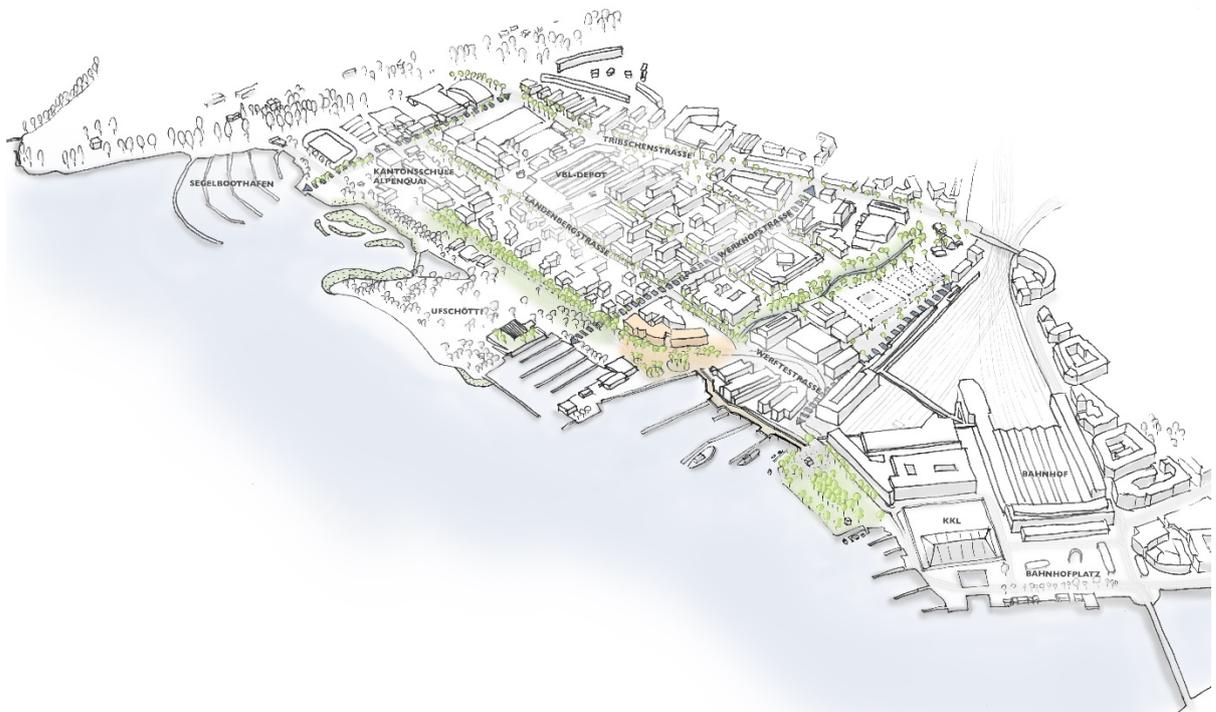




Entwicklungskonzept linkes Seeufer

Schlussbericht



Datum: 10. Juni 2021

Impressum

Auftraggeberin

Stadt Luzern – Baudirektion
Dienstabteilung Stadtplanung
Hirschengraben 17
6002 Luzern

Projektleitung/ -mitarbeit

Livia Schälli, Stadtplanung
Pascal Stolz, Stadtplanung
Nicolas Rast, Stadtplanung

Planerteam

Freiraumarchitektur GmbH
Alpenquai 4
6005 Luzern
Joëlle Burkard, Josch Brun und Markus Bieri

Arbeitsgruppe

Urs Dossenbach, Kommunikation
Stefan Herfort, Umweltschutz
Roland Koch, Mobilität
Mario Lütolf, Stadtraum und Veranstaltungen
Tobias Naunheim, Quartierarbeit
David Risi, Stadtgärtnerei
Christian Wandeler, Sicherheitsmanagement
Thomas Zenger, Städtebau

© 2021

www.linkesseeufer.stadt Luzern.ch

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
2	Ausgangslage	5
2.1	Auftrag.....	5
2.2	Perimeter.....	7
2.3	Ziele	8
2.4	Vorgehen.....	9
3	Lagebeurteilung	11
3.1	Historische Entwicklung	11
3.2	Umwelt	13
3.3	Freiraum.....	17
3.4	Strassen- und Wegnetz	18
3.5	Siedlungs- und Baustruktur.....	19
3.6	Sozialräumliche Gegebenheiten.....	22
3.7	Durchgangsbahnhof Luzern.....	23
4	Ergebnisse der Testplanung	25
4.1	Räumliches Verständnis	25
4.2	Inseli und Inseliquai	27
4.3	Werftsteg, «Werftplatz» und technischer Sporn	30
4.4	Ufschöttli mit «Apothekergärtli» und Alpenquai.....	32
4.5	Segelboothafen, Gelände Kantonsschule Alpenquai und Brutinseln	34
5	Zukunftsbild	36
6	Umsetzungsstrategie	39
6.1	Inseli.....	42
6.2	«Werftplatz» und Werftsteg	44
6.3	Offenlegung Allmendlibach / «Rösslimatthain»	47
6.4	«Apothekergärtli»	48
6.5	Alpenquai	50
6.6	Ökologische Aufwertungen	52
6.7	Schattenachsen	53
6.8	Luftkorridore	54
7	Ausblick	55
8	Anhang	56

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. Den wohl bestbekanntesten 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 Motorboothafen, der technische Sporn mit dem Kiesverlad der SEEKAG und der Werft, die Ufeschötti als beliebter Erholungs- und Badeort, die Kantonsschule, temporäre Veranstaltungsnutzungen (wie z. B. die Luzerner «Määs» oder der Weihnachtsmarkt) oder der Segelboothafen. 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 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 Arbeitsgebietenentwicklung entlang des Seeufers sowie im Kontext des Quartiers und der Gesamtstadt mitgedacht werden. In einem Testplanungsverfahren wurden die Freiraumpotenziale des Gebiets identifiziert und analysiert.

Im vorliegenden Schlussbericht zum Entwicklungskonzept werden zunächst der Auftrag, die Ziele und das Vorgehen beschrieben (Kapitel 2). Danach wird das Gebiet in Form einer Lagebeurteilung analysiert und die spezifischen Merkmale herausgehoben. Im Kapitel 4 werden die Ergebnisse der Testplanung zusammengefasst und in einem weiteren Schritt (Kapitel 5) die daraus resultierenden Grundsätze und das Zukunftsbild dargestellt. Strategien zur Umsetzung des Zukunftsbilds werden im Kapitel 6 detailliert beschrieben, und im Kapitel 7 wird ein Ausblick auf die nächsten Schritte gemacht.

2 Ausgangslage

Am 8. September 2008 wurde die Motion 435, Sonja Döbeli Stirnemann und Laura Grüter Bachmann namens der FDP-Fraktion: «Linkes Seeufer: Von der Schmutdelecke zur Uferpromenade», eingereicht und ein Jahr später vom Grossen Stadtrat überwiesen. Ausgelöst durch diesen Vorstoss wurden verschiedene Massnahmen getroffen: sanfte Aufwertung des Inselis, Inbetriebnahme der Buvettes Inseli/Ufschötti. Gemäss «Raumentwicklungskonzept 2018» müssen allfällige bauliche Ergänzungen am Seeufer von öffentlichem Interesse sein bzw. den öffentlichen Charakter des Ufers unterstützen und mit den ökologischen Zielsetzungen verträglich sein. Die See- und Flusssufer sollen, sofern mit dem Naturschutz vereinbar, mit durchgehenden Fuss- und Velowegen öffentlich zugänglich gemacht, der Zugang zum Wasser und die Aufenthaltsqualität am Wasser verbessert werden. Das linke Seeufer soll so weit wie möglich als durchgehender öffentlicher Freiraum aufgewertet und ein Seebezug zum Quartier Tribschen soll hergestellt werden. In der Gesamtplanung 2010–2014 wurde der Meilenstein «Wettbewerb Entwicklung Inseliquai–Alpenquai» bereits aufgeführt. Zwei Jahre später entschied der Stadtrat jedoch, das Projekt nicht zu starten. Es fehlten die notwendigen Ressourcen für ein so grosses und komplexes Verfahren.

2.1 Auftrag

Im Mai 2015 wurde die Initiative «Lebendiges Inseli statt Blechlawine» eingereicht. Diese verlangt eine Aufhebung des Carparkplatzes Inseliquai zugunsten einer Erweiterung der dort bestehenden Grünfläche. Der Stadtrat nahm die Initiative entgegen und beantragte dem Grossen Stadtrat, diese den Stimmberechtigten der Stadt Luzern zur Annahme zu empfehlen. Mit dem [B+A 3/2017](#): «Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribschen. Planungskredit» wurde das geplante Vorgehen gegenüber dem Parlament dargelegt und die Finanzierung beantragt. Parallel wurde mit [B+A 4/2017](#): «Initiative «Lebendiges Inseli statt Blechlawine»» aufgezeigt, wie die Initiative umgesetzt werden soll, und der Planungskredit für den Projektwettbewerb für das Inseli beantragt. Am 24. September 2017 wurde die Initiative von 51,6 Prozent der Stimmbevölkerung angenommen, was zugleich den Startschuss für den Beginn der Planung für das linke Seeufer bedeutete, denn die Neugestaltung des Inselis erfordert eine gesamtheitliche Betrachtung des linken Seeufers vom Europaplatz bis zum Segelboothafen. 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 Siedlungsentwicklung, die Mobilität und die Ökologie entlang des Seeufers sowie im Kontext des Quartiers Tribschen und der Gesamtstadt mitgedacht werden.

Mit dem B+A 3/2017: «Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribschen» wurde die Dienstabteilung Stadtplanung (DA SPL) mit der Durchführung einer Ideenstudie nach SIA-Ordnung 143 (Testplanung) und der Ausarbeitung eines Entwicklungskonzepts beauftragt. Die Startveranstaltung für die Testplanung linkes Seeufer fand am 1. Oktober 2019 statt. Aus den

Schlussabgaben der Teams¹ wurde durch die Prozessbegleitung KEEAS AG² in Zusammenarbeit mit dem Beurteilungsgremium³ im August 2020 ein [Synthesebericht](#) mit Handlungsempfehlungen und Vertiefungsabsichten erstellt.

Die definitiven Entwicklungsabsichten und das Entwicklungskonzept wurden von der Stadt Luzern mit Unterstützung des Planungsbüros Freiraumarchitektur GmbH aus dem Fachbereich Freiraum/Landschaftsarchitektur im 2. Halbjahr 2020 und im 1. Halbjahr 2021 basierend auf den Erkenntnissen der Testplanung unter Einbezug der organisierten Quartierbevölkerung bestimmt.

Das vorliegende Entwicklungskonzept klärt, wie sich die Funktionen, Nutzungen und die Gestaltung des Seeufers zwischen Europaplatz und Tribschenhorn in den kommenden 15 Jahren entwickeln sollen. Aus den Erkenntnissen der Testplanung linkes Seeufer (vgl. Kapitel 4) wurde ein Zukunftsbild (vgl. Kapitel 5) erarbeitet, worin die Grundhaltung der Stadt bezüglich der freiräumlichen und städtebaulichen Entwicklung für das linke Seeufer definiert wird.

Basierend auf dem Entwicklungskonzept soll die Umsetzung von einzelnen Projekten (z. B. Aufwertung einzelner öffentlicher Räume, Gebietsentwicklungen, Wettbewerb zur Aufwertung des Inselis [B+A 4/2017]) direkt angegangen werden können bzw. sollen Grundlagen für weitere Planungsschritte (z. B. Teilrevision BZO, Erarbeitung Bebauungspläne und Gestaltungspläne) geschaffen werden.

¹ Team exträ Landschaftsarchitekten AG (Bern) mit LEISMANN AG (Bern), Kontextplan AG (Bern) und Martin Beutler (Bern);

Team freiraumarchitektur GmbH (Luzern) mit S2L GmbH (Zürich), Ernst Niklaus Fausch Partner AG (Zürich), Urban Equipe (Zürich) und WAM Planer und Ingenieure AG (Solethurn);

Team Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH (Zürich) mit Christian Salewski & Simon Kretz Architekten GmbH (Zürich), Schneiter Verkehrsplanung AG (Zürich), Zimraum Raum+Gesellschaft (Zürich) und OePlan GmbH (Altstätten).

² KEEAS Raumkonzepte AG, Büro mit den primären Tätigkeitsfeldern Prozessmanagement, Raumkonzepte und Arealentwicklungen.

³ Die Mitglieder des Beurteilungsgremiums waren: Marie-Noëlle Adolph, Manoa Landschaftsarchitekten GmbH (Vorsitz), Markus Schaefer, Hosoya Schaefer Architects AG, Oscar Merlo, TEAMverkehr.zug AG, Cordula Weber, StadtLandschaft GmbH, Barbara Emmenegger, Soziologie und Raum, Cüneyd Inan, Kanton Luzern, Raum und Wirtschaft, Nicola Fuso, IG der Unternehmungen im Tribschen, Karin Seger, IG Tribschenschstadt, sowie Vertreterinnen und Vertreter aus der Stadtverwaltung.

2.2 Perimeter

Der Perimeter für das Entwicklungskonzept linkes Seeufer erstreckt sich vom Europaplatz vor dem Kultur- und Kongresszentrum Luzern (KKL) bis zum Segelboothafen nördlich des Tribschenhorns. Er umfasst den Uferbereich des Vierwaldstädtersees und die erste Bautiefe des dahinterliegenden Tribschenquartiers. Diese erste Bautiefe ist geprägt durch die sehr heterogenen Nutzungen von KKL, Universitäten und Hochschulen zu industriellen Nutzungen wie einem Betonwerk über Büroarbeitsnutzungen und Hotelnutzungen bis hin zu Wohnnutzungen. Im Fokus des Entwicklungskonzepts stehen das Ufer und der Übergang ins dahinterliegende Tribschenquartier. Der Perimeter umfasst die für die ganze Stadt bedeutsamen Freiräume Inseli und Ufschöttli wie auch eine grosse Anzahl an Hafenanlagen für die Schifffahrtsgesellschaft und die privaten Motor- und Segelboote. Im südlichen Teil des Perimeters befindet sich die Kantonsschule Alpenquai, welche im Bauinventar als erhaltenswert eingestuft ist.



Abb. 1: Bearbeitungsperimeter

2.3 Ziele

Im Bericht und Antrag 3/2017 vom 8. Februar 2017 sowie im Verlauf des Prozesses wurden die folgenden Ziele für das Entwicklungskonzept festgelegt:

- Schaffung und Erhaltung attraktiver öffentlicher Räume ohne abschliessende Nutzungsbestimmungen für die öffentlichen Räume
- Schaffung weiterer Freiräume sowie Weiterentwicklung, Vernetzung und Erhöhung der subjektiven Sicherheit von bestehenden öffentlichen Freiräumen
- Langfristiger Erhalt und Weiterentwicklung der Vielfältigkeit der Nutzungen von Arbeiten, Bildung, Wohnen bis Freizeit
- Erarbeitung einer Grundlage für die langfristige Entwicklung des linken Seeufers und des Gebiets Tribschen mit der notwendigen planerischen Offenheit
- Steigerung der Biodiversität und der ökologischen Vernetzung im Gebiet unter Berücksichtigung der vorhandenen Naturwerte
- Erhalt des linken Seeufers als Naherholungsgebiet
- Optimale Abstimmung von Siedlung, Freizeitnutzung und Verkehr auf Ebene eines städtischen Quartiers mit einem Fokus auf die Förderung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs
- Die Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr ist für die Arbeitsplatzgebiete, den Raum Inseli (Caranhaltekannten), die Anwohnenden und für die Anlieferung zu gewährleisten, wobei der Strassenraum als Lebensraum für Anwohnende und Besuchende zu gestalten ist
- Klärung der übergeordneten Grundlagen für die Umgestaltung des von der Carparkierung befreiten Inseliquais und Inselis
- Erarbeitung von Entscheidungsgrundlagen für sich abzeichnende Arealentwicklungen
- Erarbeitung von Entscheidungsgrundlagen für die Beurteilung der Chancen und Risiken von Erschliessungsanlagen
- Optimale Abstimmung auf die Entwicklung des Durchgangsbahnhofs (DBL)

Die im Bericht und Antrag 3/2017 vom 8. Februar 2017 formulierten Ziele wurden im Hinblick auf die Testplanung und die Erarbeitung des Entwicklungskonzepts überprüft. Zugunsten einer Fokussierung auf das linke Seeufer, im Sinne des Übergangs See–Promenade–Tribschenquartier, traten die Bereiche ab der zweiten Bautiefe und darüber hinaus in den Hintergrund. Die relevanten Verbindungen und Vernetzungen ins Tribschenquartier und in die weiteren benachbarten Quartiere wurden natürlich mitbetrachtet (vgl. Kapitel 2.2). In diesem Zusammenhang wurde weiter entschieden, dass die Setzung eines thematischen Schwerpunkts zugunsten der Freiräume sinnvoll erscheint und dafür die Aspekte der Arealentwicklung und der Wirtschaftsförderung etwas in den Hintergrund treten. Dies auch mit dem Ziel, die Komplexität auf ein handhabbares Mass zu reduzieren und dafür die Aussagekraft der Ergebnisse in den im Fokus stehenden, räumlichen und thematischen Bereichen zu erhöhen. Entsprechend lautet die Zielsetzung wie folgt: Die verschiedenen

Teilräume des linken Seeufers 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 Siedlungsentwicklung, die Mobilität und die Ökologie entlang des Seeufers sowie im Kontext des Quartiers Tribtschen und der Gesamtstadt mitgedacht werden.

