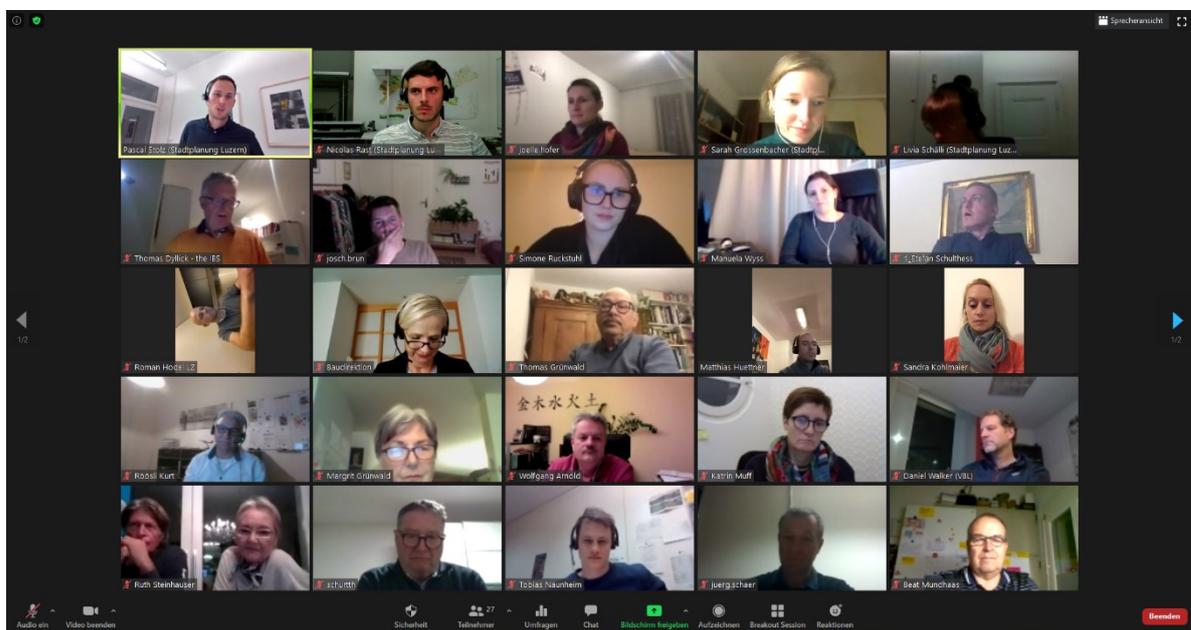


Entwicklungskonzept Linkes Seeufer

Mitwirkungsbericht



Datum: 23. Dezember 2020

Inhalt

1	Einleitung	3
	Dank an die Mitwirkenden	4
2	Mitwirkungsprozess	5
3	Ergebnisse der Testplanung	6
4	Massnahmenkarten	8
5	Ergebnisse	13
5.1	Workshop mit Kindern – 18. November 2020.....	13
5.2	Workshop mit Jugendlichen – 19. November 2020.....	15
5.3	Digitaler Workshop – 24. November 2020.....	17
6	Schlussfolgerung	20
7	Weiteres Vorgehen	21
	Impressum	22
	Anhang 23	
	Massnahmenkarten.....	23

1 Einleitung

Das linke Seeufer ist einer der bedeutendsten Naherholungsräume für die Stadt Luzern; die lokale Bevölkerung, Arbeitende sowie Lernende im Gebiet Tribtschen und der angrenzenden Quartiere nutzen den vielfältigen und fragmentierten öffentlichen Freiraum intensiv. Der wohl bestbekannteste Teil des linken Seeufers bildet das Inseli mit seinen zwei Sommerbars und dem Carparkplatz, der aufgrund eines Volksentscheids verlagert werden soll. Weiter befinden sich entlang des Seeufers der Motorbootshafen, der technische Sporn mit dem Kiesverlad der SEEKAG, die Ufeschöttli als beliebter Erholungs- und Badeort, die Kantonsschule, temporäre Veranstaltungsnutzungen (wie z. B. das Zelt oder die Luzerner «Määs») oder der Segelbootshafen. Die verschiedenen Teilräume des Gebiets verleihen dem linken Seeufer in seiner Gesamtheit ein sehr heterogenes Gesicht, bieten aber bereits heute ein breites Angebot von Nutzungsmöglichkeiten und besitzen damit eine hohe Akzeptanz bei der Bevölkerung. Dieses Nebeneinander verschiedener Nutzungen schafft sehr unterschiedliche Qualitäten. Das Tribtschenquartier, welches an das linke Seeufer anschliesst, hat sich bereits mehrheitlich von einem Industrie- in ein Mischgebiet gewandelt. Dazwischen fehlt es jedoch immer wieder an Verbindungen und Orientierung; der Bezug zum See geht vielfach verloren.

Die Stadt hat sich nun zum Ziel gesetzt, das Seeufer in seiner Gesamtheit zu betrachten. Die verschiedenen Teilräume sollen in ihrer Nutzung, ihrer Gestaltung und ihrem Zusammenspiel analysiert, aufeinander abgestimmt und durch attraktive Verbindungen mit dem angrenzenden Quartier, dem Bahnhof und den übrigen Teilen der Stadt vernetzt werden. Entsprechend sollen nebst dem Freiraum auch die Mobilität und die Siedlungs- und Arbeitsgebietsentwicklung entlang des Seeufers sowie im Kontext des Quartiers und der Gesamtstadt mitgedacht werden. In einem Testplanungsverfahren wurden bereits die Freiraumpotentiale des Gebietes identifiziert und analysiert.

Im Rahmen der Testplanung und der Erarbeitung des Entwicklungskonzepts fanden Mitwirkungsveranstaltungen statt, in denen das Wissen, die Interessen und Absichten der interessierten und organisierten Quartierkräfte abgeholt wurden. Die erste Mitwirkungsveranstaltung fand im November 2018 statt (vgl. [Mitwirkungsbericht I](#)). Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse der Mitwirkungsveranstaltungen vom November 2020 zusammen. Die Ergebnisse der Mitwirkung (vgl. Kapitel 5) bilden eine Grundlage für die Erarbeitung des Zukunftsbildes, welches die Dienstabteilung Stadtplanung der Stadt Luzern nun erarbeitet und ab Mitte 2021 verfolgen wird.

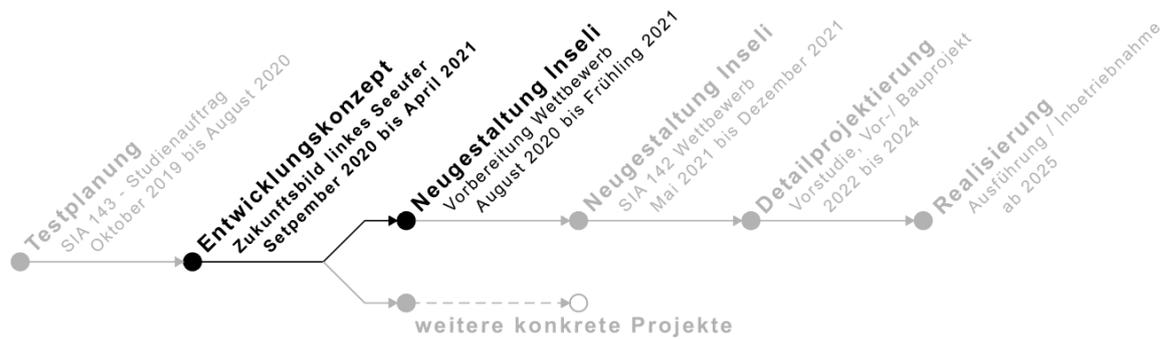


Abb. 1: Einbettung des Entwicklungskonzepts im Planungsprozess

Dank an die Mitwirkenden

Die Stadt bedankt sich bei allen Teilnehmenden für die engagierte und informationsreiche zweite Mitwirkungsphase. Das eingebrachte Wissen und die Hinweise seitens der Quartierbevölkerung, Vereine, Gewerbetreibenden, Grundeigentümerinnen und –eigentümer, Schulklassen sowie weiteren Interessierten fließen in die Fertigstellung des Entwicklungskonzepts ein und bilden eine zentrale Grundlage für weiterführenden Planungen und Umsetzungsprojekte.

