



**Stadt
Lucern**

Stadtrat

Bericht und Antrag

an den Grossen Stadtrat von Lucern
vom 2. Juni 2021 (StB 414)

B+A 18/2021

Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen II

Umsetzungsprojekte

**Vom Grossen Stadtrat
mit vier Protokollbemerkungen
beschlossen
am 23. September 2021.
(Definitiver Beschluss des Grossen
Stadtrates am Schluss dieses Dokuments)**

Bezug zur Gemeindestrategie 2019–2028 und zum Legislaturprogramm 2019–2021

Strategische Schwerpunkte gemäss Gemeindestrategie

- **Quartiere stärken**
Leitsatz: Die Quartiere sind als Wohn-, Aufenthalts-, Arbeits- und Identifikationsorte der Schlüssel für eine erfolgreiche und nachhaltige Entwicklung der Stadt Luzern.
- **Attraktiven Wirtschaftsstandort und Tourismusdestination weiterentwickeln**
Leitsatz: Luzern hat als Wirtschaftsstandort eine grosse Anziehungskraft. Ein breiter Branchenmix und ein hoher Anteil an KMU sind die Basis für eine stabile, krisenresistente Wirtschaftsstruktur. Diese Stärken will die Stadt Luzern für die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts halten und weiterentwickeln.
- **Sorgsamen Umgang mit den Lebensgrundlagen pflegen**
Leitsatz: Die Stadt Luzern und ihre Bewohnerinnen und Bewohner sorgen dafür, dass die Lebensgrundlagen für Menschen, Tiere und Pflanzen erhalten bleiben.
- **Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum steigern**
Leitsatz: In der Stadt Luzern sind Strassen, Plätze und Grünräume als attraktive Aufenthalts-, Begegnungs- und Bewegungsräume gestaltet.

Legislaturgrundsätze und -ziele gemäss Legislaturprogramm

Öffentliche Ordnung und Sicherheit

Legislaturgrundsatz L6 Luzern ist eine sichere und saubere Stadt. Bevölkerung, Gäste und Gewerbe fühlen sich sicher.

Legislaturgrundsatz L7 In der Stadt Luzern wird eine friedliche Koexistenz der unterschiedlichen Nutzergruppen in den öffentlich zugänglichen Räumen gelebt.

Legislaturziel Z7.2 Bei Stadtentwicklungsprojekten und städtebaulichen Eingriffen mit Auswirkungen auf den öffentlichen Raum sind die Vorgaben der städtebaulichen Kriminalprävention umgesetzt.

Kultur, Sport und Freizeit

Legislaturgrundsatz L11 Die Stadt Luzern schafft gute Rahmenbedingungen für ein attraktives Freizeitangebot und ermöglicht ihrer Bevölkerung ein breites Feld an individueller und organisierter Sportbetätigung.

Verkehr

Legislaturziel Z18.2

Die Stadt Luzern zeichnet sich durch eine attraktive Gestaltung der Strassenräume aus.

Legislaturgrundsatz L19

In Luzern sind alle gern, sicher und zuverlässig unterwegs. Das Verkehrssystem bewältigt die Mobilitätsbedürfnisse flächen- und energieeffizient sowie emissionsarm.

Umweltschutz und Raumordnung

Legislaturziel Z20.3

Die Stadt Luzern entwickelt eine Strategie zum Umgang mit den Auswirkungen des Klimawandels.

Legislaturziel Z20.4

Die urbanen Grünräume werden als attraktive Aufenthalts- und Begegnungsräume gestaltet und betrieben. Die naturnahen Freiräume bleiben sowohl innerhalb wie ausserhalb des Siedlungsraums erhalten, werden aufgewertet und besser vernetzt, die Biodiversität wird gefördert. Die Stadt Luzern ist Grünstadt Schweiz mit Gold-Level.

Legislaturziel Z20.5

Die Stadt praktiziert eine Veranstaltungspolitik, die ein Gleichgewicht zwischen den Interessen von Veranstaltenden, Bevölkerung sowie Handel und Gewerbe sicherstellt. Die Ergebnisse des Projekts «Stadtraum Luzern» werden dabei berücksichtigt.

Legislaturziel Z20.6

Mit einer qualitätsvollen Siedlungsentwicklung und vielseitig nutzbaren Freiräumen stärkt die Stadt Luzern die Lebensqualität.

Projektplan

I511001

Neugestaltung Inseli

I511010

Quartierzentrum Tribtschenstrasse, Betriebs- und Gestaltungskonzept

Übersicht

Das linke Seeufer von Luzern ist geprägt durch vielfältige Nutzungen. Für die Bevölkerung sind das Inseli und die Ufeschöttli wichtige Naherholungsgebiete, verschiedene Unternehmen und Vereine sind traditionell im Gebiet verankert, grosse Infrastrukturanlagen wie der Motorboothafen oder temporäre Veranstaltungen wie die Lozärner Mäas prägen das Gebiet. Zwischen den einzelnen Räumen fehlt heute häufig die Verbindung und Orientierung, und der Bezug zum See geht vielfach verloren. Die gezielte Entwicklung des Gebiets wurde in den letzten Jahren in mehreren politischen Vorstössen thematisiert, und 2017 nahm die Stimmbevölkerung die Initiative «Lebendiges Inseli statt Blechlawine» an. Dies waren Auslöser, um am linken Seeufer eine gesamtheitliche Entwicklung anzugehen. Der Grosse Stadtrat bewilligte mit dem Bericht und Antrag 3/2017 vom 8. Februar 2017: «Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen. Planungskredit» für die Durchführung einer Testplanung und für die Erarbeitung eines Entwicklungskonzepts einen Kredit von Fr. 775'000.–. Ziel war es, die verschiedenen Teilräume in ihrer Nutzung, ihrer Gestaltung und ihrem Zusammenspiel zu analysieren, aufeinander abzustimmen und durch attraktive Verbindungen mit dem angrenzenden Quartier, dem Bahnhof und den übrigen Teilen der Stadt zu vernetzen.

Von Oktober 2019 bis August 2020 führte die Stadt eine Testplanung mit drei interdisziplinären Planungsteams durch. Der Bearbeitungssperimeter erstreckte sich vom Europaplatz vor dem Kultur- und Kongresszentrum Luzern bis zum Segelboothafen nördlich des Tribtschenhorns. Die Testplanung zeigte, dass das linke Seeufer durch seine räumlich vielfältige Struktur bereits eine sehr hohe Qualität aufweist. Diese Qualitäten sollen gestärkt werden. Basierend auf den drei Teambeiträgen erarbeitete das Beurteilungsgremium fünf zentrale Grundsätze, die im Verlauf der Planungsarbeiten weiterentwickelt wurden. In der zweiten Phase wurden basierend auf den Ergebnissen der Testplanung ein Zukunftsbild erarbeitet, eine Umsetzungsstrategie entwickelt, konkrete Umsetzungsprojekte definiert und die Ergebnisse in ein Entwicklungskonzept übergeführt. Mit dem Entwicklungskonzept linkes Seeufer liegt erstmals eine planerische Grundlage vor, die die Grundhaltung des Stadtrates insbesondere bezüglich der freiräumlichen Entwicklung des linken Seeufers für den Zeithorizont der nächsten 15 Jahre definiert. In einem ersten Schritt werden bis 2023 folgende Projekte gestartet:

- Ökologische und landschaftliche Aufwertung des Seeufers
- Pop-up-Park «Werft» als neuer Freiraum
- Neugestaltung Inseli
- Betriebs- und Gestaltungskonzept Tribtschenstrasse
- Machbarkeitsstudie zum «Apothekergärtli»
- Aufwertung Alpenquai als Fuss- und Veloachse
- Vorstudie für «Werftplatz»

Während des gesamten Erarbeitungsprozesses wurden die Quartierbevölkerung, organisierte Interessenvertretungen, Kinder und Jugendliche mehrmals über den Projektfortschritt informiert und zur Mitwirkung eingeladen. Die Rückmeldungen aus der Mitwirkung sind in das Entwicklungskonzept eingeflossen. Im vorliegenden Bericht und Antrag sind die wichtigsten Erkenntnisse aus dem Entwicklungskonzept zusammengefasst. Der Stadtrat beantragt dem Grossen Stadtrat, das Entwicklungskonzept (Beilage 3) zustimmend zur Kenntnis zu nehmen und die Motion 435, Sonja

Döbeli Stirnemann und Laura Grüter Bachmann namens der FDP-Fraktion vom 8. September 2008: «Linkes Seeufer: Von der Schmutzdecke zur Uferpromenade», abzuschreiben. Im Rahmen des ersten Controllingberichtes zur Stadtraumstrategie, welcher voraussichtlich 2024 dem Parlament vorgelegt wird, werden der aktuelle Stand der Umsetzungsprojekte sowie die Folgeprojekte aufgezeigt.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Ziele des Stadtrates	7
2 Ausgangslage	8
2.1 Auftrag	8
2.2 Prozessablauf	10
2.3 Abhängigkeit vom Projekt «Durchgangsbahnhof Luzern»	12
3 Testplanung linkes Seeufer	13
3.1 Bedeutung und Perimeter der Testplanung linkes Seeufer	13
3.2 Erkenntnisse aus der Testplanung linkes Seeufer	14
4 Entwicklungskonzept	16
4.1 Bedeutung und Perimeter des Entwicklungskonzepts	16
4.2 Erkenntnisse aus der Mitwirkung	16
4.3 Zukunftsbild	17
4.4 Umsetzungsstrategie	18
5 Umsetzungsprojekte	21
5.1 Übersicht	22
5.2 Details	23
5.3 Ausblick	30
6 Politische Vorstösse	31
7 Antrag	32
 Beilagen	
1 Synthesebericht Testplanung	
2 Mitwirkungsbericht	
3 Entwicklungskonzept	

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Ziele des Stadtrates

Für den Stadtrat ist das vorliegende Konzept ein zentrales strategisches Steuerungsinstrument, um die Entwicklung am linken Seeufer mit Blick auf die nächsten 15 Jahre gezielt zu koordinieren und qualitativ voranzubringen. Dabei stehen nicht die konkreten Pläne für einzelne Parzellen im Vordergrund, sondern der gesamtheitliche Blick auf das grosse Ganze mit einem klaren Fokus auf den Freiraum. Der Stadtrat setzt sich dafür ein, dass einerseits mit den vorhandenen Perlen am linken Seeufer sorgsam umgegangen wird und dass andererseits die Situation bei unattraktiven Plätzen und Passagen rasch verbessert wird. Für die erste Phase hat der Stadtrat jene Umsetzungsprojekte basierend auf dem Entwicklungskonzept ausgewählt, die für die Bevölkerung den grössten Mehrwert bringen, die sich in einem wirtschaftlich überzeugenden Verhältnis und rasch umsetzen lassen. Dank einem umfassenden Partizipationsprozess, der, trotz Einschränkungen durch die Coronapandemie, beispielhaft geführt wurde, sind die Bedürfnisse der jüngeren und älteren Direktbetroffenen sehr früh in die Definition von Projekten, aber auch deren Priorisierung eingeflossen.