2.4 Vorgehen

Die Umsetzung des Auftrages erfolgt in einem zweistufigen Prozess:

- Phase I: Durchführung einer Ideenstudie nach SIA-Ordnung 143 (Testplanung), Oktober 2019 bis August 2020 (Verzögerung aufgrund des budgetlosen Zustands Anfang 2019)
- Phase II: Erarbeitung eines Entwicklungskonzepts mit einem Zukunftsbild, Prinzipien für die baulich-räumliche Entwicklung, Massnahmenplan und Festlegung von Fokusgebieten, September 2020 bis Juni 2021

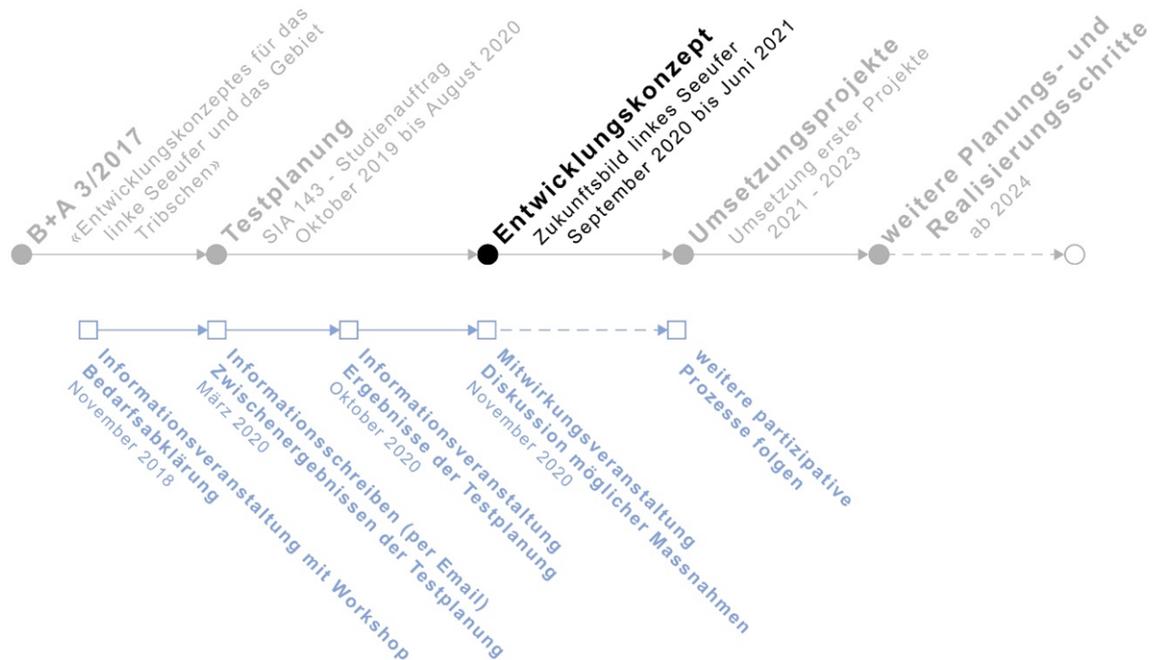


Abb. 2: Prozessablauf

Im Hinblick auf die Testplanung linkes Seeufer und Gebiet Tribtschen wurden mit einer Erschliessungsstudie im Sommer 2019 vorgängig die verkehrlichen Rahmenbedingungen und Vorgaben ausgelotet. Die Studie zeigt die Quartiererschliessung mit zukünftigen Erschliessungsfunktionen und die Erreichbarkeit des linken Seeufers und des Gebiets Tribtschen in Abstimmung mit den städtischen Planungsprozessen auf. Die Inhalte der Studie berücksichtigen weitere Planungen und sind aufwärtskompatibel und wurden als wichtige Grundlage in der Testplanung berücksichtigt.

Testplanung

Nach der ersten Informationsveranstaltung mit Workshop vom 27. November 2018 und einer Quartierspionage mit Kindern und Jugendlichen im Frühling 2019 (vgl. [Protokoll Informationsveranstaltung und Workshop](#)) wurde in der ersten Phase eine Testplanung mit drei interdisziplinär zusammengesetzten Teams zwischen Herbst 2019 und Sommer 2020 durchgeführt, wobei der öffentliche Raum entlang des Seeufers und die Anbindung des Tribschenquartiers an diesen Naherholungsraum im Vordergrund stand. Im Rahmen der Testplanung sollten in einem ersten Schritt die Freiraumpotenziale des Gebiets ermittelt, analysiert und qualitative Weiterentwicklungsmöglichkeiten aufgezeigt werden. Ziel hierbei war es, dass die drei Planungsteams Zielbilder mit einem Zeithorizont bis 2035 erarbeiteten.

Die Testplanung wurde im Oktober 2019 gestartet und im Sommer 2020 abgeschlossen. Am 31. März 2020 war eine Informationsveranstaltung zu den Zwischenergebnissen der Testplanung geplant, welche aufgrund von COVID-19 abgesagt werden musste. Der Zwischenstand wurde daher per Mail an die Teilnehmenden des ersten Workshops versendet. Aus den Schlussabgaben der Teams wurde durch die Prozessbegleitung KEEAS AG in enger Zusammenarbeit mit dem interdisziplinären Beurteilungsgremium im August 2020 ein Synthesebericht mit Handlungsempfehlungen und Vertiefungsabsichten erstellt. Im Oktober 2020 konnte, unter Einhaltung der Schutzmassnahmen, zu einer physischen Informationsveranstaltung im Treibhaus eingeladen werden: Der interessierten Bevölkerung aus dem Quartier wurden die Ergebnisse der Testplanung präsentiert und gemeinsam diskutiert.

Entwicklungskonzept

Im September 2020 begann die zweite Phase mit der Erarbeitung des Entwicklungskonzepts linkes Seeufer. Zur fachlichen Begleitung der Erarbeitung des Entwicklungskonzepts wurde ein Auftrag an das Planungsbüro Freiraumarchitektur GmbH vergeben. Auch in der zweiten Phase bildete der aktive Einbezug der interessierten und organisierten Quartierbevölkerung und Interessenvertretung einen wichtigen Teil, weshalb im November 2020 eine weitere Mitwirkung stattfand. Es wurde ein Workshop mit Kindern und Jugendlichen aus dem Quartier und ein digitaler Workshop mit interessierten Quartierkräften und Quartierbewohnenden durchgeführt. Ziel der Workshops war es, die aus den Ergebnissen der Testplanung abgeleiteten möglichen Massnahmen zu diskutieren und priorisieren. Die Erkenntnisse beider Workshops wurden anschliessend in einem [Mitwirkungsbericht](#) zusammengefasst.

Das nun vorliegende Entwicklungskonzept, welches dem Grossen Stadtrat zur Kenntnisnahme vorgelegt wird, beinhaltet ein Zukunftsbild mit den fünf Grundsätzen, welche sich aus der Testplanung ergaben, und eine Umsetzungsstrategie (vgl. Kapitel 6). Das Entwicklungskonzept deckt den Zeithorizont der nächsten 15 Jahre ab. Das Entwicklungskonzept definiert die Grundhaltung des Stadtrates bezüglich der freiräumlichen und städtebaulichen Entwicklung für das linke Seeufer. Mit dem Entwicklungskonzept werden Grundlagen geschaffen für die langfristige Umsetzung der mit den politischen Vorstössen und der Initiative angeregten Veränderungen am linken Seeufer.

3 Lagebeurteilung

Das Gebiet rund um das linke Seeufer wurde im Jahr 2018 in einer Lagebeurteilung detailliert analysiert. Die wichtigsten Gegebenheiten und Erkenntnisse daraus werden im Folgenden zusammengefasst:

3.1 Historische Entwicklung

Bis zum Bau des neuen Bahnhofs 1896 und zur Verlegung des Güterbahnhofs und der Abstellgleise in Richtung Tribschenmoos kam dem Gebiet «hinter dem Bahnhof» kaum Beachtung zu. Mit dem Aushubmaterial für den neuen Bahnhof wurde zwischen der Werft und dem Tribschenhorn eine Quaianlage für öffentliche Zwecke erstellt und das Sumpfgelände aufgeschüttet. Das Gebiet lag jedoch weiterhin im Schatten des Bahnhofs.

1901 fand auf der neu aufgeschütteten Quaianlage das Eidgenössische Schützenfest statt. Ursprünglich plante die Stadt die Schaffung eines Stadtparks im Tribschenmoos. Es gelang ihr jedoch nicht, die Werft zu verlegen, weshalb sie die Bemühungen abbrach. Kleinere Gewerbebauten siedelten sich im Tribschenmoos an, am Ufer entstanden Badeanlagen, Bootshäuser und Lagerplätze. 1957 führte die Stadt einen Ideenwettbewerb über die Gestaltung der beiden Seeufer durch. Dabei wurde klar, dass das linke Seeufer in Form einer Grünanlage gestaltet werden soll, welche den See vom Industriegebiet trennte.



Abb. 3: Tribschenquartier 1900 (swisstopo)



Abb. 4: Luftaufnahme linkes Seeufer 1928 (Stadtarchiv)

Die Stadt konnte 1924 das Inseli erwerben. 1955 wurde das Inseli durch eine Aufschüttung mit dem Inseliquai verbunden. Die ursprüngliche Insel mit dem wertvollen Baumbestand wurde zur öffentlich zugänglichen Parkanlage, der aufgeschüttete Teil zur Parkierungsfläche für Reisecars.



Abb. 5: Inseli und Werft 1922 (Stadtarchiv)



Abb. 6: Inseliquai 1954 (Stadtarchiv)

Zwischen 1908 und 1977 gab es auf der linken Seeseite eine Badeanstalt am Alpenquai. Sie musste der Ufschötti und dem Bau des Motorboothafens weichen. 1967 wurde der Richtplan Tribschen genehmigt, welcher eine Neugestaltung des Alpenquais als Seepark mit der Tribschenhornbucht als Segelboothafen und einer Bootsanlage im Bereich des Kiesverlads SEEKAG vorsah. Die Kantonsschulanlage Alpenquai wurde im selben Jahr eröffnet.

Die grösste Veränderung fand ab 1971 mit der Ufschötti statt, welche durch den Aushub des Sonnenbergtunnels entstand. Fünf Jahre später wurde ein Strandbad mit Schwimmbecken durch die Stimmbevölkerung abgelehnt. 1978 wurde die Neugestaltung des Alpenquais inklusive durchgehenden Uferwegs vom Inseli bis zum Matthof fertiggestellt. Seit diesen grossen Veränderungen hat sich das linke Seeufer nur noch geringfügig weiterentwickelt.



Abb. 7: Tribschenquartier 1971 (swisstopo)



Abb. 8: Luftaufnahme Seeufer 1971 (Stadtarchiv)

Das Tribschenquartier galt lange als Quartier «hinter den Geleisen» mit Werkhof und Industrieanlagen. Der Zugang zum See und eine hochwertige Nutzung und Gestaltung des Ufers wurden als nicht prioritär betrachtet. Bereits früh wurde jedoch die trennende Wirkung der Werft und des Seeverlads und Kieshandels (SEEKAG) erkannt und wiederholt deren Verlegung diskutiert. Auch sonst fanden rege Diskussionen zur zukünftigen Entwicklung des Tribschenmoos statt: Im Stadtbauplan von 1897 war für das Tribschenmoos ein Wohngebiet vorgesehen, 1905 ein Stadtpark, ab 1933 wurden industriefreundliche Pläne verfolgt. Seit Beginn des 21. Jahrhunderts hat sich jedoch das Gebiet Tribschen zu einem beliebten zentrumsnahen Stadtquartier für Wohnen und Arbeiten entwickelt. 2006 entstand beispielsweise die Tribschenstadt und 2011 die Wohnüberbauung Citybay, welche den Charakter des Quartiers von einem reinen Gewerbe- hin zu einem Mischnutzungsgebiet veränderten.

3.2 Umwelt

Natur- und Gewässerschutz

Das linke Seeufer und die angrenzenden ufernahen Bereiche zwischen Bahnhofplatz und Tribschenhorn zeichnen sich unter ökologischen und landschaftlichen Gesichtspunkten zunächst durch ihre grosse Heterogenität aus. Stark verbaute, naturferne Uferabschnitte mit landseitig angrenzenden intensiv genutzten, mehrheitlich versiegelten Freiflächen (z. B. Bahnhofplatz–KKL, technischer Sporn, Segelboothafen Tribschenhorn) stehen einzelnen naturnäheren, ökologisch wertvollen Abschnitten (z. B. Brutinseln Alpenquai, Ufeschötti-Südufer, Tribschenhorn) gegenüber.

Zusammenhängende Uferabschnitte mit grösserem ökologischem und landschaftlichem Wert sind mehrheitlich über den Zonenplan entweder als Uferschutzzonen (z. B. Inseli, N- und E-Ufer; Ufeschötti S-Ufer, Ufer Kantonsschule Alpenquai, Tribschenhorn) oder als Naturschutzzonen (Brutinseln Alpenquai) gesichert. Bei den Brutinseln Alpenquai handelt es sich um zwei 1982 in der Tribschenhornbucht künstlich geschüttete Schilfinseln mit vorgelagerter Kiesinsel und einem Schutzwall. Die Inseln sind der wichtigste Brutplatz für Wasser- und Sumpfvögel in der Luzerner Bucht. Ufernahe Schilf- und Röhrichtbestände, die noch im 19. Jahrhundert grossflächig am ganzen linken Seeufer vorherrschten, sind heute der wichtigste Mangellebensraum in der Luzerner Bucht.

Die Uferschutzzonen wurden standardmässig mit einer Breite von 10 m see- und landseitig ausgedehnt. Von besonderem ökologischem Wert ist die gesamte an das Seeufer angrenzende Flachwasserzone. Die Flachwasserzone der Luzerner Bucht ist die bedeutendste im gesamten Vierwaldstättersee. Sie zeichnet sich durch eine sehr wertvolle Unterwasservegetation mit Vorkommen seltener und gefährdeter Armelechteraalgarten, Laichkräuter und anderer submerser Wasserpflanzen aus. Dank der vielfältigen Unterwasservegetation hat sich die Luzerner Bucht zudem zu einem überregional bedeutenden Wasservogelrast- und -überwinterungsgebiet (z. B. Kolbenente) entwickelt und ist ein wichtiger Lebensraum für Fische und Grossmuscheln.

Schüttungen im Bereich der Ufer- und Flachwasserzone sind praktisch nur im Zusammenhang mit ökologischen Aufwertungen denkbar. In den an die Uferzone angrenzenden Park- und Grünanlagen sind unter ökologischen Gesichtspunkten vor allem Bereiche mit einem vielfältigen und öko-

logisch wertvollen Baumbestand (z. B. Ufeschöttli, Inseli, Park- und Grünanlagen bei der Kantonsschule Alpenquai) oder anderen naturnah gestalteten Flächen (z. B. weite Teile der Umgebung der Kantonsschule Alpenquai) hervorzuheben. Im Bereich der Kantonsschule Alpenquai bestehen mehrere kleinere Amphibienweiher (v. a. Grasfrosch-, Erdkröten- und Bergmolchvorkommen). Die Gleisanlagen im näheren Umfeld des technischen Sporns sind ein Lebensraum für seltene Pionier- und Ruderalarten.

Unmittelbar südlich angrenzend an den Planungssperimeter liegt der bewaldete Nordhang des Tribschenhorns. Der als Naturschutzzone ausgeschiedene, sehr wertvolle, alt- und totholzreiche Laubwaldbestand begleitet das weitgehend naturbelassene felsige Steilufer des Tribschenhorns. Dank der Naturnähe und zahlreichen, in den See gestürzten Raubäumen ist dieser Bereich von besonderem Wert als Lebensraum für Fische sowie als Ruhe- und Brutplatz für Wasservögel. Die im Rahmen der letzten BZO-Revision geplante Unterschutzstellung der Tribschenhornbucht scheiterte am Widerstand bzw. an Einsprachen von Wassersport-Interessensgruppierungen (v. a. Motor- und Segelbootvereine).



Abb. 9: Naturschutzfachliche Planungsgrundlage für die BZO-Revision 2013: Die Uferschutzzonen und die dem See überlagerte Naturschutzzone Brutinseln Alpenquai sind im Zonenplan verankert; auf die Naturschutzzone Tribschenhornbucht wurde wegen zahlreicher Einsprachen verzichtet.

Wichtige aktuelle Planungsgrundlagen für die ökologische Entwicklung der Seeufer sind der B+A 25/2018: «Biodiversitätsförderung Stadt Luzern. Biodiversitätskonzept. Sonderkredit für Biodiversitätsförderung» und die zurzeit in Erarbeitung befindliche «Strategische Revitalisierungsplanung Seeufer». Letztere bezeichnet die prioritär aufzuwertenden Seeuferabschnitte und wird bis 2022/23 vorliegen.

Stadtklima

Der Klimawandel ist in der Stadt Luzern bereits heute spür- und nachweisbar. Im Vergleich zur vorindustriellen Zeit ist die durchschnittliche Lufttemperatur um zirka 2° C angestiegen. Seit 1960 haben die Anzahl Hitzetage (Maximaltemperatur $\geq 30^\circ\text{C}$) von 2 auf 12 und die Anzahl Tage mit starken Niederschlägen (Tagesniederschlag $\geq 20\text{ mm}$) von 10 auf 15 zugenommen. Gemäss den Klimaszenarien des Bundes wird bis im Jahr 2060 die durchschnittliche Sommertemperatur um weitere rund 2,5° C zunehmen, und es ist mit 17 bis 22 Hitzetagen zu rechnen. Gleichzeitig werden die Sommer trockener und Starkniederschläge häufiger bzw. intensiver.

Der städtische Raum ist vor dem Hintergrund dieser Entwicklung mit besonderen Risiken konfrontiert. Die dichte Bebauung führt gegenüber dem Umland zu einer stärkeren Wärmeabsorption, eingeschränkter Durchlüftung und reduzierter Verdunstungskälte. In der Summe spricht man vom Wärmeinseleffekt, welcher die städtische Bevölkerung zusätzlich belastet. Starkniederschläge wiederum können wegen des hohen Versiegelungsgrades des Bodens zu hohen oberflächlichen Wasserabflüssen führen und zu Schäden an konzentriert vorhandenen Gebäuden und Infrastrukturen führen.

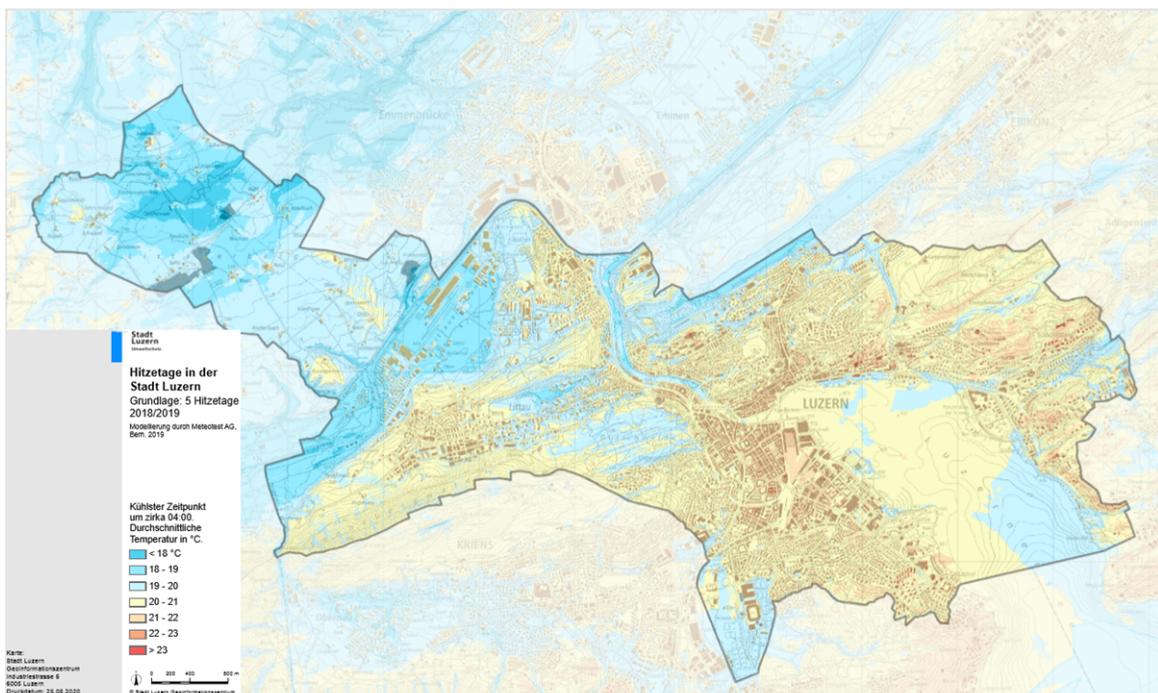


Abb. 10: Hitzetage in der Stadt Luzern. Kühlster Zeitpunkt um zirka 4 Uhr morgens.

