

Testplanung linkes Seeufer

Synthesebericht



16. September 2020

Impressum

Veranstalterin und Auftraggeberin

Stadt Luzern – Baudirektion
Dienstabteilungen Stadtplanung
Hirschengraben 17
6002 Luzern

Bearbeitungsteams

Team extra Landschaftsarchitekten AG, Leismann AG, Kontextplan AG, Martin Beutler
Team Freiraumarchitektur GmbH, 2SL GmbH, Ernst Niklaus Fausch Partner AG, WAM Planer
und Ingenieure AG, Urban Equipe
Team Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH, Salewski & Kretz GmbH, Zimraum
Raum+Gesellschaft GmbH, OePlan GmbH, Schneiter Verkehrsplanung AG

Beurteilungsgremium

Extern:

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

Intern:

Sarah Grossenbacher, Stadt Luzern, Stadtplanung (SPL)
Mario Lütolf, Stadt Luzern, Stadtraum und Veranstaltungen (STAV)
Milena Scherer, Stadt Luzern, Mobilität (TBA)
Gregor Schmid, Stadt Luzern, Umweltschutz (UWS)
Sibylle Stolz, Stadt Luzern, Quartiere und Integration (QUIN)
Regina Müller, Stadt Luzern, Stab Finanzdirektion (SFD)

Weitere:

Cüneyd Inan, Kanton Luzern, Raum und Wirtschaft
Nicola Fuso, IG der Unternehmungen im Tribschen
Karin Seger, IG Tribschenstadt

Projektleitung:

Pascal Stolz, Stadt Luzern, Stadtplanung (SPL)
Livia Schälli, Stadt Luzern, Stadtplanung (SPL)

Organisation und Begleitung Verfahren

Sabine Friedrich, KEEAS AG
Nora Mühlberger, KEEAS AG

Zusammenfassung	4
1 Einleitung	6
1.1 Ausgangslage	6
1.2 Ziele	7
1.3 Verfahrensablauf	7
1.4 Beteiligte	8
2 Aufgabenstellung	10
2.1 Einführung	10
2.2 Perimeter	11
2.3 Inhaltliche Ziele	12
2.4 Fragestellungen	13
3 Ergebnisse und Würdigung der Arbeiten aus der Testplanung	16
3.1 Team Extra Landschaftsarchitekten	17
3.2 Team Freiraumarchitektur	20
3.3 Team Studio Vulkan Landschaftsarchitektur	23
4 Empfehlungen des Beurteilungsgremiums	26
4.1 Grundsätze für den gesamten Perimeter	26
4.2 Empfehlungen für die Teilbereiche	28
4.3 Nicht geprüfte Ansätze	39
5 Umgang mit den Ergebnissen aus der Mitwirkung	40

Zusammenfassung

Das linke Seeufer ist einer der bedeutendsten Naherholungsräume der Stadt Luzern und bietet ein buntes Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungen und Angebote für die lokale und regionale Bevölkerung, Beschäftigte und Studierende. Mit der «Testplanung linkes Seeufer» galt es, die verschiedenen Teilräume des linken Seeufers in Verbindung mit dem dahinterliegenden Tribschenquartier in ihren Nutzungen, ihrer Gestaltungen und ihrem Zusammenspiel zu analysieren, den Handlungsbedarf aufzuzeigen sowie die Grundlagen für ein Gestaltungs- und Nutzungskonzept für die künftige Entwicklung zu entwerfen. Der Fokus lag dabei auf dem Freiraum. Mit den Vertiefungsperimetern Inseli und technischer Sporn mit Betonwerk, sollten darüber hinaus konkrete Vorgaben aus fachlicher Sicht für nachfolgende Teilprojekte erarbeitet werden.

Drei interdisziplinär zusammengesetzte Teams widmeten sich in dem knapp einjährigen Testplanungsverfahren folgenden Leitfragen:

- Welche konkreten Möglichkeiten bestehen, um das linke Seeufer so zu gestalten, dass sowohl seine Funktion als Naherholungsraum für die gesamte Stadt, für das Quartier Tribschen, die Biodiversität und das Stadtklima sowie als wichtige Fuss- und Veloverbindung gestärkt werden können?
- Welche konkreten Möglichkeiten bestehen, um eine robuste und etappierte Umsetzung des Entwicklungskonzepts für das linke Seeufer zu ermöglichen?

Die Teambeiträge wurden im Rahmen von drei Workshops mit einem Beurteilungsgremium, zusammengesetzt aus externen Fachexpertinnen und -experten sowie Vertretenden der Stadtverwaltung, des Kantons Luzern, des Quartiers und des Gewerbes, diskutiert und weiterentwickelt. Darauf basierend wurden vom Beurteilungsgremium die zentralen Empfehlungen für die Weiterentwicklung des linken Seeufers formuliert. Hierfür bilden fünf Grundsätze das Fundament:

1 Beibehaltung und Stärkung der Nutzungen sowie ökologische Aufwertungen

Die bereits heute im Ansatz vorhandene Abfolge von befestigtem Ufer mit Industrie- und Hafenatmosphäre bis naturnah gestalteten Uferlandschaften 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 hohe Nutzungsintensität auszeichnen. Ab dem Werftplatz soll die Gestaltung und Nutzung verstärkt auf Naherholung, Gewässerschutz und Biodiversität fokussieren. Zwischen Motorboot- und Segelboothafen sind entsprechend ökologische Massnahmen zur Schaffung neuer Ufer- und Gewässerlebensräume vorgesehen.

2 Den Werftplatz zu einem urbanen Begegnungsort umgestalten

Es hat sich gezeigt, dass der neu angeordnete 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 Rösslimatthain dorthin. An diesem Knotenpunkt soll ein urbaner Platz für Begegnungen geschaffen werden.

3 Alpenquai vom Autoverkehr entlasten

Der Alpenquai soll vom Durchgangsverkehr befreit werden. Mit einer Reduktion der öffentlichen Parkfelder kann der Suchverkehr reduziert und damit die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr erhöht und dem Baumbestand den notwendigen Platz wieder zurückgegeben werden.

4 Stadtklima optimieren und Porosität weiterentwickeln

Für den Umgang mit der zunehmenden Veränderung des Stadtklimas sowie zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sollen die Strassenräume im Tribschenquartier mit Bäumen beschattet und Flächen gezielt entsiegelt werden. Dabei soll das Quartier in seiner Ordnung und bestehenden Durchlässigkeit erhalten und weiterentwickelt werden.

5 Die Werkhofstrasse als zentrale Erschliessungsachse erhalten

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

Ausgehend von den fünf Grundsätzen werden den Teilräumen Inseli und Werftplatz/technischer Sporn im Rahmen der Weiterentwicklung des linken Seeufers eine gewichtige und prioritäre Rolle beigemessen. Auch das Stadtklima und die Ökologie werden mitberücksichtigt.

Inseli

Ausgelöst durch die angenommene Volksinitiative zur Verlagerung der Carparkplätze bildet das Inseli ein bedeutender und prioritär zu behandelnder Entwicklungsraum am linken Seeufer. Das Inseli wird im Rahmen eines qualifizierenden Verfahrens in seiner heutigen Identität und Funktion erhalten und aufgewertet. Die heute bestehenden vielfältigen und flexiblen Nutzungen, Nutzungsüberlagerungen und Veranstaltungen sind weiterhin hier anzusiedeln. Ein Baumbestand soll auch künftig den Charakter des Inselis prägen.

Werftplatz und technischer Sporn

Der neue Werftplatz bildet zusammen mit dem technischen Sporn das Scharnier zwischen dem urban gestalteten und intensiv genutzten Uferabschnitt sowie dem naturnah gestalteten und der Erholung dienenden Ufer in Richtung Ufschötti. Dieser künftig zentrale Ort hat enormes Potential und ist unter Einbezug der angrenzenden Nutzungen, seiner Gestaltung und Erschliessung im Rahmen eines qualifizierenden Verfahrens weiterzuentwickeln. Der Ort soll den heutigen Industrie- und Hafencharakter beibehalten und unter anderem durch Bäume qualitativ aufgewertet werden.

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

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

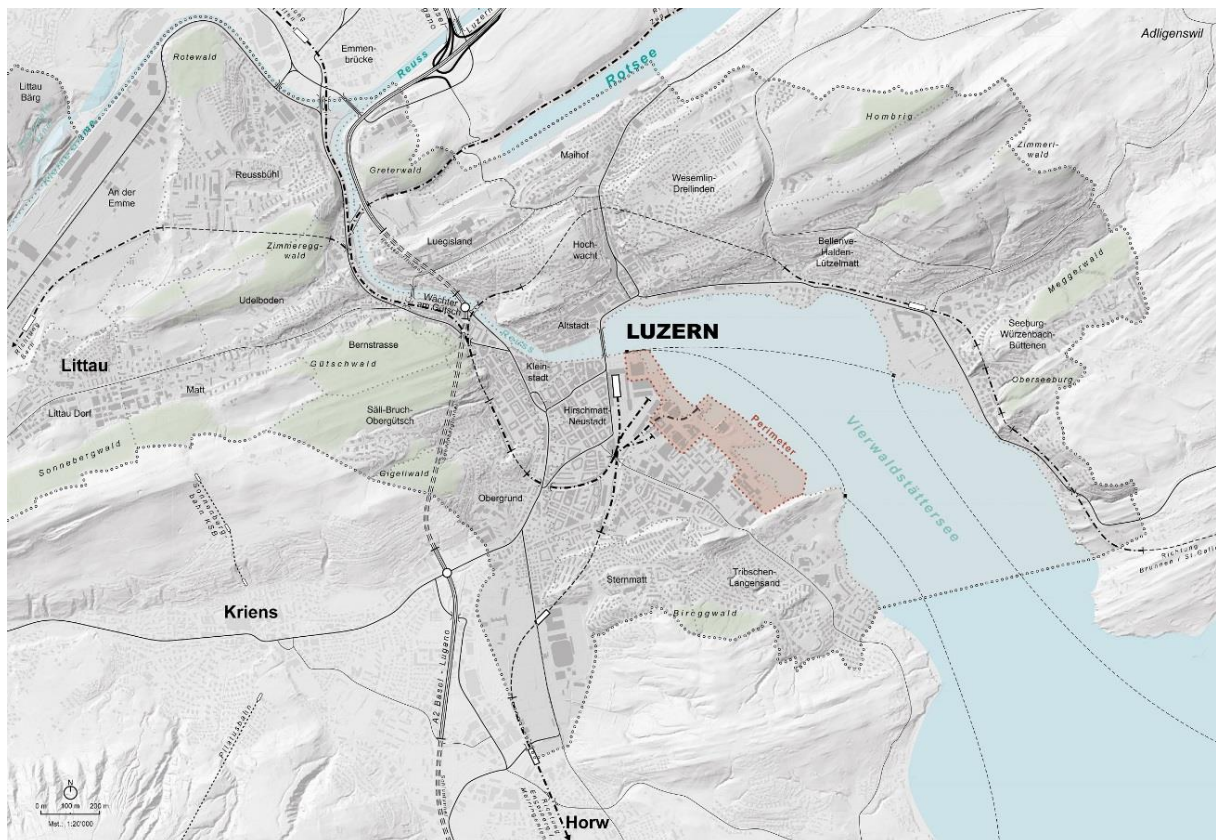


Abbildung 1: Verortung des Perimeters «linkes Seeufer» in der Stadt Luzern

1.2 Ziele

Die Stadt Luzern hat sich – ausgelöst durch die 2017 angenommene Volksinitiative «Lebendiges In-seli statt Blechlawine» und durch die Motion 435 vom September 2008 «Linkes Seeufer: Von der Schmutzecke zur Uferpromenade» – zum Ziel gesetzt, für das linke Seeufer ein gesamtheitliches mittel- bis langfristiges Entwicklungskonzept (Planungshorizont 2020 bis 2035) zu erarbeiten. Den Grundstein hierzu legt das im vorliegenden Bericht behandelte Testplanungsverfahren. Mit diesem galt es, die Nutzung und Gestaltung der verschiedenen Teilräume des linken Seeufers in Verbindung mit dem dahinter liegenden Quartier Tribschen zu analysieren, den Handlungsbedarf aufzuzeigen und ein Gestaltungs- und Nutzungskonzept für die künftige Entwicklung zu entwerfen. Der Fokus lag dabei auf dem Freiraum. Als weitere wichtige Themen, die zu einer übergreifenden Lösung wesentlich beitragen, wurden Fragen zur Erschliessung und Parkierung, Anforderungen an den Sozialraum und die Nutzungen, Bedürfnisse an die Freiraumgestaltung und -nutzbarkeit sowie die ökologische und stadtklimatische Aufwertung in das Konzept eingebunden.

1.3 Verfahrensablauf

Mit dem Testplanungsverfahren wurde ein dialogbasiertes Vorgehen gewählt. In den beiden Zwischenbesprechungen und der Schlussbesprechung konnten im engen Austausch zwischen den drei Bearbeitungsteams, den externen Expertinnen und Experten sowie den Vertretenden von Stadt, Kanton, Quartier und Wirtschaft verschiedene Konzepte verglichen und auf ihre Tragfähigkeit untersucht, offene Fragen geklärt und die Robustheit der Konzepte im Sinne einer langfristigen Umsetzbarkeit geprüft werden.



