

Entwicklungskonzept Basel- und Bernstrasse

Schlussbericht



Datum: 15. Januar 2020

Impressum

Auftraggeberin

Stadt Luzern – Baudirektion
Dienstabteilung Stadtplanung
Hirschengraben 17
6002 Luzern

Projektleitung/ -mitarbeit

Pascal Stolz, Projektleiter Stadtplanung
Lena Wolfart, Projektleiterin Stadtplanung
Nico Hardegger, Projektmitarbeiter Stadtplanung
Reto Burch, Projektleiter Quartierentwicklung

Planerteam

Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH
Hardturmstrasse 81
8004 Zürich
Lorenz Eugster, Alexander Schuech, Valerie Klein

Schneider Studer Primas Städtebau GmbH
Pfungstweidstrasse 6
8005 Zürich
Urs Primas, Roy Gehrig

Hochschule Luzern – Soziale Arbeit
Werttstrasse 1
6002 Luzern
Stephanie Weiss

Arbeitsgruppe

Dominic Church, Strategische Planung Immobilien
Maurice Illi, Sicherheitsmanagement
Jasmin Riedener, Denkmalpflege
David Risi, Stadtgärtnerei
Gregor Schmid, Umweltschutz
Martin Urwyler, Mobilität
Christian Wenk, Quartierarbeit
Thomas Glatthard / Melanie Seeholzer, Verein BaBeL

© 2020

www.basel-berntasse.stadtluzern.ch

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	5
2	Ausgangslage	6
2.1	Auftrag.....	7
2.2	Ziele	8
2.3	Vorgehen.....	9
3	Analyse	11
3.1	Topografie	11
3.2	Historische Entwicklung	11
3.3	Freiraum.....	16
3.4	Strassen- und Wegenetz	18
3.5	Siedlungs- und Baustruktur.....	19
3.6	Sozialräumliche Gegebenheiten	23
3.7	Akteure und Intentionen.....	23
4	Potentiale und Handlungsbedarf	26
4.1	Freiraum.....	26
4.2	Strassen- und Wegenetz	28
4.3	Siedlungs- und Baustruktur.....	30
4.4	Sozialraum und Nutzungen.....	32
5	Szenarien	34
5.1	Szenario «Arbeiten»	34
5.2	Szenario «Wohnen»	36
5.3	Szenario «Erleben»	38
6	Zukunftsbild.....	40
6.1	Zukunftsbild: Freiräume, bauliche Nutzung und Entwicklung.....	41
6.2	Perspektivische Illustration	42
7	Prinzipien.....	43
7.1	Entwicklung aus dem Bestand, Neubauten als Mehrwert	43
7.2	Kleinteilige Nutzungsdurchmischung.....	44
7.3	Gutes Stadtklima.....	44
7.4	Basel- und Bernstrasse als Lebensadern.....	45
7.5	Zwei neue grosse Freiräume	46
7.6	Kleinräumige, vernetzte Frei- und Grünflächen	47
7.7	Feinmaschiges Fuss- und Velonetz.....	48
7.8	Gut erreichbare Naherholungsgebiete.....	49
7.9	Innovative Quartierlogistik.....	50
7.10	Sicherung von günstigem Wohn- und Gewerberaum.....	50

8	Umsetzungsstrategie	52
8.1	Fokusgebiete.....	52
8.1.1	Brückenköpfe St. Karli / «Kreuz-Plätze».....	53
8.1.2	Areal Sentimatt	57
8.1.3	Sagenmattrain-Park	60
8.2	Ausblick.....	63
9	Anhang	64
9.1	Bauinventar Stadt Luzern: Basel- und Bernstrasse, Pläne, Februar 2018.....	65
9.2	Abbildungsverzeichnis	70

1 Einleitung

Die Quartiere sind als Wohn-, Aufenthalts-, Arbeits- und Identifikationsorte der Schlüssel für eine erfolgreiche und nachhaltige Entwicklung der Stadt Luzern. Als Teilprojekt der Quartierentwicklung Basel- und Bernstrasse erarbeitete die Dienstabteilung Stadtplanung in Zusammenarbeit mit dem interdisziplinär zusammengestellten Planerteam mit Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH (Freiraum/Landschaftsarchitektur), Schneider Studer Primas Städtebau GmbH (Städtebau/Stadtplanung) und Stephanie Weiss von der Hochschule Luzern HSLU (Soziologie) das vorliegende Entwicklungskonzept in einem partizipativen Prozess mit der Bevölkerung.

Es zeigt auf, wie sich das Quartier Basel- und Bernstrasse in den nächsten rund 15 Jahren baulich-räumlich entwickeln soll und bildet die Grundlage für weiterführende Massnahmen. Das Konzept setzt sich zusammen aus einem Zukunftsbild, 10 Prinzipien und einer Umsetzungsstrategie.

Im vorliegenden Schlussbericht werden zunächst der Auftrag, die Ziele und das Vorgehen beschrieben (Kap. 2). Anschliessend werden räumlich relevante Aspekte des Quartiers analysiert (Kap. 3) und vorhandene Potentiale identifiziert (Kap. 4). Um das Zukunftsbild zu erarbeiten, wurde die Szenario-Methode angewandt (Kap. 5). In Kapitel 6 wird das Zukunftsbild beschrieben und zehn städtebauliche Prinzipien (Kap. 7) formuliert, welche als Leitplanken für die weitere baulich-räumliche Entwicklung des Quartiers dienen. In der Umsetzungsstrategie (Kap. 8) werden drei Fokusgebiete für eine detailliertere Bearbeitung ab 2020 vorgeschlagen und die nächsten Schritte aufgezeigt.

2 Ausgangslage

Das Gebiet um die Basel- und Bernstrasse nimmt innerhalb der Stadt Luzern eine besondere Stellung ein. Es liegt an der Peripherie der Innenstadt zwischen Reuss und Gütschwald. Stadträumlich geprägt ist es zudem durch die Kantonsstrassen Basel- und Bernstrasse, der spezifischen topografischen Lage durch Reussufer und Gütschwald sowie den auf einem Damm höher gelegenen Bahngleisen.

Aufgrund der vergleichsweise günstigen Mieten und mit einer relativ hohen Mieterfluktuation stellt es eine Art Eingangspforte für viele Neuzuziehende in der Stadt Luzern dar und gilt als «Multikulti-Quartier». Seinen Charakter verdankt das Quartier unter anderem der kleinteiligen Nutzungsdurchmischung mit diversen Nischen für Gewerbe, Kultur, selbständig Erwerbende und Kunstschaffende. Entlang der Baselstrasse findet sich ein vielfältiges Angebot an Läden und gastronomischen Einrichtungen, welches Besucherinnen und Besucher weit über das Quartier hinaus anzieht. Kein anderes Quartier der Stadt Luzern weist zudem einen vergleichbar hohen Anteil an Kinder, Jugendlichen und Erwachsenen ohne Schweizer Pass auf.

Ab den 1980er-Jahren liess sich eine «Abwärtsspirale» im Quartier beobachten, und Probleme wie eine Zunahme an sozial-ökonomisch benachteiligten Haushalten, die anhaltende Vernachlässigung des baulichen Unterhalts oder Drogenkriminalität verschärften sich. Um diesen Entwicklungen entgegenzuwirken, initiierte die Stadt Luzern gemeinsam mit der Hochschule Luzern im Jahr 2001 ein Projekt zur nachhaltigen Entwicklung des Quartiers Basel-/Bernstrasse. 2007 wurde der gemeinnützige Verein BaBeL gegründet mit dem Ziel, eine Aufwertung des Quartiers unter Beibehaltung seines Charakters anzustossen.

In den vergangenen Jahren wurden im sozialen Bereich deshalb diverse Massnahmen ergriffen. Neben der Etablierung soziokultureller Angebote wie beispielsweise im Sentitreff ist es gelungen, einzelne Innenhöfe und ungenutzte Räume zu begrünen und Plätze temporär zu beleben. Nach wie vor ist das Gebiet aber mit Freiraum unterversorgt und viele öffentliche Räume weisen ein erhebliches Aufwertungspotential auf (vgl. Freiraumanalyse der Stadt Luzern 2018). Nicht nur in Bezug auf den Substanzerhalt besteht Handlungsbedarf, auch lärmtechnische und energetische Sanierungen drängen sich auf. Die beiden Kantonsstrassen Basel- und Bernstrasse weisen ein hohes Verkehrsaufkommen mit entsprechender Belastung für die ansässige Bevölkerung auf. Der Kreuzstutz mit seiner Wirkung als Flaschenhals gilt dabei als eine der neuralgischen Problemstellen im Luzerner Verkehrssystem (vgl. Mobilitätsanalyse Stadt Luzern 2018). Bisherige Aufwertungsvorhaben, wie z. B. ein Durchbruch des Bahndamms, konnten aus finanziellen und politischen Gründen nicht realisiert werden. Neben diesen Herausforderungen sind derzeit mehrere nationale und kantonale Grossinfrastrukturprojekte mit möglichen Auswirkungen auf das Quartier Basel- und Bernstrasse in Planung. Auch wenn diese Projekte (Bypass und Reussportbrücke, ehem. «Spange Nord») einen Realisierungshorizont von über 15 Jahren aufweisen, müssen allfällige Auswirkungen auf das Quartier im Entwicklungskonzept mitbedacht werden.

2.1 Auftrag

Um die baulich-räumlichen Potentiale des Gebiets Basel- und Bernstrasse zu identifizieren und Möglichkeiten für deren Nutzung aufzuzeigen, erhielt die Dienstabteilung Stadtplanung mit dem [Bericht und Antrag 12/2017 «Quartierentwicklung»](#) den Auftrag, eine entsprechende Studie als Grundlage für weitere Planungen auszulösen. Die Umsetzung des Auftrags erfolgt in den Jahren 2018–2022 in drei Phasen:

- I. Erarbeitung eines Entwicklungskonzepts mit einem Zukunftsbild und Leitlinien für die baulich-räumliche Entwicklung
- II. Festlegung von Fokusgebieten für Detailstudien
- III. Realisierungsprojekte und/oder planungsrechtliche Sicherung.

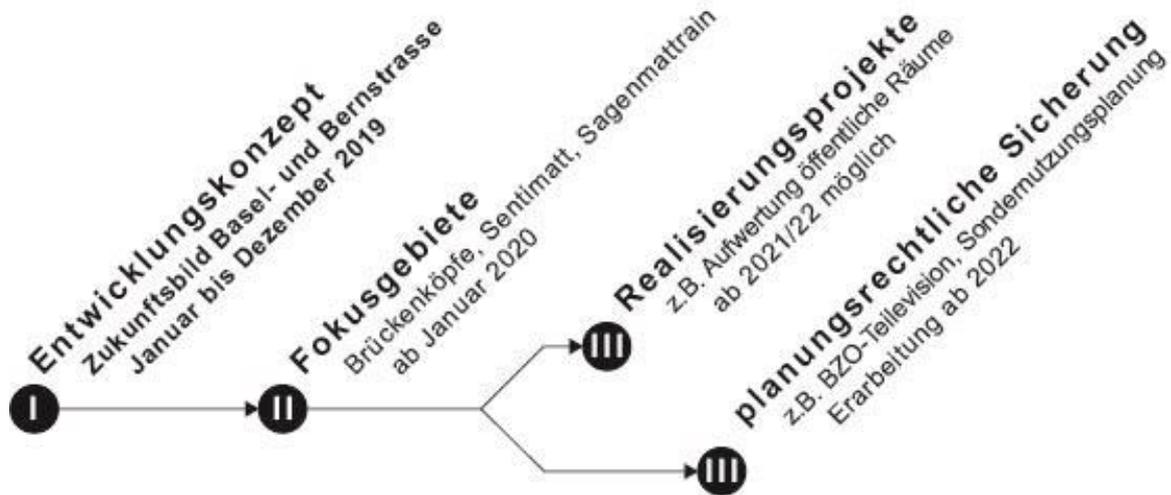


Abbildung 1: Dreistufiges Phasenmodell

Für den Auftrag wurde der Bearbeitungsperimeter (rot) festgelegt. Über diesen Perimeter hinweg wurden auch die umliegenden Quartiere betrachtet.

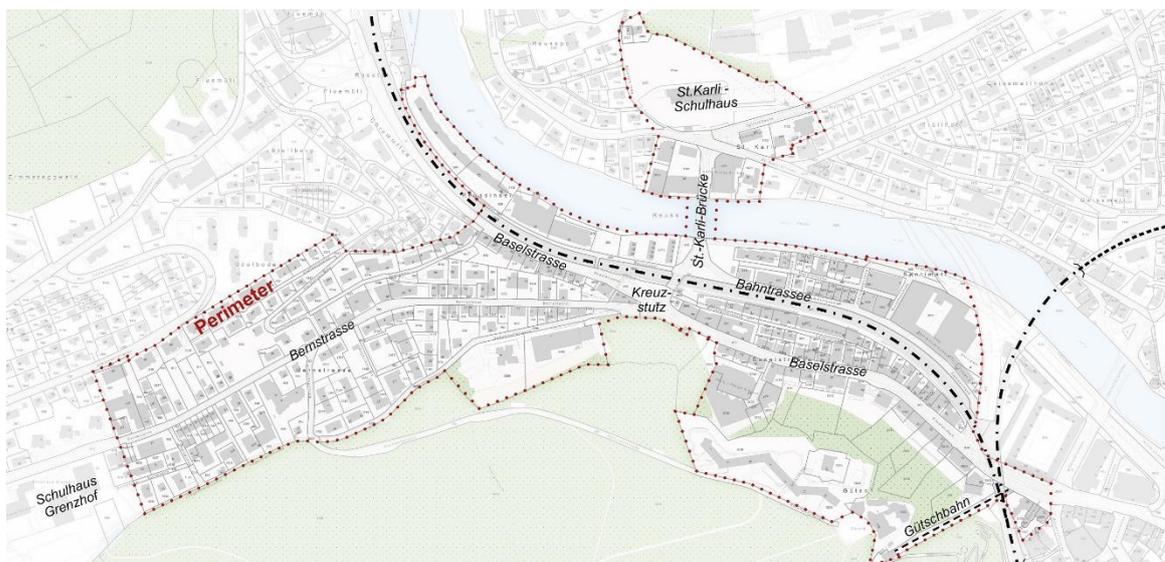


Abbildung 2: Übersichtskarte mit Perimeter

2.2 Ziele

Mit dem Entwicklungskonzept werden folgende Ziele verfolgt:



Verbesserung der Freiraumversorgung und Lebensqualität im Quartier sowie der Erhalt und die Aufwertung der bestehenden Freiräume.



Sorgfältiger Umgang mit dem Bestand und wo denkbar zukünftig eine qualitativ hochwertige Bebauung.



Bauliche Aufwertung ohne grossflächige Verdrängung und mit Erhalt des Quartiercharakters.



Lebendiges Quartier mit funktionierenden Quartierzentren.



Gestaltung sicherer und attraktiver Strassenräume für alle Verkehrsmittel.



Förderung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs für eine Optimierung des Modal Split zugunsten des Umweltverbunds.



Verbesserung der Biodiversität und der ökologischen Vernetzung im Quartier.

2.3 Vorgehen

Das vorliegende Entwicklungskonzept wurde von Januar bis Dezember 2019 erarbeitet. Verschiedene Akteure und Gremien waren am Prozess beteiligt.

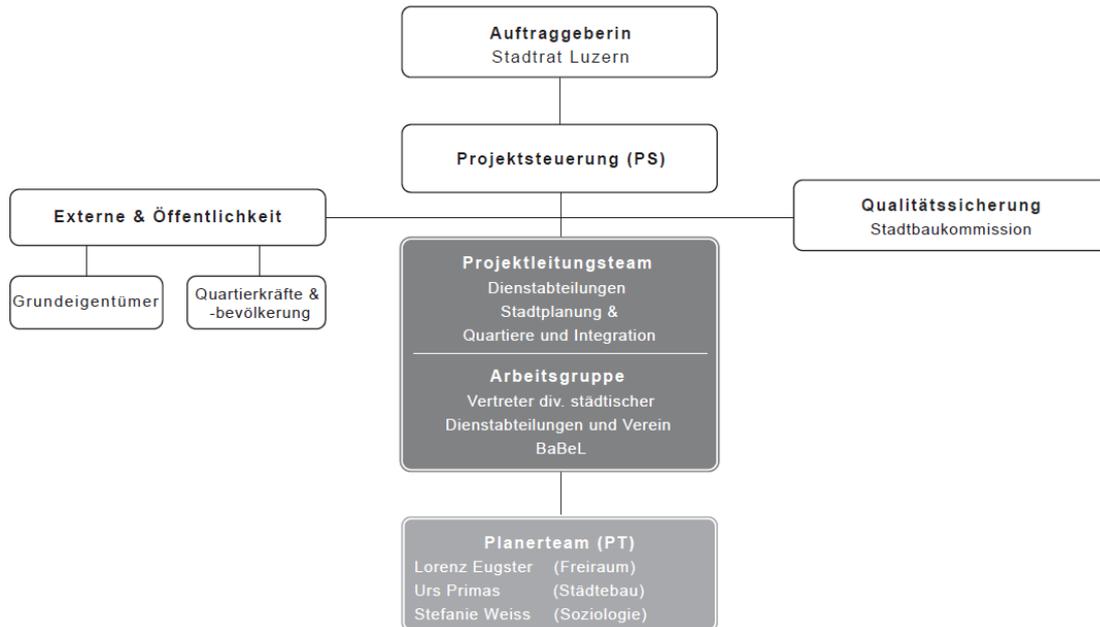


Abbildung 3: Projektorganisation

In zwei Mitwirkungsphasen im Juni und Oktober 2019 wurden die Bevölkerung, relevante Quartierkräfte sowie Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer in die Erarbeitung des Entwicklungsprozesses einbezogen:

- Zu Beginn des Prozesses fanden Tischgespräche zwischen der Stadt und **Grundeigentümerinnen und -eigentümer** grösserer Entwicklungsareale innerhalb des Bearbeitungsperimeters statt (abl, Baugenossenschaft Matt, GSW, Immobilien Kanton Luzern, katholische Kirchgemeinde). Dabei wurden Entwicklungsabsichten und Inputs abgeholt.
- An zwei öffentlichen Workshops im Juni und im Oktober 2019 wurde die **Quartierbevölkerung, Quartierkräfte sowie Interessierte** eingeladen, mit dem Planerteam und der Stadt über die Inhalte des Entwicklungskonzepts zu diskutieren.
- Die städtische Quartierarbeit führte mit diversen **Schulklassen** der Schulhäuser St. Karli und Grenzhof Workshops durch.
- Mit dem Ziel, weitere Personen- und Zielgruppen zu erreichen, organisierte der Verein BaBeL mit Hilfe **aufsuchender Partizipation** an verschiedenen Anlässen und Orten im Quartier kleinere Workshops.
- Der **Verein BaBeL** nahm als wichtiger Partner für die Stadt Luzern verschiedene Rollen ein: Einerseits durch eine Vertretung in der Arbeitsgruppe und Hilfe bei der Organisation der Mitwirkungsphasen (insb. aufsuchende Partizipation), andererseits als aktiver Teilnehmer und «Stimme aus dem Quartier» an den öffentlichen Workshops.

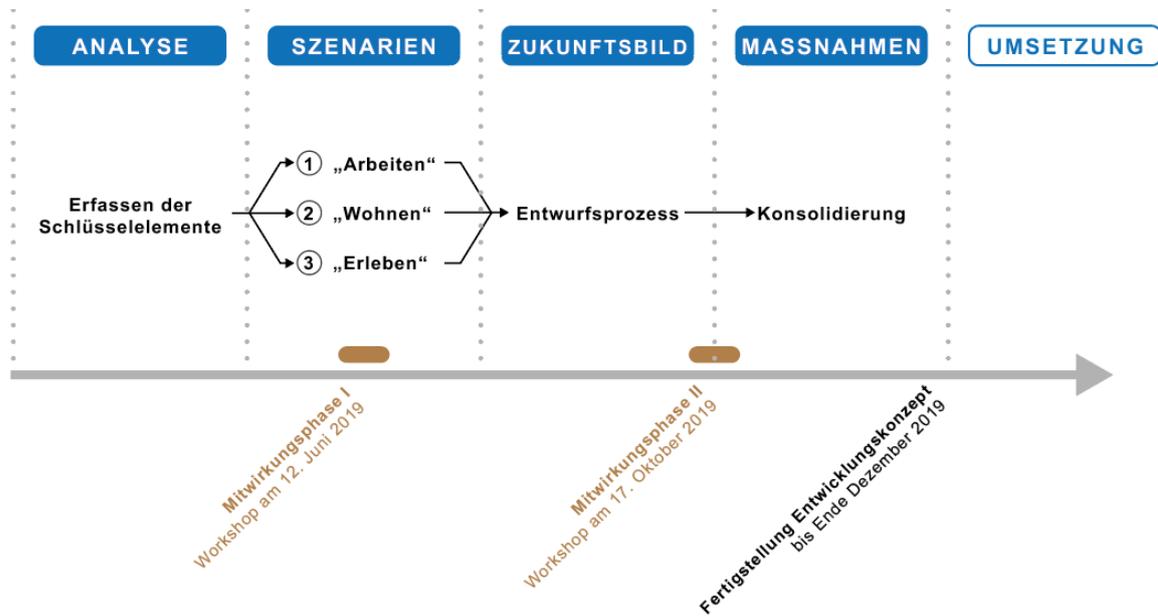


Abbildung 4: Prozessdesign

In einem ersten Schritt wurden das Gebiet und die vorhandenen Grundlagen analysiert. Daraufhin wurden drei unterschiedliche Szenarien entwickelt, um mögliche Rahmenbedingungen von denkbaren Entwicklungen aufzuzeigen. Diese wurden in einer ersten Mitwirkungsphase zur Diskussion gestellt. In einem nächsten Schritt wurden die Erkenntnisse über die positiv und negativ bewerteten Aspekte der Szenarien ausgewertet und zu einem Entwurf des Zukunftsbilds verdichtet. In der zweiten Mitwirkungsphase wurden dieser Entwurf und mögliche Umsetzungsmassnahmen skizziert und zur Diskussion gestellt. Die Mitwirkungsergebnisse geben Hinweise darauf, welche Massnahmen im Quartier als besonders wirkungsvoll und wünschenswert angesehen werden. Sie flossen einerseits in die Zukunftsbild- und Prinzipienkonsolidierung und andererseits in die Umsetzungsstrategie ein. Die Ergebnisse und Erkenntnisse aus den Mitwirkungsphasen wurden in zwei separaten Berichten ([Mitwirkungsbericht I](#) und [Mitwirkungsbericht II](#)) zusammengefasst.

3 Analyse

3.1 Topografie

Die Stadt Luzern liegt am Rande der Alpen auf Alpenschutt, der im Verlaufe der Jahrmillionen zu Stein erstarrt ist und aufgestellt wurde. In den letzten Eiszeiten formten Gletscher die Landschaft und schafften das Tal der heutigen Reuss, in dem das Quartier Basel- und Bernstrasse liegt. Im Süden bildet der steil abfallende bewaldete Gütschhang und im Norden die Reuss klare natürliche Raumgrenzen. Während der östliche Quartierteil mit der Baselstrasse am Ufer der Reuss liegt, führt der westliche Quartierteil entlang der Bernstrasse nach Littau.



