kriens

Volksabstimmung vom 29. November 2020

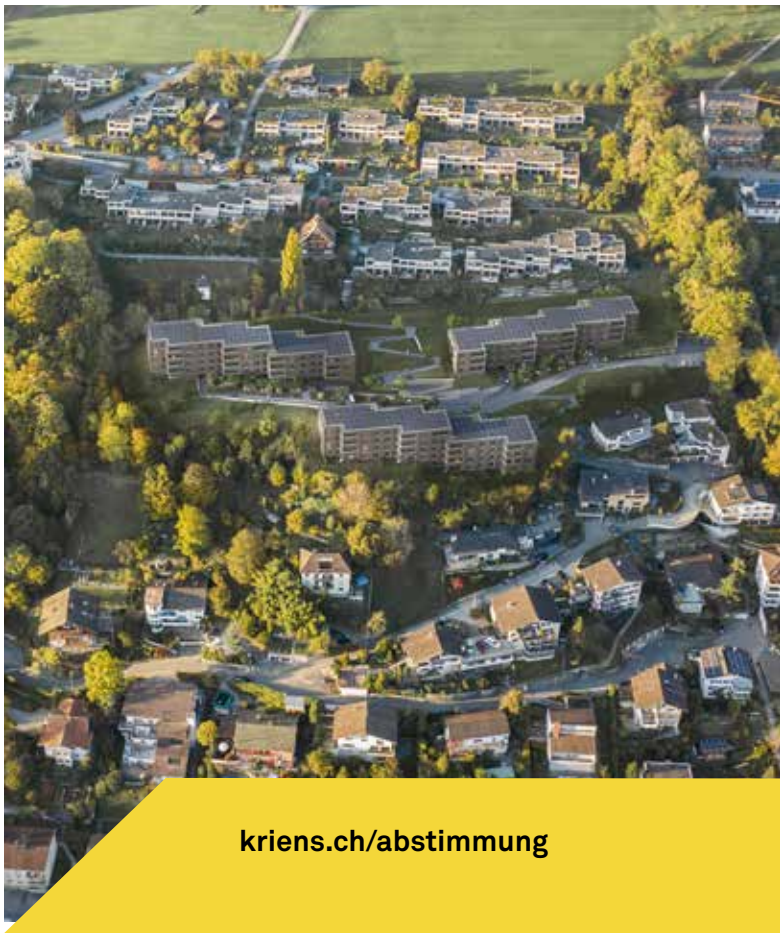
Botschaft an die Stimmberechtigten

Vorlage A:

Bebauungsplan, Teilzonenplanänderung Pilatus Arena

Vorlage B:

Bebauungsplan, Teilzonenplanänderung und Erschliessungsrichtplan Weinhalde



kriens.ch/abstimmung

Bebauungsplan, Teilzonenplanänderung **Pilatus Arena**

Visualisierung der Initianten: Die Arena bietet mit 4‘000 Sitzplätzen vielfältige Einsatzmöglichkeiten.

Die Vorlage in Kürze

Das Gebiet am Krienser Bahnhof Mattenhof ist eines der zentralen Areale für die aktuellen Wachstumsschritte der Stadt Kriens. Die gesamte Entwicklung in diesem Gebiet wird unter den drei Anstössern – Stadt Kriens, Stadt Luzern und Gemeinde Horw – für eine koordinierte Entwicklung gemeindeübergreifend begleitet und in den drei Gemeinden politisch breit abgestützt.

Unter den Vorgaben dieser langfristig ausgerichteten Entwicklung der Stadt Kriens plant jetzt eine private Bauherrschaft direkt am Bahnhof Mattenhof die Realisierung des Gesamtprojektes Pilatus Arena. Die Krienser Stimmberechtigten stellen mit der Vorlage «Bebauungsplan, Teilzonenplanänderung Pilatus Arena» die Weichen, ob die vorgesehene Form der Nutzung und Bebauung für sie stimmt. Werden Bebauungsplan und Teilzonenplanänderung angenommen, schafft dies die baurechtlichen Voraussetzungen, damit die Initianten das ordentliche Bewilligungsverfahren für dieses Projekt einleiten können.

Ausgangspunkt des Projektes war die Idee privater Initianten, im Grossraum Luzern eine multifunktionale

Veranstaltungshalle zu realisieren. Der Bedarf dafür ist ausgewiesen. Bei der Standortevaluation wurden 15 Möglichkeiten in verschiedenen Gemeinden der Agglomeration Luzern geprüft. Der Standort Mattenhof ging als bestgeeigneter Standort daraus hervor. Zu den wichtigsten Argumenten zählte die optimale verkehrliche Anbindung des Standortes mit Zug (direkter S-Bahn-Anschluss), Velo oder Auto. Dazu punktete das Areal durch die Einbettung einer solchen Projektidee in die gesamte Entwicklung eines neuen Ortsteils von Kriens mit städtischer Ausprägung.

Nachdem eine Machbarkeitsstudie gezeigt hatte, dass ein solches Projekt realisierbar wäre, sicherten sich die Initianten zuerst das Bauland. Die Stadtluzerner Stimmbevölkerung stimmte einem Verkauf mit 64 % Ja-Stimmen zu, indem es den Initianten das Kaufrecht zusicherte für das Projekt einer Eventarena. Anschliessend wurde ein mehrstufiger Architekturwettbewerb durchgeführt, der zum heutigen Siegerprojekt führte.

Realisiert werden soll eine Grosshalle mit rund 4'000 Sitzplätzen, die sich für mittelgrosse Anlässe in den Bereichen Kultur (Konzerte, Musical), Sport (alle Sportarten) und Ausstellungen eignet. Dazu bietet die Arena im Tagesbetrieb Platz für Vereins-, Schul- und Hochschulsport auf einer Fläche von total zwei konventionellen Dreifachturnhallen. Neben der Halle werden im Sinne einer «Mantelnutzung» zwei Gebäude mit Gewerbeflächen sowie rund 410 Miet- und Eigentumswohnungen realisiert.

Der Gesamtkomplex ist so konzipiert, dass er seiner zentralen Lage am zukünftigen Bahnhof Mattenhof mit Bus-Umsteigeplatz und hohen Besucherfrequenzen gerecht wird. Das Projekt erfüllt die Anforderungen der übergeordneten langfristigen Entwicklungspläne der Stadt Kriens an diesem Standort und nimmt eine zentrale Rolle ein in der Entwicklung des urbanen Stadtteils. Sie schafft zudem eine markante, städtebauliche Visitenkarte am Eingang zum Grossraum Kriens / Luzern von Süden her.

Die Stadt Kriens wird sich finanziell für die Realisierung des Projektes und den späteren Betrieb der Halle nicht engagieren. Dies war ein bewusster, politischer Entscheid. Damit tragen die Initianten auch das Risiko.

Sie kommen für die Realisierung des 250 Mio. Franken-Gesamtprojektes sowie für den späteren Betrieb selber auf. Eine wichtige Rolle in dieser Finanzierung spielen die Subventionen von Bund und Kanton, die ihr Engagement (zusammen über 10 Mio. Franken) mit der ausgewiesenen Nachfrage nach einer Arena in dieser Grösse begründen. Zweiter Stützpfeiler der Finanzierung ist der Ertrag aus Verkauf und Vermietung der beiden Wohnhäuser. Dieses Finanzierungsmodell bedingt, dass die beiden Wohnhäuser mit 110 Metern (am Bahnhof Mattenhof) bzw. 50 Metern (am Kreisel Mattenhof) gebaut werden können, um genügend Wohnraum für die Finanzierung der Halle unterzubringen. Dieses Modell einer «Mantelnutzung» (Querfinanzierung von Infrastruktur für öffentliche Zwecke durch die Bewilligung von mehr Stockwerken) ist bewährt. Dem Beispiel der Luzerner Allmend mit dem Fussballstadion folgend wurde es auch vom Krienser Einwohnerrat unterstützt.

Die Stadt Kriens erhält die Möglichkeit, durch die Mehrwertabschöpfung von insgesamt 5.675 Mio. Franken notwendige Projekte für heutige und zukünftige Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers zu finanzieren. Dieses Geld fliesst zum einen in die öffentliche Infrastruktur (Verbreiterung der Überdachung Ringstrasse für den Bushub), zum anderen in den Mehrwertausgleichs-Fond der Stadt, die damit unter anderem eine Freizeitanlage im Gebiet als Grün- und Begegnungsraum schaffen will.

Das Bauprojekt ist über Jahre seriös weiterentwickelt worden. Rückmeldungen aus zwei öffentlichen Mitwirkungsverfahren wurden eingearbeitet. Idee, Konzeption, Finanzierung und städtebauliche Ausstrahlung des Komplexes hielten auch sehr kritischen Prüfungen stand. Zentrale Fragen wie Verkehr, Lärmschutz, Betrieb oder Parkierung können überzeugend beantwortet werden.

Einwohnerrat und Stadtrat kamen deshalb bei einer Gesamtbeurteilung zur Überzeugung, dass die Chancen des Projektes überwiegen. Es ist Teil einer langfristigen, bewusst gesteuerten Entwicklung des urban geprägten Gebietes am Bahnhof Mattenhof und bringt der Stadt mit der Realisierung Einnahmen sowie wirtschaftliche Impulse. Das Gesamtprojekt schafft aber auch langfristige, wirtschaftlich interessante Perspektiven für Kriens. Veranstaltungen schaffen Auftragspotenzial für das lokale Gewerbe und tragen den Namen der Stadt in die Schweiz hinaus. Mit den Miet- und Eigentumswohnungen wird Wohnraum geschaffen, dessen Attraktivität dank Lage und Exklusivität (Höhe, teilweise mit Seesicht) unbestritten ist und damit der Stadt Kriens auch auf lange Sicht zusätzliche Steuereinnahmen ermöglicht.

Der Krienser Einwohnerrat hat seine Anliegen bei der Behandlung des Projektes eingebracht. Bei der zweiten Lesung konnte er feststellen, dass alle Gelingensbedingungen erfüllt waren. Er stimmte Bebauungsplan und Teilzonenplanänderung mit 25:1 Stimmen bei zwei Enthaltungen zu.

Weil ein Komitee das Referendum dazu ergriff, haben jetzt Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Stadt Kriens diese Frage zu beantworten.

Einwohnerrat und Stadtrat empfehlen ein «Ja» zu dieser Vorlage.

Ergänzende Unterlagen

Alle Dokumente, die dem Einwohnerrat zur Beurteilung des Geschäftes vorlagen, werden in vollem Wortlaut auch den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern zur Verfügung gestellt. Weil deren Umfang aber das Mass einer Abstimmungsbotschaft übersteigt, werden diese zum einen digital auf der Website der Stadt Kriens oder ausgedruckt als Ansichtsexemplar im Auflageordner des Stadtbüros zur Verfügung gestellt.

kriens.ch/abstimmung

Scannen Sie diesen QR-Code mit Smartphone oder Tablet und gelangen Sie direkt zum Abstimmungsdossier auf der Website

Digitales Dossier und Auflageordner

- Bebauungsplan «Pilatus Arena», Situationsplan, Schnitt- und Bemassungsplan, 1:500
- Bebauungsplan «Pilatus Arena», Sonderbauvorschriften
- Teilzonenplanänderung Mattenhof, 1:1000
- Bau- und Zonenreglement, Anpassung Art. 13 Zentrumszone Mattenhof
- Planungsbericht
- Vorprüfungsbericht BUWD
- Mitwirkungsbericht
- Richtprojekt Architektur Pilatus Arena
- Richtkonzept Umgebung / sozialräumliche Aspekte
- Mobilitätskonzept
- Lärmgutachten
- Risikobericht nach Störfallverordnung inkl. NIS
- Energie- und Nachhaltigkeitskonzept
- Technischer Bericht Ver- / Entsorgungskonzept mit Situationsplan 1:500
- Hydrogeologische Unbedenklichkeits-Vorprüfung
- Geotechnisches Gutachten
- Protokoll Grundwasserersatzmassnahmen, Pfahlfundation, Baugrundsondierungen
- Protokoll Massnahmen zur Absenkung der Aushubkote
- Besonnungsgutachten mit Nachweis des Zweieinhalbstundenschattens
- Brandschutz-/Entfluchtungskonzept
- Konzept Parkierung Abstellplätze für leichte Zweiräder und Entsorgung
- Businessplan
- Gutachten Mehrwertermittlung und Plausibilisierung
- Protokollauszug zur Sitzung des Beirats Städtebau vom 13.11.2018
- Richtlinienplan und stadträumliche Richtlinien Mattenplatz LuzernSüd
- LuzernSüd Studie Anschluss Bogenweg
- Wortprotokoll Einwohnerrat 1. Lesung (19. November 2019)
- Wortprotokoll Einwohnerrat 2. Lesung (28. Juni 2020)
- Hochhauskonzept
- Studie Standortevaluation LuzernPlus

Das bedeutet die Abstimmung

Bei der Referendumsabstimmung haben die Stimmenden über einen Bebauungsplan und eine Teilzonenplanrevision mit entsprechenden Anpassungen des Bau- und Zonenreglementes (BZR) zu befinden. Grundsätzlich haben die Stimmberechtigten damit darüber zu entscheiden, ob sie die baurechtlichen Vorgaben schaffen wollen, dass auf diesem Areal das geplante Projekt mit Arena und zwei Hochhäusern realisiert werden kann. Zur Diskussion stehen also nicht Details des Projektes, sondern die baurechtlichen Voraussetzungen dafür.

Wird die Vorlage wie schon vom Stadtparlament nun auch von den Stimmberechtigten angenommen, können die Initianten die Detailplanung für ihr Projekt vorantreiben und eine ordnungsgemässe Baueingabe machen. Erst wenn diese Bewilligung rechtskräftig erteilt ist, kann der Baustart erfolgen.

Das Projekt der Pilatus Arena

Worum geht es

Das Projekt läuft unter dem Titel «Pilatus Arena». Der Bebauungsplan sowie die Teilzonenplanänderung schafft aber die baurechtlichen Voraussetzungen für die Bebauung eines Areals am Bahnhof Mattenhof mit einer multifunktionalen Eventarena und zwei Hochhäusern mit Wohn- und Gewerbenutzung sowie der Gestaltung des Aussenraumes insgesamt und muss auch als Gesamtprojekt betrachtet werden.

Vorgeschichte und Idee

Zürich (Hallenstadion) und Basel (St. Jakobshalle) waren lange Zeit die einzigen Schweizer Städte, die über multifunktional nutzbare Veranstaltungshallen verfügten. Andere Schweizer Städte wichen für Anlässe auf Messehallen oder Eishockeystadien aus, um dort grössere Veranstaltungen durchzuführen. In den letzten Jahren entstanden in Schaffhausen, Zürich, Winterthur und Bern zwar neue Hallen. Diese sind aber im Wesentlichen auf Sportevents ausgerichtet.

In der Zentralschweiz gibt es heute keinen solchen Veranstaltungsort. Die bestehenden Hallen sind in der Regel für den Schulsport konzipiert und eignen sich aus verschiedenen Gründen kaum oder gar nicht für grössere Events. In den Hallen der Messe Luzern können zwar Events durchgeführt werden. Der enorme Aufwand für den Auf- und Einbau der für einen Event erforderlichen Infrastruktur belastet aber die Erfolgsrechnung jeder Veranstaltung so stark, dass nur wenige, grosse Anlässe diese Option in Betracht ziehen können. Dies mitunter auch deshalb, weil die Ansprüche der Eventbesuchenden an Erreichbarkeit, Komfort und Service in den letzten Jahren stark gestiegen sind.

Diese Lücke soll nun mit der Pilatus Arena geschlossen werden. Mehr noch: Mit der geplanten Dimension von rund 4'000 Sitzplätzen wäre sie schweizweit einzigartig und würde im gefragten Segment der mittelgrossen Anlässe eine Ausnahmestelllung einnehmen.

Die Initianten

Die Ursprünge des heutigen Projektes gehen auf eine private Initiative zurück. Initiiert wurde die Projektidee durch die Generalunternehmung Eberli Sarnen AG und die NLA-Handballer des HC Kriens-Luzern. In der heutigen Projektorganisation bildet die Eberli Sarnen AG zusammen mit der Helvetia Versicherung die «Pilatus Arena AG», die das eigentliche Projekt entwickelt. An Realisierung und Betrieb der Pilatus Arena beteiligt sich als weitere Investorin die Immobilienentwicklerin Halter AG (Zürich, Bern, Basel, Luzern, Lausanne und St. Gallen). Die Eberli Sarnen AG und die Halter AG haben zusammen bereits die Swissporarena auf der Luzerner Allmend realisiert. Den späteren Betrieb der Arena organisiert ebenfalls die Pilatus Arena AG.

Der Standort

In einem ersten Schritt wurde ein Standort gesucht für eine Eventhalle in der Zentralschweiz. Unter der Führung des regionalen Entwicklungsträgers LuzernPlus wurden insgesamt 15 Standorte ermittelt, die für ein Projekt dieser Dimension in Frage kämen. Nach einem einheitlichen Kriterienraster wurden mögliche Standorte in Luzern, Ebikon, Emmen, Horw und Kriens auf deren Eignung hin untersucht. Es waren dies: EbiSquare Ebikon, Risch Ebikon, Feldbreite Emmen, Herdschwand Emmen, Mooshüsli Emmen, Rosenau Emmen, Rossmoos Emmen, Bahnhof Horw, Horw Süd, Mattenhof Ost Horw, Hinterschlund Kriens, LUK-Center Kriens, Nidfeld Kriens, Allmend Luzern, Mattenhof II Kriens. In einer umfangreichen Analyse, die zahlreiche Standortfaktoren miteinbezog, stellte sich heraus, dass der Standort auf dem Areal beim Bahnhof Mattenhof (Mattenhof II) in Kriens der beste sei. Die Analyse erfolgte unter regionalen, städtebaulichen, raumplanerischen, aber auch wirtschaftlichen, fachtechnischen und erschliessungstechnischen Gesichtspunkten.