Abbildung 2: Prozessablauf Testplanung

Aufbauend auf den Resultaten der Testplanung (vgl. Kapitel 3 und 4) wird in einem nächsten Schritt das Entwicklungskonzept für das linke Seeufer erarbeitet und durch den Stadtrat beschlossen. Darauf basierend werden konkrete Teilprojekte wie z.B. der Wettbewerb zur Neugestaltung Inseli ausgelöst und umgesetzt.

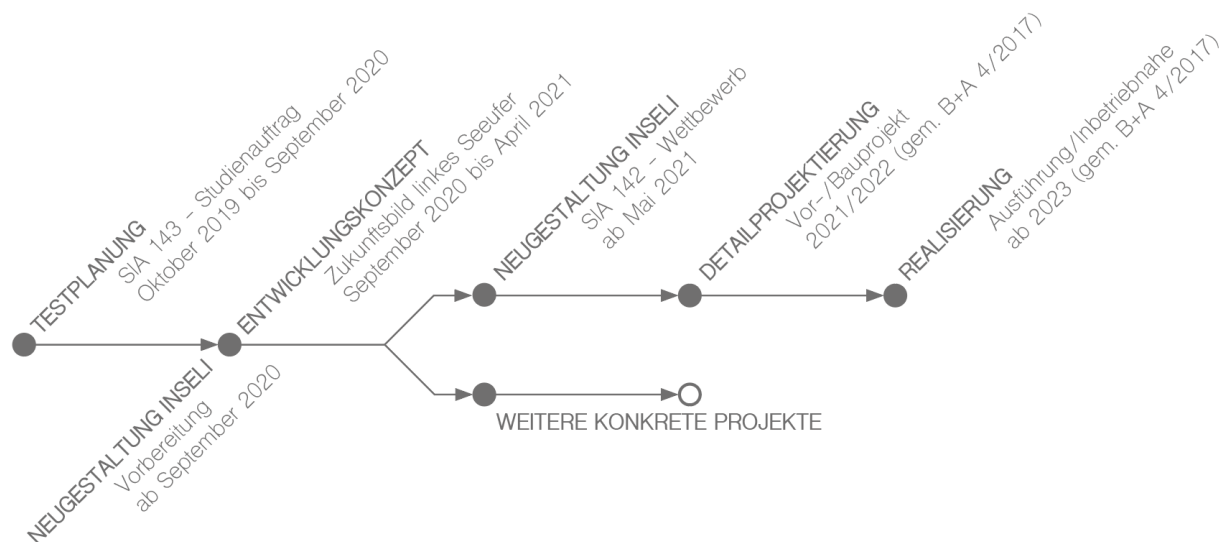


Abbildung 3: Ablauf Gesamtprozess

1.4 Beteiligte

Auftraggeberin

Der Stadtrat vergab den Auftrag, nimmt den Synthesebericht mit den Empfehlungen entgegen und beschliesst die weiteren Schritte.

Öffentlichkeit

Die organisierte Öffentlichkeit (Quartierorganisationen, Vereine, Genossenschaften, Firmen, Schulen) wurde im November 2018 erstmals über das Verfahren informiert und ihre Bedürfnisse und Anliegen abgeholt. Weiter veranstaltete die Quartierarbeit der Stadt mit Kindern und Jugendlichen Streifzüge durchs Quartier und diskutierte mit ihnen sowohl über deren Lieblingsorte als auch über die unbeliebten Orte. Im März 2020 war eine Information über den Zwischenstand der Arbeiten für die organisierte Öffentlichkeit geplant. Aufgrund von Covid-19 musste die Veranstaltung abgesagt werden. Stattdessen wurde eine kurze Zwischeninformation per E-Mail versendet. Die breite Öffentlichkeit wird nach Abschluss der Testplanung über die Ergebnisse informiert und ihre Inputs abgeholt. Diese fließen in die Erarbeitung des Entwicklungskonzepts ein.

Projektsteuerung

Die Projektsteuerung setzt sich aus Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern der städtischen Verwaltung zusammen. Sie genehmigte – abweichend zur Regelung der Ordnung SIA 143, in der das Beurteilungsgremium das Programm genehmigt – das Programm der Testplanung und nahm die Resultate der Testplanung zur Kenntnis.

- Manuela Jost, Stadträtin Luzern, Baudirektion
- Adrian Bogula, Stadtrat Luzern, Umwelt- und Mobilitätsdirektion
- Walter Brun, Stabschef Baudirektion
- Christoph Bättig, Stabschef Umwelt- und Mobilitätsdirektion
- Daniel Meier, Leiter Tiefbauamt
- Sarah Grossenbacher, Co-Leiterin Stadtplanung

Beurteilungsgremium

Das Beurteilungsgremium diskutierte die Inputs der Bearbeitungsteams und formulierte die Rückmeldung bzw. die weiteren Aufgaben an die Bearbeitungsteams jeweils nach den Zwischenbesprechungen. Am Ende des Verfahrens beschloss das Beurteilungsgremium die gewonnenen Erkenntnisse und gab Empfehlungen für die weiteren Planungsschritte ab.

Extern

- 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, Zürich

Intern

- Sarah Grossenbacher, Stadt Luzern, Stadtplanung (SPL)
- Mario Lütolf, Stadt Luzern, Stadtraum und Veranstaltungen (STAV)
- Milena Scherer, Stadt Luzern, Mobilität (TBA)
- Gregor Schmid, Stadt Luzern, Umweltschutz (UWS)
- Sibylle Stolz, Stadt Luzern, Quartiere und Integration (QUIN)
- Regina Müller, Stadt Luzern, Stab Finanzdirektion (SFD)

Weitere

- Cüneyd Inan, Kanton Luzern, Raum und Wirtschaft
- Nicola Fuso, IG der Unternehmungen im Tribschen
- Karin Seger, IG Tribschenstadt

Projektleitung

- Pascal Stolz, Stadt Luzern, Stadtplanung (SPL)
- Livia Schälli, Stadt Luzern, Stadtplanung (SPL)

Organisation und Begleitung Verfahren

Das Verfahren wurde durch das Büro KEEAS AG begleitet und organisiert sowie die Inhalte aufbereitet und dokumentiert.

- Sabine Friedrich, KEEAS AG
- Nora Mühlberger, KEEAS AG

Bearbeitungsteams

Die drei folgenden Bearbeitungsteams, jeweils unter der Federführung eines Büros für Freiraum/Landschaftsarchitektur und verstärkt durch Expertinnen und Experten oder Büros aus den Disziplinen Städtebau/Stadtplanung, Verkehr, Soziologie und Ökologie, wurden aufgrund eines öffentlich ausgeschriebenen Präqualifikationsverfahrens (16 Eingaben) für die Teilnahme selektioniert (alphabetisch geordnet):

- Team extra Landschaftsarchitekten AG (Federführung), Leismann AG, Kontextplan AG, Martin Beutler

- Team Freiraumarchitektur GmbH (Federführung), 2SL GmbH, Ernst Niklaus Fausch Partner AG, WAM Planer und Ingenieure AG, Urban Equipe
- Team Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH (Federführung), Salewski & Kretz GmbH, Zimmer Raum+Gesellschaft GmbH, OePlan GmbH, Schneider Verkehrsplanung AG

2 Aufgabenstellung

2.1 Einführung

Mit der Testplanung wurde ein Ausloten von Möglichkeiten für die Entwicklung des linken Seeufers – ein wertvoller und wichtiger Freiraum für die Stadt Luzern und insbesondere für das Quartier Tribtschen – angestrebt. Es sollte über tradierte Vorstellungen zur Gestaltung von Uferräumen hinausgedacht werden. Hierfür war ein integrativer Ansatz gesucht, der gestalterische, sozialräumliche, verkehrliche und ökologische Anforderungen in einem robusten Gesamtkonzept zusammenführt. Ein Zukunftsbild, das Zwischenzustände und deren Qualitäten aufzeigt und über ein robustes Grundgerüst verfügt, welches auch die aus den Zwischenzuständen gewonnenen Erkenntnisse wieder in die weitere Entwicklung integrieren kann. Damit stellte sich die Frage, wie diese Zwischenzustände Qualitäten entwickeln und Möglichkeiten von Experimenten bieten, um diese in der nächsten Phase zu reflektieren, weiterzuentwickeln und ggf. in einen längerfristigen Zustand zu überführen. Ein statisches, allein auf einen Endzustand ausgerichtetes Zukunftsbild kann für die Herausforderungen der langen Entwicklungsphase in den nächsten fünfzehn Jahren für das linke Seeufer keine adäquate Lösungsstrategie darstellen.

Unterschiedliche Dynamiken werden dabei die Umsetzung des Entwicklungskonzepts massiv beeinflussen; zunehmender Nutzungsdruck durch höhere Dichten im Gebiet Tribtschen, der Umgang mit den damit verbundenen Erschliessungsproblematiken, das Freispielen des Inselis von den Carparkplätzen und die Grossbaustellen (z. B. Rösslimatt und Durchgangsbahnhof Luzern), die den Charakter des Gebiets bis voraussichtlich 2035 mitprägen werden. In den nächsten fünfzehn Jahren werden sich die Nutzungsintensität, die Nutzungsart und die Nutzerinnengruppen immer wieder verändern. Daher wurde besonderer Wert auf ein robustes Konzept gelegt, welches mit kreativen Ideen Leitplanken schafft, um mit diesen Herausforderungen umzugehen. Wichtig dabei war, dass mögliche Nutzungskonflikte bereits mitgedacht werden. Überlegungen zum späteren Betrieb und Nutzungsmanagement waren zu berücksichtigen und durch die Stadt mitzudenken.

Im Zentrum der Aufgabe stand die Entwicklung von Ideen und einer integrativen Gesamtkonzeption für das linke Seeufer und der erweiterten Bereiche sowie das Ableiten der hieraus resultierenden Impulse und Anforderungen an die weitere Quartierentwicklung im Tribtschen und der dort anstehenden Arealentwicklungen. Gleichzeitig war auch der umgekehrte Blick aus der Stadt und dem Quartier auf das Seeufer notwendig. Denn die Nutzungsbedürfnisse der heutigen und zukünftigen Bewohnenden, Arbeitenden und Studierenden bestimmen die zukünftige Gestaltung des Seeufers und der Infrastrukturen massgebend mit. Die Teams waren aufgefordert, gestalterische Ansprüche mit sozialen Anforderungen zu konfrontieren und daraus für das linke Seeufer eine eigene Identität zu entwickeln. Diese kann und soll nicht losgelöst sein von den heute bereits vorhandenen Qualitäten, die von der Bevölkerung geschätzt werden.

2.2 Perimeter

Der Bearbeitungsperimeter der Testplanung umfasste das linke Seeufer sowie die dahinterliegenden Grundstücke wie zum Beispiel die Flächen des Betonwerks der SEEKAG. Für den Umgang mit den Freiräumen entlang des Ufers wurde ein integriertes Gesamtkonzept erwartet. Dieses musste aus der Diskussion von unterschiedlichen Handlungsoptionen hervorgehen und Gestaltungsvorschläge beinhalten. Die zwei Teilbereiche Inseli und technischer Sporn mit Betonwerk sollten zudem vertieft behandelt werden.

Über diesen Bearbeitungsperimeter hinaus sollten vor allem die funktionalen und räumlichen Bezüge zum angrenzenden Quartier Tribschen, zum Bahnhof und zu den Quartieren auf der gegenüberliegenden Gleisseite hergestellt und – im Sinne von attraktiven stadträumlichen Verbindungen – betrachtet werden. Detaillierte gestalterische Aussagen waren hier nicht erforderlich. Hingegen konzeptionelle Aussagen zur Lage, Einbindung und zu den wichtigen Anknüpfungspunkten. Umgekehrt waren die Einflüsse aus diesen Gebieten auf das Seeufer zu thematisieren und die daraus resultierenden Erkenntnisse in das zu entwickelnde Konzept aufzunehmen.

