasse. Die frühestmögliche Inbetriebnahme des Bypasses LuzernSüd ist für 2033 geplant. Ein VBGK ist auf die Astra-Planungen abzustimmen.

Steckbriefe Zu beachten sind

- Steckbriefe Gevierte, D, E, F, G und H
- Steckbrief Element 1 Langsägestrasse / Esplanade
- Steckbrief Element 4 Eichwilstrasse
- Steckbrief Element 5 Autobahnpark
- Steckbrief Element 6 Autobahnanschluss Luzern-Kriens

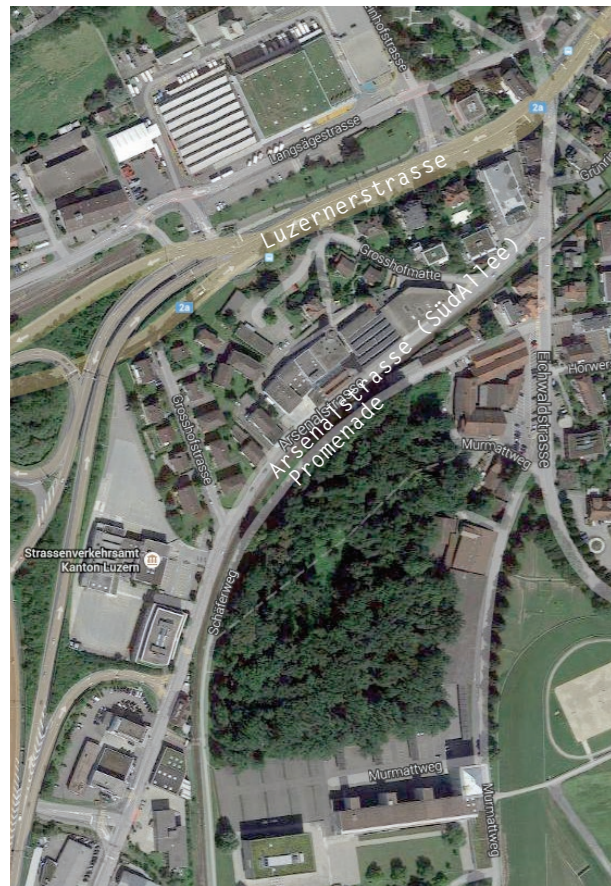
Nachhaltigkeitsbeurteilung (Siehe Anhang)

- Die Möglichkeit zur Kreuzung der Luzernerstrasse Richtung Nord-Süd ist für das gesamte Vertiefungsgebiet von zentraler Bedeutung. Die Hang- und Stadtkante müssen verbunden und der Zugang zur Allmend gewährleistet sein. Entsprechend sind dem Ausbau der Unterführung Luzernerstrasse auch für den Veloverkehr und der Schaffung einer oberirdischen Querungsmöglichkeit hohe Priorität einzuräumen. Bei der Neugestaltung der Unterführung sind Hindernisfreiheit und Sicherheit (attraktive Beleuchtung) zu gewährleisten. Dabei ist zu beachten, dass Passanten lieber oberirdisch queren und dass Rampen generell gegenüber Treppen bevorzugt werden.
- Weitere relevante Optimierungen für das Element: siehe Nachhaltigkeitsbeurteilung im Anhang.









Verortung	verläuft in SW-NO-Richtung südlich der Luzernerstrasse zwischen Knoten Arsenal-/Eichwilstrasse und Knoten Eichhof, teilweise parallel zur neuen LV-Achse (Promenade) auf dem ehemaligen zb-Trasse
Eigentümer (Parzellen)	Stadt Luzern: Parzelle 1178, 1177 und 1169 anteilig Gemeinde Kriens: Parzelle 28 anteilig
Zuständigkeiten	Gemeinde Kriens (Federführung im Gebiet Gemeinde Kriens) Stadt Luzern (Federführung Gebiet Stadt Luzern) Kanton Luzern ASTRA
Dynamik	Federführung: Je nach Projekt, ist andere Regelung denkbar Betriebliche und bauliche Anpassungsmassnahmen im Zuge der Verlegung der Buslinie 14 auf die Arsenalstrasse und ggf. mit der Entwicklung im Areal „Futura“ (Geviert G)
Funktion	Erschliessungsstrasse, wichtige Wegfahrachse bei Grossanlässen in der Allmend
Verkehrsaufkommen (Ø täglicher Verkehr DTV)	DTV MIV: 5'400 - 8'400 Fahrzeuge / Tag (2010) öV: nicht vorhanden, kurz- bis mittelfristig Buslinie 14 mit einer Haltestelle
Verkehrsführung	- MIV:Mischverkehr, - Veloverkehr: Mischverkehr - Fussverkehr: durchgehendes Trottoir auf der südöstlichen Seite (z.T. sehr schmal), kein durchgehendes Trottoir auf der nordwestlichen Seite, Querungsstellen mit Fussgängerstreifen
Mängel	- Durchgangsverkehr (Umfahrung der Eichwil-/Luzernerstrasse) - Unattraktive Fuss- und Radwegverbindung



Arsenalstrasse (SüdAllee):  
Unattraktive Fusswege

**Lage**  
Im Vertiefungsgebiet II verläuft die Arsenalstrasse (SüdAllee) zwischen der Eichwaldstrasse im Nordosten und der Eichwilstrasse im Südwesten. Parallel und südlich zu ihr verläuft das ehemalige Zentralbahntrasse (Promenade), das ab 2015 zu einer übergeordneten Langsamverkehrsachse zwischen Luzern und Kriens sowie Horw transformiert wird.  
In dem betrachteten Abschnitt weist die Arsenalstrasse einen geringen Strassenquerschnitt von 6m Breite auf. Teilweise stehen Gebäude bis an der Strassenkante. Dementsprechend gibt es keinen durchgehenden Fussweg auf der nördlichen Seite. Der Fussweg auf der südlichen Seite ist sehr schmal.








**Bebauungstypologie und Freiraum**  
Die Arsenalstrasse wird auf ihrer nördlichen Seite durch gemischte Wohn- und Arbeitsquartiere begrenzt. Gewerbe- und Produktionsgebäude wie die der GWF bestimmen das Strassenbild. Richtung Süden werden die Gebäude mit dem Strassenverkehrsamt und dem Autohaus Sigrist grossmasstäblicher. Auf der südlichen Seite wird die Arsenalstrasse vor allem durch den dichten Baumbestand des Eichwalds geprägt. Die Arsenalstrasse zeichnet sich durch ihren Anschluss an die Allmend freiräumlich aus, durch das stillgelegte ZB-Trasse wird die Attraktivität und die Grünvernetzung gesteigert.

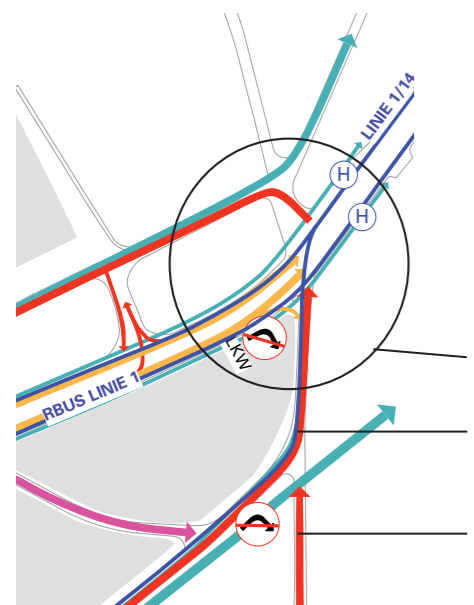
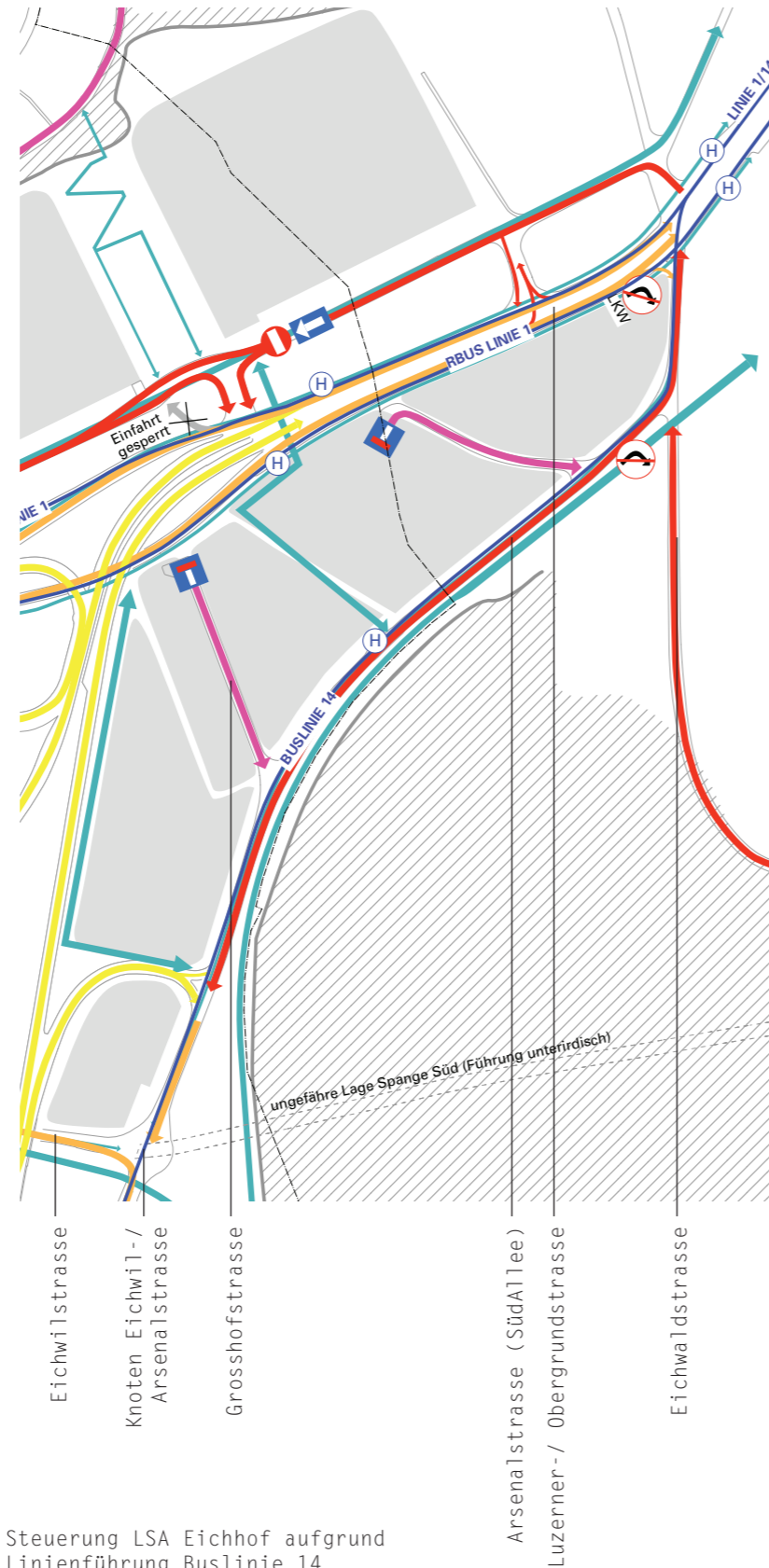