Wichtigste Faktoren, die für den Standort Kriens-Mattenhof sprachen, waren dabei:

- Kriens will das Areal am Bahnhof Mattenhof zu einem neuen Stadt-

teil mit urbaner Prägung weiterentwickeln. Eine Veranstaltungshalle passt in diese Strategie. Ein städtisches Umfeld schafft wichtige Voraussetzungen für Events mit kurzen Wegen und attraktiven Zusatzmöglichkeiten für Event-Besucher (Hotels, Gastronomie).
- Das Areal punktet durch eine ausgezeichnete Verkehrslage direkt an der S-Bahn und beim zukünftigen Bushub Mattenhof, am Velofreigleis und in unmittelbarer Nähe zu zwei Autobahnanschlüssen. Die Arena wird dadurch lokal und regional sehr gut erreichbar und verstärkt so den generellen Standortvorteil der Region Luzern durch dessen gesamtschweizerisch zentrale Lage.
- Mit den Parkhäusern Mattenhof, LUK-Center und Pilatusmarkt bieten sich drei Areale in unmittelbarer Umgebung an, um mit dem Auto anreisenden Besuchern der Arena genügend Parkierungsmöglichkeiten zu bieten.
- Das Areal war bereits im kantonalen Hochhauskonzept aus dem Jahr 2008 als möglicher Standort für höhere Gebäude vorgesehen und schon dort als einer von nur zwei Standorten im Grossraum Luzern mit der Eignungsklasse «A» aufgeführt. Bei der Überarbeitung des Hochhauskonzeptes im Jahr 2018 blieb der Standort Mattenhof bestehen.

Planerische Rahmenbedingungen

Das für die Pilatus Arena vorgesehene Areal befindet sich am Kreisel Mattenhof in Kriens. Es grenzt direkt an den Bahnhof Mattenhof und an den Bau der Stiftung Brändi. Gegen die Mattenhof-Neubauten hin trennt die Ringstrasse das Areal ab. Das Grundstück gehört aufgrund seiner Lage direkt am Bahnhof Mattenhof zu den Schlüsselarealen in der gesamten Entwicklung von Kriens-Mattenhof (LuzernSüd). Diese Entwicklung wurde vom Entwicklungsträger LuzernPlus gemeindeübergreifend koordiniert, die Rahmenbedingungen in zahlreichen Planungsdokumenten festgehalten (*). Politische Gremien, Anwohnende und Interessengruppen hatten in mehreren Etappen die Gelegenheit, sich einzubringen.

In diese übergeordnete, breit abgestützte Planung ist das Projekt der Pilatus Arena bezüglich Dimensionen, baulicher Verdichtung und der vorgesehenen Nutzung eingebunden.

Der heute vorliegende Bebauungsplan stimmt mit den Vorstellungen der übergeordneten Planung des Kantons Luzern (kantonale Richtplan und der darin festgelegte Entwicklungsschwerpunkt LuzernSüd) sowie mit dem Agglomerationsprogramm der 2. und 3. Generation überein, wonach «der Standort Mattenhof mit spezifischen Planungen städtebaulich sowie bezüglich den baulichen Dichten und den Nutzungen massgeblich aufzuwerten und zu einem Zentrum zu entwickeln sei – , allenfalls inkl. Hochhäusern.» Die Vorprüfung des heute vorliegenden Bebauungsplanes durch kantonale Instanzen bestätigt, dass dieses Ziel erreicht wird.

Auch in Kriens selber wurden in den vergangenen Jahren die politischen und planerischen Grundlagen gelegt für das heute vorliegende Projekt. 2011 hat die Stadt für ihr Wachstum die «Strategie der räumlichen Entwicklung» festgelegt. Sie setzt zum Schutz von ökologisch wichtigen Grund- und Landwirtschaftsflächen an den Siedlungsrändern fest, dass ein Wachstum in erster Linie durch «Verdichtung nach Innen» erfolgen soll.

* Diese Dokumente werden aktuell im «Regelwerk LuzernSüd» zusammengetragen. Dazu läuft ein Mitwirkungsverfahren bei LuzernPlus.

Das Verfahren

In Kriens selber war das Areal im Rahmen der letzten Ortsplanungsrevision im Jahr 2013 bereits ein Thema. Damals beantragte der Stadtrat dem Einwohnerrat, das Grundstück in die «Zentrumszone Mattenhof» umzuzonen und ein Hochhaus mit einer Firsthöhe von 80 m – gegenüber der bisher zulässigen Firsthöhe von 45 m – im Bau- und Zonenreglement (BZR) und Zonenplan zu erlassen. Dies vor dem Hintergrund einer schon damals angedachten Eventarena, deren Finanzierung nach dem Modell der Swissporarena über Hochhäuser erfolgen könnte.

Der Einwohnerrat hiess die vorgesehene Umzonung gut. Die Stadt Luzern legte aber dagegen eine Beschwerde beim Regierungsrat ein. Sie erachtete die Verknüpfung zwischen der maximalen Firsthöhe von 80 Metern und einer Nutzung des Grundstücks für eine öffentliche Einrichtung im regionalen Interesse als sachfremd. Vielmehr müsse für die Erhöhung der Hochhaushöhe die städtebauliche Verträglichkeit massgeblich sein.

Der Regierungsrat sistierte die Behandlung der Beschwerde auf Antrag der Stadt Kriens bis heute. Die damals vom Krienser Einwohnerrat beschlossene Umzonung wurde folglich nie rechtskräftig.

Im Auftrag der Initianten wurde währenddessen ein Studienauftrag gestartet, um die städtebauliche Verträglichkeit zu prüfen. In einer ersten Phase sollte die Machbarkeit geprüft

werden. Die Jury, der neben den Investoren und Experten zu einzelnen Fachdisziplinen auch Vertreter von LuzernPlus und der Stadt Kriens angehörten, hatten explizit die Möglichkeit, das Verfahren abzubrechen, sollte sich eine städtebauliche Machbarkeit nicht nachweisen lassen.

Aus 45, teilweise international renommierten Bewerberteams wurden letztlich 8 bestimmt, die sich dieser Aufgabe stellten. Nach einer Analyse der eingereichten Arbeiten kamen sowohl die Jury als auch der Beirat Städtebau LuzernSüd zum Schluss, dass die Pilatus Arena mit Mantelnutzung auf dem Areal Mattenhof städtebaulich machbar sei. Deshalb wurde auch die zweite Stufe des Studienauftrags ausgelöst, in der sich die Teams hauptsächlich mit der Architektur, der Landschaftsarchitektur und der Logistik inklusive Verkehr und Anlieferung befassen mussten. Im Dezember 2017 hat die Jury auch diese Arbeiten umfassend geprüft. Das Projektteam mit den Architekten Giuliani Hönger AG und Vogt Landschaftsarchitekten AG wurde abschliessend zur Weiterbearbeitung empfohlen.

Das Siegerprojekt wurde in der Folge überarbeitet und in das wegleitende «Richtprojekt Architektur» und «Richtkonzept Umgebung / sozialräumliche Aspekte» überführt. Diese Dokumente bildeten nach Einarbeitung zahlreicher Rückmeldungen aus Vorprüfungen und Abklärungen die Grundlage für den heute vorliegenden Bebauungsplan. Um diesen umsetzen zu können, ist darüber hinaus eine Teilzonenplanänderung nötig.

Damit kam das Umzonungsgesuch 2019 in abgeänderter Form mit dem jetzt vorliegenden Projekt erneut vors Parlament. Die Stadt Luzern, die das Land in der Zwischenzeit zum Verkauf freigegeben hat, verzichtete nach dem Parlamentsentscheid auf eine erneute Beschwerde.

Das aktuelle Projekt

Geplant ist eine multifunktionale Veranstaltungsarena mit rund 4'000 Sitzplätzen. Sie weist modernste Event-Infrastruktur auf und kann dank einem geschickt konzipierten Raumprogramm vielfältig genutzt werden:

- Kulturanlässe (Musical, Konzerte, Theater, Comedy)
- Indoor-Sportanlässe (sämtliche Indoor-Sportarten wie Handball, Basketball, Unihockey, Tennis, Badminton, Fechten, Kampfsport, Hallenfussball etc.)
- Messen, Ausstellungen, TV-Shows
- Versammlungen (General- oder Delegiertenversammlungen)

Darüber hinaus ist die Arena so konzipiert, dass sie auch ausserhalb von Events genutzt werden kann. Mit eingefahrenen Tribünenelementen stehen faktisch zwei konventionelle Dreifachhallen zur Verfügung. Sie können namentlich genutzt werden für:

- Schulsport
- Vereinssport
- Hochschulsport
- Leistungssport-Stützpunkte
- Breitensport-Anlässe

Die Arena ist in der Dimension nach umfassenden Vergleichsstudien mit Arenen in anderen Ländern so ausgelegt, dass sie den passenden Rahmen für mittelgrosse Veranstaltungen bildet. Sie erfüllt die Standards heutiger Events, die den Besuchenden ein zeitgemässes Freizeiterlebnis ermöglichen sollen. Dies betrifft nicht nur die eigentliche Eventtechnik (Akustik, Licht) oder VIP-Bereiche (Gastronomie), sondern so stehen im Erdgeschoss Begegnungs- und Gastronomie-Möglichkeiten zur Verfügung. Diese sind durch verglaste Wände von den Aussenräumen her ebenso einzusehen wie die Zuschauerumgänge im Obergeschoss (Stadtbalkon). Die Verbindung von Innen- und Aussenräumen ist Konzept, soll doch die Arena eine prägende Rolle spielen im gesellschaftlichen Leben des Stadtteils Kriens-Mattenhof.

Bestandteil des Gesamtprojektes sind zwei Wohnhochhäuser auf dem Areal. Diese spielen städtebaulich und architektonisch, letztlich vor allem aber in der Finanzierung des Projektes eine tragende Rolle (siehe unten).

In beiden Häusern sind total 415 Wohnungen geplant. 259 (62 %) werden später als Mietwohnungen, 156 (38 %) als Eigentumswohnungen angeboten. Geplant ist die Realisierung von 1.5 – 4.5 Zimmer-Wohnungen sowie modulare Kleinst-Studiowohnungen (Movement). 277 Miet- und Eigentumswohnungen (Eigentumswohnungen ab dem 13. Obergeschoss) sind im Hochhaus direkt am Bahnhofplatz vorgesehen und primär auf Singles und Paare ausgerichtet. 138 Mietwohnungen sind im Haus am Kreisel Mattenhof (Mattenplatz) geplant und sollen neben Singles und Paaren auch Familien und Wohngemeinschaften anziehen.

Der Aussenraum des gesamten Gebäudekomplexes wurde mit besonderer Sorgfalt geplant. Die Initianten waren sich bewusst, dass sie an dieser Stelle eine Verdichtung des Stadtquartiers in hohem Ausmass schaffen und deshalb auch eine hohe Verantwortung tragen. Mit Strassen-Café und Buvette werden der Bahnhofplatz und die Promenade als Verbindung zum Kreisel Mattenhof belebt. Die Erdgeschoss-Zone der Hallenumgebung wird zudem bewusst offen und transparent gestaltet, um so den Bahnhofplatz optisch und erlebnismässig in den Foyerbereich der Halle fortzusetzen. Für die-

sen städtebaulich wichtigen Ansatz nahmen die Initianten sogar (vertretbare) Einschränkungen in der Arenaorganisation in Kauf.

Gebäudehöhe

Die Höhe der Hochhäuser ergibt sich aus den Vorgaben der stadträumlichen Richtlinien LuzernSüd einerseits sowie aus den Berechnungen der Initianten zum Gesamtprojekt andererseits. Der Bebauungsplan sieht am Bahnhof Mattenhof eine Gebäudehöhe von max. 113 m und am Mattenplatz eine Gebäudehöhe von max. 53 m vor. Die obersten 3 Meter sind jeweils ausschliesslich für die Dachnutzung respektive Brüstungen und technische Aufbauen vorgesehen. Dies entspricht gemäss Richtprojekt 36 bzw. 15 Stockwerken. Effektiv betragen die Bauhöhen somit für das Hochhaus am Mattenplatz 50 m und für das Hochhaus am Bahnhofplatz 110 m. Dazu kommen die Elemente der Dachnutzung und technisch bedingte Aufbauten.

Schon das regionale Hochhauskonzept aus dem Jahr 2008 (erneuert 2018) sah an dieser Lage explizit die Möglichkeit eines Hochhauses der Kategorie A (höchste Kategorie) vor. Dieser Schluss ist das Ergebnis umfassender Standortanalysen, die zahlreiche Faktoren (Umgebung, Einsicht, Erschliessung, ÖV-Nähe) miteinbezog. Dazu liegt der Bau eines Hochhauses an dieser Stelle auch auf der politisch gewollten Linie der Stadt Kriens. Diese setzt sich für eine «Verdichtung nach innen» ein, um gewünschtes Wachstum zu erreichen, ohne dass dafür an den Siedlungsrändern wertvolles Kulturland oder ökologisch wichtige Grünflächen überbaut werden müssen.

Beide Hochhäuser haben eine unterschiedliche stadträumliche Funktion. Am Kreisel Mattenhof ist das Pilatus Arena-Hochhaus einer von insgesamt vier Hochpunkten, die den Mattenplatz einfassen. Sie weisen alle eine Höhe von max. 50 Metern auf. Das höhere der beiden Häuser hingegen ist als markanter Akzent des neuen Stadtteils am Bahnhofsplatz, als Ankunftsort und Visitenkarte von Kriens-Mattenhof, geplant.

Die jetzt im Rahmen des Projektes Pilatus Arena geplanten Hochhäuser sind damit Teil der gesamten Entwicklungsplanung in diesem Gebiet und kompatibel mit der Wachstumsstrategie der Stadt Kriens. Sie weichen jedoch sowohl in der Höhe als auch in der Lage vom rechtsgültigen Zonenplan sowie dem Bau- und Zonenreglement ab und bedingen deshalb eine Änderung dieser Rechtsgrundlage. Diese sah bisher ein Hochhaus mit einer Basishöhe von 45 m bzw. maximalen Höhe von 80 m vor. Jetzt sind es 53 und 113 m. In allen Entwicklungsphasen sowie bei der öffentlichen Auflage waren die Gebäudehöhen stets kritisch hinterfragt worden. Letztlich aber wurde sie politisch von der grossen Mehrheit mitgetragen, weil die sich daraus ergebenden Chancen überzeugten.

Verkehrsfragen

Fragen zur Erreichbarkeit des Gesamtkomplexes und damit Verkehrsfragen im weitesten Sinne wurden von den Initianten vertieft geprüft. Im Mobilitätskonzept als Bestandteil des Bebauungsplans Pilatus Arena wird aufgezeigt, wie die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden geführt werden und wie das zu erwartende Verkehrsaufkommen bewältigt werden soll.

Ein wichtiger Vorteil ist dabei die hervorragende Erschliessung des Areals insbesondere mit dem ÖV (Bahnhof Kriens-Mattenhof) und für den Langsamverkehr. Die Pilatus Arena liegt direkt am Veloschnellweg aus/nach der Stadt Luzern. Die Fortsetzung Richtung Horw/Hergiswil ist konzeptionell angedacht und floss in die Planung des Vorplatzes mit ein. Bezüglich der Veloparkierung bei der Halle sind die stadträumlichen Richtlinien massgeblich. Geplant sind insgesamt 1’549 Veloabstellplätze. Damit ist das Angebot an Veloabstellplätzen sowohl für die Wohnungen als auch für Veranstaltungen sehr gut und braucht den Vergleich zu Swissporarena, Krauerhalle oder Stadion Kleinfeld nicht zu scheuen.

Für Besuchende, die mit dem Auto zu Anlässen in der Pilatus Arena anreisen, stehen im Mattenhof, beim LUK-Center und beim Pilatusmarkt drei grosse Parkhäuser zur Verfügung. Dazu sind auch Parkplätze auf der nahen Allmend Bestandteil des Verkehrskonzeptes. Ergänzend dazu wird die Stadt Kriens im Rahmen des Bewilligungsfahrens zusätzliche Auflagen machen. So etwa soll ein Verkehrsdienst bei Events Verkehrsbelastungen des angrenzenden Quartiers Kuonimatt vermeiden.

Finanzierung und Betrieb

Die Erstellungskosten der Pilatus Arena betragen rund 39 Mio. Franken. Die Finanzierung des Gesamtprojekts ist aber durch die privaten Initianten abgesichert. Genauso wie auch der Betrieb, der später ohne Subventionen der öffentlichen Hand auskommen muss.

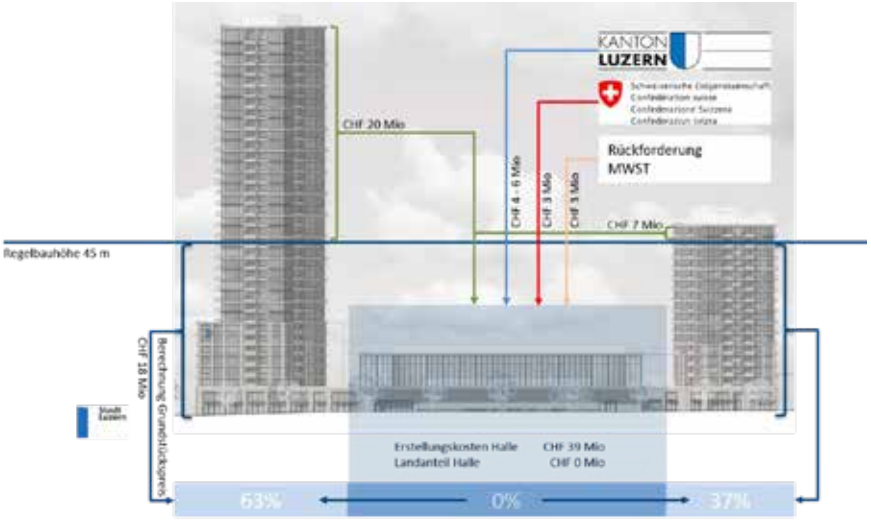
Die Finanzierung der Baukosten basiert auf dem Grundsatz einer «Mantelnutzung»: Der Ertrag aus der Nutzung von Wohn- und Gewerbeflächen wird eingesetzt, um den Bau der Halle zu finanzieren. Der Gesetzgeber sieht explizit die Möglichkeit vor, den Bau einer Infrastruktur für die Öffentlichkeit auf diesem Weg zu fördern. Ein vergleichbares Model kam unter anderem schon beim Bau der Swissporarena auf der Luzerner Allmend zum Einsatz.