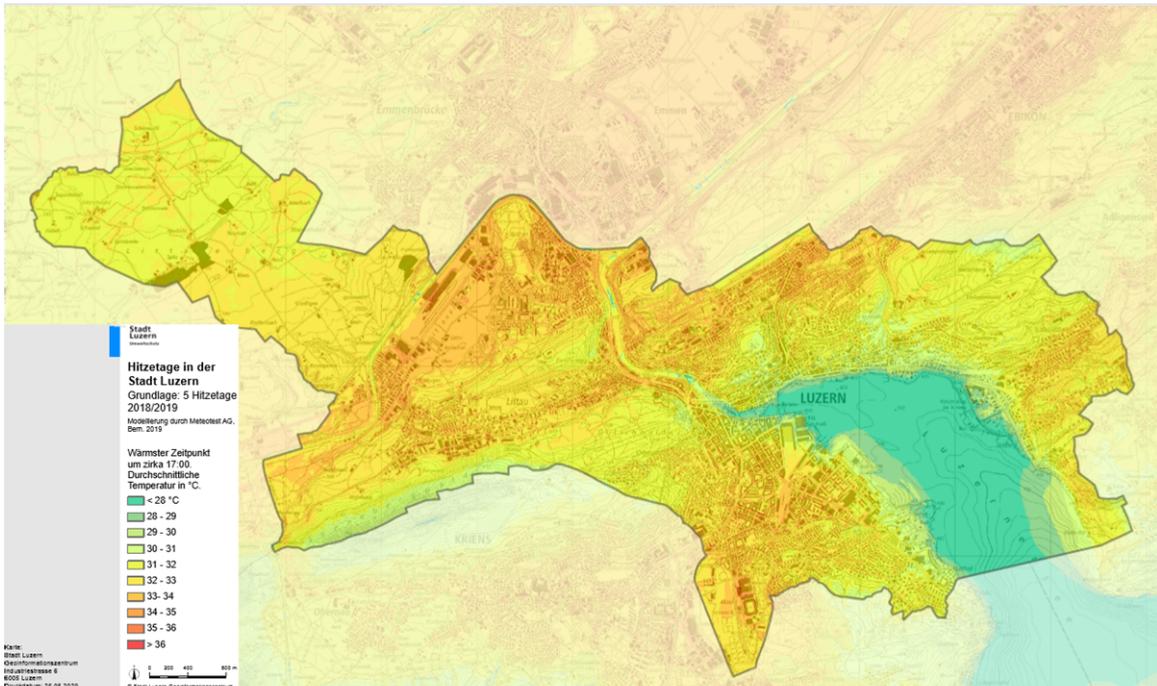


Abb. 11: Hitzetage in der Stadt Luzern. Wärmster Zeitpunkt um zirka 17 Uhr nachmittags

Der [B+A 10/2020](#): «Klimaanpassungsstrategie der Stadt Luzern. Massnahmen zur Anpassung an den Klimawandel (Klimaadaptation)» vom 1. April 2020 bezeichnet für die Stadt Luzern die Risiken und Chancen des Klimawandels und leitet in den wichtigsten Handlungsfeldern geeignete Anpassungsmassnahmen ab. Unter zukünftigen klimatischen Verhältnissen sind kühle Stadträume für das Wohlbefinden der einheimischen Bevölkerung und der auswärtigen Gäste von wachsender Bedeutung. Die Planung bzw. Gestaltung des linken Seeufers ist diesbezüglich für die Stadt Luzern eine einmalige Chance, die es unbedingt zu nutzen gilt, zumal das linke Seeufer direkt von der frischen Seeluft profitiert und durch geeignete Bauweise/Gebäudeanordnung auch die dahinterliegenden Quartiere davon profitieren können.

Als Grundlage für die Planungsarbeiten wird für das Stadtgebiet eine mikroklimatische Analyse der Hitzebelastung und der Durchlüftungssituation durchgeführt. Mit dem zugrunde liegenden Klimamodell können die Auswirkungen verschiedener Gestaltungsvarianten auf das Stadtklima gerechnet werden.

3.3 Freiraum

Teile des Tribschenquartiers sind gemäss Freiraumanalyse aus dem Jahr 2017 mit Freiraum unterversorgt. Die Stadt verfolgt als Richtgrösse im Raumentwicklungskonzept 2018, dass pro Kopf mindestens 8 m² öffentlicher Freiraum oder mehr als 30 m² privater Freiraum zur Verfügung stehen sollen. Die kombinierte Betrachtung von Gebieten mit einer hohen Versiegelung und einer hohen Bevölkerungsdichte weist zudem darauf hin, dass insbesondere rund um den Bahnhof eine grosse Anzahl der Bewohner/innen von Hitzeinseln betroffen sind. Die Freiraumanalyse empfiehlt für das linke Seeufer u. a.:

- eine attraktivere Achse Werkhofstrasse als Zugang zum See (Grünzug, öffentlicher Raum, publikumsorientierte EG-Nutzung);
- die Aufwertung der Schulanlagen für öffentliche Erholung;
- die Aufwertung und Begrünung der Parkieranlagen, welche grossflächige Areale an teilweise guten Lagen belegen und oft versiegelt, nicht beschattet sind und dadurch zur Überhitzung beitragen;
- die Lebensbedingungen der Bäume zu optimieren (Belastung des Wurzelraums durch Parkierung reduzieren);
- die Freilegung von Sichtachsen.

Öffentliche Freiräume wie das Inseli, der Europaplatz und die Ufeschöttli bieten bereits heute hohe Aufenthaltsqualität, sind aber auch stark genutzt. Der Bahnhofplatz hingegen kann die vorhandenen Potenziale der Aufenthaltsqualität noch nicht ausschöpfen, da die Gebiete rund um den Bahnhof stark durch den Verkehr dominiert sind.

Zurzeit gibt es in den Park- und Grünanlagen entlang des linken Seeufers nur beschränkte Spielmöglichkeiten für Kinder. Öffentliche Spielplätze befinden sich im Quartier beim Inseli und auf dem Tribschenhorn beim Richard Wagner Museum. Die Angebote sind jedoch nicht mehr zeitgemäss. Es besteht Bedarf an Attraktivierung und einem Ausbau der Spielmöglichkeiten.

Sicherheit im öffentlichen Raum

Das linke Seeufer – vom Europaplatz bis ins Tribschenquartier – wird gerade abends und nachts an den Wochenenden intensiv genutzt. Der Europaplatz, die Uni-Vorzone und das Inseli sind Treffpunkte für verschiedenste Gruppierungen, meist um sich auf den Ausgang in den Clubs und Bars einzustimmen oder als alternative Ausgangsorte. Die städtische Arbeitsgruppe Sicherheit und der Runde Tisch Europaplatz nehmen sich dieser Themen an. Alle involvierten Institutionen leisten in ihrem Fachbereich wichtige Beiträge zur Beruhigung der Situation. Die Arbeitsgruppe nimmt monatlich eine Lageanalyse dieser Brennpunkte vor und kann so bei Nutzungsveränderungen schnell reagieren.

Durch den Einbezug der Erkenntnisse aus der städtebaulichen Kriminalprävention lassen sich viele Brennpunkte bereits in der Planungsphase entschärfen. Zu verhindern sind verwinkelte Zugänge zu den Freiräumen, schlecht ausgeleuchtete Parkanlagen und Wege. Auch ist die Positionierung von Sitzgelegenheiten von Relevanz: Je nach Einsicht der Sitzbänke, sind diese mehr oder weniger von Vandalismus betroffen.

Die intensive Nutzung der Ufschötti in den Sommermonaten führt seit vielen Jahren regelmässig zu Klagen aus den angrenzenden Wohnquartieren. Die Anwohner stören sich insbesondere am Lärm, verursacht durch Personen, die die Ufschötti auch in den Nachtstunden nutzen, und an den vom Grillieren verursachten Rauch- und Geruchsimmissionen. Umweltrechtlich sind diese Immissionen wenig relevant, stellen für die betroffenen Anwohnenden aber dennoch eine Beeinträchtigung ihrer Wohnqualität dar. Zur Entschärfung der Situation wurden in der Vergangenheit verschiedene Massnahmen umgesetzt, unter anderem eine öffentlich kommunizierte Empfehlung, im siedlungsnahen, südlichen Teil der Ufschötti nicht mehr zu grillieren. Zudem hat man in den anderen Bereichen der Ufschötti Stellen gekennzeichnet (Betonplatten in Wiese eingelassen), wo das Grillieren empfohlen ist. Zur allgemeinen Sicherheit sind Patrouillen der SIP, einer privaten Sicherheitsfirma (im Auftrag der SIP) und der Polizei regelmässig im Gebiet Inseli–Ufschötti–Alpenquai unterwegs.

Neben den Immissionen aus der Freizeitnutzung werden je nach Ausgestaltung der künftigen Wohnbauten auch Lärmimmissionen aus Ein- und Ausfahrten der Tiefgaragen relevant sein.

3.4 Strassen- und Wegnetz

Das Erschliessungssystem für das linke Seeufer ist vielfältig. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird über die Tribschenstrasse, dann über die Werkhofstrasse an den Alpenquai geleitet. Seitliche Quartierserschliessungsstrassen vervollständigen das Netz. Der Veloverkehr wird primär auf den gleichen Strassen geführt wie der MIV, wobei die Anbindung an übergeordnete Velowege nur teilweise vorhanden ist. Der Fussverkehr bewegt sich ebenfalls auf den Hauptachsen, hat aber innerhalb des Quartiers diverse Quartierwege zur Verfügung.

Fuss- und Veloverkehr

Die Orientierung für den Langsamverkehr ist entlang des Sees und im Quartier teilweise schwierig, und Anknüpfungspunkte, insbesondere in Richtung Tribschenhorn, fehlen. Der Weg entlang des linken Seeufers ist die wichtigste Erschliessungsachse, z. B. für das Inseli oder die Ufschötti. Zudem ist die Wegverbindung eine beliebte Strecke für einen gemütlichen Spaziergang ins Grüne und entlang des Wassers. Auch in städtischer Hinsicht ist dieser Weg entlang der Seepromenade ein wichtiges Verbindungselement zwischen Europaplatz und Tribschenhorn.

Neben der wichtigen Längsverbindung entlang des linken Seeufers sind bereits heute einige Querverbindungen zwischen Tribschenstrasse und Seeufer vorhanden. Diese Verbindungen gewährleisten eine gute Erreichbarkeit des Seeufers, auch aus den umliegenden Stadtteilen. Trotz den teils grossen Bauvolumen ist das Quartier für den Fuss- und Veloverkehr verhältnismässig durchlässig und gut erreichbar.

Öffentlicher Verkehr

Das Tribschenquartier ist durch die Linien 4, 6, 7, 8 und 21 und dank der attraktiven Lage direkt angrenzend an den Bahnhof Luzern mit einem hochwertigen Angebot erschlossen. Die Tribschenstrasse sowie das Bahnhofumfeld bis zur Werft verfügen über eine sehr gute Erschliessung (gemäss ÖV-Güteklassen ARE). Das Gebiet zwischen Landenbergstrasse und Seeufer verfügt durch die Nähe zum Bahnhof und die starke ÖV-Achse entlang der Tribschenstrasse über eine

gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Als wichtiges Naherholungsgebiet verfügt die Ufshötti (teilweise) nur über eine mittelmässige Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr.

Für das Quartier bestehen trotz der guten Erschliessung Ideen für neue Buslinien ins Quartier. Eine dieser Ideen basiert auf den Planungen einer neuen Tangentiallinie 11/15 mit einer möglichen Wendehaltestelle im Gebiet Tribtschen, eine andere Idee ist es, eine städtische Linie über den Hauptbahnhof und das Inseli ins Tribtschenquartier als Durchmesserlinie zu verlängern.

In der Erschliessungsstudie wurde festgehalten, dass momentan weder vonseiten Stadt noch vonseiten Verkehrsbetriebe Luzern (vbl) die konkrete Absicht besteht, eine Buslinie ins/durch das Quartier zu führen. Eine Buslinie ins/durchs Quartier soll mit den Ergebnissen des Entwicklungskonzepts aber auch deshalb kompatibel sein, weil insbesondere die Testplanung zum Durchgangsbahnhof dies ausdrücklich empfiehlt (siehe auch Kapitel 3.7). Der für die Planung und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zuständige Verkehrsverbund wird dies im Rahmen seiner Planung «Bus 2040» prüfen.

Motorisierter Individualverkehr

Beim Inseliquai verkehren aktuell gemäss Auswertung der Lichtsignalanlage (LSA) rund 4'000 Fahrzeuge pro Tag (in beide Richtungen). Über den Bahnhofplatz verkehren gemäss Verkehrsmodell rund 11'000 Fahrzeuge pro Tag (in beide Richtungen). Der Bundesplatz gehört mit seinen rund 30'000 Fahrzeugen pro Tag (im Gesamtquerschnitt) zu den meistbelasteten Knoten im Stadtgebiet und hat in den Hauptverkehrszeiten seine Kapazitätsgrenze erreicht. Als wichtigster Zugang ins Quartier aus allen Himmelsrichtungen gilt die Werkhofstrasse. Auf der Landenbergstrasse (Höhe Cécile-Lauber-Gasse) wurde eine Durchfahrtsperre für den MIV erstellt. Damit wird der Schleichverkehr über das Inseli von Süden verhindert.

3.5 Siedlungs- und Baustruktur

Das Gebiet zwischen Kapellbrücke und Wartegrippe war bis Mitte des 19. Jahrhunderts sumpfiges Riedland. Baulich geprägt haben das Gebiet Anlagen des Transports wie diejenigen für die Eisenbahn und die Schifffahrt sowie Industriebauten. Infolge der Erschliessung der Stadt durch die Eisenbahn und den Centralbahnhof von 1859 entstanden einzelne Bauten am linken Seeufer wie die Dampfschiffwerft und der Brünigbahnhof (1889–1894). Mit der Abdrehung des Centralbahnhofs 1894–1897 wurde das gewerbliche Frohburgquartier vom Hirschmattquartier abgeschnitten. Der Bebauungsplan von Armin Meili von 1933 prägt das Quartier im 20. Jahrhundert. Nach dem Zweiten Weltkrieg begann der Umbau des Quartiers und bemerkenswerte Neubauten entstanden: 1947 das Büro und Fabrikgebäude der Schurter AG an der Werkhofstrasse, 1960–1967 die Schulanlage Kantonsschule Alpenquai. Das denkmalpflegerisch wertvolle Ensemble der Kantonsschule Alpenquai wird von der Ortsbildschutzzone B (BZR Art. 15 und 17) überlagert. Entlang der Tribtschenstrasse entstanden beachtenswerte Gebäude wie zum Beispiel die vbl-Waschanlage von 1958, die Tribüne des Fussballstadions von 1962/64 sowie das Gewerbegebäude an der Tribtschenstrasse 51 von 1933.

Anlässlich des Eidgenössischen Schützenfestes bekam die linksufrige Quaianlage mit der Festhalle (1901–1931), dem späteren Kriegs- und Friedensmuseum neben dem Bahnhof, einen

städtebaulichen Eckpunkt. Dieser städtebauliche Eckpunkt erhielt mit dem Kunst- und Kongresszentrum KKH von Armin Meili ab 1933 und dem erhaltenen Wagenbachbrunnen ein neues Gesicht und wurde mit dem neuen Kultur- und Kongresszentrum KKL von Jean Nouvel (Baujahre 1996–2000) noch einmal überformt. Ausserdem prägen heute zahlreiche denkmalpflegerisch wertvolle Objekte der Schifffahrt das linke Seeufer. So stehen nicht nur viele Dampfschiffe unter kantonalem und eidgenössischem Schutz, sondern auch die Landungsbrücken 1 und 2.

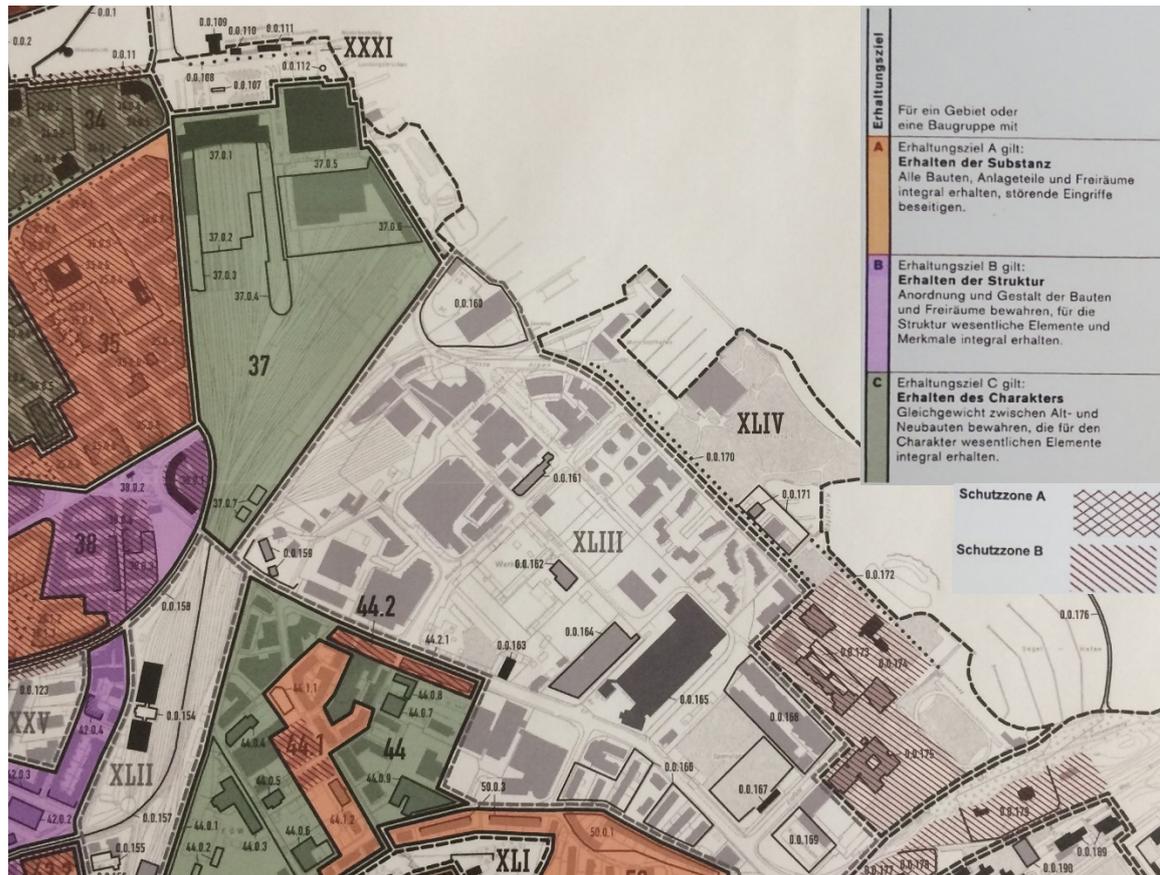


Abb. 12: Auszug aus dem Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS)

Das Tribschenquartier hat sich in den letzten Jahren teilweise etwas zusammenhangslos entwickelt. Jede Arealentwicklung wurde in sich isoliert betrachtet. Mit dem Entscheid der Stadt Luzern, den Werkhof zu verlegen, wurde die heutige Tribschenstadt ermöglicht. In der Tribschenstadt gibt es seit 2004 bzw. 2006 rund 600 Wohnungen, Ateliers und Büroräumlichkeiten. 87 davon gehören zur gemeinnützigen Wohnbaugenossenschaft abl. Im näheren Umfeld des Bahnhofs entstanden unter anderem das Lakefront Center und die Citybay. Die Citybay wurde zwischen 2009 und 2011 realisiert und liegt auf dem Gebiet des früheren Güterbahnhofs. Der Bau musste mit über 600 Pfählen gesichert werden. Im Tribschenquartier ist der Durchgrünungsgrad zwar hoch, jedoch sind die Quartierräume oft privat oder halbprivat ausgerichtet. Schulen und Sportanlagen sind ein wichtiger Teil des Quartiers und tragen massgeblich zum prägenden, offenen Charakter des Tribschenquartiers bei. Auch die wasserbezogenen Betriebe wie die SGV, die Schiffswerft und die SEEKAG sind einzigartige Identitätsträger mit industriellem Charakter am

linken Seeufer. Sie beanspruchen mit ihrer Monofunktion aber auch grosse Bereiche des Ufers, die für die Öffentlichkeit nicht nutzbar sind. Auch die Werkhof- und die Landenbergstrasse haben wenig Erdgeschossnutzungen und daher wenig Öffentlichkeitscharakter.