Arsenalstrasse (SüdAllee):  
Parkplätze Strassenverkehrsamt

## Planungsrichtlinien | Element 3 | SüdAllee (Arsenalstrasse)



-  Autobahn A2, Auf- und Abfahrten
-  übergeordnete Durchgangsstrassen
-  Quartierschliessungsstrassen
-  Nebenstrasse
-  Strasse gesperrt/aufgehoben
-  Fahrradwege
-  Buslinie



- Anpassungen Steuerung LSA Eichhof aufgrund veränderter Linienführung Buslinie 14
- Verlegung Buslinie 14 von der Eichwil-/Luzernerstrasse in die Arsenalstrasse (SüdAllee)
- Neuerstellung Busbevorzugungsanlage (Schwarz-Gelb-Rot-LSA)

Mittels Verkehrssimulation (VISSIM) wurde die Machbarkeit für die Verlegung der Buslinie 14 von der Eichwil-/Luzernerstrasse nachgewiesen. Für die Umsetzung sind Anpassungen an der Steuerung der LSA Eichhof und Grosshof 2, die Neuerstellung einer Busbevorzugungsanlage („Schwarz-Gelb-Rot-LSA“) in der Eichwaldstrasse sowie die Einrichtung von Bushaltestellen im Bereich des Areals „Futura“ notwendig (Verhinderung des Überholens von haltenden Bussen durch baulich ausgeführten Mittelbereich).

Am Querschnitt von 6m auf dem Abschnitt zwischen Grosshofstrasse - Eichwaldstrasse soll festgehalten werden. Die Engstelle beim direkt an die Fahrbahn angrenzenden Gebäude (Arsenalstrasse 4) kann im Falle einer Neubebauung des Areals eliminiert werden. Mittel- bis langfristig kann die Fahrbahnbreite leicht erweitert werden (6.20 - 6.40m), um das Kreuzen zweier Busse zu vereinfachen. Im Bereich zwischen dem Knoten Eichwil-/Arsenalstrasse und der Autobahnabfahrt soll die Strasse auch künftig auf 7m ausgelegt bleiben.

Auf der nordwestlichen Seite der Arsenalstrasse soll ein durchgängiges Trottoir erstellt werden. Das Trottoir auf der südöstlichen Strassenseite wird dann hinfallig, zumal parallel dazu der Fuss-/Radweg auf dem ehemaligen zb-Trasse (Promenade) entlang führt. Die Umsetzung des Fuss-/Radweges ist auf 2015/16 geplant. In diesem Zusammenhang wird der Knoten Arsenal-/Eichwaldstrasse bereits umgestaltet. Die Anknüpfungspunkte der Promenade an die Arsenalstrasse sind auf die künftige Situation der Arsenalstrasse abgestimmt (inkl. künftige Bushaltestellen).

Die Ausgestaltung und der Betrieb des Knotens Eichwil-/Arsenalstrasse ist in einem Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept genauer aufzuzeigen. Anstatt einer LSA könnte auch ein Kreisell mit bewirtschafteten Kreisellzufahrten und Busbevorzugungsmassnahmen eingerichtet werden.

Auf dem Abschnitt zwischen Grosshofstrasse - Autobahnabfahrt / Eichwaldstrasse soll künftig eine Tempo-30-Zone eingerichtet werden. Dieses Tempo entspricht dem grundsätzlich eher schmalen Querschnitt. Zudem lässt es eine bessere Vernetzung zwischen dem Quartier und der Promenade zu. Ausserdem wird durch dieses Regime der Durchfahrts-widerstand erhöht und so dem Durchgangsverkehr signalisiert, dass dies eine Erschliessungs- und keine Verbindungsstrasse ist.

Strassenquerschnitt

Regime

Planungen Für die Verlegung der Buslinie 14 erteilt der Kanton als Eigentümer der Stadt einen Auftrag für die notwendigen LSA-Massnahmen. Die Gemeinde Kriens ist für die Erstellung der Bushaltestellen (ggf. provisorisch bis im Rahmen der Entwicklung „Futura“ umfassendere Anpassungen vorgenommen werden) verantwortlich. Die weiteren Anpassungen am Strassenraum sind in einem Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept Arsenalstrasse (VBGK SüdAllee) zu konkretisieren.

Ab 2016 wird das ehemalige Zentralbahntrasse zu einem übergeordneten Fuss- und Veloweg Luzern-Kriens-Horw ausgebaut. Planungen sind mit dem Tiefbauamt Stadt Luzern abzustimmen.

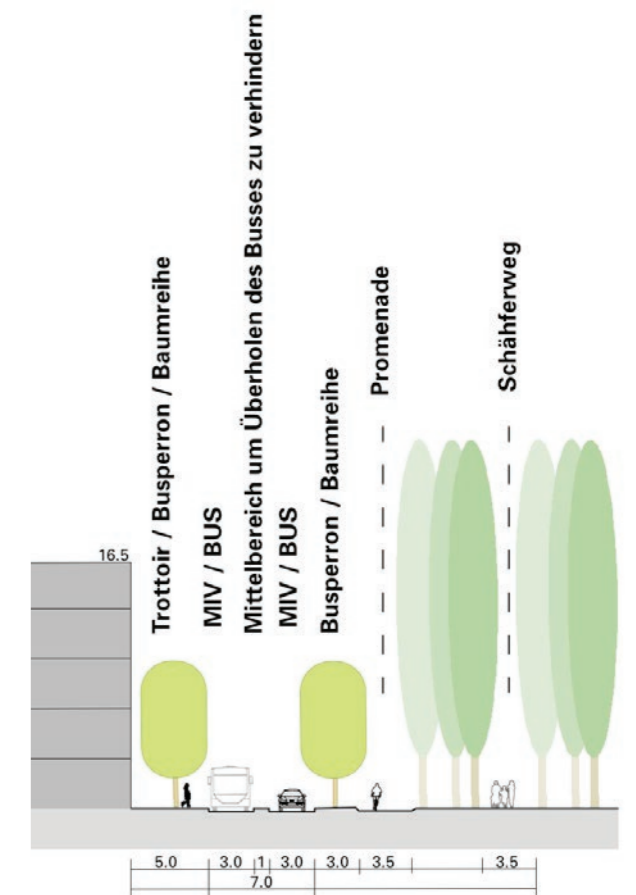
Das Projekt Bypass des Astras tangiert die Arsenalstrasse (SüdAllee). Die frühestmögliche Inbetriebnahme des Bypasses LuzernSüd ist für 2033 geplant. Ein VBGK ist auf die Astra-Planungen abzustimmen.



- Steckbriefe Zu beachten sind:
- Steckbrief Gevierte F, G, H, J, K
  - Steckbrief Element 2 Luzernerstrasse
  - Steckbrief Element 4 Eichwilstrasse
  - Steckbrief Element 6 Autobahnanschluss Luzern-Kriens