Eine wichtige Rolle in der Finanzierung spielt die Unterstützung durch Bund und Kanton. Der Kanton Luzern, Swisslos-Lotterieerträge sowie Beiträge des Bundes aus dem Nationalen Sportanlagenkonzept (NASAK) reduzieren die zu deckenden Investitionskosten. Bund und Kanton engagieren sich für die Pilatus Arena mit über 10 Mio. Franken, weil sie überzeugt sind von deren Erfolgsaussichten im nationalen Eventhallen-Wettbewerb.

Die verbleibenden Kosten müssen durch Vermietung und Verkauf von Wohn- und Gewerbeflächen in den beiden Wohnhäusern erwirtschaftet werden. Damit diese Rentabilitätsrechnung stimmt, mussten die Initianten die Zahl der Wohnungen erhöhen. Weil auf dem zur Verfügung stehenden Areal nur eine Erweiterung in die Höhe möglich ist, kam so auch die Höhe des Wohnhochhauses zu Stande.

Die Betreibergesellschaft muss den Betrieb der Eventhalle (Unterhaltskosten, Betriebskosten) decken können. Dass dies möglich ist, zeigt der Businessplan der Pilatus Arena AG, der über die ersten 10 Betriebsjahre erstellt und von einem unabhängigen Wirtschaftsprüfungsinstitut als marktgerecht und tragfähig beurteilt wurde. Den Berechnungen zugrunde liegt ein vorsichtig-konservatives Belegungs-Szenario.

Damit ist die Pilatus Arena wirtschaftlich tragfähig. Sie wird ohne Mittel der Stadt Kriens gebaut und später kostendeckend und selbstständig ohne jegliche Zuschüsse der öffentlichen Hand betrieben werden.



Mehrwertabgabe

Wie bei allen Arealen, für die eine Bebauungsplanpflicht besteht, ist auch bei beim Bau der Pilatus Arena eine Mehrwertabgabe fällig. Diese geht zurück auf die Revision des Raumplanungsgesetzes im Jahr 2018, die Kantone und Gemeinden verpflichtet, den durch eine Um- oder Einzonung entstehenden Gewinn teilweise für die öffentliche Hand abzuschöpfen. Das Geld dieser Mehrwertabgabe soll dazu verwendet werden, entweder Rückzonungen von Bauland zu entschädigen, Infrastrukturbauten zu erstellen oder aber für die Gestaltung öffentlicher Plätze und Pärke einzusetzen.

Dies ist nun auch bei der Pilatus Arena der Fall. Allerdings gibt es schweizweit noch keine Vergleichsbeispiele mit Mehrwertabgaben für eine Sport- oder Kulturstätte von regionaler / nationaler Bedeutung. Damit trotzdem eine unabhängige und objektive Ermittlung des Mehrwertes gewährleistet wird, hat die Stadt Kriens ein qualifiziertes Gutachten bei einem anerkannten Bewertungsunternehmen sowie ein Zweitgutachten zur Plausibilisierung eingeholt.

Der in diesen Gutachten ermittelte Mehrwert (rund 1.3 Mio. Franken) wurde nach der ersten Lesung im Einwohnerrat in Verhandlungen zwischen der Stadt Kriens und den Initianten auf die Maximalforderung des Parlamentes von 5.675 Mio. Franken

erhöht. Grundlage dazu bildeten der Wert der dank höherer Bauweise zusätzlich möglichen Wohnungen. Zu diesem Schritt waren die Initianten bereit, um die zentrale Gelingensbedingung aus dem Parlamentsbetrieb zu erfüllen.

Eingesetzt werden soll das Geld u.a. für den Bau einer Freizeitanlage nach dem Vorbild der Langmatt im Obernau. Dieser könnte auf dem Areal Grabenhof (und damit in umittelbarer Nähe zur Arena) realisiert werden. Die Stadt Kriens hat zu diesem Zweck mit der Grundeigentümerin, der Stadt Luzern, eine Absichtserklärung unterzeichnet. Diese sieht die weitere gemeinsame Entwicklung des Grabenhof-Areals vor. Teile aus der Mehrwertabgabe fliessen zudem in die Verbreiterung des heute im Bau befindlichen Bahnhofplatzes (Abdeckung Ringstrasse).

Visualisierung der Initianten: Blick auf die Pilatus Arena vom Kreisel Mattenhof her. Die Ringstrasse führt zwischen dem bestehenden Mattenhof-Quartier und dem geplanten Projekt unter dem Bahnhofplatz Richtung Allmend.

Fachbegriffe

Bebauungsplan

Bebauungspläne sind wertvolle Instrumente der Raumordnung und Siedlungsentwicklung. Sie ermöglichen es, mit massgeschneiderten Lösungen auf komplexe (Überbauungs-) Aufgaben zu antworten. Werden mit diesem für den Auftraggeber sehr aufwändigen Verfahren Vorteile für das Siedlungsbild und die Gestaltung der Umgebung erzielt, können Bewilligungsbehörden damit aufgrund einer Gesamtbeurteilung in Einzelfragen auch von den Bestimmungen der Bauordnung abweichen. Neben der Anordnung der Bauten, der Art und dem Mass der Nutzung enthalten Bebauungspläne auch Aussagen darüber, wie die einbezogenen Grundstücke zu erschliessen und die Umgebung zu gestalten sind.

Teilzonenplanrevision

Die Ortsplanung ist das wichtigste Instrument von Gemeinden, um die zukünftige Entwicklung und damit ihr Wachstum zu steuern. In Kriens trat die letzte neue Ortsplanung im Jahr 2013 in Kraft und fand unter umfassendem Einbezug der Bevölkerung und weiterer Kreise statt. Der Start einer nächsten Gesamtrevision ist für 2021 geplant.

Kommt es zu einer Teilrevision, betrifft dies in erster Linie Areale oder Grundstücke, für die entweder neue Projekte entwickelt wurden, die eine Umnutzung nötig machen, oder für die bei der letzten Gesamtrevision keine abschliessende Regelung gefunden wurde.

Jede (Teil-)Revision der Ortsplanung läuft nach demokratisch klar festgelegten Schritten ab und umfasst in jedem Fall auch ein Mitwirkungsrecht der Bevölkerung.

Visualisierung der Initianten: Blick auf die Pilatus Arena vom Bahnhofplatz Mattenhof her. Die zwei Wohnhäuser, dazwischen die Halle. Rechts noch sichtbar die Mattenhof-Bauten entlang der Ringstrasse.

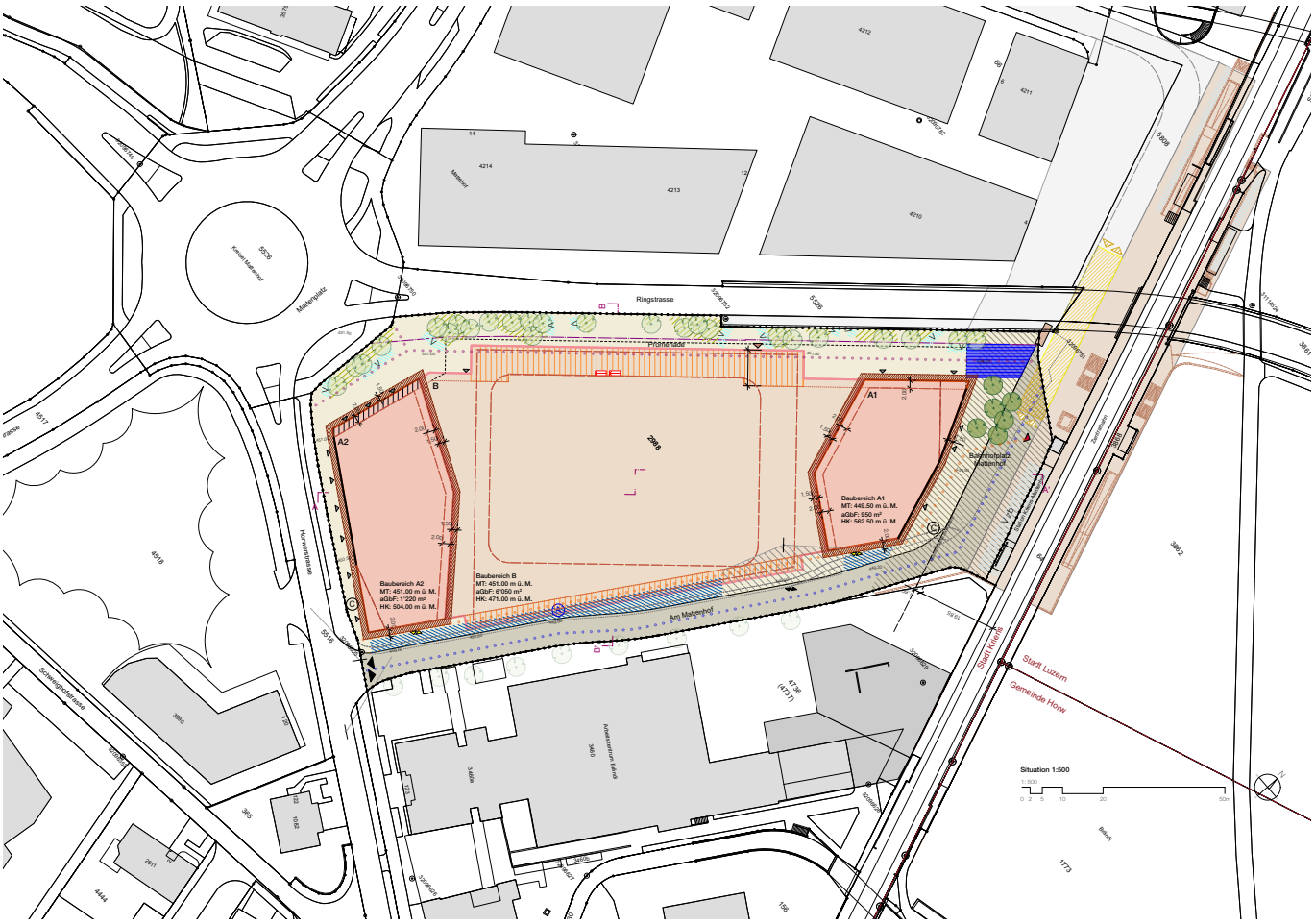
Die Würdigung durch den Stadtrat

- **Der Bebauungsplan Pilatus Arena stimmt mit den Vorstellungen der übergeordneten Planungen überein.**
  - Kanton Luzern: kantonaler Richtplan und dem dort festgelegten Entwicklungsschwerpunkt LuzernSüd sowie dem Agglomerationsprogramm der 2. und 3. Generation
  - Regionale Planungen gemäss Hochhauskonzept
  - Grundkonzept Verkehr LuzernSüd und den stadträumlichen Richtlinien Mattenplatz

- **Der Bebauungsplan Pilatus Arena ist auf die gewünschte Entwicklung der Stadt Kriens ausgerichtet.**
- **Es ist ein überzeugendes und durchdachtes Projekt in sportlicher, städtebaulicher und wirtschaftlicher Hinsicht.**
- **Die Pilatus Arena bietet für die Region zahlreiche Chancen.**
  - Die Zentralschweiz erhält die seit langem fehlende Infrastruktur einer mittelgrossen und modernen Halle / Arena.
  - Durch die Pilatus Arena wird eine öffentliche Infrastruktur für die Zentralschweizer Bevölkerung mit einem breiten Angebot zur Verfügung gestellt.
  - Die Pilatus Arena liefert Impulse für die gesamte Region (Topanlässe mit nationaler und internationaler Ausstrahlung, zusätzliche Hotelübernachtungen und Umsätze für Tourismus, Gastronomie, Gewerbe und Handel)
  - Die Positionierung von Kriens, Luzern und der gesamten Region Zentralschweiz wird im nationalen Standortwettbewerb nachhaltig gestärkt.
- **Bund, Kanton sowie die K5-Gemeinden stehen hinter dem Projekt, nationale Sportverbände haben ihre Unterstützung zugesichert. Die Halle entspricht also einem ausgewiesenen Bedürfnis.**
- **Das Projekt überzeugt aus Sicht Raumplanung und Städtebau.**
  - Toplage für eine publikumsintensive Einrichtung von öffentlichem Interesse, die verkehrstechnisch ideal erschlossen ist (S-Bahn, Bus, Freigleis, Nähe Autobahnanschlüsse)
  - Attraktive Aussenräume, gut gestalteter öffentlicher Raum mit hoher Aufenthaltsqualität inklusive Begrünung des Hallendachs
  - Wichtiger Entwicklungsimpuls für die Areale um den Mattenplatz
  - Klimaziele werden dank den 2000-Watt-Vorgaben nachhaltig gefördert
- **Die Mehrwertabgabe wird am Ort bzw. in der Nähe reinvestiert.**
- **Die Arena wird zum Treffpunkt für verschiedene Sportarten (Breiten- wie Spitzensport) und Ausbildungsort für junge Sportler. Die Möglichkeit der Hallennutzung für Schul- und Hochschulsport und durch viele regionale Sportclubs sind weitere Chancen des Projektes.**
- **Die Wohnungen sind ausschliesslich in den beiden Wohntürmen platziert und werden dank Aussicht und Lage eine hohe Wohnqualität aufweisen.**
- **Einnahmen für die Stadt Kriens durch Grundstückgewinn- und Handänderungssteuern, Mehrwertabgabe, Billettsteuern und Tourismusabgaben bei Hotelübernachtungen.**

Bebauungsplan «Pilatus Arena»

Situationsplan



Genehmigungsinhalte

- Bebauungsplanperimeter, gemäss Art. 2 SBV

Baubereiche

- Baubereiche A1 und A2 (Hochhäuser), gemäss Art. 9 SBV
- Baubereich B (Sport- und Eventhalle), gemäss Art. 9 SBV
- Bereich Dachnutzung, gemäss Art. 14 SBV
- Bereich Dachgestaltung, gemäss Art. 14 SBV
- HK 556.50 — Höhenkote HK in Meter über Meer, gemessen bis zum höchsten Punkt des Gebäudes, gemäss Art. 9 SBV
- Auskragungen / "Stadtbalkon", gemäss Art. 7 SBV
- Baubereiche für Balkone, gemäss Art. 9 SBV
- Bereich Bahnhof Matterhof, gemäss Art. 22 und 22 SBV
- Linie Besetzungsreversbereich, gemäss Art. 8 SBV
- Pflichtbaulinie und -bereich, gemäss Art. 7 SBV

Erschliessung

- Hauptzugang Sport- und Eventarena (Lage schematisch), gemäss Art. 12 und 18 SBV
- Hauszugänge (Wohnen/Gewerbe) (Lage schematisch), gemäss Art. 12 und 18 SBV
- Haupterschliessung ab Horwerstrasse, gemäss Art. 18 SBV
- Zu- und Wegfahrt Einstellhalle (Lage schematisch), gemäss Art. 18 SBV
- Zu- und Wegfahrt zur Einstellhalle für Velos (Lage schematisch), gemäss Art. 18 SBV
- Öffentliche Fusswegverbindungen mit Zweiradverkehr (Lage schematisch), gem. Art. 20 SBV
- Öffentliche Fusswegverbindungen (Lage schematisch), gem. Art. 20 SBV
- Öffentliche Radwegverbindung (Lage schematisch), gemäss Art. 20 SBV
- Entsorgungsanlagen (Unterflur-Wertstoff-Entsorgungsstelle / Anzahl und Lage schematisch), gemäss Art. 26 SBV
- Fluchtwege aus Tiefgarage (Lage, Geometrie und Anzahl schematisch)
- Bereiche leichte Zweiräder (Velos) (Lage schematisch), gemäss Art. 9 SBV
- Bereiche Mixed Zone mit Verortung Anlieferung (Lage schematisch), gemäss Art. 11 SBV
- Bereich Bushaltestelle (Lage schematisch), gemäss Art. 17 SBV
- 451.00 — Kote Massgebendes Terrain MT im Meter über Meer, gemäss Art. 10 SBV
- Retentionsanlage (Lage und Geometrie schematisch), gemäss Art. 26 SBV

Freiraum

- Öffentliche Bereiche (Fuss- und Veloverkehr), gemäss Art. 20 SBV
- Erschliessungsflächen, gemäss Art. 17 und 20 SBV
- Begrünungsbereiche (Lage und Ausdehnung schematisch), gemäss Art. 21 und 22 SBV
- Baumgruppe mit grosskronigen Bäumen (Lage schematisch), gemäss Art. 22 SBV
- Bäume / Gehölze (Anzahl Bäume und Lage schematisch), gem. Art. 22 SBV

Wegleitender Inhalt

- Baulinie Rücksprünge gemäss Richtprojekt (Lage schematisch), gemäss Art. 9 SBV
- Dachaufsicht / Fassadenlinie gemäss Richtprojekt (Lage schematisch)
- Aussenkante Untergeschoss gemäss Richtprojekt (Lage schematisch)
- Fussabdruck Erdgeschoss gemäss Richtprojekt (Lage schematisch)