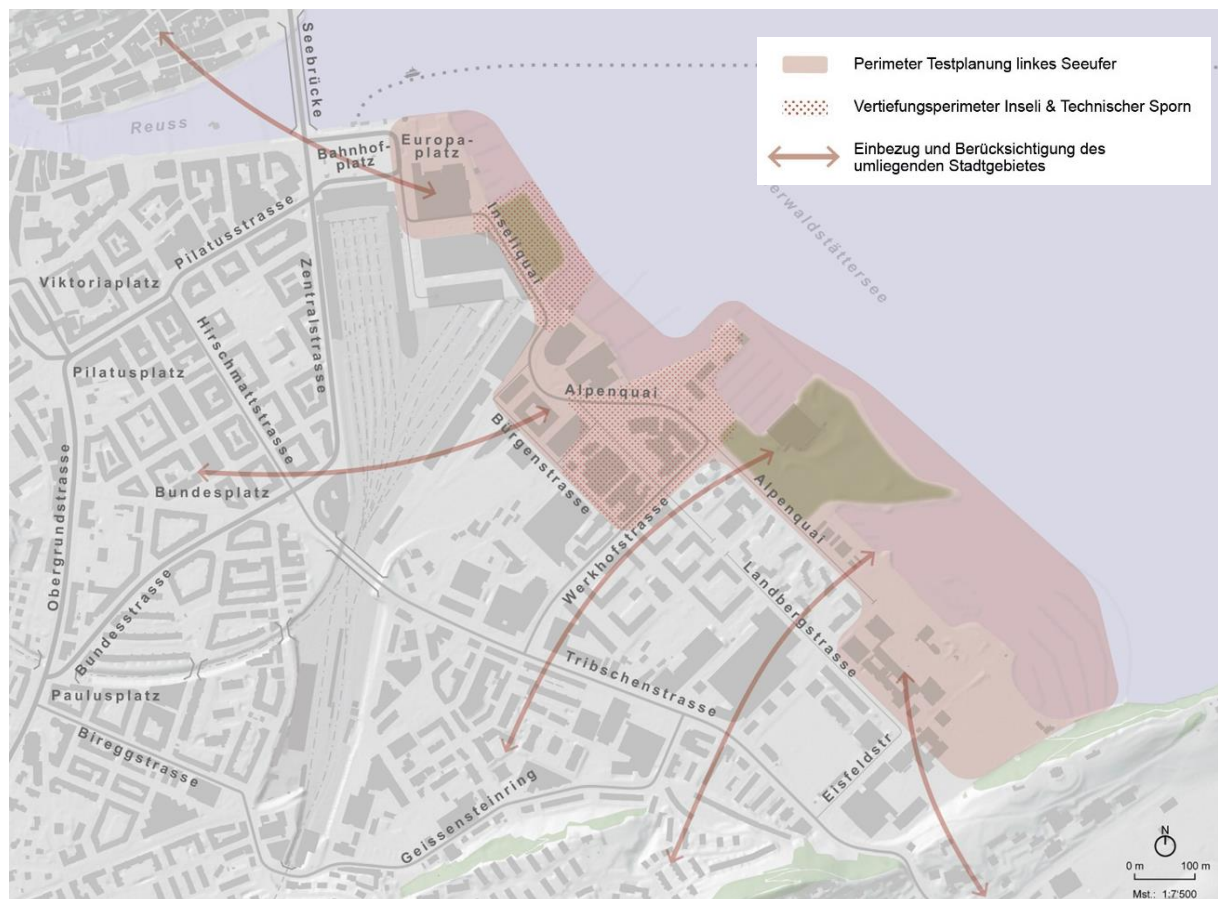


Abbildung 4: Bearbeitungsperimeter Testplanung inkl. Vertiefungsbereiche

2.3 Inhaltliche Ziele

Die inhaltlichen Ziele geben vor, was das linke Seeufer zukünftig für das Quartier Tribschen und die Stadt mit Zeithorizont 2035 leisten soll:

Vielfalt und Identität

Das linke Seeufer entfaltet eine eigene Identität im Erscheinungsbild, die sich auf eine breite Nutzungsmischung im Quartier, eine Vielfalt an Nutzungsmöglichkeiten der Freiräume und lebendige und zur Begegnung einladende Quartier- und Stadträume abstützt. Die öffentlichen Freiräume sollen in ihren unterschiedlichen Qualitäten weiterentwickelt und zueinander in Bezug gebracht werden, wo sinnvoll, in partizipativen Prozessen. Die Vielfältigkeit der Nutzungen – von Produktion, Bildung, Wohnen bis Freizeit – gilt es als Qualität langfristig zu erhalten, weiterzuentwickeln und in seinen Frage- und Problemstellungen zu bearbeiten.

Naherholung und Gewässerschutz

Das linke Seeufer soll mit einer hohen Aufenthaltsqualität weiterhin seine Funktion als Naherholungsraum sowohl für das Quartier Tribschen als auch für die ganze Stadt leisten. Die Bedürfnisse der Bevölkerung (insbesondere auch für Kinder und Jugendliche) Arbeitenden und Studierenden sowie generell für Erholungssuchende bilden die Eckpfeiler für die zukünftige Gestaltung. Die Naherholungsbedürfnisse sind dabei abzustimmen auf die Anliegen des Gewässerschutzes. Im Rahmen ihrer Ortsplanungsrevision ist die Stadt Luzern derzeit daran, den Gewässerraum auszuscheiden und den Abwägungsprozess zwischen den verschiedenen Interessen zu führen (vgl. Gewässerschutzverordnung Kt. Luzern).

Kurze Wege

Das linke Seeufer soll für die Fussgängerinnen und Fussgänger durchlässig gestaltet sein. Die verschiedenen Freiräume sollen untereinander attraktiv vernetzt und mit sicheren und attraktiven Velowegen an das Quartier Tribschen sowie an die anderen Stadtteile angebunden sein.

Erreichbarkeit für alle

Zwei Erschliessungsvarianten für den MIV sollen getestet und die Vor- und Nachteile aufgezeigt werden (vgl. Kapitel 2.4). Die Erschliessung des linken Seeufers soll prioritär über den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr erfolgen. Die Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr ist für die Arbeitsplatzgebiete, den Raum Inseli (Caranhaltekannten), die Anwohnenden und für die Anlieferung zu gewährleisten. Der Strassenraum ist als Lebensraum für Anwohnende und Besuchende zu gestalten. Das Mobilitätsangebot bildet damit ein wichtiges und interdisziplinär zu betrachtendes Element im Entwicklungskonzept für das linke Seeufer.

Biodiversität, Stadtklima und Naturgefahren

Ökologische und landschaftliche Aufwertungspotentiale unter Berücksichtigung der vorhandenen Naturwerte sind zu identifizieren und die Biodiversität sowie die Lebensbedingungen für die Bäume entlang dem Ufer zu steigern. Die Massnahmen sollen einen positiven Beitrag zum Stadtklima und damit zur hohen Lebensqualität in der Stadt Luzern leisten.

Impulse für die Quartierentwicklung

Das Tribschenquartier weist bereits heute eine urbane Atmosphäre mit hoher Nutzungsdurchmischung auf. Neue städtebauliche Lösungen sollen auf den Ort abgestimmte, angemessene bauliche Dichten aufweisen und in dafür geeigneten Räumen hohe Nutzerdichten ermöglichen. Das Gebiet zwischen

Werkhofstrasse und Rösslimatt soll in den kommenden 15 Jahren weiterhin als reiner Arbeits- und Bildungsstandort funktionieren.

2.4 Fragestellungen

Im Rahmen der Testplanung sollten folgende Leitfragen beantwortet werden:

- Welche konkreten Möglichkeiten bestehen, um das linke Seeufer so zu gestalten, dass sowohl seine Funktion als Naherholungsraum für die gesamte Stadt, für das Quartier Tribtschen, die Biodiversität und das Stadtklima sowie als wichtige Fuss- und Veloverbindung gestärkt werden können?
- Welche konkreten Möglichkeiten bestehen, um eine robuste und etappierte Umsetzung des Entwicklungskonzepts für das linke Seeufer zu ermöglichen?

Die Leitfragen sollten anhand folgender Fragen beantwortet werden:

Vielfalt und Identität

- Wie kann die Nutzungsvielfalt von Produktionsstätten und Dienstleistungsnutzungen bis hin zu Erholungsnutzungen sowie die soziale und funktionale Vielfalt – als spezifische Identitätsmerkmale des Gebietes – bedürfnisgerecht gestärkt werden?
- Wie kann eine «produktive Stadt» als eigene Qualität und als Grundbaustein einer nachhaltigen Stadt erhalten und weiterentwickelt werden und wie kann mit den daraus resultierenden potentiellen Nutzungskonflikten umgegangen werden?
- Wie können die unterschiedlichen Qualitäten der Freiräume in ihrer Vielfalt erhalten bleiben und heute wichtige Teilidentitäten in das zukünftige Konzept integriert werden?
- Welche Funktionen und welche Nutzungen (gemäss heutigem Konzept und auch neue insbesondere öffentliche Nutzungsmöglichkeiten) sollen am Seeufer künftig angesiedelt werden insbesondere auf dem Inseli, dem Ufschötti und beim Motorboothafen? Wie drückt sich dies in der zukünftigen Gestaltung aus?

Naherholung und Gewässerschutz

- Was sollen die verschiedenen Naherholungsräume am linken Seeufer zukünftig leisten und wie können sie die Bedürfnisse der Bevölkerung aufnehmen? Welche Rolle soll das Seebaden zukünftig einnehmen?
- Welche Weiterentwicklungspotentiale weisen die einzelnen Freiräume auf? Welche Massnahmen sind dazu notwendig?
- Welche bestehenden Freiräume sollen aufgewertet oder besser zugänglich gemacht werden?
- Wo sollen zusätzliche Freiräume geschaffen werden? Welche Massnahmen und Vorgaben, z. B. für umliegende Planungen, sind hierfür notwendig?
- Wie können Gewässerschutz und Erholungsnutzungen entlang des Seeufers miteinander angeordnet und umgesetzt werden?

Kurze Wege

- Welche Massnahmen sind zur Förderung der Stadt der kurzen Wege notwendig?
- Wie können die unterschiedlichen Freiräume untereinander für den Fussverkehr besser vernetzt werden?

- Wie können die Freiräume für den Fuss- und Veloverkehr besser an das Quartier und an die übrigen Stadtteile angebunden werden?
- Welche Massnahmen sind notwendig, damit der Zugang zum Bahnhof via Gebiet Tribtschen für den Fuss- und Veloverkehr optimiert werden kann?

Erreichbarkeit für alle

- Welche Massnahmen sind für die Umsetzung der Variante A1 oder B2 gemäss Erschliessungsstudie erforderlich, um die Erschliessung des linken Seeufers zu optimieren?
- Wie können die Anforderungen an den motorisierten Individual- und öffentlichen Verkehr zur Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete – sowohl für das Quartier als auch für die gesamte Stadt – in die Gestaltung des Gebietes integriert werden (möglichst direkte und kurze Wege vom Seeufer zu den Haltestellen)?
- Wie kann die Velosicherheit im Gebiet erhöht werden (insbesondere Nadelöhr Inseli-Werfstrasse; Konflikte mit Parkierung Werkhofstrasse/Tribtschenstrasse sowie Kreisel)? Wo sind Entflechtungen zwischen Fuss- und Veloverkehr sinnvoll?
- Mit welchen konzeptionellen Ansätzen soll die Mobilität im Quartier Tribtschen und am linken Seeufer gelöst werden (z. B. Umgang mit Veranstaltungen, Nutzende des Seeufers von ausserhalb, Cars etc.)?
- Wie und wo können die benötigten sechs Caranhaltekannten im Umfeld Inseli integriert werden?
- Wie wird die Erreichbarkeit der Arbeitsplatzgebiete, die Anlieferung des Bahnhofs sowie weiterer Quartiernutzungen und des Gewerbes im Gebiet Tribtschen gewährleistet?
- Viele der Parkplätze entlang des Alpenquais werden heute zweckentfremdet genutzt. Welches Aufwertungspotenzial besteht durch die Aufhebung oder Verschiebung von Parkierung im Strassenraum bzw. wo kann eine öffentliche Parkierung quartierverträglich angeordnet werden?

Biodiversität, Stadtklima und Naturgefahren

- Welche Defizite lassen sich in Hinblick auf die Biodiversität und Klimaanpassung entlang dem Seeufer identifizieren?
- Welche heutigen Qualitäten sollen erhalten bleiben und wie ist mit den Schutzzonen und Naturobjekten umzugehen?
- Welche ökologischen und landschaftlichen Aufwertungsziele sollen verfolgt werden? Wo liegen welche Potentiale?
- Welche Massnahmen sind für eine gesteigerte Biodiversität entlang dem Ufer notwendig?
- Welche ortsspezifischen Massnahmen sind für ein gutes Stadtklima notwendig?
- Wie kann die Naturgefahrensicherheit im Gebiet Tribtschen und am Seeufer verbessert werden?

Impulse für die Quartierentwicklung

- Was für einen Beitrag kann die Aufwertung des linken Seeufers in Hinblick auf ein urbanes, durchmischtes und familienfreundliches Tribtschenquartier und die Beibehaltung der sozialen und funktionalen Vielfalt leisten?
- Welche räumlichen Eingriffe sind für Erhalt und Ergänzung der bestehenden soziokulturellen Angebote im Quartier sinnvoll (attraktive Aussenräume, Bezüge Gebäudebestand, EG-Nutzungen)?
- Wie kann sichergestellt werden, dass das Quartier sozial und funktional durchmischt bleibt?
- Welche baulichen Dichten sollen angestrebt werden?
- Welche Empfehlungen leiten sich aus dem Freiraumkonzept des linken Seeufers für die weitere städtebauliche und freiräumliche Entwicklung des Quartiers Tribtschen ab?
- Wie kann mit der heute reinen Arbeitszone entlang der Werkhofstrasse umgegangen werden, sodass die Arbeitsplätze erhalten bleiben?

- Wie kann die öffentliche Sicherheit im Gebiet Tribschen und am Seeufer gesteigert werden (vgl. hierzu Lagebeurteilung)?