2 Mitwirkungsprozess

Ein wichtiger Teil der Planungen zum linken Seeufer bildet der aktive Einbezug der interessierten und organisierten Quartierbevölkerung und Interessensvertretungen. Hierzu fand am 27. November 2018, vorgängig zur Testplanung, als Projektinitiierung, eine erste Informationsveranstaltung mit Workshop statt. Eingeladen waren verschiedene Interessensvertretende des angrenzenden Quartiers des linken Seeufers. Ziel hierbei war, den Betroffenen das geplante Vorgehen vorzustellen und ihr Wissen zum Gebiet sowie ihre Bedürfnisse an die Entwicklung des linken Seeufers abzuholen. An der Veranstaltung nahmen rund 50 Personen teil. Im Rahmen der ersten Mitwirkungsphase fand im Februar 2019 eine Quartierspionage mit Kindern und Jugendlichen aus dem Quartier statt. Am 31. März 2020 war eine Informationsveranstaltung zu den Zwischenergebnissen der Testplanung geplant, welche aufgrund von Sars-CoV-2 jedoch abgesagt werden musste. Der Zwischenstand wurde per Mail an die Teilnehmende des ersten Workshops versendet. Im Oktober 2020 konnte wieder zu einer physischen Informationsveranstaltung eingeladen werden, an dem der interessierten Bevölkerung aus dem Quartier die Ergebnisse der Testplanung präsentiert und anschliessend auch diskutiert wurden.

Im Rahmen der zweiten Mitwirkungsphase im November 2020 wurden dann mögliche Umsetzungsprojekte diskutiert (vgl. Abschnitt 4), welche wiederum in einen Workshop mit Kindern und Jugendlichen aus dem Quartier und in einen Workshop mit interessierten Quartierkräften und Quartierbewohnenden aufgeteilt wurde. Letzterer wurde aufgrund der Sars-CoV-2 Pandemie digital via Zoom durchgeführt. Am digitalen Workshop nahmen rund 20 Personen teil.

Im zweiten Teil der Mitwirkung wurde der Fokus auf die Umsetzungsstrategie gerichtet. Dabei ging es um konkrete Massnahmen, mit denen das Zukunftsbild umgesetzt werden könnte. Die vorgeschlagenen Massnahmen basieren dabei auf den Ergebnissen der Testplanung. Anhand eines Kartenspiels wurde den Teilnehmenden zwölf mögliche Umsetzungsmassnahmen aufgezeigt. Dabei wurde auch aufgezeigt, welche Abhängigkeiten und Schwierigkeiten bei der Umsetzung einer Massnahme auftauchen können. In Kleingruppen wurden die Teilnehmenden gebeten, die Massnahmen gegeneinander abzuwägen. Ziel des Workshops war es, dass die Teilnehmenden eine Priorisierung vornehmen und darlegen können, welche Massnahmen sie als besonders wichtig und dringend erachten und welche nicht. Die Spielergebnisse sowie die in den Diskussionen eingebrachten Argumente dienen als eine Grundlage für das weitere Vorgehen der Stadt Luzern bei der Umsetzung des Zukunftsbilds.

3 Ergebnisse der Testplanung

Die Testplanung hat gezeigt, dass das linke Seeufer durch seine räumlich diverse Struktur, die sich in einer grossen Nutzungsvielfalt äussert, bereits eine sehr hohe Qualität hat. Diese Qualitäten sollen gestärkt werden. Basierend auf den drei Teambeiträgen hat das Beurteilungsgremium der Testplanung umfangreiche fachliche Erkenntnisse und Empfehlungen formuliert, die dem [Synthesebericht](#) entnommen werden können.

Zudem hat der Stadtrat fünf zentrale Grundsätze definiert, die als Basis für die weiteren Planungsarbeiten dienen:

Beibehaltung und Stärkung der Nutzungen

Die bereits heute im Ansatz vorhandene Abfolge von befestigtem Ufer mit Industrie- und Hafenumgebung bis naturnah gestalteten Uferlandschaften soll erhalten und die Identitäten und Eigenarten der Teilräume sollen verstärkt werden. Das Ufer vom Inseli bis zum «Werftplatz» soll sich durch eine urbane Gestaltung und hohe Nutzungsintensität auszeichnen. Ab dem Werftplatz soll die Gestaltung und Nutzung verstärkt auf Naherholung, Gewässerschutz und Biodiversität fokussieren. Zwischen Motorboot- und Segelboothafen sind ökologische Massnahmen zur Schaffung neuer Ufer- und Gewässerlebensräume vorgesehen.

Den «Werftplatz» zu einem urbanen Begegnungsort umgestalten

Die Testplanung hat auch gezeigt, dass ein neu angeordneter «Werftplatz» beim technischen Sporn eine zentrale Rolle hat. Einerseits ist er eine Art Scharnier zwischen der urbanen und der naturnahen Ufergestaltung. Zudem führen viele Wege wie zum Beispiel der geplante Rösslimatt-hain dorthin. An diesem Knotenpunkt soll ein urbaner Platz für Begegnungen geschaffen werden.

Alpenquai als grüne Fuss- und Veloachse aufwerten

Auf dem Alpenquai soll eine Verbindungsachse für den Fuss- und den langsamen Veloverkehr entstehen. Damit der Baumbestand den notwendigen Platz erhält und neue Freiräume geschaffen werden können, ist eine starke Reduktion der öffentlichen Parkfelder notwendig. Dadurch kann der Durchgangs- und Suchverkehr vor allem an schönen Wochenendtagen reduziert werden.

Stadtklima optimieren

Für den Umgang mit der zunehmenden Veränderung des Stadtklimas sowie zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sollen die Strassenräume im Tribschenquartier mit Bäumen beschattet, Flächen gezielt entsiegelt sowie mit einem System für das Wassermanagement ergänzt werden.

Die Werkhofstrasse als zentrale Erschliessungsachse erhalten

Der Werkhofstrasse kommt eine zentrale Rolle bei der Erschliessung des Tribschenquartiers und des Seeufers für den Autoverkehr zu. Eine Busverbindung durch das Quartier drängt sich für den untersuchten Zeithorizont bis 2035 vorerst aber nicht auf.



Abbildung 2: Die Grundsätze aus der Testplanung

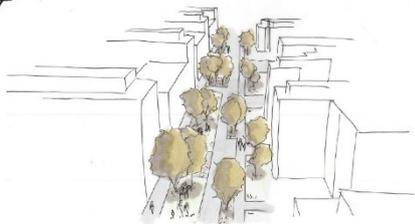
Auf diesen fünf Grundsätzen möchte der Stadtrat im Entwicklungskonzept zum linken Seeufer aufbauen. Im Rahmen des Entwicklungskonzepts sind nun weitere Fragen zu klären: Welche möglichen Massnahmen können aus diesen Grundsätzen abgeleitet werden? Welche Abklärungen müssen getroffen werden, damit die Massnahmen umgesetzt werden können?

4 Massnahmenkarten

Mit den Ergebnissen und den fünf Grundsätzen der Testplanung als Basis, wurden für die zweite Mitwirkungsphase zwölf Massnahmen formuliert, welche das Zukunftsbild des linken Seeufers prägen könnten. Auf den Massnahmenkarten sind jeweils relative Angaben zu den Kosten, dem Umsetzungshorizont, der Komplexität und Angaben zu den Hauptakteuren vermerkt. Die Angaben sind nicht als absolute oder abschliessende Angaben bzw. Auflistungen zu verstehen. Sie dienen dem Vergleich der Massnahmen untereinander.

Folgende zwölf Umsetzungsmassnahmen (vgl. Anhang) wurden vorgängig zum Workshop definiert:

1 Schattenachse (Landenbergstrasse)

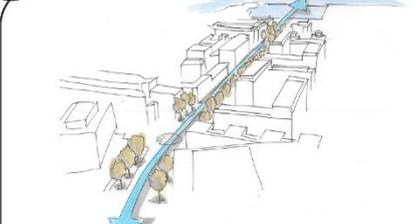


Durch die Verkleinerung der versiegelten Vorzone und die Reduktion der Fahrbahn werden mehr Flächen für eine flexiblere Bepflanzung frei. Die gewonnenen Flächen sind durch schattenspendende Bäume geprägt und bilden ein grünes Band, wobei neben neuen Aufenthaltsflächen auch Raum für Flora und Fauna und die bestehende Velo- und Autoparkierung entsteht.

