

kriens

Entwicklungskonzept

Luzerner- und Obernauerstrasse



20. Mai 2020

plan:team

Impressum

Die Beteiligten am Entwicklungskonzept Luzerner- und Obernauerstrasse setzen sich aus der Projektgruppe Auftraggeber und dem Bearbeitungsteam zusammen.

Projektgruppe Auftraggeber

- Cyrill Wiget, Stadtpräsident
- Matthias Senn, Bauvorsteher
- Jesús Turiño, Abteilungsleiter Präsidialdienste
- Stefan Oberer, Leiter Fachstelle Stadtentwicklung und Regionalpolitik
- Daniel Burkart, Abteilungsleiter Verkehrs- und Infrastrukturdienste
- Jeantine Viebrock, Fachperson Planungen

Bearbeitungsteam

Städtebau / Raumplanung (Lead): Planteam S AG

- Martin Eggenberger
- Lydia Gonthier
- Mirco Derrer
- David Waltisberg

Verkehr / Koordination GVKK: Kontextplan, Markus Reichenbach

Freiraumgestaltung: w+s Landschaftsarchitektur, Toni Weber

Quellenangaben

Alle Darstellungen ohne Quellenangaben wurden von der Planteam S AG erstellt. Einige Darstellungen verwenden Hintergrundbilder, deren Quellenangabe ausgewiesen ist und welche von der Planteam S AG bearbeitet wurden.

Bildquelle Titelbild: reportair, Bildbearbeitung Planteam S AG

Inhalt

Vorwort und Überblick	4
1. Kriens	5
Der Pilatus, der Krienbach und der Sonnenberg prägen Kriens	6
Bauliche Auffüllungen: Kriens wird Agglomeration	7
2. Luzerner- und Obernauerstrasse	8
Die Ost-West Achse durchläuft diese Strukturen in Abschnitten	9
In jedem Abschnitt die Bauten richtig zur Strasse setzen	10
Mit der richtigen Körnung und Dichte bauen	11
In jedem Abschnitt Strukturen im vorhandenen Takt wechseln	12
Besondere Freiräume mit Wandlungspotential aufwerten	13
In jedem Abschnitt die richtige Körnung fortführen	14
Die Verdichtung zur Stärkung der Raumqualität nutzen	14
Das Dreieck der Zentren neigt zur Konkurrenzierung	15
Die Freiräume	16
Die Freiräume thematisch prägen	17
Die Verkehrsflächen	18
Die Verkehrsfläche als Strassenraum gestalten	19
3. Die Abschnitte	20
3.1 Eingangstor	23
Die Grosshofbrücken zur Vernetzung nutzen	23
3.2 Vorstadt	25
Die Vorstadt: Bindeglied & Vorbote dahinterliegender Quartiere	25
3.3 Zentrum	27
Zentrumsqualitäten	27
Die Zentrumsfunktion stärken	28
Das Kleingewerbe stärken	29
Die räumlichen Qualitäten stärken	30
Geviert-Strukturen im Zentrum erhalten	31
Das Herz wohnlich machen: Den Durchgangsverkehr im Zentrum zähmen	32
Das Herz erreichbar machen: Parkierung ermöglichen	33
Das touristische Potential nutzen	33
3.4 Lockere Vorstadt	35
Die lockere Vorstadt als begrüntes Bindeglied sichern	35
3.5 Übergang zur Landschaft	37
Landschaftsbezüge inszenieren und sichern	37

Vorwort und Überblick

Die Stadt Kriens wächst – ob rund um den Bahnhof Mattenhof oder im historischen Zentrum. Erschlossen wird das historische Zentrum durch die Luzerner- und Obernauerstrasse. Diese bildet das Rückgrat von Kriens. Eine Entwicklungsstrategie für die Lebensräume entlang dieser Achse fehlt bisher.

Das nun vorliegende Entwicklungskonzept setzt hier an. Es nimmt eine integrale und gesamtheitliche Betrachtung der Achse vor. Das Entwicklungskonzept berücksichtigt städtebauliche, freiräumliche sowie verkehrliche Aspekte mit dem Ziel, den Lebensraum entlang der Achse zu attraktivieren und die Entwicklung koordiniert zu steuern.

Das Entwicklungskonzept richtet sich auf die strategische Ebene aus – die Ebene der Politik. Hier werden die wichtigsten Entscheidungen für die zukünftige Entwicklung gefällt.

Inhalt des Entwicklungskonzepts ist

- Kriens (Kapitel 1),
- Luzerner- und Obernauerstrasse (Kapitel 2),
- Die Abschnitte (Kapitel 3).

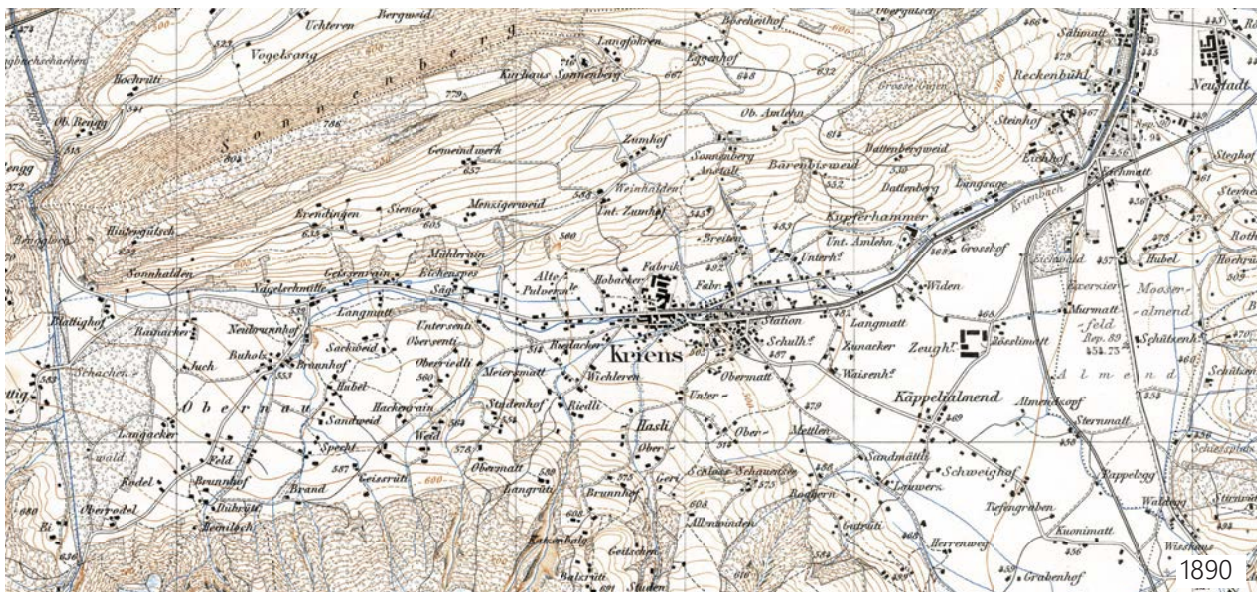
Ergänzt wird das Entwicklungskonzept mit einem separaten Dokument Merkblätter. Dieses ist handlungsanweisend für die Verwaltung gedacht. Zu jedem Handlungsfeld findet sich dort ein Merkblatt.



1. Kriens



Quelle: Karten Zeitreise - www.map.geo.admin.ch

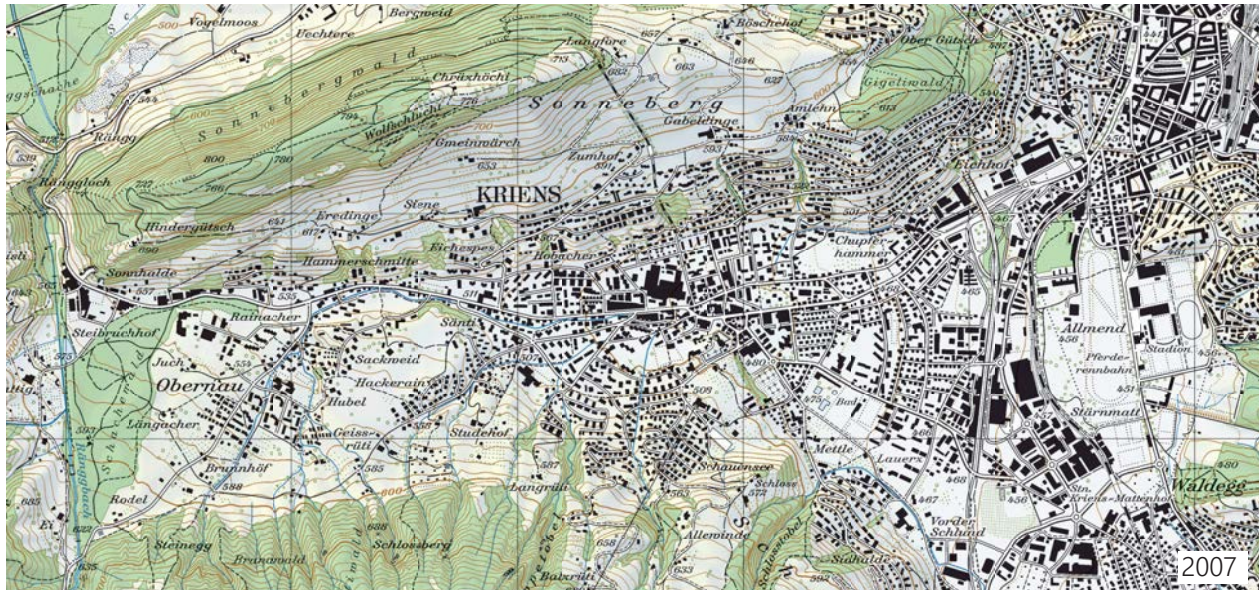


Quelle: Karten Zeitreise - www.map.geo.admin.ch

Der Pilatus, der Krienbach und der Sonnenberg prägen Kriens

Der Pilatus und der Sonnenberg bergen das Tal, in dem sich Kriens entwickelt hatte – das ist in der Landkarte von 1864 (Bild oben) sehr schön sichtbar: dunkel die Hügel, hell das Tal. Der Krienbach brachte mit den vielen anderen Bächen vom Pilatus viel Geschiebe mit, was im Tal eine wilde Schwemmebene schaffte, die regelmässig überschwemmt wurde. Die ersten Höfe entstanden deshalb erhöht, zunächst am Sonnenberg, später am Schatzenberg. Der Krienbach bot also viel Energie. Diese Energie lernten die Menschen nutzen: energieintensives Gewerbe fand vor Ort günstige Voraussetzungen. Zusammen mit der Auslagerung immissionsreicher Betriebe aus Luzern bildete sich in der Folge ein Cluster von Gewerbe und Industrie im Tal: Mühlen, Bleicherei, Sägereien, Lohstampfe, dann Metallverarbeitung (Kupferhammerschmiede), später auch Maschinenfabriken. An der Wegkreuzung Richtung Horw, um die Galluskirche, entstand eine Häufung der Bebauung: der Kern.

Auf der Landkarte von 1890 (Bild unten) sind diese drei prägenden Elemente - Kern bei der Galluskirche, Industrie entlang des Krienbachs im Obernau und Höfe an den Hanglagen - deutlich auszumachen.



Quelle: Karten Zeitreise - www.map.geo.admin.ch



Quelle Kartenhintergrund: www.map.geo.admin.ch

Bauliche Auffüllungen: Kriens wird Agglomeration

Die Entwicklung der Bebauungsstruktur ist durch die Topografie der Stadt Kriens geprägt. Die kleinteilige Körnung der Hangbebauung folgt den Höhenkurven und bildet die topographischen Gegebenheiten ab.