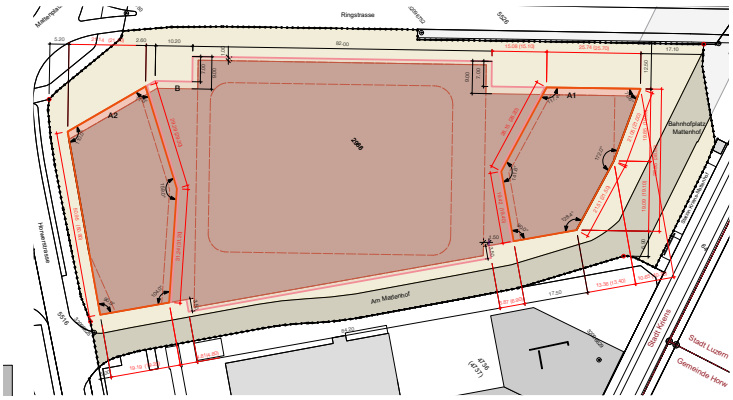
Wegleitender Inhalt

- Baulinie Rücksprünge gemäss Richtprojekt (Lage schematisch), gemäss Art. 9 SBV
- Dachaufsicht / Fassadenlinie gemäss Richtprojekt (Lage schematisch)
- Aussenkante Untergeschoss gemäss Richtprojekt (Lage schematisch)
- Fussabdruck Erdgeschoss gemäss Richtprojekt (Lage schematisch)

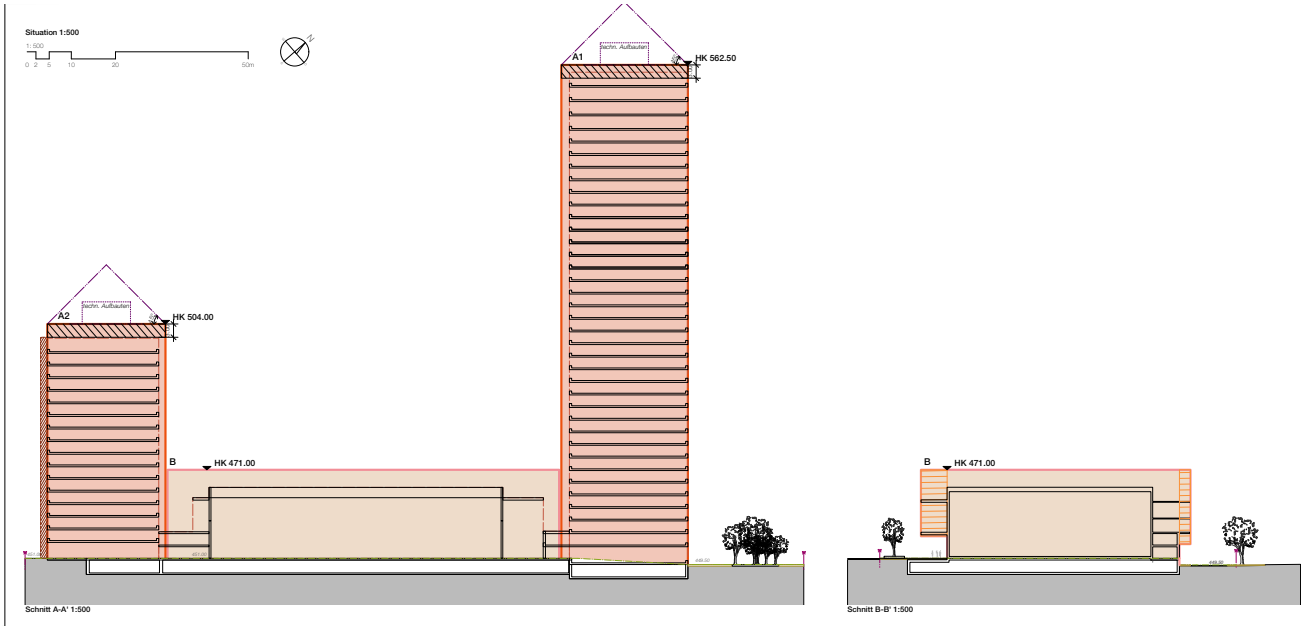
Orientierender Inhalt

- Gemeindegrenze
- Parzellengrenzen bestehend
- Gebäudefläche gemäss Richtprojekt Architektur
- Sichtlinie u. Sichtbereiche Zu- und Wegfahrt Horwerstrasse / Einstellhalle (Lage schematisch)
- Bahnhof Matterhof: neues Perrondach
- Bahnhof Matterhof: neue Führung Fuss-/Radverkehr
- Unterstand Bushaltestelle (Lage und Grösse schematisch)
- Volumenstudie Brändi
- Interessenslinie Bahnhof / Zentralbahn zb
- Bereich Bushaltestelle, ausserhalb Perimeter
- Zu- und Wegfahrten Bushaltestelle
- Zu- und Wegfahrten ab Nidfeldstrasse (Südallee)
- Zugang Bahnhof
- V zb / V — Abstellplätze leichte Zweiräder (Velo) zentralbahn
- Erschliessungs- und Aufenthaltsflächen ausserhalb Perimeter
- Strassenführung bestehend

Bemassungsplan 1:500 mit Fussabdruck Richtprojekt Architektur

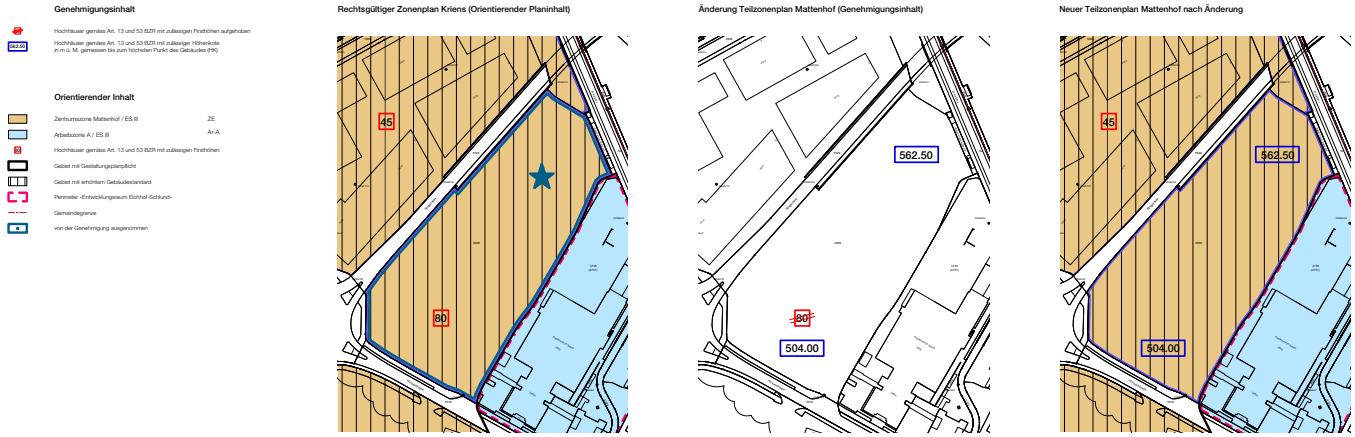


Schnittplan



Hinweis

Alle Planunterlagen und Dokumente sind ergänzend im Grossformat verfügbar im Internet (kriens.ch/abstimmung) oder im Auflageordner



Anpassung BZR Art. 13 Zentrumszone Mattenhof ZM

Das Bau- und Zonenreglement (BZR) der Stadt Kriens wird wie folgt angepasst:

Art. 13 Zentrumszone Mattenhof ZM

1 Für die Zentrumszone Mattenhof gilt eine Gestaltungsplanpflicht, auf der Parzelle Nr. 2988 gilt nur eine Bebauungsplanpflicht.

2 Im Rahmen des notwendigen Gestaltungs- resp. Bebauungsplanes ist ein städtebaulich attraktives Projekt mit einer hohen Verdichtung anzustreben. Der Gemeinderat kann dies mit Mindestbaumassen sicherstellen.

3 In der Zentrumszone Mattenhof ZM sind zulässig:

- Wohnungen, die über einer Fassadenhöhe von 4 Metern liegen;
- In den im Zonenplan festgelegten Bereichen sind folgende Hochhäuser im Rahmen der Anforderungen gemäss Art. 53 BZR zulässig:
- im Bereich östlich der Nidfeld- und Horwerstrasse maximal 2 Hochhäuser bis 45 m Firsthöhe,
- auf der Parzelle Nr. 2988 ein Hochhaus (Ausrichtung zum Mattenplatz) mit einer maximalen Höhenkote gemessen bis zum höchsten Punkt des Gebäudes (HK) von 504.00 m ü. M.; die Gemeinde kann ein zweites Hochhaus (Ausrichtung Bahnhofplatz) mit einer maximalen HK bis zu 562.50 m ü. M. bewilligen, wenn auf dieser Parzelle eine öffentliche Einrichtung von regionalem Interesse realisiert wird,
- im übrigen Bereich sind Hochhäuser zulässig, wenn die Anforderungen gemäss Art. 53 BZR erfüllt sind und wenn dies das Gesamtkonzept gemäss Art. 20 vorsieht,
- auf der Parzelle Nr. 2988 ist zusätzlich eine Sport- und Eventhalle zulässig.

Die Verhandlungen im Einwohnerrat

Der Krienser Einwohnerrat hat sich mehrmals mit dem Projekt der Pilatus Arena auseinandergesetzt. Zuletzt behandelte er in zwei Lesungen den heute vorliegenden Gestaltungsplan und die Teilzonenplanrevision.

Dabei war sich der Einwohnerrat seiner grossen Verantwortung sehr wohl bewusst und behandelte das Geschäft in Kommissionen, Fraktionen und letztlich auch in der Ratsdebatte vertieft.

Schon in der ersten Lesung im November 2019 zeigten sich die Mitglieder des Parlamentes grundsätzlich positiv gestimmt. Sie würdigten die lange und seriöse Vorarbeit der Initianten genauso wie auch die Tatsache, dass sich das Projekt gut in die langfristige Krienser Stadtplanung für das Gebiet am Bahnhof Kriens-Mattenhof eingliedere.

In den Verhandlungen des Parlaments wurden fünf Anträge zu den Sonderbauvorschriften angenommen. Diese betreffen die Regelung des Eventverkehrs mit Lastwagen und Bus, das elektronische Parkleitsystem, das datengestützte Controlling und Monitoring sowie die Erhöhung der Zahl der Veloabstellplätze (Total: 1'549). Weitere Fragen, die in der Parlamentsdebatte angeschnitten wurden, konnten von den Initianten oder vom Stadtrat im Nachgang überzeugend angepasst oder beantwortet werden. Dazu gehören Spiel- und Freizeitflächen auf dem Areal, die Idee eines Raumes für die Quartierbevölkerung im Erdgeschoss sowie die Strategie zum Umgang mit der Realisierung von Spiel- und Freizeitflächen auf dem Areal Grabenhof.

Zur gesetzlich geforderten Mehrwertermittlung und dessen vertraglichen Regelung wurden sieben Bemerkungsanträge angenommen. Der für die zweite Lesung verlangte Berechnungsnachweis der Gebäudehöhen lag in Form der Mehrwertermittlung und des Businessplans vor. In diesen Dokumenten sind die Mehrwerte aus der Differenz der Hochhaushöhen, die Baukosten der Arena sowie die Betriebseinnahmen und –ausgaben transparent dargestellt.

Im Hinblick auf die zweite Lesung war das Geschäft nochmal öffentlich aufgelegt worden. Die dort eingereichten Rückmeldungen und Einsprachen wurden mit Blick auf die zweite Lesung vom 28. Juni ins Gesamtprojekt eingearbeitet.

Mit der SVP, FDP, CVP/JCVP, SP und Grüne/GLP begrüssten alle Parteien des politischen Spektrums das Projekt insgesamt. Zwar meldeten SP und Grüne Bedenken an bezüglich der Grösse und der Verdichtung. Letztlich aber sahen auch sie zusammen mit den bürgerlichen Parteien deutlich mehr Chancen als Risiken im Projekt.

Zahlreiche Sprechende im Parlament beleuchteten das Projekt aus verschiedenen Blickwinkeln. Die neue Infrastruktur, die Kriens erhalten würde, sei für Kriens im Gesamtpaket interessant. Das Projekt sei städtebaulich ein Leuchtturm und in der vor 10 Jahren festgelegten Entwicklungsstrategie der Stadt Kriens gut eingebettet. Das Projekt habe das Potenzial, um das neue Quartier aufzuwerten und damit für die Stadt Kriens insgesamt zu einem wichtigen Standortfaktor zu werden. Dazu sei das Projekt auch wirtschaftlich langfristig interessant. Neben Aufträgen in der Bauphase würde der Eventbetrieb auch lokalen Firmen Auftragspotential verschaffen. Nachhaltige Effekte für Kriens seien zudem aus den Steuererträgen zu erwarten.

Für möglicherweise kritische Aspekte des Gesamtprojektes wie etwa den Verkehr oder die sozialräumliche Entwicklung seien Lösungsansätze vorhanden, die den Mut rechtfertigen würden, das Projekt zu unterstützen. Umso mehr, als Kriens ohne finanzielles Engagement und ohne finanzielles Risiko zu dieser Infrastruktur kommen könnte.

Ablehnend-kritisch setzte sich ein Einzelsprecher im Parlament aus dem Lager der Grünen mit dem Projekt auseinander. Das Projekt sei überrissen gross, die Besiedlung zu dicht, zu viele Fragen seien ungelöst.

Letztlich aber stimmte das Parlament mit 25 Ja und nur einer Gegenstimme bei zwei Enthaltungen dem Beschlussestext und damit dem Bebauungsplan und der Teilzonenplanänderung zu. Damit würdigte das Parlament auch, dass es den Initianten und dem Stadtrat mit Blick auf die zweite Lesung gelungen war, wesentliche Verbesserungen am Gesamtprojekt anzubringen. Diese betrafen die deutliche Aufstockung der Mehrwertabgabe.

In diesem Zusammenhang wurde auch die einzige, bis dahin nicht bereinigte Einsprache gegen das Projekt behandelt. Sie nahm in drei Anträgen insbesondere Fragen der Parkierung und des Suchverkehrs im Quartier auf. Die Anliegen der Einsprechenden flossen teilweise in die Dokumente (eine Präzisierung der Sonderbauvorschriften) ein. Eine zweite Forderung der Einsprechenden (jene nach einer Anpassung des Parkierungskonzeptes) wurde vom Parlament abgelehnt, eine andere gar nicht behandelt, weil die entsprechenden Dokumente in Zusammenhang mit dem Bebauungsplan nur ergänzend orientierenden Charakter hatten und damit die aufgeworfene Frage gar keinen direkten Zusammenhang mit der Pilatus Arena hatte.

Unerledigte Einsprachen

Im Rahmen der öffentlichen Auflagefrist sind insgesamt vier Einsprachen und zwei Stellungnahmen eingegangen. Zu den Einsprachen wurden im Sinn von § 62 Abs. 1 PBG Einspracheverhandlungen geführt, mit dem Ziel, eine gütliche Einigung zu erreichen. Drei Einsprachen konnten gütlich erledigt werden.

Die letzte verbliebene Einsprache von Gewerbebauten TPC AG und AVI GmbH, vertreten durch Annatina Caviezel, Theodor Praloran, Fredy Fuchs und Jochen A. Caviezel wurde dem Einwohnerrat zur Bearbeitung unterbreitet.

Antrag 1

Im Bebauungsplan ist für das geplante Bauprojekt eine genügende Anzahl von Parkplätzen gemäss Parkplatzreglement vorzusehen.