Kosten	● ○ ○
Umsetzungshorizont	● ○ ○
Komplexität	● ● ○
Akteure	Stadt, weitere Werkleitungseigentümer

Entwicklungskonzept Linkes Seeufer 2020

2 Luftkorridor (Werkhofstrasse)

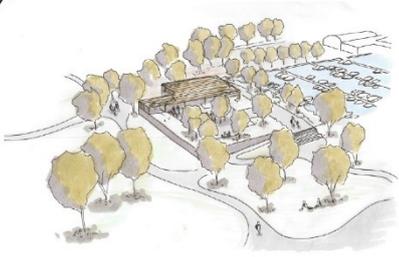


Durch die Lage am Vierwaldstättersee soll die natürliche Funktion des Sees als "Kühlungselement" für die angrenzenden Quartiere genutzt werden. Die senkrecht zum Ufer liegenden Strassen sollen als Korridore die Durchlüftung der hinter liegenden Quartiere ermöglichen. Die Gestaltung der Strassenräume innerhalb dieser Luftkorridore soll mit Baumreihen (Hochstämme) ergänzt werden.

Kosten	● ○ ○
Umsetzungshorizont	● ○ ○
Komplexität	● ○ ○
Akteure	Stadt, weitere Werkleitungseigentümer

Entwicklungskonzept Linkes Seeufer 2020

3 Motorboothalle / Apothekergärtli

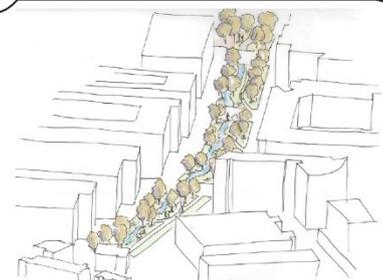


Der Zugang von der Ufshötti zum Deck auf der Motorboothalle soll aufgewertet und geklärt werden. Schattenspendende Elemente wie beispielsweise eine begrünte Pergola und grössere Sträucher/Kleinbäume sollen die Aufenthaltsqualität auf der grossen Freifläche aufwerten und ein Verweilen im Sommer bei heissen Temperaturen attraktiver gestalten.

Kosten	● ● ○
Umsetzungshorizont	● ○ ○
Komplexität	● ○ ○
Akteure	Stadt, Eigentümer Bootshalle

Entwicklungskonzept Linkes Seeufer 2020

4 Offenlegung Allmendlibach

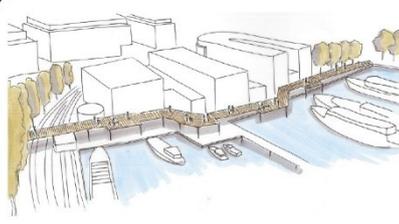


Der Allmendlibach soll ab der Kreuzung Kellerstrasse/Brünigstrasse in den Rösslimatthain umgeleitet und innerhalb des Rösslimatthains offengelegt werden. Durch die Offenlegung wird das Potenzial als zugänglicher Freiraum genutzt und es entsteht ein ökologischer Mehrwert inmitten des Stadtgefüges Luzern.

Kosten	● ● ○
Umsetzungshorizont	● ● ●
Komplexität	● ● ○
Akteure	Stadt, SBB, Kanton weitere Grundeigentümer

Entwicklungskonzept Linkes Seeufer 2020

5 Attraktivierung Werftsteg

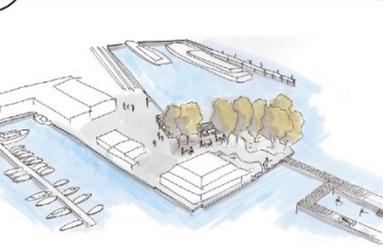


Der Werftsteg ist das verbindende Element zwischen Inseli und "Werftplatz"/technischer Sporn. Durch seine erhöhte Lage ermöglicht er ein Beobachten und Erleben des Werftbetriebs sowie der Personenschiffe und gibt den Ausblick auf den See und das rechte Seeufer frei. Der Werftsteg und die heutigen Aufgänge zum Werftsteg sollen unter den Aspekten Sicherheit, Begehbarkeit, Zugänglichkeit und Ästhetik verbessert werden.

Kosten	● ● ●
Umsetzungshorizont	● ● ○
Komplexität	● ● ○
Akteure	Stadt, SGV, HSLU

Entwicklungskonzept Linkes Seeufer 2020

6 Aktivierung technischer Sporn

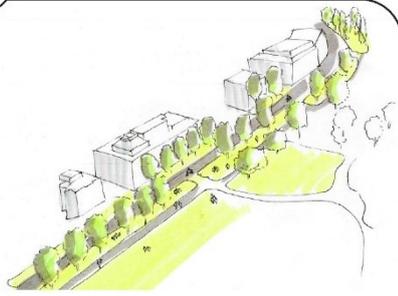


Die Spitze des technischen Sporns soll mit einer neuen öffentlichen Nutzung, zum Beispiel einer Buvette, einem Seebad oder einer verbesserten Zugänglichkeit zur Seekante aktiviert werden und sein Potenzial als erlebnisreicher Freiraum zwischen Werft und Motorboothafen besser ausschöpfen.

Kosten	● ● ●
Umsetzungshorizont	● ● ●
Komplexität	● ● ●
Akteure	Stadt, Kanton, SNG, SEEKAG

Entwicklungskonzept Linkes Seeufer 2020

7 Alpenquai als Fuss- und Veloachse

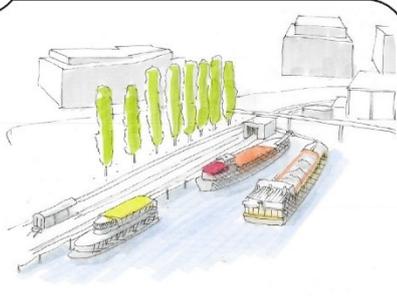


Auf dem Alpenquai soll eine Verbindungsachse für den Fuss- und den langsamen Veloverkehr entstehen. Damit der Baumbestand den notwendigen Platz erhält und neue Freiräume geschaffen werden können, ist eine starke Reduktion der öffentlichen Parkfelder notwendig. Dadurch kann der Durchgangs- und Suchverkehr vor allem an schönen Wochenenden reduziert werden.

Kosten	● ● ○
Umsetzungshorizont	● ○ ○
Komplexität	● ● ○
Akteure	Stadt, Ruder- und Kanuclubs, Gewerbe

Entwicklungskonzept Linkes Seeufer 2020

8 Erhalt Seeverlad / Gleisanlagen

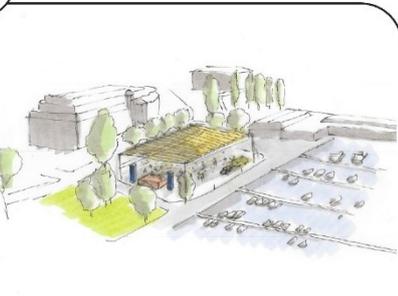


Der Seeverlad und die dazugehörigen Gleisanlagen sind eine identitätsstiftende Nutzung des linken Seeufers. Diese soll so lange wie sinnvoll erhalten werden und daher soll in naher Zukunft auf die Aufhebung des Schiffsverlads und des Betonwerks verzichtet werden.

Kosten	● ● ●
Umsetzungshorizont	● ● ●
Komplexität	● ● ●
Akteure	Stadt, SEEKAG, SBB

Entwicklungskonzept Linkes Seeufer 2020

9 halle modulare



Der heutige Parkplatz am Motorboothafen soll durch eine halle modulare eine flexible Nutzung erhalten. Unterschiedliche Akteure und grössere Veranstaltungen können den Raum bespielen.

Kosten	● ● ○
Umsetzungshorizont	● ● ●
Komplexität	● ● ○
Akteure	Stadt, SNG

Entwicklungskonzept Linkes Seeufer 2020

10 Werftplatz

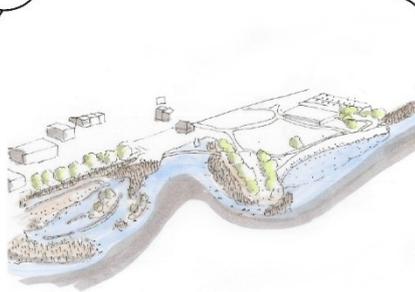


Der Werftplatz soll zum urbanen Begegnungsort und Scharnier am linken Seeufer werden. Der Arbeits- und Hafencharakter soll erhalten bleiben und soll mit vielseitig nutzbaren Flächen und einer grosszügigen und attraktiven Gestaltung mit Seebezug ergänzt werden. Durch eine Begrünung und publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen soll der Knoten zu einem wertvollen Aufenthaltsort werden.