Abbildung 5: Blick auf das Quartier Basel- und Bernstrasse von Norden

3.2 Historische Entwicklung

Das linksufrige Schwemmland zwischen Reuss und Gütsch war die ärmste Gegend unter den Luzerner Vorstädten. Vor dem verkehrsreichen Baslertor liessen sich Kleinhändler, Gastwirte und Fuhrhalter nieder. Die hochfrequentierte Strasse nährte in der Folge ein dichtes Gewebe an Nutzungen und Aktivitäten, die innerhalb der Mauern keinen Platz fanden oder dort nicht erwünscht waren. Mit dem bereits im 13. Jahrhundert bezeugten Sentispital und dem 1498 auf dem Bruch, dem heutigen Gütsch, gegründeten Beginenkloster entstanden zudem schon früh zwei karitative Schwerpunkte. Weitere der Fürsorge gewidmete Einrichtungen folgten im 19. Jahrhundert entlang der Baselstrasse: ein Waisenhaus (1808 – 1811) und das St. Jakobs Spital für «alleinstehende Weibspersonen». Zudem entstanden an der Baselstrasse zudem eine Strafanstalt (1834 – 39) und nach dem Abbruch des Baslertors auf dem Areal des Schweinemarktes die Kaserne (1861 – 63) und die Reitschule (1865). Im Osten der Sentimatt, unweit der heutigen Eisenbahnbrücke über die Reuss, befanden sich der Richtplatz und das Wohnhaus des Scharfrichters. Auf dem im 19. Jahrhundert für den Bahnbau aufgehobenen Totenacher wurden Hingerichtete, Prostituierte und

Selbstmörder beerdigt. Somit war die Vorstadt auch der Ort, wo Menschen gerichtet, eingesperrt und kaserniert wurden.

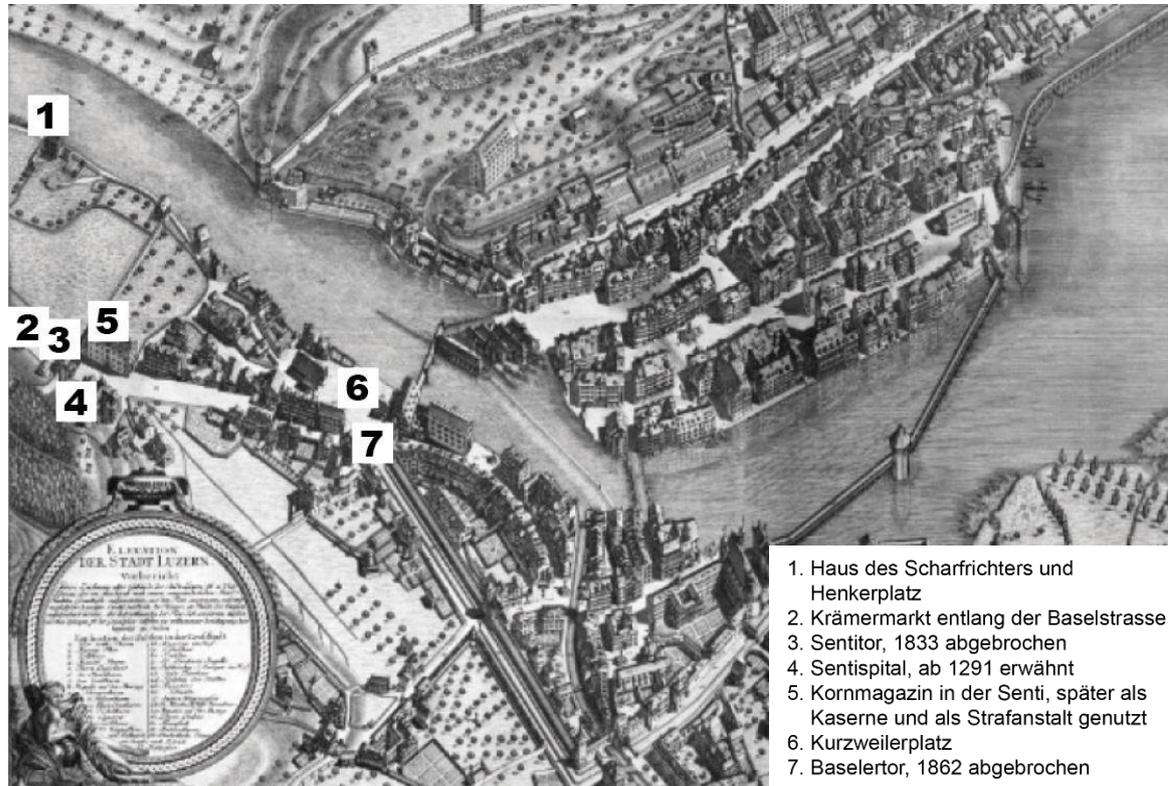


Abbildung 6: Stadtplan Luzern 1790

Reussinsel

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden entlang der Reuss diverse Industrie- und Gewerbebetriebe gegründet. Seit 1832 wurde die Wasserkraft vom natürlichen Kanal zwischen dem linken Flussufer und der Sandbank der Reussinsel genutzt. Im Jahre 1842 entstand hier die Drahtzieherei und Nagelfabrik von Moos, welche später ausgebaut wurde zu den Eisenwerken von Moos. Nach der Verlagerung der Produktion nach Emmenbrücke übernahm die Schaufensterfabrik Obrist 1927 das Fabrikareal. Erst in jüngster Zeit weichen die baulichen Zeugen der industriellen Vergangenheit der Reussinsel sukzessive einer Überbauung mit Wohnungen, die vom Blick auf den Fluss profitieren. Weiter östlich entstand in der Sentimatt zunächst (1839) eine Ziegelbrennerei, die später (1882) durch die Bauten der Aufzug- und Maschinenfabrik Schindler ersetzt wurde. Nach einem Brand wurden die Fabrikbauten 1920 wiederaufgebaut. Als Schindler die Produktion nach Ebikon verlagerte, wurden die Liegenschaften an den Kanton Luzern verkauft, der darin 1958 das Zentralschweizerische Technikum eröffnete. Diese Bildungsinstitution etablierte im Quartier einen weiteren, bis heute nachwirkenden Nutzungsschwerpunkt.

Bau der Bahnlinien

Mit dem Abbruch des Sentitors im Jahre 1833 begann die schrittweise Entfestigung der Stadt, die um 1900 abgeschlossen wurde. Nur die Museggmauer mit ihren Türmen ist bis heute als eindrücklich sichtbare «Zierde der Stadt» erhalten. In diese Zeit fiel auch der Bau der Bahnlinien, die das Quartier heute in zwei Teile zerschneidet. Zunächst war unklar, ob der für die Linie Basel – Luzern geplante Bahnhof im Untergrund (ehem. Bezeichnung des Quartiers) oder am See, im damals unerschlossenen Riedland der «Fröschenburg» entstehen sollte. Die Ingenieure der 1852 in Basel gegründeten «Schweizerischen Centralbahngesellschaft» entschieden sich für die zweite Option. Die Fuhrhalter und Liegenschaftsbesitzer am Schweinemarkt, dem heutigen Kasernenplatz, drangen mit der Forderung, im Untergrund wenigstens eine Haltestelle zu realisieren, nicht durch. Die neue Bahnlinie überquerte ab 1856, damals noch auf Strassenniveau, die Baselstrasse beim ehemaligen Sentitor und verkörperte so an diesem Ort eine räumliche und soziale Barriere zwischen Vorstadt und Innenstadt. Die Zäsur, welche durch die Bahnlinie entstand, prägt den Stadtraum im Quartier noch heute. Der Bau der Seebrücke 1870 stärkte die Orientierung der rechtsufrigen Altstadt und der touristisch attraktiven Quaianlagen am nördlichen Seeufer zum Bahnhof. Die Dynamik der Siedlungsentwicklung verlagerte sich somit zunehmend in den Süden der Stadt.

Nach dem Konkurs der Berner Ostwestbahn Gesellschaft trieb Alfred Escher die Nordostbahn mit der Verbindung nach Zürich voran. 1864 wurde die Strecke in Betrieb genommen, welche die Reuss mit einer schräg durch den Flussraum schneidenden Fachwerkbrücke überspannte. Auch der Versuch, mit der erst 1875 eröffneten Berner Linie, in der Sentimatt doch noch eine Station mit Rangierbahnhof zu realisieren, scheiterte. Im Jahre 1896 wurde das lang erwartete Teilstück nach Immensee fertiggestellt und somit der Anschluss an die Gotthardlinie realisiert. Mit dem Bau des Teilstückes wurde ebenfalls eine eingreifende Neuordnung der Bahninfrastruktur vollzogen. Auf einem von Norden nach Süden ansteigenden Bahndamm wurde die Zürcher Linie entlang der Dammstrasse auf vier Meter Höhe hochgeführt und bei der Sentimatt mit der Gotthardlinie vereinigt. Der anschliessende Gütschtunnel führte in weit ausholendem Bogen zum Hauptbahnhof. Der Befreiungsschlag für den Stadtteil um den Bahnhof wurde erkauf mit einer nachhaltigen Abtrennung der proletarischen Vorstadtquartiere an der Basel- und Bernstrasse von der Reuss.



Abbildung 7 Reussinsel, Jahr unbekannt



Abbildung 8: Aufnahme Richtung Bernstrasse / Udelboden, Jahr unbekannt

Bernstrasse

In den 1890er Jahren wurden zunehmend auch entlang der Bernerstrasse einfache Mietshäuser in Reihen gebaut, und weiter stadtauswärts sogar eine kleine Einfamilienhaussiedlung im «Schweizerhausstil». Im Vergleich zur Baselstrasse – aufgrund der hohen Dichte an Wirtschaften und anderen Angeboten des Nachtlebens auch «Klein Chicago» genannt – bot dieser Abschnitt besser besonnte Wohnsituationen und erhielt den Spitznamen «Oberitalien». Im Verlauf des 19. Jahrhunderts gab es einen starken Zuzug von italienischen Arbeitern ins Quartier. Auch diese Spur des von einem steten Wechsel der Bevölkerung geprägten «Ankunftsquartiers» schreibt sich bis heute fort.

1. St. Karli Schulhaus
2. St. Karli Brücke
3. Wäscherei
4. Kantonsspital
5. Werkstätten
6. Schreinerei
7. Altarbauer, Buchdruckerei
8. Giesserei
9. Schindler
10. Teigwarenfabrik
11. Gotthard-Bahn

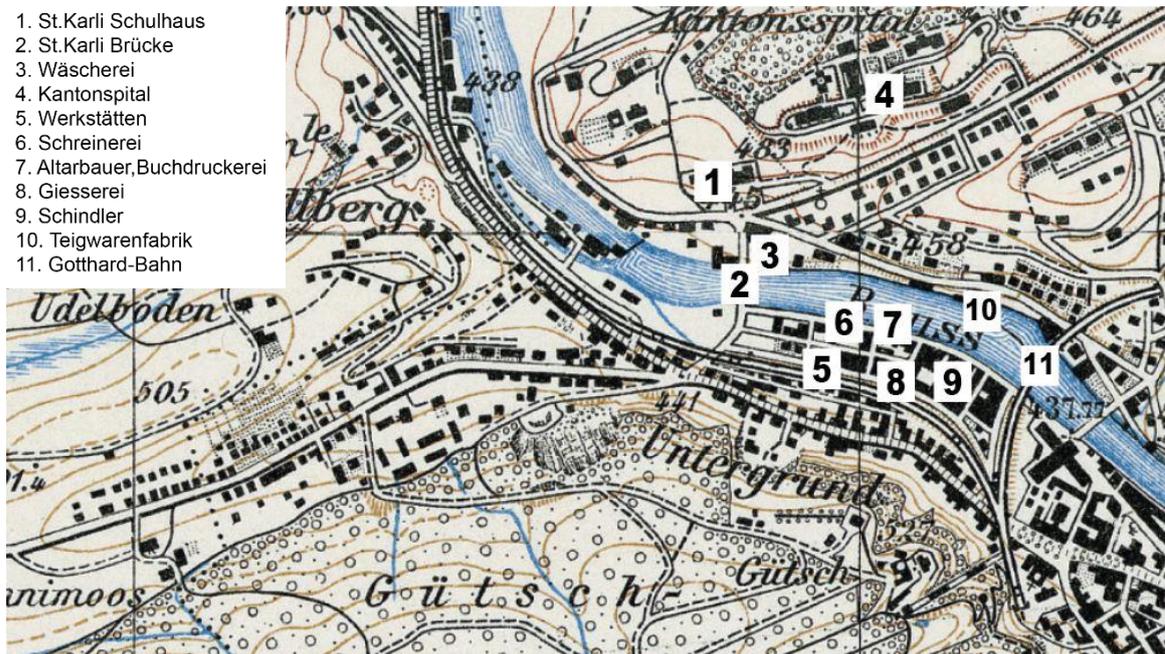


Abbildung 9: Stadtplan Luzern 1930

Verbindung der Reussufer

Bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts gab es im bevölkerungsreichsten Quartier der Stadt kein einziges Schulhaus. Das mittelständische Sankt Karli mit seinen spätklassizistischen Villen am rechten Reussufer war einzig mit einer Fähre erreichbar, an die heute noch die «Fährenstrasse» sowie ein gleichnamiges Restaurant erinnern. Mit der Einweihung der gusseisernen Geismattbrücke (1891) sowie mit der im Jahre 1909 eröffneten St. Karli-Brücke, die erste unbedeckte Spannbe- tonbrücke in Luzern, wurden die zwei Reussufer miteinander verbunden und für das Quartier ent- standen wichtige neue Beziehungspotentiale. 1911 errichtete die Einwohnergemeinde das Schul- haus St. Karli, das vor allem den Schülerinnen und Schülern aus dem Untergrund offenstand. Eine weitere Stärkung der soziokulturellen und räumlichen Querbeziehungen zwischen den beiden Ufern gelang mit dem Bau der 1922 provisorisch eröffneten «Wasserkirche» St. Karl. 1934 wurde der damals als avantgardistisch geltende Neubau von Fritz Metzger eingeweiht. Die Terrasse über den Fluss nimmt den Bezug zum Wasser wieder auf, was unter anderem auch eine Anspielung auf das ehemalige Reussbad ist, das mit dem Bau der St. Karli-Brücke abgebrochen wurde.

Flussabwärts war der Brückenkopf zunächst noch geprägt durch die landwirtschaftliche Vergangenheit von Sankt Karli. 1907 gründeten 62 Genossenschaften den «Zentralschweizerischen Milchverband Luzern» (MVL). Eine ehemalige Sennerei neben der im Bau befindlichen Brücke wurde zum Hauptsitz der Vereinigten Molkerei Luzern, einem Zusammenschluss aus zwölf Kleinbetrieben. 1944 wurden die Anlagen erneuert, und ab 1947 wird auf dem Areal Weichkäse und Joghurt unter dem Markennamen Emmi produziert.

Baselstrasse

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden vor allem entlang der unteren Baselstrasse zahlreiche Liegenschaften abgebrochen und durch Neubauten ersetzt. Die ganze Bebauung auf der Hangseite der Baselstrasse stammt aus dieser Periode und unterscheidet sich in Höhe und Typologie stark von der talseitigen Zeile. Zudem wurden die beiden Steinbrüche im Steilhang des Gütsch aufgehoben. Nachdem der hochwertige und stabile Luzerner Sandstein abgebaut war, blieben instabilere Gesteinsschichten zurück, die mit baulichen Massnahmen befestigt wurden. So entstanden entlang der Baselstrasse das Parkhaus und Gewerbecenter am Gütsch und in der Sagenmatt ein weiteres Gewerbezentrum sowie ein Wohnhochhaus.



Abbildung 10: Baselstrasse 51 bis 67 im Jahr 1949



Abbildung 11: Baselstrasse 51 bis 67 im Jahr 1974

Strasseninfrastruktur

Mit dem Bau der Autobahn A2 von Basel nach Chiasso folgte in den 1970er Jahren ein weiteres, infrastrukturelles Grossprojekt von grosser Tragweite für das Quartier. Auf Viadukten, in Lärmschutzgalerien und mehreren Tunneln durchquert die Autobahn die Hügellandschaft im Nordwesten des Vierwaldstättersees. Der 1974 eröffnete Anschluss am Kasernenplatz führten dazu, dass die ohnehin schon prekäre Verknüpfung zwischen Untergrund und Stadtzentrum weiter geschwächt wurde. Der entsprechende Verkehr am Kasernenplatz und die Zufahrtsbauwerke zum Reussviadukt behindern die Wegbeziehungen zwischen Altstadt und Untergrund massiv, sowohl entlang der Reuss wie auch auf der historischen Achse Pfistergasse - Baselstrasse.

Erkenntnisse der historischen Analyse:

- Die vorstädtischen Ursprünge der Bebauung und Nutzung und das entsprechende **Spannungsfeld** zum politischen und ökonomischen Pol der Innenstadt prägen das Untersuchungsgebiet an der Basel- und Bernstrasse **bis heute stark**.
- Im Gebiet finden sich **langdauernde** und immer wieder neu verkörperte **Nutzungstraditionen**: Handel und Transport, Unterhaltung, vorstädtisches Kleingewerbe, Institutionen der Bildung und Fürsorge, einfacher Wohnraum für neu in der Stadt Ankommende.
- Zwei übergeordnete **infrastrukturelle Grossprojekte** (Bahndamm und Autobahnanschluss Kasernenplatz) haben anderenorts in der Stadt bedeutende Mehrwerte geschaffen, im untersuchten Gebiet jedoch zu **massiven Beeinträchtigungen geführt** (Lärm, Trennwirkung, etc.).
- Im zwanzigsten Jahrhundert sind mit dem Bau der St -Karli-Brücke, des Schulhauses und der Kirche eine **wertvolle soziale und räumliche Querbeziehung** ins St. Karli-Quartier entstanden.

3.3 Freiraum

Die Freiraumversorgung stellt in weiten Teilen des Quartiers eine grosse Herausforderung dar. Im Bereich der Lädelistrasse ist der Mangel besonders gravierend. Grünflächen sind rar, grosse Teile des öffentlichen und privaten Raumes sind versiegelt. Die wichtigsten Freiräume und Spielplätze im Quartier sind das Dammgärtli im Bereich der Baselstrasse und die Umgebung des Schulhaus Grenzhof im Bereich der Bernstrasse. Ökologische Verbindungen zwischen Reuss und Gütschwald fehlen. Entlang der Reuss besteht Aufwertungspotential punkto Ökologie, Gestaltung und Nutzbarkeit. Die Freiraumanalyse der Stadt Luzern von 2017 gibt dazu folgende Handlungsempfehlungen ab:

- **Schaffung von neuen Erholungsräumen:** Reuss-Promenaden als Erholungsraum mit direkten Uferzugängen erstellen. Einhausung Autobahn über Reuss. Eigenbedarf von 8 m²/Einwohner parkartiger Freiraum bei geplanten Entwicklungen einfordern (z.B. als möglicher Beitrag zum Mehrwertausgleich)
- **Kompensatorische Massnahmen:** Gestalterische und funktionelle Aufwertung der Reuss-Promenaden, Aufenthalts- und Erlebniswert erhöhen. Tempo 30 in Bern- und Baselstrasse sowie Strassenraumaufwertungen prüfen.

Mit dem «Stadtraumkonzept Innenstadt Luzern» (2018) besteht eine gute inhaltlich orientierende und räumlich ergänzende Basis. Weiter liegen zu einigen zentralen Themen des öffentlichen Raums bereits konkrete Untersuchungen vor (z. B. Aufwertung und Velo-Fussverbindung Reussufer). Andererseits bestehen bei der Lösung von stadträumlichen Schlüsselproblemen Abhängigkeiten zu Dritten (insbesondere SBB, ASTRA und Kanton). In einigen Fällen könnte hier unter hohem Aufwand seitens der Stadt gehandelt werden (z. B. Perforierung Viadukt). In anderen Fällen können lediglich Positionen für die Zukunft formuliert werden.

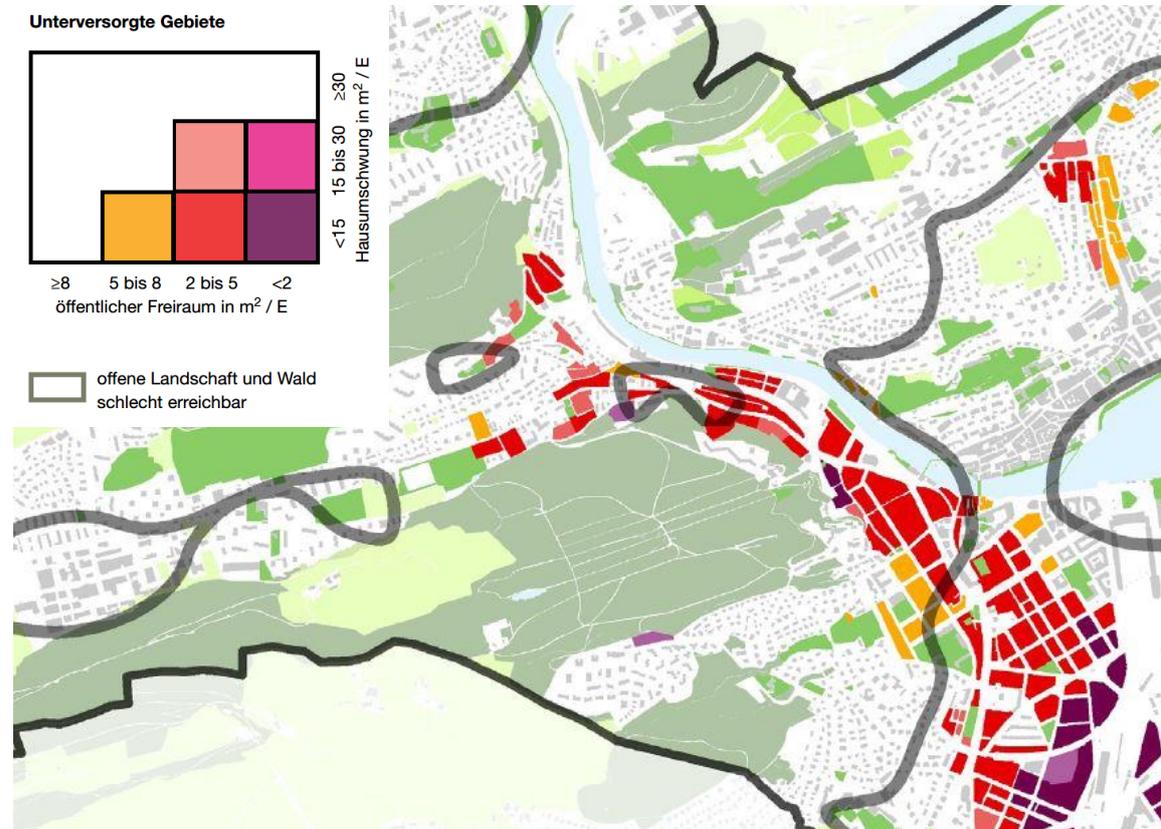


Abbildung 12: Synthese Freiraumversorgung, IST-Situation, Auszug unversorgte Gebiete aus der Freiraumanalyse Stadt Luzern 2017

Erkenntnisse der Freiraumanalyse:

- Das Quartier Basel- und Bernstrasse ist mit **Freiraum unversorgt**. Die mangelnde Freiraumversorgung manifestiert sich insbesondere entlang der Baselstrasse und im Bereich der Sentimatt.
- Die **Naturräume** Reuss und Gütschwald besitzen ein **erhebliches Aufwertungspotential**.
- Es existieren bereits Ideen und Untersuchungen, wie die Freiraumversorgung verbessert werden könnte, auf **diesen gilt es aufzubauen**.
- Die **Topografie** ist eine zentrale Herausforderung im Quartier, weil sie zu einer «**Flaschenhals**»-Problematik in Bezug auf den Verkehr geführt hat und für den Fuss- und Veloverkehr eine Schwierigkeit darstellt.
- Für grosswirkende freiräumliche Verbesserungen ist die Stadt auf **Dritte angewiesen** (Kanton, ASTRA und SBB).