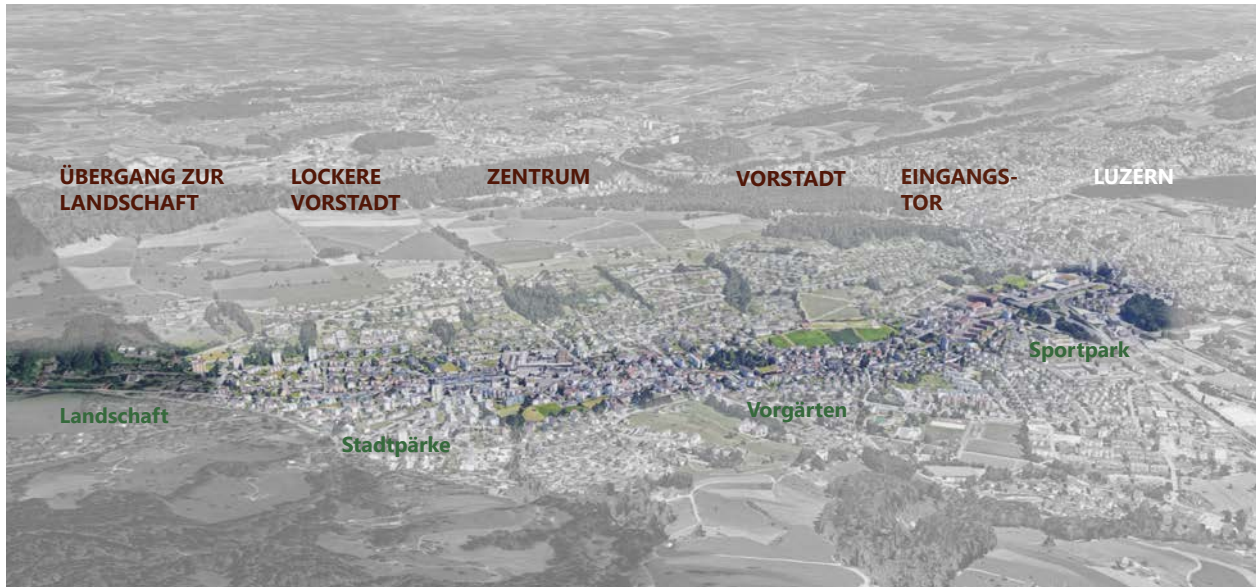
Die Bebauung im Tal hat sich einerseits radial vom Zentrum her ausgedehnt, andererseits hat sich entlang der Luzerner- und Obernauerstrasse die lineare Entwicklung verstärkt. Mitte des 20. Jahrhunderts sind zentrumsnahe Grossstrukturen entstanden.

Entlang den Verbindungsstrassen sind in der Allmend Grossstrukturen entstanden. Diese Entwicklung wurde durch den Bau der Autobahn A2 und mit dem Sonnenbergtunnel verstärkt. Grossstrukturen sind auch im westlichsten Teil der Obernauerstrasse Richtung Renggschlucht zu finden.

In der Folge ist eine gleichzeitige Nord-Süd (entlang der Autobahn A2) und Ost-West Entwicklung auszumachen. Die Siedlungsstrukturen zwischen den Quartieren von Kriens und den Gemeinden Luzern und Horw sind zusammengewachsen.



2. Luzerner- und Obernauerstrasse



Quelle Hintergrundbild: google earth

Die Ost-West Achse durchläuft diese Strukturen in Abschnitten

Die Luzerner- und Obernauerstrasse durchquert nun diese Strukturen. In ihrem Verlauf erscheinen die Strukturen Struktur um Struktur – in Abschnitten. Die fünf Hauptabschnitte sind vom städtischen Luzern ausgehend :

- Eingangstor
- Vorstadt
- Zentrum
- Lockere Vorstadt
- Übergang Landschaft

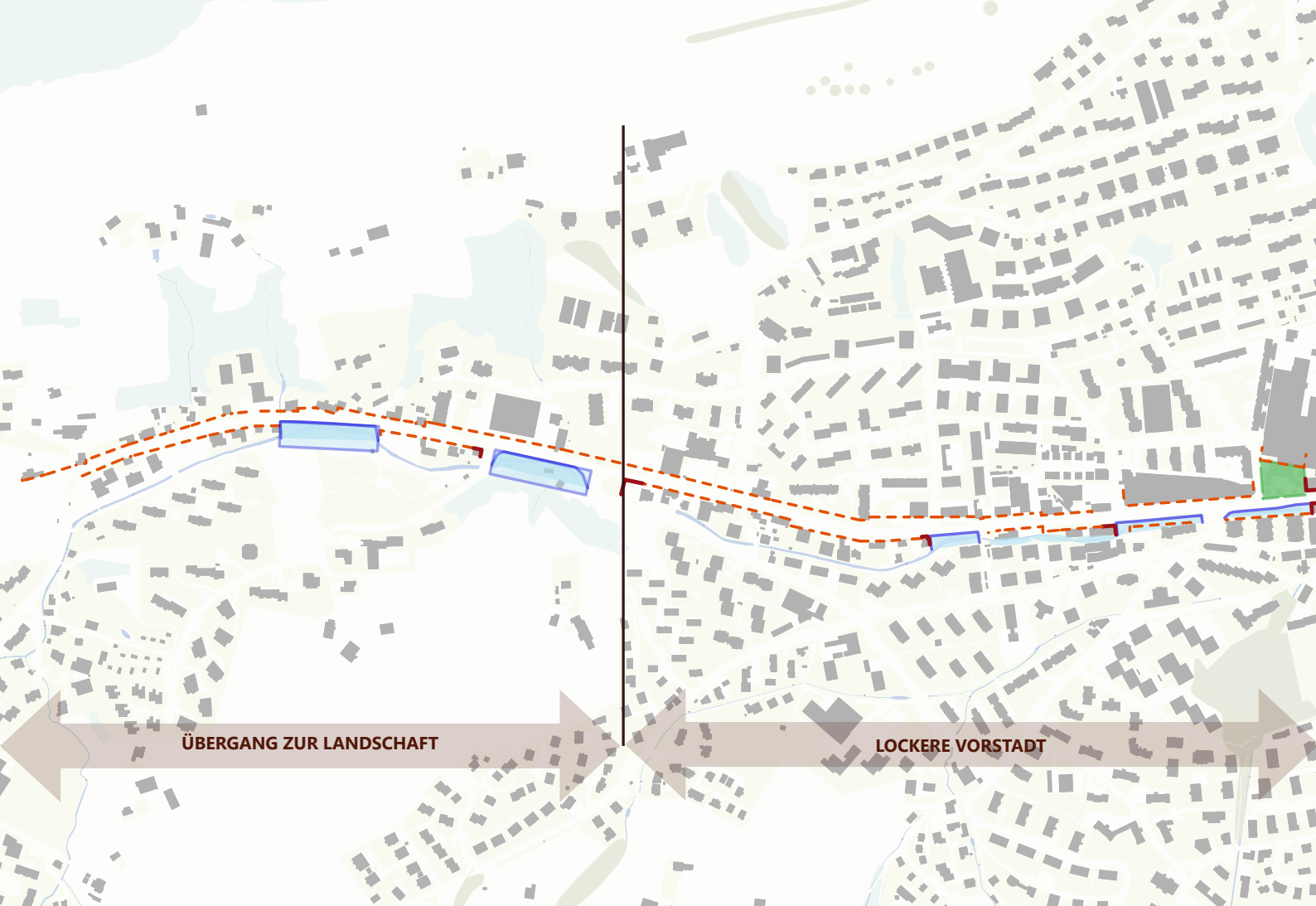
Eingangstor: Das Eingangstor zu Kriens im Bereich Grosshofbrücken ist der Empfang und das erste Gesicht der Gemeinde; dieser Raum wird sich in Zukunft stark verändern und durch das Projekt Bypass geprägt sein. Aktuell ist dieser Raum geprägt von städtischer, teils durchgehender Bebauung am Strassenrand. Grössere Grünräume und Vorgärten fehlen folglich weitgehend.

Vorstadt: Die vorstädtische Luzernerstrasse ist in unterschiedliche Abschnitte mit unterschiedlichen Qualitäten gegliedert. Prägend ist hier die typische vorstädtische Bebauung mit gemässiger Höhe und kleineren Bauten in grösseren Grünräumen, welche zur Strasse als Vorgärten erlebt werden. Zwischen den Häusern erscheinen immer wieder Durchsichten in dahinterliegende Quartiere.

Zentrum: Das Zentrum ist von der historischen Bebauung geprägt. Sie ist recht kleinteilig. Mit einer typischen Lage am Trottoir und an der Strasse und einer moderaten Höhe definiert sie einen wohltuend proportionierten städtischen Strassenraum. Die Kleinteiligkeit ermöglicht zusammen mit fein und lebendig variierend vorspringenden Bauten zur Strasse einen abwechslungsreichen Strassenraum. In neuerer Zeit wurden grössere Volumen in diesen Raum gebaut; räumlich ergänzen diese den Raum des Zentrums günstig, weil die grössere Höhe mit einem grösseren Abstand von der Strasse ausgeglichen wurde. Die eingestreuten Parks und Plätze schaffen einen Stadtraum von Eng und Weit.

Lockere Vorstadt: Die lockere Vorstadt ist geprägt von Bauten, welche meist stark von der Strasse zurückspringen und grosse Zwischenräume aufweisen. Dabei sind auch ortsuntypische höhere Häuser zu finden, welche durch den grossen Rücksprung und Abstandsgrün wenig zur Belegung des Strassenzuges beitragen.

Übergang zur Landschaft: Im Westen der Obernauerstrasse erfolgt ein sukzessiver Übergang zur Landschaft: ein vom Krienbach geprägtes, ein historisches und ein gewerbliches Obernau. Der locker bebaute Strassenzug und immer wieder querende Natur- und Sichtbezüge wechseln sich ab.



Konzeptionelle Baulinien: offene und geschlossene Bauweise, Lage der Baulinien



In jedem Abschnitt die Bauten richtig zur Strasse setzen

- **Baulinien**

Die Vor- und Rücksprünge der heutigen Bebauung entlang der Luzerner- und Obernauerstrasse sind ein Merkmal von Kriens und ein Merkmal der Identifizierung. Eine Diskontinuität in der Setzung der Baulinien führt zu unterschiedlichen Strassenabschnitten und unterstützt die sequenzierte Wahrnehmung und dadurch die Geschwindigkeitsreduktion.

In den wassergeprägten Grünräumen sind die Baulinien stark zurückversetzt zu halten. In den Strassenzügen sind die Baulinien abschnittsweise gleich zu behandeln.

Das Zusammenspiel von gesetzter Baulinie und Parzellengrenze führt im Abschnitt der vorstädtischen Luzernerstrasse zu Vorgärten. Diese sind zu wahren. Im Zentrumsbereich sollte die Bebauung den Strassenraum von Fassade zu Fassade definieren, ohne Vorgärten. Westlich löst sich die Bebauung in die Landschaft auf, hier sollen sukzessive wieder Vorgärten bestehen. Die Baulinien sollen überprüft und wo nötig angepasst werden. Ziel ist, die Baulinien gemäss den definierten Abschnitten zu stärken. Im Zentrum ist eine abwechslungsreiche Stellung der Gebäude erwünscht.

Das historische Obernau weist ebenfalls an der Strasse stehende Einzelbauten auf, welche es zu wahren und zu inszenieren gilt.

Besondere Beachtung ist auch den Baulinien um die Busschleife zu schenken, da diese den Platzraum definieren. Eine besondere Koordination und Qualitätssicherung ist mit dem Bell-Areal zu suchen.



Mit der richtigen Körnung und Dichte bauen

- Offene und geschlossene Bauweise**
 Die Abwechslung zwischen offener und geschlossener Bauweise ist ein prägendes Merkmal von Kriens und ist zu stärken. Die Einmündungen von Querstrassen sind innerhalb der offenen Bauweise mit markanten Eckbebauungen zu inszenieren. Die offene, lockere Bauweise spannt sich in den meisten Fällen zwischen Strassenkreuzungen auf, wo die Baulinien zwingend vorspringen. Die Definition der offenen Bauweise erlaubt auch, Aussagen über eine maximale strassen-seitige Fassadenlänge zu machen. Im Zentrum von Kriens ist eine annähernd geschlossene Bauweise auszumachen. Diese sollte gewahrt werden, denn sie erlaubt das Weiterbestehen unterschiedlicher, historisch gewachsener Körnungen.
- Gebäudehöhen**
 Die Gebäudehöhen sind in direktem Verhältnis mit der Körnung und den Baulinien zu betrachten. Abschnittsweise ist die Gebäudehöhe zu prüfen und gegebenenfalls auf das Strassenraumprofil anzupassen. Die Geschosszahl kann tendenziell zum Zentrum hin zunehmen.
- Diversifizierte Körnung**
 Historisch ist Kriens aus einer Häufung von kleinteiligen Körnungen entstanden, mit wenigen Ausnahmen. Spuren der Kleinteiligkeit sollen im Zentrum erhalten werden. Das kleinteilige Kriens soll in der Stube der Gemeinde sichtbar und erlebbar bleiben. Diese sind vor allem in der ortsspezifischen Struktur der Gevierte zu finden.