Als Knackpunkt im gesamten Gebiet zeigt sich die Situation rund um das Inseli. Bei den Vorbereitungen zum Projektwettbewerb wurde klar, dass die Umsetzung der Initiative «Lebendiges Inseli statt Blechlawine» und die Bedürfnisse der Lozärner Mäas schwierig zu vereinbaren sind. Zudem ergeben sich laufend neue Erkenntnisse im Zusammenhang mit dem Jahrhundertprojekt Durchgangsbahnhof Luzern. Um den Spielraum für den Projektwettbewerb zu definieren, wird bis Ende 2021 eine Machbarkeitsstudie erarbeitet. Der Stadtrat wird Ende 2021 über das weitere Vorgehen entscheiden.

Für den Stadtrat ist das Entwicklungskonzept zum linken Seeufer ein gutes Beispiel, wie die strategischen Ziele aus dem Legislaturprogramm und dem Raumentwicklungskonzept konkret auf ein bestimmtes Gebiet heruntergebrochen werden können und somit eine durchdachte und nachhaltige Entwicklung angestossen werden kann. Die Grundlagen sind nun vorhanden, um das linke Seeufer so weit wie möglich als durchgehenden öffentlichen Freiraum aufzuwerten und um den Seebezug zum Quartier Tribtschen noch besser herzustellen.

2 Ausgangslage

Das linke Seeufer ist einer der bedeutendsten Naherholungsräume der Stadt Luzern; die Bevölkerung, Arbeitende sowie Lernende nutzen den vielfältigen und fragmentierten öffentlichen Freiraum intensiv. Der wohl bekannteste Teil des linken Seeufers bildet das Inseli als grüne Freifläche mit den zwei Sommer-Buvettes und dem Carparkplatz. Weiter befinden sich entlang des Seeufers der Motorboothafen, der technische Sporn mit dem Kiesverlad der SEEKAG, die Ufschöttli als beliebter Erholungs- und Badeort, die Kantonsschule Alpenquai und der Segelboothafen. In diesem Raum finden auch viele temporäre Veranstaltungen statt, allen voran die Lozärner Mäas auf dem Inseli. Die verschiedenen Teilräume des Gebiets verleihen dem linken Seeufer in seiner Gesamtheit ein sehr heterogenes Gesicht, bieten aber gleichzeitig ein breites Angebot an Nutzungsmöglichkeiten und besitzen damit eine hohe Akzeptanz bei der Bevölkerung. Dieses Nebeneinander verschiedener Nutzungen schafft sehr unterschiedliche Qualitäten. Das Tribschenquartier, 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.

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 Flussufer 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 hergestellt werden.

Im Juni 2009 wurde die Motion 435, Sonja Döbeli Stirnemann und Laura Grüter Bachmann namens der FDP-Fraktion vom 8. September 2008: «Linkes Seeufer: Von der Schmutzecke zur Uferpromenade», vom Grossen Stadtrat überwiesen. Ausgelöst durch diesen Vorstoss wurden verschiedene Massnahmen getroffen, wie zum Beispiel die sanfte Aufwertung des Inselis und die Inbetriebnahme der Buvettes Inseli und Ufschöttli. Zudem wurde in der Gesamtplanung 2010–2014 der Meilenstein «Wettbewerb Entwicklung Inseliquai–Alpenquai» aufgeführt. Zwei Jahre später entschied der Stadtrat in der Gesamtplanung 2012–2016, 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. Parallel wurde mit dem Bericht und Antrag 4/2017 vom 8. Februar 2017: «Initiative «Lebendiges Inseli statt Blechlawine» aufgezeigt, wie die Initiative umgesetzt werden soll, und der Planungskredit von Fr. 600'000.– für einen Projektwettbewerb für das Inseli beantragt. Am 24. September 2017 nahm die Stimmbewöl-

kerung die Initiative mit 51,6 Prozent an. Dies war zugleich die Gelegenheit, die Planungen des linken Seeufers wieder aufzunehmen, denn die Neugestaltung des Inselis erfordert eine vorgängige gesamtheitliche Betrachtung des gesamten linken Seeufers vom Europaplatz bis zum Segelboothafen. Mit dem Bericht und Antrag 3/2017 vom 8. Februar 2017: «Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen. Planungskredit» wurde das geplante Vorgehen gegenüber dem Parlament dargelegt und die Finanzierung beantragt. Der Grosse Stadtrat bewilligte für die Durchführung einer Ideenstudie nach SIA-Ordnung 143 (Testplanung) und die Erarbeitung des «Entwicklungskonzepts für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen» einen Kredit von Fr. 775'000.–.

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–Tribtschenquartier, traten die Bereiche ab der zweiten Bautiefe und darüber hinaus in den Hintergrund. Die relevanten Verbindungen und Vernetzungen ins Tribtschenquartier und in die weiteren benachbarten Quartiere wurden natürlich mitbetrachtet (vgl. Kapitel 3.1). In diesem Zusammenhang wurde weiter entschieden, dass die Setzung eines thematischen Schwerpunkts zugunsten der Freiräume sinnvoll erscheint. 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.

Basierend darauf wurde im Legislaturprogramm 2019–2021 mit dem Legislaturziel Z20.6 «Mit einer qualitätsvollen Siedlungsentwicklung und vielseitig nutzbaren Freiräumen stärkt die Stadt Luzern die Lebensqualität» die Massnahme M20.6b formuliert, welche ein Entwicklungskonzept für das linke Seeufer basierend auf einer Testplanung vorsieht. Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag werden dem Grossen Stadtrat die Ergebnisse aus der Testplanung und das Entwicklungskonzept zur Kenntnisnahme vorgelegt.

2.2 Prozessablauf

Wie bereits erwähnt, wurde der Stadtrat mit dem B+A 3/2017 in einer ersten Phase mit der Durchführung einer Ideenstudie nach SIA-Ordnung 143 (Testplanung) und in einer zweiten Phase mit der Ausarbeitung eines Entwicklungskonzepts beauftragt.



Abb. 1: Prozessablauf

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 Teams¹ zwischen Herbst 2019 und Sommer 2020 durchgeführt. Dabei stand der öffentliche Raum entlang des Seeufers und die Anbindung des Tribtschenquartiers an diesen Naherholungsraum im Vordergrund. Im Rahmen der Testplanung sollten in einem ersten Schritt die Freiraumpotenziale des Gebiets ermittelt, analysiert und qualitative Weiterentwicklungsmöglichkeiten aufgezeigt werden. Ziel hierbei war, 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 der Coronapandemie abgesagt werden musste. Der Zwischenstand

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 (Solothurn);

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).

wurde daher per E-Mail an die Teilnehmenden des ersten Workshops versendet. Aus den Schlussabgaben der Teams wurde durch die Prozessbegleitung KEEAS AG² in enger Zusammenarbeit mit dem interdisziplinären Beurteilungsgremium³ im August 2020 ein Synthesericht mit Handlungsempfehlungen und Vertiefungsabsichten erstellt (vgl. Beilage 1). 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 GmbH⁴ 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 zu priorisieren. Die Erkenntnisse beider Workshops wurden anschliessend in einem Mitwirkungsbericht (vgl. Beilage 2) zusammengefasst.

Das nun vorliegende Entwicklungskonzept (vgl. Beilage 3 und Kapitel 4), welches dem Grosse Stadtrat zur Kenntnisnahme vorgelegt wird, beinhaltet ein Zukunftsbild mit den fünf Grundsätzen (vgl. Kapitel 4.3), welche sich aus der Testplanung ergaben, und eine Umsetzungsstrategie (vgl. Kapitel 4.4). Das Entwicklungskonzept deckt den Zeithorizont der nächsten 15 Jahre ab. Das Entwicklungskonzept definiert die freiräumlichen und städtebaulichen Entwicklungsabsichten 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.

Für den vorliegenden B+A hat der Stadtrat basierend auf dem Entwicklungskonzept konkrete Umsetzungsprojekte (vgl. Kapitel 5) für einen kurzfristigen Zeithorizont definiert.

Übersicht Finanzen

Der Grosse Stadtrat bewilligte mit dem Bericht und Antrag 3/2017 vom 8. Februar 2017: «Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen» für die Durchführung einer Testplanung und für die Erarbeitung eines Entwicklungskonzepts am 6. April 2017 einen Planungskredit von Fr. 775'000.–. Aufgrund der Einführung von HRM2 per 1. Januar 2019 wurde der Kredit von der Investitionsrechnung in die Erfolgsrechnung übergeführt. Für die Durchführung der Testplanung wurden Fr. 480'000.– benötigt und für das Entwicklungskonzept Fr. 40'000.–. Zudem waren

² KEEAS Raumkonzepte AG, Büro mit den primären Tätigkeitsfeldern Prozessmanagement, Raumkonzepte und Arealentwicklungen. <https://keeas.ch/>

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 Tribtschen, Karin Seger, IG Tribtschenstadt, sowie Vertreterinnen und Vertreter aus der Stadtverwaltung.

⁴ Planungsbüro für Landschaftsarchitektur: <https://freiraumarchitektur.ch/aktuell/>

im Planungskredit Fr. 125'000.– für personelle Ressourcen enthalten. Insgesamt wurden damit Fr. 645'000.– für die Planung des linken Seeufers benötigt. Insbesondere für die Vorarbeiten zur Testplanung, für die externe Prozessbegleitung während der Testplanung und die Erarbeitung des Entwicklungskonzepts wurden weniger finanzielle Mittel benötigt als am Anfang angenommen, da mehr stadintern erledigt wurden.