3.4 Strassen- und Wegenetz

Die Basel- und Bernstrasse sind zwei wichtige Verkehrshauptachsen für den Zugang zur Stadt Luzern. Die untere Baselstrasse erreicht im räumlichen Netzwerk Luzerns eine sehr hohe Zentralität, die sich in ihrer gleichermassen wichtigen Bedeutung für alle Verkehrsträger – Fussgänger, Automobilisten, Bus und Radfahrer – niederschlägt. Die Kombination aus Beziehungspotentialen und Verkehrsbelastungen, die solche primären Wegbeziehungen erzeugen, sind auch in anderen Städten zu beobachten. Im Zuge einer sukzessiven Verdichtung bildet sich mit der Zeit oftmals eine Arbeitsteilung zwischen den generierenden Hauptachsen und sekundären Parallelstrassen heraus. Diese ermöglichen die rückwärtige Erschliessung von Baugevierten, schaffen ruhigere und sichere sekundäre Wegverbindungen und organisieren den Übergang von den hochöffentlichen Nutzungen an der Hauptstrasse zu den dahinterliegenden, eher dem Wohnen gewidmeten Gebieten.

Ansätze einer solchen Entwicklung sind auch im untersuchten Perimeter erkennbar. So zeichnete sich im Norden der Baselstrasse vor dem Bau des Bahndamms eine leiterartige Erschliessungsstruktur der Schwemmlandebene ab. Die Topografie begrenzt bereits ohne zusätzliche Infrastrukturen die Entfaltungsmöglichkeiten des Wegenetzes stark. Bergseitig grenzt die Baselstrasse an den steilen Gütschhang. Die Bernstrasse überwindet das ansteigende Terrain auf einer optimalen Linie, die keine einfache Verdoppelung zulässt. Mit dem Bau des Bahndammes wurde die Möglichkeit einer flächigen Entwicklung des Netzwerkes entlang der unteren Baselstrasse unterbunden. Zudem behindern der hochbelastete Verkehrsknoten am Kasernenplatz und das Nadelöhr des Uferwegs bei der Unterquerung der Autobahnbrücke die direkte Anbindung des Quartiers ans Stadtzentrum. Neben dem Fernverkehr nimmt die Stadtautobahn auch den Verkehr der A14 aus Richtung Zürich sowie den Lokal- und Stadtverkehr auf und ist entsprechend stark belastet. Mit dem Projekt Gesamtsystem Bypass Luzern wird eine zur derzeitigen A2 parallel verlaufende Autobahn geplant. Ab Ibach soll zukünftig eine vierspurige Autobahn durch den Tunnel geführt werden, ehe sie bei Kriens wieder auf die A2 mündet. Bei der Unterquerung der Reuss ist am nördlichen Brückenkopf St. Karli im Bereich des Dammgärtli ein Zugangsstollen für diesen Tunnel geplant. Im Agglomerationsprogramm 3. Generation ist im Bereich Kreuzstutz ein neuer S-Bahn-Halt vorgesehen, welcher erhebliche Auswirkungen auf das Quartier hätte. Allerdings wird eine Realisierung Halts erst nach Fertigstellung des Durchgangsbahnhofs (frühestens 2040) möglich sein.

Erkenntnisse der Strassen- und Wegenetzanalyse:

- Das Quartier Basel- und Bernstrasse **profitiert** von der ausserordentlich **hohen Zentralität** der Hauptachsen, **leidet** aber **gleichzeitig** auch darunter. Zentralität generiert Potentiale für Nutzungen, Kopräsenz und soziale Beziehungen, aber auch Verkehrsströme und Lärm.
- Im Untersuchungsgebiet fehlt ein **leistungsfähiges Netzwerk aus sekundären Quer- und Parallelstrassen**. Die quartierinternen Verbindungswege verlaufen weitgehend über die auch im grossen Massstab bedeutenden und entsprechend hoch belasteten Hauptachsen.
- Die **St.-Karli-Brücke** hat für die **stadträumliche Vernetzung auf Quartierebene** eine hohe Bedeutung und könnte zum Quartiertreffpunkt werden.
- **Übergeordnete Wegeverbindungen** zwischen Reuss und Gütschwald **fehlen** fast völlig.

3.5 Siedlungs- und Baustruktur

Es wurde eine Analyse der Besitzstruktur und der vorhandenen öffentlichen Nutzungen durchgeführt und in diesem Zusammenhang auch eine erste These zum Vorhandensein von Subquartieren bzw. Nachbarschaften mit erhöhtem Zusammengehörigkeitsgefühl formuliert.

Ausnützung der Grundstücke

Für die Analyse der Bebauungsstruktur wurde zuerst die Ausnützungsziffer (die effektive, oberirdische Geschossfläche ohne Abzüge geteilt durch die Parzellenfläche) der einzelnen Parzellen geschätzt. In einem dicht bebauten, innerstädtischen Gebiet sind Werte zwischen 2 und 4 typisch, wobei bei Ausnützungsziffern ab 3 häufig gewisse Nutzungsaspekte, wie bspw. Parkieren oder Freiraumversorgung ausgelagert werden müssen, da sie nicht mehr vollständig auf der Parzelle selbst abgedeckt werden können.

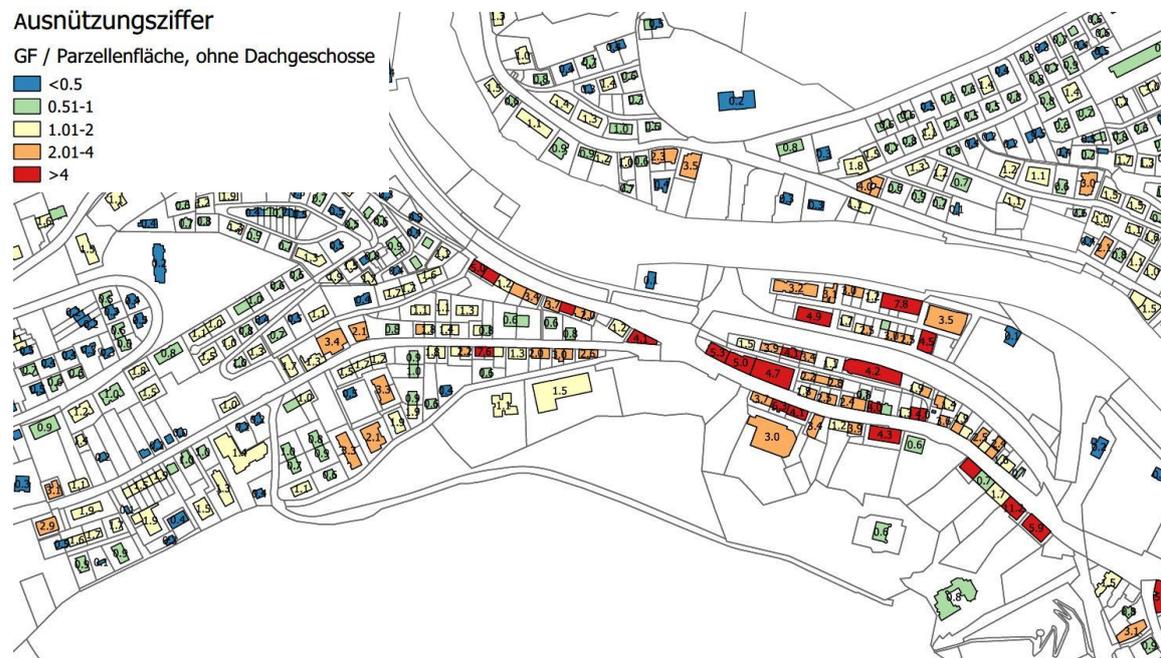


Abbildung 13: Ausschnitt Analyseplan Ausnützungsziffer

In der Analyse fällt auf, dass grosse Unterschiede zwischen den einzelnen Ausnützung bestehen. Auf vielen Parzellen liegen die Werte unter 1, andererseits gibt es aber auch Grundstücke mit sehr hohen Ausnützungsziffern von 4 und mehr. Zudem sind vor allem am Gütschhang einzelne Parzellen sehr gross, aber aufgrund der topographischen Situation schwierig oder die jedoch kaum bebaubar sind. Auf diesen Parzellen ergeben sich rechnerisch niedrige Ausnützungsziffern, obwohl die bebaubare Parzellenfläche vollständig genutzt wird. Zusammenfassend lässt sich aus der Analyse schliessen, dass im Bereich der unteren Baselstrasse bereits sehr hohe Ausnützungsziffern realisiert sind und dass in diesem Bereich kaum ein Potential für weitere Verdichtung besteht. Auch im Bereich zwischen Dammstrasse und Reuss finden sich bereits mittlere bis hohe Ausnützungsziffern. Ein beträchtliches Verdichtungspotential besteht auf dem städtischen Grundstück mit der Siedlung der Genossenschaft Reussinsel. Das Grundstück befindet sich allerdings in der Ortsbildschutzzone B und ist im ISOS aufgeführt.

Gebäudeerstellungsjahre

Weiter wurde das Erstellungsjahr der Gebäude betrachtet. Entlang der Talseite der unteren Baselstrasse, an der Lädelistrassen, zwischen Dammstrasse und Reuss sowie entlang der unteren Bernstrasse finden sich viele Gebäude, die vor 1900 und teilweise sogar vor 1850 erstellt wurden. Viele dieser einfachen Wohn- oder Gewerbehäuser sind inventarisiert oder geschützt und prägen den Charakter und die Struktur des Gebietes massgeblich mit. Im ganzen Gebiet finden sich vereinzelt zwischen 1900 und 1945 erstellte Bauten. Zwischen den Jahren 1950 bis 1980 entstanden noch einmal neue Gebäude. Bei diesen Gebäuden ist häufig ein Unterhalts- und Erneuerungsbedarf feststellbar. Es wird fallweise zu prüfen sein, ob eine Renovation oder ein Ersatzneubau mit höherer Wohnqualität und die bessere Lösung darstellt. Bei den nach 1980 errichteten Bauten besteht in den nächsten Jahren noch kein bedeutendes Veränderungspotential, da in der Regel noch keine grossen Investitionen erforderlich sein werden.

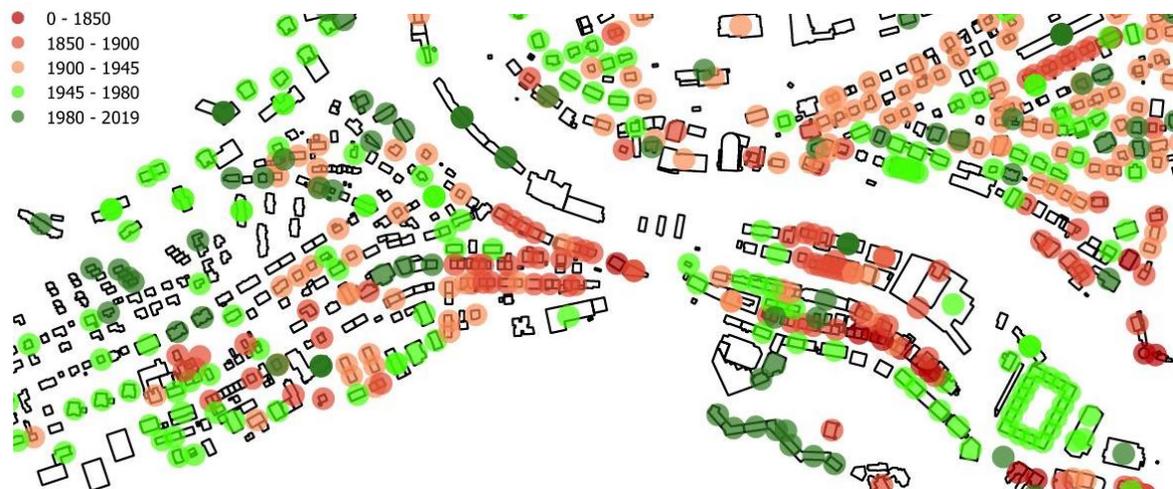


Abbildung 14: Ausschnitt Analyseplan Gebäudeerstellung

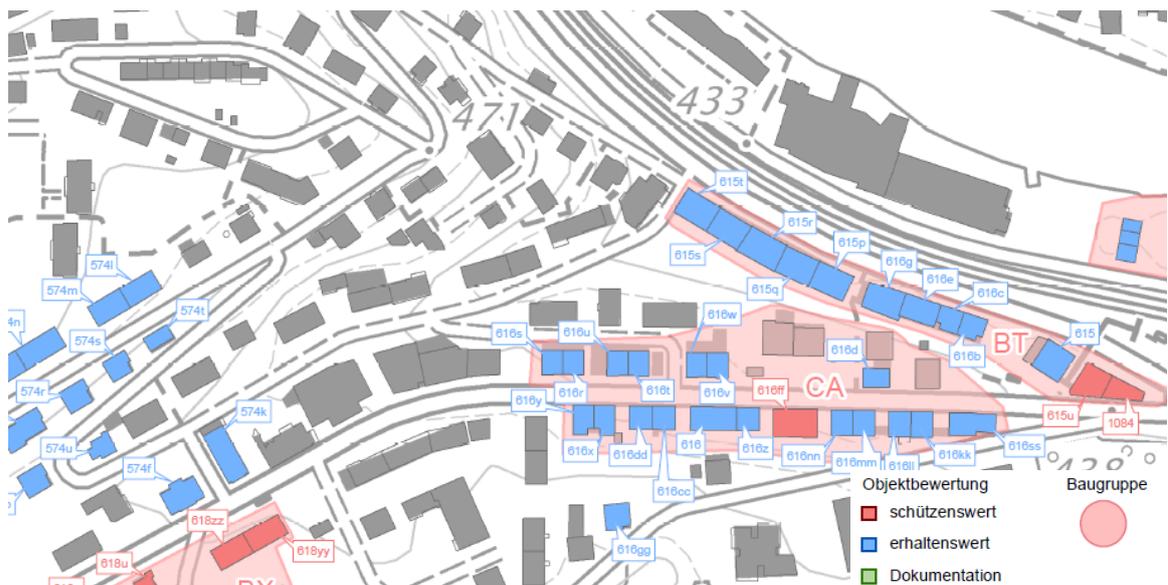


Abbildung 15: Ausschnitt aus dem Bauinventar Kanton Luzern

Bauinventar und Denkmalschutz

Die Stadt Luzern ist gemäss dem Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder ISOS ein Ortsbild von «nationaler Bedeutung».0F1 Innerhalb der Gebiete der Bernstrasse (29) und des Untergrunds (30) (Erhaltungsziel B) sind Baugruppen mit dem Erhaltungsziel A ausgeschieden. Für Baugruppen mit dem Erhaltungsziel A gilt der integrale Erhalt der Substanz und Freiräume. An der Bernstrasse handelt es sich um die dicht aufgereihten Wohnhäuser des geschlossenen Strassenraumes der unteren Bernstrasse (29.1) sowie die Wohnkolonie Kanonenstrasse der abl vom Ende der 1920er Jahre mit einem qualitätvollen Zwischenraum (0.23). Im Gebiet der Bernstrasse kennzeichnet das ISOS auch die architekturgeschichtliche Rarität der Schwyzerhüslisiedlung (29.2.2) mit Erhaltungsziel A aus. Der nördliche Teil der Siedlung wird in Zukunft jedoch der stark verdichteten Überbauung Obere Bernstrasse weichen. Im Untergrund befinden sich die zwei, den Strassenraum bestimmenden Bebauungszeilen an der inneren und der äusseren Baselstrasse (30.1 und 30.3) Baugruppen mit Erhaltungsziel A. Die dichten Reihen von Arbeiterhäusern mit Läden, Gastronomie und Gewerbe sind Zeugen der Entstehung des «Ankunftsquartiers» im 19. Jahrhundert. Eine Besonderheit stellt die Reihenhaussiedlung Reussinsel dar, die aufgrund der Wohnungsnot während dem Zweiten Weltkrieg 1943/44 gebaut und mit Pflanzgärten ausgestattet wurde. In der Sentimatt entstand neben der Aufzugsfabrik Schindler nach der Anlegung des Bahndamms 1896 ein Wohnhausquartier mit Kleingewerbe (30.2, Erhaltungsziel A). Die im ISOS festgelegten Baugruppen und ausgewiesenen Einzelobjekte sind mit kleineren Anpassungen im kantonalen Bauinventar1F2 als Baugruppen und «schützenswerte» Objekte enthalten. Grosse Teile der Baugruppen werden im Zonenplan der Stadt Luzern von der Ortsbildschutzzone B (OSZ B) überlagert. Das Bau- und Zonenreglement2F3 sieht für die OSZ B den Erhalt der schützenswerten Stadtteile, Bauten und Gärten in ihrem Gesamtbild und ihrer Primärstruktur vor. Neben den Baugruppen, in denen die meisten Gebäude im Kantonalen Bauinventar als «erhaltenswert» eingestuft sind, prägen auch Einzelbauten wie z. B. der Baslerhof, die ehemalige Aufzugsfabrik Schindler (30.0.8) in der Sentimatt, die Kirche St. Karl (13.0.2), die Trafostation (30.0.4) und das ehemalige Wartehäuschen (30.0.6) am Kreuzstutz das Quartierbild.



Abbildung 16: Ausschnitt aus dem ISOS

¹ Das ISOS basiert auf folgenden Rechtsgrundlagen: NHG; SR 451; VISOS; SR 451.12; «Empfehlung zur Berücksichtigung der Bundesinventare nach Artikel 5 NHG in der Richt- und Nutzungsplanung».

² Fürs Bauinventar des Kantons Luzern sind massgebend: DSchG, SRL Nr. 595; DschV, SRL nr. 595a, § 142 PBG.

³ Art. 15 & 17 BZR, sRSL Nr. 7.1.2.1.1.

3.6 Sozialräumliche Gegebenheiten

Die nachfolgend genannten Werte beziehen sich auf das Referenzjahr 2015. Sie stammen aus dem Statistikportal von LUSTAT Statistik Luzern sowie dem Wohnkalkulator, einer Studie der HSLU –Wirtschaft im Auftrag der Stadt Luzern aus dem Jahr 2017.

Im Quartier Basel- und Bernstrasse wohnen rund 3'900 Personen in insgesamt 1'900 Wohnungen. Der Wohnflächenverbrauch liegt dabei ungefähr bei 32m² pro Person, was deutlich unter dem städtischen Mittelwert (4m²) liegt. Das Quartier weist einen erhöhten Anteil an Kleinwohnungen auf. 27% der Wohnungen verzeichnen eine Wohnfläche von unter 50m² und 57% eine Wohnfläche von unter 100m². Die durchschnittliche Nettomiete im Quartier liegt mit CHF 1'100 zusammen mit dem Quartier Udelboden im städtischen Vergleich am tiefsten. Der Anteil an Mietwohnungen (ohne Wohnbaugenossenschaften) beträgt 82%, der Anteil an Wohneigentum lediglich bei 3%. Rund 15% der Wohnungen sind im Besitz von gemeinnützigen Wohnbaugenossenschaften.

Die niedrigen Mieten zusammen mit teilweise eingeschränkter Wohnattraktivität des Quartiers infolge Verkehrsbelastung, Lärmsituation, mangelnder Besonnung und/oder dem Zustand der Bausubstanz kann als Erklärung dafür dienen, weshalb ein erhöhter Anteil einkommensschwächerer Haushalte im Quartier wohnhaft sind. Etwa 13% der Quartierbevölkerung ist armutsgefährdet. Dabei haben Zu- und Umzöger in das Gebiet im Verhältnis zum gesamten Medianhaushaltseinkommen des Quartiers einen leicht negativen Effekt. Dies lässt darauf schliessen, dass Zu- oder Umzöger finanziell schwächer sind als der ansässige Durchschnitt und das Quartier für viele finanziell schwächere Haushalte sowie Personen mit Migrationshintergrund ein Ankunftsort bzw. Zuzugsort darstellt. Mehr als die Hälfte (54%) der im Quartier wohnhaften Personen besitzen keinen Schweizer Pass. Ein weiteres Merkmal des Quartiers ist die Altersstruktur der Bewohnerschaft: Lediglich 6% aller Bewohnenden sind über 65 Jahre alt. Der höchste Anteil verzeichnet die Bevölkerungsgruppe der 20–39-Jährigen mit 43%. Ganze 19% sind 19 Jahre jung oder jünger.

Erkenntnisse der sozialräumlichen Analyse:

- Das Quartier Basel- und Bernstrasse ist ein **Ankunftsquartier**, dementsprechend hoch ist der Migrationsanteil der ansässigen Bevölkerung.
- Im städtischen Vergleich weist das Quartier das **tiefste Medianeinkommen** und die **höchste Armutsgefährdung** auf.
- Der **Pro-Kopf-Wohnflächenverbrauch** ist mit 32m² der **tiefste** der ganzen Stadt.
- Fast **ein Fünftel** der Quartierbevölkerung **sind Kinder und Jugendliche**.
- Der Wohnungsmarkt weist mit 15% einen relativ **hohen genossenschaftlichen Anteil** auf.

3.7 Akteure und Intentionen

Im nächsten Schritt wurden die bekannten Entwicklungen, Projekte und Ziele im Perimeter und der näheren Umgebung tabellarisch erfasst, nach Akteuren bzw. Handlungsebenen geordnet und auf Karten verortet.