Kosten	● ● ●
Umsetzungshorizont	● ● ●
Komplexität	● ● ●
Akteure	Stadt, SEEKAG, SNG, Kanton, Gewerbe

Entwicklungskonzept Linkes Seeufer 2020

11 ökologische Aufwertungen

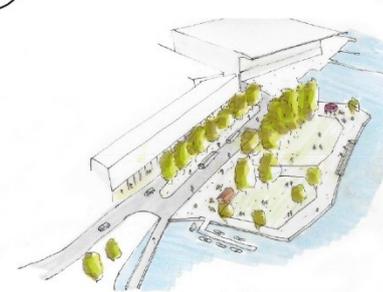


Die Uferschötti und die bestehenden Brutinseln sollen ökologisch aufgewertet werden. Durch Uferschüttungen und Flachwasserzonen entsteht ein ökologischer Mehrwert.

Kosten	● ○ ○
Umsetzungshorizont	● ○ ○
Komplexität	● ● ○
Akteure	Stadt, Kanton

Entwicklungskonzept Linkes Seeufer 2020

12 Aufwertung Inseli



Das Inseli ist ein zentraler städtischer Freiraum und Veranstaltungsort. Während der Nutzungscharakter und die Identität des Inseli erhalten bleiben soll, entsteht durch das Aufheben der Carparkplätze neuer Freiraum.

Kosten	● ● ●
Umsetzungshorizont	● ● ○
Komplexität	● ● ●
Akteure	Stadt, Kanton

Entwicklungskonzept Linkes Seeufer 2020



Abbildung 3: Verortung der Massnahmen

5 Ergebnisse

Im folgenden Abschnitt werden die Spielergebnisse der im Rahmen der zweiten Mitwirkungsveranstaltungen durchgeführten Workshops zusammengefasst und ausgewertet.

5.1 Workshop mit Kindern – 18. November 2020

Die städtische Quartierarbeit stellte das Zukunftsbild Schüler/innen aus dem Quartier vor. Insgesamt nahmen 8 Schülerinnen und Schüler teil.

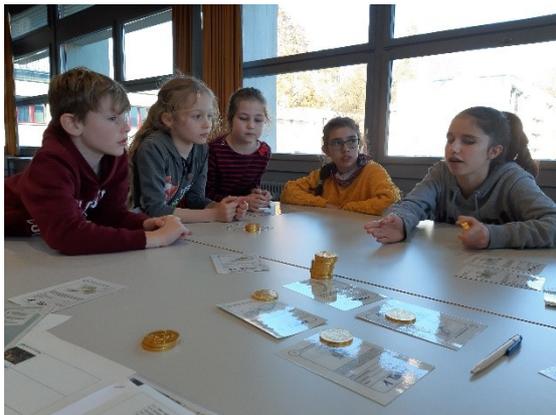


Abbildung 5: Eindrücke aus dem Workshop



Abbildung 4: Eindrücke aus dem Workshop

Im Folgenden werden die Priorisierungen und Rückmeldungen zu den einzelnen Massnahmen zusammengefasst (vgl. auch [Video Workshops Kinder & Jugendliche](#)):

Nr. 1 Schattenachse (Landenbergstrasse)

Die Landenbergstrasse wird als eher grauer Ort wahrgenommen, weshalb eine Begrünung sehr geschätzt wird. Es ist ein beliebter Weg im Quartier, wo viele Leute durchlaufen (auch Schulweg) und daher soll er schöner daherkommen. Vor allem das Argument des grünen, sicheren Schulwegs war für die Kinder zentral. Die Massnahme wurde hoch priorisiert.

Nr. 2 Luftkorridor (Werkhofstrasse)

Es herrscht viel Verkehr und stinkt nach Abgasen, daher ist eine Begrünung und viel frische Luft wichtig. Die Massnahme stand nicht so im Fokus, weil wenige der Kinder sich direktbetroffen fühlten aufgrund ihres Wohn- und Aufenthaltsorts.

Nr. 3 Motorbootshalle / «Apothekergärtli»

Die Idee fanden die Kinder grundsätzlich witzig. Da sie sich jedoch kaum dort aufhalten, hatte diese Massnahme keine Priorität, auch gemessen an den hohen Kosten.

Nr. 4 Offenlegung Allmendlibach

Die Vorstellung einen Bach im Quartier zu haben, kommt sehr gut an. Es ermöglicht Spiel und Spass am Wasser und böte Erfrischung für alle Altersgruppen. Es wäre ein guter und sicherer Zu-

fluchtsort zum Spielen und wäre auch gut für die Tiere (Fische, Larven, Vögel). Zudem gibt es abgesehen vom See kein Wasser im Quartier und wäre dadurch einmalig. Die Diskussion der Massnahme wurde beinahe euphorisch geführt und die Frage nach Brückenverbindungen kam auf.

Nr. 5 Attraktivierung Werftsteg

Die aktuelle Belichtung wird als ungenügend wahrgenommen und macht den Steg nicht einladend. Zudem wird er als unsicher und dreckig wahrgenommen. Die Kinder haben stark die Haltung eingenommen, dass diese Massnahme allen diene und sehr wichtig sei. Sie sehen es als gute Abkürzung, welche wegen den oben genannten Gründen jedoch kaum mehr genutzt wird.

Nr. 6 Aktivierung technischer Sporn

Der technische Sporn wäre ein Ort für alle und ist heute ein hauptsächlich grauer Ort, weshalb eine Begrünung wünschenswert wäre. Das Seebad stand im Zentrum der Diskussion. Da es jedoch bereits zwei Bademöglichkeiten in der Nähe gibt, behandelten die Kinder diese Massnahme auch aufgrund der hohen Kosten nicht prioritär.

Nr. 7 Alpenquai als Fuss- und Veloachse

Diese Massnahme wurde hoch priorisiert. Es wird nicht verstanden, wieso es dort so viele Autos hat, bzw. wieso man nicht zu Fuss in die Ufschötti gehen kann. Die Kinder wünschen sich weniger Autos und Cars, damit man sich wohler und sicherer fühlt.

Nr. 8 Erhalt Seeverlad / Gleisanlagen

Hat keinen grossen Stellenwert für die Kinder, da sie nicht wissen, was der Seeverlad genau ist.

Nr. 9 «halle modulable»

Die Umsetzung dieser Massnahme würde verschiedene Nutzungen zulassen und wäre einzigartig im Quartier und ist deshalb grundsätzlich beliebt. Die Umsetzung geht aber zu lange und die Kosten sind zu hoch. Es kam die Frage auf, ob und wie die Kindern die «halle modulable» nutzen könnten.

Nr. 10 «Werftplatz»

Der «Werftplatz» würde einen besseren und schöneren Zugang zum technischen Sporn und dem Seebad bieten und auch die Begrünung wird geschätzt. Der Umsetzungshorizont und die Kosten schrecken jedoch ab.

Nr. 11 Ökologische Aufwertungen

Die Massnahme hilft den Tieren und der Umwelt – der Mensch hat bereits genug. Die Wildtiere brauchen zudem einen Rückzugort in der Stadt und müssen geschützt werden, auch vor den Hunden. Diese Massnahme wurde ebenfalls hoch priorisiert.

Nr. 12 Aufwertung Inseli

Wurde nicht thematisiert.

5.2 Workshop mit Jugendlichen – 19. November 2020

Die städtische Quartierarbeit stellte das Zukunftsbild ebenfalls der Schüler/innenorganisation der Kantonsschule Alpenquai vor. Insgesamt nahmen 10 Schülerinnen und Schüler teil. Im Folgenden werden die Priorisierungen und Rückmeldungen zu den einzelnen Massnahmen zusammengefasst:

Nr.1 Schattenachse (Landenbergstrasse)

Die Massnahme wird hoch priorisiert, da zusätzliche Bäume das Quartier ökologisch aufwerten würden.

Nr. 2 Luftkorridor (Werkhofstrasse)

Ein Luftkorridor würde die Lebensqualität im Quartier erhöhen und wäre klimatechnisch eine wichtige Massnahme und wird deshalb hoch priorisiert.

Nr. 3 Motorbootshalle / «Apothekergärtli»

Am linken Seeufer fehlen generell Tische und Bänke und wären hier am richtigen Ort platziert. Dadurch würde ein schöner Ort zum Verweilen und Mittagessen entstehen. Auch ein Essensangebot, als Alternative zum Kiosk, würde begrüsst werden. Die Jugendlichen sehen grundsätzlich ein hohes Potenzial für Aufbesserungen und priorisierten die Massnahme hoch.