Die geplante Überbauung Rösslimatt schafft neues Potenzial, auch hinsichtlich Öffentlichkeit. Mit dem Gestaltungsplan Rösslimatt wurde eine erste Etappe zur Entwicklung des Gebiets südöstlich des Bahnhofs initiiert. Die SBB hat im Jahr 2013 in enger Zusammenarbeit mit der Stadt einen Studienauftrag im Einladungsverfahren über das gesamte Areal inkl. Gleisflächen erarbeiten lassen. Vorgesehen ist ein urbaner, ausgewogener Nutzungsmix mit Arbeiten und Wohnen, wobei 45 bis 55 Prozent der Geschossflächen über das gesamte Gebiet für Wohnnutzungen vorgesehen sind. Als erster Hauptmieter ist die Hochschule Luzern bekannt, welche ab 2025 rund 16'000 m² beziehen wird. Zudem zieht das Pharmaunternehmen MSD in eines der Gebäude in der Rösslimatt. Langfristig sollen nach Freigabe des Gleisfelds im Zusammenhang mit dem Durchgangsbahnhof vermehrt Wohnnutzungen hinzukommen und so ein durchmischtes und lebendiges Quartier entstehen.

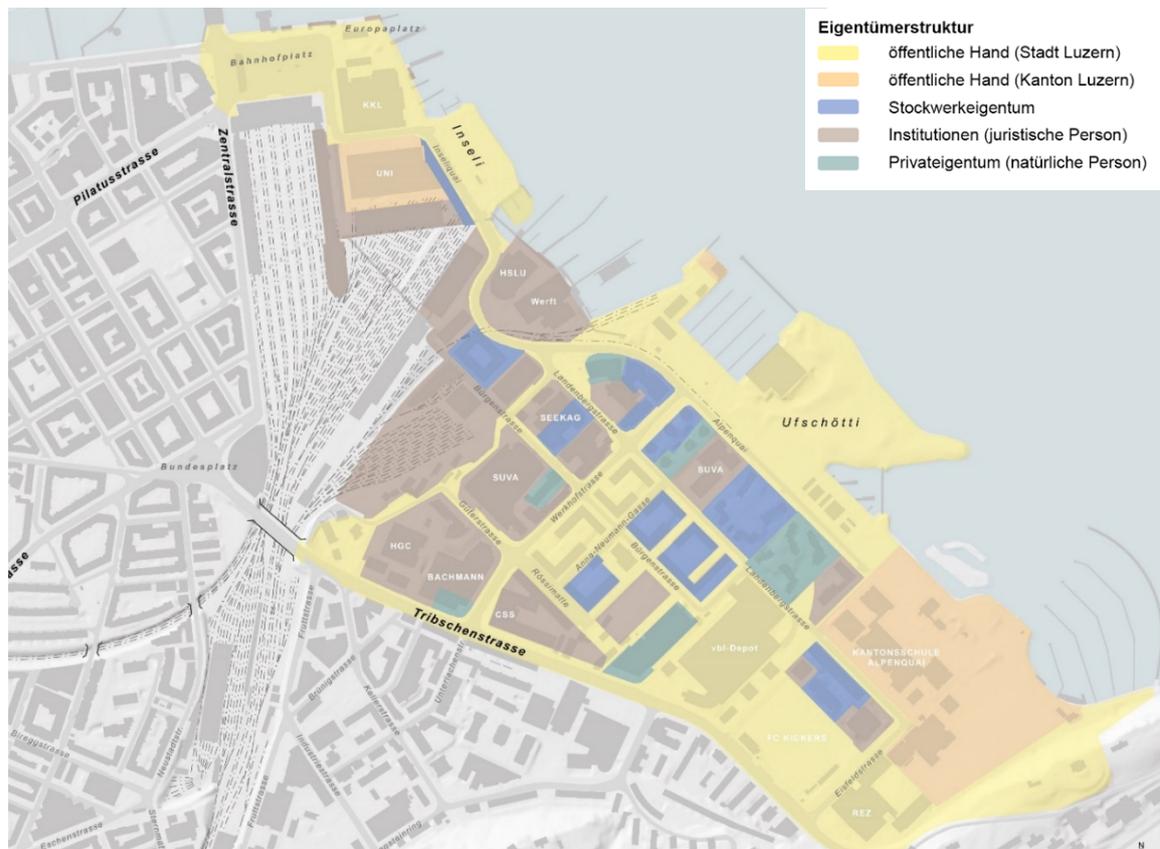


Abb. 13: Eigentumsverhältnisse am linken Seeufer

Die Eigentumsverhältnisse spielen für die Einschätzung des baulichen Potenzials eine grosse Rolle. Wie Abb. 13 zeigt, gehören grosse Bereiche der öffentlichen Hand (Stadt und Kanton Luzern). Einige Parzellen sind dabei mittels Baurechtsverträgen an weitere Akteure abgegeben,

was die öffentliche Zugänglichkeit, insbesondere beim technischen Sporn und den Ruder- und Kanuclubs, einschränkt.

3.6 Sozialräumliche Gegebenheiten

Die Bevölkerung des linken Seeufers ist divers. Im Quartier Unterlachen/Tribschen lebten im Jahr 2018 rund 4'160 Personen und es gibt rund 8'000 Arbeitsplätze (VZÄ). Die grössten Arbeitsgeber umfassen dabei unter anderem die Hochschule, PH und Universität Luzern, CSS Versicherung, Suva, SGV Holding und Schurter Holding. Die Bevölkerungsdichte ist im Vergleich mit den anderen Innenstadtquartieren mit rund 45 Personen pro Hektar eher gering (Altstadt/Wey: 61 P/ha, Bruch/Gibraltar: 130 P/ha, Hirschmatt/Kleinstadt: 57 P/ha, Neustadt/Voltastrasse: 194 P/ha) (BfS STATPOP, Stadt Luzern Geoinformationszentrum).

Der Anteil der ausländischen Bevölkerung ist im Quartier Unterlachen/Tribschen mit rund 16 Prozent im Vergleich mit der Gesamtstadt (24 Prozent) unterdurchschnittlich. Des Weiteren befinden sich mehr als zwei Drittel der Anwohnenden des Quartiers in einem Alter zwischen 20 und 64 Jahren, womit dieser Anteil höher als im gesamtstädtischen Durchschnitt (64 Prozent), aber gleichzeitig tiefer als in den anderen Quartieren der Innenstadt liegt (das Quartier Hirschmatt/Kleinstadt weist dabei mit über 83 Prozent den höchsten Bevölkerungsanteil in dieser Altersklasse auf). Im Gegenzug dazu machen Kinder und Jugendliche bis 19 Jahre im Quartier Unterlachen/Tribschen mit rund 12 Prozent einen vergleichsweise geringen Anteil an der Quartierbevölkerung aus (Vergleich Anteil Gesamtstadt: 16 Prozent).

Im Quartier Unterlachen/Tribschen sind bereits vielfältige Bildungs-, Sport-, Kultur- und Freizeitangebote vorhanden. So befinden sich neben der Kantonsschule Alpenquai auch die Sekundarschule Tribschen sowie die zwei Kindergärten Tribschenstadt I und II im Quartier. Neben den meist an Bildungsstandorte angebundene Sportplätzen ist das Stadion der Tribschen Kickers als weitere wichtige Sportinfrastruktur hervorzuheben.

Wichtige Kulturangebote sind das Kultur- und Kongresszentrum Luzern (KKL) direkt neben dem Hauptbahnhof Luzern sowie das Richard Wagner Museum auf dem Tribschenhorn. Hinzu kommen das Jugendkulturhaus Treibhaus, der Theaterpavillon (Kulturhaus für Theater, Musik und Tanz) und der interkulturelle Treffpunkt Lily Centre. In diesen und weiteren Institutionen werden auch Quartierräume mit unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten zur Vermietung angeboten. Mit der Pfliegewohngruppe Tribschen betreibt die Viva Luzern AG an der Werkhofstrasse ein spezifisches Wohnangebot für ältere Menschen mit vielfältigen Pflege-, Gesundheits- sowie weiteren wohnergänzenden Angeboten.

3.7 Durchgangsbahnhof Luzern

Das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) besteht aus einem Tiefbahnhof mit vier Gleisen, der unterirdischen doppelspurigen Zu- und Wegfahrt ab Ebikon (Dreilindentunnel) und einer ebenfalls unterirdischen Zu- und Wegfahrt nach Heimbach (Neustadttunnel). Die Durchmesserlinie verbindet die Achsen Basel/Bern–Luzern und Luzern–Tessin/Zürich und schafft attraktivere Verbindungen über Luzern. Zudem wird erst mit dem DBL ein leistungsfähiges und attraktiveres S-Bahn-System für die Zentralschweiz möglich, da die Kapazität des Knotens Luzern ausgebaut werden kann.

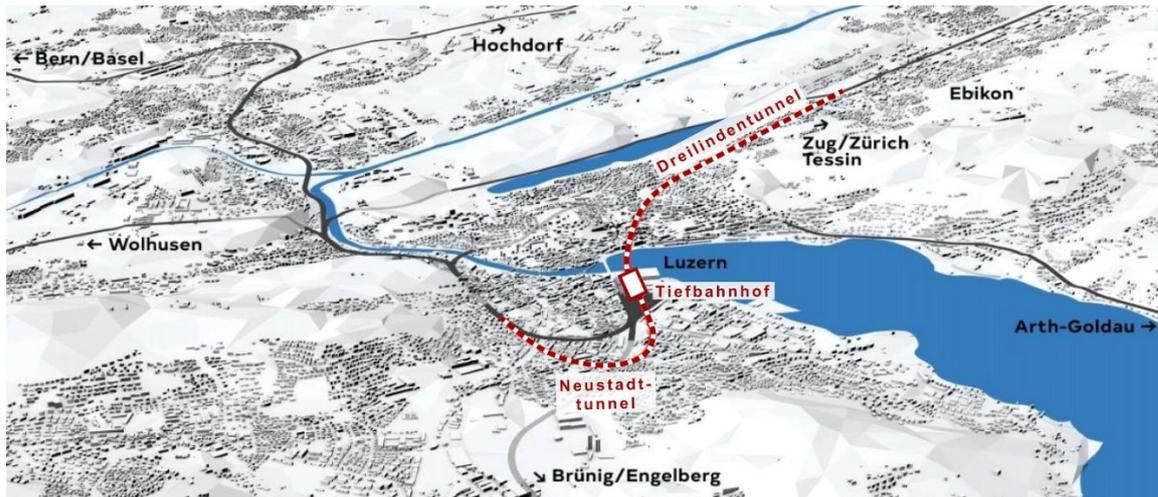


Abb. 14: Geplante Linienführung (rot)

Mit dem DBL wird die Kapazität des Bahnhofs Luzern markant erhöht und die Reisezeiten teils deutlich verkürzt. Dies ermöglicht einen signifikanten Ausbau des Angebots im Fern- als auch im S-Bahn-Verkehr (Fernverkehr: Viertelstundentakt Luzern–Zürich, Halbstundentakt auf der Nord-Süd-Achse, Halbstundentakt nach Bern). Daher wird mit einer deutlich höheren Fahrgastfrequenz gerechnet. Nach heutigen Prognosen wird von einer Verdoppelung der Zahlen aus dem Jahr 2012 ausgegangen. Das heisst, langfristig ist mit bis zu 180'000 Ein- und Aussteigern und rund 140'000 Shopping-Besuchern pro Tag zu rechnen. Diese Personenfrequenzen müssen mit entsprechenden Mobilitätsangeboten aufgefangen werden, was die Neugestaltung der Verkehrsströme und eine Veränderung des derzeitigen Modalsplits hin zu einer Stärkung des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs bedarf, da das städtische Verkehrssystem bereits heute an seiner Kapazitätsgrenze angelangt ist.

Der Terminplan des Gesamtprojekts DBL sieht eine Realisierung bis 2040 vor, nach vorgängiger 10-jähriger Bauzeit. In den Jahren 2021 und 2022 wird das Vorprojekt Tiefbahnhof aus dem Jahr 2013 aktualisiert. Voraussichtlich 2026 wird die Botschaft zum Ausbauschnitt 2040 im eidgenössischen Parlament behandelt und entschieden, ob der Durchgangsbahnhof Luzern kommen wird oder nicht.

Im Jahr 2020 hat die Stadt eine Testplanung mit drei interdisziplinären Planungsteams durchgeführt, um eine Vorstellung zu entwickeln, wie der Raum Bahnhof und Umgebung im Jahr 2040 plus

funktionieren könnte und welche Elemente wichtig sind, um die lange Bauzeit möglichst stadtvträglich abzuwickeln. Basierend auf den Entwürfen der drei Teams hat ein Beurteilungsgremium Empfehlungen und sieben Grundsätze formuliert, die in den weiteren Planungsarbeiten berücksichtigt werden sollen. Die Resultate der Testplanung sowie die fachlichen Erkenntnisse und Empfehlungen des Beurteilungsgremiums sind in einem [Schlussbericht](#) zusammengefasst. Zentrale Erkenntnisse aus der Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsräum 2040» für die Entwicklung entlang des linken Seeufers sind die grosse Bedeutung des Inselis als wichtiger Freiraum, speziell während der Bauphase des Durchgangsbahnhofs, sowie die Anordnung der Haltekanten von Bussen/Reisecars und deren Warteräumen, während des Zeitraums der Bauphase, wenn der Bahnhofplatz für den Bau des Durchgangsbahnhofs in Anspruch genommen wird. Das vorliegende Entwicklungskonzept linkes Seeufer ist daher mit dem Projekt Durchgangsbahnhof eng abzustimmen; zusätzliche Nutzungskonflikte, aber auch Präjudizen sind zu vermeiden. Gleichwohl ist zu berücksichtigen, dass die Zeiträume der Entwicklungen unterschiedlich sind und auch in den nächsten Jahren grosse Bedürfnisse an diesen Raum bestehen, die nicht einfach negiert werden sollen und können.

4 Ergebnisse der Testplanung

Zur langfristigen Entwicklung des linken Seeufers wurde eine einstufige Testplanung im selektiven Verfahren in Anlehnung an die SIA-Testplanung, Wegleitung zur Ordnung SIA (Ausgabe 2018), durchgeführt. Die Testplanung eignet sich als Verfahren dann, wenn es sich um komplexe Fragestellungen handelt, die von interdisziplinären Teams bearbeitet werden müssen. Dabei geht es darum, verschiedene konzeptionelle Zukunftsbilder zu entwickeln. Das Verfahren wurde von einem ebenfalls interdisziplinären Beurteilungsgremium begleitet, welches den Teams an zwei Zwischenpräsentationen und einer Schlusspräsentation Rückmeldungen für die weitere Bearbeitung gegeben hat. Im Vordergrund stand ein gemeinsamer Lernprozess. Der Schlussbericht der Testplanung beinhaltet entsprechend kein fertiges Projekt, sondern lediglich fachliche Erkenntnisse und Empfehlungen.

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.

Im Folgenden soll kurz ein Überblick über die Arbeiten der drei Teams und die Ergebnisse der Testplanung gegeben werden. Die Zusammenfassung erfolgt entlang der Teilräume des linken Seeufers mit einem klaren Fokus auf die Freiräume.

4.1 Räumliches Verständnis

Die Teams Freiraumarchitektur und Studio Vulkan lesen das linke Seeufer als eine Abfolge von verschiedenen genutzten und gestalteten Räumen als eine Art Mosaik. Das Team Freiraumarchitektur sieht das linke Seeufer als Abfolge von Hafenuai (vom Bahnhofplatz zum Motorboothafenareal) und Park am See (Ufschöttli bis Areal der Kantonsschule Alpenquai) mit dem Abschluss des linken Seeufers durch den Tribschenhornpark. Das Team Studio Vulkan sieht eine Abfolge von Seeuferabschnitten, welche geprägt sind durch die Quartierteile, die dahinterliegen. Die verschiedenen Bereiche wurden eingeteilt in ein Stadtufer für alle (Bahnhofplatz bis Inseli), Hafenatmosphäre (Werftsteg und Werft bis und mit technischer Sporn und «Werftplatz»), Freizeit und Sport (Ufschöttli und Clubhäuser) und in einen Bereich Rückzug und Nische (Areal der Kantonsschule und Segelboothafen) (vgl. Abb. 15).