Strukturanalyse, bauliche Einheiten, Quelle Hintergrund: AV Daten



Sensible Handlungsfelder, Quelle Hintergrund: AV Daten



In jedem Abschnitt Strukturen im vorhandenen Takt wechseln

- **Strukturelle Baueinheiten**

Die bestehende Bebauungsstruktur zeigt mehrheitlich ein klares System mit einzelnen, aneinandergereihten strukturellen baulichen Einheiten. Im oberen Plan sind die strukturellen Einheiten farblich zusammengefasst. Der Rhythmus und die Ausrichtung der Baustruktur ist erkennbar und prägt den Strassencharakter.

Die Strategie beruht auf der Wahrung und Inszenierung der bestehenden Qualitäten, sowie einer Klärung von ortsuntypischen Elementen.

Die verschiedenen Strassenabschnitte sollen als solche spürbar sein. Bauliche Einheiten sollen homogen verstanden werden, ortsuntypische Bebauungen langfristig umstrukturiert werden.

Die Inszenierung bestehender Qualitäten gilt für die ganze Ost-West-Achse.

Im Zentrumsbereich sind die Qualitäten nachstehend differenzierter aufgeführt. Bauliche Einheiten sollen in ihrem individuellen und einmaligen Charakter gestärkt werden.



Besondere Freiräume mit Wandlungspotential aufwerten

- **Sensible Handlungsfelder**

Dort wo unterschiedliche Strukturen aufeinandertreffen befinden sich Freiräume, welche einer besonderen Beachtung bedürfen. Diese sind die sensiblen Freiräume mit hohem Wandlungspotential (orange Kreise). Es gibt Orte, wo der Klärungsbedarf der bestehenden Bebauung einen Strukturwandel verlangt (gelb).

Kreuzungspunkte und Platzräume, welche in den Strassenraum übergehen sind in obiger Abbildung mit den orangen Punkten dargestellt und haben ein grosses Potential zur Aufwertung und neuer Identitätsbildung.

- Eingangstor /Sonnenbergtunnel /Grosshofbrücke
- Avia-Tankstelle an der Luzernerstrasse
- Einmündung Horwer- in Luzernerstrasse mit Stadtplatz
- Dorfplatz und nördliche Parzellen
- Busschleife



Unterschiedliche Körnungen

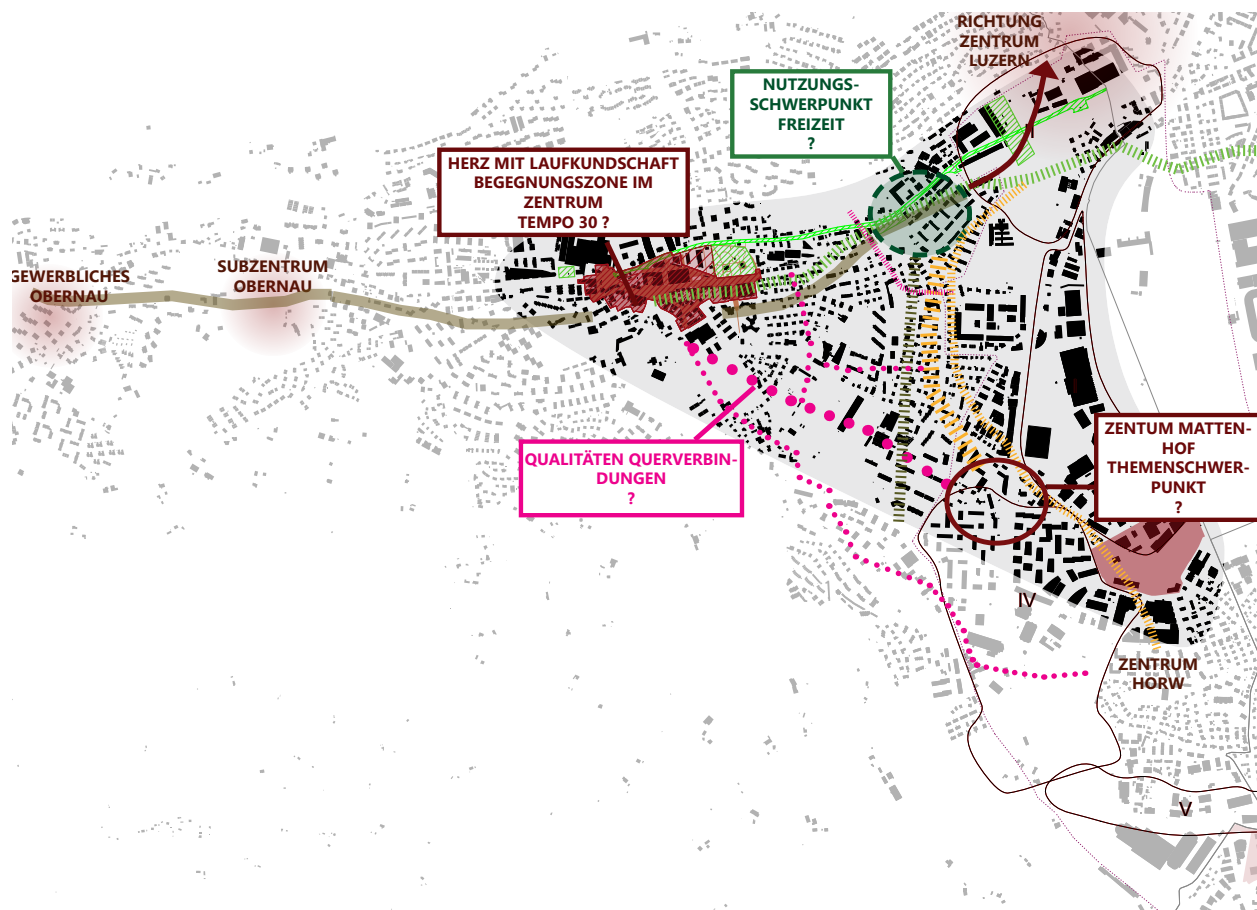


In jedem Abschnitt die richtige Körnung fortführen

Die Verdichtung zur Stärkung der Raumqualität nutzen

Die Verdichtungsstrategie ist pro Abschnitt zu definieren und wird in den Merkblättern für jedes Handlungsfeld richtungsweisend angegeben. Jeder Abschnitt hat eine eigene Körnung, d.h. eine charakteristische Grösse der Bauten, von klein bis gross.

- **Verdichtung in die Höhe:** Die Verdichtung in die Höhe erfolgt bei gleichbleibendem Fussabdruck. Dies ist im Zentrum denkbar, wo die Bauten die historische Körnung aufnehmen. Sie behalten den gleichen kleinen Fussabdruck und entwickeln sich elegant in die Höhe. Nach Westen findet ein gradueller Übergang von einer lockeren, vorstädtischen Bebauung zu einer strassenbegleitenden Punktbebauung statt, die sich zur Landschaft hin öffnet. Sichtbezüge zum übergeordneten Landschaftsraum werden immer präsenter. Eine Verdichtung in die Höhe bis zu 5 Vollgeschossen ist bei gleichbleibenden Fussabdrücken und Körnung denkbar. Strassenseitig stehen die Gebäude entweder auf der Parzellengrenze und definieren den Strassenraum oder sie sind zurückversetzt und ein Vorgartenbereich mit Hecken schliesst den Strassenraum ab. Die Stellung der Gebäude sollte immer parallel zur Strasse erfolgen.
- **Verdichtung in die Tiefe:** Die Verdichtung in die Tiefe bei gleicher Gebäudehöhe wahrt strassenseitig die Kleinteiligkeit. Durch die Beschränkung der maximalen strassenseitigen Gebäudelänge und -höhe kann massvoll in die Tiefe verdichtet werden. Gebäude können die Parzellentiefe ausnutzen und sich dort in die Länge entwickeln. Strassenseitig sollen sie in den gepunkteten Abschnitten schmal bleiben und Sichtbezüge zwischen Gebäuden erlauben. Strassenzüge werden mit zwingenden Eckbauten definiert. Diese Strategie eignet sich zum Beispiel für die kleinteilige Vorstadt.
- **Verdichtung durch neue Zwischenbauten:** Eine Verdichtung durch neue Zwischenbauten ist ebenfalls denkbar, vor allem im Bereich der städtischen Verdichtung beim Eingangstor Kriens.
- **Verdichtung durch optimierte Neubauten:** Die Möglichkeit der Verdichtung durch optimierte Neubauten ist immer gegeben. Optimierte Neubauten können auch eine neue Typologie aufweisen, sofern sie sich in die stadträumlichen Prinzipien einordnen und die freiräumlichen Qualitäten der Nachbarschaft aufnehmen. Diese Strategie ist auch zur Klärung für ortsuntypische Bauten geeignet.
- **Dichte mit Qualitätssicherungsverfahren neu definieren:** Die Dichte kann auch mit einem Qualitätssicherungsverfahren neu definiert werden. Dies ist vor allem für Orte geeignet, welche einen Strukturwandel erfahren sollen. Die Dichte an sich ist weniger massgebend als die angestrebten räumlichen Qualitäten.



Zentrumszonen im Zusammenhang

Das Dreieck der Zentren neigt zur Konkurrenzierung

Das Zentrum von Kriens liegt zwischen zwei Grossverteilern mit kräftigem Anziehungspotential und grossflächiger Autoerreichbarkeit, sowie in der Nähe der Zentren der Stadt Luzern und von Horw. Das Kaufverhalten ändert sich in Richtung Hauslieferdienst der Grossverteiler und Onlineshopping auch für Güter des täglichen Gebrauchs und für Spezialwaren. In der Folge schliessen immer mehr zentral gelegene Kleingewerbe, welche auf den Handel mit Waren für den täglichen Gebrauch ausgerichtet und angewiesen sind. Dadurch vermindert sich die Laufkundschaft im Zentrum, was zu einem Verlust an Attraktivität für das Einkaufserlebnis führt.

Kriens-intern steht das Zentrum in unmittelbarem Dialog mit dem Zentrum Mattenhof und dem Eingangstor Kriens: Sie bilden ein Dreieck der Aktivitätenpole. Es besteht das Risiko, dass diese drei Zentren je das gleiche anbieten und sich so gegenseitig konkurrenzieren und schwächen. Es fehlen Themenschwerpunkte, welche helfen würden, sich voneinander zu differenzieren und sich so zu ergänzen.



Themenschwerpunkte setzen

- **Das Eingangstor** Kriens wird mit dem Projekt der Grosshofbrücken und den umliegenden Entwicklungen eine hohe Dichte erreichen. An strategischer Lage im Kreuzungspunkt zwischen der Nord-Süd und der Ost-West Achse kann ein Ort der Bewegung mit Themenschwerpunkt Sport und Freizeit sein.
- **Das Zentrum Mattenhof** wandelt sich bereits heute und wird künftig ein noch wichtiger Aktivitätspol werden: Es entwickelt sich ein neues modernes, grosskörniges Zentrum mit Schwerpunkt Arbeiten und Wohnen.
- **Das Zentrum** von Kriens ist ganz anders. Es ist als historisch gewachsenes Herz von Kriens kleinteilig, geprägt von Kleingewerbe, mit diversifizierten Aussenräumen und voller Überraschungen; Ort der Heimat.