2.3 Abhängigkeit vom Projekt «Durchgangsbahnhof Luzern»

Der Terminplan des Gesamtprojekts «Durchgangsbahnhof Luzern (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. Das eidgenössische Parlament entscheidet voraussichtlich 2026 über den Ausbauschritt 2040 und somit über die Realisierung des Durchgangsbahnhofs.

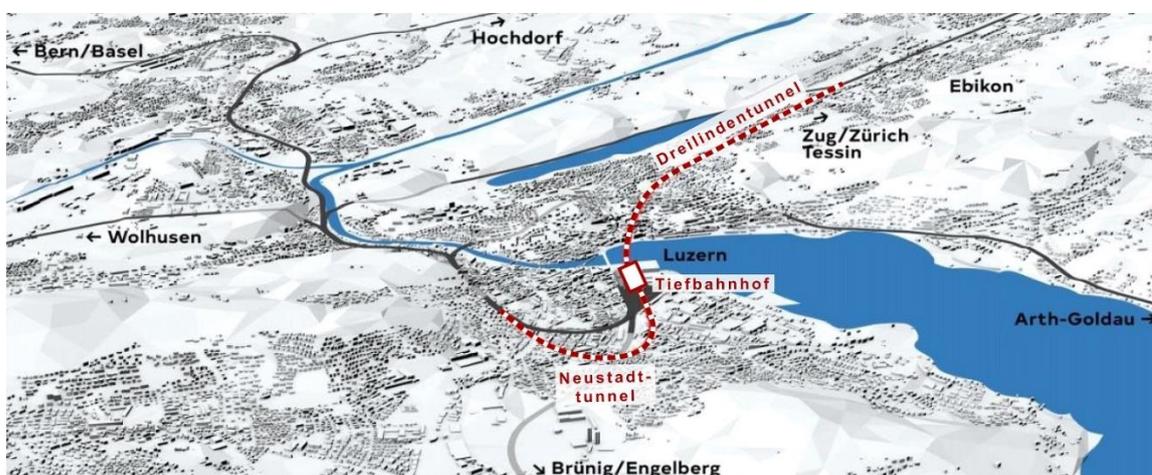


Abb. 2: Geplante Linienführung

Im Jahr 2020 hat die Stadt Luzern 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.

Die Testplanung «Durchgangsbahnhof Luzern – Entwicklung Bahnhofsräum 2040» hat für die Entwicklung entlang des linken Seeufers zu zwei zentralen Erkenntnissen geführt: Erstens die grosse Bedeutung des Inselis als wichtiger Freiraum, speziell während der Bauphase des Durchgangsbahnhofs, und zweitens die Anordnung der Haltekanten der Busse/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 aktiv angegangen werden müssen. Die enge Koordination der beiden Projekte ist durch die jeweilige Federführung bei der Dienstabteilung Stadtplanung sichergestellt.

3 Testplanung linkes Seeufer

3.1 Bedeutung und Perimeter der Testplanung linkes Seeufer

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. Im Hinblick auf die Testplanung wurden mit einer Erschliessungsstudie vorgängig die verkehrlichen Erschliessungsfunktionen und die Erreichbarkeit des linken Seeufers aufgezeigt. 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.

Der Bearbeitungsperimeter der Testplanung umfasste das linke Seeufer sowie die an den See angrenzenden Grundstücke und die Flächen des Betonwerks der SEEKAG. Über diesen Bearbeitungsperimeter hinaus mussten vor allem die funktionalen und räumlichen Bezüge zum angrenzenden Quartier Tribtschen, zum Bahnhof und zu den Quartieren auf der gegenüberliegenden Gleisseite hergestellt und – im Sinne von attraktiven stadträumlichen Verbindungen – betrachtet werden.

Weiter wurden inhaltliche Ziele vorgegeben, was das linke Seeufer mit einem Zeithorizont bis 2035 leisten soll (vgl. Synthesebericht Kapitel 2.3, Beilage 1). Neben Zielen wie Vielfalt und Identität, Naherholung und Gewässerschutz, Biodiversität, Stadtklima und Naturgefahren und Impulse für die Quartierentwicklung wurde mit zwei Zielen – kurze Wege und Erreichbarkeit für alle – auch ein Fokus auf Mobilitätsthemen gelegt. Das Ziel Erreichbarkeit für alle beinhaltete insbesondere die Prüfung von zwei Erschliessungsvarianten für den MIV aus der vorgängig durchgeführten Erschliessungsstudie.



Abb. 3: Perimeter der Testplanung und des Entwicklungskonzepts

3.2 Erkenntnisse aus der Testplanung linkes Seeufer

Die Testplanung wurde im September 2020 abgeschlossen. Die drei Teambeiträge zeigen, dass bereits vieles gut funktioniert am linken Seeufer und an bestehenden Qualitäten angeknüpft werden kann. Basierend auf den drei Teambeiträgen hat das Beurteilungsgremium der Testplanung umfangreiche fachliche Erkenntnisse und Empfehlungen formuliert, die dem Synthesebericht (Beilage 1) entnommen werden können. Basierend auf den Ergebnissen der Testplanung wurden im Synthesebericht fünf zentrale Grundsätze herausgearbeitet, welche die Basis für das Entwicklungskonzept, das Zukunftsbild sowie die weiteren Planungsschritte bilden:

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.

Den «Werftplatz»⁵ zu einem urbanen Begegnungsort umgestalten

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

Alpenquai als grüne Fuss- und Veloachse aufwerten

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

Stadtklima optimieren

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

Die Werkhofstrasse als zentrale Erschliessungssachse erhalten

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

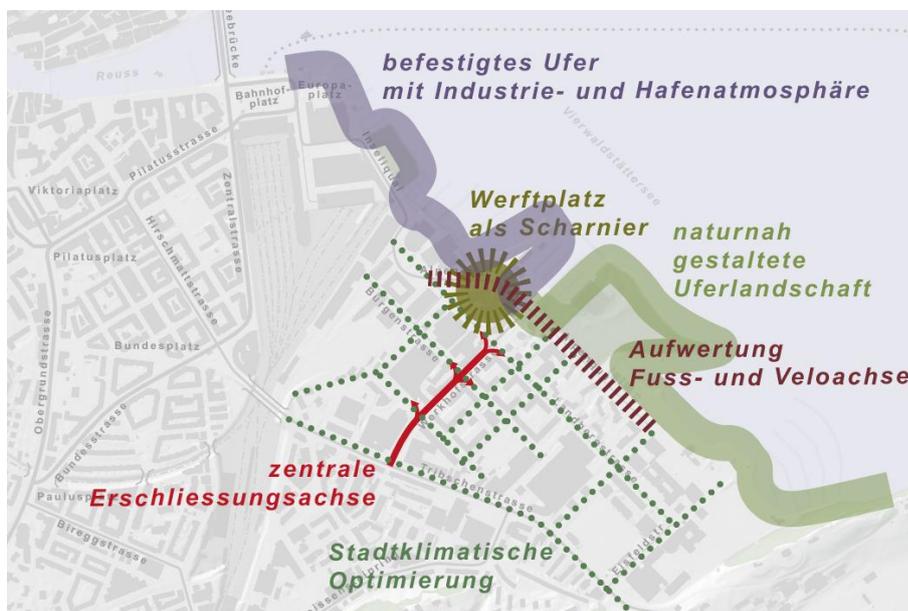


Abb. 4: Die Grundsätze aus der Testplanung

⁵ Der Name «Werftplatz» gilt im Moment als Platzhalter, und der formelle Prozess zur Namensgebung wird erst nach Vorliegen der Vorstudie in die Wege geleitet.

4 Entwicklungskonzept

4.1 Bedeutung und Perimeter des Entwicklungskonzepts

Basierend auf der Testplanung wurde ein Entwicklungskonzept für das linke Seeufer erarbeitet, welches in einem Zukunftsbild (vgl. Kapitel 4.3) und einer Umsetzungsstrategie (vgl. Kapitel 4.4) die Erkenntnisse und Empfehlungen konsolidiert. Das Entwicklungskonzept bildet die Grundlage für sämtliche künftigen baulich-räumlichen Entwicklungen am linken Seeufer und dient für die Ausarbeitung von Umsetzungsprojekten. Es zeigt die Entwicklungsabsichten des Stadtrates am linken Seeufer für den Betrachtungszeitraum der nächsten 15 Jahre auf.

Der Perimeter für das Entwicklungskonzept ist identisch zu demjenigen aus der Testplanung (vgl. Kapitel 3.1). Es zeigte sich jedoch in der Umsetzungsstrategie, dass einzelne mögliche Massnahmen auch über diesen Perimeter in das Tribschenquartier führen.

4.2 Erkenntnisse aus der Mitwirkung

Im Rahmen der Mitwirkung zum Entwicklungskonzept wurde der Fokus auf die möglichen Massnahmen gerichtet. Anhand eines Kartenspiels wurden den Teilnehmenden zwölf mögliche Umsetzungsmassnahmen präsentiert. Dabei wurde aufgezeigt, welche Abhängigkeiten und Herausforderungen bei der Umsetzung einer Massnahme auftauchen könnten. Dazu fanden je ein Workshop mit den Kindern, den Jugendlichen und den interessierten und organisierten Quartierkräften im November 2020 statt. Ziel der Workshops war es, dass die Teilnehmenden eine Priorisierung vornehmen und darlegen können, welche Massnahmen sie als besonders wichtig und dringend erachten und welche nicht. Die Spielergebnisse sowie die in den Diskussionen eingebrachten Argumente wurden in einem Mitwirkungsbericht (vgl. Beilage 2) zusammengefasst.

Aus den Ergebnissen der verschiedenen Mitwirkungsworkshops können zusammengefasst folgende Schlussfolgerungen gezogen werden. Diese Erkenntnisse flossen in die Erarbeitung des Entwicklungskonzepts mit ein.