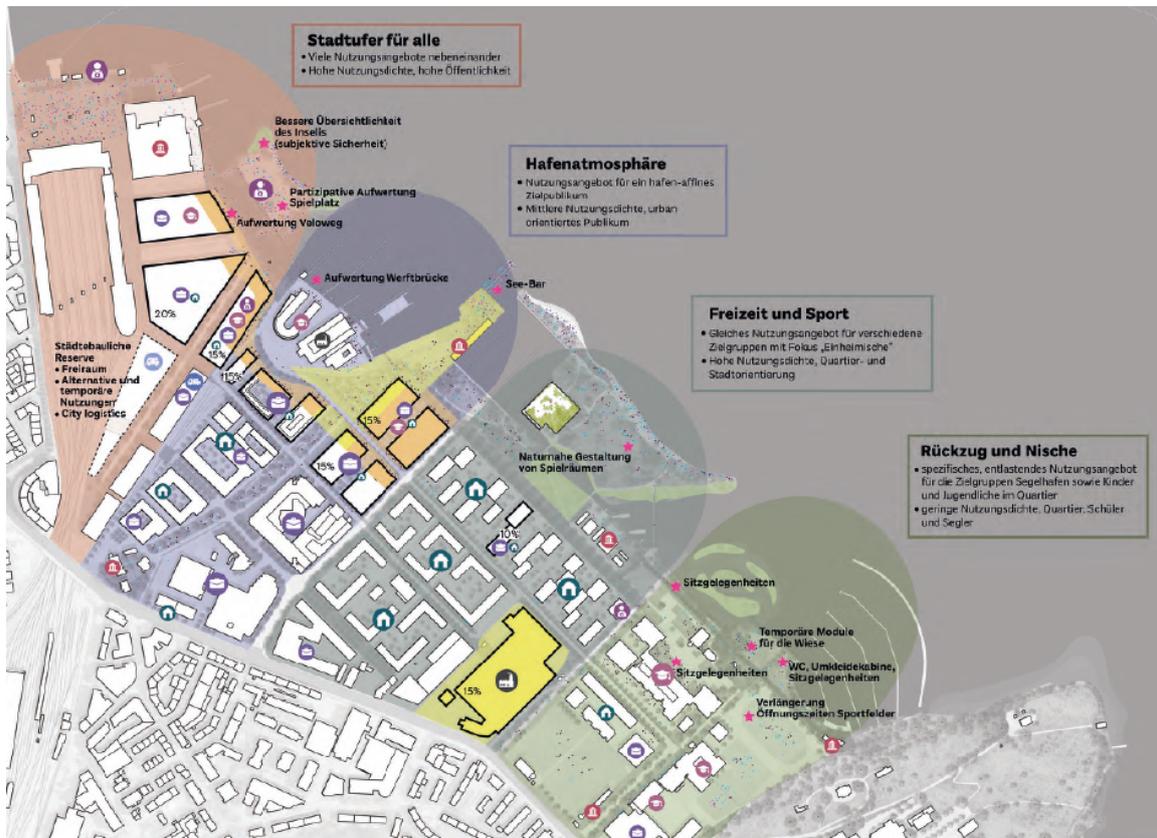


Abb. 15: Teamvorschlag: Das linke Seeufer als Abfolge von vier verschieden geprägten und genutzten Räumen, geprägt durch die Nutzungen des jeweiligen Quartierabschnitts dahinter

Das Team Freiraumarchitektur hat zudem das Tribschenquartier als Netz gelesen, welches dazu dienen könnte, das Stadtklima zu verbessern mittels Schatten- und Luftachsen. Den Teams Freiraumarchitektur und Studio Vulkan war es wichtig, die bestehende Ordnung und Durchlässigkeit des Quartiers zu erhalten. Dabei sei darauf zu achten, dass die Übergänge zwischen Gebäuden und öffentlichen Räumen so gestaltet werden, dass sich Spielräume zur Aneignung öffnen. Das Ziel war es dabei jeweils, dass durch eine Verbesserung des Stadtklimas und die aneignbaren Räume der Nutzungsdruck aus dem Quartier auf das Seeufer gedämpft werden kann und der Quartierbevölkerung weitere Naherholungsorte zur Verfügung gestellt werden können (vgl. Abb. 16).



Abb. 16: Teamvorschlag: Das Tribschenquartier als Netz von Luft- und Schattenachsen für ein angenehmeres Stadtklima

4.2 Inseli und Inseliquai

Das Team Extra Landschaftsarchitekten ist der Meinung, dass das Inseli wieder als Insel wahrgenommen werden soll. Mit dem Wasserspiel bzw. der abgesenkten befestigten Fläche, welche geflutet werden kann, soll das Inseli wieder als solches erlebbar werden. Für Veranstaltungen wie die Mäas ist damit auch weiterhin eine grosse Flexibilität möglich, da das Wasser auch abgelassen werden kann (vgl. Abb. 17).

Der Zugang zum See soll aufgrund des regen Verkehrs der Kursschiffe nicht zusätzlich gefördert werden. Die Buvettes und Toilettenanlagen sollen am südlichen Ende des Inselis in einem Pavillon zusammengefasst werden. Durch die Verschiebung der Bootsplätze weg vom Inseli soll der öffentliche Charakter gestärkt und das Inseli entlastet werden. Die Caranhaltekannten werden am Inseliquai und auf der Frohburgstrasse angeordnet.

Das Team Freiraumarchitektur möchte das Inseli mit wenigen gezielten Eingriffen als hochwertigen Freiraum für die Bevölkerung erhalten und weiterentwickeln. Die Struktur des Kiesbelags soll formal beruhigt und die fragmentierten Rasenflächen zu grossen Liegewiesen zusammengefasst werden.

Die Transparenz zwischen Inseliquai und dem Vierwaldstättersee soll gestärkt werden. Dies wird mit einer Reduktion der bestehenden Gebüsche zwischen Carparkplatz und heutigem Inselipark erreicht. Gleichzeitig sollen die Bepflanzungen ökologisch aufgewertet werden. Die bekannten temporären Nutzungen wie z. B. die Buvettes sollen beibehalten werden. Die Caranhaltekannten werden längs auf dem Gelände des heutigen Carparkplatzes angeordnet, so entsteht eine qualitätsvolle Ankunftssituation für die Carreisenden. Die Vorzone entlang der Bauten am Inseliquai

wird vergrössert und gewinnt an Qualität durch eine Neuordnung des Strassenraums (z. B. Neuordnung der Veloparkierung).

Das Team Studio Vulkan plant, das Inseli zu einer Insel umzugestalten. Mit der Rückführung des Carparkplatzes zu einem Kanal zwischen Inseliquai und Inseli und der entsprechenden Aufschüttung derselben Fläche in Richtung See kann die Uferlinie markant verlängert werden. Mit der sorgfältigen Gestaltung kann ein grosser ökologischer Mehrwert generiert werden. Die Nutzungsmöglichkeiten für das Inseli sollen dabei aber nicht eingeschränkt werden. Die neue Form bedingt eine Neuordnung der Bootsplätze und der Bootsanlegestellen rund um das Inseli. Weiter ist die Platzierung eines mobilen, multifunktionalen Pavillons auf dem Inseli für die Buvettes, die Toiletten und die Unterbringung von Spielinfrastruktur vorgesehen.

Erkenntnisse / Empfehlungen des Beurteilungsgremiums

Für die Weiterentwicklung des Inselis haben die Teams unterschiedliche Ansätze gewählt und so ein breites Spektrum an Möglichkeiten aufgezeigt. Allen Vorschlägen gemein ist, dass der heutige Nutzungsmix auf dem Inseli Bestand haben soll und am wertvollen Baumbestand im Zentrum des Inselis festgehalten wird. Damit die Nutzungsflexibilität auch in Zukunft erhalten bleibt, hat sich das Beurteilungsgremiums gegen die Idee eines Inselis als Insel entschieden. Auf einer Insel wären die Nutzungsmöglichkeiten voraussichtlich stark eingeschränkt (Fluchtwege usw.).

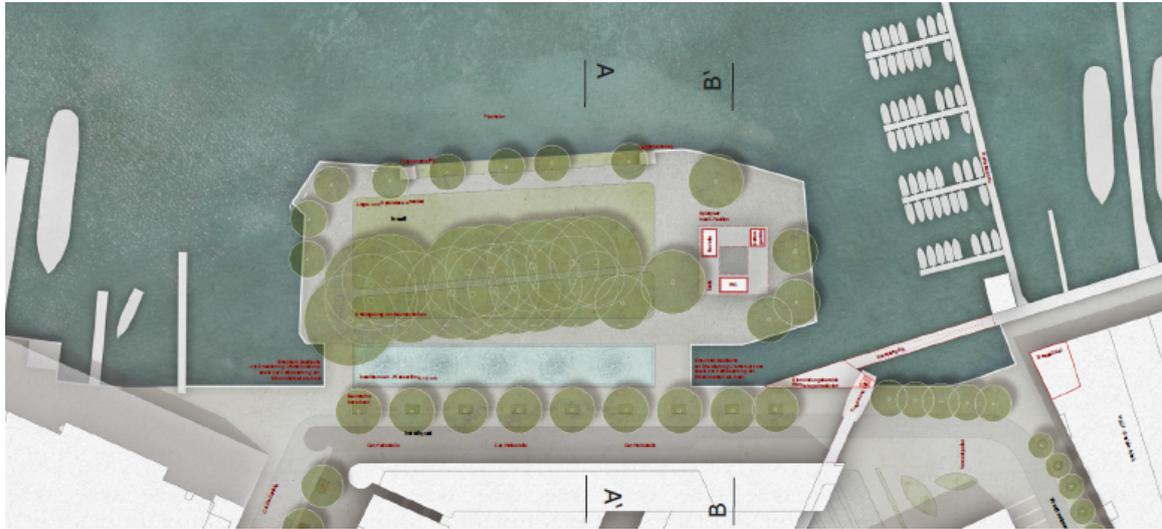


Abb. 17: Teamvorschlag: Das Inseli mit einem Wasserspiel wieder als Insel erlebbar machen



Abb. 18: Teamvorschlag: Transparenz fördern und die Durchlässigkeit des Grünraums stärken



Abb. 19: Teamvorschlag: Verlängerung der Uferlinie und Umgestaltung des Inselis zur Insel mit grossem ökologischem Mehrwert

4.3 Werftsteg, «Werftplatz» und technischer Sporn

Das Team Extra Landschaftsarchitekten sieht im «Werftplatz» die Verbindung der bedeutenden Grünräume Alpenquai und künftiger «Rösslimatthain». Damit der Platz diese Funktion einnehmen kann, ist die Werftstrasse zu beruhigen und der Autoverkehr über die Landenbergstrasse zu führen. Das Team sieht vor, die runde Bebauung zum Platz hin mit kulturellen Nutzungen zu ergänzen. Zusammen mit der Schüür am anderen Ende des «Rösslimatthains» sehen sie die Möglichkeit für eine Kulturmeile. Der Platz soll offen und der Werftsteg behindertengerecht und einsehbarer zugänglich gemacht werden. Die Bebauung des technischen Sporns soll bereinigt und mit einem Seafood-Restaurant ergänzt werden. Die Gleisanlagen sollen erhalten und ökologisch aufgewertet werden. Der Kiesverlad soll mittelfristig an einen neuen Ort ausserhalb des Perimeters verschoben werden, damit das linke Seeufer voll und ganz der Naherholung dienen kann.

Das Team Freiraumarchitektur plant, den Bereich zu aktivieren und zu attraktivieren. Dies soll durch eine «halle modulable» auf dem bestehenden Parkplatz vor dem Motorboothafen und die Aufwertung des Sporns und des Werftstegs bewerkstelligt werden. Auf dem Parkplatz vor dem Motorboothafen soll mittels Testnutzung ausfindig gemacht werden, welche Bedürfnisse der Bevölkerung an diesem Ort bestehen und welche Nutzungen anzustreben sind. Der technische Sporn soll geöffnet und die Mononutzungen reduziert werden. Auch dieses Team kann sich ein Marina-Restaurant als Ergänzung des technischen Sporns vorstellen. Der Werftsteg soll längerfristig erneuert und damit aufgewertet werden. Ein Erhalt des Kiesverlads mit der entsprechenden Infrastruktur wird als identitätsstiftender Bestandteil des linken Seeufers begrüsst, das Konzept funktioniert jedoch auch ohne. Im Bereich der Strassenkreuzung Landenbergstrasse und Werftstrasse sieht das Team die Möglichkeit eines temporären Parkhauses vor.

Das Team Studio Vulkan sieht im «Werftplatz» einen Filter zwischen den verschiedenen Abschnitten des linken Seeufers und unterteilt diesen in einen «Werftplatz Nord» beim technischen Sporn und einen «Werftplatz Süd» in der Strassenkreuzung Landenbergstrasse, «Rösslimatthain» und Werftstrasse. Diese Platzaufteilung entsteht unter anderem durch eine Neubebauung, welche die runde Form verlässt und die Achsen des Quartiers bis an den See bzw. die «Werftplätze» führt. Während der «Werftplatz Nord» mit einem Seebad und weiteren attraktiven Nutzungen durchaus kontaktfreudige Menschen anziehen soll, dient der «Werftplatz Süd» als ruhiger Übergang ins Quartier. Mit zusätzlichen Erdgeschossnutzungen soll das Sicherheitsempfinden gestärkt werden. Auch dieses Team sieht eine Verlagerung des Autoverkehrs vor und plant, den «Werftplatz» als Fussverkehrsraum mit Velofahrbahn auszugestalten. Der Werftsteg soll neu und luftiger gestaltet werden und würde direkt vom Inseli (bei diesem Team zur Insel umgestaltet) auf den «Werftplatz Nord» führen.

Im neuen «Rösslimatthain», der an den «Werftplatz Süd» anschliesst, soll der Allmendlibach geöffnet und ökologisch wertvoll ausgestaltet werden. Der Parkplatz vor dem Motorboothafen soll in Zukunft als Spielwiese am See dienen.

Erkenntnisse / Empfehlungen des Beurteilungsgremiums

Alle Teams schlagen im Bereich des technischen Sporns, wo der Werftsteg, der Alpenquai, der künftige «Rösslimatthain», die Werftstrasse und auch die Landenbergstrasse aufeinandertreffen einen neuen, urbanen «Werftplatz» vor. Dieser hat in allen Konzepten eine wichtige Rolle als Scharnier, Dreh- und Angelpunkt und als zentraler Ort mit neuen Nutzungen in den Erdgeschossen. Die genaue Positionierung des «Werftplatzes» ist jedoch bei jedem Team etwas anders. Die städtebaulichen Ansätze sind ebenfalls sehr divers, ein Team geht klar vom Bestand aus, die anderen beiden Teams sehen einzelne neue Setzungen zur Klärung der Situation oder eine grundsätzliche Neuarrondierung der Bauvolumen im Bereich des «Werftplatzes» vor.

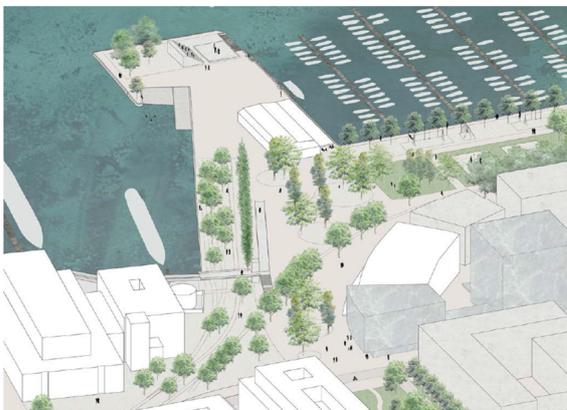


Abb. 20: Teamvorschlag: Der «Werftplatz» als Auftakt zur Kulturmeile im «Rösslimatthain»

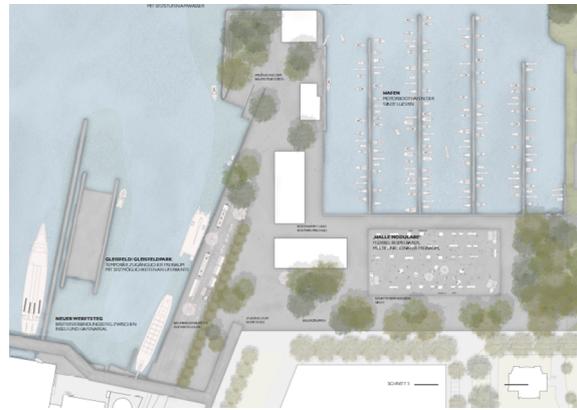


Abb. 21: Teamvorschlag: Mittels Testnutzung zu einem neuen, von der Bevölkerung mitgestalteten Freiraum vor dem Motorboothafen



Abb. 22: Teamvorschlag: Ein «Werftplatz Nord» für ein hafenauffines Publikum mit neuen Nutzungen und Bezug zur Tradition des Industriequartiers

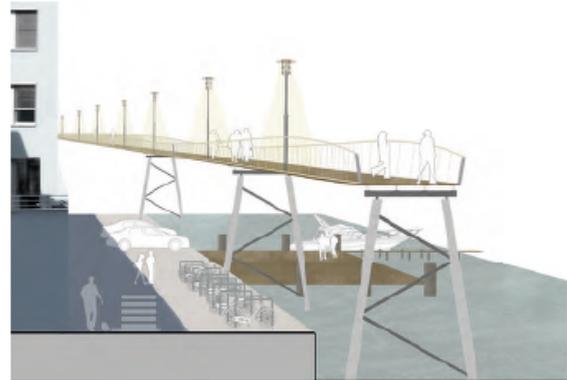


Abb. 23: Teamvorschlag: Neu gestalteter Werftsteg mit erhöhter Einsehbarkeit und neuem Beleuchtungskonzept

4.4 Ufschötti mit «Apothekergärtli» und Alpenquai

Das Team Extra Landschaftsarchitekten sieht vor, die Nutzungen auf der Ufschötti an wenigen Orten zu konzentrieren und so die sensiblen Naturräume zu entlasten. Als Anziehungspunkt soll das «Apothekergärtli» umgestaltet und mit einer Bar, einem Restaurant und weiteren Infrastrukturen wie Kiosk und Garderoben ausgestattet werden. Weitere Nutzungen wie Sportfelder usw. sollen entlang des Alpenquais angeordnet werden. Im Gegenzug sollen insbesondere im östlichen Bereich der Ufschötti und bei den bestehenden Brutinseln ökologische Aufwertungen gemacht werden.

Gezielte Möglichkeiten für Naturbeobachtung und -erlebnis sollen die Freiraumnutzenden für die Lebensräume anderer Spezies sensibilisieren. Weiter sollen zur Förderung des Sicherheitsempfindens weitere temporäre Nutzungen wie beispielsweise Jurtensaunas im Winter oder Flohmärkte im Sommer Platz finden können. Die temporären Nutzungen sollen es der Bevölkerung ermöglichen, sich aktiv einzubringen und zu beteiligen.

Das Team Freiraumarchitektur sieht vor, den Alpenquai auf die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs auszurichten und den Autoverkehr auf ein Minimum zu reduzieren. Weiter schlägt das Team vor, die Qualitäten der Ufschötti als wichtigster und urbanster Freiraum Luzerns sowie die Funktion als grosser zusammenhängender Grünraum zu erhalten. Der steigende Nutzungsdruck soll einerseits durch die Veränderungen beim technischen Sporn und dem «Werftplatz» aufgefangen werden, andererseits soll er durch eine Verlängerung des Strandbereichs gegen Osten und eine saisonale Beach-Bar auch auf der Ufschötti aufgefangen werden. Weitere punktuelle Infrastrukturen wie Toiletten und Garderoben sind denkbar. Das Team sieht in den weniger frequentierten Randzonen am nordseitigen Ufer, entlang der Hafentmole und am Südufer ökologische Aufwertungen vor.