Abbildung 18: Laufende Projekte / Planungen / Ideen aus Sicht Bewohner/innen und Nutzer/innen



Abbildung 19: Laufende Projekte / Planungen / Ideen aus Sicht GrundeigentümerInnen

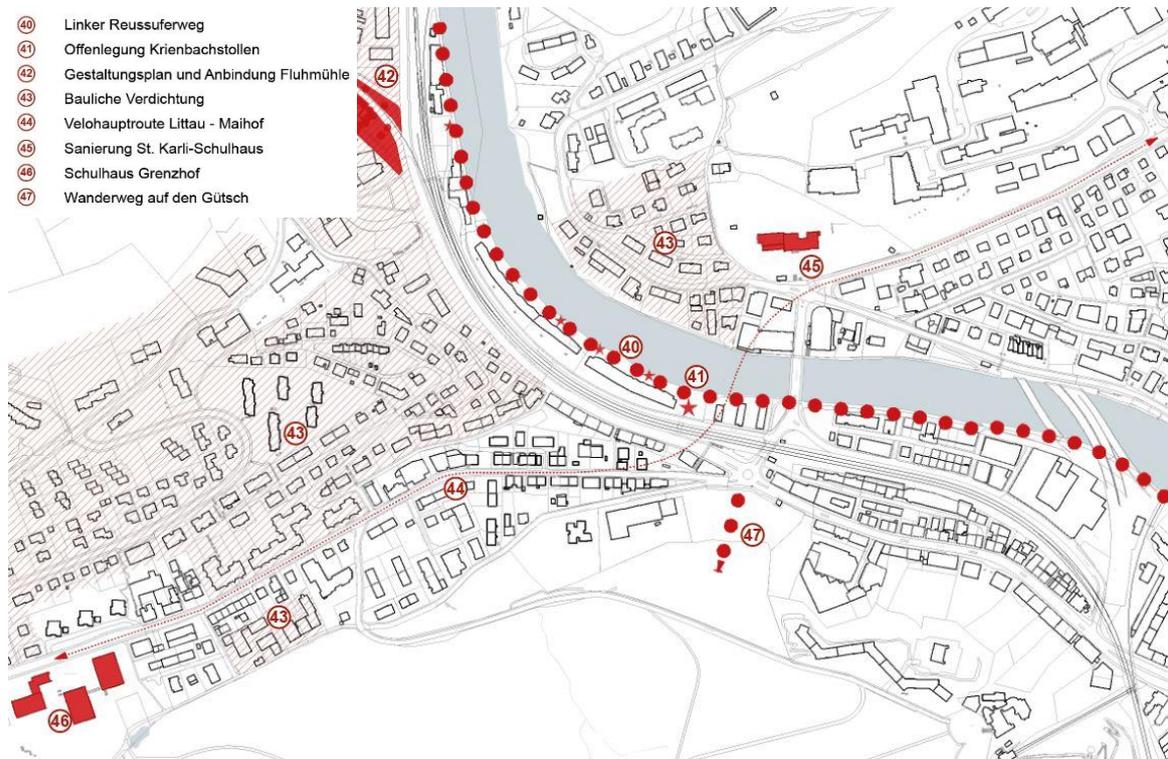


Abbildung 20: Laufende Projekte / Planungen / Ideen aus Sicht Stadt

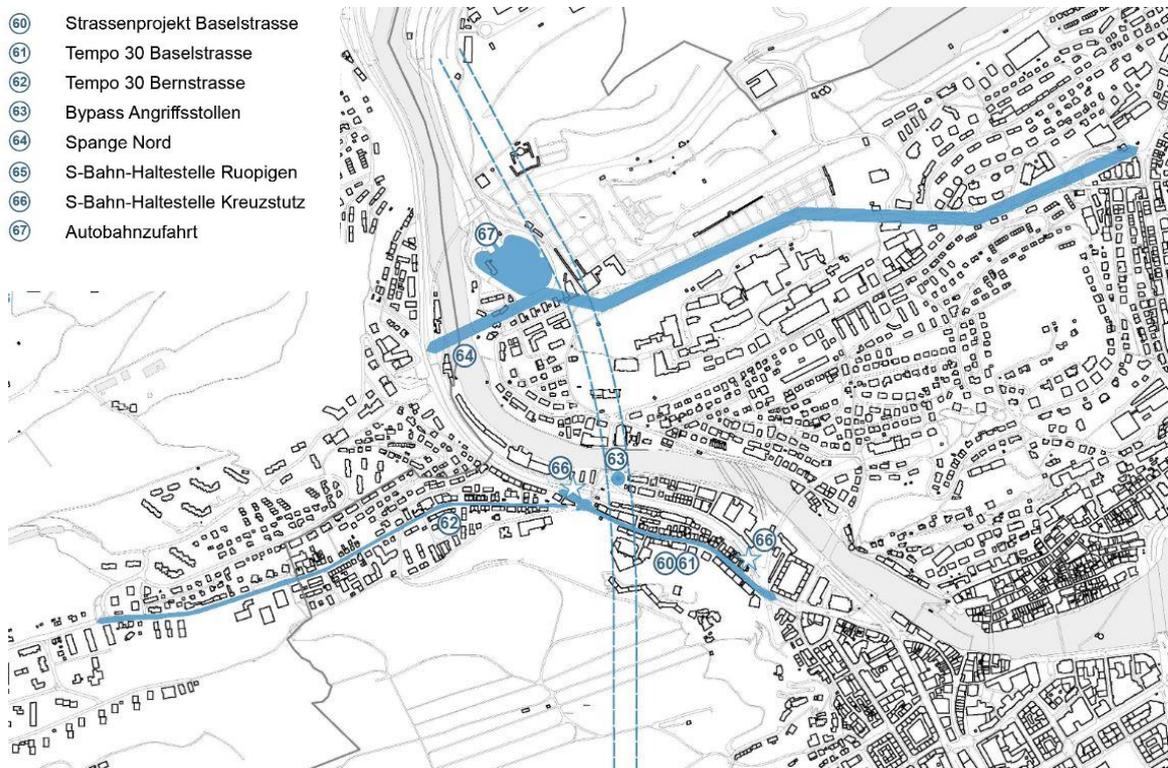


Abbildung 21: Laufende Projekte / Planungen / Ideen aus Sicht Anderer (ASTRA / Kanton etc.)

4 Potentiale und Handlungsbedarf

Aus der Analyse (Kap. 3) können Potentiale identifiziert und der Handlungsbedarf im Hinblick auf das Zukunftsbild abgeleitet werden.

4.1 Freiraum



Abbildung 22: Spielplatz Dammgärtli

Dammgärtli / Bebauung Reussinsel

Das Dammgärtli wird voraussichtlich ab 2024 temporär vom ASTRA als Installationsplatz (Zugangstollen) beansprucht. Es besteht Bedarf nach einem Ersatz. Für das gegenüberliegende städtische Areal bestehen erste Überlegungen für einen möglichen Ersatzneubau der Siedlung der Baugenossenschaft Reussinsel. Durch eine Arealentwicklung könnte auch der Freiraum gesamtheitlich betrachtet, neu gedacht und aufgewertet werden. Es bedarf dazu allerdings vertiefter denkmalpflegerischer Abklärungen.



Abbildung 23: Parkplatz Sentimatt

Parkplatz PHLU / Sentimatt

Der heutige Parkplatz hat den Charakter eines Transitorts und liegt an einer interessanten Schnittstelle zwischen Altstadt, Baselstrasse und Reussufer. Je nach Parkplatzbedarf der aktuellen Nutzerin der Sentimatt (PH Luzern) könnte die Fläche als Quartierpark um- oder zumindest zwischengenutzt werden. Damit könnte der Raum eine wichtige Trittsteinfunktion auf dem Weg zur Schaffung einer kontinuierlich fussgängerfreundlichen Stadt einnehmen.

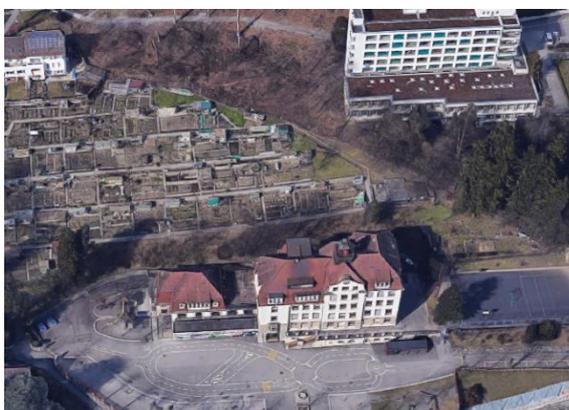


Abbildung 24: St. Karli Schulhaus mit Grünräumen

Park hinter dem Schulhaus St. Karli

Die Grünräume um das Schulhaus St. Karl können eine wichtige querverbindende Funktion im Freiraumsystem übernehmen und es könnte ein Bezug zum Wald hergestellt werden. Durch die erhöhte Lage des Schulhausareals ist der Freiraum vom Verkehr getrennt. Zurzeit wird der Umbau des Schulhauses geplant, in dessen Zuge auch die Aussenraumgestaltung verbessert werden kann.



Abbildung 25: Rechtes Reussufer mit St. Karli Pärkli

St. Karli-Strasse Mörriport

Der Ort hat Potential für eine zentrale Rolle als Trittstein für naturnahe Erholung entlang des rechten Reussufers. Eine Fortführung der Naherholungsachse über oder unter den Autobahnspuren in Richtung Geismattbrücke wäre zu prüfen.



Abbildung 26: Luftbild Autobahnbrücke

Autobahnpark Sentibrücken

Durch eine Überdeckung der Autobahn könnte die Infrastruktur nach dem Vorbild der Grosshofbrücken in Kollaboration mit dem ASTRA zu einem Park an und über die Reuss von stadtweiter Ausstrahlung werden. Erste Überlegungen wurden in der Vergangenheit schon gemacht, aufgrund der Entlüftungsproblematik des dadurch entstehenden Tunnels aber nicht weiterverfolgt. Die Machbarkeit müsste aufgrund des heutigen Stands der Techniken erneut geprüft und wirtschaftlich beurteilt werden.

4.2 Strassen- und Wegnetz



Abbildung 27: St. Karli-Brücke Richtung Reussinsel

Quartierverbindung St. Karli mit Anbindung an Hirschpark / Friedental

Die einzige Verbindung über die Reuss im Perimeter ist heute stark auf die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ausgelegt. Die Brücke, die Platzsituationen an den Brückenköpfen, der Kreuzstutz und der St.-Karli-Platz könnten als Raumsequenz zusammengelesen und entwickelt werden. Dabei könnten das Reussufer und die Quartierteile beiderseits der Reuss besser miteinander verbunden sowie einen Link zwischen Gütschwald und Hirschpark geschaffen werden. Die Situation sollte weitestgehend verkehrsberuhigt werden und gleichzeitig dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem Aufenthalt Priorität eingeräumt werden.



Abbildung 28: Kreuzstutz

Rechter Reussuferweg inkl. Zugang Reussufer St. Karli

Der rechte Reussuferweg könnte als durchgängiger Fussweg (Ausbaustandard eines Wanderwegs) entlang eines naturnahen Flussufers mit einer abwechslungsreichen Naturlandschaft realisiert werden. Ökologie und sanfte Erholung sollten bei der Gestaltung im Vordergrund stehen.



Abbildung 29: Rechte Reussuferseite



Abbildung 30: Linkes Reussufer, Sentimattstrasse

Linker Reussuferweg mit Unterführung Senti-Brücken (Autobahn und SBB)

Der Reussuferweg entlang der Reussinsel, zwischen Autobahnunterführung und St. Karli-Brücke, kann zu einem attraktiven Frei- und Aufenthaltsraum für alle Bevölkerungsgruppen entwickelt werden. Er könnte zu einer Flaniermeile mit einer gesamtstädtischen Ausstrahlung entwickelt werden. Gastronomische und kulturelle Angebote würden den Raum beleben, es gibt attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten mit Blick auf die Reuss.



Abbildung 31: Linker Reussuferweg bei AXA Neubau

Unterhalb der St.Karli-Brücke, zwischen der Siedlung der Baugenossenschaft Reussinsel und der AXA Überbauung, besteht ein Potential für einen durchgängigen direkten Zugang zum Wasser. Im Gegensatz zum Abschnitt zwischen Autobahnunterführung und St. Karli-Brücke, könnte der folgende Abschnitt zwischen Baugenossenschaft Reussinsel und AXA Überbauung, naturnaher gestaltet und für ruhigere Nutzungen vorgesehen werden.



Abbildung 32: Luftbild in Richtung Gütschwald

Vernetzung Reuss – Gütsch

Vom Quartierteil Bernstrasse aus ist der Gütschwald heute über die Zufahrt via Kanonenstrasse prinzipiell erreichbar, jedoch könnte das Netz ergänzt werden, um feinmaschiger zu sein (vgl. Anhang II, Zugänglichkeitsanalyse). Von der Baselstrasse gibt es heute keine direkte Verbindung in den Gütschwald. Diese Verbindung könnte als steiler Wanderweg (nicht BehiG-Konform) vom Kreuzstutz aus oder in Verbindung bzw. durch eine bauliche Einheit mit einem Neubau der abl Sagenmatt realisiert werden. Bei einem Zugang über den Steinbruch Sagenmattrain muss die Machbarkeit geprüft werden (u. a. Klärung Naturgefahrensituation).



Abbildung 33: Reussinsel in Richtung Emmen

Verbindung Reuss – Friedental – Fluhmühle

Als Fortsetzung des linken Reussuferwegs bietet sich hier mit einem neuen Brückenschlag oder in Kombination mit der bestehenden SBB-Brücke, die Möglichkeit für die Verbesserung der Langsamverkehrsvernetzung quer zum Tal und über beide Reussuferseiten.

4.3 Siedlungs- und Baustruktur



Abbildung 34: Genossenschaftsiedlung Reussinsel

Punktuelle Verdichtung in Verbindung mit freiräumlichen Verbesserungen

Das Quartier Basel- und Bernstrasse weist bereits eine hohe bis sehr hohe Dichte auf (vgl. Kap. 3.5). Eine weitere Verdichtung erscheint nur punktuell und nur in Verbindung mit städtebaulichen und freiräumlichen Verbesserungen angemessen.



Abbildung 35: Gebäude Baslerhof an der Baselstrasse 75 und Bernstrasse 2

Behutsame Erneuerung

Die vor 1900 entstandenen Bauten weisen in der Regel eine hohe Ausnützung auf. Jene städtebaulichen Zeitzeugen und Qualitäten sind für das Quartier charakteristisch und sollten grundsätzlich erhalten oder behutsam erneuert werden.



Abbildung 36: Neubauprojekt Obere Bernstrasse der abl und der Baugenossenschaft Matt (in Planung)

Etappenweise Erneuerungs- und Verdichtungspotential

Die zwischen 1950 und 1980 entstandenen Bauungen bieten ein gewisses Erneuerungs- und Verdichtungspotential, beispielsweise bergseitig entlang der unteren Baselstrasse oder lokal auch im Bereich der oberen Bernstrasse. Aufgrund der Eigentumsstruktur werden solche Entwicklungen schrittweise und über einen längeren Zeitraum erfolgen.



Abbildung 37: Luftbild Emmi Areal

Koordinierte Entwicklung oder Quartierpläne

Die Entwicklungen von grösseren Arealen können zu einer Verbesserung des öffentlichen Freiraumsystems und der Quartierinfrastruktur führen. Gleichzeitig profitieren die Eigentümer von höheren Ausnützungen und die Quartierbevölkerung von einer besseren Freiraumversorgung. Folgende Areale weisen das Potential für eine koordinierte Entwicklung auf:

- Emmi-Areal
- Baurechtsgrundstück der Genossenschaft Reussinsel,
- Kantonale Liegenschaft Sentimatt
- das Dreieck Untere Bernstrasse – Baselstrasse – Grenzweg
- das Gewerbehause an der Sagenmattstrasse 7 (abl)
- die Kirche St. Karl und die dazugehörigen Liegenschaften



Abbildung 38: Luftbild Dreieck Grenzweg sowie Basel- und Bernstrasse

4.4 Sozialraum und Nutzungen



Abbildung 39: Innenhof Sentimatt

Die Qualitäten der öffentlichen Räume

Die Nutzung und Gestaltung der öffentlichen Räume sollen auf die Bedürfnisse der jetzigen Nutzenden abzielen. Es gilt niederschwellige und begegnungsfördernde Orte zu schaffen, die grundsätzlich für alle zugänglich sind und Funktionen erfüllen können.



Abbildung 40: Untere Baselstrasse

Dem Erdgeschossbereich kommt eine besondere Bedeutung zu

Das EG soll als gebäudebezogener Begegnungsort für öffentliche und niederschwellige Nutzungen eine wichtige Funktion aufweisen. Zu prüfen sind gemeinnützige Angebote sowie Möglichkeiten der Begegnung über die Aufwertung der öffentlichen Räume. Die bestehenden Innenhöfe könnten für alle Bewohnerinnen und Bewohner zugänglich gemacht werden.



Abbildung 41: Räumlichkeiten Quartierverein BaBel

Bedürfnisgerechte Planung

Für eine bedürfnisgerechte Planung wird empfohlen, die Quartierbevölkerung, Quartierinstitutionen und Vereine in adressatengerechten Gefässen in die Planung, Nutzung und Gestaltung der konkreten öffentlichen Räume einzubeziehen.



Abbildung 42: Mitwirkungsworkshop Entwicklungskonzept Café International

Integriertes Verständnis von Quartierentwicklung

Die baulichen und freiräumlichen Potentiale bieten die Möglichkeit, sozialräumlich relevante Themen (wie Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Bildung), soziale Massnahmen (z.B. Sicherung von günstigem Wohnraum) und soziale Angebote (z.B. Integrations- oder Bildungsangebote) in die Planung einfliessen zu lassen.

5 Szenarien

Die drei folgenden aus der Analyse entwickelten Szenarien orientieren sich an Gegebenheiten, Eigenschaften und Entwicklungen, die bereits heute im Quartier vorzufinden sind. Je nach Schwerpunktthema der Szenarien verändern sich die räumlichen Funktionalitäten, die Nutzungen und die Abhängigkeiten im Quartier. Die Szenarien zeigen beispielhaft auf, wie sich das Quartier in den nächsten 15 Jahren entwickeln könnte. Sie dienen dazu, mögliche Rahmenbedingungen für denkbare Entwicklungen abzustecken und damit die zentralen Aspekte des Zukunftsbildes zu definieren. Jedes Szenario wurde dargestellt als Plan und zahlreiche Skizzen zeigen auf, wie sich das Szenario auf die Gestaltung öffentlicher Räume, auf Mischnutzungen, auf Wohnnutzungen etc. auswirken könnte.

5.1 Szenario «Arbeiten»

Im Szenario «Arbeiten» werden die urbane Kleinproduktion, das Gewerbe und Startups aktiv gefördert. Dabei sollen bestehende Bauten aktiviert werden und günstige Geschossflächen erschlossen werden. So wird z. B. das Sentimatt zu einem Gewerbecluster, wo sich Handwerkerinnen und Handwerker Maschinen und Arbeitsplätze in Gemeinschaftsräumen teilen. Auf dem bestehenden Käselager der Emmi AG könnte eine Aufstockung für neue Wohnnutzungen entstehen, während in den darunterliegenden Geschossen weiterhin gearbeitet wird. Die Unternehmen profitieren dabei von den guten Verkehrsanbindungen über die Basel- und Bernstrasse, was auch innovative Stadtlogistiken ermöglicht. So können gemeinsame Anlieferungen und ein effizientes Transportsystem aufgebaut werden. Einige Freiräume erhalten dadurch einen «Werkhofcharakter». So ist die Lädellstrasse geprägt von Anlieferungen und zentralen Logistikhubs, wobei die Feinverteilung mit Elektrowelos in die umliegenden Läden und Arbeitsstätten erfolgt. Der Dammdurchbruch wird vor allem für eine bessere Anlieferungsstruktur benötigt. Die Tempo-30-Zone an der Baselstrasse bietet Kurzzeitparkplätze für Kundinnen und Kunden sowie für Anlieferungen für die Läden an der Baselstrasse. Entlang der Reuss verläuft eine Veloschnellroute, die vor allem als Verbindungsachse dient, um schnell ins und aus dem Quartier zu kommen. Die Infrastruktur wird vor allem für das Arbeiten und Wohnen bereitgestellt. So gibt es nahe Verpflegungsstände, Läden oder Kinderbetreuungsangebote. Als Naherholungsgebiete dienen das Reussufer und der Gütschwald am Rand des Quartiers.

Das Szenario in Stichworten:

- Gezielte Förderung von urbaner Kleinproduktion, Gewerbe und Startups
- Günstige Geschossflächen in bestehenden Bauten werden aktiviert
- Unternehmen profitieren von der guten Verkehrsanbindung
- Innovative Stadtlogistik (gemeinsame Anlieferungen, effiziente Transportsysteme)
- Infrastruktur für Arbeiten und Wohnen (Läden, Kinderbetreuung, Restaurants)
- Freiräume mit „Werkhofcharakter“, Kurzzeitparkieren und Anliefern wichtig
- Quartiernahe Erholungsräume an der Reuss und am Waldrand

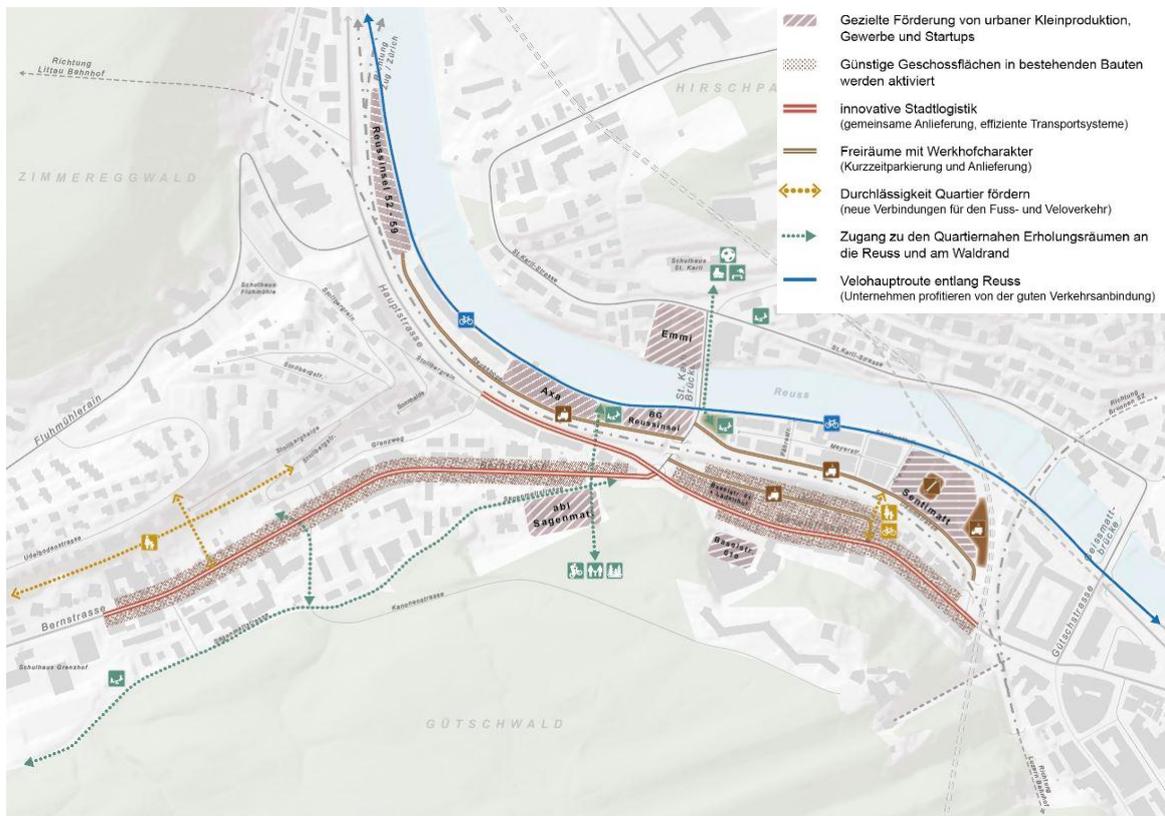


Abbildung 43: Plandarstellung Szenario «Arbeiten»



Abbildung 44: Erholung am Waldrand



Abbildung 45: Werkhof und Logistikzentrum



Abbildung 46: Gewerbe-Cluster

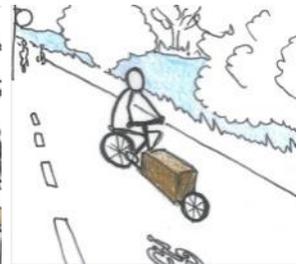


Abbildung 47: Velo-Schnellachse



Abbildung 48: Quartierzentrum

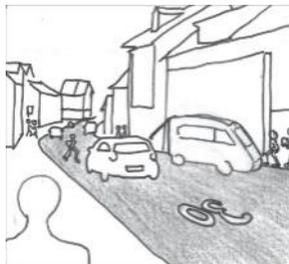


Abbildung 49: Tempo 30

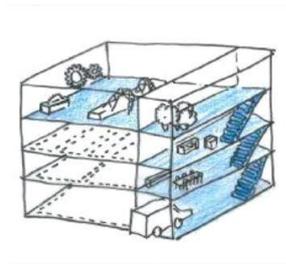


Abbildung 50: Vertikal Hangar



Abbildung 51: «Parasit»

5.2 Szenario «Wohnen»

Das Szenario Wohnen legt den Schwerpunkt auf eine behutsame Stadterneuerung, die insbesondere im Bestand vollzogen werden soll. Dabei sollen kleinmassstäbliche Aufenthaltsräume in der unmittelbaren Wohnumgebung entstehen. Die Lädelistrasse wird zu einer Begegnungszone primär für Kinder und Jugendliche sowie Anwohnerinnen und Anwohner. Mit baulichen Massnahmen werden vermehrt halböffentliche Freiräume geschaffen, z. B. mit Wohnterrassen oder mit der Erstellung von begrünten Innenhöfen, die gegenüber der Strasse abgedichtet werden. Vereinzelt entstehen auch Ersatzneubauten, wobei darauf geachtet wird, dass bei solchen Entwicklungen stets auch neuer Frei- und Grünraum entsteht. Die Basel- und Bernstrasse wird zu einem beliebten Wohnquartier. Dabei verdrängt das Wohnen zusehends andere Nutzungen wie Produktion, Bildungsstätten oder das Gewerbe. Die Neuzuziehenden engagieren sich aktiv für ein ruhigeres und sichereres Quartier. Zu Fuss Gehende erhalten im Quartier Vortritt. So kann die Basel-strasse flächig gekreuzt werden, die Uferpromenade ist attraktiv und zugänglich gestaltet und der Dammdurchbruch verbindet die Lädelistrasse mit der Sentimatt für den Langsamverkehr innerhalb des Quartiers. Im Szenario «Wohnen» ist eine aktive Schulraumplanung Teil der Quartierentwicklungsstrategie.