- Eindeutig priorisiert wurden kurz- und mittelfristige Massnahmen, welche zeitnahe und spürbare Verbesserungen im Quartier bringen.
- Wichtig war den Teilnehmenden, dass die Massnahmen einer möglichst breiten Öffentlichkeit zugutekommen. Unter anderem wurde der Handlungsbedarf beim Inseli, beim Alpenquai und beim «Apothekergärtli» als besonders dringlich eingestuft.
- Für die befragten Kinder stellten insbesondere die Themen Sicherheit (unattraktiver Wertsteg, stark befahrener Alpenquai) und Ökologie (Schattenachsen, Allmendlibach, ökologische Aufwertungen) zentrale Aspekte dar. Auch sie betonten die Wichtigkeit, dass die Massnahmen für sämtliche Bevölkerungsgruppen attraktiv sein müssen.
- Das Klima bzw. ökologische Aufwertungen lagen im Fokus der befragten Jugendlichen. Sie haben hervorgehoben, dass es für sie generell Orte braucht, an welchen sie akzeptiert sind und sich wohlfühlen.

4.3 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. Für das Zukunftsbild wurden die fünf Grundsätze aus der Testplanung beigezogen (vgl. Kapitel 3.2). Sie bilden die Basis für das Zukunftsbild (vgl. Abb. 5) und sollen bei zukünftigen Planungen entlang des linken Seeufers als Planungsgrundsätze berücksichtigt werden.

Das Zukunftsbild baut auf den **bestehenden Nutzungen** des linken Seeufers auf. Diese werden **beibehalten und gestärkt** und gleichzeitig in Bezug auf das **Stadtklima optimiert**. Das Seeufer zwischen Europaplatz und Werft orientiert sich auch zukünftig primär an den Bedürfnissen, welche sich durch die Nähe zum KKL, zur Universität und zu den Fachhochschulen, zum Bahnhof und zu den Gewerbenutzungen ergeben. Der Uferbereich ab der Werft bis zum Segelboothafen hingegen dient weiterhin der Naherholung sowie der Ökologie. Damit kommt der Werft eine bedeutende Rolle als Scharnier zwischen diesen zwei Bereichen des Seeufers sowie der **Werkhofstrasse als zentraler Erschliessungsachse** des Tribschenquartiers zu. Dieses Scharnier wird akzentuiert und der **«Werftplatz» zu einem urbanen Begegnungsort umgestaltet**. Gleichzeitig wird der **Alpenquai als grüne Fuss- und Veloachse** aufgewertet, damit dieser noch stärker als Teil des Naherholungsraums wahrgenommen und entsprechend genutzt werden kann.

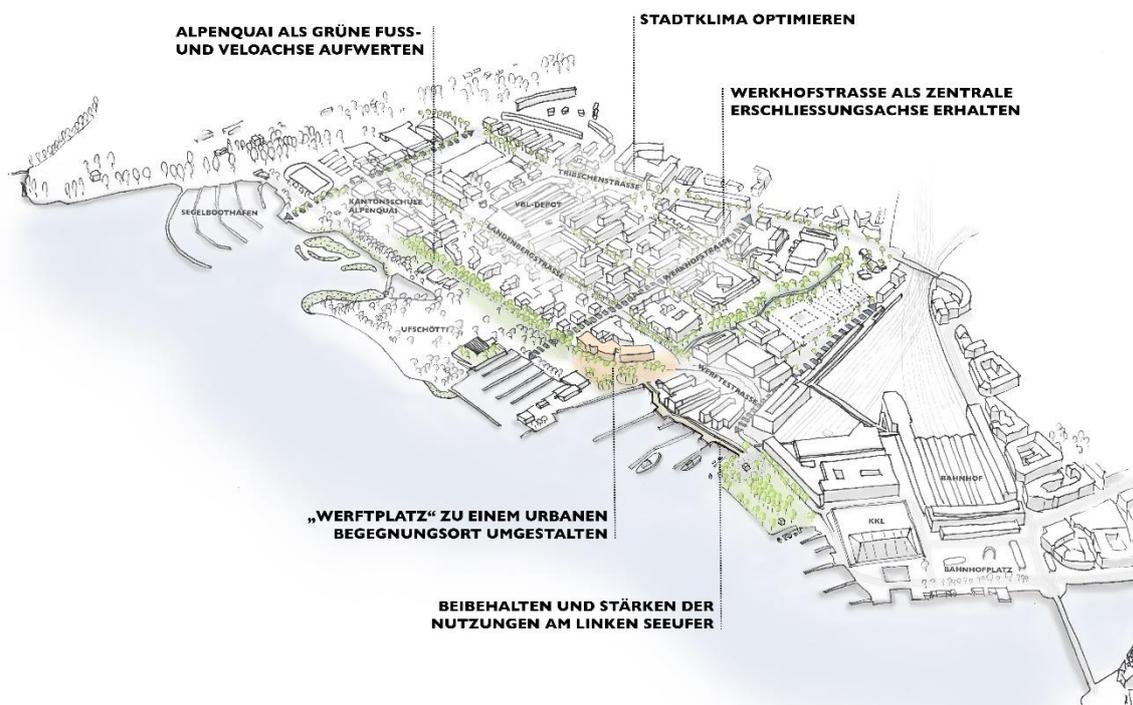


Abb. 5: Zukunftsbild perspektivische Darstellung mit der Verortung der Grundsätze

4.4 Umsetzungsstrategie

Das Entwicklungskonzept beinhaltet neben dem Zukunftsbild die Umsetzungsstrategie (vgl. Abb. 6), 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. 6) zeigt die möglichen Massnahmen für das linke Seeufer auf. Basierend auf diesen Massnahmen wurden konkrete Umsetzungsprojekte erarbeitet, die mit dem vorliegenden B+A dem Grossen Stadtrat vorgelegt werden (vgl. Kapitel 5). 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 sollen die möglichen Massnahmen auch im Rahmen von **Synergien** mit anderen Projekten umgesetzt werden. Dies gilt in besonderem Masse für die Massnahmen «Luftkorridore» und «Schattenachsen», die bei jeglichen Sanierungsarbeiten und baulichen Veränderungen im Quartier zukünftig berücksichtigt werden sollen. Weiteres Synergiepotenzial kann für das **Controlling** genutzt werden. So ist vorgesehen, die Prüfung der Umsetzungsstrategie im Rahmen des Controllings Stadtraumstrategie vorzunehmen. Der Controllingbericht I zur Stadtraumstrategie soll 2024 dem Parlament vorgelegt werden.

Folgende mögliche Massnahmen sind im Entwicklungskonzept (vgl. Beilage 3) im Detail ausgeführt:

- **Inseli:** Das Inseli soll in seinem heutigen Nutzungscharakter auch in Zukunft erhalten bleiben bzw. gestärkt werden. Basierend auf der Forderung der Initiative «Lebendiges Inseli statt Blechlawine» sollen die heutigen Carparkplätze aufgehoben und der Freiraum vergrössert werden. Weiterhin sollen jedoch sechs Caranhaltelkanten ermöglicht werden.
- **«Werftplatz» und Werftsteg:** Der «Werftplatz» soll zusammen mit dem technischen Sporn zum zentralen Ort am linken Seeufer entwickelt werden. Zusammen mit dem Werftsteg bietet der «Werftplatz» das grösste Potenzial für eine Aufwertung durch zusätzlichen Freiraum. Der Seeverlad der SEEKAG Seeverlad + Kieshandels AG und die dazugehörenden Gleisanlagen sind identitätsstiftende Nutzungen am linken Seeufer. Diese sollen so lange wie sinnvoll erhalten werden, weshalb in naher Zukunft auf die Aufhebung des Seeverlads und des Betonwerks verzichtet wird. Diese bestehenden Infrastrukturen sollen wenn möglich auch einen wichtigen Beitrag zur stadtverträglichen und ökologischen Baustellenversorgung wie zum Beispiel für das Projekt «Durchgangsbahnhof Luzern» leisten.

- **Offenlegung Allmendlibach / «Rösslimatthain»:** Mit dem frei werdenden östlichsten Gleisfeld des Bahnhofs Luzern wird die Möglichkeit geschaffen, in diesem Bereich ein neues Stadtquartier Rösslimatt zu erstellen. In diesem Zusammenhang ist die Erstellung eines grünen Freiraums zwischen Schüür und künftigem «Wertplatz» vorgesehen. Dieser neue Freiraum heisst «Rösslimatthain». Mit dieser Massnahme soll geprüft werden, ob der Allmendlibach in die Neugestaltung des Freiraums «Rösslimatthain» integriert werden kann. Die Planung hierzu kann frühestens ab 2030 in Angriff genommen werden.
- **«Apothekergärtli»:** Das «Apothekergärtli» bzw. das Dach der Motorboothalle soll besser in die Hügellandschaft der Ufschötti eingebunden werden. Dabei stehen sowohl bauliche Massnahmen wie mehr Beschattungsmöglichkeiten oder bessere Einsehbarkeit im Vordergrund als auch Sicherheitsaspekte. Da die Bootshalle im Baurecht bis 2076 an die Bootshalle Alpenquai AG abgegeben ist, sind die Massnahmen mit der Baurechtsnehmerin zu koordinieren.
- **Alpenquai:** Der Alpenquai soll in eine grüne Fuss- und Veloverkehrsverbindung umgestaltet werden. Dazu ist primär eine Entlastung vom Autoverkehr anzustreben, um neue Freiräume zu schaffen und um dem wertvollen Baumbestand den nötigen Raum zu geben.
- **Ökologische Aufwertungen:** Das linke Seeufer verfügt mit den Brutinseln und dem Tribschenhorn bereits über ökologisch sehr wertvolle Abschnitte. Insbesondere im Uferabschnitt zwischen der Ufschötti und dem Segelboothafen Tribschenhorn, im Umfeld der als Naturschutzzone ausgeschiedenen Brutinseln Alpenquai, besteht zusätzliches ökologisches Aufwertungspotenzial, welches genutzt werden soll. Weiteres Potenzial für ökologische Aufwertungen besteht in den Bereichen Ufschötti Süd und Ufschötti Nord.
- **Schattenachsen:** Die Schattenachsen dienen der Verbesserung des Stadtklimas im gesamten Tribschenquartier. Mit einem Ausbau der Bepflanzung, idealerweise durch Bäume, soll die Beschattung erhöht und damit die Hitze in den Sommermonaten reduziert werden. Es ist eine Reduktion der versiegelten Vorzonen von Bauten und eine gewisse Reduktion der Fahrbahnbreiten vorzusehen, um Raum für Flora und Fauna sowie für neue Aufenthaltsflächen zu schaffen.
- **Luftkorridore:** Die Luftkorridore sind wie die Schattenachsen zur Verbesserung des Stadtklimas im Tribschenquartier vorgesehen. Das Ziel der Luftkorridore ist es, das kühlende Potenzial des Vierwaldstättersees zu nutzen, um die dahinterliegenden Quartiere zu kühlen. Die Luftkorridore sollen von Kleinbauten und störender Vegetation frei gehalten werden, sodass die Luft hindernisfrei vom See ins Quartier strömen kann. Diese Luftzirkulation soll durch die Entsiegelung von befestigten Flächen gestärkt werden.