Zwischenzustände und Robustheit des Konzepts

- Durch welche Elemente kann die Robustheit des Konzepts gegenüber sich verändernder Rahmenbedingungen gestärkt werden?
- Wie kann mit den andauernden Baustellen des Durchgangsbahnhofs und der angrenzenden Arealentwicklungen (u.a. Rösslimatt) umgegangen werden? Welche Flächen sind konkret hiervon betroffen und welche Lösungen können hier geschaffen werden, dass die Nutzbarkeit angrenzender Freiräume so wenig wie möglich eingeschränkt ist?
- Welche Qualitäten und Identifikationsmerkmale sollen in den Zwischenzuständen im Vordergrund stehen?
- Wie wird sichergestellt, dass Erkenntnisse aus den Zwischenzuständen in die nächste Umsetzungsstufe integriert werden können?
- Welche Nutzungskonflikte können innerhalb der Freiräume auftreten und wie soll mit diesen umgegangen werden?
- Welche Herausforderungen stellen sich an das Nutzungsmanagement im späteren Betrieb? Wie kann die Stadt damit umgehen?
- Wie werden der langfristige Betrieb und das Nutzungsmanagement der vielfältig genutzten Räume sichergestellt? Wie werden bereits zu Beginn Nutzungskonflikte vermieden?

Ferner sollten das Inseli sowie der technische Sporn mit Betonwerk vertieft betrachtet werden:

Inseli

- Welche Funktionen soll das Inseli übernehmen und welche Nutzungen sollen nach der Verlagerung der Carparkplätze dort angesiedelt werden? Wie drückt sich dies in der zukünftigen Gestaltung aus?
- Wie können die Funktionen und Nutzungen auf dem Areal angeordnet werden (z. B. Spielplatz, Buvetten, Bewegungsräume)? Wo besteht ggf. die Möglichkeit zu Nutzungsüberlagerungen (zeitlich, räumlich)?
- Wie soll die zukünftige Wegführung sowohl für den Fuss-, Veloverkehr (unter Berücksichtigung einer zunehmenden E-Mobilität), den MIV und allenfalls den ÖV aussehen? Welche Funktion und Gestaltung kommt dem Strassenraum zu?
- Wie können die Uferbereiche zur ökologischen und landschaftlichen Aufwertung beitragen (Uferschutzzone)? Besteht die Möglichkeit auch Badestellen zu integrieren und welche gestalterischen Konsequenzen ergeben sich hieraus?
- Wo und wie können 6 Caranhaltekannten zum Ein- und Aussteigen der Reisenden im Raum Bahnhof/Inseli angeordnet werden?
- Wie kann das Entwicklungspotenzial (Städtebau/Nutzung) des östlichen Bahnhofareals (Inseliquai, Robert-Zünd-Strasse, Bahnhofparking P3) in Hinblick auf die Neugestaltung des Inselis genutzt werden?
- Wie kann den Bedürfnissen der Mäas im Raum Inseli und Umgebung Rechnung getragen werden? Welche Anordnungen eignen sich? Wie müssen die Nutzung und Gestaltung der vorgeschlagenen Räume auf diese bedeutende temporäre Nutzung reagieren?
- Ist eine Verlagerung der Bootsplätze beim Inseli an einen anderen Standort (z. B. Segelbootshafen beim Tribschenhorn) sinnvoll und möglich?
- Welche Gestaltungsvorgaben sind für den Wettbewerb wichtig (Bepflanzung, Materialisierung, Möblierung)?

Technischer Sporn mit Betonwerk

- Welches Nutzungskonzept ist in Bezug auf die Bauten und den öffentlichen Raum in einer langfristigen Perspektive für diesen Raum sinnvoll?
- Wie kann dieses langfristige Gesamtkonzept bereits kurz- und mittelfristig in Teilprojekten umgesetzt werden (bspw. in Bezug auf den öffentlichen Raum)?
- Wie kann ein Bezug sowohl zum Entwicklungsareal Rösslimatt als auch zum See hergestellt werden (Durchwegung, öffentlicher Raum, Sichtachsen)?
- Welche Bebauungsstruktur eignet sich langfristig? Welches Dichtemass ist quatierveträglich?
- Eignen sich publikumsorientierte Nutzungen in den Erdgeschossen und wenn ja, wo und in welchem Umfang?
- Wie soll mit den privaten und öffentlichen Freiräumen umgegangen werden?
- Wie soll die Erschliessung des Gebiets erfolgen? Wie ist mit den Parkierungsanlagen umzugehen?
- Wie soll ein gestalterisches Konzept mit Angaben zu Nutzung, konzeptionellen Aussagen zu Bepflanzung, Materialisierung, Möblierung für die möglicherweise freiwerdenden Flächen am Seeufer aussehen?

3 Ergebnisse und Würdigung der Arbeiten aus der Testplanung

Das Beurteilungsgremium dankt den drei Bearbeitungsteams für ihre umfassenden, ideenreichen und kreativen Arbeiten. Alle Teams haben sich im Rahmen der Testplanung intensiv mit der Aufgabenstellung auseinandergesetzt und unterschiedliche Lösungsansätze zur Diskussion gestellt und diese aus dem Diskurs heraus weiterentwickelt.

Nach der 1. Zwischenbesprechung erhielten die drei Teams als Feinjustierung zum Programm jeweils spezifische Rückmeldung zu den in der Weiterbearbeitung zu vertiefenden Themenschwerpunkten. Die Idee hierbei war es, dass die einzelnen Konzepte in ihren Stärken konkretisiert werden und die Stadt hierdurch diversifizierte Ergebnisse als Argumentarium für den weiteren Prozess erhält. So galt es seitens Team Extra, das Gebiet anhand der bestehenden Potentiale aufzuwerten sowie das vorgeschlagene Freiraumband am Alpenquai gestalterisch und nutzungstechnisch weiterzuentwickeln. Team Freiraumarchitektur sollte die Idee des linken Seeufers als ein Mosaik zusammengesetzt aus unterschiedlichen Sequenzen von Nutzungen, Nutzungsgruppen und Gestaltung konkretisieren. Team Studio Vulkan sollte die Idee der Aufschüttungen entlang des Seeufers im Sinne einer Verlängerung der Seeuferlinie vertiefen bzw. diese einer qualifizierten Prüfung unterziehen. Die präsentierten Lösungen, Projektideen und Vertiefungen zeigen ein ausserordentliches Engagement der interdisziplinär zusammengesetzten Teams. Das Beurteilungsgremium würdigt die Tiefe, in welcher die einzelnen Räume und inhaltlichen Aspekte ausgearbeitet wurden. Ebenso lobt das Beurteilungsgremium die Offenheit der Teams, mit welcher die Lösungen gemeinsam diskutiert wurden und wie die hieraus gewonnenen Erkenntnisse den Projekten Tiefe und Konsistenz verlieh. Die ausgereiften Lösungen widerspiegeln die abgegebenen hochwertigen Produkte und bilden mit ihren vielen Erkenntnissen den Inhalt der vorliegenden Synthese. Die Projektbeiträge können im Rahmen des Syntheseberichts nicht vollständig abgebildet werden, stehen aber als wichtige Dokumentation dieses Prozessschrittes der Öffentlichkeit auf der Homepage der Stadt Luzern zur Verfügung. Nachstehend sind die Beiträge der Bearbeitungsteams zusammenfassend dargestellt.

3.1 Team Extra Landschaftsarchitekten

Konzeptidee



Abbildung 5: Gesamtkonzept linkes Seeufer



Abbildung 6: Vertiefungsperimeter Inseli und Technischer Sporn

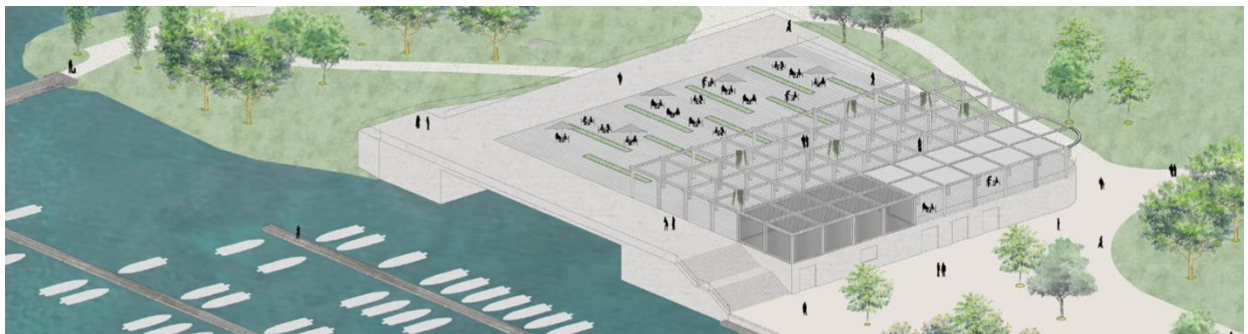


Abbildung 7: Terrasse mit gastronomischer Nutzung zwischen Motorboothafen und Ufeschötti

Das Team verfolgt mit seiner Strategie «Es ist gut» das Ziel, den Bestand in seinen Qualitäten und Eigenheiten zu erhalten, zu würdigen, hervorzuheben, zu klären und weiterzuentwickeln. So werden lediglich punktuelle Eingriffe vorgenommen, wie beispielsweise die bestehenden Baumstrukturen ergänzt und die Freiräume im Tribschenquartier neu bespielt. Einzig am neu angelegten zentralen Werftplatz wird eine strukturelle Änderung vorgenommen und damit eine Verbindung zwischen dem Quartier, dem Seeufer und dem Alpenquai geschaffen. Das Inseli, der technische Sporn und dessen Anbindung an die Ufschötti sowie das Rösslimatt werden als Potenzialstandorte identifiziert und dementsprechend genauer beleuchtet.

Der Inselcharakter des Inselis wird ohne Rückbau gestärkt. Der Uferbereich wird durch zwei seitliche Zugänge an den Inseliquai angeschlossen. Die Reduktion der Caranhaltekannten ermöglicht die Anordnung eines erlebbaren und temporär gefluteten Wasserspiegels zwischen den beiden Zugängen, welcher einerseits den Inselcharakter akzentuiert und andererseits die Befahrbarkeit des Inselis im Rahmen von grösseren Veranstaltungen gewährleistet. Ferner bietet eine grosszügige Pavillonstruktur Raum für eine Buvette und öffentliche Toiletten. Die heutigen Bootsanlegestellen direkt auf dem Inseli werden entfernt und gebündelt nach Südosten verlagert. Für die Mäas und insbesondere den Lunapark sehen sie die zusätzliche Nutzung des Strassenraums entlang des Inseliquais vor.

Der Raum rund um den technischen Sporn und der SEEKAG spielen im Gesamtkonzept eine übergeordnete Rolle; der neue Werftplatz ist Dreh- und Angelpunkt, welcher direkt an das Rösslimatt anschliesst und eine Verbindung zum Tribschenquartier schafft («Rösslimatthain»). Das Rösslimatthain wird zu einem öffentlichen Raum, der von der Quartierbevölkerung nutzungstechnisch und gestalterisch partizipativ aktiviert und mitgeprägt werden kann (z. B. mit temporären kulturellen Nutzungen). Der Werftsteg wird beim Auf- und Abgang erweitert und verbindet das Inseli mit dem Werftplatz. Der technische Sporn wird als unbebaute Plattform, im Sinne einer offenen Bühne, inszeniert und für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Das Team schlägt einerseits vor, das Betonwerk mit dem Schiffverlad und den Gleisanlagen mittelfristig an einen neuen Standort und andererseits die Seepolizei in das heutige Hochschulgebäude zu verlagern. Das Dach der zwischen dem Motorboothafen und der Ufschötti gelegenen Bootshalle wird durch eine neue Terrasse mit gastronomischer Nutzung ergänzt und damit neu bespielt.

Das Tribschenquartier wird insbesondere durch «Quick-Wins» für seine Bevölkerung aufgewertet. Durch die Aufhebung von Parkplätzen sowie den Abbruch von Barrieren und Zäunen entstehen neue, teils begrünte, Aufenthalts- und Begegnungsorte im Quartier. Diese Räume (und insbesondere das Rösslimatt) sollen gemeinsam und wenn möglich initiiert durch die Bevölkerung, partizipativ und kooperativ entwickelt werden. Im Quartier werden als zentrale Massnahmen das Temporegime für den motorisierten Individualverkehr reduziert sowie öffentliche Parkplätze aufgehoben, um den Parkplatzsuch- und Durchgangsverkehr zu minimieren. Damit entstehen, sowohl aus sozialer als auch aus stadtklimatischer Sicht, attraktive Aussenräume für die Quartierbevölkerung.

Auch die ökologischen Massnahmen werden vom Grundsatz «Es ist gut» geleitet. Entsprechend werden insbesondere die bestehenden Potenziale entlang des linken Seeufers, wie z. B. die Flachwasserzonen oder die grossen Baumbestände, weiterentwickelt. Ferner sind auf der bestehenden Gleisanlage beim technischen Sporn wertvolle Ruderalflächen angedacht.