Begründung

- Es wird mit unterschiedlichen Ellen gemessen: Als im Jahr 1997 der Bau Media Markt realisiert wurde, musste die Einsprecherin dazu rund 240 Parkplätze erstellen. Dazu waren ein Parkplatzkonzept und eine Verkehrsanalyse erforderlich. Für den Bau an der Industriestrasse 7/9 (Prodega) waren gemäss Parkplatzreglement 152 Parkplätze erforderlich. Die betriebsnotwendige Anzahl Parkplätze für das 69-Zimmer Hotel Ibis (Industriestrasse 13) beträgt rund 50 Stk. Vorsorglich wird eine Verletzung des Rechtsgleichheitsgebots geltend gemacht.
- Fehlende Parkplätze bedeuten noch nicht, dass die Pilatusarena nicht mit dem Fahrzeug aufgesucht wird, zumal sich das Grossbauprojekt am Kreisel Mattenhof befindet, welcher Hauptzubringer der Autobahn Luzern und zentraler Verteilerknoten für die übergeordneten Verkehrsbeziehungen ist. Mit dem Standort der Grossüberbauung in unmittelbarer Nähe zum Autobahnanschluss ist es nur die logische Konsequenz, dass von dieser Seite her das Areal mit dem Auto aufgesucht wird. Bei FCL- Spielen ist das Ticket für den ÖV dabei. Trotzdem kommen immer noch sehr viele Besucher mit dem eigenen Fahrzeug, dies, obwohl eine eigene Haltestelle vorhanden ist.
- Die Nachfrage nach Parkplätzen in unserer Umgebung ist gross, zahlreiche Arbeitstätige reisen von weiter liegenden Gemeinden an und sind auf einen Parkplatz angewiesen, trotz S-Bahn-Station in unmittelbarer Nähe. Zahlreiche Arbeitstätige sind auch aus beruflichen Gründen (Aussendienst) auf ein Fahrzeug angewiesen. Diverse zu uns gelangende Anfragen nach Parkplätzen auch von nebenliegenden Quartieren zeigen auf, dass Parkplätze klar ein Bedürfnis sind und dies, obwohl die neu erstellten Bauten aktuell nur teilvermietet sind. Der Druck auf unsere Parkplätze steigt mit jeder Bautätigkeit in der Nachbarschaft, welche ohne oder mit wenig Parkplätzen auskommen muss.
- Fehlende Parkplätze sind auch keine Garantie für weniger Verkehr (Suchverkehr, Bring- und Holservice, z.B. auch für Schulkinder, für welche die Sporthalle auch zur Verfügung stehen soll).
- Laut Mobilitätskonzept sollen für Besucher der Pilatusarena die Parkplätze in den Einstellhallen des LUK Centers (Entfernung ca. 900m), auf der Allmend (Entfernung ca. 1km) oder im unmittelbar in der Nachbarschaft stehenden Parkhaus Mattenhof zur Verfügung stehen. Wie viele Parkplätze im Parkhaus Mattenhof den Besuchern der Sportarena zur Verfügung stehen, ist nicht ausgewiesen. Weiter ist vorgesehen, dass das Parkhaus Pilatusmarkt ausserhalb der Ladenöffnungszeiten benutzt werden kann und dazu ein Shuttleservice angeboten würde.
- Der Mangel an Parkplätzen bei der Pilatusarena wirkt sich aber zwangsläufig auf unser Areal aus. Sollten auf der Allmend und der Pilatusarena gleichzeitig Events stattfinden, würde sich die Lage noch mehr verschärfen. Die Distanz zu unserem Areal mit diversen Aussen-Parkplätzen und Einstellhallen ist deutlich geringer als die erwähnten Parkhäuser, von wo aus man teilweise noch mit S-Bahn oder Shuttelbus anreisen müsste. Es ist offensichtlich, wo die Besucher, welche von der Autobahn her anfahren, als erstes parkieren werden oder eine Parkplatzmöglichkeit suchen werden. Unser Quartier liegt zwischen Pilatusarena und Autobahnanschluss und ist ein paar Schritte von der Pilatusarena entfernt.
- Laut Sonderbauvorschriften ist für den Eventverkehr ein Parkleitsystem vorzusehen. Dies reicht aber nicht aus, um Fremdparkierer von unserem Quartier fernzuhalten. Betroffen sind nicht nur die Aussen-Parkplätze, sondern auch die Parkplätze in den Einstellhallen. Die beiden Einstellhallen an der Industriestrasse 7/9 und 15 sind für Besucher und Mieter der Liegenschaften angelegt und nicht für die Öffentlichkeit. Entsprechend bestehen vertragliche Verpflichtungen für die Anzahl der zur Verfügung stehenden Parkplätze. In der Einstellhalle an der Industriestrasse 7/9 müssen sämtliche Innen-Parkplätze nachts exklusiv für die Mieter zur Verfügung stehen (Wohnungen und Clubbesucher).
  - Wohl entspricht es einer wachsenden Tendenz, wonach urbane Bevölkerungsgruppen vermehrt auf eigene Autos verzichten und eine Kombination aus ÖV-Nutzung, Carsharing und Veloverkehr bevorzugen. Aufgrund der Lage des Areals (A2 Anschluss in 1.5km) ist die Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr jedoch attraktiv.
  - Es darf nicht zulässig sein, dass für ein Grossprojekt die Nutzungsmöglichkeiten voll ausschöpft werden, wenn sich dadurch übermässige Probleme für die umliegenden Parzellen hinsichtlich Verkehrsaufkommen bzw. Fremdparkierung ergeben.

Stellungnahme der Stadt Kriens

- Das grosse Entwicklungspotenzial im Gebiet LuzernSüd erfordert eine umfassende Auseinandersetzung mit den verkehrlichen Auswirkungen des Wachstums. Aufgrund des bereits heute zu den Hauptverkehrszeiten stark ausgelasteten Strassennetzes, und da ein Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen nicht möglich ist, müssen Massnahmen an der Quelle (über die Anzahl Parkplätze) ergriffen und alternative Mobilitätsformen gefördert werden.
- Es wird eine reduzierte Parkplatzanzahl von insgesamt 200 Parkplätzen in erster Linie für die Bewohnenden sowie Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe im Bebauungsplanperimeter bereitgestellt. Die Bedingungen für einen reduzierten Parkplatzbedarf sind insbesondere aufgrund der ausserordentlichen Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs durch den direkt angrenzenden Bahnhof Mattenhof gegeben. Bei Veranstaltungen in der «Pilatus Arena» bestehen genügend öffentliche Parkierungsanlagen in unmittelbarer Nachbarschaft (Parkhaus Mattenhof), an der Nidfeldstrasse (LUK Center) und auf der Allmend. Zusätzlich kann z.B. auf das Parkhaus Pilatusmarkt ausserhalb der Ladenöffnungszeiten ausgewichen, und von dort aus ein Shuttlebus zur «Pilatus Arena» genutzt werden.
- Das Mobilitätskonzept weist nach, wie das durch das Areal der «Pilatus Arena»

generierte Verkehrsaufkommen bewältigt werden kann.
- Die geplante Anzahl Parkplätze und das Mobilitätskonzept wurden von kantonaler Seite bestätigt und entsprechen den Vorgaben der stadträumlichen Richtlinien Mattenplatz und des Grundkonzepts Verkehr LuzernSüd.

Antrag 2

Eventualiter seien die Sonderbauvorschriften des Bebauungsplans in Art. 16 (Mobilitätskonzept) im Sinne der nachstehenden Begründung zu ergänzen, sodass bei negativen Auswirkungen wie Fremdparkieren oder Littering auf das angrenzende Gebiet organisatorische oder bauliche Massnahmen vom Betreiber verlangt werden müssen.

Begründung der Einsprache
- Bereits im Mitbericht haben wir gefordert, dass verbindliche Massnahmen getroffen werden, um Fremdparkierer aus unserem Quartier fern zu halten und zwar auf eine Weise, die die Zufahrt für die berechtigten Parkierer (z.B. auch Kundschaft) nicht behindert oder abschreckt. In Bezug auf die Aussenplätze fragt sich, wie der Schutz von Fremdparkierern ohne bauliche Massnahmen umgesetzt werden soll. Auch bei der Einstellhalle an der Grabenhofstrasse 1, welche nur unseren Mietern zur Verfügung steht, besteht ungehindert Zufahrt. Wir haben deshalb darum ersucht, entsprechende Massnahmen in die Planung miteinzubeziehen. An der öffentlichen Veranstaltung vom 5. Februar 2019 wurde dies von uns bereits vorgebracht. Es wurden Massnahmen versprochen, ohne diese jedoch zu konkretisieren. Es werden künftig aber bauliche Massnahmen nötig sein, um Fremdparkierer fernzuhalten. Der Stadtrat hat in seiner Antwort in der Vernehmlassung (Mitwirkungsbericht) darauf hingewiesen, dass bei negativen Auswirkungen auf das umliegende Gebiet organisatorische oder bauliche Massnahmen wie z.B. Schrankenanlagen vom Betreiber verlangt werden können. Diese Aussage wurde aber nicht in die Sonderbauvorschriften aufgenommen. Nebst Problemen mit Fremdparkierern sehen wir uns auch mit Litteringproblemen konfrontiert. Wir verlangen diesbezüglich klare Auflagen an die Betreiberin der Eventhalle.
- Nachdem nun in Art. 18 der Sonderbauvorschriften ein Parkleitsystem als zwingende Vorgabe aufgenommen wurde, muss auch eine entsprechende Massnahme für das Verhindern von Fremdparkierern zwingend und in verbindlicher Weise in die Sonderbauvorschriften aufgenommen werden. Art. 16 Abs. 4 kann bspw. wie folgt geändert bzw. ergänzt werden: «Kommt es aufgrund des Betriebs der Sportarena zu starken Verkehrsbeeinträchtigungen und/oder Beeinträchtigungen durch Fremdparkieren sowie weiteren übermässigen Immissionen (z.B. Littering) in den umliegenden Arealen, hat der Stadtrat geeignete organisatorische oder bauliche Massnahmen vom Betreiber zu verlangen.» Diese Vorschrift soll analog der Vorschrift mit dem Parkleitsystem nicht als Kann-Vorschrift, sondern verbindlich formuliert sein.

Stellungnahme Stadt Kriens
- Art. 16 Abs. 4 in den Sonderbauvorschriften (SBV) zum Bebauungsplan «Pilatus Arena» wird wie vorgeschlagen ergänzt: «Kommt es im Eventfall aufgrund des Betriebs der Pilatus Arena zu starken Verkehrsbeeinträchtigungen und/oder Beeinträchtigungen durch Fremdparkieren sowie weiteren übermässigen Immissionen (z.B. Littering) in den umliegenden Arealen, verlangt der Stadtrat geeignete organisatorische oder bauliche Massnahmen vom Betreiber.»
- Zudem werden im Baubewilligungsentscheid ohnehin entsprechende Auflagen formuliert.
- Zur Verhinderung von unerwünschtem Suchverkehr soll nicht nur ein elektronisches Parkleitsystem eingesetzt werden. Es sind auch Verkehrskadetten bei Veranstaltungen ab 1'000 Besuchenden vorgesehen. Im Normalbetrieb ist mit keinen negativen Auswirkungen in der Umgebung zu rechnen. Treten solche trotzdem auf, hat der Stadtrat mit Art. 16 SBV ein Rechtsmittel, Massnahmen wie Schrankenanlagen / Ausfahrtsdosierungen auf dem Areal der «Pilatus Arena» oder einen Verkehrsdienst vom Betreiber zu verlangen. Im Mobilitätskonzept wurde zwischenzeitlich präzisiert, welche Massnahmen je nach Grösse der Veranstaltung zu ergreifen sind. Zudem wurde ein Kapitel zum Suchverkehr und Fremdparken im Mobilitätskonzept ergänzt (vgl. Beilage).

Antrag 3

Die als orientierend aufgelegten Dokumente Studie Anschluss Bogenweg sowie Vertiefungsstudie städteräumliche Richtlinien Mattenplatz, seien bezüglich der Abkoppelung der Industriestrasse vom Kreisel Mattenhof sowie bezüglich Veloweg-Markierung und Tempo 30 nicht weiterzuverfolgen. Die Einsprechenden präzisieren, dass sie eine Abkoppelung der Industriestrasse vom Kreisel Mattenhof nur akzeptieren, wenn ein gleichwertiger Ersatz sichergestellt ist. Dieser sei aus den vorliegenden Unterlagen nicht ersichtlich.
Die als orientierend aufgelegten Dokumente Studie Anschluss Bogenweg sowie Vertiefungsstudie städteräumliche Richtlinien Mattenplatz, seien bezüglich der Abkoppelung der Industriestrasse vom Kreisel Mattenhof sowie bezüglich Veloweg-Markierung und Tempo 30 nicht weiterzuverfolgen. Die Einsprechenden präzisieren, dass sie eine Abkoppelung der Industriestrasse vom Kreisel Mattenhof nur akzeptieren, wenn ein gleichwertiger Ersatz sichergestellt ist. Dieser sei aus den vorliegenden Unterlagen nicht ersichtlich.

Begründung der Einsprache
- Gemäss der Studie Anschluss Bogenweg sollen auf der Industriestrasse Markierungen für den Veloverkehr vorgenommen und eine Tempolimite 30 festgesetzt werden. Diese Idee ist nicht weiterzuverfolgen. Die Industriestrasse ist – wie es der Name schon sagt – die Erschliessungsstrasse für ein Gewerbeareal, in welchem diverse Gewerbebetriebe ihren Sitz haben. Die Industriestrasse ist zudem auch die Erschliessungsstrasse für das Areal Oberkuonimattweg. Das Areal befindet sich in den Arbeitszonen A und C, ES III. Über die Industriestrasse finden täglich An- und Auslieferungen statt. Die Strasse wird mit Lastwagen, auch Sattelschlepper befahren und ist definitiv kein Veloweg. Die Strasse ist eine Privatstrasse. Es gilt die Bestandesgarantie. Vorsorglich machen wir den verfassungsrechtlichen Schutz der Eigentumsgarantie und sämtlich daraus fliessenden Ansprüche geltend. Es darf nicht sein, dass zur Realisierung eines Grossprojekts, bei welchem laut Mobilitätskonzept weitergehende Massnahmen für die Förderung des Veloverkehrs verlangt werden, auf Kosten bestehender Infrastruktur geht bzw. diese bezogen auf unser Areal als Gewerbeareal in unzumutbarer Weise einschränkt wird, mitunter alle Mittel ausgeschöpft werden, um diesen Zweck zu erreichen.
- Im Gewerbegebiet Oberkuonimatt wurden in den 80er Jahren die ersten Bauten erstellt (Gewerbegebäude Schweighof). Die Erschliessung dieses Gebietes musste ohne Beteiligung der Stadt Kriens gänzlich von uns getragen werden.

Ursprünglich war vorgesehen, dass die Industriestrasse in Richtung Gebiet Schrebergärten weitergeführt wird zum Kreisel beim Pilatusmarkt. Dabei wurden wir verpflichtet, die Industriestrasse mit Blick auf eine Busspur auf eine Breite von 7 m zu bauen. Nachdem die vorgesehene Weiterführung der Industriestrasse durch das Areal der Schrebergärten in der Abstimmung scheiterte, war schliesslich die Erstellung der Ringstrasse erforderlich.
- Die Erschliessung unseres Areals hat in der Folge zur Ansiedelung von diver-

sen Gewerbebetrieben geführt und der Gemeinde Kriens einige Verdienste erbracht. Heutzutage bietet das Gewerbezentrum laut aktueller Umfrage weit über 500 Arbeitsplätze (ohne Berücksichtigung von weiteren Arbeitsplätzen in den im Laufe der Jahre angesiedelten Nachbarliegenschaften) und eine grosse Vielfalt an Dienstleistungen, Büroräumen, Gewerbe, Kulturstätten und Handel.

- Das Gewerbegebiet Oberkuonimatt funktioniert auch deshalb gut, weil es sehr gut von Norden her (Mattenhofkreisel) und von Westen her (Ringstrasse) erschlossen ist, was für die ansässigen Gewerbebetriebe von zentraler Bedeutung ist.
- Grundsätzlich ist eine bessere rückwärtige Erschliessung über die Ringstrasse wünschenswert und entsprechend einem Ausbau der Grabenhofstrasse/Industriestrasse ab LSA (AMAG) nicht entgegenzustehen. Gemäss Richtplanung Vertiefungsgebiet IV ist aber eine Einmündung ins Quartier von Norden her über die Ringstrasse nicht vorgesehen. Hingegen wird das neue Schweighofparkareal über die Ringstrasse nordwärts erschlossen. Diese Ungleichbehandlung können wir nicht nachvollziehen. Schon im Wettbewerbsstadium und auch im Richtplan für das Vertiefungsgebiet IV wird der Bedeutung des Gewerbeareals kaum Rechnung getragen. Es scheint, dass dem Potenzial für das Gebiet eine untergeordnete Rolle zugeschrieben wird. Durch die geplante schlechte Erschliessung gemäss Richtplan für das Vertiefungsgebiet IV wird das Gebiet isoliert, anstatt es mit in die städtebauliche Entwicklung einzubeziehen und eine Nutzungsdurchmischung und zukünftige Nutzungsänderung anzustreben. Unser Quartier befindet sich unmittelbar neben der «Zentrumszone» Mattenhof quasi in einer «Zentrumserweiterungszone». Mit der beabsichtigten Abkapselung des Quartiers Richtung Norden wird dieses seiner Funktion als Zentrumserweiterung aber in keiner Art und Weise gerecht.
- Daran ändert auch die neu erdachte Zufahrt über die Schweighofstrasse nichts. Diese taugt nicht als Erschliessung für die Zwecke eines Gewerbegebietes. Die vorgesehene Erschliessung, welche von Horw her über die Schweighofstrasse erfolgen soll, kann für Anlieferungen nicht befahren werden. Mit einer Breite von 5m ist die Strasse nur beschränkt für diese Zwecke nutzbar. Wie erwähnt wurde von uns eine 7 m breite Strasse verlangt! Die Einfahrt in die Einstellhalle wird mit dieser Variante praktisch verunmöglicht. Auch wenn die künftige Nutzung des ehemaligen Prodega Gebäudes noch nicht absehbar ist, kann man davon ausgehen, dass auch künftig An- und Auslieferungen auch mit Lastwagen stattfinden, zumal sich darin rund 9'600 m² Gewerbeflächen und rund 170 Parkplätze befinden. Die vorgesehenen Massnahmen für den Veloverkehr schränken die bestimmungsgemässe Nutzung unserer Gewerbeliegenschaften in unzumutbarer Weise ein.
- Die Erschliessung über die Schweighofstrasse birgt zudem ein erhebliches Sicherheitsrisiko (Kreuzen über Veloweg/Südallee) und wird in Spitzenzeiten zwangsläufig zu einem Verkehrschaos führen. Eine Erschliessung über den Kreisel Mattenhof erachten wir als zwingend notwendig.
- Wir haben bereits im Mitwirkungsverfahren vorgeschlagen, dass die Industriestrasse bis zum Kreisel am Pilatusmarkt weitergeführt werden soll. Damit würde die Ringstrasse und der Kreisel Schlund verkehrsmässig wesentlich entlastet.

Auch die Entlastungsachse Süd (Motelstrasse) würde, wenn sie für den Individualverkehr ausgebaut würde, den Kreisel Mattenhof entlasten. Wir sehen dies als vernünftige Variante, den Verkehr auch von Horw her (welcher seit der Schliessung der Horwerstrasse auch über die Ringstrasse fliesst) zu lenken. Von einem Bogenweg nur für Fuss- und Veloverkehr ist abzusehen. Für den Veloverkehr soll die Südallee dienen. Velofahrer finden ihren Weg selbst. Der Bedarf an einem engmaschigeren Veloverkehrsnetz über unser Areal ist nicht ausgewiesen.