Quelle Kartenhintergrund: www.map.geo.admin.ch, Planbearbeitung Planteam S AG

Die Freiräume

Die umliegende Berglandschaft von Pilatus, Sonnenberg und Bireggwald ist das prägendste Freiraumelement von Kriens. Das Siedlungsgebiet befindet sich inmitten dieser ausserordentlichen Landschaft.

Die Ost-West Richtung – also im Verlauf der Luzerner- und Obernauerstrasse – ist von flankierenden Grünräumen und Orten zur Erholung geprägt. Nach Westen ist der Bezug zum Übergang zur Landschaft immer wichtiger.

Innerhalb des Siedlungsgebietes sind auch grössere, nicht zusammenhängende Freiräume auszumachen (Bild oben):

- Amlehngarten
- Bellpark
- Kirchhügel
- Turbinenpark
- Schulpark Feldmühle
- Freizeitanlage Langmatt

Die kleineren und grösseren Freiflächen entlang der Luzerner- und Obernauerstrasse tragen auch zur Verbesserung des Stadtklimas bei und bilden mit ihren individuellen Themenschwerpunkten ein Gesamtsystem der Freiflächen von Kriens.

Strukturierende Gewässer

Die sichtbaren Wasserläufe werfen Fragen zum Wassernetz auf. Wenn die verborgenen, eingedolten Gewässerläufe eingeblendet werden (Bild *verborgene Gewässer*), erkennt man ein dichtes, beinahe radiales Netz, welches die topographischen Gegebenheiten widerspiegelt.

Die Gewässerläufe strukturieren die Wegnetze und die Bebauung. Die meisten Bebauungslücken entlang der Strassenzüge finden ihre Erklärung in den parallelen verborgenen Gewässern. Im Siedlungsgebiet verweisen manchmal Brunnen auf verborgene Wasserläufe.



Grünräume Entwicklungskonzept Luzerner- und Obernauerstrasse



Die Freiräume thematisch prägen

- **Grünräume:** Entlang der Hauptachse Luzerner- und Obernauerstrasse bestehen viele an der Strasse liegende Parkanlagen und Grünräume. Diese sollen als wiederkehrende, raumdefinierende Merkmale gestärkt werden, den Strassenzug prägen und ihn in Abschnitte unterteilen. Alle Grünräume sollen eine individuelle Identität und Ausprägung haben; es ist je ein Themenschwerpunkt zu definieren. Sie können unterschiedliche Funktionen übernehmen: Erholung, Spiel, Freizeit, Ausruhen, Begegnung. Die Grünräume entlang der Hauptachse sind volumetrisch so präsent und raumprägend wie Gebäude und für die Luzerner- und Obernauerstrasse als solche zu verstehen, zu wahren und planungsrechtlich zu sichern. Gebäude in diesen übergeordneten Grünräumen sind vom Strassenraum zurückversetzt anzuordnen.
- **Wassergeprägte Grünräume:** Entlang der Hauptachse zeigt sich eine abwechslungsreiche Abfolge von wassergeprägten und strassenbegleitenden Grünräumen, welche immer dann vorkommen, wenn das eingedolte Gewässer entlang der Strasse liegt. Diese Flächen sind nicht bebaubar, könnten aber über die ganze Stadt hinweg mit einer thematisierten Bepflanzung gestaltet werden, die einen wiederkehrenden Identitätswert aufzeigen. Das Element Wasser soll in diesen Grünräumen thematisiert werden. Dies kann mit Brunnen, speziell ausgewählter Bepflanzung oder in der Gestaltung der Bodenbeläge erfolgen.
- **Stadtökologie:** Grünräume und wassergeprägte Grünräume tragen massgebend zum Stadtklima und einer ausgewogenen Stadtökologie bei. Freiraumgestaltungen sollen die lokale Biodiversität stärken und unterstützen. Bei der Gestaltung von vorwiegend nicht begrüntem Freiraum ist in diesem Zusammenhang auf ein ausgewogenes Mikroklima zu achten: schattenspendende Massnahmen, Einbezug von Wasser.
- **Bäume im Strassenraum:** Strassen- oder platzbegleitende Baumreihen sollen entlang der Hauptachse zu Baumgruppen gefasst werden oder auf Einzelbäume reduziert werden, um keine Konkurrenz zu den übergeordneten Grünräumen zu bilden. Die Parks und die strassenbegleitenden Baumreihen sind konzeptionell miteinander in Bezug zu setzen. Die quer zur Hauptachse liegenden Nebenstrassen können an der Kreuzung Einzelbäume haben, welche in den Strassenraum hineinragen und das Thema des seitlichen Grüns weiterführen. Nebenstrassen können strassenbegleitende Baumreihen aufweisen. Diese in den Strassenraum ragenden Baumkronen ergeben entlang der Hauptachse ein abwechslungsreiches Spiel und sequenzieren die lineare Raumerfahrung. Im westlichen Teil, wo sukzessive ein Übergang in die Landschaft stattfindet, sollen in den strassensäumenden Wiesen hochstämmige, freistehende Einzelbäume den Strassenzug prägen.



Quelle Kartenhintergrund: www.map.geo.admin.ch

Die Verkehrsflächen

Die strukturierenden Wegnetze bilden die geographischen Gegebenheiten ab. Sie folgen den Wasserläufen, welche auch die historische Entwicklung mitgeprägt haben.

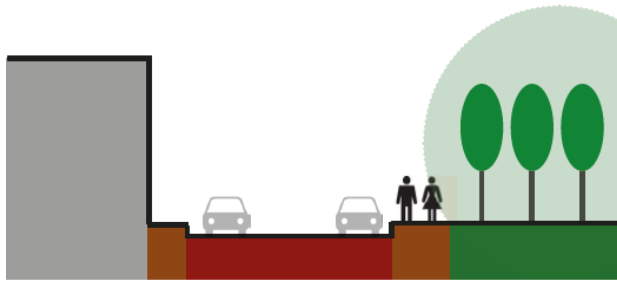
Die Hauptadern sind gut erkennbar.

- Die Luzerner- und die Obernauerstrasse bilden die Hauptachse in der Talrichtung Ost-West.
- Die Schachenstrasse ist eine parallel dazu verlaufende Nebenachse.
- Das feinmaschige Netz schlängelt sich an den Hanglagen hinauf und geht am Siedlungsrand über in das Netz der Wanderwege.
- Die Autobahn A2 ist die prägende Nord-Süd Achse; sie bildet im ansonsten organisch gewachsenen Netz eine harte Grenze.

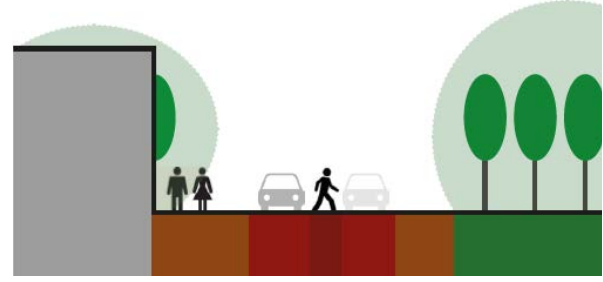
Qualität

Die Wahrnehmung der Abschnitte ist durch die Abfolge unterschiedlicher räumlicher Strassenquerschnitte linear erfahrbar. Die Durchfahrt wird sequenziert und rhythmisiert erlebt. Die rasche Abfolge von flankierenden Grünräumen und Strassenzügen mit wenig Grünelementen, von städtischer Bebauung und Platzbildungen, von engen und weiten Strassenräumen hilft den Durchgangsverkehr zu zähmen, denn die Qualität an unterschiedlichen aufeinanderfolgenden Räumen beeinflusst das Fahrverhalten. Durch die unterschiedliche Lage der Gebäude entlang der Strasse und die verschiedenen Gärten und Parks entstehen verschiedene Abschnitte – gerade auch im Zentrum. Die variierende Strassenraumbreite von Fassade zu Fassade, mit oder ohne Vorgärten, ist eine der tragenden Qualitäten von Kriens.

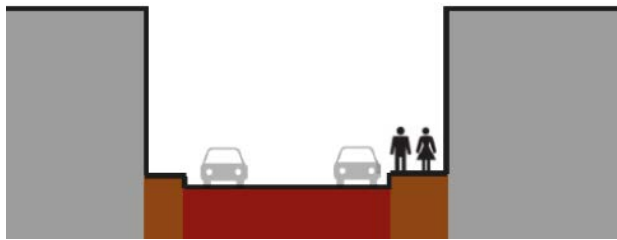
Problematisch ist indessen die Strasse selbst. Während sie viel Platz für Fahrspuren in Anspruch nimmt, verdrängt sie die Gehbereiche, welche das Flanieren ermöglichen sollten. Gleichzeitig ist der Verkehrsstrom nur schwer zu queren, wenige Ampeln kanalisieren dies, ein Flanieren von Seite zu Seite ist nicht möglich. Die Aufenthaltsqualität ist nicht gegeben.



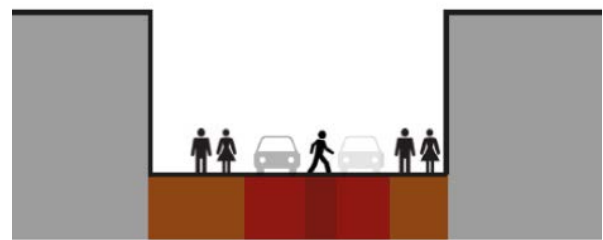
Strassenquerschnitt heute



Strassenquerschnitt morgen



Strassenquerschnitt heute



Strassenquerschnitt morgen



Die Verkehrsfläche als Strassenraum gestalten

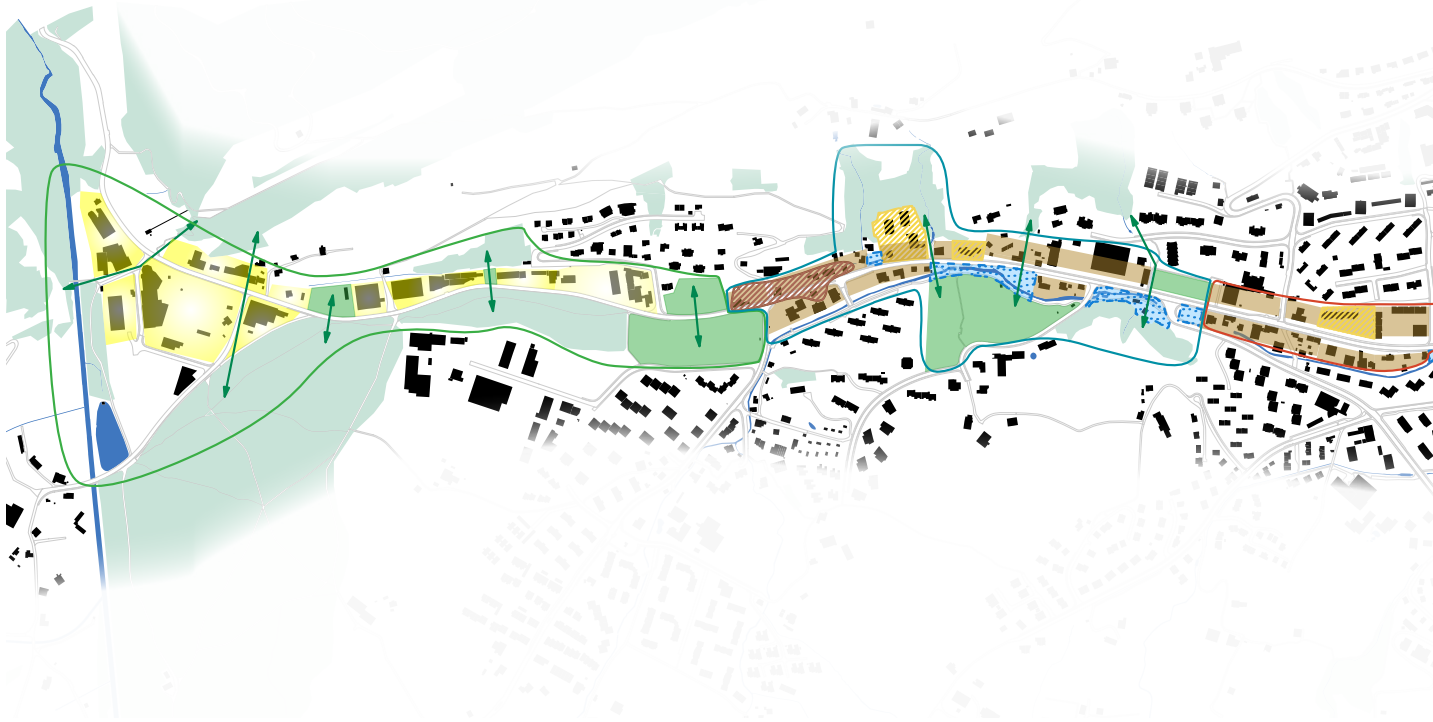
Die drei Hauptabschnitte

Betrieb und Gestaltung von Strassen beeinflussen den Raum und dessen Nutzung direkt. Für die Ost-West Achse sind drei Hauptabschnitte für die Strassenraumgestaltung auszumachen:




- **Gestaltung im Osten:** Eingangstor und Vorstadt
 - städtische Strassenraumgestaltung mit erhöhten Trottoirs
- **Gestaltung im Zentrum:**
 - Strassen- und Platzraum mit hohem Anspruch an Gestaltung
 - Raumdefinition von Fassade zu Fassade und platzübergreifend von Fassade zu Kirchhügel
 - Temporeduktion, Priorisierung Fussverkehr, ebene Topografie ohne erhöhte Trottoirs
- **Gestaltung im Westen:** Lockere Vorstadt und Übergang zur Landschaft:
 - ländliche Strassengestaltung, Überlandstrasse mit lokalem historischen Subzentrum
 - Gehwege mindestens auf einer Seite der Strasse, vorzugsweise entlang der nördlichen Strassenseite.