Die Strassenräume im Gebiet werden als attraktive Lebens- und Begegnungsräume für Zufussgehende und Velofahrende wahrgenommen (Reduktion der Parkplätze für den motorisierten Individualverkehr). Das direkte Seeufer (Alpenquai) ist als Park- und Uferweg ausgestaltet und der Inseliquai sowie die Landenbergstrasse fungieren als Hauptroute für den Fuss- und Veloverkehr. Der Inseliquai

und die Landenbergstrasse erhalten zudem eine neue Buslinie und dienen neu als Hauptachse für den motorisierten Individualverkehr. Der Weg entlang des Seeufers wird zu einer Begegnungszone umgestaltet und ansonsten wird flächendeckend eine Tempo-30-Zone eingeführt. Damit das Erschliessungsnetz konsequent auf die Wohn- und Arbeitsnutzungen im Quartier ausgerichtet ist, wird die Durchfahrt für den MIV auf der Höhe Frohburgstrasse unterbrochen. Für das Gesamtkonzept wird die Massnahme jedoch als nicht zwingend erachtet.

Würdigung

Das Team wird vom sehr interessanten Grundsatz «Es ist gut» geleitet. Die gestalterischen Interventionen basieren auf dem bestehenden Stadtraumgerüst und führen dieses in seiner logischen Konsequenz auch im Freiraum fort. Die Klärung der Situationen Inseli und Werftplatz bilden robuste Lösungsansätze. Der Ansatz unterstützt im stadtnahen Seeufer eine klare freiräumliche Grundstruktur. Der wertvolle Beitrag belebt den Variantenfächer und führt zu aufschlussreichen Diskussionen und Erkenntnisgewinn. Im Widerspruch zur Strategie der kleinen Eingriffe, stehen die teils von starkem Gestaltungswillen geprägten Einzelvorschläge. Im Bereich Alpenquai wird beispielsweise mit einem Nutzungsband ein neues Ordnungsprinzip vorgeschlagen. Die Tragfähigkeit des determinierten Nutzungskonzeptes wird allerdings stark angezweifelt, da es den Anforderungen an Naherholung, Ökologie und Quartierbezug nur bedingt gerecht wird. Zudem ist der Vorschlag zur Aufwertung der Terrasse über dem Bootshafen attraktiv, freiräumlich hingegen nicht schlüssig, da Nutzungskonflikte verschärft werden und der Vorschlag als zu artifizieller Eingriff in dem eher landschafts- und naherholungsorientierten Bereich des Seeufers erscheint.

Zusammensetzung des Bearbeitungsteams

Landschaftsarchitektur: extra Landschaftsarchitekten AG, Bern

Schlüsselpersonen: Simon Schöni, Landschaftsarchitekt FH BSLA SIA
Janina Studer, Landschaftsarchitektin FH
Romana Kijera, Umweltingenieurin FH svu asepi

Städtebau: LEISMANN AG, Bern

Schlüsselperson: Stefan Leiseifer, Dipl.-Ing. Arch. TH SIA

Mobilität: Kontextplan AG, Bern

Schlüsselperson: Stefanie Ledergerber, BSc FH in Raumplanung / SVI

Soziologie: Martin Beutler, Bern

Schlüsselperson: Martin Beutler

3.2 Team Freiraumarchitektur

Konzeptidee



Abbildung 8: Gesamtkonzept linkes Seeufer



Abbildung 9: Vertiefungsperimeter Insel und Technischer Sporn



Abbildung 10: Ausschnitt Strassenraumgestaltung Tribschenquartier

Das Bearbeitungsteam definiert drei Konzeptgrundsätze «Mehr See!», «Mehr Quartier & Nachbarschaft!» und «Mehr Grün!». Mit dem Ziel die spezifischen Charakteristiken der unterschiedlichen Teilräume zu stärken, werden die Identitäten der unterschiedlichen Sequenzen im Sinne eines Mosaiks geschärft und mittels rasterförmigen Strassenräumen zusammengefügt. Damit wird das linke Seeufer als zusammenhängender und vielfältiger öffentlicher Freiraum wahrnehmbar und erlebbar gemacht und mit dem Tribschen Quartier verbunden. Der industriell geprägte Hafenquai (Europaplatz bis technischer Sporn) und der naturnahe Park am See (Motorboothafen bis Segelboothafen) bilden am Seeufer die zwei sich ergänzenden Hauptkomponenten. Der Hafenquai wird zu einem verflochtenen Freiraum mit urbanem Charakter, welcher die industriellen und nautischen Ufernutzungen verbindet. Der Park am See kombiniert die wertvolle organische Naturlandschaft mit einem vielfältigen Naherholungsangebot. Die «halle modulable», die vom Quartier bespielt wird, bildet dabei den Dreh- und Angelpunkt zwischen den urbanen und den landschaftsbezogenen Teilräumen.

An verschiedenen Standorten werden bewusst Impulse in Form von Nutzungen und Infrastrukturen gesetzt, welche die Transformation des linken Seeufers anstossen. Ein zentrales Element spielt hierbei der technische Sporn, welcher neu aktiviert und für die Bevölkerung zugänglich gemacht wird. Die Belebung des Hafenareals erfolgt auf dem Gleisfeldpark (temporär zugänglicher Freiraum auf dem Gleisfeld), der Spornterrasse (Ufersitzstufen am technischen Sporn) und der «halle modulable» (multifunktionaler Platz beim Motorboothafen, dessen Programmierung im Rahmen einer Testnutzung gemeinsam mit der Bevölkerung eruiert wird). Der Werftplatz ist nördlich der Werftstrasse (direkt hinter der Werft) situiert und kann bei Bedarf als provisorischer Bahnhofplatz fungieren. Entsprechend erhält das Rösslimatt einen prominenten Auftritt zum See. Das Betonwerk mit dem Schiffverlad und den Gleisanlagen wird als identitätsstiftender Bestandteil erhalten, wobei das Gesamtkonzept auch mit dessen Verlagerung funktioniert. Ein weiterer bedeutender Freiraum ist das Inseli, welches mit nur kleinen Eingriffen als hochwertiger Freiraum für die Bevölkerung erhalten und aufgewertet wird. Durch die Reduktion der Caranhalteanten wird der Raum langfristig als Aufenthaltsfläche vergrössert sowie ökologisch aufgewertet. Sowohl die Raumkanten zum Wasser als auch die innere Raumstruktur werden geklärt und nur wenig verändert. Der Werftsteg wird vergrössert und verbreitert, mit dem Ziel seine Rolle als wichtiger Verbindungsraum und einzigartiger Aussichtsplattform zu stärken.

Das Tribschenquartier erhält durch ein zusammenhängendes, orthogonales «Grid» von baumgesäumten Strassenzügen und kleine neue Aufenthalts- und Begegnungsräumen eine stark durchgrünte und tragende Freiraumstruktur, welche mit dem linken Seeufer verknüpft ist. Der Fokus liegt hier auf der stadtklimatischen und freiräumlichen Aufwertung von bestehenden Strassenräumen, die entweder zu Luftkorridoren (senkrecht zum Ufer verlaufende Strassen) oder zu Schattenachsen (parallel zum Ufer verlaufene Strassen) aufgewertet werden.

Das Team beurteilt die Potentiale zur ökologischen Aufwertung des linken Seeufers als bedeutend. Durch seeseitige Aufschüttungen zwischen der nördlichen Ufschötti und dem Segelboothafen entstehen neue ökologisch wertvolle Lebensräume für Flora und Fauna. Bei der Ufschötti sehen sie aufgrund des stetig ansteigenden Nutzungsdrucks vor, den Strandbereich gegen Osten zu erweitern und für die Bevölkerung zugänglich zu machen.

Das Verkehrsnetz wird in verschiedene Schichten neu geordnet. So verläuft unmittelbar entlang des Seeufers ein Flanierweg, der den Zufussgehenden vorbehalten ist. Der Alpenquai dient als zweite Promenade und ist prioritär für den Fuss- und Veloverkehr bestimmt. Am Alpenquai und beim Segelboothafen werden die Parkplätze auf ein Minimum reduziert. Optional kann ein temporäres Parkhaus (inkl. Carparkplätze) bei der Landenbergstrasse angeordnet werden. Eine zusätzliche Buslinie wird

aufgrund der zentralen Lage des Gebiets als nicht zwingend notwendig beurteilt; die Optimierung des Fuss- und Velonetzes hat erste Priorität. Beim Segelbootshafen wird eine Öffnung der heutigen privaten Mole sowie ein neuer öffentlicher (Gastro-) Impuls vorgeschlagen. Die Uferkante bei der Kantonschule wird aufgebrochen und in den Parkraum integriert. Zudem wird die Zugänglichkeit des Tribshornhorns durch klarere Verbindungen und Orientierungspunkte verbessert.

Die vorgeschlagenen Eingriffe dokumentieren untereinander keine direkten Bezüge und können entsprechend unabhängig oder auch zeitgleich entwickelt werden.

Würdigung

Das Team präsentiert eine fundierte Analyse basierend auf sorgfältigen Beobachtungen und Feststellungen, welche die verschiedenen Qualitäten, aber auch Herausforderungen des Seeufers verdeutlichen. Daraus resultiert ein robustes und durchgrüntes Grundgerüst, welches die verschiedenen und vielfältigen Räume logisch und qualitativ miteinander verbindet und welches gut etappiert umzusetzen ist. Die Strukturen der vorhandenen Freiräume werden unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Aspekte wie Sozialraum, Verkehr, Ökologie etc. geklärt und durch öffentlich nutzbare Begegnungsräume ergänzt. Mit der Ausgestaltung der Strassenachsen als Luftkorridore und Schattenachsen wird zudem ein durchdachtes Grundkonzept vorgelegt, welches plausibel aufzeigt, wie das Quartier klimaangepasst und mit vielfältig aneignbaren Aussenräumen weiterentwickelt werden kann. Die allgemein aneignbare «halle modulable» ist ein neuartiger und sehr interessanter Ansatz um den bestehenden Nutzungsdruck aufzufangen, der aber auch durch die Gefahr einer hohen Nutzungsdichte in Quartiernähe und somit bestehende Konflikte verstärken kann. Ferner verhindert eine starre Struktur (wie ein befestigter Pavillon) eine flexibel, an potenziell neu auftretende Bedürfnisse anpassbare Nutzung (z. B. Vergrößerung oder Verlagerung der Mäas).

Zusammensetzung des Bearbeitungsteams

Landschaftsarchitektur: freiraumarchitektur gmbh, Luzern

Schlüsselpersonen: Markus Bieri, Dipl. Landschaftsarchitekt HTL BSLA SIA
Joëlle Hofer, Landschaftsarchitektin BSLA
Roman Lüssi, Landschaftsarchitekt BSLA

Landschaftsarchitektur: S2L GmbH, Zürich

Schlüsselpersonen: Daia Stutz, Landschaftsarchitekt BSLA SIA, MLAUD Harvard GSD
Jan Stadelmann, Landschaftsarchitekt BSLA SIA, MSc. Urbanistik

Städtebau: Ernst Niklaus Fausch Partner AG, Zürich

Schlüsselpersonen: Erich Niklaus, Dipl. Architekt ETH SIA
Dorothea Rana, Dipl. Ing. Architektin TU Stadtplanung