Das Szenario in Stichworten:

- Behutsame Stadterneuerung mit Schwerpunkt Wohnen
- Intelligenter Umbau der bestehenden Substanz, einzelne Ersatzneubauten
- Neuzuzüger engagieren sich aktiv für ein ruhigeres und sichereres Quartier
- Zurückdrängen MIV zugunsten von kinder- und fussgängerfreundlichen Freiräumen
- Wohnen verdrängt andere Nutzungen wie Produktion, Ausbildung oder Gewerbe
- Kleinmassstäbliche Aufenthaltsräume entstehen in der unmittelbaren Wohnumgebung
- Aktive Schulraumplanung als Teil der Quartierentwicklungsstrategie

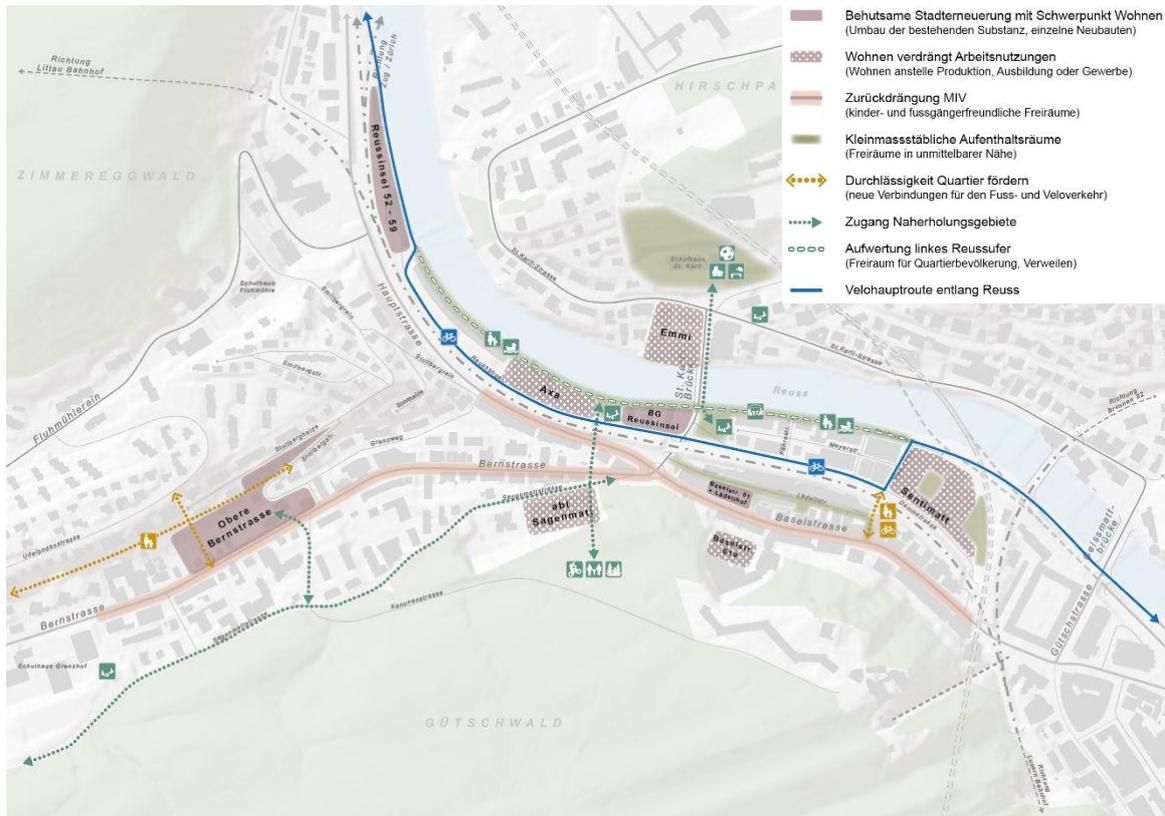


Abbildung 52: Plandarstellung Szenario «Wohnen»

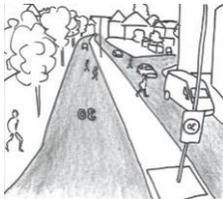


Abbildung 53: Tempo 30, flächiges Queren



Abbildung 54: Damm-Durchbruch



Abbildung 55: Pocket-Park

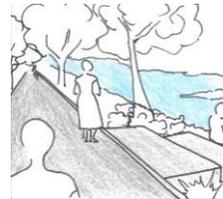


Abbildung 56: Uferweg



Abbildung 57: Erschliessungshof

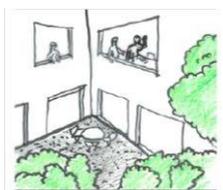


Abbildung 58: Lärmgeschützte Höfe

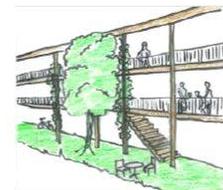


Abbildung 59: Wohnterrassen

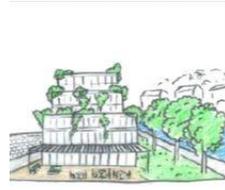


Abbildung 60: Neubau Reussinsel

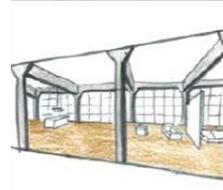


Abbildung 61: Loft-wohnen

5.3 Szenario «Erleben»

Im Szenario «Erleben» profitiert das Quartier von stadträumlichen Aufwertungen, die aufgrund von flankierenden Massnahmen im Rahmen grosser anstehender Infrastrukturprojekte entstehen. Die flankierenden Massnahmen sind Projekte, die einen Mehrwert für das Quartier darstellen. So entsteht beispielsweise mit einem Hochhaus bei der Reussinsel auch ein neuer Quartierpark und das Hochhaus an der Sagemattstrasse bietet dank einem Lift auch einen öffentlichen Zugang zum Gütschwald. Zudem können neue Fuss- und Velo-Brücken über die Reuss gebaut werden, die eine bessere Vernetzung der beiden Reussufer ermöglichen. Die Brücken selbst bieten auch neue Aufenthaltsräume. Der öffentliche Raum wird stark aufgewertet, sodass er ein Ort des öffentlichen Lebens wird. Es findet eine «Festivalisierung» statt, indem die Vielfalt an publikumsorientierten Nutzungen wie Gastronomie, Clubs etc. ausgebaut werden. Das Sentimatt wird zu einem Kulturzentrum mit der Verbindung einer «Sprayer Zone und Bar» bei der Unterführung in Richtung Baselstrasse. Die Lädelistrasse wird am Abend zum Ort für Nachtschwärmer und entlang des Reussufers werden Restaurants und Clubs die Flusspromenade prägen. Bei dieser grossen Nutzungsvielfalt hat das Wohnen nicht unbedingt einen ruhigen, sondern urbanen Charakter. Das Quartier entwickelt sich zu einem Ort für die ganze Stadt, wo man sich trifft, sich austauscht und zusammen feiert.

Das Szenario in Stichworten:

- Infrastrukturvorhaben ermöglichen und stadträumliche Aufwertungen finanzieren
- Wo möglich profitieren Basel- und Bernstrasse von übergeordneten Planungen
- Neue Brücken, Uferwege und Quartierparks entstehen als flankierende Massnahmen
- Bestehende Vielfalt an Publikumsnutzungen (Gastronomie, Clubs, Kultur) ausbauen
- Zunehmende „Festivalisierung“ des öffentlichen Raums: Freizeit, Ausgehen, Events
- Wohnen ja, aber urban und nicht immer ganz ruhig

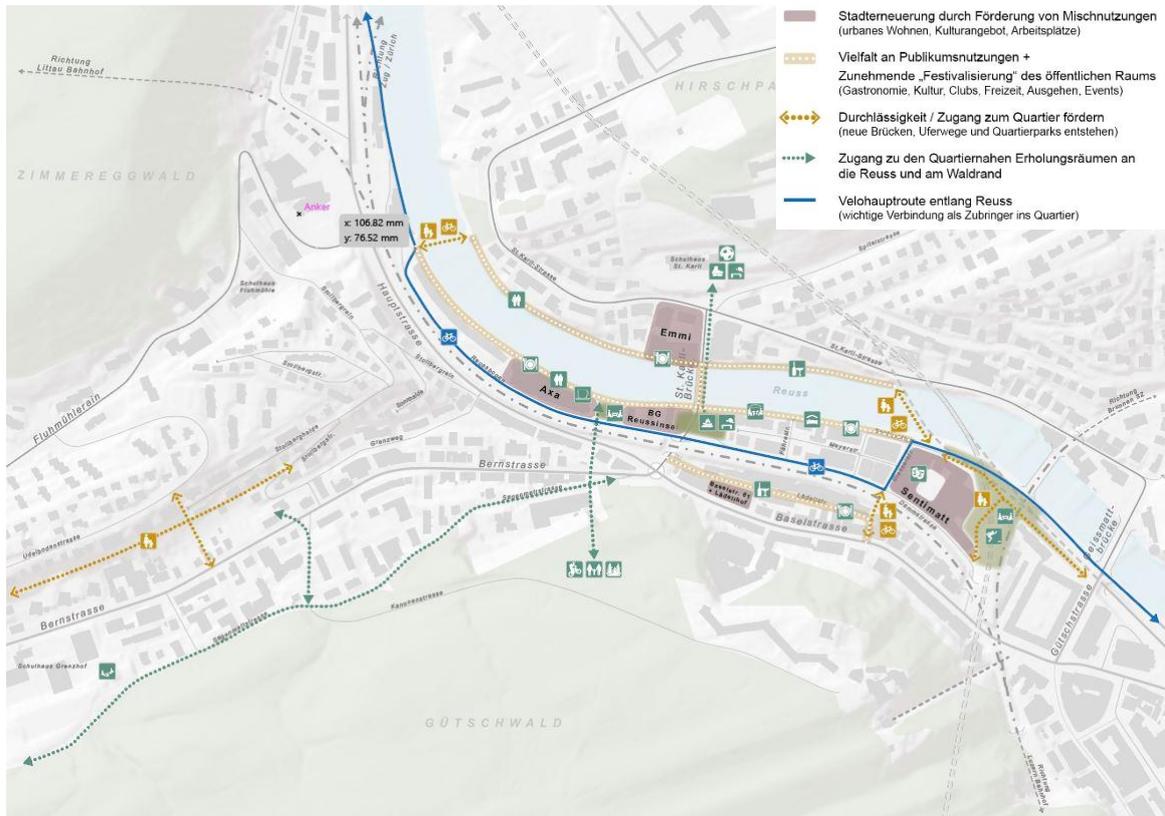


Abbildung 62: Plandarstellung Szenario «Erleben»

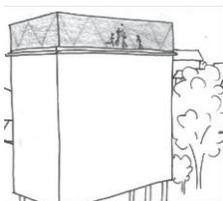


Abbildung 63: Dachnutzung



Abbildung 64: Sprayer Zone und Bar

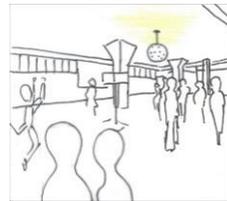


Abbildung 65: Fun-Palace

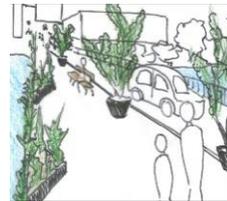


Abbildung 66: Aufenthaltbrücke



Abbildung 67: Neubau Reussinsel



Abbildung 68: Tempo 30 Zone

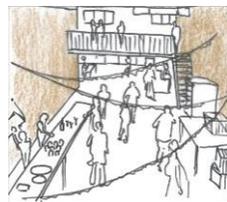


Abbildung 69: Strassenfest

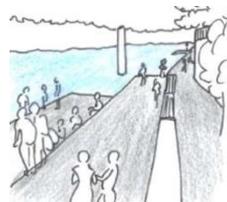


Abbildung 70: Uferweg

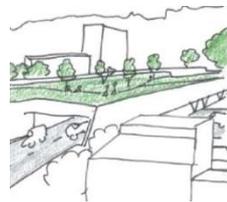


Abbildung 71: Fluss-Passarelle

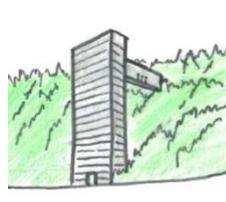


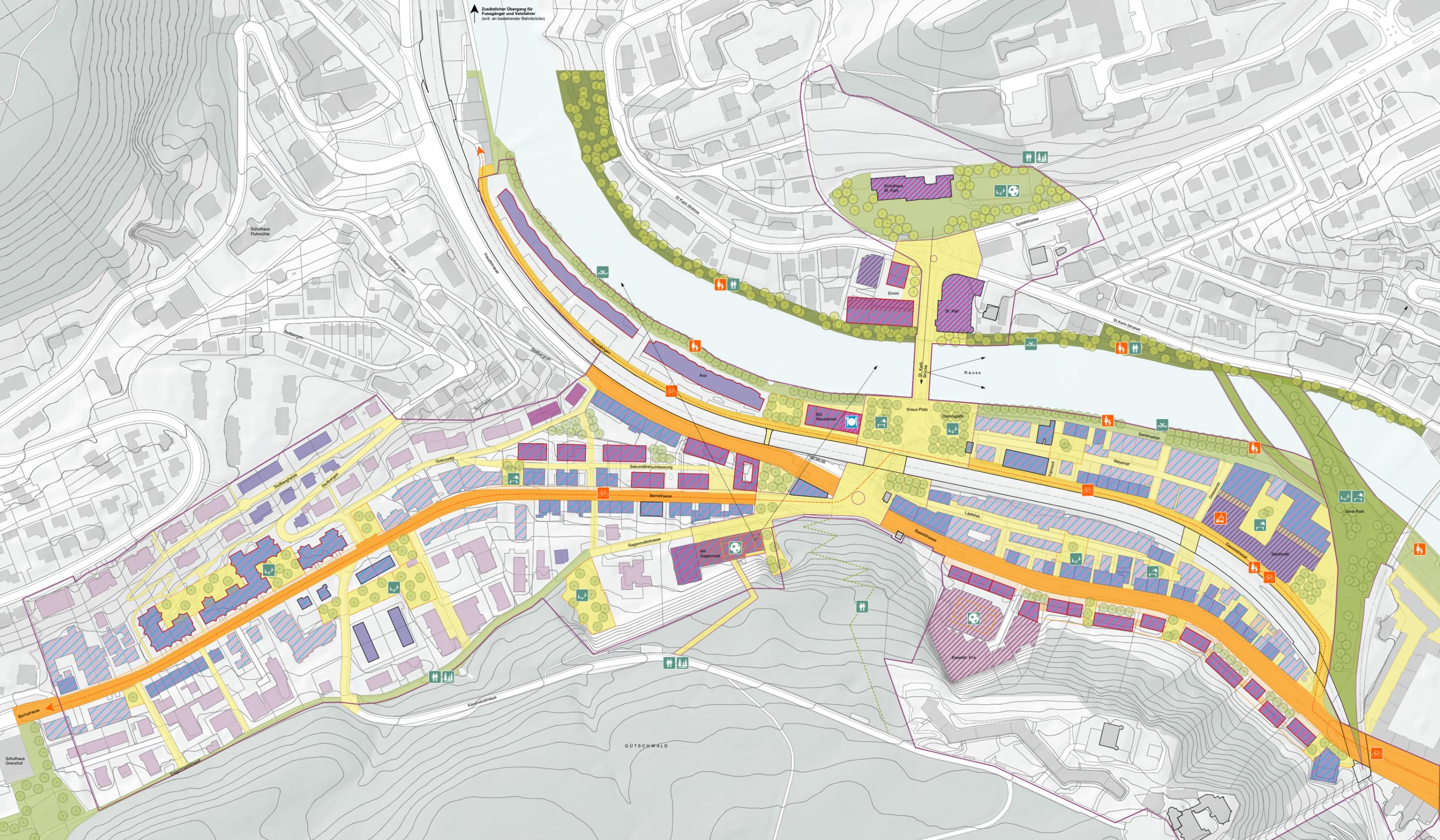
Abbildung 72: Wolkenbügel

6 Zukunftsbild

Aufbauend auf der Analyse (Kap. 3), der Potentiale (Kap. 4) und in Anlehnung an die drei Szenarien (Kap. 5) wurde ein Zukunftsbild entwickelt. Es basiert auf einer Synthese der drei Szenarien und den Rückmeldungen dazu aus der Mitwirkung sowie weiteren Gremien (vgl. Projektorganisation Kap. 2.3). Dieses Zukunftsbild kann somit als Vermischung der drei unterschiedlichen Szenarien verstanden werden, es bildet jedoch kein «Konsensszenario» ab.

Das Zukunftsbild zeigt die Entwicklungsmöglichkeiten des Quartiers für den Betrachtungszeitraum der nächsten 15 Jahren auf. Es besteht aus einem Plan, einer vereinfachten perspektivischen Illustration und zehn ausformulierten Prinzipien.

Die Plandarstellungen «Zukunftsbild: Freiräume, bauliche Nutzung und Entwicklung» und «Perspektivische Illustration» bilden die Entwicklungsabsichten ab und stellen einen räumlichen Bezug zu den Prinzipien her (vgl. Kap. 7).



Zusätzlicher Übergang für Fussgänger und Velofahrer (evtl. an bestehender Bahnbrücke)

Entwicklungskonzept Basel-Bernstrasse Luzern
Zielbild
Freiräume, bauliche Nutzung und Entwicklung
 Datum: 04.11.19 Maß: 1:1'000
 Gezeichnet: AS Format: 150x84
 Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH
 Schneider Studer Primas Architekten GmbH ETH/BSA/GIA
 Stephanie Weiss Soziologin

Bauliche Entwicklung

- Bestand, schützenswert
- Bestand
- Entwicklung im Bestand
- Veränderung oder Verdichtung
- Neubau

Bauliche Nutzung

- öffentlich
- Gewerbe
- Gewerbe, Dienstleistung und Wohnen
- Wohnen

Freiräume und Verkehr

- Querschnittsprojekt "Kreuzplätze"
- Querschnittsprojekt "Sentipark"
- Hauptstrasse mit Aufenthaltsqualität
- Erweiterung öffentlicher Raum
- Strasse mit Velo-Priorität
- Verkehrsberuhigtes Strassen- und Wegenetz

- Pocket (-Park) mit Aneignungspotenzial
- Grünraum / Erholungsraum mit Fussgänger-Priorität
- Grünraum / sanfte Erholung und Oekologie
- Wanderweg
- Sichtbeziehungen

Öffentliche Nutzungen

- Quartierbeiz
- Zugang Reuss
- Kinderspiel
- Treffpunkt Jugendliche u. Erwachsene
- Sportplatz
- Sanfte Erholung
- Fussgängerverbindung
- Veloverbindung
- Logistik-Zentrum



Entwicklungskonzept Basel-Bernstrasse Luzern
Perspektivische Illustration

Datum: 14.11.19

Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH
Schneider Studer Primas Architekten GmbH ETH/BSA/SIA
Stephanie Weiss Soziologin

7 Prinzipien

7.1 Entwicklung aus dem Bestand, Neubauten als Mehrwert

Es wird wo möglich aus dem Bestand heraus entwickelt und bei Neubauprojekten wird stets einen Mehrwert fürs Quartier geleistet.

Im Quartier finden sich zahlreiche charakteristische Bauten aus der zweiten Hälfte des 19. und aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Viele von ihnen sind zudem inventarisiert. Sie bieten günstigen Wohnraum und geeignete Flächen für kleinteiliges Gewerbe. Ihr Erhalt bildet eine wichtige Grundlage für eine behutsame Transformation des Quartiers. Durch Umnutzungen (z. B. Senti-matt) können flexible und vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten geschaffen werden.

Wo eine Verdichtung durch Neubauentwicklungen sinnvoll oder bereits geplant sind, werden kooperative Planungsverfahren angestrebt (z. B. an der unteren Bernstrasse). Die baulichen Entwicklungen sollen quateriervträglich etappiert und mit einem Mehrwert für das Quartier einhergehen, etwa durch eine Aufwertung oder die Schaffung von neuen öffentlichen Freiräumen (z. B. Grundstück AXA/ Reussinsel).



Abbildung 73: Referenzbild Ilot 13 in der Stadt Genf



Abbildung 74: Referenzbild Neubau an der Westrasse in der Stadt Zürich

7.2 Kleinteilige Nutzungsdurchmischung

Die kleinteilige Nutzungsdurchmischung prägt den Charakter des Quartiers.

Die kleinteilige Nutzungsdurchmischung ist eine prägende Eigenheit des Quartiers und wird in dieser Form weiterentwickelt. Verschiedene Wohntypologien ermöglichen vielfältige Wohnnutzungen mit «urbanem Charakter». Das (Klein-) Gewerbe ist und bleibt ein wichtiger Bestandteil des Quartiers. Die Entwicklung von Gewerbe-Clustern oder Hybridnutzungen wird an dafür geeigneten Standorten (z. B. Arbeitsgebiet am Gütsch, Sentimatt) angestossen werden. Die Vielfalt des Quartiers befruchtet Innovation sowie kulturelles und kreatives Schaffen. Dies widerspiegelt sich in EG-Nutzungen, Nischen und öffentlichen Räumen.