Ausgestaltung

- Die strassensäumenden Plätze und nicht begrüneten Aussenräume sind heute unterschiedlich gestaltet. Sie sind als Gesamtraum zu entwickeln, von Fassade zu Fassade, auch strassenübergreifend zu verstehen und entsprechend in ein Gestaltungs-, Materialisierungs-, Beleuchtungs- und Betriebskonzept umzusetzen.
- Die Topografie des Strassenraumes hat einen grossen Einfluss auf die Raumwirkung und Nutzung. Ziel ist, vor allem im Zentrum die Höhendifferenzen im Strassenraum möglichst aufzuheben. Höhendifferenzen sind jedoch für das personengerechte Ein- und Aussteigen bei Busstationen nötig. Diese Bereiche sollen sich auf dieses Minimum beschränken. Die Anordnung der Bushaltestellen soll vis-à-vis erfolgen, um die topographischen Einschnitte in den Strassenraum zu bündeln.

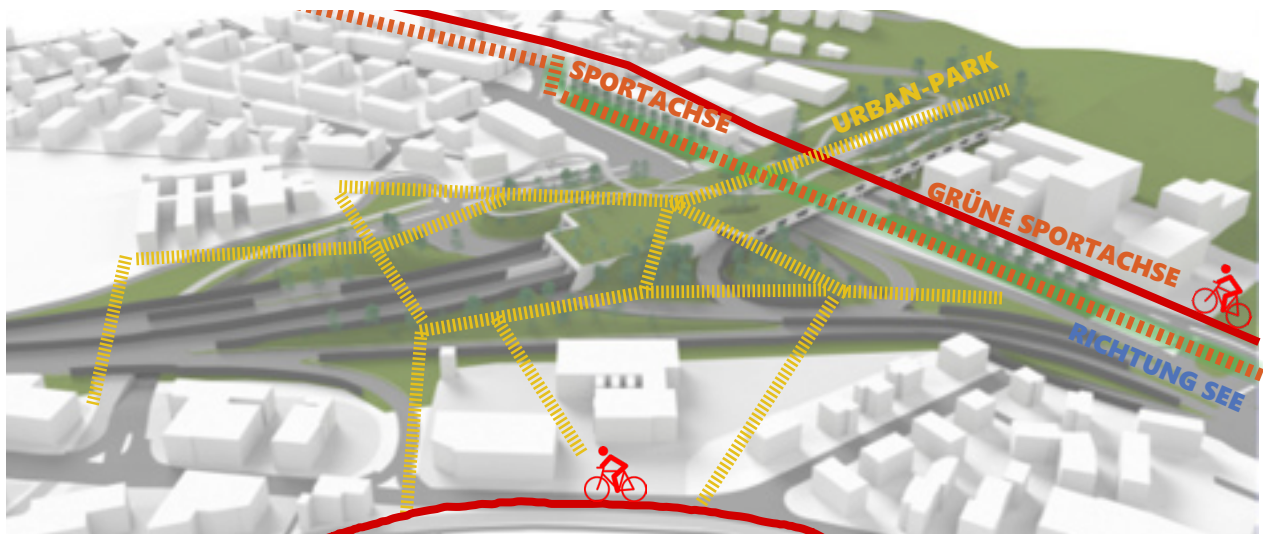




- | | | | |
|---|---|--|--|
|  | Strassenbegleitende und offene Bebauung |  | Kleinkörnige vorstädtische Luzernerstrasse |
|  | Strukturwandel langfristig erwünscht |  | Aufwertung Zentrum Aussenraumgestaltung |
|  | Strukturwandel mittelfristig erwünscht |  | Perimeter Platzgestaltung |
|  | Strukturen wahren / Volumenschutz |  | Fusswegverbindung |
|  | Struktur Ilôt-Zentrum mit individueller Identität |  | Lockere vorstädtische Obernauerstrasse |
|  | Entwicklung mit eigener Regel |  | Krienbachgeprägte Obernauerstrasse |
|  | Strukturen verdichten |  | Übergang zur Landschaft Obernauerstrasse |
|  | Qualitätsverfahren-(QSV)-Pflicht |  | Landschaftsbezüge |
|  | Torsituation |  | Wald |
|  | Gebäude / Freiraum mit Symbolcharakter |  | Grünraum mit individueller Identität |
|  | Eingangstor Kriens |  | Wassergeprägter Grünraum |
|  | Städtische Verdichtung |  | Perimeter Luzern Süd |
|  | Lockere vorstädtische Luzernerstrasse |  | Keine Aussage |



3.1 Eingangstor



Quelle Bildhintergrund: ASTRA

— Veloweg ■■■■■■ Mögliche künftige Sport- / Freizeitachse - - - - - Mögliche künftige Fuss- und Velowege

Am Stadtrand von Luzern stehen südseitig noch heute ortsprägende Villen aus der frühen Industrialisierung von Kriens, wie die Villa La Salle oder die Villa Aurora. Nordseitig und im Westen der Autobahn dominieren grossvolumige Bauten. Abgeschlossen wird der Abschnitt durch die Torsituation bei der Blockrandbebauung der Kupferhammerhäuser. Die dominante Autobahnbrücke wird als Grenze und Eintritt in die Stadt Kriens empfunden.

Dieser Raum ist von Verkehrsflächen geprägt. So kreuzen sich hier die Kantonsstrasse K4 als wichtigste Achse von Kriens in Ost-West Richtung und die Autobahn A2 in Nord-Süd Richtung. Allenfalls werden diese Verkehrsflächen in Zukunft durch die Esplanade und die Überbauung Eichhof West positiv konkurrenziert.

Das ASTRA hat 2017 einen Wettbewerb Grosshoftunnel durchgeführt. Das Siegerprojekt entwickelt drei Ebenen: Zuoberst wird ein urbaner Park auf der Überdachung entwickelt, in der Mitte die Autobahn mit den neuen Spuren, auf der untersten Ebene – der Stadtebene – werden Nutzungen sowie der Stadtverkehr vorgesehen. Die Grosshofbrücken sind ein Taktgeber für die Wandlung des Eingangstors Kriens.



Die Grosshofbrücken zur Vernetzung nutzen

Chance eines neuen urbanen Parks über der Autobahn zur Verbindung nutzen:

- Die Nutzungen im Sinne des Dreiecks der Zentren und Aktivitätenpole als Themenschwerpunkt fokussieren: hier besonders Wohnen und Arbeiten sowie Verkauf als Grundversorgung des Quartiers, Grünräume und Sport.
- Auf der Ostseite der Autobahn die feine Struktur im Süden erhalten. Die Strukturen im Norden für eine dichte Entwicklung transformieren – mit Qualitätsverfahren räumlich aufwerten.
- Die einzelnen in sich gekehrten Grünräume der Stadt miteinander und mit den Quartieren verbinden; wünschbare Verbindungen sind im obigen Wegschema gelb punktiert.
- Die Quartiere besser vernetzen. Der Öffentlichkeitsgrad des Liftes zwischen der Stadtebene und der Parkebene kann auch zu einer besseren Fussverbindung der Quartiere untereinander beitragen (Sonnenberghang und Kupferhammer).
- Noch weitreichender ist die Vision einer vollständigen Überdeckung der Autobahn. Dies würde den Autobahnpark gemäss LuzernSüd ermöglichen und einen Park vom Sonnenberg über Tallagen von Kriens und Horw bis zum See schaffen.



3.2 Vorstadt



Quelle: google earth, Stand 23.04.20

Der Abschnitt Vorstadt beginnt mit dem Amlehngarten. Dieser gibt den Blick auf den Sonnenberg und den Weinberg preis. Die Bauten stehen als Punktbauten im Garten oder im Park; der Strassenraum ist also durch Grünstrukturen geprägt.

In Richtung Zentrum – vor allem ab der Tankstelle – stehen die Bauten zunehmend als lineare und homogene Kette von hohen, schlanken Punktbauten an der Strasse, zum Teil mit minimalem Vorgarten, zum Teil mit asphaltiertem Vorbereich; sie definieren einen starken vorstädtischen Strassenraum.

Die Bebauungsstruktur in der Vorstadt weist auch unterschiedliche Körnungen und Baustrukturen an den ausfallenden Querachsen auf. Diese sind Vorbote der dahinterliegenden Quartierstrukturen und tragen zur Identität und lokalen Spezifität der Hauptachse bei. Ein Beispiel sind die Bauten an der Kreuzung Luzerner- und Brunnmattstrasse.

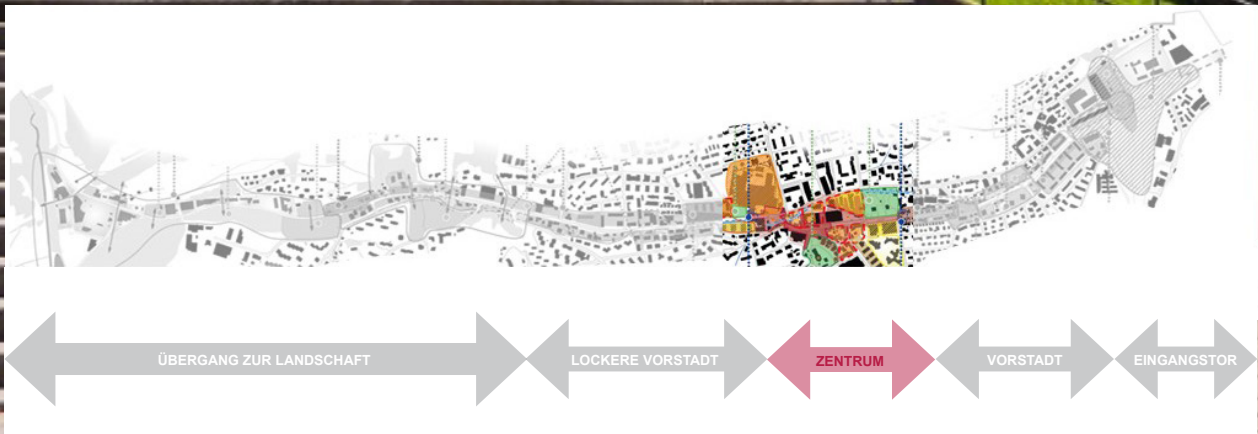
Die Vorstadt ist durch eine gemässigte Bebauungshöhe und kleinere Bauten mit regelmässigen begrünten Abständen und Vorgärten geprägt.