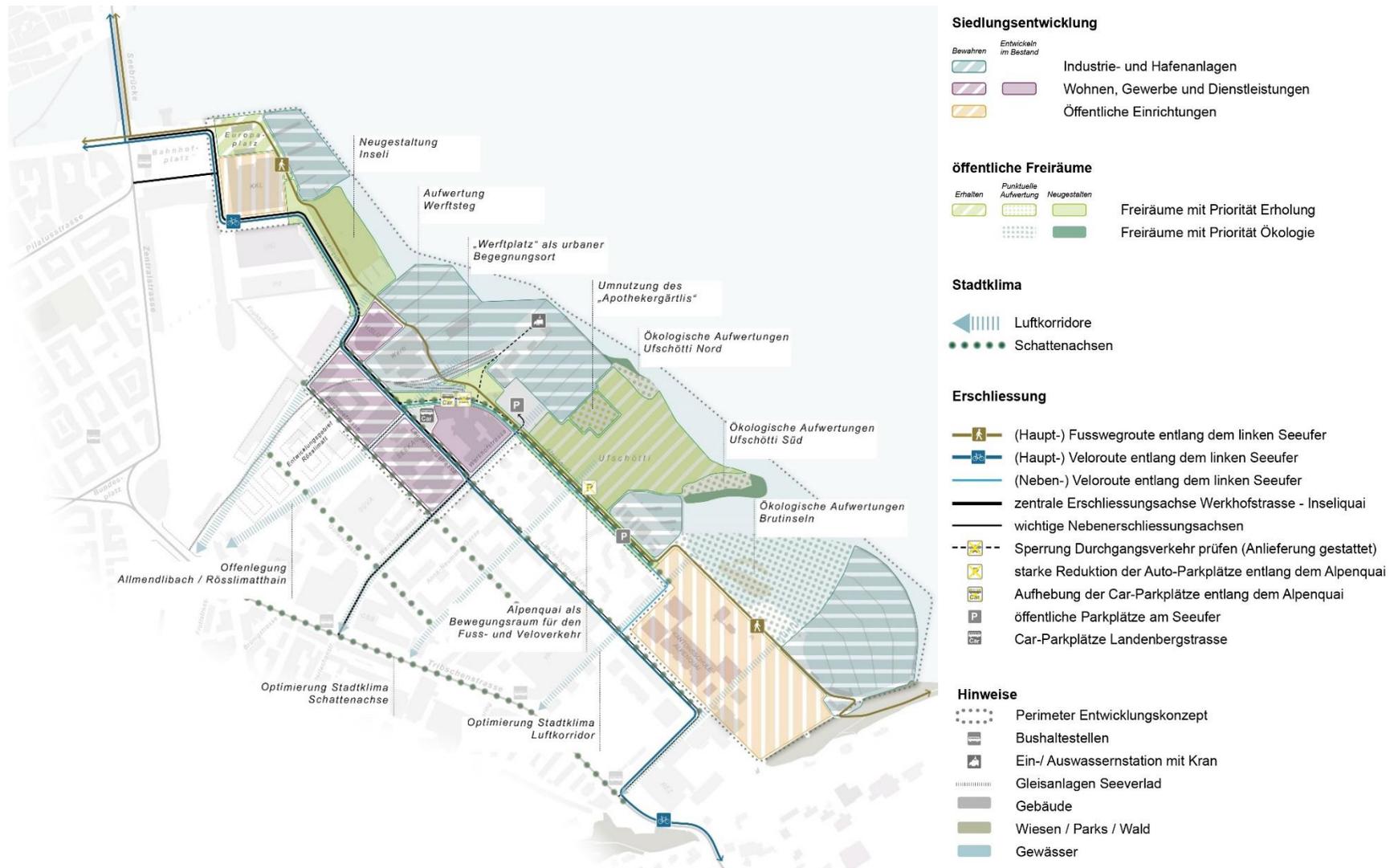


Abb. 6: Übersicht Umsetzungsstrategie (vgl. Beilage 3)

In der Umsetzungsstrategie (vgl. Abb. 6) werden die Themenbereiche Siedlungsentwicklung, öffentliche Freiräume, Stadtklima und Erschliessung unterschieden:

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 der Priorität «Erholung» und der Priorität «Ökologie». Zusätzlich wurden sie den Kategorien «Bewahren», «Punktueller 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, aber 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 Fussgängerinnen und Fussgänger sowie die Velofahrenden zu steigern und den Durchgangsverkehr zu minimieren.

5 Umsetzungsprojekte

Alle möglichen Massnahmen für das linke Seeufer sind im Entwicklungskonzept (vgl. Beilage 3) abgebildet. Abgeleitet aus dem Entwicklungskonzept hat der Stadtrat im folgenden Kapitel sieben Umsetzungsprojekte definiert, die kurzfristig gestartet werden können. Dabei hat er bewusst eine Priorisierung vorgenommen, damit die vorgeschlagenen Projekte auch umsetzbar sind. Umsetzungsprojekte mit einem mittel- und langfristigen Zeithorizont können im Rahmen des Controllingberichtes I zur Stadtraumstrategie, welcher 2024 dem Parlament vorgelegt wird, aufgenommen werden. Für die sieben Umsetzungsprojekte sind keine zusätzlichen personellen Ressourcen erforderlich.

5.1 Übersicht

Nachfolgend wird eine Übersicht der anstehenden Projekte gegeben, welche im Kapitel 5.2 im Detail ausgeführt werden:

Projekt	Zeitraum
A Ökologische Aufwertungen	ab 2021
B Pop-up-Park «Werft»	ab 2022
C Neugestaltung Inseli	ab 2022
D BGK Tribschenstrasse	ab 2022
E Machbarkeitsstudie «Apothekergärtli»	ab 2023
F Aufwertung Alpenquai als Fuss- und Veloachse	ab 2023
G Vorstudie «Werftplatz»	ab 2023