Abbildung 75: Referenzbild innovativer Gewerbemix im «Supertanker» (Binz-Areal, Stadt Zürich)



Abbildung 76: Bestehende EG-Nutzungen an der Baselstrasse

7.3 Gutes Stadtklima

Planerische Entwicklungen werden genutzt, um die stadtklimatischen Bedingungen im Quartier zu verbessern.

Das Quartier Basel- und Bernstrasse ist eines der urbansten Gebiete von Luzern. Über weite Strecken weisen die Aussenräume einen harten, baum- und strauchlosen Charakter auf. Wo sich Gelegenheiten für neue Pocket-Parks⁴, lokale Baumpflanzungen oder Aufenthaltsmöglichkeiten bieten, werden diese systematisch genutzt.

Neuentwicklungen, Verdichtungs- und Umnutzungsprojekte auf grösseren Arealen werden immer bezüglich ihrer Auswirkungen auf die Stadtökologie und Biodiversität geprüft und optimiert. Sie leisten Beiträge an die Requalifikation des öffentlichen Raumes und an ein grüneres Stadtbild. Wo möglich werden Flächen entsiegelt, Dächer begrünt sowie Frischluftkorridore zum Wald (bspw.

⁴ Pocket-Parks sind kleine gestaltete Aussenräume in städtischen Räumen, die öffentlich zugänglich sind und in erster Linie der Erholung, Kurzaufenthalt, sozialem Austausch sowie dem Spielen oder der sportlichen Aktivität dienen. Oft entstehen sie auf zuvor ungenutzten, brachliegenden Grundstücken. Sie können aber auch städtebaulich geplant sein. Pocket-Parks weisen meistens Elemente wie Bepflanzungen oder Möblierung auf, welche eine Aufenthaltsqualität schaffen (z. B. Bänke, Tische, Spielgeräte).

Hangbebauung an der Baselstrasse) und zum Fluss (Reussinsel, Emmi) geschaffen bzw. freigehalten.



Abbildung 77: Referenzbild Magnet Areal in Prattlen



Abbildung 78: Referenzbild begrünte Fassade des Caixa Forums in Madrid

7.4 Basel- und Bernstrasse als Lebensadern

Die Basel- und Bernstrasse sind die zentralen Lebensadern des Quartiers und werden von allen Verkehrsteilnehmern intensiv genutzt.

Um ein Miteinander zu ermöglichen, werden die entsprechenden Querschnitte schrittweise auf die Bedürfnisse sämtlicher Verkehrsteilnehmenden dimensioniert. Zudem werden geeignete Massnahmen in Bezug auf das Verkehrsregime geprüft und umgesetzt werden (z.B. Geschwindigkeitsreduktion, Verbesserung der Querungsmöglichkeit, Angepasste Seitenbereiche). Ausgehend von der topografischen Situation und von der bestehenden Bebauungsstruktur bietet es sich an, für eine Querschnittsoptimierung die Bergseite der Baselstrasse und die Talseite der unteren Bernstrasse zu nutzen. Mit dem schrittweisen Ersatz bestehender Bauten wird der Strassenquerschnitt optimiert, den urbanen Verhältnissen angepasst und entsprechend den gesamtstädtischen Zielvorgaben aus der Mobilitätsstrategie, fuss- und velofreundlich gestaltet werden.

Die Erdgeschoss-Nutzungen entlang der Baselstrasse und in Bereichen der Bernstrasse beleben den Strassenraum und verleihen diesen bedeutsamen Stadtachsen nicht nur eine verkehrliche, sondern auch eine wichtige Quartierzentrumsfunktion. Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen werden erhalten bzw. gefördert und der Strassenraum wird als Lebensraum gestaltet.



Abbildung 79: Referenzbild Tempo 30 mit flächigem Queren in Köniz



Abbildung 80: Referenzbild Umgestaltung der Kantonsstrasse in Horw Zentrum

7.5 Zwei neue grosse Freiräume

Im Herzen des Quartiers und an seiner Schnittstelle zur Altstadt entstehen langfristig zwei neue grosse Freiräume: „Senti-Park“ und „Kreuz-Plätze“.

Der Zusammenhalt zwischen den Quartierteilen wird gestärkt, indem an zentraler Stelle neue Freiräume und Nutzungsangebote angeordnet werden. So entstehen Bindeglieder zwischen den unterschiedlichen Quartierteilen und den übergeordneten Naherholungsgebieten Reuss und Gütschwald.

Die „Kreuz-Plätze“ verbinden künftig die unterschiedlichen Quartierteile um die Bern-/ Baselstrasse und St. Karli-Brücke. Die wichtige Querverbindung vom Kreuzstutz unter der Bahn hindurch, zu den «Kreuz-Plätzen» und über die Reuss wird erweitert und für zu Fuss Gehende attraktiver gestaltet. Der sanften Mobilität wird Priorität eingeräumt, die äusserst unterschiedlichen Morphologien können in eine spannende Raumsequenz mit zahlreichen Aufenthaltsmöglichkeiten überführt werden. Dadurch wird auch der Gütschwald mit dem Hirschgarten verbunden. Die zukünftig absehbaren Entwicklungen angrenzender Areale und Freiräume werden über ein entsprechendes Nutzungs- und Freiraumkonzept miteinander koordiniert (Emmi-Areal, neue Nutzungen in der Kirche St. Karl, städtische Arealentwicklung Reussinsel, Massnahmen im Zusammenhang mit dem Bypass, Neugestaltung Dammgärtli, Arealentwicklung ABL Sagenmatt).

Die Sentibrücken könnten nach dem Vorbild der Grosshofbrücken in Kriens in Kollaboration mit dem ASTRA überdacht, begrünt und zu einem Park («Senti-Park») an und über der Reuss von stadtweiter Ausstrahlung werden. Abklärungen zur Machbarkeit müssen zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.



Abbildung 81: Referenzbild Bullingerplatz in der Stadt Zürich



Abbildung 82: Referenzbild Projektierung Grosshofbrücke in Kriens

7.6 Kleinräumige, vernetzte Frei- und Grünflächen

Den Quartieranwohnenden stehen unterschiedliche und gut untereinander vernetzte kleinräumige Frei- und Grünflächen zur Verfügung.

Die grossflächigen Freiräume «Kreuz-Plätze» und «Senti-Park» sowie die Naherholungsgebiete Reuss und Gütschwald, werden durch ein Netzwerk an verschiedenen Freiräumen ergänzt, welche feinmaschig untereinander verbunden und gut erreichbar für die Quartierbewohnenden sind. Die kleinräumigen Freiräume mit guter Zugänglichkeit, einer hohen Durchlässigkeit und (halb-)öffentlichem Charakter tragen zur Verbesserung der Freiraumversorgung für die Quartierbewohnenden bei.

Bei bestehenden und neuen Höfen und Innenhöfen wird gezielt auf Schaffung von Aufenthaltsqualität geachtet (z. B. in der Lädelistrasse). Insbesondere bei Neuentwicklungen entstehen Pocket-Parks mit platz- oder parkartigen Qualitäten und Aneignungsmöglichkeiten.



Abbildung 83: Referenzbild ABB Areal in Baden



Abbildung 84: Referenzbild Habitat Stiftung in Basel

7.7 Feinmaschiges Fuss- und Velonetz

Das Quartier ist sowohl nach innen wie auch nach aussen feinmaschig für den Fuss- und Veloverkehr erschlossen.

Ein feinmaschiges und durchgängiges Netz an Fuss- und Velowegen stellt die wichtigsten Verbindungen zu den öffentlichen Nutzungen her (Zentrum, Versorgung und ÖV-Haltestellen) und fördert die stadtverträgliche Mobilität. Angrenzende Stadtquartiere oder das Stadtzentrum werden ohne Lücken erschlossen.

Für zu Fuss Gehende, und insbesondere für Kinder und ältere Menschen sind kleinmasstäbliche Verbindungen, Abkürzungen und sichere Alternativen zu den hoch frequentierten Haupttrouten von grosser Bedeutung. Wo sich die Gelegenheit bietet, wird das Netzwerk der Fusswege entsprechend ergänzt und aufgewertet. Parallel zu den Naherholungsgebieten Reuss und Gütschwald verlaufende Strassen werden für Fussgängerinnen und Fussgänger attraktiver gestaltet (z. B. Sagenmattstrasse).

Fuss-, Velo- und MIV werden wo möglich und sinnvoll entflochten. Linkes und rechtes Reussufer werden prioritär entsprechend der Bedürfnisse der zu Fuss Gehenden entwickelt und die Dammstrasse wird prioritär auf den Veloverkehr ausgelegt. Die Baselstrasse erhält einen querungsfreundlichen Querschnitt. Für den gewerblichen motorisierten Ziel-/Quellverkehr wird die Einrichtung von Logistikzentren geprüft.

Auch die Bernstrasse wird für zu Fuss Gehende und Velofahrende attraktiver. Eine Kernfahrbahn mit beidseitigen Velostreifen und ausreichend breiten Trottoirs in Kombination mit aktivierten Vorzonen und Seitenräumen kann dies ermöglichen. Dies setzt eine Verbreiterung des Strassenquerschnittes (durch z. B. Aufhebung von Vorgartenbereichen) im unteren Abschnitt voraus.

Durch einen Bahndammdurchbruch auf Höhe der Giesserstrasse können Fussgänger sicher und direkt von der Baselstrasse / Lädeliplatz an die Reuss und in die dereinst umgenutzte Sentimatt gelangen. Die Durchlässigkeit des Quartiers wird damit verbessert. Der Dammdurchbruch ist auch in Abhängigkeit der Umnutzung der Sentimatt zu denken.

Die St.-Karli-Brücke als verkehrsberuhigte Brücke und der Senti-Park, stehen künftig als Orte der Bewegung und zum Aufenthalt zur Verfügung.



Abbildung 85: Referenzbild Viadukt in der Stadt Zürich

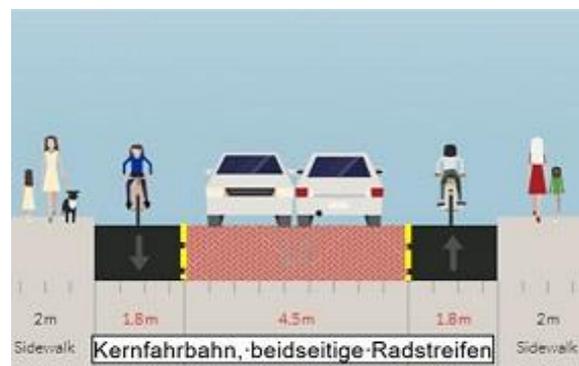


Abbildung 86: Referenzbild Zielquerschnitt Verbindungsstrasse in Dübendorf

7.8 Gut erreichbare Naherholungsgebiete

Die Naherholungsgebiete Reuss, Gütschwald und ferner der Hirschpark sind vom Quartier aus gut erreichbar und für alle zugänglich.

Die Naturräume Reussufer und Gütschwald sind Naherholungsgebiete mit Bedeutung für die ganze Stadt. Das linke Reussufer entwickelt sich zu einem attraktiven, grünen Freiraum mit Zugang zum Wasser und Quartierbezug. Es werden Aufenthalts- und temporäre Aneignungsmöglichkeiten für alle Bevölkerungsschichten sowie ein gastronomisches Angebot angeboten. Die Gestaltung wird im Zusammenhang mit der übergeordneten Aufwertung der Reussufer betrachtet.

Das rechte Reussufer präsentiert sich naturnahe, mit einem durchgehenden Fussweg und der Möglichkeit zur sanften Erholung mit punktuellen Wasserzugängen.

Die am Rand des Gütschwalds liegende Sagenmattstrasse wird zu einer Promenade mit punktuellen Aussichten ins Tal und mit Einsichten in den Wald weiterentwickelt. Der Zugang zum Gütsch wird verbessert, sei es durch einen Bergwanderweg ab dem Kreuzstutz oder einer Variante im Zusammenhang mit dem Neubau des abl-Gebäudes an der Sagenmattstrasse.



Abbildung 87: Referenzbild Uferaufwertung entlang der Saone in Lyon



Abbildung 88: Referenzbild Promenade Nicolas Bouvier

7.9 Innovative Quartierlogistik

Eine innovative Quartierlogistik trägt zum Erhalt der kleinteiligen Nutzungsdurchmischung bei.

Um die bestehende, kleinteilige Nutzungsvielfalt (Wohnen, Kleingewerbe, Produktion, Verkauf, Gastronomie, Nachtleben) nachhaltig zu erhalten, werden innovative Lösungen für die logistischen Anforderungen der einzelnen Nutzungen angestrebt.

Verkaufsgeschäfte und Kleingastronomie profitieren von der Sichtbarkeit entlang der Verkehrsachsen, benötigen Kundenparkplätze und Raum für die Anlieferung. Gewerbe- und Produktionsbetriebe sind auf eine effiziente Organisation von Zufahrt, Anlieferung, Lager und Produktion angewiesen. Die Quartierbewohner stellen individuelle und zukunftsorientierte Anforderungen an die Logistik (Quartierpost, Sendungen rund um die Uhr abholen). Eine betriebsübergreifende Zusammenarbeit im Quartier, eine intelligente Organisation der Fahrten, strategisch platzierte Logistikkreisläufe und platzsparende Transportmethoden (Lastenvelos) könnten diesbezüglich grosse Potentiale eröffnen.



Abbildung 89: Referenzbild Carvelo2go



Abbildung 90: Referenzbild Elektrofahrzeug der Post für Verteilung letzte Meile

7.10 Sicherung von günstigem Wohn- und Gewerberaum

Die baulichen und städtebaulichen Entwicklungen in der Basel- und Bernstrasse führen nicht zu Verdrängungsprozessen der lokalen Bevölkerung, sondern zielen auf den langfristigen Erhalt günstigen Wohn- und Gewerberaums für die bestehende Quartierbevölkerung.

Im Quartier Basel- und Bernstrasse leben Menschen, die im städtischen Vergleich überdurchschnittlich von Armut betroffen sind, viele Kinder und Jugendliche sowie Personen, die nicht über einen Schweizer Pass verfügen. Ihre Interessen gilt es besonders zu berücksichtigen, zumal sie (noch) nicht über formale Möglichkeiten der Mitwirkung (z.B. Abstimmungs- und Wahlrecht) verfügen. Die Sicherung von günstigem Wohn- und Gewerberaum gerade im Hinblick auf Erneuerungen, Sanierungen oder bei Ersatzneubauten stellt ein wichtiges Kriterium zum Erhalt der bisherigen Sozialstruktur dar.

Die Stadt nimmt neben den Möglichkeiten der gesetzlichen Steuerung und durch Planungsinstrumente auch mit Hilfe des Entwicklungskonzepts Basel- und Bernstrasse über integrierte Quartier-

Entwicklungsmassnahmen sozialpolitischen Einfluss auf die Integration und den Erhalt vorhandener Strukturen. Auch soziale, bedarfsgerechte Angebote wie Arbeitsintegration für Jugendliche und die Förderung von Betrieben, die ausbilden, bieten in der verzahnten Entwicklung von baulichen, sozialplanerischen und sozialen Massnahmen grosses integratives Quartierentwicklungspotential.

Für den langfristigen Erhalt von preisgünstigem Wohnraum wird der Dialog mit den Grundeigentümerinnen und gesucht, Wege für sozialverträgliche Sanierungen aufgezeigt sowie der Bestand an gemeinnützigem Wohnraum im Gebiet erhalten und wo möglich gesteigert (z. B. Reussinsel, abt Sagenmatt, Obere Bernstrasse). Heute beträgt der Anteil der Wohnungen im Besitz von Wohnbaugenossenschaften rund 15%. Die Zusammenarbeit zwischen der Stadt, den Genossenschaften und insbesondere der Gemeinschaftsstiftung zur Erhaltung und Schaffung von preisgünstigem Wohnraum (GSW) ist weiter zu stärken.



Abbildung 91: Referenzbild Baslerhof, Wohnhaus der GSW mit erschwinglichen Mieten auch nach Sanierung 2016



Abbildung 92: Referenzbild HandsOn, Arbeitsintegrationsprojekt Heilsarmee

8 Umsetzungsstrategie

Das Zukunftsbild und die Prinzipien sind künftig bei sämtlichen baulich-räumlichen Entwicklungen im Gebiet Basel- und Bernstrasse zu berücksichtigen und dienen als Grundlage für weitere Detailstudien sowie die Ausarbeitung von Umsetzungsmassnahmen.

Ausgehend vom Zukunftsbild und den Ergebnissen aus der Mitwirkung werden nachfolgend drei Fokusgebiete identifiziert, in denen konkrete Umsetzungsprojekte in den Jahren 2020–2022 (Phasen II und III) prioritär vorangetrieben werden sollen. Anschliessend wird ein Überblick über bereits laufende Projekte sowie wie ein Ausblick mit Hinweisen für weitere Planungsarbeiten gegeben.

8.1 Fokusgebiete

Die Ausscheidung von Fokusgebieten dient dazu, die Umsetzung des Zukunftsbildes zu konkretisieren, Massnahmen zu priorisieren und die vorhandenen Ressourcen (gemäss Massnahme M7, B+A 12/2017 «Quartierentwicklung») darauf zu fokussieren. Die Definition der Gebiete beruht auf folgenden Kriterien:

- Identifikation eines erheblichen räumlichen Potentials (vgl. 3.7 und Kap. 4)
- Bedürfnisse aus der Bevölkerung und Ergebnisse aus der Mitwirkung (Ergebnisse Mitwirkungsphase II)
- Bedarf an weiteren Planungsschritten als Grundlage für Umsetzungsmassnahmen
- Dringlichkeit und Handlungs- bzw. Koordinationsbedarf aufgrund bereits laufender Planungen oder Entwicklungsabsichten der Grundeigentümer
- aktive Rolle bzw. Handlungsspielraum der Stadt Luzern

Folgende drei Fokusgebiete werden aufgrund dieser Kriterien zur Vertiefung in Phase II vorgeschlagen:

1. Brückenköpfe St. Karli / «Kreuz-Plätze»
2. Areal Sentimatt
3. Sagenmattrain-Park

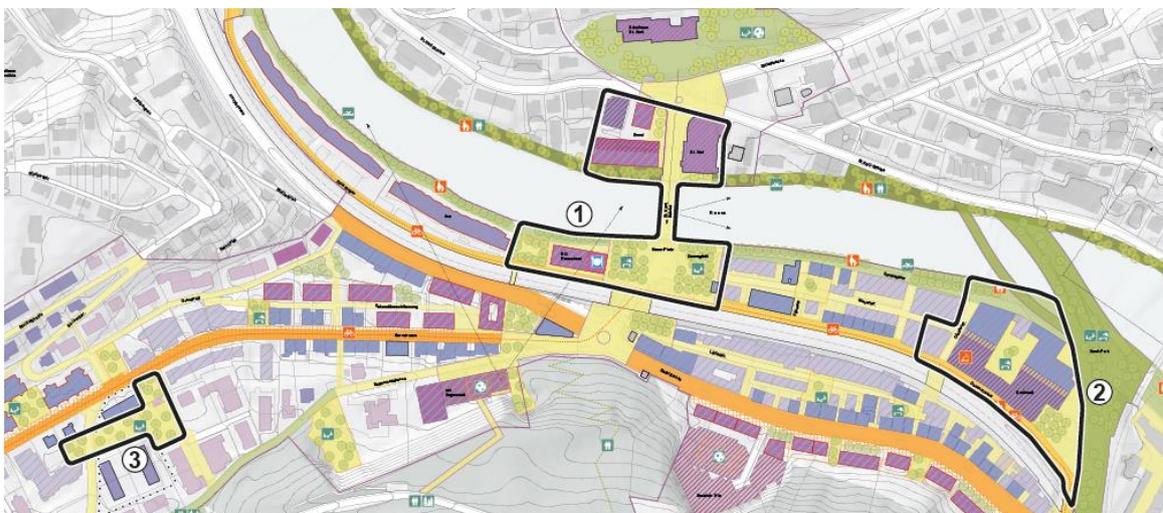


Abbildung 93: Übersicht der Fokusgebiete

8.1.1 Brückenköpfe St. Karli / «Kreuz-Plätze»

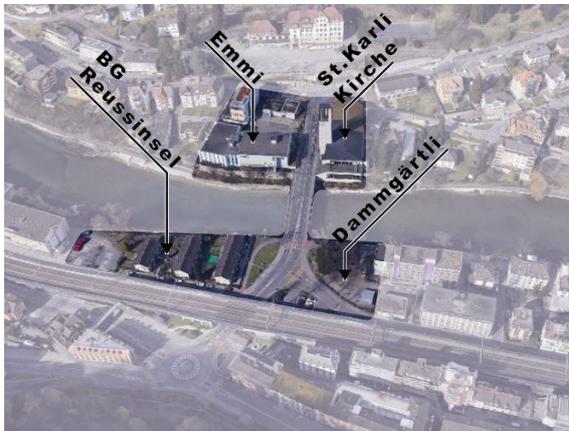


Abbildung 94: Luftbild Brückenköpfe der St. Karli Brücke



Abbildung 95: Blick auf das Käselager der Emmi AG



Abbildung 96: Drei Zeilenhäuser der Baugenossenschaft Reussinsel auf städtischem Grundstück



Abbildung 97: Blick auf den Brückenkopf von der Dammstrasse aus

Die St. Karli-Brücke hat eine wichtige Bedeutung als Querverbindung über die Reuss. Das Schulhaus St. Karli und die Kirche St. Karl sind bedeutende öffentliche Einrichtungen für die Quartierbevölkerung der Basel- und unteren Bernstrasse. Die Brückenköpfe werden heute stark vom hohen Verkehrsaufkommen zwischen Spitalstrasse und Kreuzstutz dominiert. Es gibt keine direkten Auf- und Abgänge zum rechten Reussuferweg. Das Emmi-Areal mit dem Käselager wurde 2015 zu einer Wohn- und Arbeitszone umgezont und ist nicht öffentlich zugänglich. Die Katholische Kirche möchte in den grosszügigen Räumlichkeiten der Kirche St. Karl neue quartierspezifische Nutzungen ermöglichen. Aufgrund des Schutzstatus sind Umbauten jedoch schwierig. Auf der südlichen Seite des Brückenkopfes liegt das Dammgärtli mit dem beliebten Spielplatz. Während den Bauarbeiten für den Bypass wird der Quartierpark voraussichtlich zwischen 2024 und 2026 sowie 2027-2030 als Installationsfläche benötigt (Auflage Bauprojekt im Frühjahr 2020). Es besteht ein grosses Bedürfnis im Quartier nach einem Ersatz oder Teilerhalt während der Bauphase. Der Baurechtsvertrag mit der Baugenossenschaft Reussinsel läuft Ende 2023 aus und gemäss städtischer Wohnraumpolitik soll eine Verdichtung geprüft werden. Die drei sanierungsbedürftigen Zeilenbaten sind

allerdings im kantonalen Bauinventar als erhaltenswert eingestuft und bilden die Baugruppe Reussinsel. Sie werden folgendermassen gewürdigt: «Die Baugruppe Reussinsel ist ein zwölfteiliges Reihenhausesensemble, das sich mit seiner regelmässigen Struktur und der geschlossenen Anlage städtebaulich wirksam zwischen dem Bahndamm und der Reuss einbettet. Die Gruppe mit schlichten Baukörpern und einfachen Satteldächern entstand 1943/44 als zeittypische Form der Genossenschaftssiedlung. Besonderes Element der Siedlung sind dabei die Pflanzgärten, die eine individuelle Nutzung des Aussenraums gewähren und dem Ensemble inmitten der stark bebauten Umgebung einen wichtigen Freiraum verleihen.» Im ISOS wird die Baugruppe mit dem Erhaltungsziel A aufgeführt, was die integrale Erhaltung der Bauten, Anlagen und Freiräume bedeutet. Die Verkehrsführung beim Brückenkopf auf der Südseite ist für den Fuss- und Veloverkehr unattraktiv. Um eine Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmenden zu erreichen, benötigt es eine vertiefte Gebietsanalyse. Zudem ist die Koordination mit der zweiten Schlüsselstelle bei der Sentimatt sicherzustellen, sodass die Veloführung durchs Quartier fokusgebietsübergreifend verbessert werden kann.