Soziologie: Urban Equipe, Zürich

Schlüsselperson: Sabeth Tödtli, Architektin BSc ETH, Urbanistin MA

Mobilität: WAM Planer und Ingenieure AG, Solothurn

Schlüsselperson: Reto Affolter, Dipl. Geograf UZH

3.3 Team Studio Vulkan Landschaftsarchitektur

Konzeptidee



Abbildung 11: Gesamtkonzept Linkes Seeufer

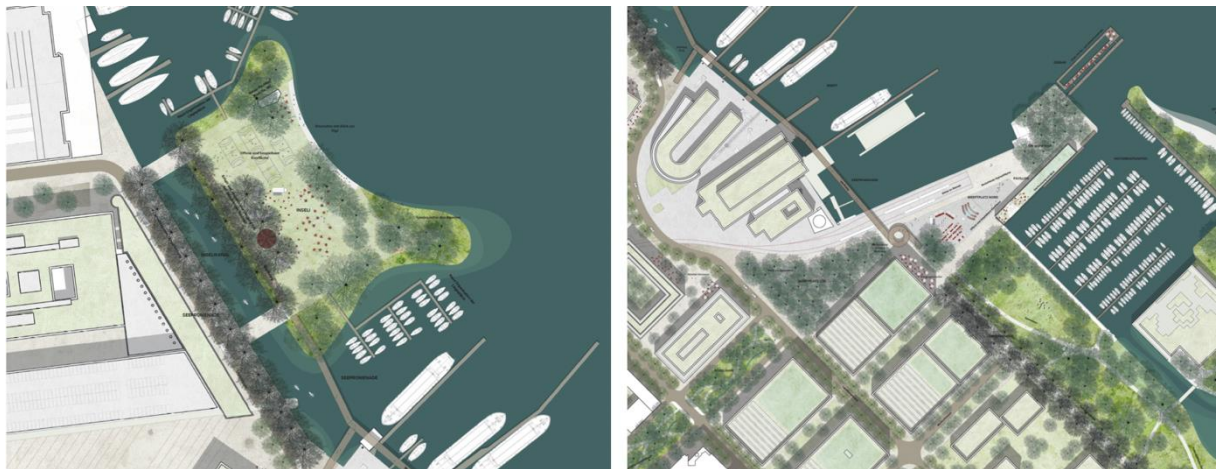


Abbildung 12: Vertiefungsperimeter Inseli und Technischer Sporn

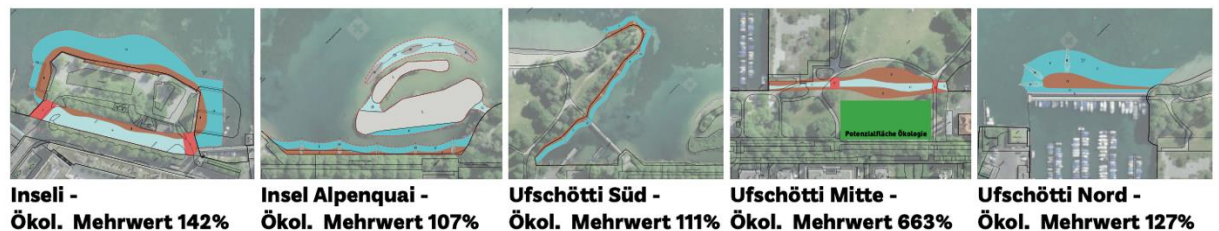


Abbildung 13: Bilanzierung ökologischer Mehrwert mittels Lebensraumbewertung

Das Bearbeitungsteam präsentiert eine Vision, welche das linke Seeufer (genannt «rive gauche» oder «Ufer der Möglichkeiten») in seinen Eigenheiten und seiner Vielfalt bewahrt, weiterentwickelt bzw. stärkt. Die «DNA» der Idee ist ein robustes stadträumliches Gerüst aus qualitativ hochwertigen, vielfältigen und sicheren Bewegungsräumen, welche sich stetig und unabhängig voneinander weiterentwickeln können. Als zentrales Element agiert die Vernetzung des linken Seeufers mit dem Tribschenquartier mit gestalterisch und ökologisch aufgewerteten, direkten, gut zugänglichen und begrünten Strassenräume/-achsen. Die verschiedenen Uferabschnitte werden in ihren Profilen geschärft und die Nutzungen nach Interessengruppen gebündelt, mit dem Ziel den Nutzungsdruck aufzufangen. Es werden entsprechend vier Aussenraumtypen definiert: Das Stadtufer für alle (Bahnhofquai bis Inseli), die Hafenatmosphäre (HSLU bis technischer Sporn), Freizeit und Sport (Motorboothafen bis Ufschötti) und Rückzug und Nische (Gelände Kantonsschule bis Segelboothafen). Das Inseli wird als Insel ausgestaltet und durch zwei Brücken sowie den erweiterten Werftsteg erschlossen. Ferner wird der zentral gelegene und beliebte Freiraum durch Uferabflachungen und Aufschüttungen naturnah gestaltet und ökologisch aufgewertet. Der neu gestaltete Werftsteg führt direkt vom Inseli zum neu angelegten und zweigeteilten Werftplatz («Süd» und «Nord»). Der Werftplatz Süd nimmt den industriellen Hafencharakter auf und bildet den Auftakt in den Rösslimatthain und damit ins Tribschenquartier. Der Platz übernimmt eine Filterfunktion zum dahinterliegenden Tribschenquartier. Der Allmendlibach im Rösslimatthain wird offengelegt. Der Werftplatz Nord (technischer Sporn) wird durch öffentliche Nutzungen neu belebt; eine offene Kiesfläche mit Sitzgelegenheiten sowie ein Seebad mit Seebad werden ergänzend vorgeschlagen. Das Betonwerk mit dem Schiffverlad und den Gleisanlagen wird langfristig als Chance erhalten. Die Werftplatznutzungen werden in das Erdgeschoss des neuen Stadtkörpers beim heutigen Quai 4 verlegt.

Auf der Ufschötti werden ökologisch wertvolle sowie renaturierte Bereiche, Naherholungs- und Freizeitangebote miteinander vereint. Ziel ist es, zusätzlich abgeflachte Ufer zu schaffen, die Uferlinie zu verlängern und damit den Anteil an Lebensräumen durch lagunenartige Abgrabungen zu vergrössern. Durch Flachuferaufschüttungen werden zum Beispiel für Badegäste neue Zugänge zum See geschaffen. Vorgeschlagen werden aber auch landseitige Abschürfungen und Aufschüttungen zwischen dem Motorboothafen und den Brutinseln. So werden prägnante Eingriffe zur ökologischen Aufwertung kreiert und ein komplett neuer Gewässerlebensraum geschaffen. Im Bereich des Segelboothafens entsteht ein entlastendes Nutzungsangebot, u. a. für die Schülerinnen und Schüler der angrenzenden Kantonsschule. Im Tribschenquartier werden neue Quartiertreffpunkte geschaffen und damit der Nutzungsdruck aus dem Gebiet auf den See verringert. Das Team gestaltet die ökologischen Massnahmen mit Nutzungsüberlagerungen naherholungsverträglich und präsentiert eine detaillierte Bilanzierung des ökologischen Mehrwertes ihrer vorgeschlagenen Eingriffe gegenüber der IST-Situation. Durch die räumliche und saisonale Trennung der verschiedenen Nutzungsansprüche entfaltet sich ein robustes und störungstolerantes ökologisches Infrastrukturgerüst, welches jahreszeitlich sich überlagernde Nutzungen zulässt.

Die angedachte Erschliessungsstruktur des Gebietes orientiert sich stark an den heutigen Gegebenheiten, wird aber zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs weiterentwickelt. Der Alpenquai, die Werftestrasse und der Inseliquai übernehmen die Funktion einer Seepromenade; sie werden vom motorisierten Verkehr befreit (mit Ausnahme des Zubringerverkehrs) und die übrigen Strassen in Form von Begegnungs- und mit Tempo-30-Zonen verkehrsberuhigt. Weiter wird die Anzahl der öffentlichen Parkplätze reduziert und der Fokus auf Kurzzeitparkplätze gelegt. Als denkbar sieht das Team langfristig auch eine Buslinie über die Bürgenstrasse in Richtung Bahnhof.

Mit einer Matrix zeigt das Team die Abhängigkeiten zwischen den verschiedenen Massnahmen auf und legt damit den Grundstein für die weiteren Planungen.

Würdigung

Das Projekt überzeugt durch eine fundierte Analyse sowie einen prozesshaften und etappierbaren Umsetzungsvorschlag. Das Team argumentiert strategisch, setzt innerhalb dieses Ansatzes bewusst Schwerpunkte und zeigt auf, wie diese im Zusammenspiel von Interventionen auf unterschiedlichen Massstäben umgesetzt werden können. Zwar geht das Konzept vom Bestehenden aus, dennoch wird das Gebiet mutig durch radikale Eingriffe entwickelt. Die Bearbeitung übersteigt in der Summe der Massnahmen womöglich das Machbare (Nutzungsüberlagerungen = Nutzungskonflikte), strebt aber auch keine vollständige Umsetzung an. Die vorgeschlagene gut nachvollziehbare Bilanzierung des ökologischen Mehrwerts darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass für die Umsetzbarkeit und Priorisierung von Massnahmen noch weitere Kriterien zu berücksichtigen sein werden. Die beauftragte weitere Klärung des Inselis als Insel führte zu der Erkenntnis, dass die Ausbildung des Inselis als Insel nicht zu überzeugen vermag. Die Anbindung wird trotz zunehmender Nutzungsdichte eingeschränkt und die Nutzung für die Mäas erschwert.

Zusammensetzung des Bearbeitungsteams

Landschaftsarchitektur: Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH, Zürich

Schlüsselpersonen: Lukas Schweingruber, Landschaftsarchitekt BSLA
Dominik Bückers, Architekt & Urban Design SIA
Alizée Bonnel, MSc Architektur ENSAS + KIT
Raphael Kleindienst, Landschaftsarchitekt BSc FHO
Elisa Fomasi, Landschaftsarchitektin BSc FHO
Veronika Hartl, M.A. Landschaftsarchitektur TUM

Städtebau: Christian Salewski & Simon Kretz Architekten GmbH, Zürich

Schlüsselpersonen: Christian Salewski, Dipl. Arch. TU Berlin
Simon Kretz, Dipl. Arch. ETH
Stefania Koller, Msc ETH Architektur, MAS ETH Housing
Lisa Maillard, Msc ETH Architektur

Mobilität: Schneiter Verkehrsplanung AG, Zürich

Beteiligte: Marc Schneiter, Dipl. Ing. FH FSU / SVI / SIA
Helmut Grundner
Leila Rathey

Soziologie: Zimraum Raum+Gesellschaft, Zürich

Schlüsselperson: Dr. Joelle Zimmerli, Soziologin

Ökologie: OePlan GmbH, Altstätten

Schlüsselperson: Kenneth Dietsche, Landschaftsarchitekt HTL

4 Empfehlungen des Beurteilungsgremiums



Abbildung 14: Gesamtperimeter nach Teilräumen gegliedert

4.1 Grundsätze für den gesamten Perimeter

Basierend auf den drei Teambeiträgen hat das Beurteilungsgremium fünf zentrale Grundsätze herausgearbeitet, die im weiteren Verlauf der Planungsarbeiten zu berücksichtigen sind. Basierend auf diesen Grundsätzen kann eine Weiterentwicklung der bestehenden Qualitäten erfolgen.

1 Beibehaltung und Stärkung der Nutzungen sowie ökologische Aufwertungen

Die bereits heute im Ansatz vorhandene Abfolge von befestigtem Ufer mit Industrie- und Hafenatmosphäre 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 Buvetten und Spielplätzen hoch sein. Ab dem Werftplatz soll sich jedoch die Gestaltung und Nutzung verstärkt auf Naherholung, Gewässerschutz und Biodiversität fokussieren. Durch Aufschüttungen und Uferabgrabungen 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.

2 Der 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 versus naturnaher Ufergestaltung, andererseits führen hier alle Wege zusammen, aus dem Alpenquai, der Werftestrasse, dem geplanten Rösslimatthain und dem Inselquai. An diesem Knotenpunkt sollen publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen vorgesehen und ein urbaner Platz geschaffen werden.

3 Alpenquai vom Autoverkehr entlasten

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 und dem Baumbestand den notwendigen Platz wieder zurückgegeben werden. Zudem wird zusätzlicher Freiraum geschaffen. Die Achse soll als Bewegungsraum dem Fuss- und Veloverkehr vorbehalten sein. Die schnelle Velohauptroute soll jedoch entlang der Landenbergstrasse geführt und entsprechend ausgestaltet werden.

4 Tribschenquartier: Stadtklima optimieren und Porosität weiterentwickeln

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.

5 Die 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 Durchgangsbahnhofs geprüft werden.

4.2 Empfehlungen für die Teilbereiche

Zu den einzelnen Teilräumen werden nachstehend zuerst die Erkenntnisse und darauf basierend die Empfehlungen des Beurteilungsgremiums sowie die noch weiter zu prüfenden Aspekte aufgeführt.

Inseli und Inseliquai

Das Inseli ist einer der wichtigsten städtischen Freiräume und Veranstaltungsort. Die direkte Lage am See, der alte Baumbestand sowie die ebene Topografie sind charakterbildend und bestimmen die künftige Entwicklung. Durch die unmittelbare Nähe zum Bahnhof, zum KKL, zur Universität und zur Pädagogischen Hochschule ist das Inseli zu jeder Tages- und Jahreszeit sehr beliebt, was in einem hohen Nutzungsdruck resultiert. Mit der Verlegung der Carparkplätze bietet sich die Chance, die nutzbare Fläche deutlich zu vergrössern und den Park, ausgehend von seiner heutigen Qualität, weiter zu entwickeln. Es soll ein offener, gut zugänglicher und vielseitig nutzbarer Park am See entstehen.

In diesem Sinne herrscht seitens Beurteilungsgremium Einigkeit darüber, dass das Inseli in seinem heutigen Nutzungscharakter in Zukunft erhalten bleibt bzw. gestärkt werden soll. Insbesondere der Baumbestand, die klare Uferlinie sowie das Freihalten genügend nutzungsneutraler Flächen zur Aneignung (z. B. für die beliebten Buvetten) werden als hohe und zu erhaltene Qualität gewichtet. Die Aufhebung der Carparkplätze und die vorgeschlagene kompakte Anordnung der verbleibenden sechs Caranhaltekannten – parallel zum Inseli – bilden die notwendige Voraussetzung, um den zukünftig noch stärker aufgesuchten Raum für die wachsende Bevölkerung und Beschäftigten etc. bereithalten zu können. Dabei blieb jedoch bei allen Teams unbeantwortet, wie der Wartebereich bei den länglich angeordneten Caranhaltekannten mit den überlagernden Freiraumnutzungen korrespondiert, bzw. wie genügend Aufenthalts- und Durchgangsflächen für die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden generiert werden können. Am besten gelöst wurde dies jedoch durch das Team Freiraumarchitektur, in dem die Caranhaltekannten seeseitig entlang der ersten Baumreihe angesiedelt werden.