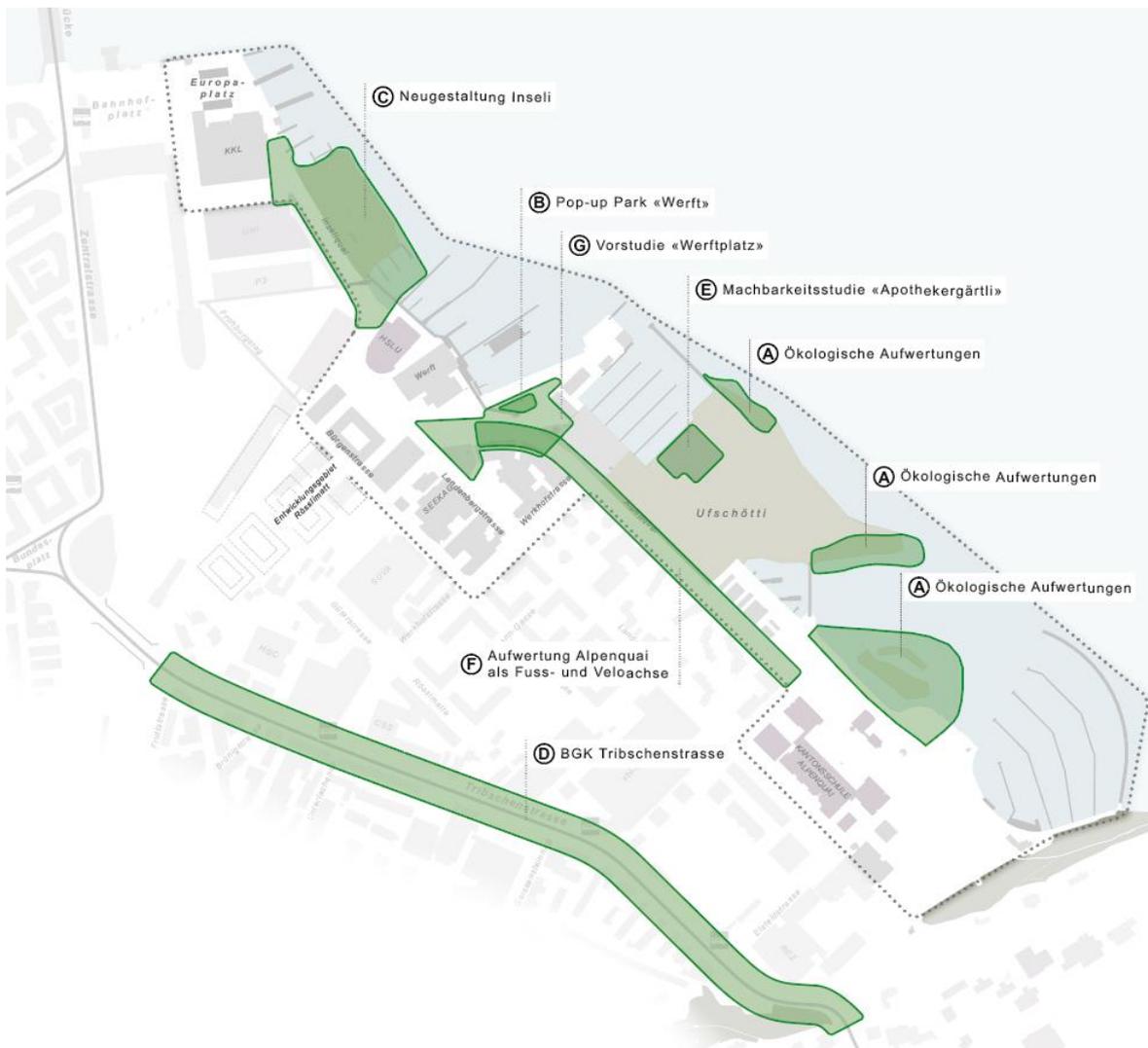


Abb. 7: Übersicht über die Umsetzungsprojekte

5.2 Details

A) Ökologische Aufwertungen	
Ziel	Ziel ist es, die Seeufer und die angrenzende Flachwasserzone im Bereich der Kantonsschule Alpenquai, bei den bestehenden Brutinseln sowie in den Bereichen Ufschötti Süd und Ufschötti Nord ökologisch und landschaftlich aufzuwerten.
Inhalt	<p>Insbesondere im Uferabschnitt zwischen der Ufschötti und dem Segelboothafen Tribschenhorn bestehen im Umfeld der Brutinseln Alpenquai (Naturschutzzone) zusätzliche Aufwertungspotenziale. Die ökologische Situation der Ufer- und Flachwasserzonen kann durch die Aufhebung von Blockwürfen und die Ergänzung des Schilfbestands weiter verbessert werden. Die Massnahmen werden auf die Bedürfnisse der verschiedenen Wassersportvereine (v. a. Zugänge zu den Steganlagen) und den Badebetrieb der Ufschötti abgestimmt.</p> <p>In einem ersten Schritt werden die Brutinseln durch Teilabtrag und Ergänzung des Schilfbestands sowie Neugestaltung der Übergänge zwischen Inseln und See saniert und ökologisch aufgewertet. Diese Massnahme ist bereits in Planung und wird im Zeitraum 2021/2022 umgesetzt. In einem zweiten Schritt wird ab 2022 ein Vorprojekt für die Ausarbeitung der Massnahmen zur Aufwertung der Bereiche Ufschötti Nord, Ufschötti Süd und Uferabschnitt vor der Kantonsschule Alpenquai gestartet. Dabei werden die abschnittsweise Entfernung der harten Uferverbauungen (Blockwürfe) zwischen Kantonsschule Alpenquai und Ufschötti Süd und Neugestaltung des Übergangs Land–See als naturnahes Flachufer (z. B. mit Kiesvorschüttungen, Massnahmen zur Schilfförderung) und die ökologische Aufwertung des Uferabschnitts Ufschötti Nord im Übergang zum Motorboothafen auf ihre Machbarkeit überprüft.</p>
Grundlagen	<p>B+A 25/2018: «Biodiversitätsförderung Stadt Luzern. Biodiversitätskonzept. Sonderkredit für Biodiversitätsförderung»</p> <p>«Strategische Revitalisierungsplanung Seeufer» (Kanton Luzern, in Erarbeitung)</p>
Zeitraum	<p>2021–2022 Sanierung und Aufwertung Brutinseln</p> <p>2022–2023 Vorprojekt «Ufschötti Süd, Ufschötti Nord und Uferbereich Alpenquai»</p>
Federführung	Umweltschutz (UMD)
Hauptbeteiligte	Tiefbauamt, Stadtgärtnerei (UMD); Tiefbauamt, Siedlungsentwässerung/Naturgefahren (UMD); Kanton Luzern (vif, lawa, uwe)

Finanzbedarf	<p>Fr. 50'000.– (Erfolgsrechnung) für das Vorprojekt → Die Ausgabenbewilligung liegt in der Kompetenz der Dienstabteilung Umweltschutz. Der Budgetkredit ist im Globalbudget der Dienstabteilung Umweltschutz eingestellt.</p> <p>Die Folgekosten zur ökologischen Aufwertung bzw. Revitalisierung von Seeufern können auf der Basis der kantonalen Revitalisierungsplanung Seeufer mit Beiträgen des Bundes und des Kantons finanziell unterstützt werden. Die erforderlichen finanziellen Mittel werden unter Berücksichtigung der möglichen Beiträge Dritter budgetiert und allenfalls mit einem weiteren B+A beantragt.</p>
--------------	--

B) Pop-up-Park «Werft»

Ziel	<p>Ziel ist es, die 28 Parkplätze westlich der SNG-Werft auf dem technischen Sporn aufzuheben und die frei gewordene Fläche für rund drei Jahre in Form eines Pop-up-Parks als Freiraum zu nutzen.</p>
Inhalt	<p>Die Mitwirkung hat ergeben, dass sich die ansässige Bevölkerung Massnahmen wünscht, welche zeitnah eine Aufwertung des Quartiers ermöglichen. Die 28 Parkplätze westlich der SNG-Werft sind im städtischen Eigentum und werden aktuell mit einer Parkuhr bewirtschaftet, wobei diese Erträge in Höhe von rund Fr. 56'000.– pro Jahr erwirtschaften. Die Testplanung und die vertieften Abklärungen im Rahmen des Entwicklungskonzepts haben ergeben, dass mit den rund 100 Parkplätzen auf dem Kiesplatz beim Motorboothafen in diesem Bereich des linken Seeufers ausreichend Parkplätze zur Verfügung stehen und die Parkplätze westlich der SNG-Werft aufgehoben werden können. Dadurch kann eine Fläche von bis zu 750 m² freigespielt werden, welche kurzfristig zu einem Pop-up-Park umgestaltet werden soll. Dabei soll auch der Zugang vom Alpenquai offener und einladender ausgestaltet werden. Die genaue Nutzungsart des Pop-up-Parks wird in einem partizipativen Prozess von der Quartierarbeit und -entwicklung (SOSID) zusammen mit der interessierten Bevölkerung festgelegt (bspw. Sportnutzung, Spielplatz usw.). Der Pop-up-Park soll zu einer zeitnahen Aufwertung und mehr Freiraum beitragen. Wie die langfristige Gestaltung des «Werftplatzes» (siehe Umsetzungsprojekt G) aussehen könnte, wird in einer separaten Vorstudie überprüft. Die Umsetzung des Pop-up-Parks «Werft» und die Neugestaltung «Werftplatz» stehen in keinem direkten Zusammenhang.</p>
Grundlagen	–
Zeitraum	Ab 2022
Federführung	Stadtplanung (BD)

Hauptbeteiligte	Quartiere und Integration, Quartierarbeit und -entwicklung (SOSID); Tiefbauamt, Stadtgärtnerei (UMD); Stab Sozial- und Sicherheitsdirektion, Sicherheitsmanager (SOSID); Kultur und Sport (BID)
Finanzbedarf	Fr. 218'000.– (Erfolgsrechnung), wovon Fr. 50'000.– für die Entwicklung und Umsetzung des Pop-up-Parks «Werft» und Fr. 168'000.– für die fehlenden Einnahmen durch die Reduktion der Parkplätze aufgebracht werden. → Die Ausgabenbewilligung liegt in der Kompetenz der Baudirektion und der Umwelt- und Mobilitätsdirektion. Der notwendige Budgetkredit ist im Globalbudget der Dienstabteilung Stadtplanung eingestellt. Die Mindereinnahmen werden im AFP 2023–2026 beim Globalbudget Parkraum berücksichtigt.

C) Neugestaltung Inseli

Ziel	Ziel ist es, die 2017 angenommene Initiative «Lebendiges Inseli statt Blechlawine» (vgl. auch B+A 4/2017) umzusetzen. Dabei soll der Carparkplatz Inseliquai zugunsten einer Erweiterung der dort bestehenden Grünfläche aufgehoben werden.
Inhalt	<p>Ursprünglich war vorgesehen, dass basierend auf dem vorliegenden Entwicklungskonzept linkes Seeufer ein Projektwettbewerb für das Inseli durchgeführt wird. Dieses Vorgehen mittels Projektwettbewerb wurde mit B+A 4/2017: «Initiative «Lebendiges Inseli statt Blechlawine»» aufgezeigt. Die Vorbereitungen des Wettbewerbs Inseli wurden im Herbst 2020 gestartet. Die Vorbereitungsarbeiten haben ergeben, dass die Beibehaltung der Lozärner Mäas in ihrer bisherigen Form und die Umsetzung der Initiative Anforderungen mit sich bringen, die praktisch nicht zu vereinbaren sind. Zum Zeitpunkt der Abstimmung wurde davon ausgegangen, dass dies machbar sei. Hinzu kommt das Jahrhundertprojekt «Durchgangsbahnhof Luzern», welches gemäss aktuellem Projektierungsstand Teile des Inselis für die Bauphase nutzen will. Ein Wettbewerb ist nur sinnvoll, wenn auch ein Spielraum besteht, welcher zurzeit nicht in ausreichendem Masse vorhanden ist. Für den Entscheid zum weiteren Vorgehen braucht es weitere Grundlagen, weshalb der Wettbewerb vorerst sistiert wird. In einem nächsten Schritt soll nun eine Machbarkeitsstudie ausgelöst werden, welche die vielfältigen Anforderungen, die an den Raum Inseli gestellt werden, vertieft überprüft und den Spielraum aufzeigen soll. Basierend auf den Ergebnissen dieser Machbarkeitsstudie wird der Stadtrat Ende 2021 über das weitere Vorgehen entscheiden.</p> <p>Sobald für die Carparkplätze ein Ersatz gefunden ist (frühestens 2023), wird unter Einbezug der Quartierbevölkerung eine Zwischennutzung angestrebt, welche weitere Hinweise für die langfristige Neugestaltung geben wird. Die sechs Caranhaltekannten werden bis zur Neugestaltung am bestehenden Ort bleiben.</p>

Grundlagen	B+A 4/2017: «Initiative «Lebendiges Inseli statt Blechlawine»»
Zeitraum	2021 Machbarkeitsstudie Inseli (Federführung DA Stadtplanung) 2022 Qualitätssicherndes Verfahren (Federführung DA Stadtplanung) Ab 2023 Zwischennutzung Carparkplatz (Federführung DA Stadtplanung und Tiefbauamt) 2023/2024 Vor-, Auflage- und Bauprojekt (Federführung DA Tiefbauamt, Projekte) Ab 2025 Neugestaltung (Federführung DA Tiefbauamt, Projekte)
Federführung	Stadtplanung (BD) und Tiefbauamt, Projekte (UMD)
Hauptbeteiligte	Tiefbauamt, Mobilität und Tiefbauamt, Stadtgärtnerei (UMD); Stadtraum und Veranstaltungen (UMD); Quartiere und Integration (SOSID); Immobilien (BD)
Finanzbedarf	Fr. 80'000.– (Investitionsrechnung) für die Machbarkeitsstudie → Die Machbarkeitsstudie ist Bestandteil der Vorstudie mit qualitätssicherndem Verfahren (Wettbewerb oder Studienauftrag). Die Ausgabenbewilligung für die Phase liegt mit dem B+A 4/2017 bereits vor. Der Budgetkredit ist im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2021–2024 eingestellt. Für die weiterführenden Arbeiten (Vorprojekt, Auflagen- und Bauprojekt) wird die Ausgabenbewilligung mit einem separaten B+A beantragt.

D) Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Tribschenstrasse

Ziel	Ziel ist es, den Strassenraum der Tribschenstrasse aufzuwerten und gemäss Entwicklungskonzept linkes Seeufer in eine Schattenachse umzugestalten. Der Strassenraum soll auch als Lebensraum gestaltet und stadtklimatisch optimiert werden.
Inhalt	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: «Klimaanpassungsstrategie der Stadt Luzern. Massnahmen zur Anpassung an den Klimawandel (Klimaadaptation)») ausgearbeitet. 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 anzustreben und eine Reduktion der Fahrbahnbreite zu prüfen. Die Velo- und Autoparkplätze sollen, wo möglich, nicht mehr auf vollversiegelten Flächen Platz finden. Ziel ist ein grünes Band, wo neben Raum für Flora und

	Fauna auch neue Aufenthaltsflächen entstehen sollen. Diese Massnahmen sollen im Rahmen des BGK Tribschenstrasse umgesetzt werden.
Grundlagen	B+A 10/2020: «Klimaanpassungsstrategie der Stadt Luzern. Massnahmen zur Anpassung an den Klimawandel (Klimaadaptation)»
Zeitraum	2022 Erarbeitung BGK Ab 2023 Vorprojekt
Federführung	Stadtplanung (BD) und Tiefbauamt, Projekte (UMD)
Hauptbeteiligte	Tiefbauamt, Stadtgärtnerei (UMD)
Finanzbedarf	Fr. 250'000.– (Investitionsrechnung) für die Erarbeitung BGK → Die Ausgabenbewilligung liegt in der Kompetenz der Baudirektion. Der Investitionskredit ist im AFP 2021–2024 eingestellt. Für die Projektierung wird die Ausgabenbewilligung mit einem separaten B+A beim Grosse Stadtrat voraussichtlich 2023/2024 beantragt.

E) Machbarkeitsstudie «Apothekergärtli»

Ziel	Ziel ist es, dass das «Apothekergärtli» ein attraktiver Aufenthaltsort für verschiedene Nutzergruppen wird. Dabei sollen die bestehenden Qualitäten weiterentwickelt und das Potenzial als Ort der Verunsicherung (Hotspot) entschärft werden. Längerfristig sollen insbesondere die Zugänglichkeit und die Einsehbarkeit verbessert werden.
Inhalt	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 haften geblieben ist. Die Motorboothalle ist im Baurecht bis 2076 an die Bootshalle Alpenquai AG abgegeben. Abklärungen haben ergeben, dass die Tragfähigkeit des Dachs der Bootshalle ausgeschöpft ist. Eine bauliche Verstärkung der Bootshalle mittels Stützen wurde durch die Bootshalle Alpenquai AG im Rahmen eines anderen Projekts bereits geprüft und verworfen. Ab 2023 soll eine Machbarkeitsstudie für die Anpassung der Gestaltung des Motorboothallendachs und der Zugänge erarbeitet werden. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie soll die Tragfähigkeit der Bootshalle genauer untersucht und geprüft werden, ob ein zusätzlicher Ausgang von/zur Ufeschöttli die Zugänglichkeit und die Einsehbarkeit und Sicherheit im gewünschten Mass verbessert und welche weiteren Massnahmen (z. B. begrünte Pergola, Umnutzung der Fläche für Sportangebote) angestrebt werden sollen. Dabei soll auf den Erfahrungen mit kurzfristigen Massnahmen ab 2021 aufgebaut werden.

Grundlagen	–
Zeitraum	Ab 2023
Federführung	Tiefbauamt, Stadtgärtnerei (UMD)
Hauptbeteiligte	Stab Sozial- und Sicherheitsdirektion, Sicherheitsmanager (SOSID), Kultur und Sport (BID) und Vertreter der Bootshalle Alpenquai AG
Finanzbedarf	Fr. 150'000.– (Investitionsrechnung) für die Machbarkeitsstudie → Die Ausgabenbewilligung liegt in der Kompetenz der Umwelt- und Mobilitätsdirektion. Der Investitionskredit wird im AFP 2023–2026 eingestellt.

F) Aufwertung Alpenquai als Fuss- und Veloachse

Ziel	Um eine grüne Fussgänger- und Veloverkehrsverbindung zu erstellen, neue Freiräume zu schaffen und dem wertvollen Baumbestand den nötigen Raum zu geben, soll der Alpenquai vom Autoverkehr entlastet werden.
Inhalt	<p>Durch eine starke Reduktion der öffentlichen Parkfelder kann der Suchverkehr reduziert und Raum für die angestrebte Entwicklung geschaffen werden.</p> <p>Die Sicherung der Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen und die Anlieferung, der Zugang und die Erreichbarkeit der angrenzenden Gewerbe- und Dienstleistungsunternehmen sowie Sportclubs sind zu gewährleisten. Mit einer entsprechenden Regelung soll der Zugang zu diesen Parkplätzen so gestaltet werden, dass unnötiger Suchverkehr minimiert werden kann.</p> <p>In einer Vorstudie werden folgende Massnahmen überprüft:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Etappenweise Reduktion der Parkplätze entlang des Alpenquais ▪ Aufhebung der Carparkplätze entlang des Alpenquais ▪ Prüfen einer Sperrung für den Durchgangsverkehr für das Strassenstück des Alpenquais von der Einfahrt Landenbergstrasse bis zur Einfahrt Werkhofstrasse (Zubringerverkehr und Anlieferung sollen weiter sichergestellt sein) ▪ Prüfen von Optimierungen der Parkplatzbewirtschaftung der verbleibenden Parkplatzangebote ▪ Ausgestaltung erster gewonnener Freiräume ▪ Temporäre Umnutzung gewisser Strassenbereiche im Sinne von Pop-up-Parks <p>Mit der Reduktion der Parkplätze wird ein Einnahmefall einhergehen. Mit der angestrebten starken Reduktion der Parkplätze kann von einem Abbau von rund 110 Parkplätzen ausgegangen werden. Pro Parkplatz und Jahr</p>

	bedeutet dies Fr. 2'000.–, was insgesamt einem Einnahmeausfall von rund 2,2 Mio. Franken entspricht (Berechnung: Fr. 2'000.– mal 110 Parkplätze mal 10 Jahre).
Grundlagen	Erschliessungsstudie linkes Seeufer (2019) Parkierungsreglement (wird momentan aktualisiert)
Zeitraum	Ab 2023
Federführung	Tiefbauamt, Mobilität (UMD)
Hauptbeteiligte	Tiefbauamt, Stadtgärtnerei (UMD) und Stadtplanung (BD)
Finanzbedarf	Fr. 100'000.– (Investitionsrechnung) für die Vorstudie → Die Ausgabenbewilligung liegt in der Kompetenz der Umwelt- und Mobilitätsdirektion. Der Investitionskredit wird im AFP 2023–2026 eingestellt. Für die Projektierung wird die Ausgabenbewilligung mit einem separaten B+A beim Grossen Stadtrat voraussichtlich 2024 beantragt.

G) Vorstudie «Werftplatz»	
Ziel	Ziel ist es, den «Werftplatz» als Scharnier des linken Seeufers weiterzuentwickeln. In einer Vorstudie sollen mögliche Varianten auf ihre Machbarkeit geprüft werden. Ebenfalls Teil der Vorstudie wird die technische Machbarkeit der Umgestaltung des Werftstegs sein. Basierend auf den Erkenntnissen der Vorstudie wird das weitere Vorgehen definiert.
Inhalt	Der «Werftplatz» übernimmt eine zentrale gestalterische und funktionale Rolle am linken Seeufer. Der «Werftplatz» soll zum urbanen Begegnungsort mit publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen und Begrünung am linken Seeufer werden. Der Arbeits- und Hafencharakter soll erhalten bleiben und mit vielseitig nutzbaren Flächen und einer grosszügigen und attraktiven Gestaltung mit Nähe zum See ergänzt werden. Zudem entsteht mit dem zukünftigen «Rösslimatthain» eine zentrale Freiraumachse, welche beim «Werftplatz» endet bzw. beginnt. Damit ein «Werftplatz» entsprechend den Vorstellungen aus dem Entwicklungskonzept als wichtiger Begegnungsort und Scharnier für das linke Seeufer und das Tribschenquartier umgesetzt werden kann, wird die Reduktion des (Durchgangs-)Verkehrs und die Aufhebung der Carparkplätze aus Umsetzungsprojekt F vorausgesetzt. Weiter steht in der Vorstudie auch die Umgestaltung des Werftstegs im Fokus. In die Erarbeitung der Vorstudie soll die Quartierbevölkerung, aber auch das angrenzende Gewerbe, miteinbezogen werden.
Grundlagen	–

Zeitraum	2023–2024 Vorstudie
Federführung	Stadtplanung (BD)
Hauptbeteiligte	Tiefbauamt, Mobilität (UMD); Umweltschutz (UMD); Stab Sozial- und Sicherheitsdirektion, Sicherheitsmanager (SOSID)
Finanzbedarf	Fr. 150'000.– (Investitionsrechnung) für die Vorstudie → Die Ausgabenbewilligung liegt in der Kompetenz der Baudirektion. Der Investitionskredit wird im AFP 2023–2026 eingestellt.