Nr. 4 Offenlegung Allmendlibach

Die Offenlegung ist den Jugendlichen ein riesengrosses Anliegen und es wäre sehr wertvoll für das ganze Quartier (Anwohnende, Senior/innen, Kinder etc.). Zudem auch schön für das Bild und auch ökologisch wertvoll (Förderung der Biodiversität).

Nr. 5 Aufwertung Werftsteg

Die fehlende Sicherheit und Beleuchtung ist ein grosses Problem. Der Werftsteg wird extrem geschätzt als Abkürzung, gewisse Jugendliche meiden ihn jedoch abends aus den genannten Gründen und umgehen ihn. Diese Massnahme wird hoch priorisiert.

Nr. 6 Attraktivierung technischer Sporn

Das Seebad wird als attraktiv taxiert, bedeutet gleichzeitig aber auch ein Überangebot. Die Jugendlichen sind mit der Ufschöttli und dem Strandbad Tribtschen sehr zufrieden. Zudem wird befürchtet, dass es hohe Preise für das Seebad geben wird.

Nr. 7 Alpenquai als Fuss- und Veloachse

Der Ort ist sehr relevant für die Kantischüler/innen (Schulweg, Mittagessen) und die Verkehrssituation wird als sehr beengend wahrgenommen. Es herrscht bei den Jugendlichen Skepsis, ob mit der Reduktion von Parkplätzen der Suchverkehr tatsächlich eingeschränkt wird.

Nr. 8 Erhalt Seeverlad / Gleisanlagen

Der Seeverlad hat für die Jugendlichen keine Bedeutung.

Nr. 9 «halle modulaire»

Die «halle modulaire» kommt bei den Jugendlichen gut an, ist ihnen aber zu teuer. Stattdessen befürworten sie an dieser Stelle weitere ökologische Aufwertungen.

Nr. 10 «Werftplatz»

Ein toller Ort um sich aufzuhalten und um Mittag zu essen. Der «Werftplatz» ist extrem kompliziert zu realisieren und zudem sehr teuer. Da das Inseli definitiv umgestaltet wird und der technische Sporn evtl, auch, braucht es den Werftplatz nicht zwingend.

Nr. 11 Ökologische Aufwertungen

Das Klima ist ein grosses Anliegen und es würde ästhetisch wirken, weshalb die Massnahme hoch priorisiert wird. Im Bereich der Gebiete für ökologische Aufwertungen wird FKK betrieben, was die Jugendlichen extrem stört.

Nr. 12 Aufwertung Inseli

Wurde nicht thematisiert.

5.3 Digitaler Workshop – 24. November 2020

Am digitalen Zoom-Workshop vom 24. November 2020 nahmen rund 20 Personen teil. Anwesend waren verschiedene Vertreter/innen aus der Wirtschaft, Institutionen, Vereinen sowie auch Anwohnende. Den Anwesenden wurden die zwölf Massnahmen vorgestellt. Für die Diskussion wurden die Teilnehmenden in drei Gruppen aufgeteilt. Jeder Gruppe wurde ein/e Moderator/in (städtische Vertretung aus der Stadtplanung) zugewiesen, deren Rolle es war, die jeweilige Diskussion zu leiten und die wichtigen Erkenntnisse festzuhalten.

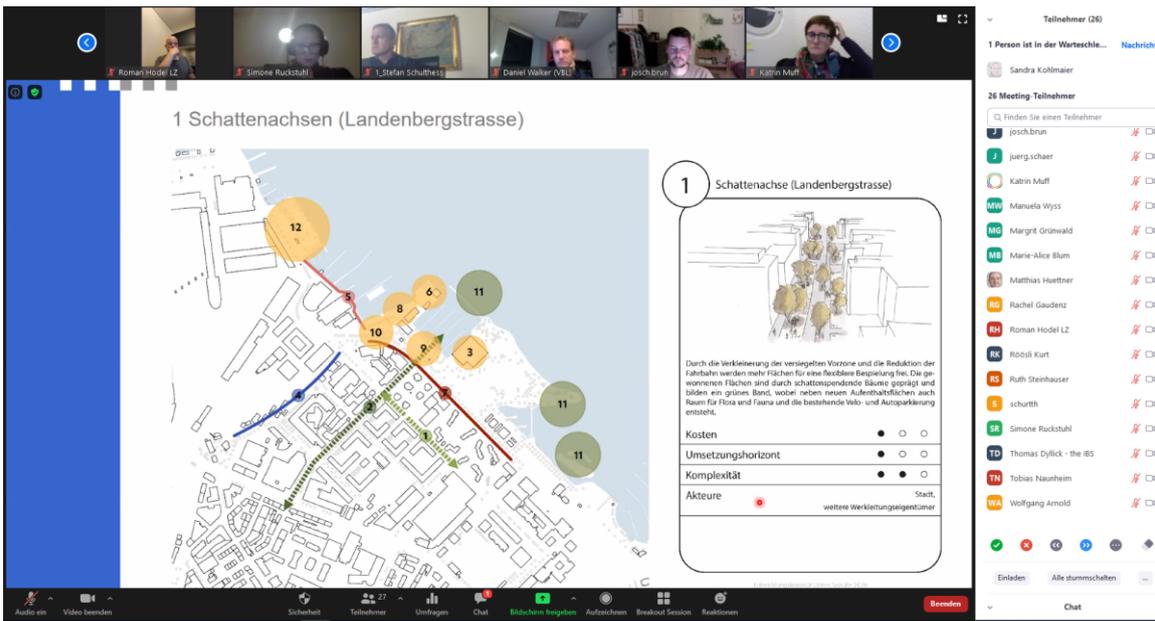


Abbildung 6: Eindrücke aus dem digitalen Workshop via Zoom.

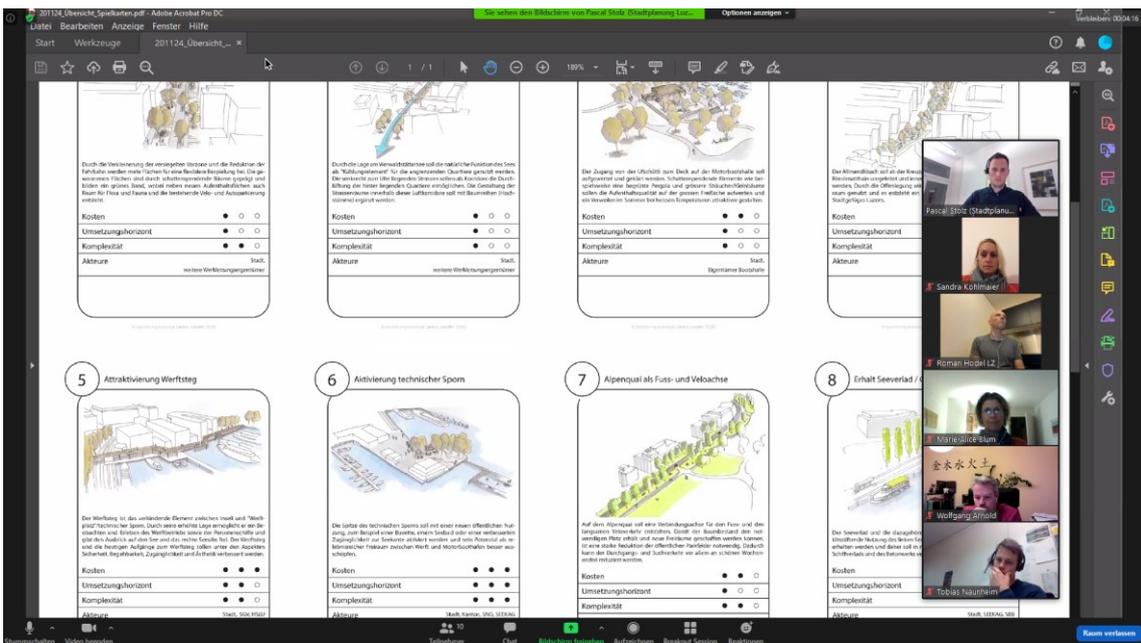


Abbildung 7: Eindrücke aus dem digitalen Workshop via Zoom

Im Folgenden werden die Priorisierungen und Rückmeldungen zu den einzelnen Massnahmen zusammengefasst:

Nr. 1 Schattenachse (Landenbergstrasse) und Nr. 2 Luftkorridor (Werkhofstrasse)

Da die beiden Massnahmen oft zusammen genannt wurden, werden sie hier auch gemeinsam zusammengefasst. Beide Massnahmen werden hoch priorisiert und werden, insbesondere im Kontext des Klimawandels, für das anliegende Quartier immer wichtiger. Zusätzliche Bäume sorgen für mehr Aufenthaltsqualität im Quartier. Ebenfalls wird die Möglichkeit einer zeitnahen Umsetzung der Massnahmen geschätzt.