Der Alpenquai als Übergang zum Quartier soll gemäss dem Team primär dem Fuss- und Veloverkehr dienen. Dazu soll ein Grossteil der Parkplätze aufgehoben und der Strassenraum umgestaltet werden.

Das Team Studio Vulkan möchte die Qualitäten der Ufschötti ebenfalls beibehalten. Das Team sieht insbesondere in der guten Zugänglichkeit eine grosse Qualität des Ortes. Alle befestigten Flächen sollen zu Wiesen umgestaltet und eine Ergänzung der Infrastruktur mit Garderoben, naturnahen Spielplätzen und temporären Elementen für Jugendliche am Seeufer soll vorgesehen werden. Das Team plant die Schaffung einer Wasserverbindung zwischen dem Motorboothafen und den Brutinseln, sodass die Ufschötti eine neue Insel am linken Seeufer werden würde. Damit könnte ein gänzlich neuer, wertvoller Übergangsbereich zwischen Land und Wasser geschaffen werden und der ökologische Mehrwert würde über 500 Prozent betragen. Mit einer Aufschüttung bzw. einer Verlängerung des Badestrandes entlang der Hafentmole Richtung Norden könnten das Badeangebot und der Seezugang weiter verbessert werden.

Im Alpenquai sieht das Team Studio Vulkan eine Begegnungszone unter dem bestehenden wertvollen Baumbestand vor. Dazu ist die Aufhebung eines Teils der Parkplätze vorgesehen. Beim Kanu- und den Ruderclubs soll ein gewisses Parkplatzangebot bestehen bleiben, damit diese Nutzungen weiterbestehen können.

Erkenntnisse / Empfehlungen des Beurteilungsgremiums

Alle Teams sehen eine starke Reduktion des Durchgangsverkehrs im Bereich des zu schaffenden «Werftplatzes» vor. Grundsätzlich soll es das Ziel sein, das linke Seeufer von der aktuell grossflächigen Parkierungsnutzung für Autos, aber auch Cars zu entlasten und den frei werdenden Raum den Zufussgehenden und Velofahrenden sowie der Naherholungsnutzung zuzuführen.



Abb. 24: Teamvorschlag: Durch Nutzungskonzentration auf dem «Apothekergärtli» die sensiblen Naturschutzgebiete schützen



Abb. 25: Teamvorschlag: Die Ufschötti als Teil des Parks am See



Abb. 26: Teamvorschlag: Die Ufschötti als Insel mit wertvollen neuen Lebensräumen im Übergangsbereich zwischen Land und Wasser

4.5 Segelboothafen, Gelände Kantonsschule Alpenquai und Brutinseln

Das Team Extra Landschaftsarchitekten sieht in diesem Bereich des linken Seeufers primär ökologische Aufwertungsmassnahmen vor. Das Umfeld der Brutinseln sollen mittels Pflanzung von Schilfgürteln aufgewertet und in der Nähe des Kantistegs eine Aussichtsplattform erstellt werden, sodass die Natur auch entsprechend beobachtet werden kann. Weitere Schilfpflanzungen sind vor der vordersten Mole des Segelboothafens vorgesehen. Auf der Wiese zwischen dem Kanuclub und dem Areal der Kantonsschule soll eine Feuchtwiese seltenen, wertvollen Pflanzen Platz bieten. Der Seeuferweg soll gemäss den Vorstellungen des Teams direkt angrenzend an das Seeufer geführt werden, was eine Öffnung der Areale der Ruder- und Segelclubs bedingen würde.

Das Team Freiraumarchitektur liest diesen Teil des Seeufers als weiteren Teil des Parks am See (vgl. Abb. 25). Die Ruder- und Kanuclubs sollen in diesen Park integriert und stärker öffentlich gestaltet werden. Die bestehenden historischen Elemente an der Uferkante beim Areal der Kantonsschule Alpenquai sollen aufgebrochen und als weiche, landschaftliche Gestaltung integral dem Parkraum zugeordnet werden. Zusammenhängende grosse Wiesenflächen bieten Potenzial für eine vielfältige Bespielung des Freiraums. Einen weiteren Fokus legt das Team auf die Öffnung der heute privaten Molen des Segelboothafens. Mit einem neuen Impuls (z. B. ein gastronomisches Angebot) soll der Segelboothafen der Nutzung durch die gesamte Bevölkerung zugänglich gemacht werden. Durch klarere Verbindungen und Orientierungspunkte soll die Zugänglichkeit des Tribschenhornparks vom linken Seeufer her verbessert werden.

Das Team Studio Vulkan verfolgt in diesem Bereich das Credo Rückzug und Nische. Dieser Bereich des linken Seeufers soll ihrer Ansicht nach von einer geringeren Nutzerdichte profitieren und primär die Bedürfnisse der Kinder und Jugendlichen aus dem Quartier und den weiteren Anwohnenden wie auch den Schülerinnen und Schülern zur Verfügung stehen. Dazu ist insbesondere eine Erweiterung des Angebots an Sitzgelegenheiten vorgesehen. Die Öffnungszeiten der Sportfelder sollen verlängert und temporär nutzbare Module für die Wiesen neben dem Segelboothafen und der Kantonsschule installiert werden. Weiter sind in diesem Bereich auch die Interessen der Ökologie und des Naturschutzes hoch zu gewichten. Beispielsweise ist eine Aufwertung der Brutinseln vorgesehen. Eine Fusswegverbindung soll direkt dem Seeufer entlanggeführt werden bzw. vor den Segel- und Kanuclubs, und auch eine Durchwegung zwischen den Segelclubs ist geplant.

Erkenntnisse / Empfehlungen des Beurteilungsgremiums

Für die Bereiche Ufschötti Süd, Brutinseln, das Areal der Kantonsschule Alpenquai und den Segelboothafen stehen bei mehreren Teams die ökologischen Aufwertungspotenziale und die Stärkung der ruhigen Naherholungsnutzungen im Vordergrund. Das Gebiet soll in seinen bestehenden Nutzungen und Qualitäten erhalten werden und nicht stärker frequentiert werden als heute.



Abb. 27 und 28: Teamvorschlag: Das linke Seeufer als wertvoller Lebensraum mit neuen Feuchtwiesen (oben) und Schilfgürteln (unten)

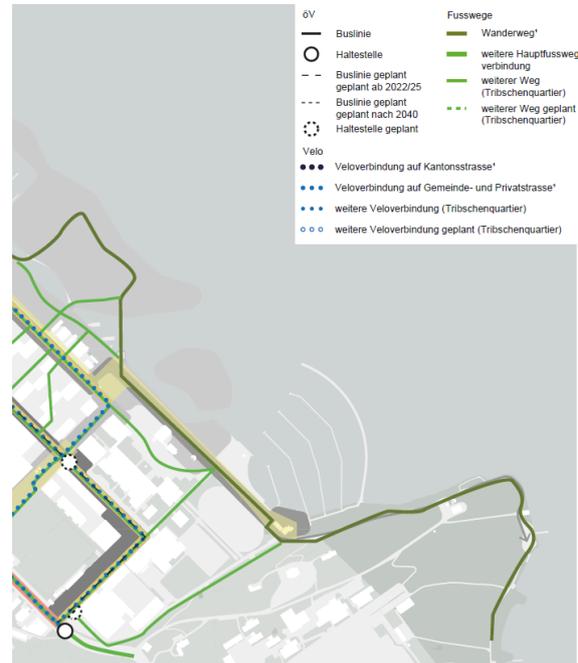


Abb. 29: Teamvorschlag: Stärkung der Durchwegung mittels neuer Fusswege direkt am Seeufer im Bereich von Kanu- und Ruderclubs



Abb. 30: Teamvorschlag: Ökologische Aufwertungsmassnahmen und Stärkung der Infrastrukturen für Kinder und Jugendliche aus dem angrenzenden Quartier

5 Zukunftsbild

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 Ergebnissen der Testplanung hat das Beurteilungsgremium im Synthesebericht zur Testplanung **fünf zentrale Grundsätze** herausgearbeitet. Diese fünf Grundsätze bilden für das Zukunftsbild des Entwicklungskonzepts die Basis sowie für alle weiteren Planungsschritte:

Beibehaltung und Stärkung der Nutzungen

Die bereits heute im Ansatz vorhandene Abfolge von befestigtem Ufer mit Industrie- und Hafensphäre bis naturnah gestalteter Uferlandschaft soll erhalten und die Identitäten und Eigenarten der Teilräume verstärkt werden. Das Ufer vom Inseli bis zum «Werftplatz» soll sich durch eine urbane Gestaltung und Nutzung auszeichnen, die Nutzungsintensität darf mit Veranstaltungen und Nutzungsangeboten wie Buvettes und Spielplätzen hoch sein. Ab dem «Werftplatz» soll sich jedoch die Gestaltung und Nutzung verstärkt auf Naherholung, Gewässerschutz und Biodiversität fokussieren. Durch Vorschüttungen und Uferabflachungen soll die Uferlinie im Bereich zwischen Motorboot- und Segelboothafen verlängert und zusätzliche Ufer- und Gewässerlebensräume geschaffen werden. Mit diesem Ansatz soll der Stärkung der bestehenden Identitäten des Seeufers Rechnung getragen werden. Gleichzeitig soll aber mit einer durchgehenden Wegführung für Flanierende ein verbindendes Gestaltungselement über das ganze linke Seeufer geschaffen werden.

«Werftplatz» zu einem urbanen Begegnungsort umgestalten

Es hat sich gezeigt, dass dem «Werftplatz» eine räumlich zentrale Rolle im Gebiet des linken Seeufers zukommt. Einerseits als Scharnier zwischen der oben beschriebenen Abfolge von urbaner und naturnaher Ufergestaltung, andererseits führen hier alle Wege zusammen, aus dem Alpenquai, der Werftstrasse, dem geplanten «Rösslimatthain» und dem Inseliquai. An diesem Knotenpunkt sollen publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen vorgesehen und ein urbaner Platz geschaffen werden.

Alpenquai als grüne Fuss- und Veloachse aufwerten

Der Alpenquai soll vom Durchgangsverkehr befreit werden. Die Zulieferung und der Zugang zu den privaten Parkieranlagen sollen weiterhin möglich sein. Durch die starke Reduktion der öffentlichen Parkfelder kann der Suchverkehr reduziert und damit die Sicherheit erhöht werden. Gleichzeitig kann zusätzlicher Freiraum geschaffen und dem Baumbestand der notwendige Platz zurückgegeben werden. Die Achse soll als Bewegungsraum dem Fuss- und Veloverkehr vorbehalten sein. Die schnelle Velohaupttroute soll jedoch entlang der Landenbergstrasse geführt und entsprechend ausgestaltet werden.

Stadtklima optimieren

Für den zukünftigen Umgang mit der zunehmenden Erwärmung des Stadtklimas sollen die Strassenräume im Tribschenquartier durch Bäume beschattet werden, Flächen gezielt entsiegelt sowie mit einem geeigneten System für das Wassermanagement ergänzt werden. Damit wird die Aufenthaltsqualität der Quartierbevölkerung erhöht und gleichzeitig der Nutzerdruck auf das Seeufer reduziert. Dabei soll das Tribschenquartier in seiner Ordnung und bestehenden Durchlässigkeit erhalten und weiterentwickelt werden. Die Übergänge zwischen den Gebäuden und öffentlichen Räumen sind so zu gestalten, dass die Mehrdeutigkeiten und Ambivalenzen unterstützt und damit Spielräume für unterschiedliche Aneignungen ermöglicht werden.

Werkhofstrasse als zentrale Erschliessungsachse erhalten

Der Werkhofstrasse kommt insbesondere für den motorisierten Individualverkehr eine zentrale Bedeutung bei der Erschliessung des Tribschenquartiers wie auch des Seeufers zu. Eine Busverbindung, die sich an dieser Achse orientiert und gegebenenfalls auch über andere Strassen durch das Tribschenquartier geführt wird, ist vorerst nicht notwendig. Sie soll im Rahmen des Projekts Durchgangsbahnhof nochmals geprüft werden.

6 Umsetzungsstrategie

Das Entwicklungskonzept beinhaltet neben dem Zukunftsbild die Umsetzungsstrategie (vgl. Abb. 32), welche dem Erreichen des Zukunftsbilds dient. Mit der Umsetzungsstrategie soll ein **konkreter Mehrwert** für die Bevölkerung des Tribschenquartiers, aber auch für die Bevölkerung der gesamten Stadt am linken Seeufer geschaffen werden. Dies soll insbesondere im Bereich der **Versorgung mit Naherholungsräumen und Freiräumen** geschehen, denn besonders in diesem Bereich kann auf die bestehenden Stärken aufgebaut werden.

Die Umsetzungsstrategie (vgl. Abb. 32) zeigt die möglichen Massnahmen für das linke Seeufer auf. Basierend auf diesen Massnahmen wurden konkrete Umsetzungsprojekte erarbeitet (vgl. B+A 18/2021: «Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribschen II. Umsetzungsprojekte»). Bei der Erarbeitung der möglichen Massnahmen und insbesondere bei der Übersetzung in konkrete Umsetzungsprojekte wurden die Rückmeldungen aus den **Mitwirkungsworkshops** bei der Priorisierung berücksichtigt. Weiter wurde ein Fokus darauf gelegt, **rasch umsetzbaren Massnahmen** Vorrang einzuräumen, ohne wichtige Planungen zur **Nutzung sich abzeichnender längerfristiger Chancen** zu vernachlässigen.

Neben den konkreten Umsetzungsprojekten (vgl. B+A 18/2021: «Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribschen II. Umsetzungsprojekte») sollen die möglichen Massnahmen auch im Rahmen von **Synergien** mit anderen Projekten umgesetzt werden. Dies gilt in besonderem Masse für die Massnahmen «Luftkorridore» (vgl. Kapitel 6.8) und «Schattenachsen» (vgl. Kapitel 6.7), die bei jeglichen Sanierungsarbeiten und baulichen Veränderungen im Quartier zukünftig berücksichtigt werden sollen.

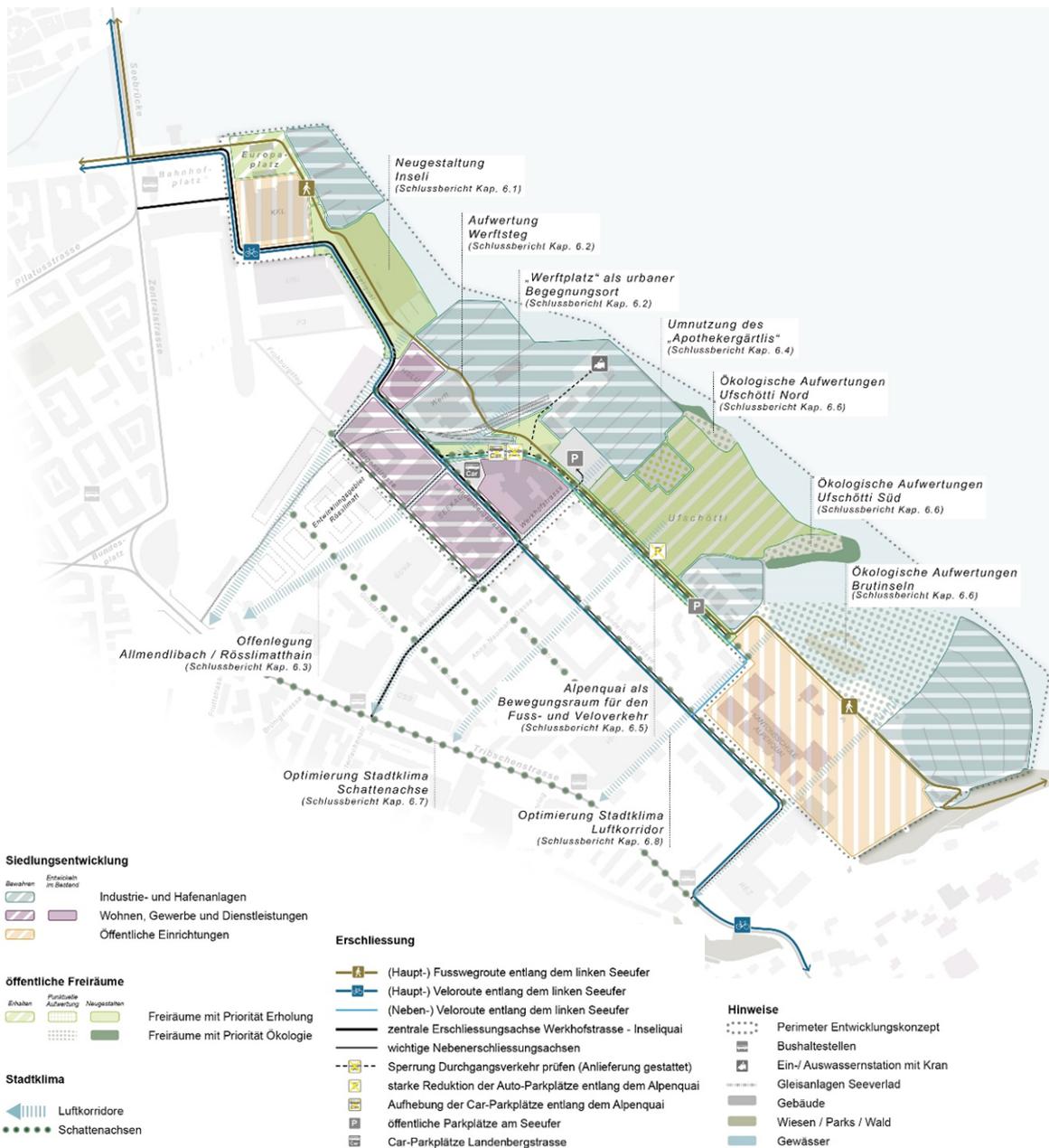


Abb. 32: Übersicht Umsetzungsstrategie (siehe auch Anhang B)

Die Umsetzungsstrategie (vgl. Abb. 32) zeigt auf, dass sich die Mehrheit der möglichen Massnahmen auf den Perimeter des Entwicklungskonzepts bezieht, dass gewisse Massnahmen aber über das gesamte Tribschenquartier eine Aussage machen (z. B. Stadtklima), wie dies auch bei den Grundsätzen des Zukunftsbildes der Fall ist (vgl. Kapitel 5). Die einzelnen möglichen Massnahmen werden in den Kapiteln 6.1 bis 6.8 genauer erläutert, und es wird jeweils grob aufgezeigt, was kurzfristig (2021–2025), mittelfristig (2026–2030) und langfristig (ab 2040) möglich wäre.