Die Vorstadt endet mit einer weiteren Zäsur, die durch den Bellpark nordseitig und das Haus mit den auffälligen Zinnen (Luzernerstrasse 32) den Übergang ins historische Zentrum darstellt.

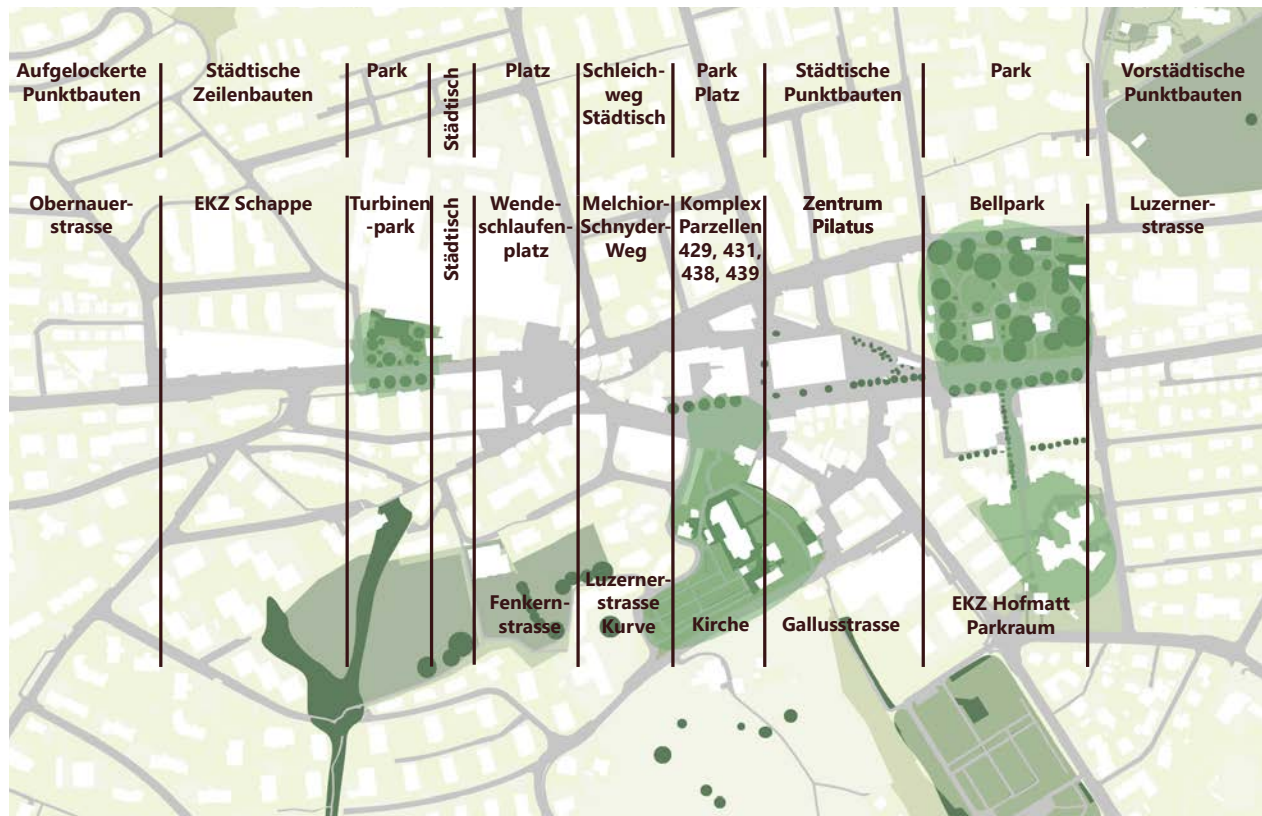


Die Vorstadt: Bindeglied & Vorbote dahinterliegender Quartiere

- Die Nutzungen auf Wohnen und Gewerbe konzentrieren; Läden sind als Quartiersversorgung sehr untergeordnet vorhanden. Nutzungen mit öffentlichem Charakter, wie Gastrogewerbe, sind vorzüglich im Subzentrum Kupferhammer anzusiedeln. Arbeiten ist eher untergeordnet.
- Die Körnigkeit und Typologie der Vorstadt erhalten. Vor allem im westlichen Teil die Struktur der schlanken Punktbauten erhalten und stärken.
- Die Tankstelle im Sinn der genannten Struktur mit einem Qualitätsverfahren transformieren.
- Die Qualitäten der Vorbereiche sichern: begrünte Vorgärten und nicht begrünte Vorbereiche strassennordseitig.
- Strassensüdseitig schliessen die Bauten ohne Vorbereiche den Strassenraum ab.
- Die Qualitäten der meist kleinen seitlichen Zwischenräume sichern.
- Verdichtung in die Parzellentiefe ermöglichen und gemässigt in die Höhe entwickeln.



3.3 Zentrum



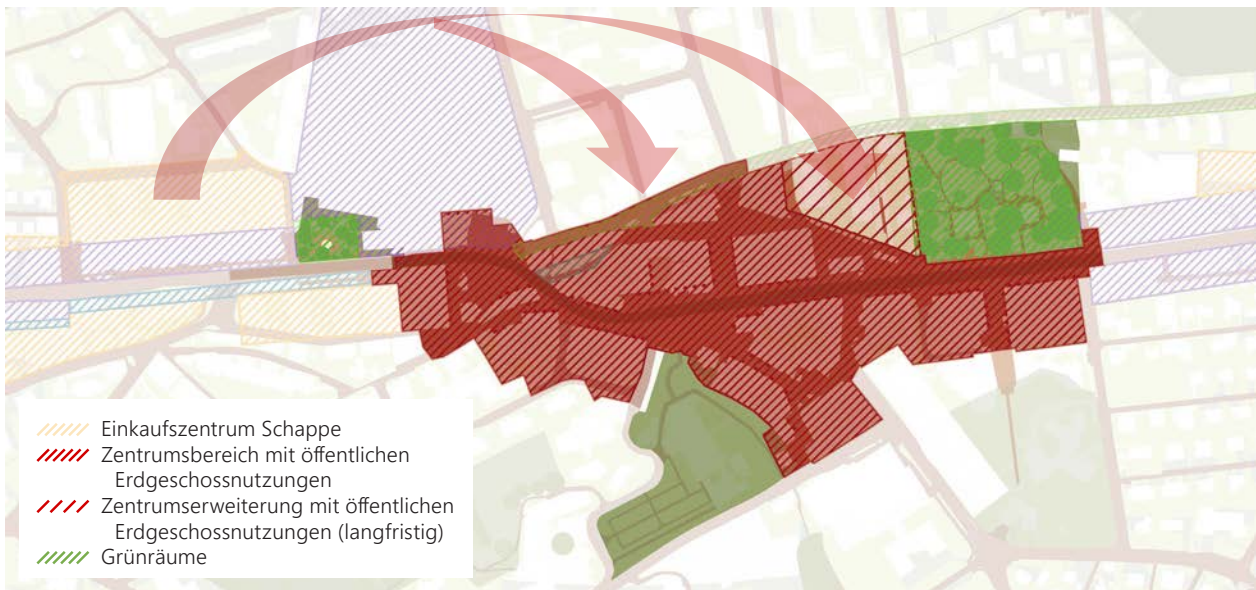
Zentrumsabschnitte, Kartenhintergrund: AV Daten

Zentrumsqualitäten

Im Zentrum von Kriens nimmt die Dichte an unterschiedlichen aufeinanderfolgenden Raumabschnitten zu. Dies weist auf die historisch gewachsene Vergangenheit der Gemeinde. Die rasche Abfolge von Grünflächen, weiten Sichtachsen und engen Strassenabschnitten ist markant. Die Informationsdichte im Strassenzug nimmt zu und die Querungen auch. Strassenzüge werden teils gewunden. Kriens zeichnet sich durch eine subtile Mischung historisch gewachsener Kleinstrukturen und grösserer Neubauten aus. Es entstehen einmalige Aussenräume. Es darf als historisches Zentrum bezeichnet werden, weil hier die ersten gesellschaftlichen, kirchlichen und rechtlichen Elemente einer Siedlung entstanden sind. Im historischen Zentrum steht der Moränenhügel mit der thronenden Galluskirche als kirchliches Zentrum, flankiert durch die erste Schule als weltliche Anstalt. Im Umfeld besteht ein gut erhaltener Kern, der im 15. Jahrhundert seinen Anfang nahm. Dieser Teil bis zum Ende des historischen Zentrums beim Schappe Kulturquadrat auf der Westseite und dem Bell-Areal auf der Ostseite wird als „Dorfkern“ empfunden. Die Dichte an Einkaufsgelegenheiten, Restaurants, Parkanlagen (Bellpark) ist hier am höchsten.

Die Abstände zwischen den Bauten sind klein. Sie bilden so zusammen eine gemeinsam erlebbare Fassade. Dabei bleibt Raum für ein Spiel von Vor- und Rücksprüngen: einige Bauten zeigen ein eigenständiges Verhalten zum Strassenraum hin; einige stellen die Hauptfassade quer zur Luzernerstrasse, andere parallel.

Die Gallusstrasse nimmt im Zentrumsbereich eine besondere Rolle ein: Sie ist zur Hauptachse hinterliegend. Erkennbar ist sie von der Luzernerstrasse aus durch die beiden Aufweitungen des Strassenraumes – durch die Einfahrt Horwerstrasse und den schönen Platz vor der Kirche. Ihr Strassenzug ist geschwungen, die Bauten stehen direkt am Trottoir, kleine Abstände zwischen den Bauten erzeugen eine fast durchgehende Fassade, ihre Höhe ist recht einheitlich viergeschossig. Damit entsteht ein recht kleinräumig wirkender, fast malerischer Stadtraum.



Konzeptioneller Plan zur Zentrumsausdehnung



Die Zentrumsfunktion stärken

Konzentration: klein, aber lebendig

- Das Zentrum von Kriens soll sich von den anderen Zentren differenzieren und sich dabei auf seine bestehenden Qualitäten der historischen Verankerung und der räumlichen Einmaligkeit konzentrieren.
- Zwei Einkaufszentren spannen heute den Zentrumsbereich auf. Die Distanz zwischen beiden ist sehr gross; diese ist für Laufkundschaft zu weit, weil der Bereich mit anregenden Erdgeschossen nicht die gesamte Länge ausdehnen kann und weil die Trottoirs ein Flanieren kaum erlauben.
- Das Zentrum, insbesondere der Verkauf, ist auf einen kleineren Perimeter zu konzentrieren. Das Arbeiten kann sich auf einen grösseren Perimeter erstrecken. Wohnen und Gewerbe stärken.
- .Langfristig könnte das Einkaufszentrum Schappe in Dorfplatznähe umsiedeln, zum Beispiel westlich des Bell-Parks und nördlich des Stadtplatzes oder nördlich vom Dorfplatz. Mit zwei Vorteilen: Die Laufkundschaft des Zentrums würde gesteigert und auch das Einkaufszentrum Schappe könnte von mehr Laufkundschaft profitieren. Eine solche grössere Umstrukturierung bietet auch die Möglichkeit, ein zweites zentrales Parkhaus als Ergänzung zum bestehenden Parkhaus Hofmatt zu schaffen. Dabei ist die Zugänglichkeit des Parkhauses auf den öffentlichen Raum zu orientieren.

Das Einkaufen zum Erlebnis machen

- Das Kleingewerbe im Zentrum hat eine Chance zum Überleben, wenn das Einkaufen zum Erlebnis wird. Dies bedingt, dass der Zentrumsraum attraktiv ist und eine hohe Aufenthaltsqualität aufweist. Diese wird mit durchgehenden Aussenraumgestaltungskonzepten, Konzentration der Verkaufsflächen auf die Zentrumszone (Nutzungskonzept) und guten Querungsmöglichkeiten des Strassenraumes erreicht.
- Eine gute Erreichbarkeit des Zentrums mit dem Velo, ein zentrales Angebot an Abstellplätzen sowie eine attraktive Gestaltung des Raumes steigert die Frequenz (Menge) der Laufkundschaft.
- Eine Durchmischung des Kleingewerbes profitiert von einer Laufkundschaft, die von der Bäckerei zum Schuhmacher geht, einen Kaffee auf dem Platz trinkt und weiter zum Coiffeur geht oder in der Kaffeerösterei oder beim Brillenhändler einen Spezialeinkauf tätigt, bevor die Vitrine des Goldschmieds die Aufmerksamkeit auf sich zieht.