neue Bushaltestelle Linie 14 | Ausschnitt Konzeptplan

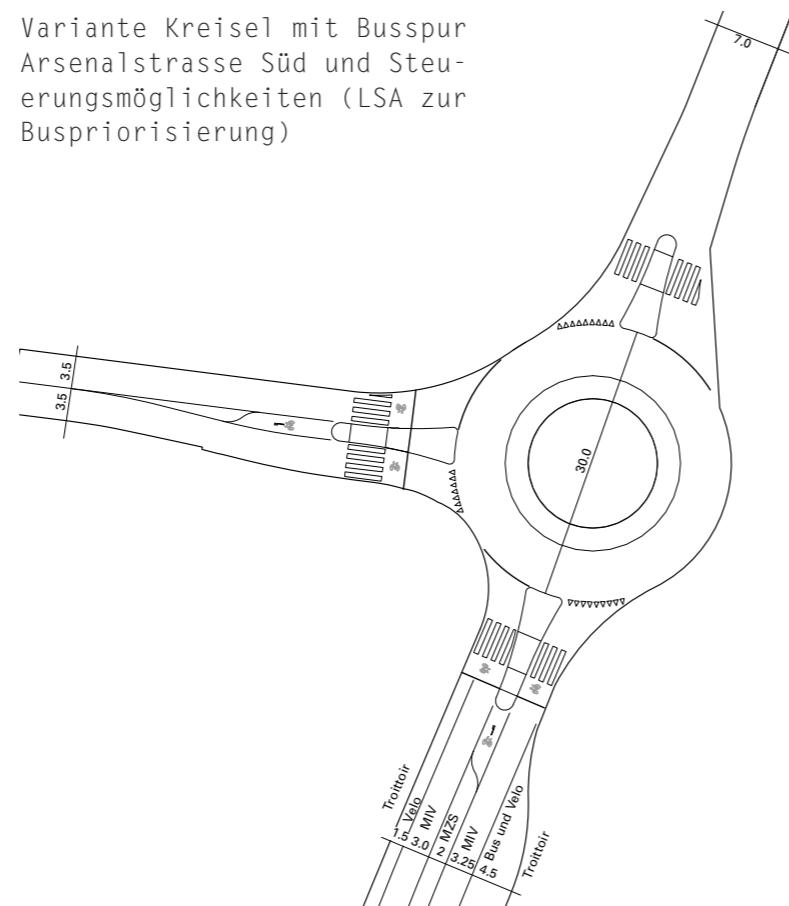


Schnitt Arsenalstrasse (SüdAllee) auf Höhe der neuen Bushaltestelle

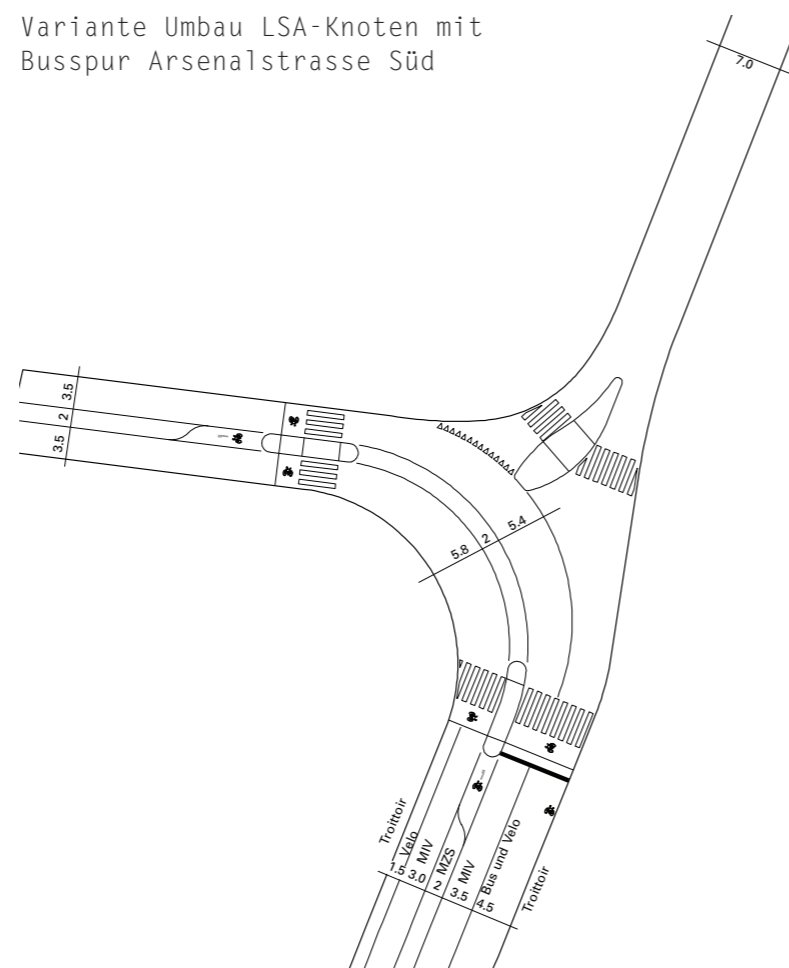
## Schnittstellen | Element 3 | SüdAllee (Arsenalstrasse)



Vorschlag für Anpassungen Knoten Eichwil-/Arsenalstrasse (weitere Abklärungen im Rahmen des VBGK)



Variante Umbau LSA-Knoten mit Busspur Arsenalstrasse Süd



- Die Durchlässigkeit von den Gevierten F, G und J über die Arsenalstrasse und das ZB-Trasse (Promenade) in den südöstlich angrenzenden Wald ist zu gewährleisten.

Nachhaltigkeitsbeurteilung (siehe Anhang)



**Verortung** Verbindung zwischen Kriens Süd und Luzernerstrasse, verläuft in N-S-Richtung zwischen der Luzerner- und Arsenalstrasse, Autobahnzu-/wegfahrt

**Eigentümer (Parzellen)** Astra: anteilig Parzelle 2891, Unterhaltssperimeter Nationalstrasse  
Staat Luzern: anteilig Parzelle 9 und Parzelle 114  
Gemeinde Kriens: anteilig Parzelle 1225

**Zuständigkeiten** Staat Luzern (Federführung)  
ASTRA

**Dynamik** Mittelfristig: Teilanpassung im Zusammenhang mit der Busspur Kupferhammer  
Langfristig: Anpassungen in erster Linie im Zusammenhang mit Projekt Bypass (ab 2030)

**Funktion** Verbindungsstrasse, Durchleiten des Verkehrs

**Verkehrsaufkommen (Ø täglicher Verkehr DTV)** DTV MIV: 9'400 - 11'300 Fahrzeuge / Tag (2010)  
öV: Linie 14: 15'-Takt (die Verlegung der Buslinie 14 in die Arsenalstrasse ist geplant)



Eichwilstrasse Richtung Luzernerstrasse

**Verkehrsführung**

- MIV: ein- oder zweistreifig
- Öffentlicher Verkehr: im Mischverkehr mit MIV
- Veloverkehr: Richtung Norden im Mischverkehr, Richtung Süden z.T. Radstreifen
- Fussverkehr: durchgehendes Trottoir auf der Südseite

**Mängel**

- Fahrzeitverluste für öV
- Situation für Veloverkehr unattraktiv, Sicherheitsmängel



Eichwilstrasse Richtung Arsenalstrasse

**Lage**  
Die Eichwilstrasse verbindet Kriens Süd mit der Luzernerstrasse. Sie unterquert die Autobahn A2 und ist eine Abfahrt der Autobahn A2.

**Bebauungstypologie und Freiraum**  
Westlich grenzen das Haft- und Untersuchungsgefängnis Grosshof sowie eine Wohnbebauung an die Eichwilstrasse. Das Gefängnis Grosshof orientiert sich aufgrund seiner Funktion nach innen. Das Hochhaus der Wohnbebauung fungiert als Orientierungspunkt für die Autobahn und entlang der Luzernerstrasse. Westlich der Eichwilstrasse grenzen nicht begehbare Freiflächen mit hohem ökologischen Wert an die Eichwilstrasse. Ebenso der Salesiapark, der allerdings nur von der Luzernerstrasse aus erschlossen werden kann.

Die Eichwilstrasse wird freiräumlich von Abstandsgrün und begrünten Restflächen begleitet, die eine wichtige Funktion in der Freiraumvernetzung spielen.

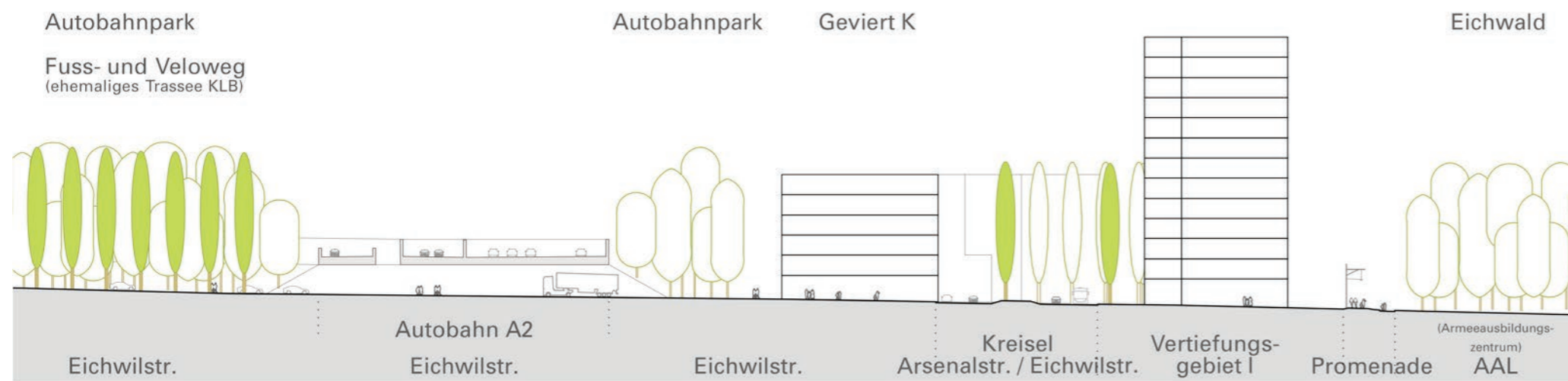
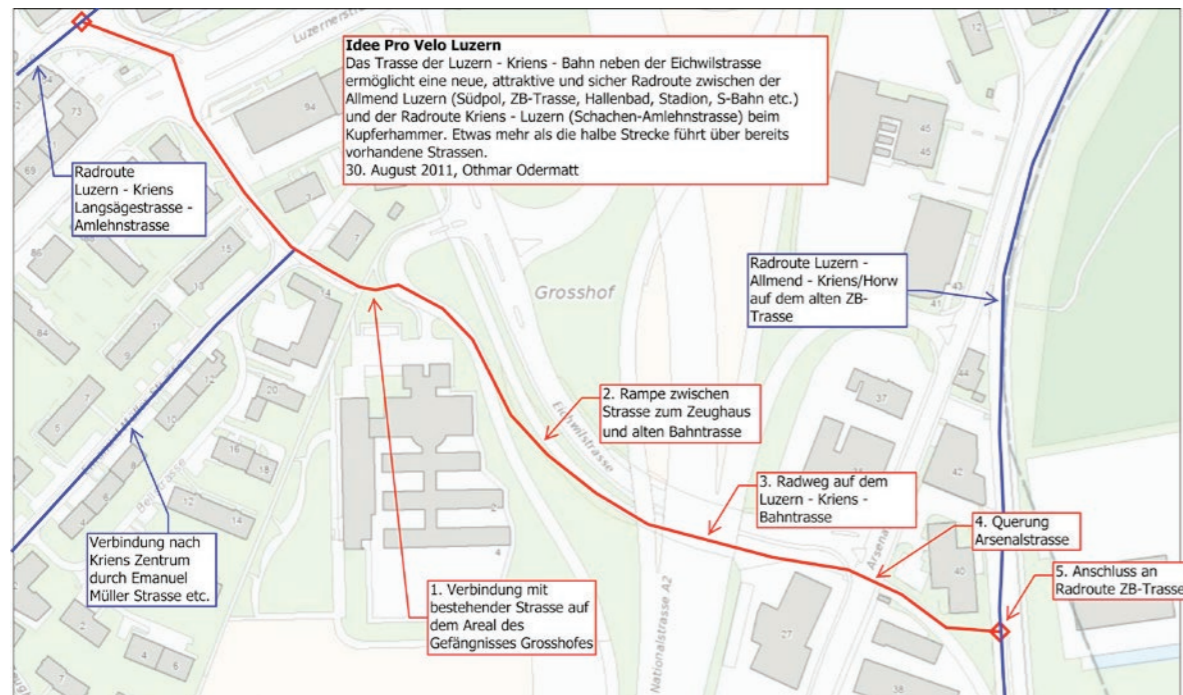


Autobahnabfahrt Eichwilstrasse

## Planungsrichtlinien | Element 4 | Eichwilstrasse



Skizze des Fuss-/ Velowegs von ProVelo, Stand 2011



Mit der Verlegung der Buslinie 14 auf die Arsenalstrasse entstehen neue Spielräume und Voraussetzungen für die Koordination und Steuerung der Lichtsignalanlagen entlang der Eichwilstrasse. Es darf nicht zu Rückstau auf die Autobahnstammstrecke kommen.