- Das Zukunftsbild 2030 sieht die Umnutzung reiner Arbeitsgebiete hin zu Mischnutzungen mit Wohnen, Arbeiten und Dienstleistungen vor. Dies bedeutet für unser Areal den Wohnanteil zu erhöhen und gleichzeitig die Anbindung an das Netzwerk (Freiraum und Verkehr) zu gewährleisten, damit der Standort sowohl für Wohnen, Arbeiten und als Dienstleistungszentrum attraktiv bleibt. Auch im Leitbild Luzern Süd wird auf die Aufwertung der bestehenden Arbeitszonen hingewiesen (S. 26).
- Die Abwertung des Standorts wird den Verlust von ansässigen Firmen/Mietern im Quartier nach sich ziehen. Die Auffindbarkeit für Zulieferer, Kunden wird durch eine nur rückwärtige Erschliessung mit Schwerverkehr erschwert und weitere Immissionen (Suchwege) verursachen. Nachdem anfänglich immer damit argumentiert wurde, dass der Kreisel aufgrund der verkehrlichen Kapazitäten auf 4 Arme reduziert werden sollte und wir im Zusammenhang mit dem Umbau von Media Markt für dessen Frequenzen ein Verkehrsgutachten erstellen mussten, heisst es nun in der Stellungnahme zum Mitwirkungsbericht Vertiefungsgebiet IV, die Industriestrasse müsse zur Sicherung von Platzqualitäten abgehängt werden und da nicht sehr viel Verkehr via Industriestrasse auf den Mattenhofkreisel fährt, könne dieser über die LSA Vorderschlund abgewickelt werden! Die Argumentation hat sich geändert. Am Kreisel Mattenhof braucht es keinen Freiraum mit Aufenthaltsqualität. Fehlende Freiräume, welche durch Grossprojekte in der Umgebung entstehen, sind nicht am Kreisel Mattenhof, welcher als Verkehrsknotenpunkt vom Autobahnzubringer gilt, auf Kosten des Gewerbes zu kompensieren.
- Im Gewerbegebiet Oberkuonimatt wird ein Wohnanteil von 30% angestrebt, was Sinn macht, um eine Mischnutzung des Gebietes zu erreichen, die sowohl eine Belebung für das Quartier darstellt (abends, Wochenende) und eine Gesamtbalance für die Verkehrslage bedeutet: Wohnen und Arbeiten am selben Ort haben auch das Potenzial, den motorisierten Individualverkehr zu drosseln. Das bedeutet aber auch, dass Arbeitsplätze auf dem Areal gesichert werden müssen und die Lage/Erschliessung für Gewerbetreibende attraktiv bleibt. Wohnen in Luzern Süd, Arbeiten in Zürich?

Stellungnahme Stadt Kriens

- Grundsätzlich besteht der Bebauungsplan «Pilatus Arena» aus verbindlichen und orientierenden Bestandteilen. Verbindlich und damit einspracherelevant sind einzig der Situationsplan und die Sonderbauvorschriften zum Bebauungsplan mit Festlegungen, die innerhalb des Bebauungsplanperimeters gelten. Die orientierenden Bestandteile wie die Erläuterungen der Studie «Anschluss Bogenweg» haben lediglich orientierenden/informierenden Charakter und sind nicht rechtsverbindlich. Somit ist dieser Einsprachepunkt gegenstandslos und es kann nicht darauf eingetreten werden.
- Mit der Studie Bogenweg wurde geprüft, wie eine übergeordnete Veloverbindung vom Freigleis über das Areal «Pilatus Arena» und den Kreisel Mattenhof bis zum zukünftigen Bogenweg geführt werden könnte. Die Industriestrasse würde sich aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens grundsätzlich für den Veloverkehr eignen. Die Realisierung dieser übergeordneten Veloverbindung ist nicht Bestandteil des Verfahrens «Pilatus Arena», sondern stellt eine längerfristige Massnahme dar. Ein konkretes Projekt liegt noch nicht vor.
- Eine allfällige Umgestaltung des Kreisels Mattenhof in einen 4-armigen Knoten wird im Rahmen des Kantonsstrassenprojekts zum Ausbau der Ringstrasse unter Federführung des Kantons geprüft. Diese Idee besteht schon seit längerer Zeit und ist nicht das Ergebnis des Verfahrens der «Pilatus Arena». Sie hätte den Vorteil, dass der Verkehr besser gesteuert werden kann und eine Kreuzung weniger Platz einnimmt als ein Kreisel. Folglich könnten die freiwerdenden Flächen als Aufenthaltsflächen genutzt und insgesamt der Mattenplatz aufgewertet werden. Es liegt jedoch noch kein spruchreifes Projekt vor, sondern erst eine Variantenstudie. Eine allfällige Umgestaltung der Industriestrasse erfolgt nicht im Bebauungsplanverfahren «Pilatus Arena», sondern würde mit einem separaten Strassenprojekt erfolgen. Dabei bestehen während der Auflagefrist des Strassenprojekts wiede-

rum Rechtsmöglichkeiten für betroffene Grundeigentümer.

- Der aktuelle Planungsstand wurde in der Studie «Anschluss Bogenweg» abgebildet. Zu diesem nahm die Stadt Kriens im Rahmen einer Vorvernehmlassung Stellung. Darin verlangte die Stadt Kriens vom Kanton Luzern (Dienststelle vif), dass zunächst ein gleichwertiger Ersatz für die Erschliessung des Gewerbegebiets Kuonimatt vorliegen muss, bevor der Abkoppelung der Industriestrasse zugestimmt werden kann. Insofern stützt die Stadt Kriens das Anliegen der Einsprechenden.
- Den Einsprechenden wird empfohlen, bei der kantonalen Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) vorstellig zu werden und eine Voranfrage (gegebenfalls koordiniert mit Nachbarn) einzureichen. In dieser sollen die Anforderungen der Einsprechenden definiert (welche Fahrzeuge müssen zufahren können) und der Kanton aufgefordert werden, verbindliche Aussagen zu machen, wie eine gleichwertige Erschliessungsalternative aussehen könnte. Ebenfalls hat die Stadt Kriens die vorliegende Einsprache an die kantonale Dienststelle vif weitergeleitet, weil die Einsprachepunkte u.a. Hoheitsgebiet des Kantons betreffen und gleichzeitig nachfragen, welche Ersatzerschliessung angedacht ist (mit Kopie an Einsprechende).

Verhandlungsergebnis

Aufgrund der genannten Punkte wurde dem Einwohnerrat der Antrag 1 zur Abweisung beantragt. Dem Antrag 2 wurde stattgegeben und die Sonderbauvorschriften gemäss Formulierungsvorschlag präzisiert.
Aufgrund der vorangehenden Erläuterungen wurde dem Einwohnerrat beantragt, auf den Antrag 3 nicht einzutreten. Die Stadt Kriens nimmt das Anliegen der Einsprechenden aber auf und setzt sich für einen gleichwertigen Ersatz der Erschliessung bei einer allfälligen Abkoppelung der Industriestrasse vom Kreisel Mattenhof beim Kanton Luzern ein.
Die Einsprache wurde vom Einwohnerrat im Sinn der Erwägung der Stadt Kriens abgewiesen, soweit darauf eingetreten wurde.

Der Beschlussestext vom 25. Juni 2020

Der Einwohnerrat der Stadt Kriens

nach Kenntnisnahme von Bericht und Antrag Nr. 249/2019 des Stadtrates Kriens vom 20. Mai 2020 und

gestützt auf § 28 Abs. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Kriens vom 13. September 2007

betreffend

Bebauungsplan, Teilzonenplanänderung Pilatus Arena

beschliesst:

1. Der Bebauungsplan Pilatus Arena sowie das Bau- und Zonenreglement mit den dazugehörigen Teilzonenplänen werden genehmigt.

2. Folgende Einsprache wird abgewiesen soweit darauf einzutreten ist:

   2.1. Einsprache von Gewerbebauten TPC AG und AVI GmbH, vertreten durch Annatina Caviezel, Theodor Praloran, Fredy Fuchs und Jochen A. Caviezel

3. Der Bebauungsplan sowie das Bau- und Zonenreglement mit den dazugehörigen Teilzonenplänen sind dem Regierungsrat des Kantons Luzern zur Genehmigung zu unterbreiten.

4. Ziffer 1 dieses Beschlusses unterliegt dem fakultativen Referendum.

5. Der Stadtrat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen und den Entscheid des Einwohnerrates Kriens über die nicht gütlich erledigten Einsprachen mitzuteilen.

Sonderbauvorschriften Bebauungsplan «Pilatus Arena»

Gestützt auf § 65 ff. und § 166 Abs. 2 des Planungs- und Baugesetzes des Kantons Luzern (PBG) und dem Bau- und Zonenreglement (BZR) erlässt der Einwohnerrat der Stadt Kriens den Bebauungsplan «Pilatus Arena» mit den folgenden Vorschriften:

1. EINLEITENDE BESTIMMUNGEN

Art. 1
Zweck

1 Der Bebauungsplan «Pilatus Arena» schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung einer Sport- und Eventhalle und zwei Wohnbauten – zwei Hochhäuser nach § 166 PBG – mit ergänzenden Nutzungen gemäss Art. 11 SBV.

2 Für den Bebauungsplan «Pilatus Arena» gelten die folgenden grundsätzlichen Anforderungen:
- hohe städtebauliche, architektonische und sozialräumliche Qualität
- differenzierte Gebäudeabwicklung mit Höhenstaffelung und Rücksprüngen
- hohe Qualität des öffentlichen und des privaten Freiraums
- hohe Wohn- und Arbeitsplatzqualität
- Erstellung einer öffentlichen Einrichtung von regionalem Interesse
- Berücksichtigung von Umwelteinflüssen, insbesondere Lärm und Störfallrisiken
- Verteilung der Bauvolumen auf die einzelnen Baubereiche
- nachhaltige und effiziente Energiegewinnung und -nutzung
- ökologisch wertvolle Begrünung und Bepflanzung des Areals.

3 Die Projektierung ist in allen Phasen auf die Neugestaltung des Bahnhofs und Bahnhofplatzes Mattenhof abzustimmen.

Art. 2
Perimeter

1 Der Bebauungsplan gilt für den im Situationsplan 1:500 gekennzeichneten Perimeter. Elemente ausserhalb des Perimeters haben orientierenden Charakter. Der Bebauungsplanperimeter umfasst die Parzelle Nr. 2988 GB Kriens mit einer Gesamtfläche von 12'859 m².

2 Nach Rechtskraft des Bebauungsplans kann die geplante Grundstücksmutation in Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnhofs Mattenhof vollzogen werden und der Kaufrechtsvertrag mit der Stadt Luzern angepasst werden.

Art. 3
Bestandteile

1 Verbindliche Bestandteile sind:
- Bebauungsplan «Pilatus Arena», Situationsplan mit Schnitt- und Bemassungsplan 1:500
- Bebauungsplan «Pilatus Arena», Sonderbauvorschriften

2 Wegleitende Bestandteile sind:
- Richtprojekt Architektur «Pilatus Arena», vom 30.07.2019
- Richtkonzept Umgebung und Sozialräumliche Aspekte, vom 13.02.2020
- Mobilitätskonzept Stufe Bebauungsplan, vom 22.04.2020
- Lärmgutachten, vom 23.10.2018
- Risikobericht nach Störfallverordnung inkl. NIS, vom 18.09.2019

3 Orientierende Bestandteile sind:
- Bebauungsplan «Pilatus Arena», Planungsbericht
- Energie- und Nachhaltigkeitskonzept, vom 23.10.2018
- Technischer Bericht Ver- und Entsorgungskonzept mit Situationsplan 1:500, vom 23.10.2018
- Hydrogeologische Unbedenklichkeits-Vorprüfung, vom 14.09.2018
- Geotechnisches Gutachten (Stufe Bauprojekt), vom 21.08.2019
- Protokoll Grundwasserersatzmassnahmen, Pfahlfundation und Baugrundsondierungen, vom 09.07.2018
- Protokoll Massnahmen zur Absenkung der Aushubkote, vom 17.07.2017
- Besonnungsgutachten mit Nachweis des Zweieinhalbstundenschattens, 1:1000, vom 14.08.2018 und vom 17.01.2019
- Brandschutz- / Entfluchtungskonzept, vom 13.07.2018
- Konzept Parkierung/Abstellplätze und Entsorgung, vom 23.10.2018
- Konzeptskizze zusätzliche Zweiradstellplätze, vom 13.02.2020
- Entwicklungskonzept LuzernSüd, Mattenplatz, Richtlinienpläne und Stadträumliche Richtlinien, vom 29.11.2018
- Studie Anschluss Bogenweg, vom 23.10.2019
- Protokollauszug zur Sitzung des Beirats Städtebau, vom 13.11.2018
- Zweistufiger Studienauftrag im selektiven Verfahren gemäss SIA 143, Bericht des Beurteilungsgremiums, vom Februar 2018
- Mehrwertermittlung «Pilatus Arena» Kriens, Schlussbericht, vom 12.02.2019
- Überprüfung der Berechnung der Mehrwertabgabe, vom 18.04.2019
- Vertrag Mehrwertabgabe, vom 20.05.2020
- Business-Plan Pilatus Arena Kriens, vom 17.06.2019
- Modell 1:500 zu Richtprojekt Architektur

2. QUALITÄTSSICHERUNG

Art. 4
Wegleitendes Richtprojekt und Richtkonzept

Im Rahmen von Baubewilligungsverfahren kann der Stadtrat Kriens bei einer nachgewiesenen, mindestens gleichwertig hohen Gestaltungsqualität Abweichungen vom wegleitenden Richtprojekt Architektur und dem wegleitendem Richtkonzept Umgebung und Sozialräumliche Aspekte gemäss Art. 3 SBV bewilligen.

Art. 5
Privatrechtliche Vereinbarungen

1 Erstellung, Unterhalt, Erneuerung und Nutzung von gemeinsam genutzten Erschliessungsflächen und Zufahrten, Einstellhallen und Spielflächen sind mit den angrenzenden Perimetern abzustimmen und privatrechtlich zu sichern:
- Überfahrtsrecht über die Strasse «Am Mattenhof» z.G. der Parzellen Nr. 4736 und 4737 GB Horw (mit Stadt Luzern, Baurechtsnehmerin Stiftung Brändi)
- Überfahrtsrechte und Durchfahrtsrechte zur Erschliessung der «Pilatus Arena»
- z.L. der Parzellen GB Nr. 3668 GB Luzern (Haltestelle Mattenhof)
- Sicherung Durchleitungsrechte und Entwässerungs- sowie Retentionsflächen mit angrenzenden Perimetern
- Öffentliche Bereiche und Wegverbindungen gemäss Art. 20 SBV

2 Die Rechte sind mittels Eintragungen im Grundbuch zu sichern und bei Eingabe des ersten Baugesuches nachzuweisen.

Art. 6
Koordination Planungs- und Bauprozesse

1 Die Planungsprozesse und die baulichen Fortschritte sind mit den Prozessen in den angrenzenden Gebieten zu koordinieren; die Erschliessbarkeit dieser Gebiete ist jederzeit (während der Bauprozesse und im Endzustand) zu gewährleisten, ggf. mit provisorischen Bauwerken.

2. Die Baubereiche A1, A2 und B, die Umgebung und die Einstellhalle sind in einer Etappe zu erbauen.

3. BAU- UND NUTZUNGSMASSE

Art. 7
Baulinien und Abstände

1 Im Erdgeschoss und dem darüberliegenden Geschoss gelten die Pflichtbaulinien und -bereiche im Situationsplan.

2 Gegen die Promenade an der Ringstrasse sind Auskragungen von 7m bis max. 9m (in Teilbereichen) gem. Situationsplan mit Schnitt- und Bemassungsplan zulässig.

3 Gegen die Strasse «Am Mattenhof» sind Auskragungen bis max. 3.50 m zulässig.

Art. 8
Beseitigungsrevers Kantonsstrasse

1 Zwischen dem Bebauungsplanperimeter und der Linie Beseitigungsrevers gilt ein Beseitigungsrevers zulasten der Grundeigentümerschaft. Alle hier zulässigen Bauten und Anlagen (z.B. Zweiradabstellplätze, Kleinbauten gemäss PBG, eine mobile Nebenbaute bis 60 m² Gebäudegrundfläche (z.B. Buvette, Kiosk, Kassenhaus und dgl.), Verkehrsflächen, Versickerungs- und Retentionsanlagen, Begrünungselemente, Freiraummöblierungen, Leitmauern zur Vermeidung der Störfalleinflüsse) müssen technisch und rechtlich auch ausserhalb realisierbar sein. Die entsprechenden Nachweise sind im Rahmen der Baubewilligungsverfahren zu erbringen. Auf behördliches Verlangen sind die Bauten und Anlagen zu entfernen und ist der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen, dies auf Kosten der Grundeigentümer.

2 Insbesondere für folgende Bauten und Anlagen werden Unterschreitungen der zulässigen Mindestabstände von 6.00 m im Baugesuch konkret geprüft:
- Eine mobile Nebenbaute bis 60 m² Gebäudegrundfläche und einer Gebäudehöhe von max. 4.50 m (z.B. Buvette, Kiosk, Kassenhaus und dgl.)
- Überdachte und nicht überdachte Abstellplätze für leichte Zweiräder
- Begrünungsbereiche entlang der Ringstrasse und am Mattenplatz
- Erschliessungsflächen
- Unterstand Bushaltestelle
- Hydranten
- Absturzsicherungen
- Leitmauern zur Verminderung der Störfalleinflüsse
- Geringfügige Terrainveränderungen.

3 Die im gesetzlich geregelten Unterabstand zur Kantonsstrasse befindlichen Grünelemente – insbesondere die Bäume – können bei einem künftigen Strassenausbau ersatzlos und ohne Entschädigungsfolge entfernt werden.