Aussagen im Zukunftsbild und in den Prinzipien

- Reussinsel: Verdichtung und Schaffung neuer Freifläche («Kreuz-Plätze»), mögliche Quartierbeiz im EG
- Rückbau Dammgärtli zu Quartierpark nach Bauphase Bypass
- Verkehrsberuhigung auf die Brücke und Gestaltung als Ort der Begegnung und des Aufenthalts
- Stärkung der Freiraum-Verbindungsachse zwischen Gütschwald und Hirschpark über verkehrsberuhigtes Weg- und Strassennetz
- Mögliche Verbreiterung Bahnunterführung
- Entwicklung Emmi-Areal zu einem öffentlich zugänglichen Gebiet mit Mischnutzung (Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen).
- Die Kirche St. Karli soll neue Formen von öffentlichen Nutzungen beinhalten
- Aufwertung und Zugang zum linken Reussufer
- Aufwertung und Zugang zum rechten Reussufer
- Neuer Quartierpark auf heutigem Kies-Parkplatz auf der Reussinsel (AXA-Grundstück)
- Neue Führung der Veloschnellroute Innenstadt-Emmen entlang Dammstrasse

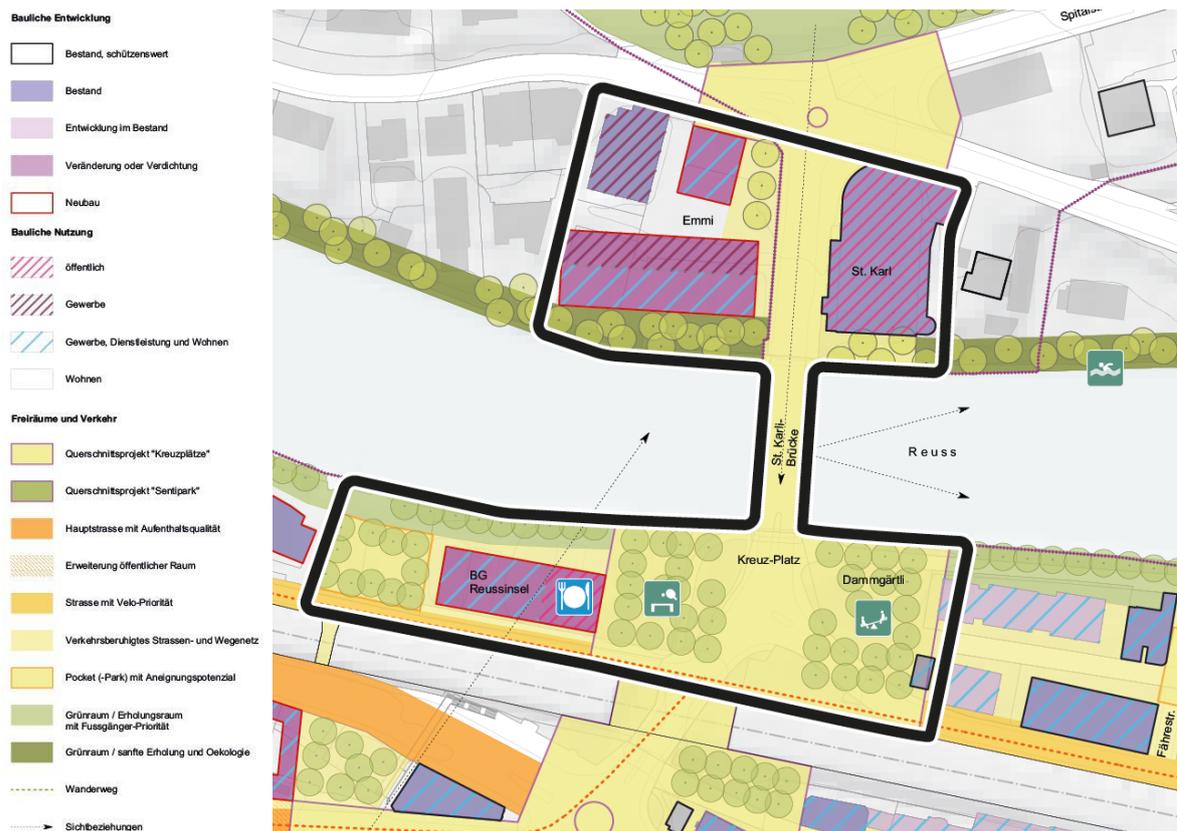


Abbildung 98: Ausschnitt Zukunftsbild mit Perimeter Fokusgebiet Brückenköpfe

Mögliche Umsetzungsschritte

Kurzfristig (2019-2024)

- Möglichkeiten für einen Pocket-Park auf der heutigen Parkierungsfläche zwischen AXA und Genossenschaftssiedlung Reussinsel prüfen
- Lösung und Möglichkeiten für Ersatz des Dammgärtli während voraussichtlicher Bauzeit des Bypasses prüfen
- Vertiefte städtebauliche Studie «Fokusgebiet Brückenköpfe St. Karli»: gesamtheitliche Betrachtung der angrenzenden Areale und Freiräume, denkmalpflegerische Abklärung betr. Siedlung Baugenossenschaft Reussinsel, Prüfung Temporeduktion St. Karli-Brücke, etc.
- Vertiefte Gebietsanalyse und fokusgebietsübergreifende Koordination der Führung Veloschnellroute Innenstadt-Emmen

Mittelfristig (2025-2030)

- Ggf. BZO-Teilrevision des städtischen Areals Reussinsel in Abhängigkeit der Ergebnisse der städtebaulichen Studie
- Umgestaltung und Aufwertung des linken Reussufers
- Umgestaltung und ggf. Temporeduktion St. Karli-Brücke und angrenzende Freiräume

Langfristig (ab 2030)

- Rückbau / Aufwertung Dammgärtli

Koordinationsbedarf

- AXA Neubauprojekt
- Projekt Bypass von ASTRA (geplante Installationsfläche auf heutigem Dammgärtli)
- Entwicklungsabsichten Baugenossenschaft Reussinsel und Haltung Denkmalpflege
- Koordination mit Fokusgebiet Sentimatt (gesamtheitliche Betrachtung der Fuss-/ Veloführung entlang linkem Reussufer, Verbindung Innenstadt - Emmen)

8.1.2 Areal Sentimatt

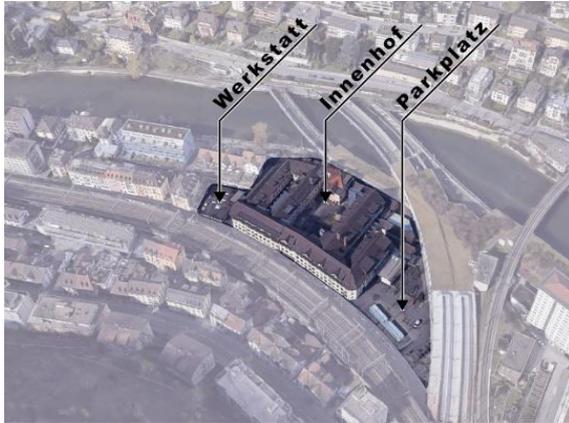


Abbildung 99: Luftbild Sentimatt



Abbildung 100: Parkplatz Sentimatt



Abbildung 101: Innenhof Sentimatt



Abbildung 102: Giesserstrasse Richtung Dammstrasse

Die Sentimatt ist aufgrund seiner Lage zwischen Reuss, Bahndamm und Autobahnbrücke sowie seiner Grösse und Architektur («erhaltenswert» gem. kantonalem Bauinventar) prägend für das Quartier. Der via Damm- sowie Sentimattstrasse erschlossene, öffentlich zugängliche Innenhof bietet einen hochwertigen Frei- und Aufenthaltsraum mit verschiedenen Nutzungsnischen (vgl. Abbildung 101). Östlich des Gebäudes befindet sich eine Parkierungsfläche für Motorfahrzeuge (vgl. Abbildung 100) und Velos. Das Gebäude ist im Besitz des Kantons Luzern und liegt in der Zone für öffentliche Zwecke. Nachdem die HSLU Design und Kunst im Sommer 2019 auszog, wird das Gebäude zurzeit und voraussichtlich bis Ende 2028 von der Pädagogischen Hochschule genutzt. In einem dazugehörigen Nebengebäude an der Damm-/Giesserstrasse befinden sich zudem verschiedene Werkstätten. Für die nachfolgende(n) Nutzung(en) der Sentimatt liegen noch keine konkreten Ideen oder Konzepte vor. Die Räumlichkeiten und Ateliers eignen sich grundsätzlich für vielfältige Nutzungen. Das Gebäude ist mit dem ÖV über die Bushaltestelle «Gütsch» gut erschlossen. Das Gebäude ist im ISOS als Einzelobjekt mit dem Erhaltungsziel A aufgeführt und wird im kantonalen Bauinventar als erhaltenswert eingestuft: «Der mehrflügelige Baukomplex ist ein qualitativvoller Industriebau der 1920er-Jahre. Der heute als Schulhaus genutzte Bau bestimmt durch

seine zurückhaltende äussere Gestalt den Strassenzug an der Dammstrasse. Als ehemaliges Verwaltungsgebäude der Schindler-Aufzugsfabrik AG kommt ihm auch eine industriegeschichtliche Bedeutung zu.» In Bezug auf die Führung der Veloschnellroute Innenstadt-Emmen benötigt es ebenfalls eine vertiefte Gebietsanalyse, die mit der Veloführung im Fokusgebiet Brückenkopf koordiniert und zusammengedacht werden muss.

Aussagen im Zukunftsbild und in den Prinzipien

- Umnutzung im Bestand
- Nutzungsdurchmischung von Gewerbe/Logistik im südlichen und Dienstleistung/Gewerbe/Wohnen im nördlichen Gebäudeteil
- Öffentlich zugänglicher Innenhof als Treffpunkt für Jugendliche und Erwachsene mit Aufenthaltsqualität sowie EG-Nutzungen
- Durchwegung des Gebäudes in Verlängerung der Meyerstrasse, Nutzung bestehender Tore
- Dammstrasse als Veloschnellroute
- Sentimattstrasse entlang Reuss primär ausgerichtet auf zu Fuss Gehende und Aufenthalt
- Umnutzung/Zwischennutzung Parkierungsfläche als begrünter Pocket-Park/Quartierpark
- Dammdurchbruch zum Lädliplatz
- Einhausung Autobahnbrücke und Einrichtung eines «Autobahnparcs Sentibrücken»

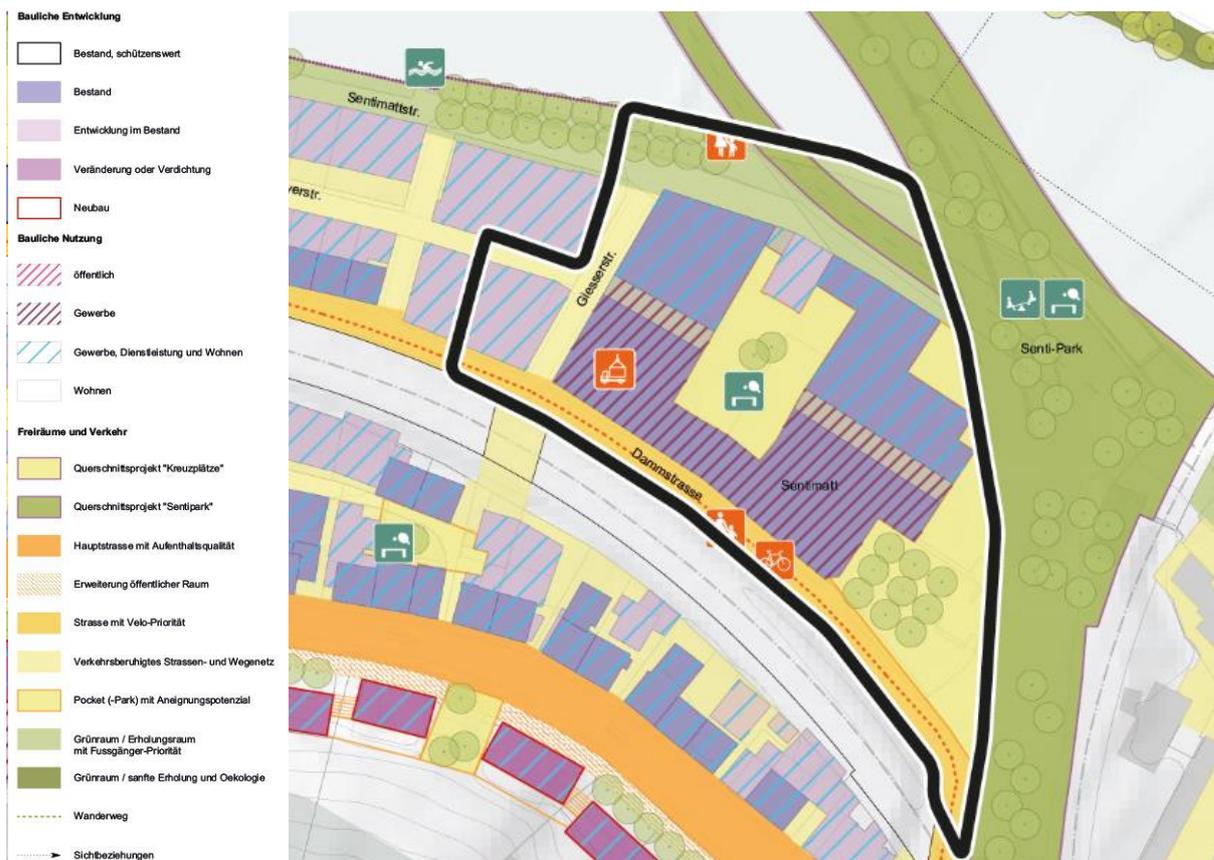


Abbildung 103: Ausschnitt Zukunftsbild mit Perimeter Fokusgebiet Sentimatt

Mögliche Umsetzungsschritte

Kurzfristig (2019-2024)

- Möglichkeiten für einen Pocket-Park auf der heutigen Parkierungsfläche zwischen Sentimatt und Autobahnbrücke in Kombination mit Graffitiwand prüfen
- Entwicklungsabsichten Kanton Luzern klären und ggf. Nutzungs- und/oder Machbarkeitsstudie durchführen (inkl. denkmalpflegerischer Abklärungen)
- Vertiefte Gebietsanalyse und fokusgebietsübergreifende Koordination der Führung der Veloschnellroute Innenstadt–Emmen

Mittelfristig (2025-2030)

- In Abhängigkeit der Ergebnisse einer Nutzungs-/Machbarkeitsstudie ist ggf. eine BZO-Teilrevision anzustreben
- Umgestaltung und Aufwertung des linken Reussufers

Langfristig (ab 2030)

- Kosten-Nutzen-Studie Dammdurchbruch in Abhängigkeit von Umnutzung der Sentimatt sowie der Aufwertung des Reussufers
- Prüfung der Machbarkeit sowie Kosten-Nutzen-Verhältnis Einhausung Autobahnbrücke

Koordinationsbedarf

- Prüfung einer kurzfristigen Realisierung eines Pocket-Parks in Absprache der Dienststelle Immobilien des Kantons Luzern
- Entwicklungsabsichten und Immobilienstrategie Kanton Luzern (Eigentümerin)
- Bedarf und Absichten heutige Nutzerin (Pädagogische Hochschule)
- Abklärung und Koordination Graffitiwand
- Machbarkeitsstudie Veloführung Kasernenplatz: Die Führung der Veloschnellroute Innenstadt-Emmen zwischen Kasernenplatz und Reussinsel ist noch ungeklärt und bedarf einer Vertiefung. Die Machbarkeitsstudie Kasernenplatz liegt voraussichtlich im Frühjahr 2020 vor. Auf dieser Grundlage sind die Velorouten ab Dammstrasse / Autobahnunterführung über die Reussinsel weiter zu denken.
- Koordination mit Fokusgebiet Brückenköpfe St. Karli / «Kreuz-Plätze» (gesamtheitliche Betrachtung der Verkehrsführung entlang des linken Reussufers, Verbindung Innenstadt–Emmen)
- Denkmalpflegerische Abklärung der Umnutzung und Durchwegung

8.1.3 Sagenmattrain-Park



Abbildung 104: Luftbild Sagenmattrain/Kanonenstrasse



Abbildung 105: Sagenmattrain Platz



Abbildung 106: abl Spielplatz aus Richtung Kanonenstrasse



Abbildung 107: Sagenmattrain Platz aus Richtung der Bernstrasse

Gegenüber der geplanten Neuüberbauung «Forever Young» der Baugenossenschaft Matt und der Allgemeinen Baugenossenschaft Luzern (abl) befinden sich an der Ecke Sagenmattrain/ Bernstrasse sowie in der abl-Siedlung Untergrund 6 verschiedene Frei- und Grünflächen bzw. Spielplätze. Die Grundstücke sind im Eigentum der Stadt Luzern sowie der abl. Die Freiflächen sind teilweise wenig genutzt, schlecht einsehbar und nicht sehr gut zugänglich. Die Gestaltung der Flächen ist nicht aufeinander abgestimmt und Verbindungen dazwischen fehlen, sodass sie keine zusammenhängende Einheit bilden. Zudem weisen sie gestalterisches Aufwertungspotential auf. Gegen die Bernstrasse hin wird das Sagenmattrain-Pärkli (Grundstück im Eigentum der Stadt) von einer Mauer und hohen Hecken abgeschirmt.

Da die umliegenden und teilweise schützenswerten Gebäude sanierungsbedürftig sind, plant die abl in den Jahren 2021/2022 eine Machbarkeitsstudie der Überbauung Kanonenstrasse durchzuführen. Ziel ist eine umfassende, aber sanfte Sanierung, um die Mietzinsen der Wohnungen weiter tief halten zu können.

Aussagen im Zukunftsbild und in den Prinzipien

- Pocket-Park mit Aneignungspotential und Spielflächen
- Verkehrsberuhigte Strassen und Wegnetz Sagenmattrain und Kanonenstrasse
- Verbindung / Vernetzung von Oberer Bernstrasse zum Rand des Gütschwalds für Fussgänger
- Sagenmattstrasse als Promenade mit punktuellen Aussichten ins Tal und Einsichten in den Wald

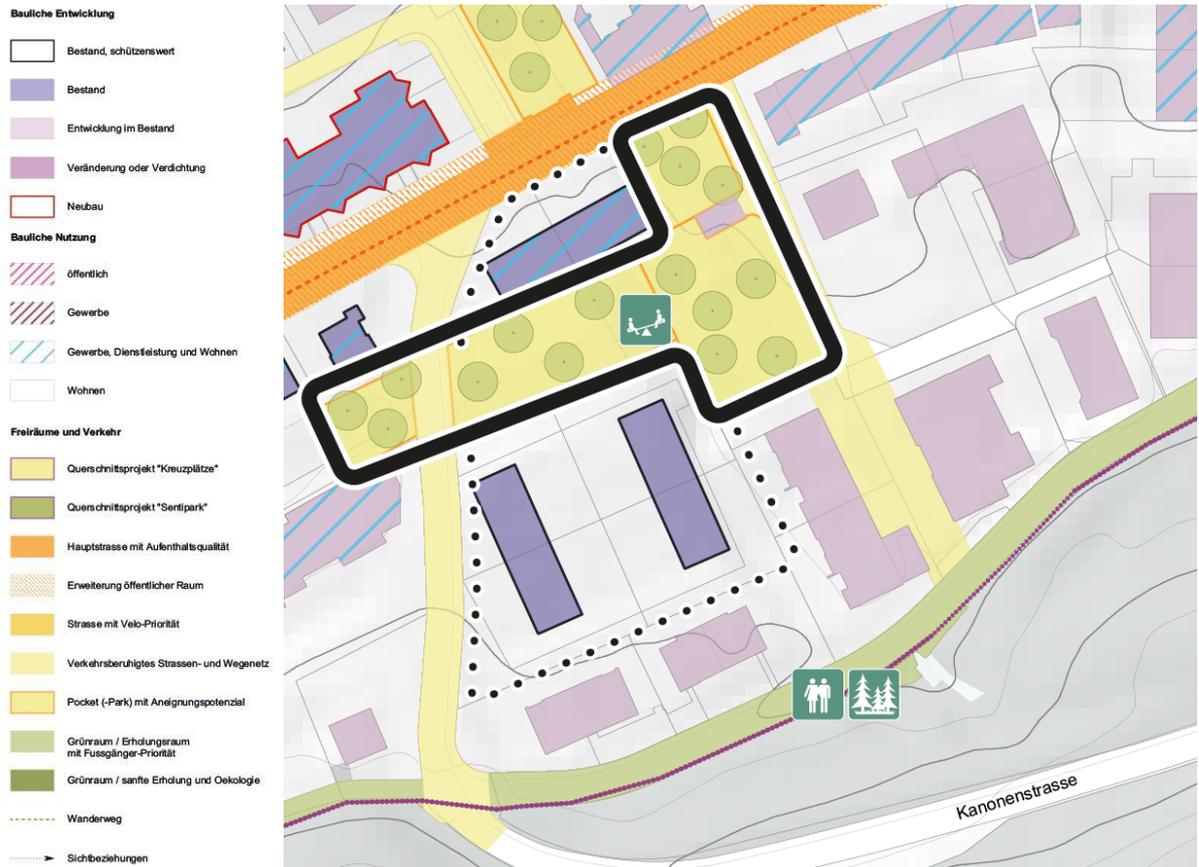


Abbildung 108: Ausschnitt Zukunftsbild mit Perimeter Fokusgebiet Sagenmattrain / Kanonenstrasse

Mögliche Umsetzungsschritte

Kurzfristig (2020-2024)

- Möglichkeiten für eine kurzfristige Aufwertung Sagenmattrain-Park prüfen (Grundstück Stadt Luzern)
- Gespräch mit abl betreffend Aussenraumgestaltung suchen
- Machbarkeitsstudie Freiraumgestaltungskonzept «Sagenmattrain-Park» in Zusammenarbeit mit abl durchführen

Mittelfristig (2025-2030)

- Bauliche Umsetzung Freiraumgestaltungskonzept («Sagenmattrain-Park»)

Langfristig (ab 2030)

- Verbesserung Wegnetz Obere Bernstrasse – Gütschwaldrand
- Umgestaltung und Aufwertung «Promenade Gütschwaldrand»

Koordinationsbedarf

- Machbarkeitsstudie und Sanierung der abl-Siedlung Kanonenstrasse
- Machbarkeitsstudie Veloverkehrsführung Bernstrasse
- BGK Bernstrasse

8.2 Ausblick

Die Umsetzung des Entwicklungskonzepts Basel- und Bernstrasse erfolgt auf verschiedenen Ebenen:

- indem es so weit als möglich in bereits laufenden Projekten mit bauliche-räumliche Auswirkung berücksichtigt wird,
- es als Orientierungsrahmen für künftige Projekte im Gebiet dient,
- Detailstudien und Umsetzungsprojekte in den drei genannten Fokusgebieten 2020-2022 vorangetrieben werden sowie
- gegebenenfalls bei Bedarf nach 2022 Kredite für Umsetzungsmassnahmen beim Parlament beantragt werden.