Im Zusammenhang mit dem Projekt Bypass sind grundlegende Anpassungen am Strassenquerschnitt der Eichwilstrasse vorgesehen.

Strassenquerschnitt

Mittelfristig soll jedoch auf Teilen des ehemaligen Trasse der Kriens-Luzern-Bahn ein abgetrennter Fuss-/Radweg erstellt werden.

Der Radweg soll ausgehend von der Promenade über den Knoten Eichwil-/Arsenalstrasse via Hofstetterstrasse zum Knoten Kupferhammer und weiter in die Langsägestrasse geführt werden. Mit dieser Veloverbindung wird eine wichtige Netzlücke geschlossen. Am Knoten Kupferhammer ist die Steuerung so anzupassen, dass der Veloverkehr sicher und attraktiv über den Knoten Richtung Veloachse Langsägestrasse geführt werden kann. Der Knoten Eichwil- / Arsenalstrasse wird im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzepts Nidfeld- / Arsenalstrasse (SüdAllee) bearbeitet.

Im Rahmen des Projekts Busspur Kupferhammer können die Knotenzufahrten an der LSA Eichwil-/Luzernerstrasse optimiert werden.

Fuss- und Veloverkehr

Planungen



Veloverbindung

Mittels VISSIM-Simulationen ist am Knoten Kupferhammer die grobe Machbarkeit für eine genügend lange und regelmässige Grünphase aus der Hofstetterstrasse zu prüfen.

Anschliessend ist die konkrete Planung und Umsetzung des Fuss-/Radweges zwischen der Gemeinde Kriens und dem Kanton zu klären. Zu berücksichtigen ist dabei auch das im Rahmen des Projekts Busspur Kupferhammer vorgesehene Angebot für den Veloverkehr sowie das Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept Nidfeld-/ Arsenalstrasse(SüdAllee).

Die Nachnutzung des Kriens-Luzern-Bahn Trassees ist mit der Stadt Luzern abzustimmen.

Das Projekt Bypass des Astras hat auch Auswirkungen auf den Strassenquerschnitt der Eichwilstrasse. Die frühestmögliche Inbetriebnahme des Bypasses LuzernSüd ist für 2033 geplant. Die Planungen an der Eichwilstrasse sind auf die Astra-Planungen abzustimmen.

Zu beachten sind:

- Steckbrief Element 2 Luzernerstrasse
- Steckbrief Element 3 Arsenalstrasse (SüdAllee)
- Steckbrief Element 6 Autobahnanschluss Luzern - Kriens

Im Hinblick auf eine Optimierung der sicheren und direkten Ost-West-Querung südlich der Luzernerstrasse ist der Radroute vom Knoten Eichwil-/ Arsenalstrasse via Hofstetterstrasse zum Knoten Kupferhammer über das ehemalige Trassee der Kriens-Luzern-Bahn gegenüber der Veloroute auf der Eichwilstrasse Priorität einzuräumen.

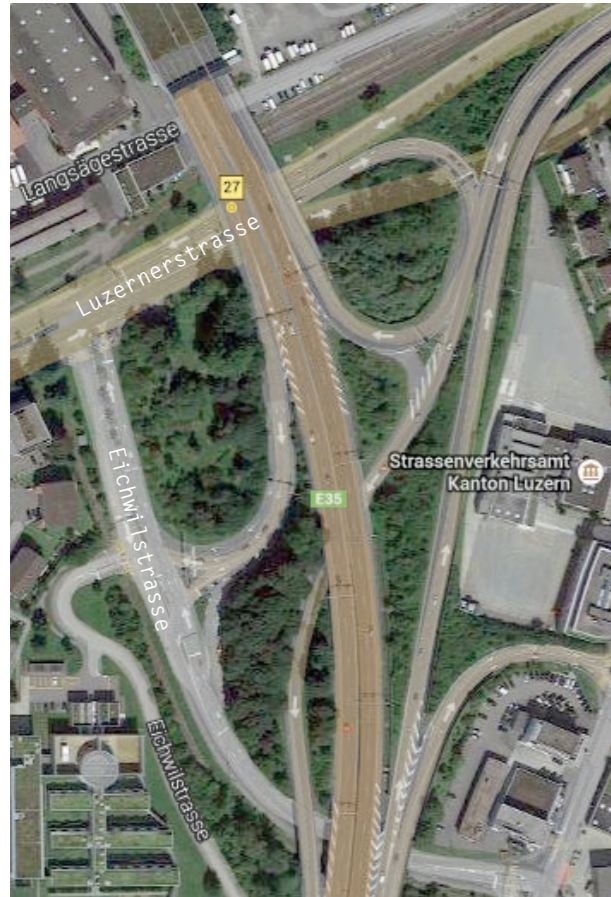


Steckbriefe

Nachhaltigkeitsbeurteilung (Siehe Anhang)







Verortung Luzernerstrasse (N), Eichwilstrasse (W), Gevierte J und K (O)  
 Eigentümer (Parzellen) Astra (2891)  
 Nutzung Naturschutzflächen, Restflächen, Brachflächen  
 Dynamik Planungen für den Bypass Luzern zum aktuellen Zeitpunkt der Vernehmlassung  
 Bereiche, die an die Gevierte anstossen sind von der jeweiligen Entwicklung abhängig.



Lage Die Flächen der Elementes „Autobahnpark“ beinhalten den „grünen Mantel“ um den Verkehrsstrang der Autobahn A2, sowie die in den Autobahnzufahrten eingeschlossenen Grünräume.

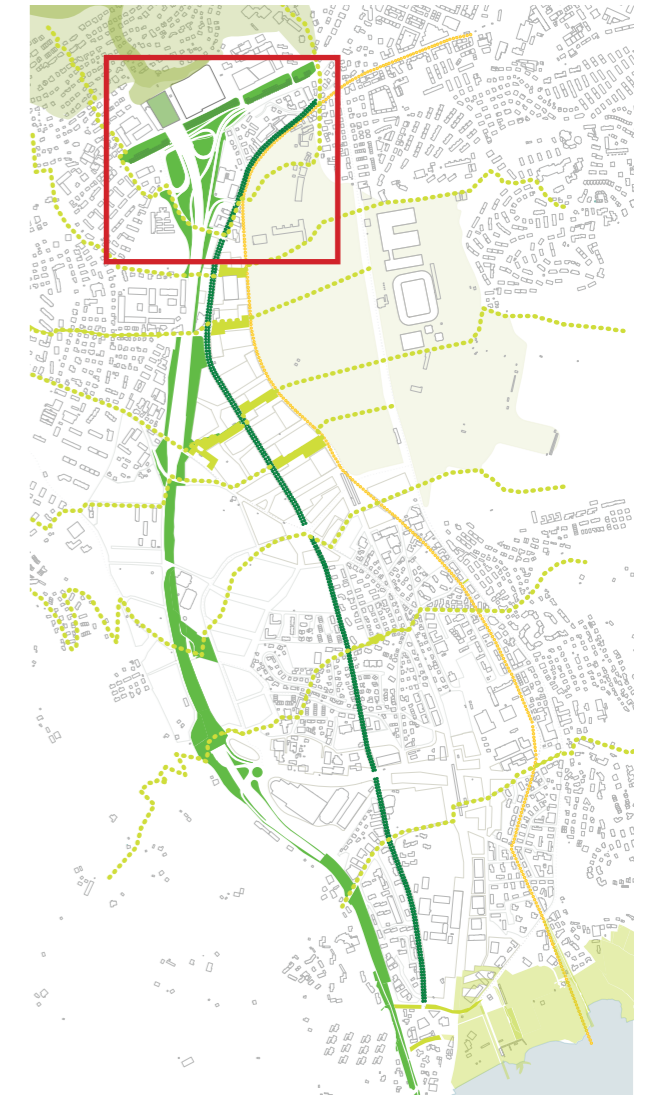
Funktion Die Flächen um den Verkehrsraum der Autobahn A2 sind heute zu einem hohen Anteil dicht bestockte Grünflächen bzw. Brachflächen. Grösstenteils sind diese Flächen nicht zugänglich. Eingeschlossen zwischen Luzernerstrasse, Eichwilstrasse und Zufahrt A2 liegt der Salesia Park. Die öffentliche Parkanlage ist kleinräumig gestaltet und bildet eine Oase direkt im Verkehrsraum. Dieser Insellage und die schlechte Einsehbarkeit führten in den letzten Jahren zu sozialen Problemen in der Bewirtschaftung des Parks.



Der Salesia-Park - eingeschlossen im Verkehrsraum



Freiraum zur Autobahn



## Planungsrichtlinien | Element 5 | Autobahnpark



temporäre Nutzungen

Bild oben und Mitte: Bepflanzungen mit hohem ökologischen Wert  
Bild unten: Retentionsbecken

Der Autobahnpark bildet eine der Grundstrukturen in der städtebaulichen Entwicklung von Luzern Süd. Der heute in der städtebaulichen Situation als Rückseite funktionierende Raum übernimmt wichtige Funktionen für das Leben der wachsenden Quartiere.

In der Gesamtübersicht von Luzern Süd erstreckt sich der Autobahnpark vom Seeufer in Horw bis zum Hangfuss des Sonnenberges längs der Langsägestrasse. Die Lage als Rückseite hat über einen längeren Zeitraum zu einer besonderen Bepflanzungsstruktur längs des Infrastrukturbauwerks geführt welche in manchen Bereichen einen hohen ökologischen Wert hat. Der Autobahnpark hat somit auf lokaler sowie auf regionaler Ebene einen Wert als Natur- und Vernetzungsraum.