Art. 9
Baubereiche und Baumasse

1 Die zulässigen Bauvolumen der Hauptbauten sind im Situationsplan 1:500 durch die Baubereiche A1, A2 und B mit Koten des massgebenden Terrains (MT, entsprechen Zugangskoten EG), der maximalen Höhenkote gemessen bis zum höchsten Punkt des Gebäudes (HK) und zulässigen anrechenbaren Gebäudeflächen (aGbF) bestimmt:

Baubereich	**Koten** Massgebendes Terrain (MT)	**Höhenkote (HK)** gemessen bis zum höchsten Punkt des Gebäudes	**max. aGbF**
	m ü. M.	m ü. M.	m²
A1	449.50	562.50	950
A2	451.00	504.00	1’220
B	451.00	471.00	6’050

2 Im Baubereich A1 ist ein Hochhaus gemäss §166 PBG zulässig. Auf einer Richtkote von rund 474 m ü. M. ist das Bauvolumen in Abstimmung mit dem Richtprojekt Architektur und dem Richtkonzept Umgebung und sozialräumliche Aspekte zurückzuversetzen.

3 Im Baubereich A2 ist ein Hochhaus gemäss §166 PBG zulässig. Auf einer Richtkote von rund 468 m ü. M. ist das Bauvolumen in Abstimmung mit dem Richtprojekt Architektur zurückzuversetzen.

4 Im Baubereich B sind die auskragenden Bauteile gegen die Promenade an der Ringstrasse (Stadtbalkon) und gegen die Strasse «Am Mattenhof» in Abstimmung mit dem Richtprojekt Architektur zu realisieren, wobei im Auskragungsbereich gemäss Situationsplan eine Durchgangshöhe i. L. von mind. 5.00 m einzuhalten ist.

5 Innerhalb der Baubereiche für Balkone sind ausschliesslich einzelne Balkone oder einzelne kombinierte, teileingezogene Loggien/Balkone in Abstimmung mit dem wegleitenden Richtprojekt Architektur zulässig. Sie dürfen max. 40% der jeweiligen Fassadenlänge messen.
Sie dürfen über die Baubereiche A1 und A2 bis zu 1.50 m in den Baubereich B ragen.

6 Für Abstellplätze für leichte Zweiräder gelten die «Bereiche leichte Zweiräder» gemäss Plan; sie dürfen in der Lage geändert und in Anzahl und Ausdehnung in Übereinstimmung mit den geforderten Stellplätzen verändert werden.

7 Unterniveau- und unterirdische Bauten sind im ganzen Perimeter zulässig. Dabei ist zu beachten, dass die zuständige Behörde Ausnahmen von den Grenz- und Strassenabständen bewilligen kann, wenn die notwendigen Strassen- und Werkleitungsbauten und die geplanten Bepflanzungen mit hochstämmigen Bäumen gemäss Richtprojekt Architektur und Richtkonzept Umgebung und Sozialräumliche Aspekte gemäss Art. 21 gesichert sind.

8 In den Baubereichen A1 und A2 ist ein Erdgeschoss mit einer Geschosshöhe von mind. 4.00 m auszubilden.

Art. 10 Massgebendes Terrain

1 Die heute bestehenden Niveaukoten gemäss Art. 10 sind für den Bebauungsplanperimeter als massgebendes Terrain gemäss PBG festgelegt.

2 Die Erdgeschoss-Koten der Baubereiche A1, A2 und B sind auf der Kote des massgebenden Terrains (MT) anzuordnen.

Art. 11
Nutzungen und Nutzungsmasse

1 Zulässig sind folgende Nutzungen:
- Sport- und Eventhalle
- Wohnnutzungen
- Nicht und mässig störende Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe
- Publikumsattraktive Verkaufsgeschäfte
- Gastgewerbebetriebe.

2 Im Baubereich B ist eine Sport- und Eventhalle mit ergänzenden Nutzungen zulässig. Wohnnutzungen sind im Baubereich B nicht zulässig.

3 Gegen die Horwerstrasse / Mattenplatz, die Promenade an der Ringstrasse und den Bahnhofplatz Mattenhof sind im Erdgeschoss publikumsattraktive Verkaufsgeschäfte, nicht oder höchstens mässig störende Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe sowie Gastgewerbebetriebe mit direktem, stufenlosem Zugang vom Aussenraum vorzusehen. Zugänge und Hauptorientierung sind zum Zweck einer guten Adressbildung gegen die Promenade an der Ringstrasse, den Mattenplatz und den Bahnhofplatz Mattenhof zu richten.

4 Verkaufsnutzungen bis zu einer Nettofläche gemäss § 169 Abs. 4 PBG von max. 1’000 m² sind im ganzen Perimeter erlaubt. Davon dürfen höchstens 330 m² für den Verkauf von Waren des täglichen und des häufigen periodischen Bedarfs beansprucht werden. Einkaufs- und Fachmarktnutzungen gemäss § 169 PBG sind nicht zulässig.

5 Wohnungen im Erdgeschoss und dem darüberliegenden Geschoss sind nicht erlaubt.

6 Der Stadtrat kann Nutzungseinschränkungen aufgrund von technischen Gefahren gemäss BZR verfügen.

7 Im Bereich «Mixed Zone» sind insbesondere folgende Nutzungen zulässig:
- Anlieferung
- Car-Park- und Halteplätze
- Umschlagshalteplätze für den MIV
- Betriebliche Abstellflächen (u.a. Rollcontainer)

- Notfall- Halteplätze
- Zweiradstellplätze (bei Bedarf)

[8] Ausserhalb der Baubereiche A1, A2 und B sind insbesondere zulässig:
- Kleinbauten gemäss PBG
- Eine mobile Nebenbaute bis 60 m² Gebäudegrundfläche (z.B. Buvette, Kiosk, Kassenhaus und dgl.)
- Technisch bedingte Anlagen (unter anderem Erschliessungsanlagen wie Strassen, Erschliessungsflächen, Wege, Anlieferungszonen, Halte- und Umschlaghalteplätze, Notfallhalteplätze, Notausgänge aus Einstellhalle, Technische
- Öffnungen, Hydranten, Absturzsicherungen etc.)
- Überdachte und nicht überdachte Abstellplätze für leichte Zweiräder
- Unterstand Bushaltestelle
- Temporäre Installationen und Einrichtungen für Veranstaltungen
- Begrünungsbereiche entlang der Ringstrasse und am Mattenplatz
- Baumgruppe am Bahnhofplatz
- Unterflur-Wertstoff-Sammelstellen (Unterflurcontainer)
- Betriebliche Abstellflächen
- Bereitstellungsplätze für Anlieferung und Entsorgung
- Versickerungs- und Retentionsanlagen, Werkleitungen
- Leitmauern zur Verminderung der Störfalleinflüsse
- Geringfügige Terrainveränderungen.

[9] Andere Nutzungen sind als Zwischennutzungen zulässig, sie sind durch den Stadtrat zu bewilligen.

4. GESTALTUNG

Art. 12 Gestaltungsgrundsätze

[1] Alle Bauten und Anlagen sowie Freiräume sind so zu gestalten, dass hinsichtlich Anordnung, Massstäblichkeit, Formensprache, Gliederung, Material- und Farbwahl, Gebrauchs- und ökologischem Wert eine gute Gesamtwirkung entsteht. In die Fassaden integrierte Anlagen zur Energiegewinnung sind zulässig. Sie sind gestalterisch in die Gesamterscheinung zu integrieren.

[2] Für die Hochhäuser gelten ergänzend die verbindlichen Inhalte des «Regionalen Hochhauskonzepts LuzernPlus 2018».

Art. 13
Strassenraumgestaltung

[1] Gegen die Horwerstrasse / Kreisel Mattenhof, die Promenade an der Ringstrasse und den Bahnhofsplatz Mattenhof hin orientierte Fassaden sind repräsentativ und einladend zu gestalten. Die Hauptzugänge der Erdgeschossfronten müssen auf Strassenniveau liegen.

[2] Entlang der Promenade an der Ringstrasse und gegen den Mattenplatz sind Begrünungsbereiche gemäss Situationsplan von der Grundeigentümerschaft zu realisieren, zu pflegen dauernd zu erhalten und bei Bedarf zu ersetzen. Sie dürfen in Lage und Geometrie verändert werden. Ihre Flächenausdehnung darf hingegen in der Summe nicht reduziert werden.

[3] Erfolgt die Realisierung der «Pilatus Arena» vor Umsetzung der endgültigen Strassenraumgestaltung der Nidfeldstrasse (Südallee) resp. der Verkehrsführung am heutigen Mattenplatz, ist in Absprache mit der zuständigen Behörde eine provisorische Strassenraumgestaltung zu realisieren.

Art. 14
Dachgestaltung

[1] In den Bereichen «Dachnutzung» der Baubereiche A1 und A2 sind insbesondere Aufgänge von Treppenhäusern, Begegnungszonen und Spielflächen mit dazugehörigen Brüstungen und Elementen der Absturzsicherungen bis 3 m Höhe sowie Beschattungs- und Wetterschutzvorrichtungen, Anlagen zur natürlichen Belichtung und zur Gewinnung von erneuerbarer Energie sowie technisch bedingte Anlagen und Aufbauten zulässig.

[2] Auf den Dächern des Baubereichs B sind bis zur Höhenkote HK, gemessen am höchsten Punkt des Gebäudes, insbesondere Begegnungszonen und Spielflächen, Aufgänge von Treppenhäusern und Fluchtwege, Beschattungs- und Wetterschutzvorrichtungen, Anlagen zur natürlichen Belichtung sowie technisch bedingte Anlagen und Aufbauten zulässig.

[3] Bei technischen Aufbauten und Absturzsicherungen ist die Höhe auf das Minimum des technisch Notwendigen zu reduzieren. Alle Dachaufbauten in den Baubereichen A1 und A2 müssen unter einem Winkel von 45° ab dem Schnittpunkt AK Fassade – OK Brüstung / Dachrand hinter den Fassaden zurückversetzt sein.

[4] Dachflächen sind, wo sie nicht als Dachterrasse, zur Erschliessung oder als Begegnungsort und Spielflächen genutzt werden, entsprechend BZR und BZV auszugestalten. Aufbauten sind so anzuordnen, dass allfällige Begegnungszonen, Spielflächen und extensive Begrünungsflächen möglichst zusammenhängend und qualitativ hochwertig realisiert werden können.

[5] Für die Dachfläche des Baubereichs B (Sport- und Eventhalle) ist aufgrund der Einsehbarkeit von den Hochhäusern eine besonders zurückhaltende, blendungsfreie und gute Dachgestaltung vorzusehen. Solaranlagen sind auf der Dachfläche des Baubereichs B nicht zulässig.

Art. 15
Spielplätze und Freizeitanlagen

[1] Auf den Dächern der beiden Hochhäuser A1, A2 und B sind attraktive Begegnungszonen und Spielflächen zu erstellen. Auf dem Dach über der Sport- und Eventhalle dürfen Begegnungszonen und Spielflächen erstellt werden. Hochwertige Spiel- und Freizeitflächen können zu 100% angerechnet werden, sofern sie die Qualitätsanforderungen gemäss §§ 154a und 158 PBG sowie BZV erfüllen.

[2] Können die erforderlichen Spielplätze und Freizeitanlagen nicht gesamthaft im Bebauungsplanperimeter erstellt werden, richtet sich die Ersatzabgabe nach BZR und BZV.

5. ERSCHLIESSUNG UND MOBILITÄT

Art. 16
Mobilitätskonzept

[1] Für die Erteilung einer Baubewilligung wird ein Mobilitätskonzept vorausgesetzt. Das Mobilitätskonzept ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zu konkretisieren und vom Stadtrat zu bewilligen. Die Grundeigentümerschaft erarbeitet das Mobilitätskonzept und stellt dessen Umsetzung sicher. Es muss für den ganzen Bebauungsplanperimeter aufzeigen, wie die Mobilität aller Nutzergruppen (Beschäftigte, Bewohnerschaft, Besuchende, Kundschaft) zu ihrem räumlichen Umfeld zu organisieren und zu bewältigen sind. Es muss zwingend folgende Punkte enthalten:
- Ziel, Zweck, Zuständigkeit
- Projektbeschrieb mit wichtigsten Eckdaten (Nutzungen, Herleitung der Anzahl Auto-Parkfelder und Abstellplätze für leichte Zweiräder und Motorräder, ÖV- und Velo- bzw. Fussverkehrs-Anbindung, Ziele und Quellen des erwarteten Verkehrsaufkommens)
- Parkplatzbewirtschaftung und Parkierungskonzept während Grossanlässen in der Sport- und Eventhalle: dafür ist eine elektronisch gesteuerte Parkplatz-Bewirtschaftung (Leitsystem) vorzusehen.
- Massnahmen im Bereich MIV, Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs
- Massnahmen zur Förderung von Elektrofahrzeugen (z.B. Leerrohre, Elektrotankstelle)
- Service-, Kommunikations- und Informationsmassnahmen
- Monitoring/Controlling
- Verkehrsmanagementsystem (z.B. Schrankenanlagen, Ausfahrtsdosierung)
- Auswirkungen der Veranstaltungen
- Berechnung Fahrtenaufkommen (MSP, ASP, DTV).

2 Die Grundeigentümerschaft ist verpflichtet, ein Daten-gestütztes Verkehrs-Monitoring und -Controlling durchzuführen. Hierbei sind die Zählung des Verkehrs bzw. der Ein- und Ausfahrten mit geeigneten technischen Massnahmen zu Lasten der Grundeigentümerschaft sicherzustellen. Die Grundeigentümerschaft ist verpflichtet, der Stadt Kriens in regelmässigen Abständen, mindestens einmal jährlich, Bericht zu erstatten sowie die Daten zur Verfügung zu stellen. Die Berichterstattungspflicht wird durch den Stadtrat im Baubewilligungsverfahren festgelegt.

3 Wird der Schwellenwert von 105 ASP (Fahrten in der Abendspitzenstunde) wiederholt überschritten, verlangt der Stadtrat oder die zuständige kantonale Stelle von der Grundeigentümerschaft Massnahmen zur Reduktion der Fahrtenzahl (z. B. Dosieranlagen) und / oder zur Leistungssteigerung des Verkehrssystems. Die Finanzierung der Massnahmen erfolgt zu Lasten der Grundeigentümerschaft.

4 Kommt es aufgrund des Betriebs der «Pilatus Arena» zu starken Verkehrsbeeinträchtigungen und/oder Beeinträchtigungen durch Fremdparkieren sowie weiteren übermässigen Immissionen (z.B. Littering) in den umliegenden Arealen, verlangt der Stadtrat Kriens geeignete organisatorische oder bauliche Massnahmen von dem Betreiber.

Art. 17
Erschliessung

1 Die Haupterschliessung des Areals der «Pilatus Arena» und zur Einstellhalle erfolgt für den motorisierten Individualverkehr MIV ausschliesslich ab der Horwerstrasse über die Strasse «am Mattenhof» gemäss Angaben im Situationsplan und gilt für alle Baubereiche.

2 Die Zu- und Wegfahrt über den Bahnhofplatz Mattenhof ist für Fahrzeuge der Versorgung und Entsorgung und für Reisebusse in beide Fahrrichtungen zulässig. Der Stadtrat kann die Anzahl Fahrten einschränken.

3 Die Anlieferung erfolgt an den im Situationsplan vorgesehenen Mixed-Zone. Die Linienführung des Fuss- und Veloverkehrs darf dabei nicht negativ beeinflusst werden. Die Verkehrssicherheit muss in ihrer Gesamtheit eingehalten werden.

4 Die Erschliessung für den öffentlichen Busverkehr erfolgt über die Strasse «Am Mattenhof» im Gegenverkehr. Der Bereich Bushaltestelle gemäss Situationsplan ist jederzeit freizuhalten. Der Busverkehr darf zu keinem Zeitpunkt beeinträchtigt werden.

5 Die Notfallerschliessung erfolgt allseitig über die bestehenden und geplanten Erschliessungsräume Kreisel Mattenhof, Horwerstrasse, Am Mattenhof, Bahnhofplatz und Promenade. Spätestens mit dem ersten Baugesuch ist die Notfallerschliessung für den ganzen Perimeter zu konkretisieren.

6 Die Zu- und Wegfahrt zur Einstellhalle für Zweiräder erfolgt über Zufahrten gemäss Situationsplan an der Strasse «am Mattenhof». Sie ist zu signalisieren.

7 Die Einstellhalle ist über die im Situationsplan bezeichneten Zu- und Wegfahrt zu erschliessen. Die Zu- und Wegfahrt zur Einstellhalle ist über eine zweispurige Rampe sicherzustellen. Die Einhaltung der Knotensichtweiten ist zu gewährleisten.

8 Der Hauptzugang zur Sport- und Eventhalle für zu Fussgehende erfolgt ab der Promenade / Ringstrasse.

9 Für Hauszugänge gelten die Angaben im Situationsplan. Die Anzahl und die Lage sind schematisch.

Art. 18
Parkierung MIV

1 Im Bebauungsplanperimeter sind höchstens 200 Parkfelder zulässig. Sie sind unterirdisch anzuordnen.

2 In der Einstellhalle sind Abstellplätze für Motorräder und Roller anzubieten.

3 Öffentlich zugängliche Kunden- und Besucher-Parkfelder sind mit Gebühren zu bewirtschaften. Die Tarife richten sich nach dem Reglement über die Gebühren für das Parkieren auf öffentlichem Grund.

4 Für den Eventverkehr ist ein Parkleitsystem vorzusehen.

Art. 19
Velo- und Kinderwagenstellplätze

1 Es sind insgesamt mind. 1'549 gedeckte oberirdische und unterirdische Abstellplätze für leichte Zweiräder in der Nähe der Personenzugänge für die Wohnungen und für die Hallennutzung vorzusehen. Für die Dimensionierung gilt die BZV.