Die Umsetzungsstrategie (vgl. Abb. 32) umfasst die Themen Siedlungsentwicklung, öffentliche Freiräume, Stadtklima und Erschliessung:

Beim Thema **Siedlungsentwicklung** wurde zwischen «Bewahren» und «Entwickeln im Bestand» unterschieden. Eine komplette Erneuerung der Bebauung oder Neugestaltung der städtebaulichen Anordnung steht am linken Seeufer in den kommenden 15 Jahren nicht im Zentrum. Im Bereich des «Werftplatzes» soll jedoch eine gewisse Entwicklung im Bestand angestrebt werden. Bei den **öffentlichen Freiräumen** wird unterschieden zwischen Priorität «Erholung» und Priorität «Ökologie». Zusätzlich wurden sie den Kategorien «Bewahren», «Punktuelle Aufwertung» oder «Neugestalten» zugeordnet. Eine Neugestaltung sollen insbesondere das Inseli, aber auch der künftige «Werftplatz» erfahren. Punktuelle Aufwertungen sind beim «Apothekergärtli» vorgesehen und im Rahmen von ökologischen Aufwertungsprojekten bei der Ufschöttli und dem Bereich rund um die Brutinseln vor der Kantonsschule Alpenquai.

Zur Verbesserung des **Stadtklimas** sind Luftkorridore und Schattenachsen vorgesehen. Diese Anpassung der Gestaltung der Strassenachsen soll auch ausserhalb des Bearbeitungsperimeters im gesamten Tribschenquartier Anwendung finden.

Im Themenbereich **Erschliessung** sind die wichtigen Verbindungen für Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrerinnen und Velofahrer wie auch für den motorisierten Individualverkehr festgehalten. Weiter ist aufgezeigt, welche Anpassungen im Bereich Parkierung der Autos und Cars im Bearbeitungsperimeter angegangen werden sollen. Von besonderer Bedeutung sind die geplanten Parkplatzreduktionen im Bereich des «Werftplatzes» und des Alpenquais. Dies betrifft auch einige wenige Carparkplätze. Anstelle von vielen Parkplätzen entlang des gesamten Alpenquais wird eine Fokussierung der Parkierung auf wenige Standorte angestrebt, um die Fortbewegungs- und Aufenthaltsqualität für die Zufussgehenden und Velofahrenden zu steigern und den Durchgangsverkehr zu minimieren.

6.1 Inseli

Das Inseli ist eine zentrale Parkanlage am Wasser, welche das Stadtbild prägt und welcher eine Bedeutung als attraktives Bindeglied vom Bahnhof in Richtung Tribschen zukommt. Das Inseli ist einer der beliebtesten und am häufigsten genutzten öffentlichen Aufenthaltsorte der Luzerner Bevölkerung in der dicht bebauten Innenstadt von Luzern, was sich auch in den Rückmeldungen aus den Mitwirkungsveranstaltungen zeigte.

Das Inseli soll in seinem heutigen Nutzungscharakter in Zukunft erhalten bleiben bzw. gestärkt werden. Im Weiteren werden der zentral auf dem Inseli angeordnete Baumbestand, die klare Uferlinie sowie das Freihalten genügend nutzungsneutraler Flächen zur Aneignung (z. B. für die beliebten Buvettes) als hohe und zu erhaltene Qualität gewichtet. Eine Umgestaltung des Inselis zur Insel soll nicht weiter verfolgt werden, da die damit einhergehenden Einschränkungen für die Nutzung und die Kosten einer Umgestaltung die Vorteile einer Insel, wie ein höherer ökologischer Wert durch die verlängerte Uferlinie, nicht aufzuwiegen vermögen. Entsprechend ist in den Grundsätzen (vgl. Kapitel 5) festgehalten, dass der Fokus auf die naturnahe Gestaltung des Ufers in einem anderen Bereich des linken Seeufers Priorität erhalten und im Bereich des Inselis ein urbanes Ufer mit hoher Nutzungsintensität beibehalten werden soll. Dennoch sind auch im Bereich des Inselis entsprechend dem gesetzlichen Auftrag (Uferschutzzone) auf die spezifischen Nutzungsanforderungen abgestimmte ökologische Aufwertungen, beispielsweise in der angrenzenden Flachwasserzone, vorzusehen. Eine Ausdehnung der Bademöglichkeiten auf dem Inseli wird hingegen nicht angestrebt.

Eine Neugestaltung und Vergrösserung des Grünraums auf Kosten des bestehenden Carparkplatzes, wie es die Initiative «Lebendiges Inseli statt Blechlawine» fordert, bietet die Möglichkeit, diesen zentralen Freiraum in der Innenstadt Luzerns langfristig zu sichern und auszubauen.



Abb. 33: Carparkplatz Inseliquai



Abb. 34: Bootsplätze im Süden des Inselis

Im Bericht und Antrag 4/2017 wurde aufgezeigt, wie die 2017 angenommene Initiative «Lebendiges Inseli statt Blechlawine» umgesetzt werden soll. Basierend auf dem Entwicklungskonzept für das linke Seeufer (B+A 3/2017), soll ein Projektwettbewerb für das Inseli durchgeführt werden. Die Vorbereitung des Wettbewerbs Inseli wurde im Herbst 2020 gestartet. Die Vorbereitungsarbeiten haben gezeigt, dass zurzeit kein ausreichender Spielraum für einen erfolgreichen Wettbewerb vorliegt. Für den Entscheid zum weiteren Vorgehen braucht es weitere Grundlagen. Dazu sollen mittels einer Machbarkeitsstudie die vielfältigen Anforderungen, die an den Raum Inseli gestellt

werden, vertieft überprüft und der Spielraum aufgezeigt werden. Über das weitere Vorgehen wird der Stadtrat Ende 2021 entscheiden.

Sobald für die Carparkplätze ein Ersatz gefunden ist (frühestens 2023), wird unter Einbezug der Quartierbevölkerung eine Zwischennutzung angestrebt. Die sechs Caranhaltelkanten werden bis zur Neugestaltung am bestehenden Ort bleiben.

Mögliche Umsetzungsschritte für die Neugestaltung des Inselis

Kurzfristig (2021–2025)

- 2021 Machbarkeitsstudie Inseli
- 2022 Qualitätssicherndes Verfahren
- Ab 2023 Zwischennutzung Carparkplatz
- 2023/2024 Vor-, Auflagen- und Bauprojekt

Mittelfristig (2026–2030)

- 2025–2027 Realisierung
- Ab 2027 Inbetriebnahme des neu gestalteten Inselis

Langfristig (ab 2031)

- Ab 2030 gegebenenfalls zusätzliche Belastung durch Baustelle DBL

6.2 «Werftplatz» und Werftsteg



Abb. 35: Schrägansicht mit Werftsteg, technischem Sporn, Motorboothafen und den Parkplätzen westlich der SNG-Werft (in Orange) (Quelle: google.maps.com)

Der «Werftplatz» soll zusammen mit dem technischen Sporn zum zentralen Ort am linken Seeufer entwickelt werden. Sie bieten das grösste Potenzial für einen zusätzlichen Freiraum. Der technische Sporn wird heute, zusammen mit dem Gleisfeld, von der Seepolizei, den SNG-Werkstätten/Verkaufslokal und der SEEKAG als industriell geprägter Arbeitsort genutzt. Sämtliche Parzellen auf dem technischen Sporn sind mit langen Baurechtsverträgen ausgestattet. Bereits heute besteht ein gewisses Konfliktpotenzial zwischen der Arbeits- und der öffentlichen Nutzung. Aus diesem Grund wird die Weiterentwicklung auf die bestehenden Nutzungen abgestimmt sein müssen, und kurzfristig sind keine grossen Veränderungen möglich. Dazu müssen insbesondere die vorhandenen Baurechtsverträge auf dem technischen Sporn berücksichtigt werden, damit eine Weiterentwicklung möglich ist.

Umso zentraler wird die Entwicklung des neuen «**Werftplatzes**», welcher als das neue verbindende Scharnier zwischen dem urban geprägten Nordteil und dem der Naherholung dienenden, naturnaheren Südteil des linken Seeufers verstanden werden soll. Er übernimmt eine zentrale gestalterische und funktionale Rolle am linken Seeufer. Der «Werftplatz» soll zum urbanen Begegnungsort am linken Seeufer werden. Dabei soll der Arbeits- und Hafencharakter erhalten bleiben und mit vielseitig nutzbaren Flächen und einer grosszügigen und attraktiven Gestaltung mit Nähe zum See ergänzt werden. Durch eine Begrünung und publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen soll der Knoten zu einem wertvollen Aufenthaltsort werden. Zudem entsteht mit dem zukünftigen «Rössli-matthain» eine zentrale Freiraumachse, welche am «Werftplatz» endet bzw. beginnt.



Abb. 36: Mögliche Entwicklung des Werftstegs und des «Werftplatzes»

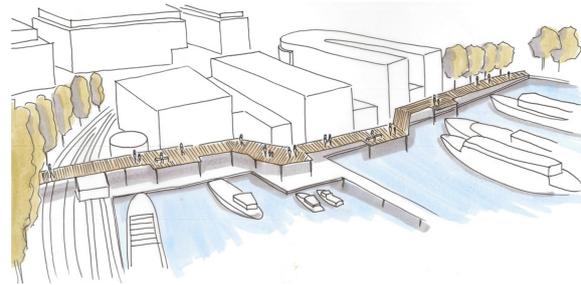


Abb. 37: Mögliche Neugestaltung des Werftstegs

Damit ein «Werftplatz» entsprechend den Vorstellungen aus der Testplanung umgesetzt werden kann, ist, wie im Kapitel 6.5 erwähnt, eine Reduktion des (Durchgang-)Verkehrs auf dem Alpenquai auf ein Minimum (Zulieferung usw.) anzustreben.



Abb. 38: Heutiger Aufgang auf den Werftsteg



Abb. 39: Gleise für den Seeverlad der SEEKAG

Der **Seeverlad** und die dazugehörigen Gleisanlagen (vgl. Abb. 38 und Abb. 39) sind identitätsstiftende Nutzungen am linken Seeufer. Diese sollen so lange wie sinnvoll erhalten werden, weshalb in naher Zukunft auf die Aufhebung des Schiffverlads und des Betonwerks verzichtet wird. Diese bestehenden Infrastrukturen sollen wenn möglich auch einen wichtigen Beitrag zur stadtverträglichen und ökologischen Baustellenversorgung für das Projekt Durchgangsbahnhof Luzern leisten.

Östlich neben den Gleisanlagen befinden sich **28 öffentliche Parkplätze**. Sie sind im städtischen Eigentum und werden mit einer Parkuhr bewirtschaftet. Die Testplanung und die vertieften Abklärungen haben gezeigt, dass mit den 100 Parkplätzen auf dem Kiesplatz beim Motorboothafen ausreichend Parkplätze zur Verfügung stehen und die Parkplätze westlich der SNG-Werft aufgehoben werden können (vgl. Abb. 35). Die Ausgestaltung der dadurch frei werdenden Fläche soll ein erster Bestandteil für die langfristige Weiterentwicklung des «Werftplatzes» zu einem Scharnier des linken Seeufers sein. Dabei soll auch der Zugang vom Alpenquai offener und einladender ausgestaltet werden. Die genaue Nutzungsart der Fläche soll in einem partizipativen Prozess zusammen mit der interessierten Bevölkerung festgelegt (z. B. Sportnutzung, Spielplatz usw.) werden.

Der **Werftsteg** ist das direkt verbindende Element zwischen Inseli und «Werftplatz». 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. Ein Abbruch des Werftstegs steht nicht zur Diskussion. Die Mitwirkungsveranstaltungen haben einen hohen Handlungsbedarf besonders hinsichtlich Beleuchtung und Sicherheit aufgezeigt, und eine Aufwertung des Stegs wurde priorisiert. Er soll grundsätzlich in seiner heutigen Linienführung bestehen bleiben, jedoch in seiner Ausgestaltung unter den Aspekten Sicherheit, Begehbarkeit, Zugänglichkeit und Ästhetik neu gestaltet werden. Der Werftsteg soll und kann auch in Zukunft einen wichtigen Beitrag für eine attraktive sowie durchgängige Fussverbindung entlang des linken Seeufers leisten.

Mögliche Umsetzungsschritte für «Werftplatz» und Werftsteg

Kurzfristig (2021–2025)

- Aufwertung Aussenraum durch temporäre Umnutzung der öffentlichen Parkplätze (inkl. Begrünung) im Bereich zwischen Gleisanlagen und SNG als Pop-up-Park
- Vorstudie zur langfristigen Gestaltung «Werftplatz» inklusive Werftsteg

Mittelfristig (2026–2030)

- Optimierung der Zu- und Abgänge des Werftstegs inkl. Verbesserung der Beleuchtung des Werftstegs
- Platzausgestaltung
- Ausbau Werftsteg

6.3 Offenlegung Allmendlibach / «Rösslimatthain»

Mit der Neugestaltung des östlichsten Gleisfeldes «Rösslimatt» des Bahnhofs Luzern durch die SBB Immobilien wird die Möglichkeit geschaffen, das Tribschenquartier bis zum Gleisfeld weiterzuentwickeln. In diesem Zusammenhang ist nach Fertigstellung des Durchgangsbahnhofs Luzern die Erstellung eines grünen Freiraums zwischen Schüür und dem künftigen «Werftplatz» vorgesehen. Dieser neue Freiraum wird als «Rösslimatthain» bezeichnet. Die Testplanung hat gezeigt, dass eine Integration des ausgedolten Allmendlibachs in die Neugestaltung des Freiraums «Rösslimatthain» Chancen bietet.

Der Allmendlibach soll ab der Kreuzung Kellerstrasse / Brünigstrasse in den «Rösslimatthain» umgeleitet und dort offengelegt werden. Durch die Offenlegung kann nicht nur ein ökologischer und gestalterischer Mehrwert geschaffen werden. Der Bach hat Potenzial für spannende Spiel- und Naturerlebnismöglichkeiten inmitten eines urbanen öffentlichen Freiraums. Die Idee einer Öffnung des Allmendlibachs und dessen Führung im «Rösslimatthain» hat insbesondere die Kinder und Jugendlichen begeistert.

Diese Massnahme ist jedoch erst langfristig nach Abschluss der Bauphase des Durchgangsbahnhofs – frühestens 2040 – möglich.



Abb. 40: Mögliche Ausgestaltung des «Rösslimatthains» mit Öffnung des Allmendlibachs nach Fertigstellung des Rösslimattquartiers

Mögliche Umsetzungsschritte für die Offenlegung Allmendlibach / «Rösslimatthain»

Langfristig (ab 2040)

- Abschluss Baustelle DBL (frühestens 2040)
- Start Rückbau des östlichsten Gleisfeldes für den Bau des Rösslimattquartiers
- Öffnung Allmendlibach und Integration in den «Rösslimatthain»

6.4 «Apothekergärtli»

Das «Apothekergärtli» bzw. das Dach der Motorboothalle gilt als einer der «Problemorte», an welchem das Image des linken Seeufers als «Schmuddelecke» (vgl. Motion 435 2004/2009) bis heute in Teilen haften geblieben ist. Im vergangenen Sommer musste der Ort aufgrund von Sicherheitsproblemen vorübergehend in der Nacht abgesperrt werden.

Der Ort erfreut sich mit seiner erhöhten Lage und der damit einhergehenden Übersicht über die Ufeschötti und dem schönen Panorama beispielsweise über Mittag grosser Beliebtheit für ein Essen im Freien. An heissen Sommertagen hingegen wird es so heiss auf dem Dach der Motorboothalle, dass kaum ein längerer Aufenthalt möglich ist. Auch die Mitwirkungsveranstaltung zeigte die Ambivalenz des Ortes: Eine Aufwertung wäre wünschenswert, ohne jedoch, insbesondere bei Nacht, die Attraktivität sowie die Nutzungsintensität und den damit einhergehenden Lärm zu erhöhen.

Die Testplanung hat gezeigt, dass das «Apothekergärtli» besser in die Hügellandschaft der Ufeschötti eingebunden werden soll. Weiter ist die Zugänglichkeit und Einsehbarkeit so anzupassen, dass der Ort zu einem sicheren Treffpunkt werden kann, an dem sich Ruhesuchende zu jeder Tageszeit wohl fühlen und gerne aufhalten. Weiter soll geprüft werden, ob durch eine zusätzliche Beschattung die Nutzung während heisser Sommertage angenehmer gestaltet werden kann, ohne negative Nebeneffekte mit sich zu bringen (z. B. bezüglich Sicherheit im öffentlichen Raum). Der Zugang und die Einsehbarkeit von der Ufeschötti zum Deck auf der Motorboothalle sollen aufgewertet und verbessert werden. Diese Massnahme ist nur gemeinsam mit der Baurechtsnehmerin Bootshalle Alpenquai AG umzusetzen. Das Baurecht läuft bis 2076.



Abb. 41: Mögliche Entwicklung des «Apothekergärtlis» mit einer Pergola zur Beschattung

Mögliche Umsetzungsschritte für das «Apothekergärtli»

Kurzfristig (2021–2025)

- Regulierung der Zugänglichkeit in Zusammenarbeit mit dem Sicherheitsmanager und der DA Quartiere und Integration (QA und SIP) (z. B. Schliessung über Nacht)
- Vertiefte Abklärungen in Form einer Machbarkeitsstudie betreffend Tragfähigkeit der Motorboothalle, zu möglichen Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im öffentlichen Raum durch stärkere Einsehbarkeit und bessere Zugänglichkeit sowie der besseren Nutzbarkeit an heissen Sommertagen

Mittelfristig (2026–2030)

- Bauliche Umsetzung der Massnahmen zur Verbesserung des «Apothekergärtlis» gemäss der Machbarkeitsstudie

6.5 Alpenquai

Der Alpenquai mit der prägenden Baumallee ist insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr eine wichtige Verbindungsachse zwischen Bahnhof und dem Tribtschenhorn und stellt den Übergangsbereich des Wohnquartiers zur Ufschöttli dar. Alle drei Teams wie auch das Beurteilungsgremium der Testplanung linkes Seeufer kamen zum Schluss, dass der Alpenquai vom Autoverkehr entlastet werden soll. Die Entlastung vom Autoverkehr soll dazu dienen, eine grüne Fuss- und Veloverkehrsverbindung zu erstellen, neue Freiräume zu schaffen und dem wertvollen Baumbestand den nötigen Raum zu geben. Diese Erkenntnis deckt sich auch mit den Ergebnissen der Mitwirkungsveranstaltung, in welcher die Massnahme «Aufwertung des Alpenquais als Fuss- und Veloachse» in allen drei Workshops hoch priorisiert wurde. Insbesondere der Suchverkehr, welcher ein zusätzliches Sicherheitsrisiko für den Fuss- und Veloverkehr darstellt, wird als störend erachtet. Durch eine starke Reduktion der öffentlichen Parkfelder soll der Suchverkehr reduziert und Raum für die angestrebte Entwicklung geschaffen werden. Die Zulieferung und der Zugang zu den privaten Parkieranlagen sollen weiterhin möglich sein. Gleichzeitig soll eine schnelle Velohaupttroute entlang der Landenbergstrasse den Alpenquai entlasten.