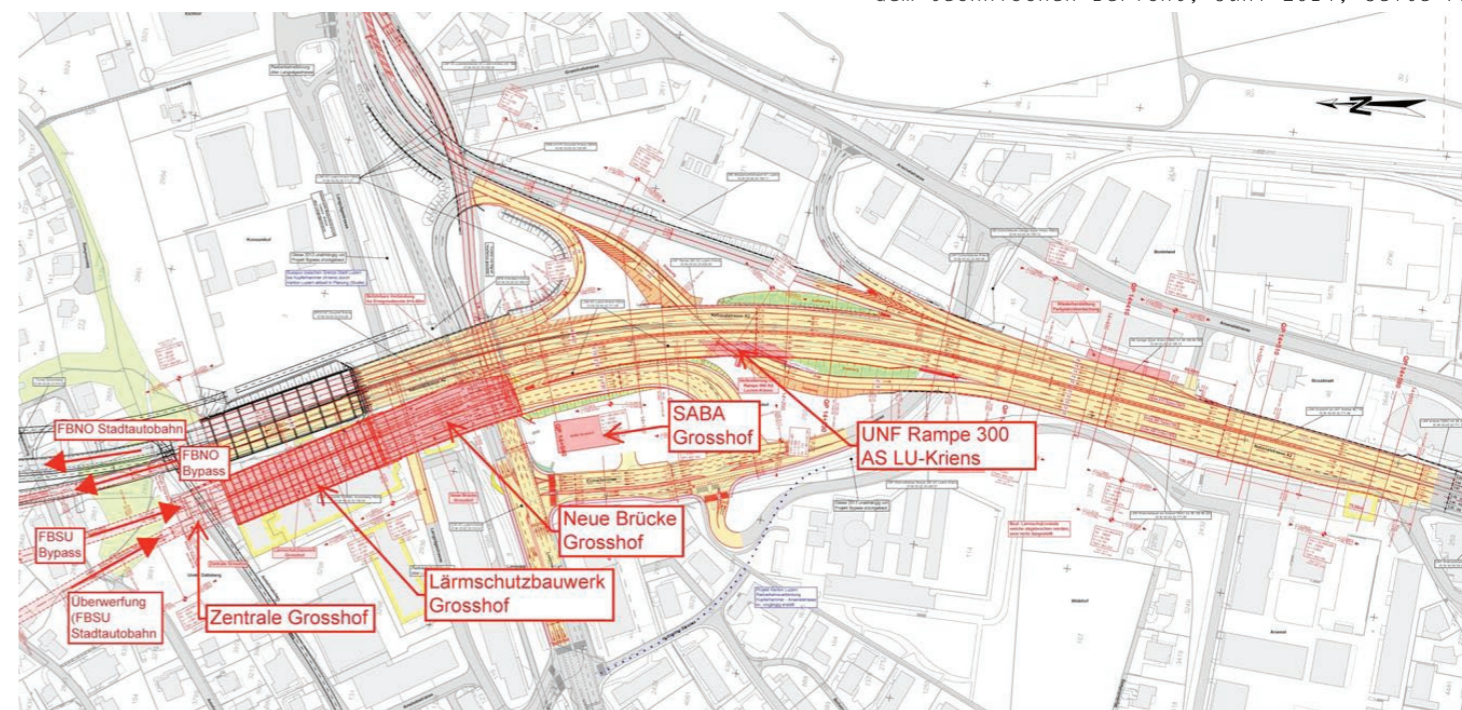
Innerhalb der Figur als ökologisches Vernetzungselement bildet der Bereich Luzernerstrasse/ Langsägestrasse ein Gelenk zum angrenzenden Hangfuss des Sonnenbergs. Der Ausbau des Infrastrukturbaus über den geplanten Bypass gibt die Möglichkeit die Vernetzung über den Portalbau der Autobahn nachhaltig zu stärken.

Lage und Funktion

Oekologisches Werte  
lokal und regional

Schlüsselprojekt Bypass

Situationsplan Projekt Bypass; Auszug aus dem technischen Bericht, Juni 2014, Seite 79



Nutzung  
Balance zwischen temporärer Bespielen  
und ökologischen Werten

Die Grünflächen sind je nach Erreichbarkeit mit  
verschiedenen Funktionen bespielt:

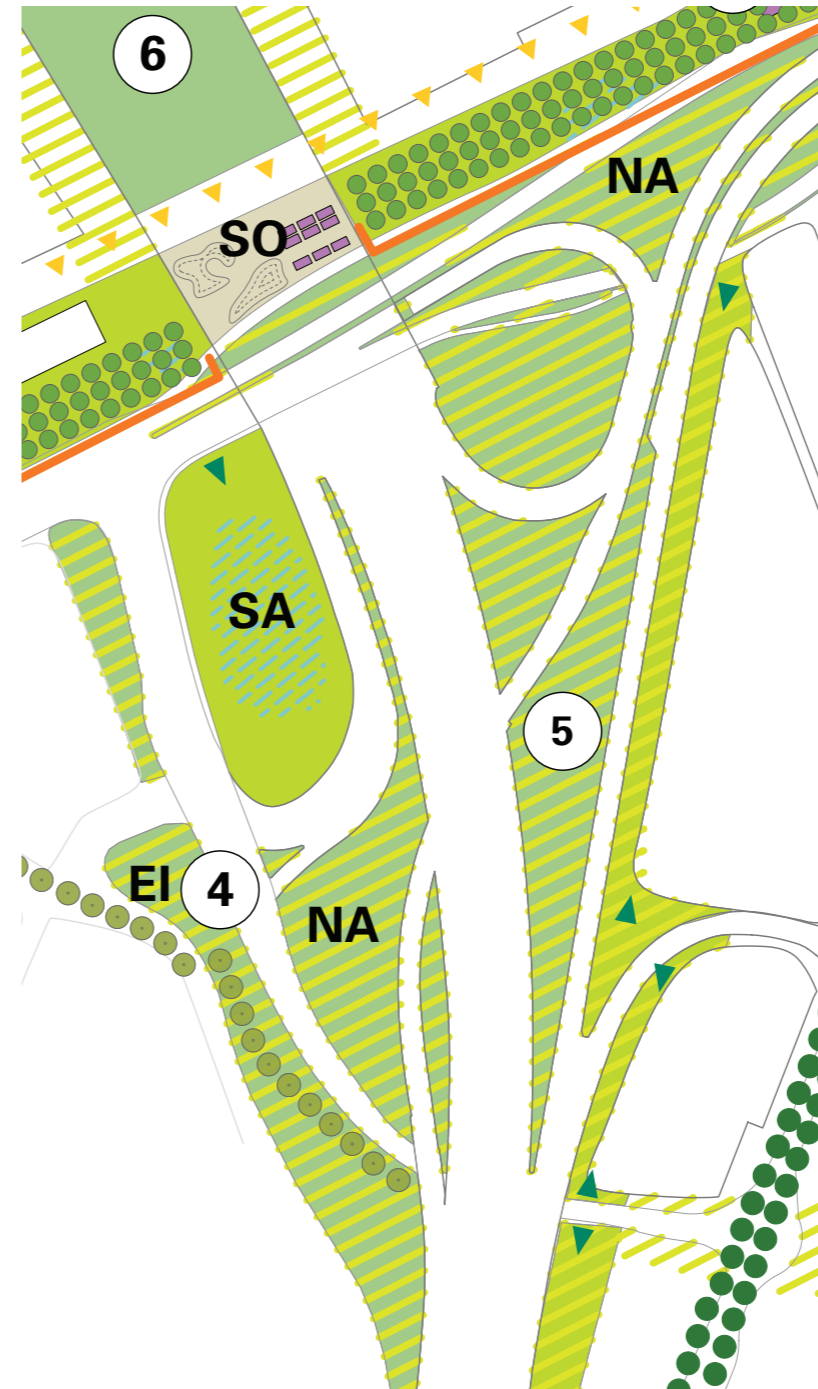
Ein grosser Anteil der Flächen des Parks sind  
durch die Lage des Infrastrukturbauwerks der Au-  
tobahn nicht erschlossen. Sie dienen deswegen der  
Ökologie, ihre Abgeschlossenheit bildet hier eine  
eigene Qualität.

Salesiapark

Salesiapark: Durch den Ausbau des Bypasses ergibt  
sich die Möglichkeit die Insellage der Parkanlage  
zu klären. Je nach zukünftiger Nutzung der Grün-  
anlage durch das Astra ist eine Klärung der Ein-  
sehbarkeit und Zugänglichkeit (privat/öffentlich)  
anzustreben.