2 Für die Bemessung der Abstellflächen für Kinderwagenstellplätze gilt die BZV. Es sind Abstellflächen für Kinderwagen in der Nähe der Treppenhäuser, vorzugsweise im Erdgeschoss, anzuordnen.

Art. 20
Fuss- und Radwegverbindungen

1 Die öffentlichen Bereiche gemäss Situationsplan sind in Übereinstimmung mit § 65 Abs. 4 PBG öffentlich begehbar.

2 In den öffentlichen Bereichen gemäss Situationsplan ist der Durchgang für den Fussgängerverkehr jederzeit als öffentliche Verbindung freizuhalten. Dies gilt auch unter den auskragenden Gebäudeteilen der «Stadtbalkone».

3 Für Fusswegverbindungen und Fusswegverbindungen mit Zweiradverkehr gelten die Anforderungen an das hindernisfreie Bauen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz: Sicherheitsaspekte, Sichtbezüge und eine gute Auffindbarkeit und Orientierung sind zu gewährleisten.

4 Für geometrische Profile und Steigungsverhältnisse von Strassen, Fusswegen und Radwegen gelten die gültigen Normen.

5 Die Fusswegverbindungen, die Fusswegverbindung mit Zweiradverkehr auf der Promenade und die Radwegverbindung im Mischverkehr gemäss Situationsplan sind als öffentliche Verbindungen vorzusehen.

6 Für Fusswegverbindungen gilt eine minimale Breite von 2.00 m. Für Veloverbindungen gilt eine minimale Breite von 3.5 m, für gemischte Fuss- und Velowegverbindungen gilt eine minimale Breite von 5.0 m.

7 Der betriebliche und bauliche Unterhalt der öffentlichen Bereiche ist durch die Grundeigentümerschaft sicherzustellen und zu finanzieren. Der Unterhaltsanteil reduziert sich bei einer Abparzellierung um die reduzierte Fläche.

8 Die öffentlichen Bereiche und Wegverbindungen sind gemäss Art. 6 SBV grundbuchlich zu sichern.

6. FREIRÄUME

Art. 21
Freiraum allgemein

1 Für die Gestaltung des Freiraums sind das Richtprojekt Architektur und das Richtkonzept Umgebung und sozialräumliche Aspekte wegleitend. Sie sind im Rahmen des ersten Baugesuchs im Bebauungsplanperimeter in einem Plan über die ganze Umgebungsgestaltung zur Prüfung einzureichen.

2 Es ist eine differenzierte Oberflächengestaltung vorzusehen, Aspekte der Aufheizung und Verdunstungsmöglichkeiten sind zu berücksichtigen.

3 Der visuellen und funktionalen Vernetzung mit dem Bahnhofplatz Mattenhof ist ausreichend Beachtung zu schenken, sichtbehindernde Bauten und temporäre Installationen sind zu vermeiden.

Art. 22
Bepflanzung

1 Entlang der Promenade an der Ringstrasse sind in den Begrünungsbereichen mittelkronige Bäume gemäss wegleitendem Richtprojekt Architektur und dem wegleitendem Richtkonzept Umgebung und Sozialräumliche Aspekte zu pflanzen. Die Erdüberdeckung ist auf die Auswahl der Bäume und deren Wurzelverhalten abzustimmen.

2 Im Bereich zum Bahnhofplatz Mattenhof sind mittel- bis grosskronige Bäume gemäss wegleitendem Richtprojekt Architektur und wegleitendem Richtkonzept Umgebung und sozialräumliche

Aspekte zu pflanzen. Bei einer allfälligen Unterbauung ist für den Wurzelraum eine Pflanztiefe von mindestens 1.50 m vorzusehen.

3 Für Bäume und Sträucher sind standortgerechte, einheimische Arten nach BZV zu verwenden.

4 Das Dach über der Sport- und Eventhalle im Baubereich B ist gemäss wegleitendem Richtkonzept Umgebung und Sozialräumliche Aspekte zu begrünen.

Art. 23
Ausstattung
Die Freiräume sind mit Sitzgelegenheiten und Beschattungsvorrichtungen (auch Bäume) und mit einer angemessenen Beleuchtung auszustatten, die den Anforderungen gemäss BZR und BZV entspricht. Die Wahl der Ausstattungselemente sind mit der Stadt Kriens abzustimmen.

7. UMWELT UND SICHERHEIT

Art. 24
Energie-Standard

1 Für den Bebauungsplanperimeter «Pilatus Arena» gilt der erhöhte Gebäudestandard gemäss BZR und BZV.

2 Die Wärme- und Kälteversorgung hat, basierend auf § 6 des KEnG vom 4. Dezember 2017 über das Energienetz der Seenergy Luzern AG oder einer allfälligen Rechtsnachfolgerin mit See-Energie zu erfolgen, sofern der Anschluss zweckmässig und zumutbar ist. Sofern bei Inbetriebnahme der Bauten die Energielieferung durch die Seenergy Luzern AG oder einer allfälligen Rechtsnachfolgerin noch nicht möglich ist, sind die vorübergehenden Kompensationsmassnahmen eines Übergangsprovisoriums vertraglich mit der Stadt Kriens zu regeln.

Art. 25
Lärmschutz

1 Die Lärmschutz-Anforderungen für den Bebauungsplan «Pilatus Arena» richten sich nach Art. 30 Lärmschutz-Verordnung (LSV). Es gelten die Planungswerte der Empfindlichkeitsstufe ES III.

2 Erfolgen bei einer Bebauungsplanänderung oder im Baubewilligungsverfahren lärmrelevante Abweichungen von den im Lärm-Gutachten geprüften Lärmquellen, Lärmschutzmassnahmen, Gebäudeplatzierungen und Grundrissen, so ist mit einem Lärmschutz-Nachweis aufzuzeigen, dass die Bestimmungen der Lärmschutzverordnung LSV erfüllt sind.

3 Im Rahmen des Baugesuches ist die Einhaltung der massgebenden Belastungsgrenzwerte nachzuweisen. Die zuständige Behörde kann bei einem überwiegenden Interesse für kleine Anteile von Bauzonen Ausnahmen gestatten.

Art. 26
Grundwasser, Entwässerung und Entsorgung

1 Für die erforderliche gewässerschutzrechtliche Bewilligung ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens der hydrogeologische Unbedenklichkeitsnachweis zu erbringen.

2 Pfahlfundationen, welche in das untere Grundwasserstockwerk reichen, sind nur soweit zulässig, wenn diese die Durchflusskapazität nicht um mehr als 10 % gegenüber dem unbeeinflussten Zustand vermindern. Zur Berechnung der Durchflusskapazität ist die Methode nach Stauffer zulässig.

3 Das Ver- und Entsorgungskonzept zum Bebauungsplan ist im Rahmen des ersten Baugesuchs über den ganzen Bebauungsplanperimeter zu präzisieren. Das Ver- und Entsorgungskonzept gilt über den gesamten Bebauungsplanperimeter und legt folgende Elemente verbindlich fest:

- Anschluss der Schmutzwasserkanalisation an den im Konzept Entwässerung markierten Stellen an das öffentliche Kanalisationsnetz mit den Leistungsanforderungen gemäss Vorberechnung des Entwässerungskonzepts für WAS-R und WAS-H.
- Anschlusspunkte Frischwasser: Lage und Leistungsbezug gemäss Vorberechnung für Frischwasser
- Retentionsberechnungen
- Schematische Lage und Dimensionierung der Retentionsanlagen gemäss Situationsplan
- Planungsvorgabe für Trafostation.

4 Die Anrechnung hat gemäss SN 592 000 «Liegenschaftsentwässerung» zu erfolgen. Bei extensiv begrünten Dachflächen kann die Dachfläche mit einem Abminderungsfaktor berechnet werden, oder das Retentionsvolumen wird auf dem Dach sichergestellt. Humusierte Dachflächen über unterirdischen Bauteilen wie Einstellhallen können mit Faktor 0.10 angerechnet werden.

5 Vor der Einreichung des ersten Baugesuchs ist ein generelles Abfallentsorgungskonzept über den gesamten Bebauungsplanperimeter mit der Geschäftsstelle REAL (Recycling Entsorgung Abwasser Luzern) zu regeln und der Stadt Kriens zur Prüfung einzureichen. Bei der Zufahrt sind ausreichende Abmessungen und Bodendruckwerte sicherzustellen.

6 Die Standorte, die Anzahl und die Dimensionierung der Unterflur-Wertstoff-Sammelstellen gemäss Situationsplan sind schematisch, sie sind im Baugesuch abschliessend festzulegen. Der für die Leerung der Unterflur-Wertstoff-Sammelstellen mittels Kran notwendige Luftraum ist auch bei einer allfälligen künftigen Elektrifizierung der Buslinien auf der Strasse «Am Mattenhof» und dem Bahnhofplatz Mattenhof nach Möglichkeit zu gewährleisten.

Art. 27
Störfallvorsorge

1 Für die Risikoeinschätzung zum Schutz vor Störfällen ist der Risikobericht zum Bebauungsplan vom 18.09.2019 wegleitend. Die dort beschriebenen Massnahmen sind verbindlich und umzusetzen.

2 Ändern sich die Annahmen gemäss Risikobericht – insbesondere die vorgesehenen Nutzungen – wesentlich, ist der Risikobericht zu aktualisieren und durch die Dienststelle Umwelt und Energie erneut prüfen zu lassen, ob zusätzliche Massnahmen erforderlich sind.

3 An den Bauten und Anlagen sind – soweit technisch und wirtschaftlich zumutbar – risikomindernde Massnahmen zum Schutz von Personen in den Gebäuden umzusetzen. Mögliche Massnahmen sind auf Stufe Bauprojekt festzusetzen.

8. SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Art. 28
Ausnahmen
Der Stadtrat kann Ausnahmen von den vorliegenden Bestimmungen bewilligen, wenn die Abweichungen gesamthaft zu einer besseren oder mindestens gleichwertigen Lösung führen.

Stellungnahme des Referendumskomitees «Weniger ist mehr»

NEIN zum Beton-Komplex Pilatus Arena

Kein Rekord-Hochhaus von 110 Metern auf Mattenhof!

Der «Beirat Städtebau» empfahl für den Mattenhof eine maximale Bauhöhe von 50m. Eine Höhe von 110 m ist unverhältnismässig und zerschneidet das Landschaftsbild.

Keine weitere Extrem-Verdichtung im Beton-Gebiet Luzern-Süd!

Die geplante Verdichtung mit Hochhäusern von 110 m bzw. 53 m und der Eventhalle für 4'000 Zuschauer ist städtebaulich, landschaftlich und ökologisch rücksichtslos. Sie verschlechtert die Lebensqualität und führt auch zu kaum lösbaren Verkehrsproblemen und Folgekosten. Allein das geplante Strassenprojekt Südallee wird CHF 20 Mio. kosten.

Keine überrissen grosse Eventhalle mit 4'000 Zuschauerplätzen!

Das Handball-NLA-Team Kriens-Luzern verzeichnete in der letzten Saison einen Zuschauerschnitt von 517 Köpfen ... Zum Vergleich: Das «grosse» Bern baute 2018 (für den BSV Bern) eine neue 2'400er-Halle und Winterthur (für den mehrfachen Schweizer Meister Pfadi Winterthur) eine neue 2'000er Halle. Wem nützen leere Zuschauerränge? Ein Nein ist eine Chance für ein bescheideneres, stimmigeres Projekt.

Kein Hallen-Geschenk an Private!

Die Pilatus-Arena soll gratis der Pilatus Arena AG (Betreibergesellschaft) übertragen werden! Die Baukosten von CHF 39 Mio. werden durch den mit der Hochhaus-Planung realisierten, öffentlichen Mehrwert (CHF 27 Mio.) und durch öffentliche Subventionen (NASAK CHF 3 Mio., Kanton Luzern CHF 6 Mio., Swisslos-Lotterie-Erträge CHF 3 Mio.) finanziert. Folge dieser «Schenkung» ist, dass die finanziell ohnehin angeschlagene Stadt Kriens der Pilatus Arena AG für tagsüber geplante Hallennutzungen durch die Volksschule erhebliche Mietzinsen wird bezahlen müssen.

Mehr Mitsprache für die Stadt Kriens!

An der Pilatus Arena AG als zukünftiger Eigentümerin der Eventhalle ist die Stadt Kriens weder mit Aktien beteiligt noch im Verwaltungsrat vertreten. Die Stadt hat also auf eine schlechte Geschäftsführung nicht den geringsten Einfluss; im Konkursfall geht alles verloren. Der Stadt steht an der aus öffentlichen Mitteln finanzierten Sporthalle nicht einmal ein Vorkaufsrecht zu.

Das Komitee «Weniger ist mehr» setzt sich für ein Ende der baulichen Masslosigkeit – insbesondere im Gebiet Luzern-Süd – und der finanziellen Kopflosigkeit ein. Das kürzliche Ja zur Moratoriums-Initiative zeigt auf, dass eine Mehrheit der Krienser genug hat von masslosem Bauboom und Gigantismus. Deshalb braucht es am 29. November 2020 ein deutliches NEIN.

Abstimmungsfrage

Stimmen Sie dem Bebauungsplan Pilatus Arena und dem Bau- und Zonenreglement mit den dazugehörigen Teilzonenplänen gemäss Beschluss des Einwohnerrates vom 25. Juni 2020 zu?

Empfehlungen

Einwohnerrat und Stadtrat unterstützen die Vorlage. Der Einwohnerrat stimmte ihm mit 25 Ja bei einer Gegenstimme und zwei Enthaltungen zu.

Einwohnerrat und Stadtrat empfehlen damit ein «Ja».

Visualisierung der Initianten: Situation vor der Pilatus Arena mit Blick Richtung Bahnhof Mattenhof. Links die geplante Buvette und das bestehende Gebiet Mattenhof.

Abstimmungsunterlagen

Sollten Ihre Abstimmungsunterlagen nicht vollständig sein, hilft Ihnen das Stadtbüro Kriens gerne weiter:

T +41 41 329 62 51

Scannen Sie nachstehenden Code mit Smartphone oder Tablet. Oder füllen Sie das Online-Formular aus:

kriens.ch/stimm-material

Stadtverwaltung Kriens
Stadtplatz 1
6010 Kriens
T +41 41 329 61 11
info@kriens.ch

Nach der Moratoriums-Initiative

Die Stimmberechtigten von Kriens haben am 27. September 2020 ein Einzonungsmoratorium beschlossen. Die Stadt Kriens respektiert diesen Entscheid.

Trotzdem ist es korrekt, dass die beiden vorliegenden Geschäfte Pilatus-Arena und Weinhalde dem Stimmvolk unterbreitet werden.

Das Moratorium trat mit dem Datum der Volksabstimmung (28. September 2020) in Kraft und verbietet während der Laufzeit von 15 Jahren die Bearbeitung von Neueinzonungen.

Die beiden Vorlagen wurden im Einwohnerrat vor dem Inkrafttreten des Moratoriums beraten. Dies mit dem klaren Verweis, dass ein allfälliger Volksentscheid für ein Moratorium keine rückwirkende Folgen auf diese haben würde.

Der Stadtrat wird deshalb in den kommenden 15 Jahren den Moratoriums-Beschluss berücksichtigen. Weinhalde und Pilatus Arena aber sind davon nicht betroffen. Sie wurden vielmehr in den vergangenen Jahren schrittweise und sorgfältig entwickelt – als Teil einer politisch bewusst initiierten Entwicklungsstrategie.

Richtig abstimmen

Urnenlokal im Stadthaus

Die Stimmabgabe erfolgt zwar in der heutigen Zeit nur noch sehr selten direkt im Stimmlokal. Trotzdem gibt es diese Möglichkeit weiterhin. Das Urnenlokal der Stadt Kriens befindet sich seit dem Umzug der Verwaltung im Stadthaus Kriens, Stadtplatz 1, 6010 Kriens.

Das Urnenbüro befindet sich im ersten Obergeschoss im Stadtbüro und ist am Abstimmungs-Sonntag von 10.00 – 11.00 Uhr geöffnet.

Briefliche Stimmabgabe

Das Stimmrecht kann auch brieflich ausgeübt werden. Die Postaufgabe hat so frühzeitig zu erfolgen, dass das Rücksendekuvert noch vor Ende der Urnenzeit beim Stimmregisterführer eintrifft. Der Briefkasten für Abstimmungscouverts befindet sich direkt beim Haupteingang ins Stadthaus (Seite Luzernerstrasse). Er wird am Abstimmungssonntag letztmals um 11.00 Uhr geleert.

Vorzeitige Stimmabgabe

Sie können Ihr Stimmrecht auch persönlich im Stadtbüro wahrnehmen. Nehmen Sie dazu die kompletten Abstimmungsunterlagen mit ins Stadtbüro. Beachten Sie die Öffnungszeiten des Stadtbüros auf kriens.ch/stadtbuero.

Richtig ausgefüllt

Beachten Sie, dass Ihre Stimme nur dann zählt, wenn Sie auch formal richtig abstimmen. Es gilt:

- Unterzeichnen Sie den Stimmausweis eigenhändig in der unteren linken Ecke.
- Füllen Sie den Stimmzettel zur Vorlage aus, indem Sie im Feld handschriftlich «Ja» oder «Nein» einfüllen.
- Legen Sie diesen Stimmzettel ins Abstimmungscouvert und verschliessen Sie dieses. Das verschlossene Abstimmungscouvert gehört zusammen mit dem unterzeichneten Stimmausweis ins Rückantwortcouvert.

gedruckt in der schweiz
FSC 100% Papier aus vorbildlich bewirtschafteten Wäldern Papier issu de forêts bien gérées Carta da foreste correttamente gestite FSC® C022369
Klimaneutral Druckprodukt ClimatePartner.com/11020-2010-1004