Nr. 3 Motorbootshalle / «Apothekergärtli»

Da das «Apothekergärtli» ein beliebter, jedoch auch problematischer Ort darstellt, soll dieser auch als Massnahme in die weitere Planung aufgenommen werden und wird dementsprechend hoch priorisiert. Es sollen jedoch keine emissionsreiche Nutzungen angezogen und kein zusätzlicher Verkehr generiert werden. Auch ist es wichtig, das nächtliche Aktivitäten eingedämmt werden, da dies im vergangenen Sommer ein grosses Problem für die Anwohnenden darstellte. Beim Thema der Beschattung soll zudem bedacht werden, dass im Winter sorgsam damit umgegangen werden soll.

Nr. 4 Offenlegung Allmendlibach

Die Öffnung des Allmendlibachs wird begrüsst und würde das Quartier aufwerten und mit mehr Natur versorgen. Die hohe Komplexität und lange Umsetzungsdauer führt jedoch bei allen Gruppen zu einer nicht ganz so hohen Priorisierung.

Nr. 5 Attraktivierung Werftsteg

Insbesondere die schlechten Zugänge zum Werftsteg sowie die mangelnde Sicherheit und Beleuchtung sind ein grosses Thema und eine Aufwertung wird dementsprechend hoch priorisiert.

Nr. 6 Aktivierung technischer Sporn

Das Attraktiveren des technischen Sporns wird als spannender Ansatz angesehen, jedoch auch kritisch betrachtet. Da das Grundstück auf dem technischen Sporn aufgrund eines Baurechts noch lange als Standort für die Schiffswerft genutzt wird, besteht ein Konfliktpotenzial zwischen Werftnutzung und öffentlicher Nutzung. Auch aufgrund der hohen Komplexität wird der Massnahme eine nicht so hohe Priorität beigemessen.

Nr. 7 Alpenquai als Fuss- und Veloachse

Bei allen Gruppen als zentral eingestuft wurde die Aufwertung des Alpenquais. Hauptsächlich der Suchverkehr wird als störend erachtet, welcher auch ein Sicherheitsrisiko für Fussgänger/innen und Velofahrer/innen darstellt. Durch die Reduktion der Parkplätze entstehen mehr Grünflächen und Aufenthaltsqualität, was begrüsst wird. Ebenfalls sollen die Bedürfnisse der ansässigen Sportclubs und des Gewerbes nach Parkplätzen bedacht und in das Entwicklungskonzept miteingebunden werden. Die Reduktion der Parkplätze sollte zudem zeitnah geschehen, damit ein Zeichen gesetzt wird, dass etwas geht im Quartier.

Nr. 8 Erhalt Seeverlad / Gleisanlagen

Diese Massnahme wurde nicht gross diskutiert und nur in einer Wortmeldung als zwingend erhaltenswert eingestuft.

Nr. 9 «halle modulable»

Die «halle modulable» wurde in allen Gruppen als starker Gegensatz zur geplanten Verkehrsberuhigung entlang dem Alpenquai und dem naturnah gestalteten Seeufer wahrgenommen. Es besteht die Gefahr von zusätzlichen Lärmemissionen und Ansammlungspotenzial, insbesondere bei Nacht. Auch würde die «halle modulable» genau in der Flucht des Luftkorridors stehen, was die kühlende Luft fürs Quartier zurückhalten könnte. Nichts desto trotz sollen an diesem Ort nicht nur Parkplätze existieren, sondern auch ein grösserer Bezug zur Natur hergestellt und mehr Sitzgelegenheiten errichtet werden.

Nr. 10 «Werftplatz»

Der «Werftplatz» wurde von einigen Teilnehmenden zwar erwähnt, jedoch nicht so hoch priorisiert, wie andere Massnahmen. Bei einer Aufhebung der Parkplätze beim Alpenquai 4 wäre der ansässige Detailhandel negativ betroffen. Für Lebensmittelläden ist es wichtig, dass sich Parkplätze in unmittelbarer Nähe befinden und wenn möglich ebenerdig zugänglich sind.

Nr. 11 Ökologische Aufwertungen

Durch ihre verhältnismässig einfache und zeitnah mögliche Umsetzung, wird diese Massnahme als zentral erachtet und hoch priorisiert. Es sollen dabei aber mögliche Konflikte mit den Ruderclubs und dem Kanuclub vermieden werden.

Nr. 12 Aufwertung Inseli

Die Aufwertung des Inselis wird als wichtige Massnahme eingestuft, da es sich dabei um einen wichtigen Ort für das Quartier handelt. Auch die Verlagerung der Carparkplätze weg vom linken Seeufer wird begrüsst. Für das KKL und die SGV sind zudem die sechs Car-Halteketten von grosser Bedeutung.

Weitere vorgeschlagene Massnahmen

Bus-Anbindung: Anlässlich der Informationsveranstaltung im Oktober 2020 wurde eine Anfrage für eine ÖV-Anbindung so beantwortet, dass keine neue ÖV-Anbindung gemacht wird, wenn die Distanz zur nächsten Bushaltestelle weniger als 300 m beträgt. Die Distanz zwischen Tribschenstrasse und Alpenquai via Werkhofstrasse beträgt 500 m. Es wird geschätzt, dass mindestens 1/3 der Quartierbewohner/innen weiter als 300 m von der nächsten Busstation wohnen und demnach eine ÖV-Anbindung in das Entwicklungskonzept integriert werden soll.

Ufschötti: Es soll eine grössere Nutzungsdurchmischung auf der Üfschötti stattfinden, damit sich auch die Generationen besser durchmischen. Auch andere Nutzungen sollen gefördert werden. Zudem wäre die Schaffung von zentralen Grillstellen und ein Verbot von Einweggrills eine gute Möglichkeit, um Rauchemissionen ins dahinterliegende Quartier zu verringern. Für die Anwohnerden wäre eine zeitliche Benutzungsgrenze bis 24.00 Uhr eine Lösung des Lärmproblems in der Nacht. Dies muss allerdings mit Kontrolle und entsprechenden Verzeigungen durchgesetzt werden.

6 Schlussfolgerung

Aus den Ergebnissen der verschiedenen Mitwirkungs-Workshops können zusammengefasst folgende Schlussfolgerungen gezogen werden:

Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass bis auf die «halle modulaire» (insbesondere bei den Erwachsenen), alle Massnahmen als gut und sinnvoll erachtet wurden. Eindeutig priorisiert werden kurz- und mittelfristige Massnahmen, welche zeitnahe und spürbare Verbesserungen im Quartier bringen. Wichtig ist, dass die Massnahmen einer möglichst breiten Öffentlichkeit zugutekommen. Komplexe Massnahmen, die von verschiedenen Faktoren und Akteuren abhängig und damit schwierig umsetzbar sind, sollen nicht prioritär verfolgt werden. Langfristige Massnahmen hatten in allen Workshops einen schweren Stand. Vielfach werden infolge Kosten-Nutzen-Abwägungen Massnahmen mit einer eher einfacheren Umsetzbarkeit gewählt.

Am digitalen Workshop der erwachsenen Quartierbevölkerung kam hauptsächlich der Wunsch zu tragen, dass jene Massnahmen umgesetzt werden, welche möglichst schnell und mit tiefen Kosten Veränderungen ins Quartier bringen können. Auch die Dauerbrenner Inseli, Alpenquai und «Apothekergärtli» wurden als zentral eingestuft.

Für die Kinder stellen insbesondere die Themen Sicherheit (unattraktiver Werftsteg, stark befahrener Alpenquai) und Ökologie (Schattenachse, Allmendlibach, ökologische Aufwertungen) zentrale Aspekte dar. Sie betonen ebenfalls die Wichtigkeit, dass die Massnahmen für sämtliche Bevölkerungsgruppen attraktiv sind.

Das Klima bzw. die ökologischen Aufwertungen sind das zentrale Anliegen der befragten Jugendlichen. Sie haben klar betont, dass es für sie generell Orte braucht, an welchen sie akzeptiert sind und sie sich wohlfühlen. Dazu braucht es am ganzen linken Seeufer mehr Sitzmöglichkeiten und Tische. Die Jugendlichen denken dabei vor allem ans «Apothekergärtli», das Anliegen gilt jedoch für das ganze linke Seeufer (vor allem im Bereich der Kantonsschule). Hier zeigt sich auch der grösste Gegensatz in der Befragung der Erwachsenen und den Jugendlichen. Während sich die Jugendlichen beim «Apothekergärtli» eine zusätzliche Attraktivierung des Ortes wünschen, ziehen die Erwachsenen eine Beruhigung vor.