Ausschnitt aus dem Freiraumkonzept, Vertiefungsgebiet II



- ESplanade**  
Kopf des Autobahnparks und Tor zu LuzernSüd
  - Adresse und Aufenthaltsraum, Adressbildung der Langsägstrasse  
Retentionsflächen möglich, Platz für Pavillions und Gastronomie
  - Adressbildung Esplanade
  - überregionale Adressbildung
  - Zugänge Autobahnpark
- SAlesiapark**  
Parkanlage
  - Parkanlage zur Naherholung, offen und von Luzernerstrasse einsehbar gestaltet  
Die Integration von Retentionsflächen ist möglich, dies ist in der Projektierung  
des Bypass zu prüfen.
- SOndernutzung**  
Fläche für Aktivitäten ohne dauernden Aufenthalt
  - Brückenplatz: Fläche unterhalb der Autobahn  
als Spiel- und Sportfläche, z.B. als Skatepark zu nutzen
- NAturnahe Flächen**  
Vorrangflächen Ökologie
  - Die Grünflächen um das Infrastrukturbauwerk und die Überdeckung  
am Tunnelportal dienen als ökologischer Freiraum mit  
Vernetzungsfunktion.
- GRünverbindungen**  
Vernetzung der Grün- und Freiflächen
  - Die neuen und bestehenden Grünräume bilden einen Teil der regionalen  
Freiraumvernetzung.
- SÜdallee**
  - zweiseitige Baumreihe
- Eichwilstrasse**
  - Velo- und Fusswegeverbindung Kupferhammer - Hofstetter-/ Eichwilstrasse -  
SüdAllee - Promenade
- 3** Steckbriefnummer lineares Element

## Schnittstellen | Element 5 | Autobahnpark



Betriebs-, Verkehrs- und Gestaltungskonzept Luzernerstrasse  
 Planung Bypass Luzern - Stadtautobahn Anschluss Süd  
 Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof-Schlund, Astra

Planungen

Zu beachten sind:

- Steckbrief Element 1 Langsägestrasse / Esplanade
- Steckbrief Element 2 Luzernerstrasse
- Steckbrief Element 4 Eichwilstrasse
- Steckbrief Element 6 Autobahnanschluss Luzern - Kriens
- Steckbrief Geviert D, E, F, J, K

Steckbriefe

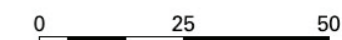
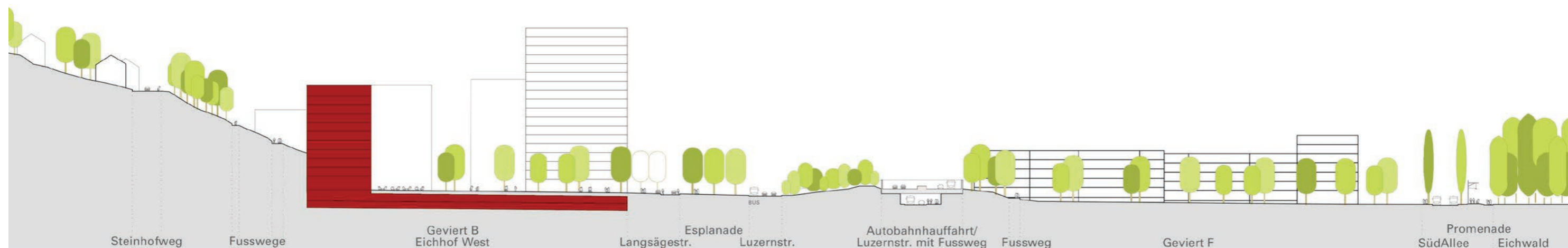
Das Geviert ist lärmbelastet. Die Lärmimmissionen sind stufengerecht abzuklären.

Hinweise

Die Luzernerstrasse als Kantonsstrasse und die Autobahn gelten als Verkehrsweg mit einem Störfallrisiko. Die weiteren Planungen sind mit dem Fachbereich Risikovorsorge der Dienststelle Umwelt und Energie des Kantons (uwe) abzustimmen.

Möglichkeiten zur Vernetzung der ökologisch wertvollen Grüninseln zwischen den Fahrbahnen sind zu prüfen.

Nachhaltigkeitsbeurteilung (siehe Anhang)





Verortung	Luzernerstrasse (N), Eichwilstrasse (W), Gevierte A und D, Element 1 und 5
Eigentümer (Parzellen)	Astra (2891)
Zuständigkeiten	ASTRA (Federführung) Kanton Luzern (Mitsprache bei Kantonsstrassen) Gemeinde Kriens / Stadt Luzern (Mitsprache bei angrenzenden Gemeindestrassen)
Dynamik	Projekt Bypass mit Anpassungen im umliegenden Netz, Federführung ASTRA (aktueller Stand: Generelles Projekt, frühestmöglicher Inbetriebnahmezeitpunkt 2033)
Funktion	Übergeordnete Durchleitungs- und Verbindungsfunktion Verkehrsaufkommen (DTV): Stammstrecke A2: 62'000 - 64'000 Fahrzeuge pro Tag (2010)

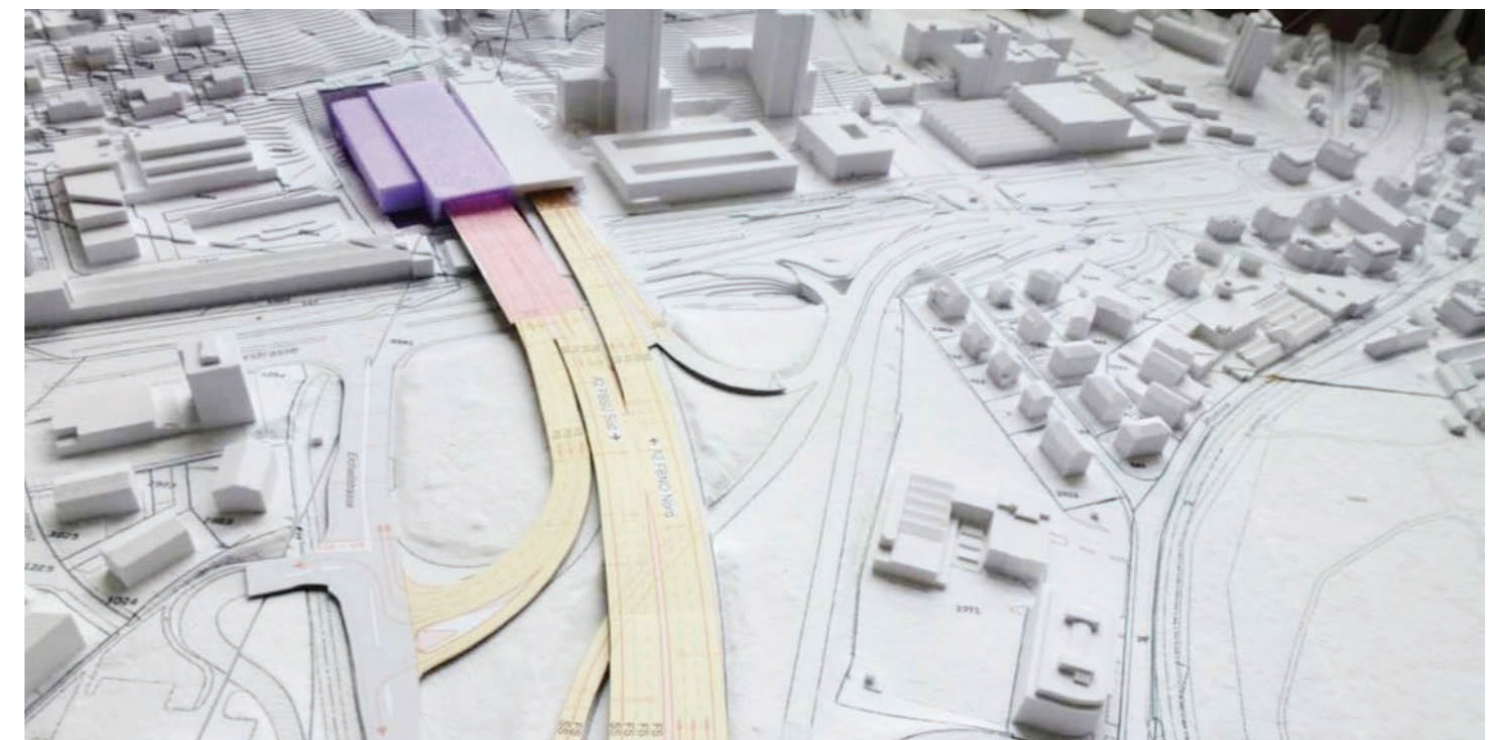
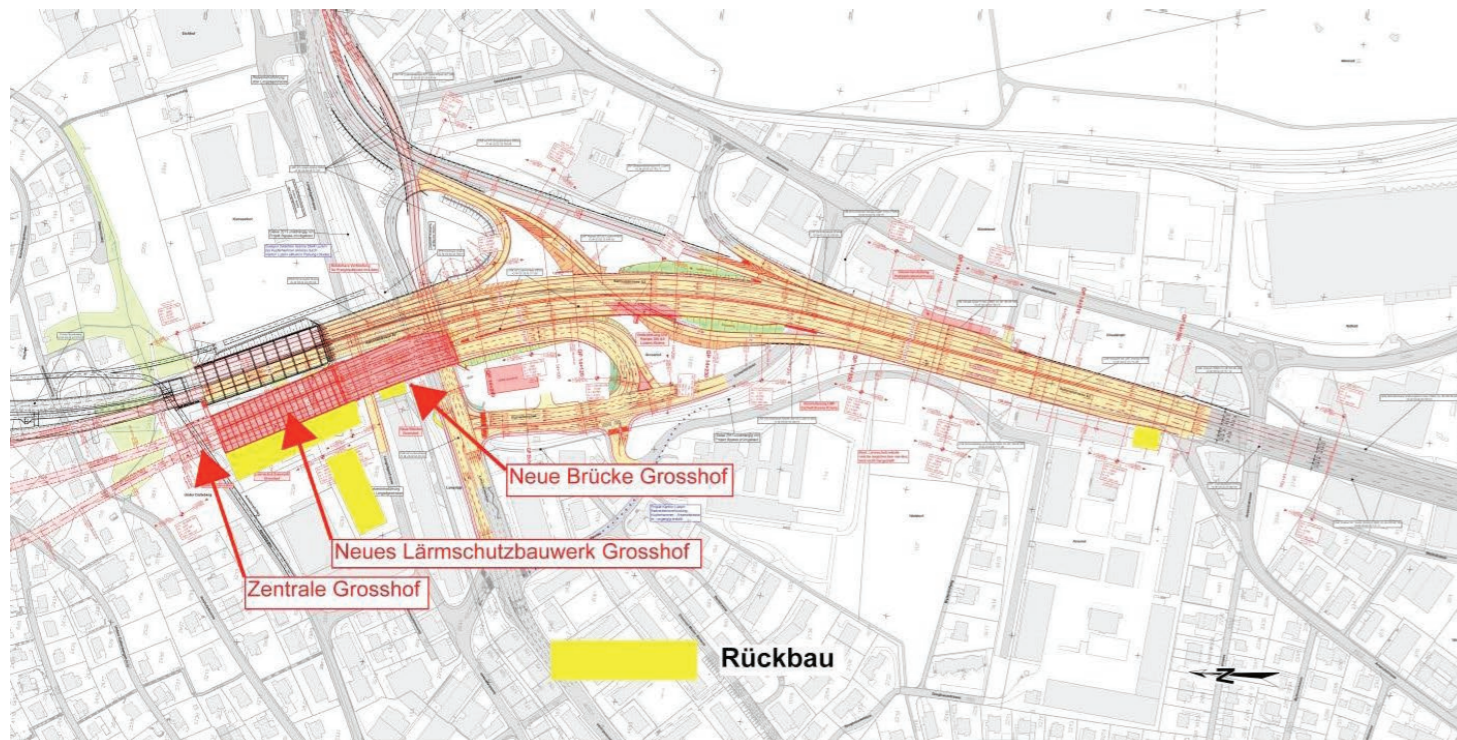


**Lage Anschluss**  
Die Autobahn A2 verläuft in Nord-Süd-Richtung. Im Norden liegt das Portal des Sonnenbergtunnels. Südlich der Brücke über die Luzernerstrasse folgen die verästelten Auf- und Abfahrten zur Autobahn.