Das bearbeitete Bild illustriert eine mögliche Zukunft: Dorfplatz mit Wochenmarkt



Das Kleingewerbe stärken

Themenschwerpunkte

- **„Kriens lädt ein zum Verweilen, zum Flanieren, zum Einkehren.“** Um das Kleingewerbe optimal zu stärken, ist eine Kombination von Massnahmen wirksam. Ziel ist mehr Laufkundschaft im Zentrum. Einerseits wirkt sich eine attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes auf die Aufenthaltsqualität aus. Bauliche Massnahmen und politische Massnahmen können kombiniert werden.
- **Orientierung Erdgeschoss:** Das Zentrum von Kriens soll belebt bleiben und dem Aussterben des Kleingewerbes soll entgegengewirkt werden. Geschäfte, Cafés und Restaurants sowie mittlere und kleinere Dienstleistungsbetriebe beleben das Zentrum. Für eine Adressbildung und gute Zugänglichkeit sollen sie sich in den Erdgeschossen ansiedeln, die Eingänge und Schaufenster auf den Strassenraum orientieren und Bezug schaffen.
- **Gründung Quartierverein Zentrum:** Die heutigen Quartiervereine bilden keine eigene Struktur für das Zentrum. Ein eigener Zentrumsverein sollte eine gemeinsame Strategie entwickeln, wie das Zentrum mit gemeinsamen Aktionen bespielt wird, um das Interesse am Zentrum anzukurbeln (First Friday in Biel als Beispiel).
- **Förderung Laufkundschaft:** Kriens hat einen Wochenmarkt, der jeden Donnerstagvormittag auf dem Dorfplatz stattfindet. Die Förderung des Wochenmarktes kann sich positiv auf die Laufkundschaft auswirken. Ein Ansatz könnte die Prüfung zusätzlicher Öffnungszeiten sein. Die arbeitende Kundschaft könnte von Randöffnungszeiten des Wochenmarktes, zum Beispiel Wochenmarkt am Feierabend, profitieren: Abendmarkt, Bio-Markt, Lokal-Markt, Feierabendthemenmarkt.



Die räumlichen Qualitäten stärken

Historische Verankerung wahren und erleben

Typologie

Das Zusammenspiel unterschiedlicher Körnungen, Bautypologien und Architekturen macht die räumlichen Qualitäten des Zentrums aus. Diese gilt es zu wahren und weiter zu entwickeln.

- **Alt und neu im Gleichgewicht halten:** Das Zentrum von Kriens zeichnet sich durch eine ausgewogene Mischung aus alter und neuer Bausubstanz aus. Die Mischung von Neuem und Altem soll im Zentrum von Kriens in einem Gleichgewicht bleiben. Zeitzeugen aus früheren Epochen weisen meist andere Körnungen auf. Ein erträgliches Mass an Neuerung wertet die historische Identität von Kriens auf.
- **Klein und Gross gut mischen:** Unterschiedliche Bautypen und Gebäudevolumen prägen das Zentrum von Kriens. Die kleinen Bauten verweisen auf den menschlichen Massstab. Dies führt zu einem Wohlgefühl des Menschen in diesem Raum, da das Umfeld seinen Massstab aufnimmt. Die Mischung von kleinen und grossen Bauten im Zentrum von Kriens geben diesem seinen besonderen Charme und verweisen auf die gewachsene historische Vergangenheit. Diese Diversität ist zu pflegen.
- **Die Zwischenräume achten:** Die kleinen Zwischenräume der zentralen Gevierte verweisen auf eine ortstypische und historisch gewachsene Struktur. Sie sind ein einmaliges, ortsspezifisches Merkmal der Geviert-Strukturen.
- **Vor- und Rücksprünge halten:** Vor- und Rücksprünge ergeben natürliche Warteräume und dienen der verlangsamten Bewegung. Sie verengen und weiten Strassenräume aus und dienen der Entschleunigung. Ausserdem sind die vorspringenden Schaufenster besonders gewerbefördernd, weil sie eine erhöhte Sichtbarkeit haben.
- **Die Körnung kontrollieren:** Historisch ist Kriens aus einer Häufung von kleinteiligen Körnungen entstanden, mit wenigen Ausnahmen. Spuren der Kleinteiligkeit sollen im Zentrum erhalten werden. Das kleinteilige Kriens soll in der Stube der Gemeinde sichtbar und erlebbar bleiben. Weitere Grossstrukturen im Zentrum sollen vermieden werden.



Geviert-Strukturen im Zentrum erhalten

Typologie

Die Gevierte entstehen durch nahe beieinander stehende Einzelbauten, die nicht zwingend eine durchgehend geschlossene Bauweise aufweisen. Durch ihre Bebauungsstruktur fügen sie sich allseitig gut in ihre Umgebung ein. Die Gemeinsamkeit der Gevierte ist, dass sie die Struktur der gegenüberliegenden Bebauung übernehmen. Die Gevierte sind durchlässig. Ihr innenliegender Charakter soll sich jedoch unterscheiden und jedes Geviert als einzigartigen Stadtteil ausmachen. Die Geviert-Charakteristiken sind: hohe Bauten (4-6 Vollgeschosse) mit kleinem Fussabdruck und engen Zwischenräumen (2-4 Meter). Jedes Geviert hat eine eigene Identität für die Aussenräume im Geviert-Innern. Historische Gevierte prägen das Zentrum von Kriens.

- **Geviert Zentrum:** Das Geviert Zentrum, welches zwischen Luzerner-, Gallus- und Horwerstrasse liegt, ist das Herzstück des kleinteiligen und feinkörnigen Kriens. Wenn die umliegenden Strassenräume aufgewertet und in ein Gestaltungskonzept eingebettet sind, wo ein einheitlicher Bodenbelag das Herz von Kriens zu einem Raumkontinuum fasst, kann das Innere des porösen Gevierts zu einem halböffentlichen, vorwiegend nicht begrüneten Raum werden. Das Geviert Zentrum übernimmt zur Luzernerstrasse hin deren orthogonale Ausrichtung und schmiegt sich im Süden und Osten an die Gallus- respektive Horwerstrasse an.
- **Die Galluskirche und der Dorfplatz im Speziellen:** Die Galluskirche steht erhöht über dem Dorfplatz als markantestes Bauwerk im Zentrum von Kriens. Auch von der Gallusstrasse her ist die Kirche zwischen den Bauten sichtbar. Diese identitätsstiftende Bebauungsstruktur soll gewahrt werden. Die Sicht auf die Kirche soll aufgewertet werden. Der nördliche Platzabschluss hat das Potential, mit einer neuen Bebauungsstruktur den Dorfplatz räumlich besser zu definieren. Die Gallusstrasse wird sich zu einer aufgewerteten Fussgängerzone in der Verlängerung des Dorfplatzes wandeln. Öffentliche Erdgeschossnutzung und platzbespielende Gastrobetriebe sind zu fördern. Die Gallusstrasse könnte von einer touristischen Wegführung zwischen dem Dorfplatz, wo der öffentliche Verkehr hält, und der Pilatus-Bahn profitieren.
- **Kirchhügel und Gallusstrasse:** Der Kirchhügel und die Galluskirche weisen grösstenteils auch die Charakteristika der Gevierte auf. Hier ist es der Grünraum mit der thronenden Galluskirche als Solitärbau und einer sichtdurchlässigen Hügelfussbebauung. Diese Sichtdurchlässigkeit widerspiegelt sich im gegenüberliegenden Geviert Zentrum.
- **Geviert Melchior-Schnyder:** Das Geviert Melchior-Schnyder soll die Eigenschaften der wassergeprägten Grünräume aufnehmen.



Begegnungszone in Grenchen, Quelle: flaneurdor.ch/flaneur-2004/hauptpreis-2004/

Das Herz wohnlich machen: Den Durchgangsverkehr im Zentrum zähmen **„Durch Kriens soll nicht nur durchgefahren werden!“**

Die Gestaltung der Strassenräume hat eine grosse Wirkung auf die Wahrnehmung und dadurch auch auf die Nutzung der Stadträume.

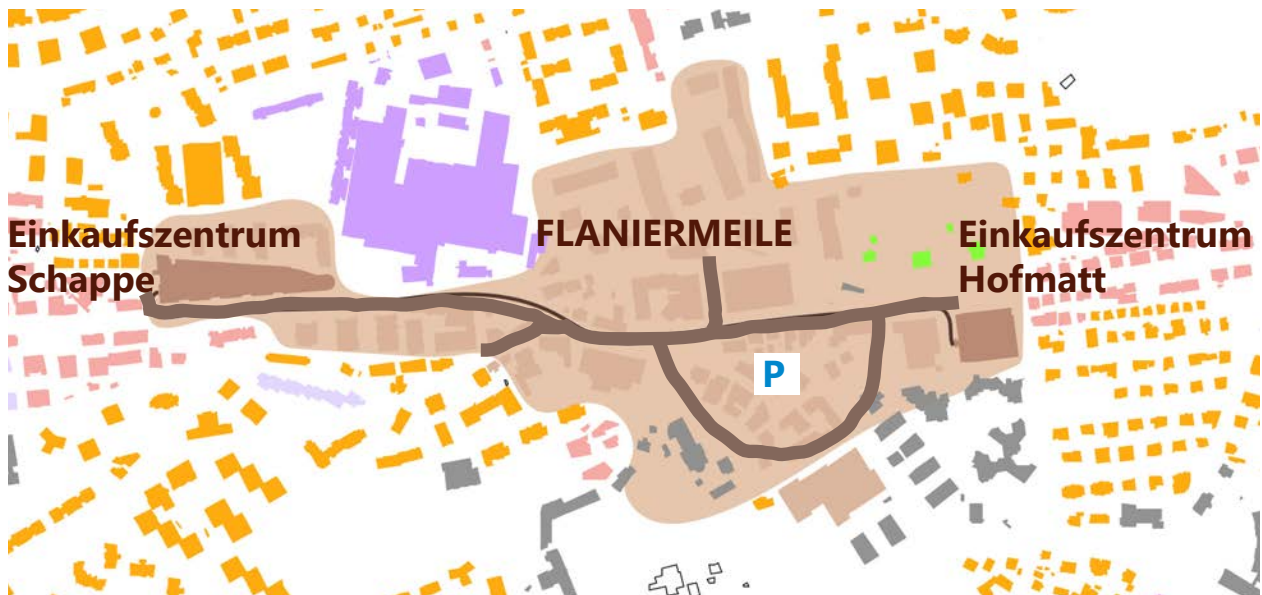
Die Gallusstrasse und der zentrale Abschnitt der Luzernerstrasse sollen als Flaniermeile gestärkt werden, wo das Einkaufen zum Erlebnis wird und das Kleingewerbe gestärkt wird.

Ziel ist, den Durchgangsverkehr stadtverträglich auszugestalten. Das heisst nicht, dass die Anzahl der Fahrzeuge gesenkt werden soll. Vielmehr sind Geschwindigkeit und Verkehrsraum zu hinterfragen. Das Fahrverhalten passt sich an die Umgebung an und die Ortskundigen passen ihre Gewohnheiten an eine aufgewertete Umgebung an.

Eine deutlich verbesserte Querung in möglichst grossflächigen Bereichen binden den Stadtraum und die Flanierbereiche besser aneinander und erhöhen die Aufenthaltsqualität und Attraktivität im Zentrum für den Fussverkehr. Flanieren entwickelt sich von Seite zu Seite und wird dadurch wesentlich attraktiver. Die Laufkundschaft soll so gefördert werden, denn diese sichert dem Kleingewerbe die Existenz.