5.3 Ausblick

Wie bei den vergangenen Entwicklungsschritten am linken Seeufer werden auch bei den Umsetzungsprojekten die partizipativen Prozesse eine zentrale Rolle spielen. Im Rahmen einzelner Projekte werden die Quartierbevölkerung und das Gewerbe jeweils einbezogen. Insbesondere beim Pop-up-Park-Projekt wird ein aktives Mitwirken vorausgesetzt, sodass den Bedürfnissen der Direktbetroffenen Rechnung getragen werden kann.

Weiter soll im Sinne eines Controllings der aktuelle Stand der Umsetzungsprojekte im Rahmen der Stadtraumstrategie aufgezeigt werden. Der nächste Bericht und Antrag zur Stadtraumstrategie wird dem Parlament voraussichtlich 2024 vorgelegt und zeigt eine Priorisierung der Projekte für die nächsten fünf Jahre.

Nachfolgend werden die absehbaren weiteren Planungs- und Realisierungsschritte ab 2024 aufgelistet:

Planung

- Vor-, Auflagen- und Bauprojekt «Neugestaltung Inseli» (C)
- Vorprojekt «Tribtschenstrasse» (D)
- Gegebenenfalls weitere Planungsschritte im Zusammenhang mit der Anpassung Gestaltung «Apothekergärtli» (E)
- Gegebenenfalls weitere Planungsschritte im Zusammenhang mit dem «Werftplatz» und dem Wertsteg (G)
- Weitere konkrete Umsetzungsprojekte zur Verbesserung des Stadtklimas
- Vorstudie Offenlegung Allmendlibach / «Rösslimatthain»
(Die Umsetzung wäre jedoch erst langfristig und nach Abschluss der Bauphase des Durchgangsbahnhofs – frühestens ab 2040 – möglich.)

Realisierung

- Ökologische Aufwertungen (A)
- Aufwertung Alpenquai (F)

6 Politische Vorstösse

Im Folgenden werden die politischen Vorstösse der letzten Jahre aufgeführt, welche das linke Seeufer betreffen und welche überwiesen und noch nicht abgeschlossen wurden. Im grauen Kasten wird jeweils der aktuelle Stand der Prüfung oder Umsetzung des Vorstosses dargestellt und ausgeführt, ob der Vorstoss mit dem vorliegenden Bericht und Antrag abgeschlossen werden soll.

- Mit Motion 435, Sonja Döbeli Stirnemann und Laura Grüter Bachmann namens der FDP-Fraktion vom 8. September 2008: «**Linkes Seeufer: Von der Schmutzdecke zur Uferpromenade**», wurde der Stadtrat aufgefordert, ein Konzept zur Aufwertung der Uferzone Inseli bis Ufeschötti unter Integration der bestehenden Betriebe und Anlagen vorzulegen.

Der Grosse Stadtrat hat die Motion anlässlich der 58. Ratssitzung vom 4. Juni 2009 überwiesen. Die Dienstabteilung Stadtplanung wurde mit dem B+A 3/2017: «Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen. Planungskredit» mit der Durchführung einer Ideenstudie nach SIA-Ordnung 143 (Testplanung) und der Ausarbeitung eines Entwicklungskonzepts beauftragt, welches mögliche Potenziale entlang des linken Seeufers aufzeigt. In der Beilage dieses Berichtes und Antrages liegt ein Entwicklungskonzept über das gesamte linke Seeufer vor. Daraus resultieren sieben kurzfristige Umsetzungsprojekte, welche in diesem Bericht und Antrag aufgezeigt werden. Mit der Erarbeitung des Entwicklungskonzepts linkes Seeufer kam der Stadtrat den Forderungen der Motionärinnen nach, und die Motion wird mit vorliegendem Bericht und Antrag zur Abschreibung beantragt.

Im Folgenden werden alle Vorstösse mit Bezug zum linken Seeufer aufgeführt, welche vom Stadtrat entgegengenommen wurden und zu denen noch ein Umsetzungsauftrag besteht:

- Mit Postulat 195, Sonja Döbeli Stirnemann namens der FDP-Fraktion und Katharina Hubacher namens der G/JG-Fraktion vom 11. April 2018: «**Neugestaltung Inseli – Chance für die Aufwertung des Inseliquais nutzen**», wurde der Stadtrat ersucht, bei der anstehenden Neugestaltung des Inselis die Situation für Fussgängerinnen und Fussgänger auf Seite Inseliquai zu verbessern sowie Grundlagen zu schaffen, damit der gesamte Raum zwischen der Häuserfront und dem See zugunsten eines positiven Sicherheitsempfindens ganzjährig belebt ist.

Das Postulat wurde anlässlich der Ratssitzung vom 20. September 2018 überwiesen. Der geforderte Blick auf den gesamten Perimeter, Häuserfront bis See, ist genauso unumstritten wie die Schaffung von Grundlagen, dass das Gebiet ganzjährig nutzbar und sicher ist. Die künftige Gestaltung wurde in einer Gesamtschau über das linke Seeufer mit dem Entwicklungskonzept erarbeitet und wird in die Neugestaltung des Inselis einfließen. Auch werden bei der künftigen Gestaltung die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes berücksichtigt.

- Mit Postulat 438, Simon Roth, Yannick Gauch und Cyrill Studer Korevaar namens der SP/JUSO-Fraktion vom 3. August 2020: «**Freier Seezugang in der Stadt Luzern**», wurde der Stadtrat gebeten, das Seeufer der gesamten Stadt Luzern für die Bevölkerung zugänglich zu machen und – wo noch nicht vorhanden – attraktive Wegverbindungen zu erstellen.

Das Postulat wurde entgegen dem Antrag des Stadtrates anlässlich der Ratssitzung vom 25. März 2021 vollständig überwiesen. Die Aufwertung und die Verbesserung des Seezugangs

sind Daueraufgaben, und es wird laufend geprüft, wie dies im Rahmen von Projekten umgesetzt werden kann. Diese Haltung zeigt sich auch bei diversen Massnahmen des vorliegenden Entwicklungskonzepts. Bei privaten Grundstücken können Massnahmen nur langfristig angegangen werden, da zunächst diverse Rahmenbedingungen geschaffen werden müssen und auch dann noch die Verhältnismässigkeit der erforderlichen Eingriffe in das Privateigentum nachgewiesen werden muss. Das Anliegen, über Gemeindegrenzen hinweg attraktive Wegverbindungen zu ermöglichen, wird bei LuzernPlus eingebracht. Im Rahmen der nächsten Richtplanrevision Fussverkehr werden zudem die fehlenden Wegnetze entlang des Seeufers aufgenommen.

- Mit Postulat 191, René Peter und Rieska Dommann namens der FDP-Fraktion vom 4. April 2018: «**Ersatz-Car-Parkplätze für das carfreie Inseli**», wurde der Stadtrat aufgefordert, einen Carparkplatz im Bereich Frohburg hinter dem bestehenden «Bahnhofparking Universität» mittels Überbauung der Gleise zu prüfen.

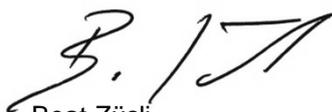
Der Grosse Stadtrat hat das Postulat anlässlich der Ratssitzung vom 25. Oktober 2018 teilweise überwiesen. Der Vorschlag eines Carparkplatzes im Bereich Frohburg wurde bereits im Konzept «Carparkierung Stadt Luzern» von 2016 als Variante geprüft. Es wurde darauf hingewiesen, dass die Realisierbarkeit fraglich ist und sich die Verkehrssituation im Raum Bahnhof verschärfen würde. In einem langfristigen Zeithorizont wird im Bereich Carregime auf Lösungen hingearbeitet, die in breiten Kreisen auf Zustimmung stossen. Im Sinne dieses zentralen Aspekts der Ergebnisoffenheit sind langfristig Carparkplätze im Gebiet Frohburg nicht ausgeschlossen.

7 Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Stadtrat,

- das Entwicklungskonzept linkes Seeufer, Schlussbericht (Beilage 3), zustimmend zur Kenntnis zu nehmen;
- die Motion 435, Sonja Döbeli Stirnemann und Laura Grüter Bachmann namens der FDP-Fraktion vom 8. September 2008: «Linkes Seeufer: Von der Schmuttecke zur Uferpromenade», als erledigt abzuschreiben.

Luzern, 2. Juni 2021



Beat Züsli
Stadtpräsident



Michèle Bucher
Stadtschreiberin

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 18 vom 2. Juni 2021 betreffend

Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen II Umsetzungsprojekte,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 27 Abs. 2 und 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie Art. 52 und Art. 55i des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

- I. Das Entwicklungskonzept linkes Seeufer, Schlussbericht (Beilage 3), wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
- II. Die Motion 435, Sonja Döbeli Stirnemann und Laura Grüter Bachmann namens der FDP-Fraktion vom 8. September 2008: «Linkes Seeufer: Von der Schmutzdecke zur Uferpromenade», wird als erledigt abgeschrieben.

Luzern, 23. September 2021

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern



Sonja Döbeli Stirnemann
Ratspräsidentin



Michèle Bucher
Stadtschreiberin



Protokollbemerkungen des Grossen Stadtrates

Zu B+A 18/2021 «Entwicklungskonzept für das linke Seeufer und das Gebiet Tribtschen II: Umsetzungsprojekte»

Die **Protokollbemerkung 1** zu Kapitel 3.2 «Erkenntnisse aus der Testplanung linkes Seeufer» auf Seite 14 f. lautet:

«Die Umleitung der Buslinie 21 mit Anschluss Ufschötti–Alpenquai–Eisfeld wird geprüft.»

Die **Protokollbemerkung 2** zu Kapitel 3.2 «Erkenntnisse aus der Testplanung linkes Seeufer» auf Seite 14 f. lautet:

«Spätestens nach der Umgestaltung soll das Apothekergärtli wieder rund um die Uhr zugänglich sein.»

Die **Protokollbemerkung 3** zu Kapitel 3.2 «Erkenntnisse aus der Testplanung linkes Seeufer» auf Seite 14 f. lautet:

«In Zusammenarbeit mit Privateigentümer/innen werden grosszügige Dach- und Fassadenbegrünungen geplant.»

Die **Protokollbemerkung 4** zu Kapitel 5.2 «Details» auf Seite 23 ff. unter G) Vorstudie «Wertplatz» lautet:

«Die Parkplätze auf dem Schotterplatz werden zugunsten der Erweiterung des Wertplatzes aufgehoben.»