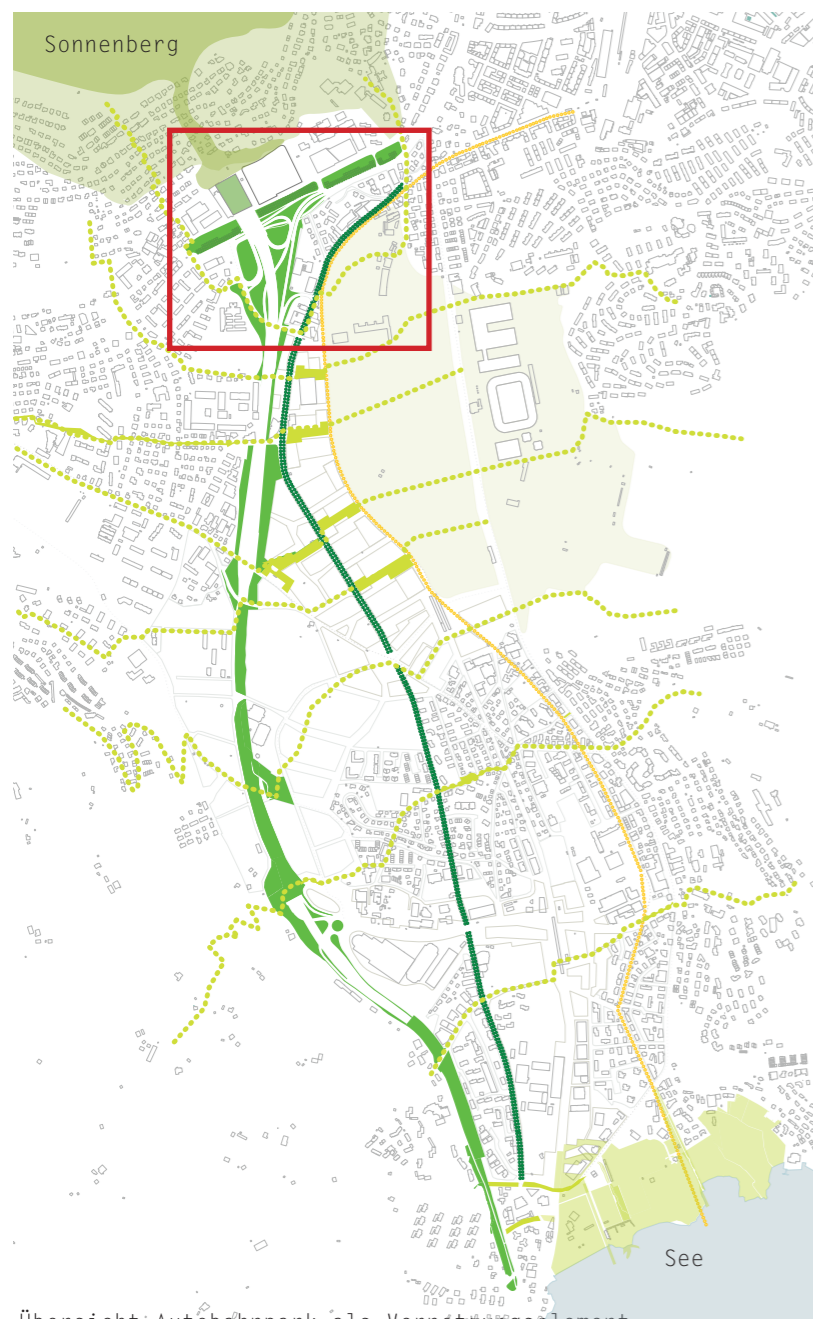
**Portal**  
Das Portal ist eingespannt zwischen der Langsägestrasse im Süden und der Sonnenbergstrasse im Norden. Parallel zur Langsägestrasse erstreckt sich ein tiefes Band mit gewerblichen Nutzflächen bis zum südlichen Hangfuss des Sonnenbergs. Von hier steigt das Gelände stark gen Norden bis über die Sonnenbergstrasse hinaus. Die östliche und westliche Begrenzung des Elementes ist im Bestand räumlich/baulich nicht ablesbar.

**Besondere Anforderungen:**  
Der Abfluss des Verkehrs bei den Autobahnausfahrten ist zu gewährleisten. Es darf grundsätzlich nicht zu Rückstau auf die Stammstrecke der Autobahn kommen.

Links: Projekt Bypass; Auszug aus dem technischen Bericht, Juni 2014, Seite 58  
rechts: Bypass; Auszug aus dem technischen Bericht, Juni 2014, Seite 82



## Planungsrichtlinien Städtebau/Freiraum | Element 6 | Autobahnanschluss Luzern-Kriens



Übersicht Autobahnpark als Vernetzungselement

links: Tunnelportal als Vernetzungselement des Grünraums  
rechts: Nutzung der Überdachung für Solaranlagen



Nördlich der Langsägestrasse ergibt sich eine Hangsituation hoch zur Sonnenbergstrasse. Das Areal ist heute bestimmt durch das bestehende Portal der Autobahn A2 sowie westlich und östlich angrenzende, gewerbliche Nutzflächen.

Der städtebauliche Kontext der Parzelle wird sich in den nächsten Jahren merklich verändern. Eingeschlossen von den Gevierten A-B auf der West- bzw. Ostseite ist auch das zentral gelegene Autobahnportal im Wandel. Durch den Ausbau der Autobahn im Projekt „Bypass“ wird ein zweites Portalbauwerk erstellt, die Grenze zum Geviert A verschiebt sich gen Westen. Gleichzeitig wird der Salesiapark durch die Verbreiterung des Infrastrukturbauwerks verkleinert.

Innerhalb von Luzern Süd übernimmt die Autobahn durch die Integration des Autobahnparcs eine übergreifende stadtstrukturierende Funktion. Der Ausbau des Anschlusses Luzern-Kriens ist deswegen in Abstimmung mit dem Autobahnpark zu planen.

Innerhalb der Figur als ökologisches Vernetzungselement bildet der Bereich Luzernerstrasse/ Langsägestrasse ein Gelenk zum angrenzenden Hangfuss des Sonnenbergs. Der Ausbau des Infrastrukturbaus mit dem geplanten Bypass gibt die Möglichkeit die Vernetzung über den Portalbau der Autobahn nachhaltig zu stärken.

Darüber hinaus besteht mit dem Bau einer Überdeckung das Potential der Erstellung eines nutzbaren Freiraums (Spiel- und Sport, Kleingärten, Energiegewinnung etc.). Mögliche Begrünungen und Freiraumnutzungen sollen im Rahmen eines Testplanungsverfahrens geprüft werden.

Die Verbreiterung des Portals gen Westen führt zudem zu einer substantiellen Überdeckung der Esplanade bzw. der Langsägestrasse. Um die Qualität der Ost-West-Verbindungen beizubehalten, sind die Flächen unterhalb des Portalbaus als Teil der Esplanade mit Aufenthaltsqualität und Angebot für Spiel- und Sportflächen zu gestalten. (Siehe Steckbrief Element 1)

Die Verbindungen zwischen dem Quartier am Sonnenberg und der Langsägestrasse sind durch die Hanglage heute recht weit verteilt. Dazu trennt der Portalbau die Entwicklungsgebiete Geviert A und B. Über das neue Portalbauwerk ergibt sich die Möglichkeit, die Langsamverkehrsverbindungen längs und quer zur Parzelle zu stärken.