7 Weiteres Vorgehen

Die Ergebnisse aus der zweiten Mitwirkungsphase fliessen in die Fertigstellung des Entwicklungskonzepts mit ein. Sie bilden eine wichtige Grundlage für die Umsetzungsstrategie zum Entwicklungskonzept.

Die finale Version des Entwicklungskonzepts soll bis im Frühjahr 2021 fertiggestellt werden.

Aktuelle Informationen: www.linkesseeufer.stadt Luzern.ch

Impressum

© 2020

www.linkesseeufer.stadtluern.ch

Herausgeberin

Stadt Luzern
Stadtplanung
Hirschengraben 17
6003 Luzern

stadtplanung@stadtluern.ch

www.stadtluern.ch/stadtplanung

Projektteam Stadt Luzern (Konzept, Inhalt und Text)

Tobias Naunheim, Quartierarbeit

Nicolas Rast, Projektmitarbeiter Stadtplanung

Livia Schälli, Projektleiterin Stadtplanung

Pascal Stolz, Projektleiter Stadtplanung

Planerteam

freiraumarchitektur gmbh; Joelle Hofer, Josch Brun

Anhang

Massnahmenkarten

1

Schattenachse (Landenbergstrasse)



Durch die Verkleinerung der versiegelten Vorzone und die Reduktion der Fahrbahn werden mehr Flächen für eine flexiblere Bespielung frei. Die gewonnenen Flächen sind durch schattenspendende Bäume geprägt und bilden ein grünes Band, wobei neben neuen Aufenthaltsflächen auch Raum für Flora und Fauna und die bestehende Velo- und Autoparkierung entsteht.

Kosten

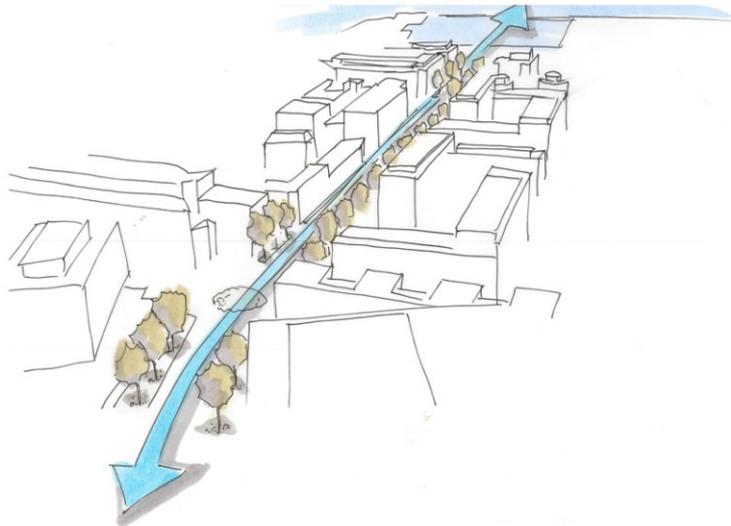
Umsetzungshorizont

Komplexität

Akteure Stadt,
weitere Werkleitungseigentümer

2

Luftkorridor (Werkhofstrasse)



Durch die Lage am Vierwaldstättersee soll die natürliche Funktion des Sees als "Kühlungselement" für die angrenzenden Quartiere genutzt werden. Die senkrecht zum Ufer liegenden Strassen sollen als Korridore die Durchlüftung der hinter liegenden Quartiere ermöglichen. Die Gestaltung der Strassenräume innerhalb dieser Luftkorridore soll mit Baumreihen (Hochstämme) ergänzt werden.

Kosten	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Umsetzungshorizont	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Komplexität	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Akteure	Stadt, weitere Werkleitungseigentümer		

3

Motorbootshalle / Apothekergärtli



Der Zugang von der Ufschöttli zum Deck auf der Motorbootshalle soll aufgewertet und geklärt werden. Schattenspendende Elemente wie beispielsweise eine begrünte Pergola und grössere Sträucher/Kleinbäume sollen die Aufenthaltsqualität auf der grossen Freifläche aufwerten und ein Verweilen im Sommer bei heissen Temperaturen attraktiver gestalten.

Kosten

Umsetzungshorizont

Komplexität

Akteure Stadt,
Eigentümer Bootshalle

4

Offenlegung Allmendlibach

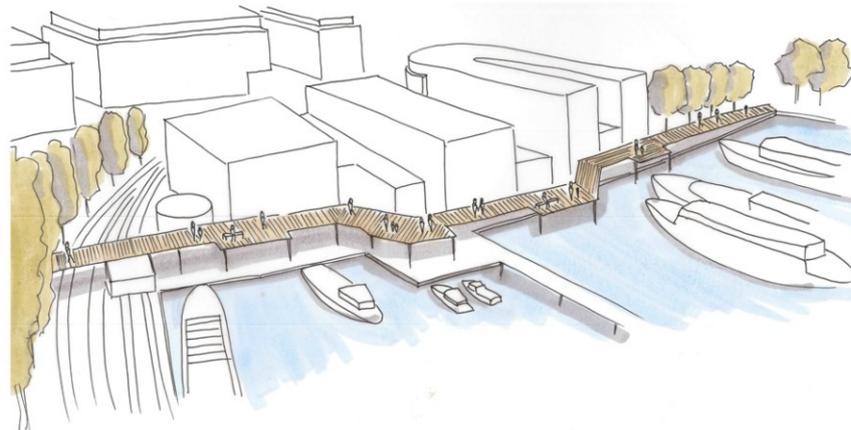


Der Allmendlibach soll ab der Kreuzung Kellerstrasse/Brünigstrasse in den Rösslimatthain umgeleitet und innerhalb des Rösslimatthains offengelegt werden. Durch die Offenlegung wird das Potenzial als zugänglicher Freiraum genutzt und es entsteht ein ökologischer Mehrwert inmitten des Stadtgefüges Luzern.

Kosten	● ● ○
Umsetzungshorizont	● ● ●
Komplexität	● ● ○
Akteure	Stadt, SBB, Kanton weitere Grundeigentümer

5

Attraktivierung Werftsteg

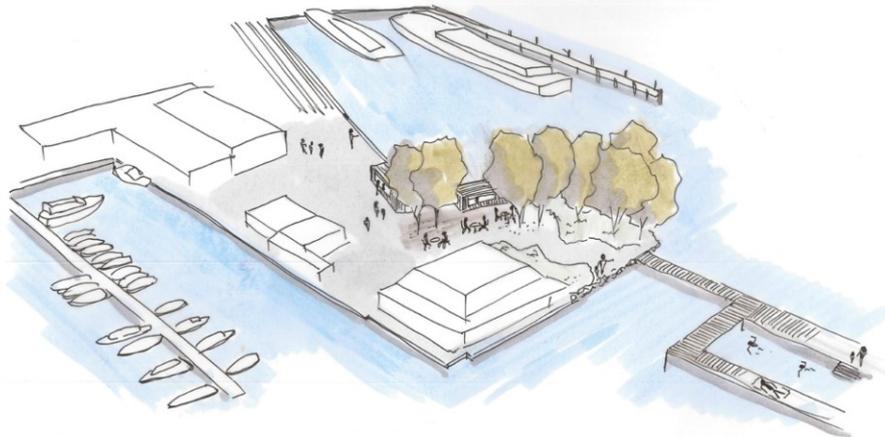


Der Werftsteg ist das verbindende Element zwischen Inseli und "Werftplatz"/technischer Sporn. Durch seine erhöhte Lage ermöglicht er ein Beobachten und Erleben des Werftbetriebs sowie der Personenschiffe und gibt den Ausblick auf den See und das rechte Seeufer frei. Der Werftsteg und die heutigen Aufgänge zum Werftsteg sollen unter den Aspekten Sicherheit, Begehbarkeit, Zugänglichkeit und Ästhetik verbessert werden.

Kosten	● ● ●
Umsetzungshorizont	● ● ○
Komplexität	● ● ○
Akteure	Stadt, SGV, HSLU

6

Aktivierung technischer Sporn



Die Spitze des technischen Sporns soll mit einer neuen öffentlichen Nutzung, zum Beispiel einer Buvette, einem Seebad oder einer verbesserten Zugänglichkeit zur Seekante aktiviert werden und sein Potenzial als erlebnisreicher Freiraum zwischen Werft und Motorboothafen besser ausschöpfen.