Es wird diskutiert, ob das Inseli in seiner heutigen Form oder wie ursprünglich als Insel, die geeignete Lösung darstellt. Auch wenn die «Insellösung» einen spannenden Ansatz verkörpert, so überwiegen in der Debatte die Argumente gegen eine Insellösung. Dem ökologischen Mehrwert einer Insellösung stehen neben den voraussichtlich hohen Kosten für die Realisation und Unsicherheiten bezüglich Unterhalt weitere gewichtige Argumente gegenüber. Die reduzierte Zugänglichkeit widerspiegelt nicht den zunehmenden Nutzungsdruck und schränkt die Vereinbarkeit mit der Mäas stark ein (Sicherheit durch ungenügende Zugangswegbreiten, Verlust an Flächen). Ferner wird durch die Abtrennung des Freiraums Inseli vom Inseliquai der eigentlich nutzbare Freiraum verkleinert, bzw. die Grosszügigkeit des Raumes stark vermindert. Dies bringt Nachteile für die zunehmenden Nutzungsansprüche aber auch die Flexibilität der Nutzbarkeit insgesamt mit sich. Hinzu kommt, dass während der langen Umbauzeit des Durchgangsbahnhofes das Inseli eine wichtige Funktion als «Zusatzraum bzw. Ersatzraum für den Bahnhofsvorplatz» übernehmen kann. Entsprechend werden Lösungen favorisiert, welche eine hohe Nutzungsvielfalt ermöglichen und gleichzeitig zur „Entspannung“ des Raumes beitragen. Die aufwändige Verlängerung der Uferlinien und die damit sich anbietende Ergänzung von Badezugängen überzeugt nicht vollumfänglich. Sie verunklart die heutige Form des Inselis und erscheint dem Aufwand der Massnahme nicht gerecht zu werden.



Abbildung 15: Inseli und Inseliquai

Empfehlungen

- Die heutige Identität (bzw. Funktion) des Inselis soll nicht grundlegend verändert werden.
- Der Fokus bleibt auf den bestehenden, vielfältigen und flexiblen Nutzungen, was Nutzungsüberlagerungen und Veranstaltungen ermöglicht. Die Mäas und der Weihnachtsmarkt sollen auf dem Inseli bleiben. Bei einer Vergrößerung dieser Anlässe würde sich der Parkplatz des Motorboothafens als möglicher Zusatzstandort anbieten.
- Auf eine bauliche Ausprägung als eigentliche «Insel» ist zu verzichten.
- Ökologische Aspekte sind auch in diesem Uferabschnitt zu berücksichtigen, jedoch nicht vorrangig zu behandeln. Es bestehen lokale Optimierungspotenziale, wie beispielsweise abschnittsweise Vorschüttungen. Deren Konkretisierung ist weiterzuverfolgen.
- Auf eine Erweiterung des direkten Wasserzugangs für Badende ist zu verzichten. Hingegen ist die Aufenthaltsqualität am Wasser zu verbessern.
- Der Erhalt des alten Baumbestandes ist für die neue Gestaltung zwingender Bestandteil und prägendes Charakterelement.
- Toilettenanlagen sind als bauliche Elemente in die Gestaltung zu integrieren, jedoch zurückhaltend und nicht ortdominierend. Weitere bauliche Elemente sind weder notwendig noch gewünscht.
- Die bestehenden Buvetten bieten eine hohe Flexibilität in der Standortwahl und schaffen dadurch unterschiedliche Möglichkeiten in Angebot und Weiterentwicklung. Sie sind in ihrer heutigen Form zu erhalten.
- Der Strassenraum soll von Fassade zu Grünraum gestaltet werden, die bestehenden Bauten entlang des Inseliquais sind einzubeziehen. Tempo 30 ist zwingend beizubehalten, eine Begegnungszone mit Mischverkehr in diesem Bereich ist zu prüfen.
- Die Befreiung des Inseliquais vom motorisierten Individualverkehr wird vorerst als nicht notwendig beurteilt, da die beabsichtigte Aufwertung auch so funktioniert. Eine vertiefte Prüfung hinsichtlich langfristiger Sperrung des Inseliquais für den motorisierten Individualverkehr kann jedoch im Rahmen des Planungsverfahrens rund um den DBL nicht ausgeschlossen werden.
- Die Velohauptroute ist beim Inseliquai durchzuführen mit entsprechender Ausgestaltung der Fahrbahnen (je 2,5 Meter oder in beide Richtungen kombiniert 4 Meter). Die Route kann auch als Mischverkehrsfläche ausgestaltet werden.
- Für Reisecars sind 6 Haltekanten vorzusehen. Es zeigte sich, dass deren Anordnung im Strassenbereich entlang der Fassade des Inseliquais oder entlang der Frohbürgstrasse nicht sinnvoll erfolgen kann (fehlender Platz, Wartebereich usw.). Bis anhin überzeugte deren Anordnung seeseitig zur ersten Baumreihe am meisten. Es darf dadurch jedoch keine Trennwirkung entstehen.

Zu prüfende Aspekte vorgängig zum Wettbewerb

- Rechtslage und Bedarf der Bootsanlegeplätze an der Nord-/Südseite des Inselis sind näher zu prüfen. Gestützt darauf ist über eine Verschiebung bzw. allfällige Aufhebung zu entscheiden (Abstimmung mit Kanton).

Zu prüfende Aspekte im Rahmen des Wettbewerbs

- Prüfung von Optionen zur Stärkung der Erdgeschossnutzungen entlang des Inseliquais.
- Die konkrete Ausgestaltung der Verkehrsfläche (Tempo 30, Begegnungszone, Mischverkehr) und die Anordnung der sechs Caranhaltekannten sind im Wettbewerb nochmals detailliert zu prüfen. Dafür ist zwingend eine Verkehrsplanerin oder ein Verkehrsplaner beizuziehen.
- Klärung des Perimeters für den Projektwettbewerb Inseli. Wenn möglich, Integration der Aufgänge Werftsteg und Verbindungen zum Bahnhof, der Universität und dem KKL sowie der Vorgaben hinsichtlich Baustellenbetrieb für den DBL.
- Klärung der Anforderungen an die Bodenflächenbelastungen (die erforderlichen Bodenpressungswerte müssen aufgrund der wiederkehrenden Veranstaltungen gewährleistet werden).

Weiteres Vorgehen

- Der Projektwettbewerb sowie die darauffolgende Neugestaltung sollen baldmöglichst erfolgen, damit das Inseli während der langfristigen Baustelle des Durchgangsbahnhofs als hochwertiger Freiraum der Bevölkerung zur Verfügung steht. Die Erkenntnisse der Testplanung zum Durchgangsbahnhof sollen hier einfließen.

Werftsteg

Der Werftsteg ist das verbindende Element zwischen Inseli und Werftplatz/technischer Sporn. Durch seine erhöhte Lage ermöglicht er ein Beobachten und Erleben des Werftbetriebs sowie der Personenschiffe und gibt den Ausblick auf den See und das rechte Seeufer frei. Alle Teams haben die Bedeutung des Stegs erkannt und in unterschiedlicher Form in ihre Konzepte mit neuen Zu- und Abgängen integriert. Das Beurteilungsgremium stellt daher auch einen Abbruch des Werftstegs nicht zur Diskussion. Er soll grundsätzlich in seiner heutigen Linienführung bestehen bleiben, jedoch in seiner Ausgestaltung unter den Aspekten Sicherheit, Begehbarkeit, Zugänglichkeit und Ästhetik neugestaltet werden. Das Beurteilungsgremium erlangt entsprechend einstimmig die Erkenntnis, dass der Steg in Zukunft einen wichtigen Beitrag für eine attraktive sowie durchgängige Fussverbindung entlang des linken Seeufers leisten kann und soll.

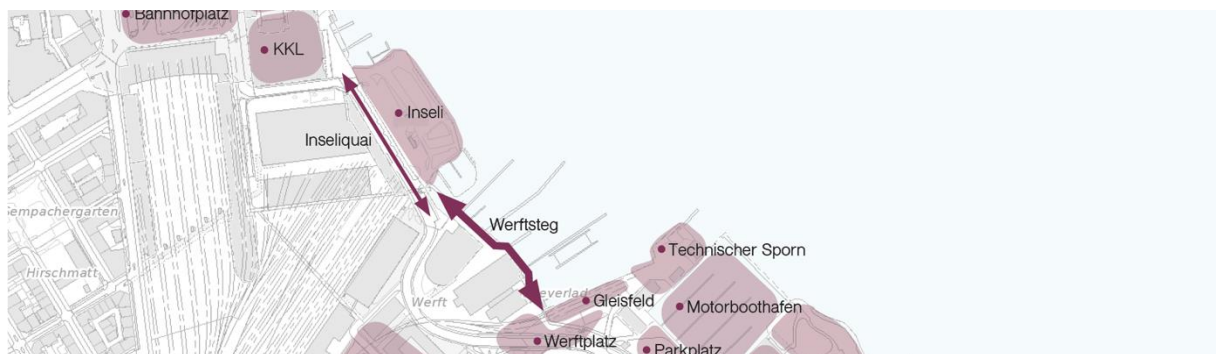


Abbildung 16: Werftsteg

Empfehlungen

- Der Steg soll als Wegverbindung für Zufussgehende bestehen bleiben. Die Integration der Auf- und Abgänge ist grosszügiger zu gestalten und in die neuen öffentlichen Räume optimal zu integrieren, so dass der Weg zukünftig einen wichtigen Beitrag für das Flanieren entlang des Sees leisten kann.
- Der Steg soll insbesondere aus Gründen der Sicherheit offener, das heisst einsehbarer und durchlässiger gestaltet werden. Die Grundstruktur und die heutige Wegführung sind jedoch zu erhalten.
- Die Zugänge und die Befahrbarkeit mit Rollstühlen und Kinderwagen sind zu optimieren.

Zu prüfende Aspekte

- Der heutigen Aufgänge zum des Werftsteg sollen verbessert werden. Insbesondere der Zugang zum Inseli sowie der Zugang zum Bahnhof sind in Varianten zu überdenken (Standort, Platzbedarf, Sicherheit usw.).

Weiteres Vorgehen

- Koordination Projekt DBL: Während der Bauphase des DBL kann der Werftsteg und ggf. etwaige Erweiterungen des Stegs (Provisorien) als wichtige Ausweichmöglichkeiten für Zufussgehende dienen. Diesen Aspekt gilt es bei allfälligen Anpassungen zu beachten bzw. dies ist mit dem Bau des DBL zeitlich zu koordinieren.

Gleisfeld, Schiffverlad, SEEKAG

Seit 1974 befindet sich das Betonwerk der Seeverlad+Kieshandels AG (SEEKAG) an der Landenbergstrasse. Heute ist die Anlage mehrheitlich von Mischzonen umgeben. Die Anlieferung der Materialien erfolgt zu 90 Prozent per Bahn, der Abtransport der Betonmischung über die Strasse. Die Grundstücke, auf denen sich die Gleisanlagen befinden, gehören den SBB und der Stadt Luzern. Über den Seeverlad werden Kies für das Betonwerk und Schotter für die Bahninfrastruktur angeliefert und auf die Bahn bzw. das Förderband der SEEKAG verladen.

Der Umgang der Teams mit dem Areal der SEEKAG ist ambivalent. Eine Kiesverladung an diesem zentralen Ort sorgt für eine schnelle und zentrale Versorgung der Baustellen mit Kies und trägt damit Sorge für eine nachhaltige Baulogistik innerhalb der Stadt Luzern im Sinne einer produktiven Stadt. Gleichzeitig bietet der Ort grosse Aufwertungspotentiale und neue Flächen für das linke Seeufer. Im Rahmen der Testplanung wird nachgewiesen, dass eine Integration der Kiesverladung möglich ist und den industriellen Charakter dieses Ortes würdigt. Derzeit bestehen keine zwingenden Argumente für eine Aufgabe des Kiesverlads, insbesondere solange der Bahnverlad des Kieses gewährleistet ist. Er kann damit auch als eine «Flächenreserve» für zukünftige Nutzungsbedürfnisse interpretiert werden.

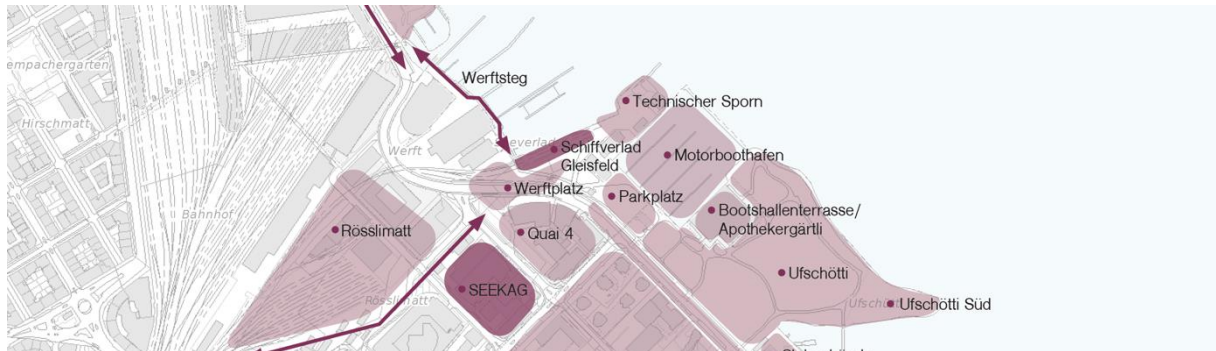


Abbildung 17: Gleisfeld, Schiffverlad, SEEKAG

Empfehlungen

- Gemäss den drei Teambeiträgen ergibt sich keine Notwendigkeit, das Betonwerk mit dem Schiffverlad und den Gleisanlagen in naher Zukunft zu entfernen. Sie sind identitätsstiftende Nutzungen, die der gewerblichen Vergangenheit des Tribschenquartiers ein Gesicht geben. Die heutige Anbindung an Bahn und Schiff sind einzigartig und so lange wie sinnvoll zu erhalten.
- Sollte die Anbindung an die Bahn im Zuge des Projekts Durchgangsbahnhof wegfallen, ist auch das Betonwerk an diesem Standort nicht mehr sinnvoll und das Gebiet einer neuen Nutzung zuzuführen.
- Sollte das Betonwerk an einem neuen Standort angesiedelt werden, ist auch der Erhalt des Seeverlads nicht mehr notwendig und die Gleisnutzung soll aufgehoben werden. Die freiwerdenden Flächen durch die Aufhebung des Schiffverlads sollen dem Freiraum des technischen Sporns zugeschlagen werden (vgl. Empfehlungen Technischer Sporn, Werftplatz und Parkplatz Motorboothafen).