Lage und Funktion

Ausbau der Infrastruktur als Teil des Autobahnparcs

Ausbau der Infrastruktur als Teil der Esplanade

Sonnenbergterrasse

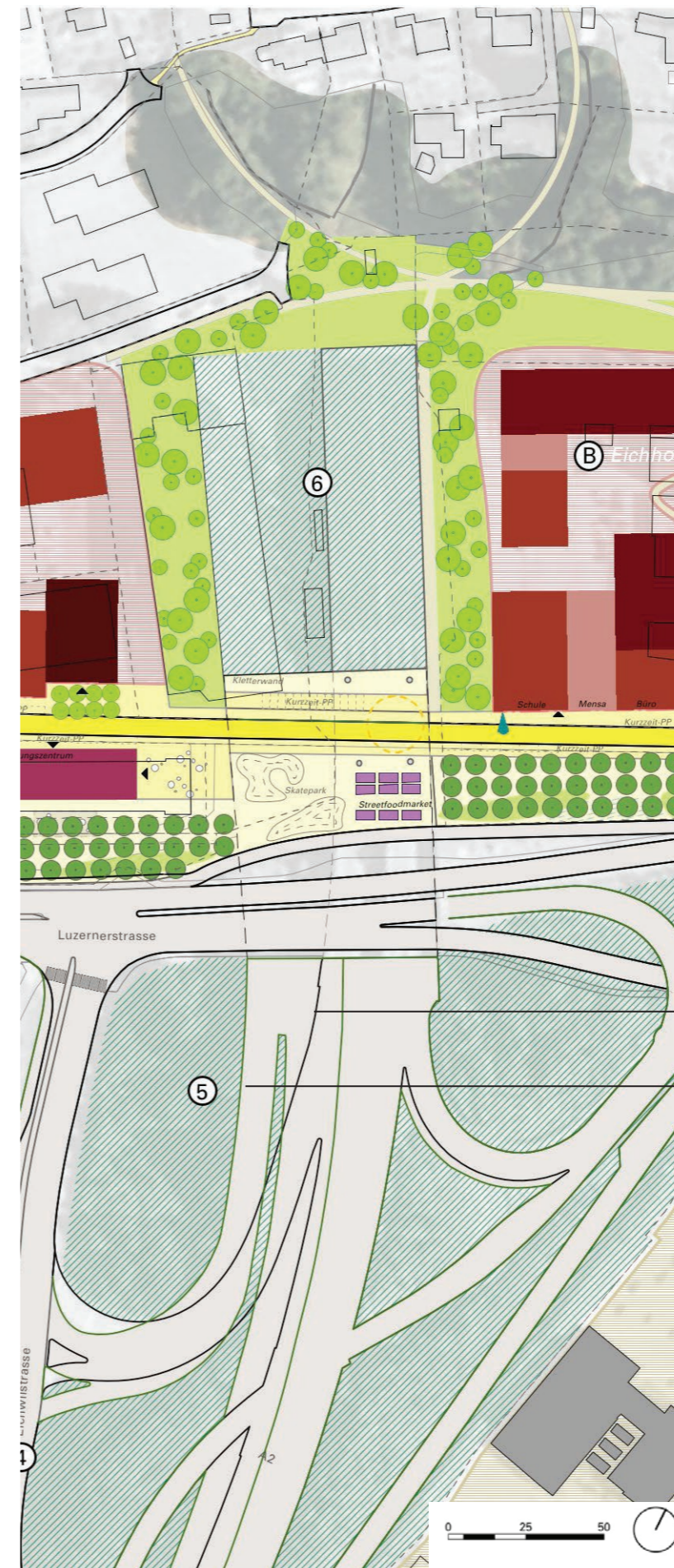
Verkehrsführung / Belastbarkeiten

Es zeichnet sich ab, dass insbesondere der Autobahnanschluss Luzern-Kriens für die Leistungsfähigkeit und Funktionalität des Gesamtnetzes von entscheidender Bedeutung sein wird. Unter der Vorgabe, dass es bei den Autobahnabfahrten nicht zu Rückstau auf die Stammstrecke der Autobahn kommen darf, sollen in einem nächsten Planungsschritt die maximalen Belastbarkeiten auf den Knotenzufahrten der Anschlussknoten definiert werden - und zwar sowohl für den Zustand mit und ohne Bypass. Diese Belastbarkeitsgrenzen bilden die Grundlage für sämtliche Siedlungsentwicklungs- und Verkehrsprojekte im Raum LuzernSüd.

Bezüglich des Anschlusses Luzern-Kriens wird folgendes weitere Vorgehen vorgeschlagen:

- Vorgehen Auslösen eines separaten Projekts „VBGK Bereich Anschluss Luzern-Kriens“ mit allen betroffenen Amtsstellen (ASTRA, vif, rawi, LuzernPlus, Luzern, Kriens, VVL)
- Phase 1 - Optimieren des Zustands B1 (Generelles Projekt Bypass Luzern), u.a. mit Verlegung Buslinie 14 weg vom Autobahnanschluss in die Arsenalstrasse  
 - Definieren der technischen Belastbarkeitsgrenzen auf den Knotenzufahrten im gesamten Anschlussbereich
- Phase 2 - Belastbarkeitsgrenzen für Zustand bis Bypass (Ref AP gemäss GP Bypass Luzern) definieren  
 - Auswirkungen / Konsequenzen auf die Belastbarkeitsgrenzen im angrenzenden Strassennetz definieren
- Phase 3 - Massnahmen angebotsseitig: Knotenlayouts (z.B. Bereich Eichwilstrasse), Knotensteuerungen/LSA, Buspriorisierungsmassnahmen  
 - Massnahmen nachfrageseitig: Reduktion der Parkplätze, Reduktion der neuen Nutzungen, Push-/ Pull-Massnahmen zur Beeinflussung des Modal-Splits bei neuen und bestehenden Nutzungen

Mit diesem Vorgehen kann die Funktionalität und optimierte Leistungsfähigkeit sowohl für den Zustand bis zur Realisierung des Bypass, als auch für den Zustand mit Bypass koordiniert, abgestimmt und gewährleistet werden.



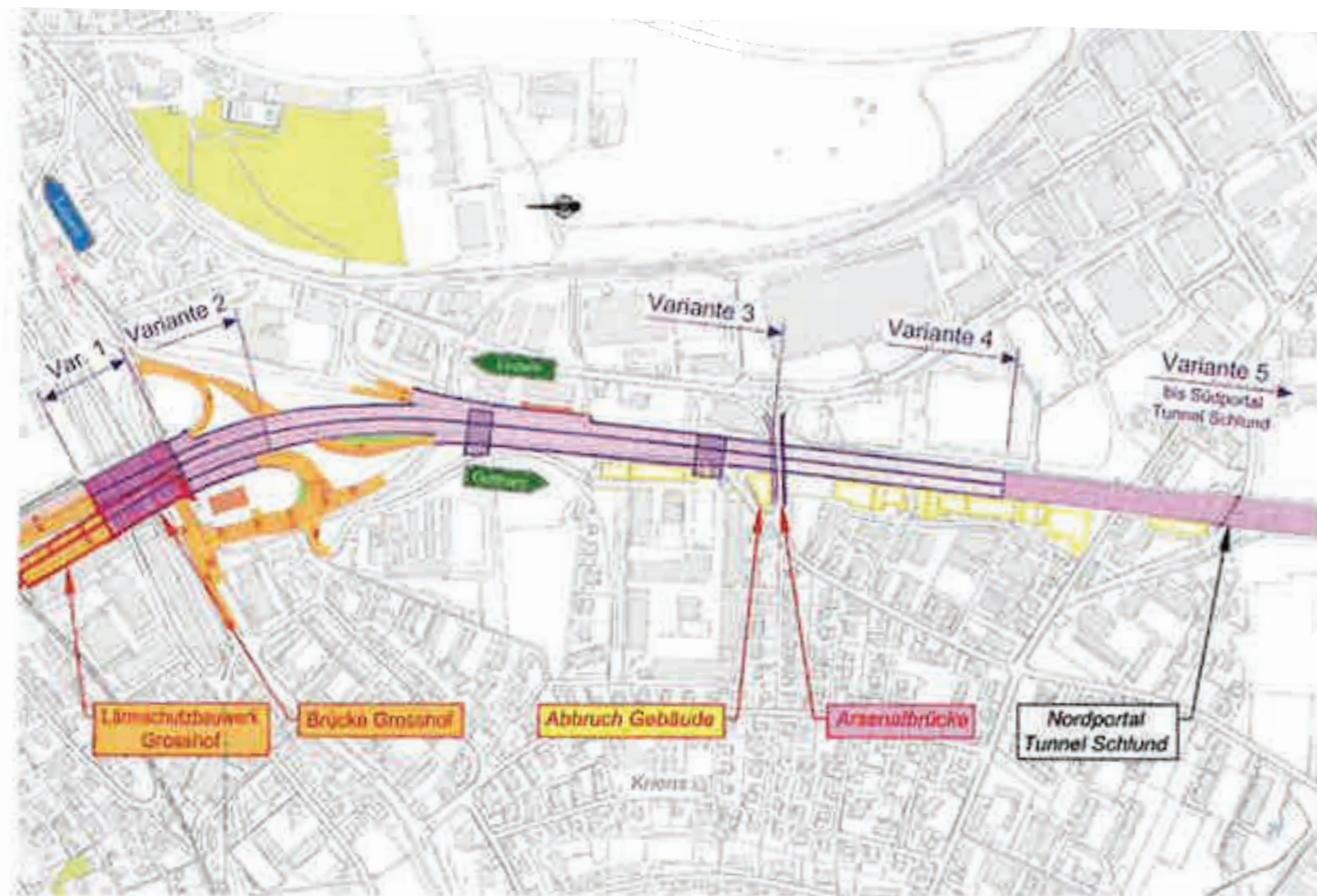
derzeitiger Verlauf A2  
 neuer Verlauf A2 im Rahmen des Astra Bypass Projekts

Ausschnitt aus Konzeptplan

## Schnittstellen | Element 6 | Autobahnanschluss Luzern-Kriens



Machbarkeitsstudie Astra: Varianten Einhausung



Bypass LU: Präsentation Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof – Schlund beim Gderat Kriens vom 29.04.2015  
Bundesamt für Strassen ASTRA

39

Astra-Projekt Bypass: Die frühestmögliche Inbetriebnahme des Bypasses LuzernSüd ist für 2033 geplant.  
Die Veloführung auf der Eichwilstrasse und die allfällige Anpassungen der Knotenlayouts (Knoten Autobahnausfahrt, Knoten Grosshof 1) sind aufeinander abzustimmen.

Planungen

Das Astra hat Anfang 2015 eine Machbarkeitsstudie Lärmschutz Grosshof-Schlund in Auftrag gegeben, um den Forderungen und Bedenken der Gemeinde Kriens entgegenzukommen.

Es wurden fünf Varianten geprüft.

- Variante 1: Einhausung bis Brücke Grosshof (zusätzliche Überdeckung von ca. 100m)
- Variante 2: Einhausung bis AS Kriens (zusätzliche Überdeckung von ca. 200m)
- Variante 3: Einhausung bis zur Arsenalbrücke (zusätzliche Überdeckung von ca. 730m)
- Variante 4: Einhausung bis 250m vor Tunnel Schlund (zusätzliche Überdeckung von ca. 1km)
- Variante 5: Einhausung bis Tunnel Schlund (Tunnelsystem Sonnenberg-Schlund)

Fazit des Astras: Die Behörde ist bereit, aufgrund städtebaulicher Überlegungen die Verlängerung bis maximal Variante 2 ins GP Bypass Luzern zu integrieren. Denkbar ist ein Ersatz der bestehenden Grosshofbrücke durch neue Fachwerkbrücken. Bis Sommer 2015 nimmt der Gemeinderat Kriens zu den möglichen Varianten der Machbarkeitsstudie Stellung.

Zu beachten sind:

- Steckbriefe Gevierte A, B, D
- Steckbriefe Elemente 1 bis 5

Steckbriefe

Im Rahmen des Bypasses ist eine weitgehende Überdachung der Autobahn aus Lärmschutzgründen sowie zur Vernetzung von Grünflächen zu berücksichtigen.

Nachhaltigkeitsbeurteilung (siehe Anhang)