Abb. 42: Parkierung entlang des Alpenquais



Abb. 43: Carparkplätze vor dem Quai 4

Gemäss einer Abschätzung basierend auf den heute ansässigen Nutzungen in der ersten Bautiefe ab dem Alpenquai ist eine starke Reduktion der Parkfelder am Alpenquai und im Bereich «Werftplatz» möglich. Alternativen zu den Carparkfeldern entlang des Alpenquais stehen zurzeit nicht zur Verfügung. Mit dem separaten [Strategieprozess Carregime](#) werden Lösungen für das gesamte Stadtgebiet angestrebt. Dabei prüft dieser Prozess Ersatzstandorte für alle Carparkplätze entlang des linken Seeufers (Inseli, Landenbergstrasse und Alpenquai).

Bei der Parkplatzreduktion wird ein etappiertes Vorgehen angestrebt. Begonnen werden (Quickwin) soll mit einer Kappung für den motorisierten Durchgangsverkehr beim Alpenquai (vor dem Quai 4), einer Aufhebung der Carparkfelder entlang des Alpenquais (11 Car-PP) und einer ersten starken Reduktion der Parkfelder entlang des Alpenquais. Auf den Flächen der aufgehobenen Parkfelder sollen zusätzliche Freiräume geschaffen werden. Einerseits soll damit der wertvolle Baumbestand den notwendigen Raum erhalten für ein langfristiges Überleben. Die Reduktion der Parkfelder schafft zudem längerfristig Raum für sichere Fuss- und Velowege. Zur Sicherung der Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen und zur Deckung weiterer berechtigter Bedürfnisse (z. B. Zulieferung Ruderclubs, Kleingewerbe usw.) soll ein reduziertes Angebot an Parkfeldern beim Schotterplatz vor dem Motorboothafen und im Bereich der Ruderclubs stets

erhalten bleiben. Mit einer entsprechenden Regelung soll der Zugang zu diesen Parkplätzen so gestaltet werden, dass unnötiger Suchverkehr minimiert werden kann.

Mögliche Umsetzungsschritte für den Alpenquai

Kurzfristig (2021–2025)

- Vorstudie Fussgänger- und Veloverkehrsverbindung Alpenquai
- Schrittweise Reduktion der Parkfelder entlang des Alpenquais
- Aufhebung der Carparkfelder entlang des Alpenquais
- Reduktion des Durchgangsverkehrs beim Alpenquai auf Höhe Quai 4 auf ein Minimum (Abschnitt Werkhofstrasse–Landenbergstrasse)
- Ausgestaltung erster gewonnener Freiräume entlang des Alpenquais

Mittelfristig (2026–2030)

- Weitere Reduktion der Parkfelder entlang des Alpenquais (mit Ausnahme der Parkplätze vor dem Motorboothafen und von Parkplätzen bei den Ruderclubs bzw. von Parkplätzen für mobilitätseingeschränkte Personen)
- Fertigstellung der sicheren Fuss- und Veloachse Alpenquai
- Komplette Aufwertung der gewonnenen Freiräume

6.6 Ökologische Aufwertungen

Das linke Seeufer verfügt mit den Brutinseln und dem Tribshorn bereits über ökologisch sehr wertvolle Abschnitte. Im Grundsatz 1 «Beibehaltung und Stärkung der Nutzungen» (vgl. Kapitel 5) ist festgehalten, dass im Bereich zwischen «Werftplatz» und Tribshorn der naturnahen Ufergestaltung und der ökologischen Aufwertung Raum gegeben werden soll. Dies unter anderem auch, da in diesem Bereich der Nutzungsdruck geringer ist als im Bereich zwischen Bahnhof und «Werftplatz». Die ökologischen Aufwertungen wurden in allen drei Workshops der zweiten Mitwirkungsveranstaltungen hoch priorisiert.

Es hat sich gezeigt, dass insbesondere im Uferabschnitt zwischen der Ufshötti und dem Segelboothafen Tribshorn im Umfeld der als Naturschutzzone ausgeschiedenen Brutinseln Alpenquai zusätzliche ökologische Aufwertungspotenziale bestehen. Ausgehend von der bereits in Planung befindlichen Sanierung und Erweiterung der Brutinseln (Höhe Kantonsschule Alpenquai, siehe auch Abb. 32) kann die ökologische Situation der Ufer- und Flachwasserzonen durch die Aufhebung von Blockwürfen und die Ergänzung des Schilfbestands weiter verbessert werden. Auch in den Bereichen Ufshötti Süd und Ufshötti Nord besteht Potenzial für ökologische Aufwertung. Die Massnahmen sind auf die Bedürfnisse der verschiedenen Wassersportvereine (v. a. Zugänge zu den Steganlagen) und den Badebetrieb der Ufshötti abzustimmen.



Abb. 44: Schematische Darstellung möglicher Aufwertungen am Ufer zwischen der Kantonsschule und der Ufshötti

Mögliche Umsetzungsschritte für die ökologischen Aufwertungen

Kurzfristig (2021–2025)

- Sanierung und ökologische Aufwertung der Brutinseln durch Teilabtrag und Ergänzung des Schilfbestands sowie Neugestaltung der Übergänge zwischen Inseln und See

Mittelfristig (2026–2030)

- Abschnittsweise Entfernung der harten Uferverbauungen zwischen Kantonsschule Alpenquai und Ufshötti Süd und Neugestaltung des Übergangs Land–See als naturnahes Flachufer (z. B. mit Kiesvorschüttungen, Massnahmen zur Schilfförderung)
- Ökologische Aufwertung des Uferanschnitts Ufshötti Nord im Übergang zum Motorboothafen

6.7 Schattenachsen

Vor dem Hintergrund des Klimawandels sind die Städte besonders gefordert, die Lebensbedingungen für die Bevölkerung trotz zunehmender Hitzebelastung während der Sommermonate angenehm zu gestalten. Die Stadt Luzern hat aus diesem Grund eine Klimaanpassungsstrategie (B+A 10/2020) ausgearbeitet.



Entsprechend dem Grundsatz vier «Stadtklima optimieren» (vgl. Kapitel 5) soll im Tribschenquartier der bestehende Raster der Strassenräume genutzt werden, um eine Verbesserung der Klimaadaptation zu erreichen. Die Strassenräume parallel zur Uferkante wie beispielsweise die Landenbergstrasse sollen zu Schattenachsen umgestaltet werden. Dies entspricht auch den Bedürfnissen der interessierten, organisierten Quartierbevölkerung, welche in der Mitwirkung sämtliche klimarelevanten Massnahmen (ökologische Aufwertungen, Luftkorridore und Schattenachsen) als zentral eingestuft hat.

Abb. 45: Mögliche Entwicklung der Landenbergstrasse als Schattenachse

In den Schattenachsen soll die Versiegelung reduziert und damit die Verdunstung gefördert werden. Mit einem Ausbau der Bepflanzung, idealerweise durch Bäume, soll die Beschattung erhöht und damit die Hitze in den Sommermonaten reduziert werden. Dazu ist eine Reduktion der versiegelten Vorzonen von Bauten und eine gewisse Reduktion der Fahrbahnbreiten vorzusehen. Die Veloabstellplätze und Autoparkfelder sollen nicht mehr auf vollversiegelten Flächen Platz finden. Ziel ist ein grünes Band, das Raum für Flora und Fauna sowie für neue Aufenthaltsflächen bietet. Diese Massnahme soll im Rahmen anstehender Sanierungen entsprechender Strassen angegangen werden. Eine erste Möglichkeit, eine Schattenachse konkret umzusetzen, bietet sich mit der Tribschenstrasse.

Mögliche Umsetzungsschritte für die Schattenachsen

Kurzfristig (2021–2025)

- Betriebs- und Gestaltungskonzept Tribschenstrasse mit dem Ziel, die Tribschenstrasse zur Schattenachse umzugestalten

Mittelfristig (2026–2030)

- Eventuell temporäre Umnutzung gewisser Strassenbereiche im Sinne von Pop-up-Parks (inkl. Begrünung)
- Projektierung und Realisierung weiterer geeigneter Strassen(-abschnitte) zu Schattenachsen

6.8 Luftkorridore

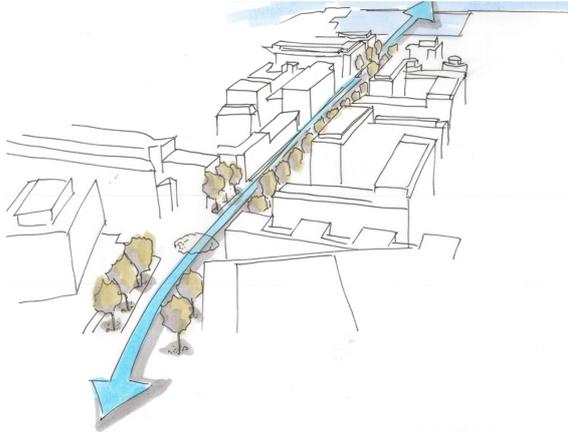


Abb. 46: Schematische Darstellung der Werkhofstrasse als Luftkorridor

Wie die Schattenachsen sollen auch die Luftkorridore der Klimaanpassung des Tribschenquartiers dienen. Das Ziel der Luftkorridore ist es, das Potenzial des Vierwaldstättersees zu nutzen, um die dahinterliegenden Quartiere zu kühlen.

Die Luftkorridore sollen von Kleinbauten und störender Vegetation freigehalten werden, sodass die Luft hindernisfrei vom See ins Quartier strömen kann und die Porosität des Tribschenquartiers stärkt. Diese Luftzirkulation soll durch die Entsiegelung von befestigten Flächen weiter gestärkt werden.

Idealerweise werden die Achsen so breit dimensioniert, dass neben einer ungehinderten Zirkulation der Luft eine ergänzende Bepflanzung mit hochstämmigen Bäumen möglich ist, welche die zu schnelle Erhitzung der Luft auf ihrem Weg in die Quartiere verhindert.

Diese Massnahme soll im Rahmen anstehender Sanierungen entsprechender Strassen angegangen werden. Einen der wichtigsten Luftkorridore stellt die Werkhofstrasse dar.

Mögliche Umsetzungsschritte für die Luftkorridore

Mittelfristig (2026–2030)

- Umgestaltung der Werkhofstrasse zum Luftkorridor
- Umgestaltung weiterer möglicher Luftkorridore im Tribschenquartier

7 Ausblick

Mit dem Entwicklungskonzept werden die Grundlagen geschaffen für die langfristige Umsetzung der mit den politischen Vorstössen und der Initiative «Lebendiges Inseli statt Blechlawine» angeregten Veränderungen am linken Seeufer. In einem nächsten Schritt soll nun die Umsetzung von einzelnen Projekten direkt angegangen werden. Die Auswahl dieser Umsetzungsprojekte basiert auf den Erkenntnissen des Entwicklungskonzepts und wird mit einem Bericht und Antrag an das Parlament dargelegt (vgl. Bericht und Antrag «Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribschen II»). Darin werden auch die erforderlichen finanziellen Mittel aufgeführt. Durch eine bewusste Priorisierung werden in einem ersten Schritt sieben konkrete Umsetzungsprojekte vorgeschlagen, welche kurzfristig bis 2023 umgesetzt werden können. Umsetzungsprojekte, welche einen längeren Umsetzungshorizont aufweisen, werden lediglich im vorliegenden Entwicklungskonzept im Detail aufgeführt und sollen im Rahmen des ersten Controllingberichtes zur Stadt-raumstrategie, welcher 2024 dem Parlament vorgelegt werden soll, wieder aufgegriffen und geprüft werden.

Wie in den vergangenen Planungsschritten am linken Seeufer werden auch bei zukünftigen Planungen die partizipativen Prozesse eine zentrale Rolle spielen. Im Rahmen einzelner Umsetzungsprojekte werden die interessierten und organisierten Quartierkräfte miteinbezogen werden und bestimmen die Entwicklungen am linken Seeufer mit.

8 Anhang

- A Zukunftsbild perspektivische Darstellung
- B Übersicht Umsetzungsstrategie

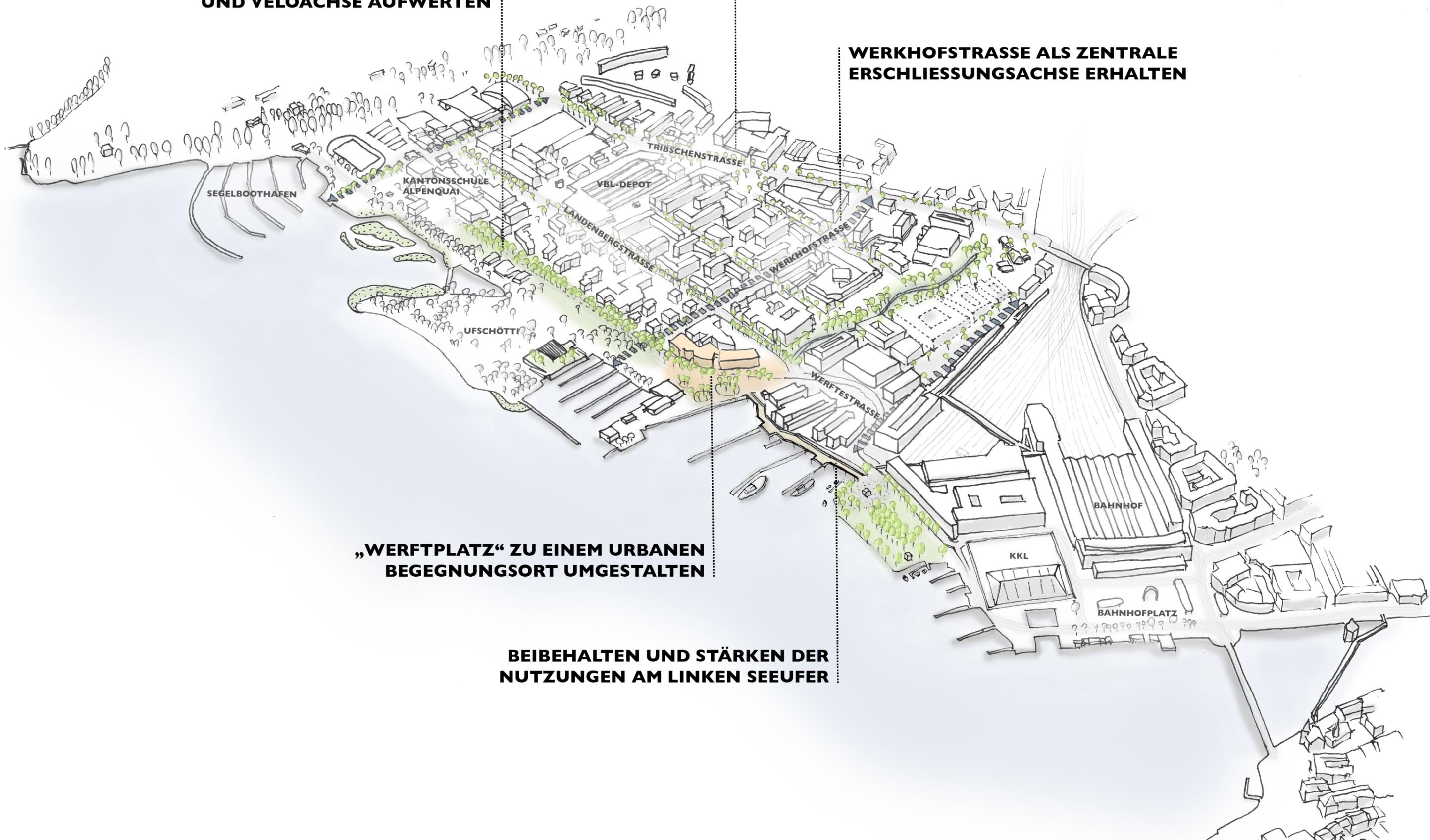
**ALPENQUAI ALS GRÜNE FUSS-
UND VELOACHSE AUFWERTEN**

STADTKLIMA OPTIMIEREN

**WERKHOFSTRASSE ALS ZENTRALE
ERSCHLIESSUNGSSACHSE ERHALTEN**

**„WERFTPLATZ“ ZU EINEM URBANEN
BEGEGNUNGSPUNKT UMGESTALTEN**

**BEIBEHALTEN UND STÄRKEN DER
NUTZUNGEN AM LINKEN SEEUFER**



Entwicklungskonzept linkes Seeufer Übersicht Umsetzungsstrategie

Arbeitsstand vom 26. April 2021 / ps

Siedlungsentwicklung

- Bewahren** / **Entwickeln im Bestand**
- Industrie- und Hafenanlagen
- Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen
- Öffentliche Einrichtungen

öffentliche Freiräume

- Erhalten** / **Punktueller Aufwertung** / **Neugestalten**
- Freiräume mit Priorität Erholung
- Freiräume mit Priorität Ökologie

Stadtklima

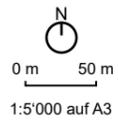
- Luftkorridore
- Schattenachsen

Erschliessung

- (Haupt-) Fusswegroute entlang dem linken Seeufer
- (Haupt-) Veloroute entlang dem linken Seeufer
- (Neben-) Veloroute entlang dem linken Seeufer
- zentrale Erschliessungssachse Werkhofstrasse - Inseliquai
- wichtige Nebenerschliessungssachsen
- Sperrung Durchgangsverkehr prüfen (Anlieferung gestattet)
- starke Reduktion der Auto-Parkplätze entlang dem Alpenquai
- Aufhebung der Car-Parkplätze entlang dem Alpenquai
- öffentliche Parkplätze am Seeufer
- Car-Parkplätze Landenbergstrasse

Hinweise

- Perimeter Entwicklungskonzept
- Bushaltestellen
- Ein-/ Auswasserstation mit Kran
- Gleisanlagen Seeverlad
- Gebäude
- Wiesen / Parks / Wald
- Gewässer



Neugestaltung
Inseli
(Schlussbericht Kap. 6.1)

Aufwertung
Wertsteg
(Schlussbericht Kap. 6.2)

„Wertplatz“ als urbaner
Begegnungsort
(Schlussbericht Kap. 6.2)

Umnutzung des
„Apothekergärtlis“
(Schlussbericht Kap. 6.4)

Ökologische Aufwertungen
Ufschötti Nord
(Schlussbericht Kap. 6.6)

Ökologische Aufwertungen
Ufschötti Süd
(Schlussbericht Kap. 6.6)

Ökologische Aufwertungen
Brutinseln
(Schlussbericht Kap. 6.6)

Offenlegung
Allmendlibach / Rösslimatthain
(Schlussbericht Kap. 6.3)

Alpenquai als
Bewegungsraum für den
Fuss- und Veloverkehr
(Schlussbericht Kap. 6.5)

Optimierung Stadtklima
Schattenachse
(Schlussbericht Kap. 6.7)

Optimierung Stadtklima
Luftkorridor
(Schlussbericht Kap. 6.8)