Kosten	● ● ●
Umsetzungshorizont	● ● ●
Komplexität	● ● ●
Akteure	Stadt, Kanton, SNG, SEEKAG

7

Alpenquai als Fuss- und Veloachse

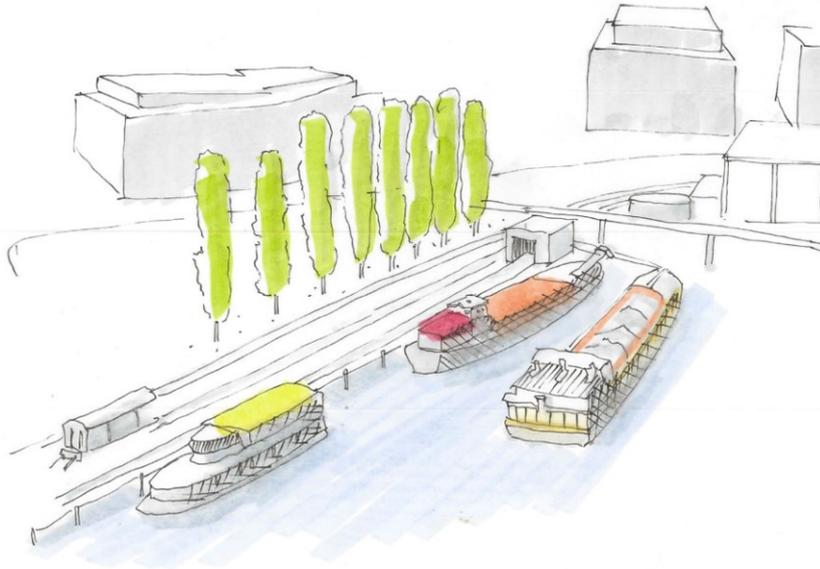


Auf dem Alpenquai soll eine Verbindungsachse für den Fuss- und den langsamen Veloverkehr entstehen. Damit der Baumbestand den notwendigen Platz erhält und neue Freiräume geschaffen werden können, ist eine starke Reduktion der öffentlichen Parkfelder notwendig. Dadurch kann der Durchgangs- und Suchverkehr vor allem an schönen Wochenenden reduziert werden.

Kosten	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Umsetzungshorizont	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Komplexität	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Akteure	Stadt, Ruder- und Kanuclubs, Gewerbe		

8

Erhalt Seeverlad / Gleisanlagen



Der Seeverlad und die dazugehörigen Gleisanlagen sind eine identitätsstiftende Nutzung des linken Seeufers. Diese soll so lange wie sinnvoll erhalten werden und daher soll in naher Zukunft auf die Aufhebung des Schiffverlads und des Betonwerks verzichtet werden.

Kosten

Umsetzungshorizont

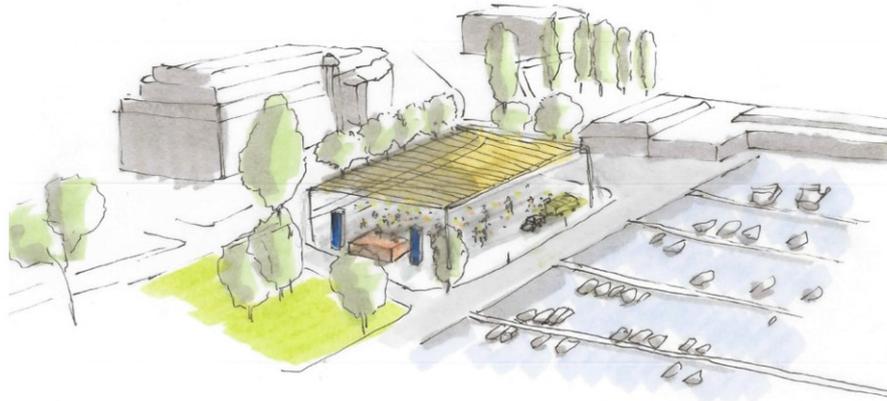
Komplexität

Akteure

Stadt, SEEKAG, SBB

9

halle modulare



Der heutige Parkplatz am Motorboothafen soll durch eine halle modulare eine flexible Nutzung erhalten. Unterschiedliche Akteure und grössere Veranstaltungen können den Raum bespielen.

Kosten	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>
Umsetzungshorizont	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/>
Komplexität	<input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/>
Akteure	Stadt, SNG

10

Werftplatz

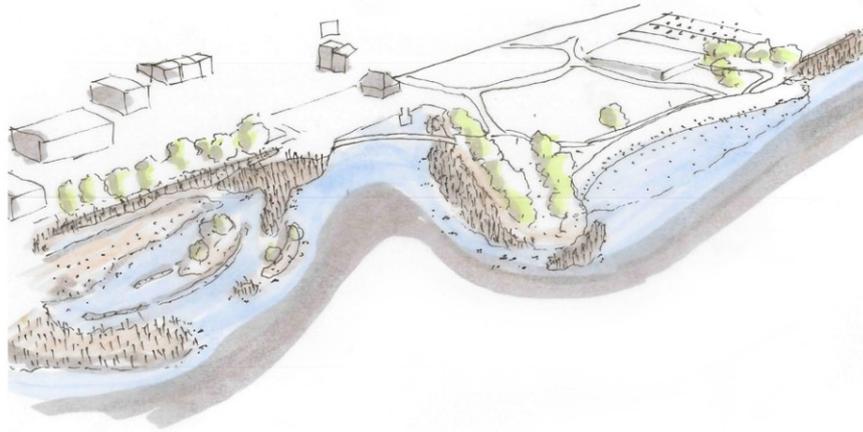


Der Werftplatz soll zum urbanen Begegnungsort und Scharnier am linken Seeufer werden. Der Arbeits- und Hafencharakter soll erhalten bleiben und soll mit vielseitig nutzbaren Flächen und einer grosszügigen und attraktiven Gestaltung mit Seebezug ergänzt werden. Durch eine Begrünung und publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen soll der Knoten zu einem wertvollen Aufenthaltsort werden.

Kosten	● ● ●
Umsetzungshorizont	● ● ●
Komplexität	● ● ●
Akteure	Stadt, SEEKAG, SNG, Kanton, Gewerbe

11

ökologische Aufwertungen

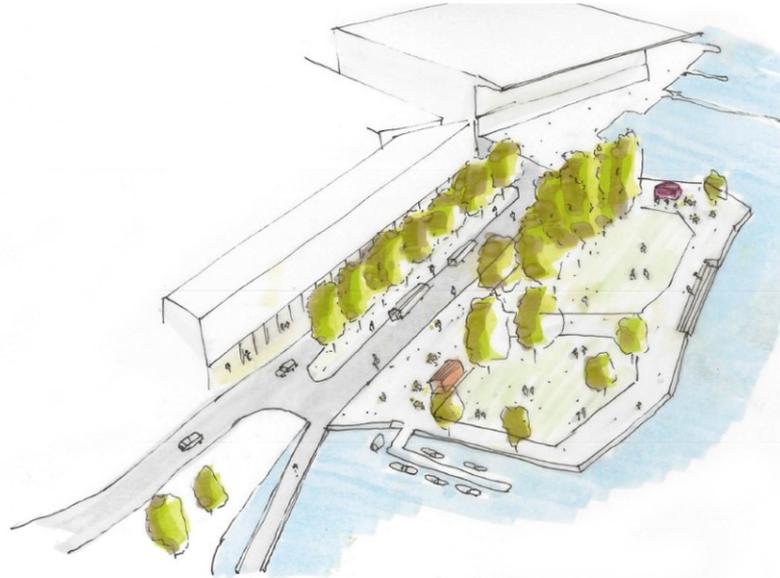


Die Uferschötti und die bestehenden Brutinseln sollen ökologisch aufgewertet werden. Durch Uferschüttungen und Flachwasserzonen entsteht ein ökologischer Mehrwert.

Kosten	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Umsetzungshorizont	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Komplexität	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Akteure	Stadt, Kanton		

12

Aufwertung Inseli



Das Inseli ist ein zentraler städtischer Freiraum und Veranstaltungsort. Während der Nutzungscharakter und die Identität des Inseli erhalten bleiben soll, entsteht durch das Aufheben der Carparkplätze neuer Freiraum.

Kosten	● ● ●
Umsetzungshorizont	● ● ○
Komplexität	● ● ●
Akteure	Stadt, Kanton