Der Einwohnerrat hat das Gesamtverkehrskonzept GVKK zustimmend zur Kenntnis genommen. Das Zusammenspiel zwischen GVKK und Entwicklungskonzept ermöglicht eine kohärente und aufeinander abgestimmte Entwicklung. Das GVKK geht für die Umsetzung der Begegnungszone von einem Kreislauf aus, da damit keine Lichtsignalgesteuerten Kreuzungen vorgesehen werden müssen und somit auch keine Vorsortierungen, welche eine breite Verkehrsfläche zur Folge haben: Fahrbahnoptimierungen durch Knotenlösungen ohne Lichtsignalanlagen ermöglichen einen belebten Strassenraum im Zentrum. Die Stadt Kriens und der Kanton Luzern suchen gemeinsam nach der besten Lösung für alle Kriterien.

Eine gesamtheitliche Gestaltung des öffentlichen Raumes wirkt sich auf die Aufenthaltsqualität und Belebung der Räume aus. Im Zentrum von Kriens sind aufeinander abzustimmen: ein Verkehrskonzept im oben genannten Sinn, ein abgestimmtes und gesamtheitliches Konzept für eine Platz- und Bodenbelagsgestaltung, die Integration von Stadtmobiliar, Sitzgelegenheiten, Veloabstellmöglichkeiten, Informationstafeln, ein Bepflanzungs- und Beleuchtungskonzept. Eine Einbindung der Flaniermeile in das übergeordnete Fusswegnetz soll zudem dazu dienen, weitere Laufkundschaft zu erhalten.



Konzeptioneller Plan zur Zentrumsausdehnung



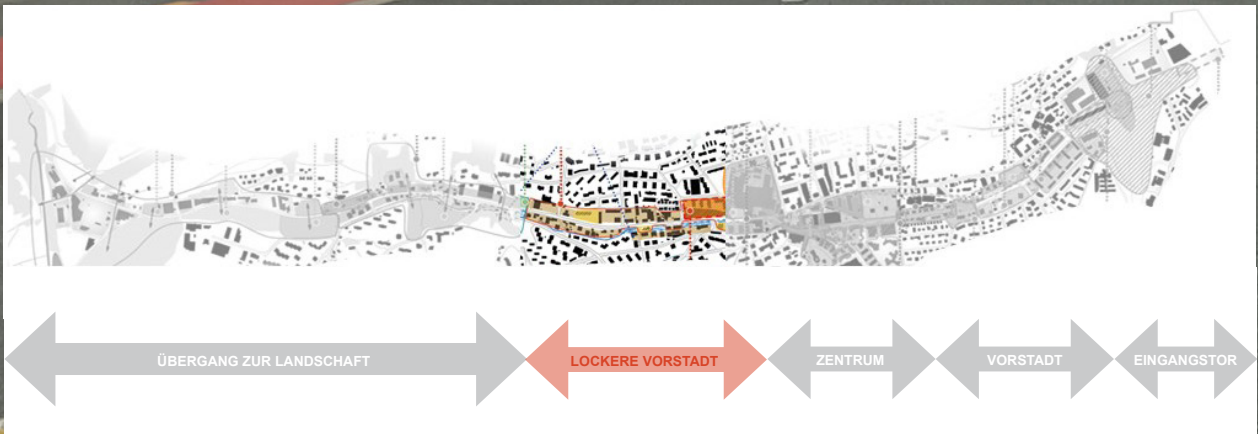
Das Herz erreichbar machen: Parkierung ermöglichen

- **Kurzzeitparkierung:** Möglichst nahe an den Läden sind Flächen für die Parkierung zu suchen.
- **Zentrales öffentliches Parkhaus:** Damit die Flaniermeile Kriens auch für einen weiteren Radius von Bewohnern attraktiv wirkt und genossen werden kann, sollte ein öffentliches Parkhaus im Zentrum vorgesehen werden. Die Lage eines öffentlichen Parkhauses sollte möglichst zwischen den zwei Grossverteilern liegen. Die Laufkundschaft würde somit im Zentrum erhöht. Mögliche Standorte sind:
 - Verbesserung der bestehenden Aufgänge im Einkaufszentrum Hofmatt
 - Neues Parkhaus im Zusammenhang mit QSV Zentrumserweiterung (Merkblatt 18)
 - Neues Parkhaus im Zusammenhang mit QSV Gemeindehausstrasse (Merkblatt 19)
- **Zentrale Veloabstellplätze:** Die Attraktivitätssteigerung der Belegung des Zentrums für Velofahrer ist direkt mit der Lage und Anzahl der Veloabstellplätze gekoppelt. Veloabstellplätze sollen an strategisch geschickten Orten verteilt werden. Velofahrer werden kurzzeitig zu Fussgängern und tragen zu einer erhöhten Frequenz an Laufkundschaft bei. Die Veloabstellplätze sollen in einem übergeordneten Gestaltungskonzept des öffentlichen Raumes einbezogen werden und ihre Gestaltung mit dem Stadtmobiliar abgestimmt sein.



Das touristische Potential nutzen

- **Pilatusbahn:** Der Pilatus mit seiner fantastischen Aussicht auf den Vierwaldstättersee und die Berglandschaft ist ein Reiseziel für den nationalen und internationalen Tourismus. Die Talstation der Pilatusbahn befindet sich in unmittelbarer Nähe vom Zentrum Kriens. Heute ist die Erschliessung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln bis zur Galluskirche gewährleistet. Die Wegführung durch das Zentrum bis zur Talstation verfügt über ein grosses touristisches Potential, welches auch die Zentrumsaktivität steigern könnte.
- **Sonnenbergbahn:** Die Sonnenbergbahn weist auch ein touristisches Potential auf. Eine Attraktivierung der Fusswegverbindung entlang des Bell-Areals bietet auch hier die Möglichkeit, Synergien für das neu zu entwickelnde Areal und den Weg zwischen Busschleife und Sonnenbergbahn zu fördern.



3.4 Lockere Vorstadt



Quelle: google earth, Stand 23.04.20

Die lockere Vorstadt ist der Abschnitt zwischen dem Zentrum und dem kriegsbachgeprägten Oberbau im Übergang zur Landschaft. Die Charakteristika sind dementsprechend in einem gemischten Gleichgewicht zwischen dichter Bebauung und Freiraum. Das Strassenprofil ist grossräumig und weist teilweise strassenbegleitende Baumreihen auf Privatgrund auf.

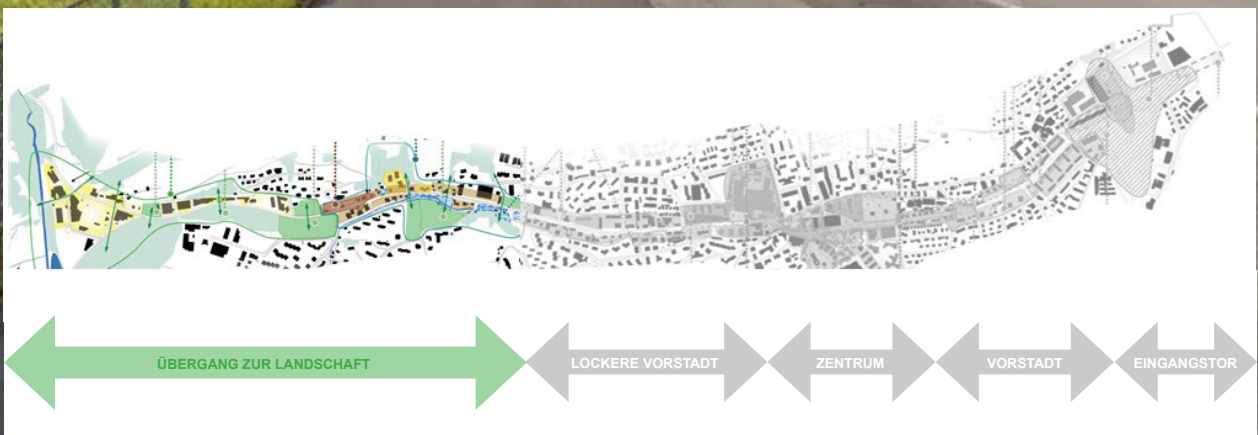
Auf der Strassensüdseite sind es meist strassenbegleitende Zeilenbauten mit grossen zur Parkierung verwendeten Vorbereichen oder Altbauten mit kleinen oder keinen Vorgärten. Auf der Strassennordseite sind auch wassergeprägte Grünräume zu finden. Auf der Strassennordseite sind meist längere Zeilenbauten vorzufinden, welche teils parallel, teils frei zur Strasse stehen.

Die lockere Bebauung weist seitlich grosse Bauabstände auf. Die grosszügigen Zwischenräume geben Blicke in die weite Landschaft frei.



Die lockere Vorstadt als begrüntes Bindeglied sichern

- Die Nutzungen konzentrieren sich auf Wohnen und Gewerbe; Läden sind nur sehr untergeordnet vorhanden und dienen der Quartiersversorgung.
- Die lockere Bebauung soll weiterentwickelt und gesichert werden.
- Die Körnung der Bauten soll sich in die Umgebung einfügen (Länge der Bauten).
- Die Mischung zwischen Altbauten, die näher an der Strasse stehen, und Neubauten, die weiter weg stehen, verleiht diesem Abschnitt seinen Charme. Diese Abwechslung soll beibehalten werden.
- Grosszügige Vorbereiche sollen möglichst bepflanzt werden und andere Lösungen für die Parkierung von Fahrzeugen gesucht werden. Vorgärten und Vorbereiche sind zu stärken. Der Strassenraum soll von Vorbereich zu Vorbereich gelesen werden.
- Zwischenräume und Baumbestände sind grosszügig zu sichern. Sicherung wassergeprägter Grünräume.



Bildquelle: google street view

3.5 Übergang zur Landschaft



Quelle: google earth, Stand 23.04.20

Dieser Abschnitt ist durch immer grösser werdende Abstände der Bauten entlang der Strasse geprägt. Die Sicht auf die Landschaft wird freigegeben, insbesondere durch den Langmattpark. Das Verhältnis von bebautem und unbebautem Raum verändert sich zugunsten von Freiräumen. Die Bauten weisen einen grösseren Strassenabstand auf.

Der Krienbach spielt wieder eine bedeutendere Rolle im Strassen- und Landschaftsbild. Ebenso sind – im Gegensatz zur Vorstadt im Süden – eher landwirtschaftliche und kleinhandwerkliche Zeugen der Vergangenheit spürbar. Insbesondere im Obernau wird erkennbar, dass hier das Ende der Kernagglomeration Luzern erreicht ist und mit dem Rengloch der Übergang zur Landschaft stattfindet.

Speziell zu erwähnen ist das historische Obernau, das ein Subzentrum darstellt. Bauten mit denkmalpflegerischem Wert verleihen dem Strassenzug seine Identität.



Landschaftsbezüge inszenieren und sichern

- Die grossen Freiraumqualitäten und der Bezug zum Krienbach sollen über den ganzen Abschnitt gestärkt werden.
- Zwischenräume und Baumbestände sind grosszügig zu sichern. Sicherung wassergeprägter Grünräume. Hochstämmige Bäume sollen frei das Landschaftsbild prägen.
- Die Nutzungen konzentrieren sich auf Wohnen und Gewerbe; Läden sind nur sehr untergeordnet vorhanden und dienen der Quartiersversorgung. Nutzungen mit öffentlichem Charakter, wie Gastrogewerbe, sind vorzüglich im Subzentrum Obernau anzusiedeln.
- Die Mischung zwischen historischen Altbauten, die näher an der Strasse stehen, und Neubauten, die weiter weg stehen, verleiht diesem Abschnitt seinen Charme. Diese Abwechslung soll beibehalten werden.
- Die lockere Bebauung soll weiterentwickelt und gesichert werden.
- Grosszügige Vorbereiche sollen möglichst bepflanzt werden und andere Lösungen für die Parkierung von Fahrzeugen gesucht werden. Vorgärten und Vorbereiche sind zu stärken. Der Strassenraum soll von Vorbereich zu Vorbereich gelesen werden.
- Die ökologische Vernetzung im grösseren Massstab soll besonders beachtet werden. Die Sicherstellung von strassenübergreifenden ökologischen Vernetzungsmöglichkeiten steht dabei im Vordergrund.