Ab 2020 sollen Detailstudien und Umsetzungsprojekte in den drei Fokusgebieten initiiert werden. In einem ersten Schritt müssen dazu Gespräche zwischen der Stadt und den betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern aufgenommen werden. Parallel dazu gilt es, das Entwicklungskonzept mit laufenden Projekten zu koordinieren (z. B Führung Veloroute, Strassensanierungen, Neubauprojekte, etc.).

Der Einbezug und die Zusammenarbeit mit der Quartierbevölkerung, den Quartiervereinen, dem Verein BaBeL und weiteren wichtigen Akteuren gilt es, bei der Erarbeitung der Detailstudien und Umsetzungsprojekten fortzuführen. Der Zeitpunkt für den nächsten Einbezug der Bevölkerung soll definiert werden, sobald die bis zum Sommer 2020 zu konkretisierenden Terminpläne für die Fokusgebiete feststehen. Die Quartierbevölkerung soll jeweils frühestmöglich über den Stand der Arbeiten und Möglichkeiten zur weiteren Mitwirkung informiert werden.

9 Anhang

- I. Bauinventar Stadt Luzern: Basel- und Bernstrasse, Pläne, Februar 2018 mit Erläuterungen
- II. Abbildungsverzeichnis



Bauinventar

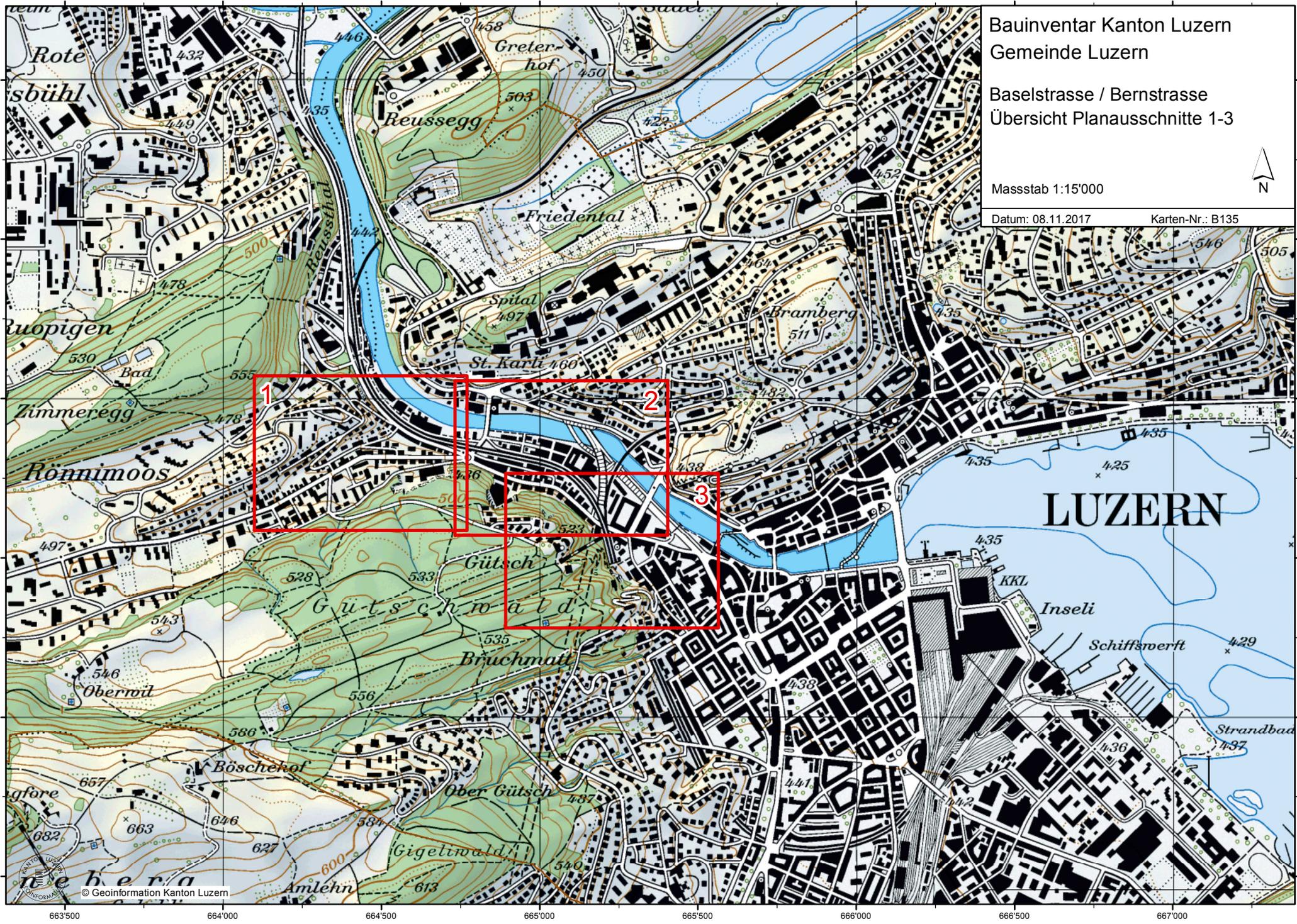
Stadt Luzern: Basel-/ Bernstrasse

Bauinventar Kanton Luzern
Gemeinde Luzern

Baselstrasse / Bernstrasse
Übersicht Planausschnitte 1-3

Masstab 1:15'000

Datum: 08.11.2017 Karten-Nr.: B135



LUZERN

Bauinventar Kanton Luzern
Gemeinde Luzern

Baselstrasse / Bernstrasse
Planausschnitt 1

Objektbewertung

■ schützenswert

■ erhaltenswert

■ Dokumentation

Baugruppe



Kartenhintergrund:
Übersichtsplan 1:10'000

Massstab 1:2'500
0 25 50 75 100 Meter



Datum: 08.11.2017

Karten-Nr.: B135.01

212'000

664'200

664'400

664'600

212'000

211'800

211'800

664'200

664'400

664'600

Schulhaus

471

433

438

BT

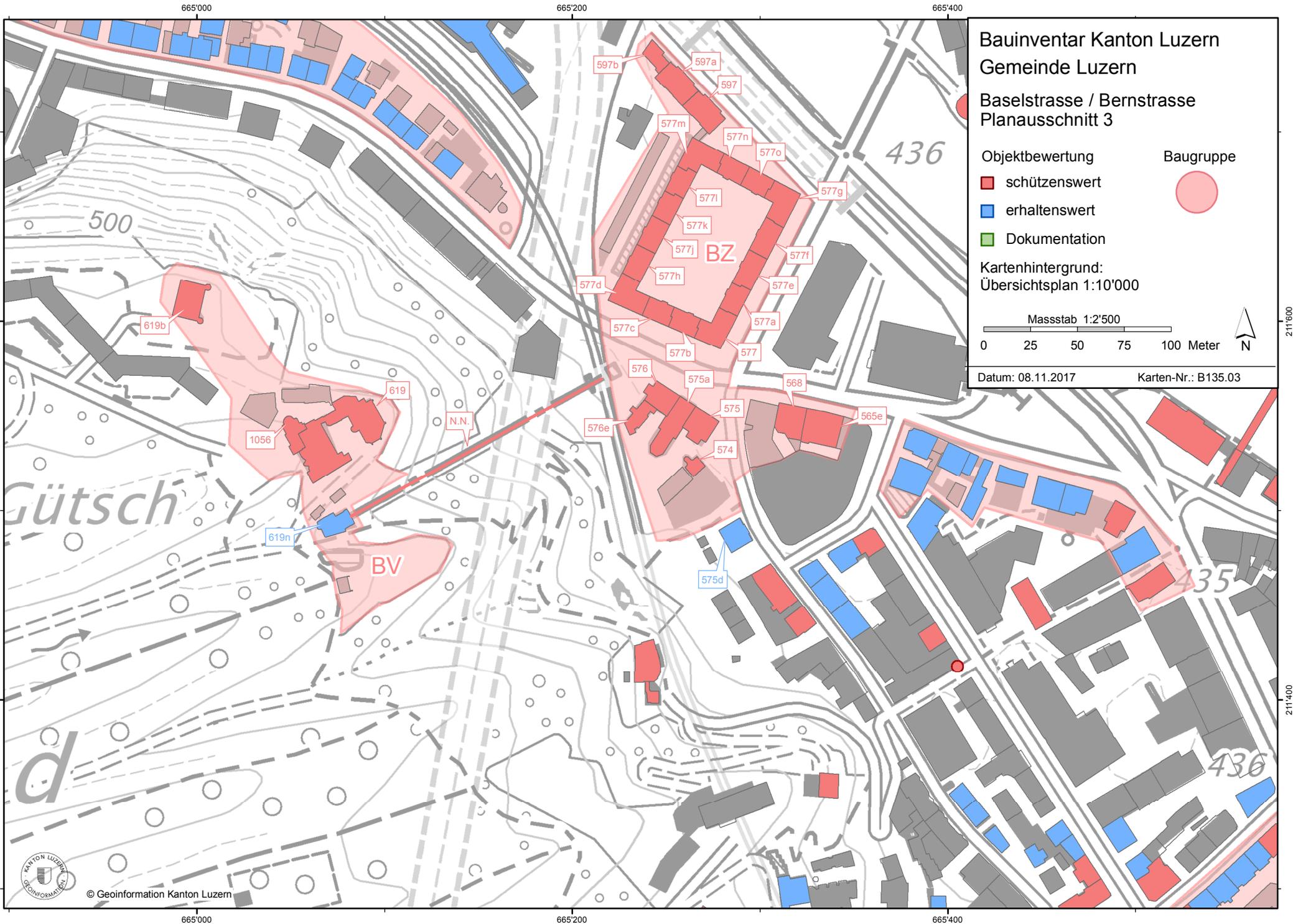
CA

BX

1084



© Geoinformation Kanton Luzern



Bauinventar Kanton Luzern
Gemeinde Luzern

Baselstrasse / Bernstrasse
Planausschnitt 3

Objektbewertung

■ schützenswert

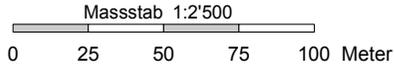
■ erhaltenswert

■ Dokumentation

Baugruppe



Kartenhintergrund:
Übersichtsplan 1:10'000



Datum: 08.11.2017 Karten-Nr.: B135.03



9.2 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Dreistufiges Phasenmodell	Stadtplanung Luzern
Abbildung 2	Übersichtskarte mit Perimeter	Stadtplanung Luzern
Abbildung 3	Projektorganisation	Stadtplanung Luzern
Abbildung 4	Prozessdesign	Stadtplanung Luzern
Abbildung 5	Blick aufs Quartier Basel- und Bernstrasse	Google Maps, letzter Aufruf 01.12.2019
Abbildung 6	Stadtplan Luzern 1790	Franz Xaver Schumacher, Staatsarchiv Kanton
Abbildung 7	Reussinsel, Jahr unbekannt	Stadtarchiv Luzern
Abbildung 8	Aufnahme Richtung Bernstrasse / Udelboden, Jahr unbekannt	Stadtarchiv Luzern
Abbildung 9	Stadtplan Luzern 1930	Staatsarchiv Kanton Luzern
Abbildung 10	Baselstrasse 51 bis 67 im Jahr 1949	Stadtarchiv Luzern
Abbildung 11	Baselstrasse 51 bis 67 im Jahr 1974	Stadtarchiv Luzern
Abbildung 12	Synthese Freiraumversorgung, IST Situation, Auszug unterversorgte Gebiete aus der Freiraumanalyse	Stadt Luzern, 2017
Abbildung 13	Ausschnitt Analyseplan Ausnützungsziffer	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas
Abbildung 14	Ausschnitt Analyseplan Gebäudeerstellung	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas
Abbildung 15	Ausschnitt aus Bauinventar Kanton Luzern	Kantonales Denkmalverzeichnis und Bauinventar Luzern, 2018
Abbildung 16	Ausschnitt aus dem ISOS	ISOS, Kanton Luzern, 2016
Abbildung 17	Analyseplan Besitzstruktur	Stadtplanung Luzern
Abbildung 18	Laufende Projekte / Planugen / Ideen aus Sicht BewohnerInnen und NutzerInnen	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas
Abbildung 19	Laufende Projekte / Planugen / Ideen aus Sicht GrundeigentümerInnen	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas
Abbildung 20	Laufende Projekte / Planugen / Ideen aus Sicht Stadt	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas
Abbildung 21	Laufende Projekte / Planugen / Ideen aus Sicht Anderer (ASTRA / Kanton etc.)	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas
Abbildung 22	Spielplatz Dammgärtli	Fotografie von Stadtplanung Luzern, 2019
Abbildung 23	Parkplatz Sentimatt	Fotografie von Stadtplanung Luzern; 2019
Abbildung 24	Luftbild St. Karli Schulhaus mit Gürmräumen	Google Maps, letzter Aufruf 01.12.2019
Abbildung 25	Rechtes Reussufer mit St.Karli Pärkli	Fotografie von Stadtplanung Luzern, 2019
Abbildung 26	Luftbild Autobahnbrücke	Google Maps, letzter Aufruf 01.12.2019
Abbildung 27	St.Karli Brücke Richtung Reussinsel	Fotografie von Stadtplanung Luzern, 2019
Abbildung 28	Kreuzstutz	Fotografie von Stadtplanung Luzern, 2019
Abbildung 29	Rechte Reussuferseite	Fotografie von Stadtplanung Luzern, 2019
Abbildung 30	Linkes Reussufer, Sentimattstrasse	Fotografie von Stadtplanung Luzern, 2019
Abbildung 31	Linker Reussuferweg bei AXA Neubau	Fotografie von Stadtplanung Luzern, 2019
Abbildung 32	Luftbild in Richtung Gütschwald	Google Maps, letzter Aufruf 01.12.2019
Abbildung 33	Reussinsel in Richtung Emmen	Fotografie von Stadtplanung Luzern, 2019
Abbildung 34	Genossenschaftsiedlung Reussinsel	Fotografie von Stadtplanung Luzern, 2019
Abbildung 35	Gebäude Baslerhof	GSW Jahresbericht 2016
Abbildung 36	Neubauprojekt Obere Bernstrasse von der abl und der Baugenossenschaft Matt	abl Projekte, Obere Bernstrasse, https://www.abl.ch/projekte/bernstrasse , letzter Aufruf 06.12.2019
Abbildung 37	Luftbild Emmi Areal	Google Maps, letzter Aufruf 01.12.2019
Abbildung 38	Luftbild Dreieck Grenzweg sowie Basel- und Bernstrasse	Google Maps, letzter Aufruf 01.12.2019, Bearbeitung Stadtplanung Luzern
Abbildung 39	Innenhof Sentimatt	Fotografie von Stadtplanung Luzern, 2019
Abbildung 40	Untere Baselstrasse	Fotografie von Stadtplanung Luzern, 2019
Abbildung 41	Räumlichkeiten Quartierverein Babel	Fotografie von Quartierverein BaBel, 2019
Abbildung 42	Mitwirkungsworkshop Entwicklungskonzept Café International	Fotografie von Quartierverein BaBel, 2019
Abbildung 43	Plandarstellung Szenario «Arbeiten»	Darstellung Stadtplanung Luzern
Abbildung 44	Quartiermahe Erholung am Waldrand	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas
Abbildung 45	Werkhof und Logistikzentrum	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas
Abbildung 46	Gewerbe-Cluster	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas
Abbildung 47	Velo-Schnellachse	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas
Abbildung 48	Quartierzentrum	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas
Abbildung 49	Tempo 30, flächiges Queren	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas
Abbildung 50	Dammdurchbruch	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas
Abbildung 51	Parasit	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas
Abbildung 52	Plandarstellung Szenario «Wohnen»	Darstellung Stadtplanung Luzern
Abbildung 53	Tempo 30, flächiges Queren	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas
Abbildung 54	Dammdurchbruch	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas
Abbildung 55	Pocket-Park	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas
Abbildung 56	Uferweg	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas
Abbildung 57	Erschliessungshof	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas
Abbildung 58	Lärmgeschützte Höfe	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas
Abbildung 59	Wohnterrassen	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas
Abbildung 60	Neubau Reussinsel	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas

Abbildung 61	Loftwohnen	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas
Abbildung 62	Plandarstellung Szenario «Erleben»	Darstellung Stadtplanung Luzern
Abbildung 63	Dachnutzung	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas
Abbildung 64	Sprayer Zone und Bar	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas
Abbildung 65	Fun-Palace	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas
Abbildung 66	Aufenthaltsbrücke	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas
Abbildung 67	Neubau Reussinsel	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas
Abbildung 68	Tempo 30 Zone	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas
Abbildung 69	Strassenfest	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas
Abbildung 70	Uferweg	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas
Abbildung 71	Fluss-Passerelle	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas
Abbildung 72	Wolkenbügel	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas
Abbildung 73	Referenzbild Ilot 13	Fotografie von Thierry llansades, https://www.flickr.com/photos/llansades/15206661040/in/photostream/ , letzter Aufruf 03.12.2019
Abbildung 74	Referenzbild Neubau an der Weststrasse in Zürich	Loeliger Strub Architektur und Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur, https://gutebauten.stadt-zuerich.ch/?agblD=aba208#pageDetail , letzter Aufruf 06.12.2019
Abbildung 75	Referenzbild Supertanker	fischer, https://fischer97.ch/de/project/supertanker , letzter Aufruf 06.12.2019
Abbildung 76	Referenzbild Bestehende EG-Nutzungen	Fotografie von Stadtplanung Luzern, 2019
Abbildung 77	Referenzbild Magnet Areal in Pratteln	SSA Architekten, ssa-architekten.ch , letzter Aufruf 28.11.2019
Abbildung 78	Referenzbild begrünte Fassade des Caixa Forums in Madrid	Climate Service Center Germany, Gebäudebegrünung und Klimawandel, Fotografie Miriam Brune, 2017
Abbildung 79	Referenzbild Tempo-30 Zone mit flächigem Queren in Köniz	SVI, https://www.svi.ch/web/fileadmin/redaktoren/dokumente/Publikationen/Merkblaetter_Leitfaeden/Merkblatt-2019-02_190206_de.pdf , letzter Aufruf 06.12.2019
Abbildung 80	Referenzbild Umgestaltung der Kantonstrasse in Horw Zentrum	metron, http://www.metron.ch/m/mandanten/190/topic6259/story17969.html?p=1n , letzter Aufruf 08.12.2019
Abbildung 81	Referenzbild Bullingerplatz in der Stadt Zürich	Fotografie von Alexander Schuech
Abbildung 82	Referenzbild Projektierung Grotshofbrücke in Kriens	Astra, Bypass Luzern, https://www.bypasslu.ch/bylu/de/teilprojekte-im-detail/grotshofbruecken , letzter Aufruf 06.12.2019
Abbildung 83	Referenzbild ABB Areal in Baden	Fotografie von Alexander Schuech
Abbildung 84	Referenzbild Habitat Stiftung in Basel	Habitat Stiftung, https://www.stiftung-habitat.ch/sh/liegenschaften/haeuser-und-projekte/wohnaeuser-margarethen--reichensteinstrasse.html?show=detail-ebf9f918-f34d-433c-9900-fe3d7698d36b , letzter Aufruf 06.12.2019
Abbildung 85	Referenzbild Viadukte in der Stadt Zürich	Zürich Tourismus, zuerich.com , letzter Aufruf 01.12.2019
Abbildung 86	Referenzbild Zierquerschnitt Verbindungstrasse in Dübendorf	ebp / Lorenz Eugster
Abbildung 87	Referenzbild Uferaufwertung entlang der Saone in Lyon	BASE-Landscape-Architecture
Abbildung 88	Referenzbild Promenade Nicolas Bouvier	Ville de Lancy, https://www.lancy.ch/promenade-nicolas-bouvier-pied-ou-velo-lassaut-des-cretes-de-lancy , letzter Aufruf 07.12.2019
Abbildung 89	Referenzbild Carvelo2go	Carvelo2go, https://www.carvelo2go.ch/de/ , letzter Aufruf 06.12.2019
Abbildung 90	Referenzbild Eletkrofahrzeug der Post für Verteilung auf letzter Meile	Die Post, Citylogistik, https://www.logistikpunkt.ch/de/pages/news/2018/post-testet-neuen-ansatz-in-der-citylogistik , letzter Aufruf 06.12.2019
Abbildung 91	Referenzbild Baslerhof	GSW Jahresbericht 2016
Abbildung 92	Referenzbild Referenzbild HandsOn, Arbeitsintegrationsprojekt Heilsamee	Heilsamee, Fotografie von Fernanda Gurzeler

Abbildung 93	Übersicht der Fokusgebiete 1- 3	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas, Bearbeitung Stadtplanung Luzern
Abbildung 94	Luftbild Brückenköpfe der St.Karli Brücke	Google Maps, letzter Aufruf 06.12.2019, Bearbeitung Stadtplanung Luzern
Abbildung 95	Emmi Areal	Fotografie von Stadtplanung Luzern, 2019
Abbildung 96	Genossenschaftssiedlung Reussinsel	Fotografie von Stadtplanung Luzern, 2019
Abbildung 97	Brückenkopf Reussinsel aus Richtung Dammstrasse	Fotografie von Stadtplanung Luzern, 2019
Abbildung 98	Ausschnitt Zukunftsbild mit Perimeter Fokusgebiet Brückenköpfe	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas, Bearbeitung Stadtplanung Luzern
Abbildung 99	Luftbild Sentimatt	Google Maps, letzter Aufruf 06.12.2019, Bearbeitung Stadtplanung Luzern
Abbildung 100	Parkplatz Sentimatt	Fotografie von Stadtplanung Luzern, 2019
Abbildung 101	Innenhof Sentimatt	Fotografie von Stadtplanung Luzern, 2019
Abbildung 102	Giesserstrasse Richtung Dammstrasse	Fotografie von Stadtplanung Luzern, 2019
Abbildung 103	Ausschnitt Zukunftsbild mit Perimeter Fokusgebiet Sentimatt	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas, Bearbeitung Stadtplanung Luzern
Abbildung 104	Luftbild Sagenmattrain/Kanonenstrasse	Google Maps, letzter Aufruf 06.12.2019, Bearbeitung Stadtplanung Luzern
Abbildung 105	Sagenmattrain Platz	Fotografie von Stadtplanung Luzern, 2019
Abbildung 106	abl Spielplatz	Fotografie von Stadtplanung Luzern, 2019
Abbildung 107	Sagenmattrain Platz aus Richtung der Bernstrasse	Fotografie von Stadtplanung Luzern, 2019
Abbildung 108	Ausschnitt Zukunftsbild mit Perimeter Fokusgebiet Sagenmattrain	Lorenz Eugster / Schneider Studer Primas, Bearbeitung Stadtplanung Luzern