Zu prüfende Aspekte

- Die Klärung der langfristigen Ansprüche von SEEKAG, SNG Werkstätten mit Verkaufslokal und Seepolizei ist Voraussetzung/Ausgangslage für die weitere Planung. Welche Infrastrukturen sind an welchem Platz zwingend (Bootstankstelle, Parkierung, Anhaltenmöglichkeit, Einwasserungsrampe, Anlieferung, Transport- und Rangierfläche usw.).

Weiteres Vorgehen

- Gespräche SEEKAG und SBB sowie ein Projektstart zur gemeinsamen Strategieentwicklung: Die Bedürfnisse und der Weiterbestand des Bahnanschlusses, Seeverlads und Betonwerks sind gemeinsam mit der SEEKAG und der SBB zu klären, um eine kurz-, mittel- und langfristige Strategie zu entwickeln.

Technischer Sporn, Werftplatz und Parkplatz Motorboothafen

Der technische Sporn und der Werftplatz sollen zum zentralen Ort am linken Seeufer entwickelt werden. Sie bieten das grösste Potenzial für eine Aufwertung als zusätzlicher Freiraum. Der technische Sporn wird heute, zusammen mit dem Gleisfeld, lediglich von der Seepolizei, den SNG Werkstätten/Verkaufslokal und der SEEKAG als industriell geprägter Arbeitsort genutzt. Angrenzend an den Motorboothafen befindet sich der Parkplatz Motorboothafen. Damit ist der gesamte Raum heute nur eingeschränkt für die Öffentlichkeit zugänglich bzw. nutzbar. Der Werftplatz soll das neue verbindende «Scharnier» zwischen dem urban geprägten Nordteil und dem der Naherholung dienenden, naturnahen Südteil des Seeufers verstanden werden. Er übernimmt eine zentrale gestalterische und funk-

tionale Rolle am linken Seeufer. Entsprechend dieser neuen Bedeutung soll er in einen multifunktionalen Treffpunkt umfunktioniert werden und vermehrt als Plattform für kulturelle Veranstaltungen und Gastronomie dienen. Der technische Sporn bietet ein wertvoller Platz am See mit einer einzigartigen Sicht auf die gegenüberliegende Stadtseite und das Luzerner Seebecken. Zudem sehen alle drei Teams im zukünftigen Rösslimatthain eine zentrale Freiraumachse. Ein Team schlägt hierzu die Offenlegung des Allmendlibachs vor.

Alle drei Teams sehen eine Aktivierung und Öffnung des Sporns vor. Die drei Projektbeiträge illustrieren jedoch unterschiedliche Ansätze, wie mit dem technischen Sporn künftig umgegangen werden kann: Freihalten der eigentlichen Spornfläche versus dessen Ergänzen mit neuen Bauten und Freiraumelementen bis hin zur Anordnung eines Seebads inklusive Seebad. Die verschiedenen Haltungen zeichnen damit eine breite Palette von Nutzungsmöglichkeiten. Allen gemeinsam ist die Zuweisung einer hohen Bedeutung dieses Raumes für die Öffentlichkeit und die Erhaltung des industriellen Hafencharakters. Auch für die Situierung des neuen Wertplatzes werden von den Teams unterschiedliche Lösungen präsentiert: Südöstlich des Gleisfeldes (wie in der Abbildung 18 dargestellt) oder nördlich der Rösslimatt. Um seiner vermittelnden Rolle als Scharnier zwischen dem nördlichen, urban geprägten Seeufer und dem südlichen, landschaftlich und quaternah geprägten Uferbereich gerecht zu werden, überzeugt der Standort westlich des Gleisfeldes. Der Platz öffnet sich hier grosszügig zum Seeufer und erhält durch seine flächenmässig grössere Ausdehnung mehr Bedeutung sowie gestalterische Präsenz. Die Umsetzung eines Wertplatzes an dieser Lage bedingt die Aufhebung aller Carparkplätze entlang dem Alpenquai (inwiefern diese Carparkplätze ersetzt werden können, muss im Strategieprozess Carparkierung erarbeitet werden). Das Beurteilungsgremium zeigt sich einstimmig, dass ein Grossteil der Parkplätze beim Motorboothafen als allgemein zugänglicher Freiraum umgenutzt werden sollen. Die beabsichtigte Reduktion der Parkplätze bedingt allerdings den Dialog bzw. eine gemeinsame Planung mit den betroffenen Eigentümerschaften und Nutzenden. Die hier von einem Team vorgeschlagene «halle modulaire» wird vom Beurteilungsgremium gewürdigt. Wichtig ist, dass der Raum jedoch genügend Flexibilität für zukünftige Nutzungen, wie beispielsweise als Ausweichort für die Mäas während der Bauzeiten des Bahnhofs, bietet.



Abbildung 18: Technischer Sporn, Wertplatz und Parkplatz Motorboothafen

Empfehlungen

- Der Arbeits- und Hafencharakter vom technischen Sporn und Wertplatz soll weiterentwickelt und für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Dies bedingt vielseitig nutzbare attraktive Flächen mit einer grosszügigen und offenen Gestaltung, die den Seebezug aufnimmt.
- Im Bereich des technischen Sporns und des Wertplatzes ist der Begrünung in Form von Bäumen oder anderen Elementen wie mobiles Grün oder Gebäudebegrünung grosses Gewicht beizumessen.

- Der Zugang von Seite Alpenquai und Werftsteg zum technischen Sporn soll offener, sichtbarer und einladender gestaltet werden.
- Der Motorboothafen kann in seiner heutigen Form erhalten bleiben. Jedoch sollen die Parkplätze deutlich reduziert werden und nur noch Haltezonen für kurzzeitiges Ein- und Ausladen (in Form von privaten Parkplätzen) für Bootsbesitzer angeboten werden.
- Die Idee einer Testnutzung auf dem Parkplatz des Motorboothafens, zum Beispiel im Sinne einer flexiblen «halle modulable» (vgl. Beitrag freiraumarchitektur) soll weiterverfolgt werden. Die Fläche soll dabei von möglichst unterschiedlichen Akteuren aus der Stadt bespielt werden können und für grössere Veranstaltungen dienen.
- Der Allmendlibach soll, wenn es die Machbarkeit zulässt und der Mehrwert die Kosten in einer Interessenabwägung rechtfertigt, offengelegt werden. Der Bachraum kann als naturnaher Verbindungs- und Aufenthaltsraum ausgestaltet werden, ist jedoch nicht zwingender Bestandteil des Parks. Zentral ist jedoch, dass der Rösslimatthain möglichst naturnah gestaltet und einen grösstmöglichen Beitrag für ein besseres Stadtklima und eine hohe Aufenthaltsqualität leisten kann.
- Über die Nutzung, Erscheinung und Erschliessung der bestehenden baulichen Elemente beim technischen Sporn soll diskutiert und gegebenenfalls nach neuen passenderen Lösungen oder alternativen Standorten gesucht werden. Auch eine Zusammenlegung der Bauvolumen ist denkbar, sofern sie zu mehr nutzbarem Freiraum führt.

Zu prüfende Aspekte

- Die Offenlegung des Allmendlibach ist im Detail zu prüfen (Technische Machbarkeit prüfen hinsichtlich Wassermenge etc.).
- Es ist aus verschiedenen Perspektiven (u. a. Gewässerschutz und Schifffahrt) im Detail zu prüfen, ob sich der technische Sporn als Ort für ein neues Seebad eignet (vgl. Postulat 331 vom 22.3.2016).
- Das dahinterliegende Tribschenquartier befindet sich in einem Prozess der Verdichtung, der den Nutzungsdruck auf das Seeufer mittel- und langfristig zusätzlich erhöhen wird. Es ist davon auszugehen, dass hierdurch auch der Bedarf an Seezugängen steigen wird. Es gilt zu prüfen, ob eine weitere Bademöglichkeit in Form eines Seebades unter Berücksichtigung gewässerökologischer Aspekte möglich und sinnvoll ist. Dieses könnte ein ergänzendes Angebot zur frei zugänglichen Ufschötti darstellen und die Bedürfnisse nach einem sicheren, sauberen Badesteg mit entsprechenden Infrastrukturen abdecken.

Weiteres Vorgehen

- Gespräche zur Klärung der Machbarkeit: Die Bedürfnisse der SEEKAG, SNG Werkstätten mit Verkaufslokal und Seepolizei sind in die weiteren Planungsschritte einzubeziehen.
- Für den gesamten Bereich des technischen Sporns, Werftplatz, Motorboothafen ist eine neue Raumorganisation zu entwickeln (dialogisches Verfahren mit Eigentümerschaften und Nutzenden). Dies soll in einem ersten Schritt durch eine Machbarkeitsprüfung erfolgen. Ergeben die Abklärungen im Rahmen der Machbarkeitsstudie ein grösseres Potenzial, so ist auch hier ein Projektwettbewerb angezeigt.

Ufschötti, Bootshallenterrasse (Apothekergärtli), Alpenquai

Die künstlich geschaffene Ufschötti ist ein belebter und gut funktionierender Freiraum mit direktem Wasserzugang. Das dichte Konglomerat an Sportmöglichkeiten, Erholungsplätzen und naturnahen Uferzonen verdichtet sich in einer organisch gestalteten Grünfläche mit Badestrand. Ein vielfältiger und wertvoller Baumbestand spendet in den Randbereichen Schatten. Für die Verpflegung der Badegäste sorgt ein kleiner Kiosk bei der Bootshalle sowie eine mobile Buvette in Strandnähe.

Die Ufschöttli soll in seiner Gestalt und Nutzung nicht grundlegend verändert werden. Optimierungs- bzw. Ergänzungsbedarf besteht lediglich seitens Infrastruktur und Nutzungsentflechtung. Von allen Teams wird die Aufhebung bzw. Reduktion der Parkplätze entlang des Alpenquais zu Gunsten von mehr Freiraumqualität als Massnahme aufgeführt, wobei unterschiedliche Ideen bestehen, wie die freigespielten Flächen genutzt und ausgestaltet werden sollen. Die begehbare Bootshallenterrasse (Apothekergärtli) ist grundsätzlich ein attraktiver Ort mit Aussicht auf das Seebecken und die gegenüberliegende Stadtseite. Die stark besonnte Terrasse und der geometrisch angelegte Dachgarten bieten heute, an Sommertagen mangels Beschattung und hohen Temperaturen sowie abends und nachts mangels Beleuchtung und aus Sicherheitsaspekten, wenig Aufenthaltsqualität. Die von einem Team vorgeschlagene Bar und weitere nutzungsintensivierende Interventionen sind an diesem Ort nur bedingt erwünscht. Hier soll der Übergang zwischen urbanen stadtbezogenen Räumen hin zum naturnah gestalteten Ufer gelingen. Das Apothekergärtli soll besser in die Hügellandschaft der Ufschöttli eingebunden werden und zu einem gut zugänglichen, offenen und sicheren Treffpunkt werden, an dem sich Ruhesuchende zu jeder Tageszeit wohl fühlen und gerne aufhalten. Eine Beschattung ist hierfür zwingend notwendig. Um zusätzliche Bademöglichkeiten zu schaffen, sieht ein Team die Erweiterung des Strandbereichs gegen Osten vor. Eine ökologische Aufwertung der Ufschöttli wird im Rahmen der Testplanung mehrfach als bedeutend dokumentiert. Die heutige Situation birgt nur wenige wertvolle Flächen als Übergangsräume in der Uferzone. Mit der Schaffung zusätzlicher abgeflachter Ufer und der Verlängerung der Uferlinie durch eine lagunenartige Abgrabung kann das Angebot an wertvollen Lebensräumen für Vegetationsbestände erweitert werden. Der grosse ökologische Mehrwert einer solchen Massnahme wird in einer vorgelegten Bilanzierung nach Lebensraumtypen grob nachgewiesen. Eine vorgeschlagene Überlagerung von ökologischen Massnahmen und einem Nutzungsmanagement des Sees mit anthropogenen Nutzungen wird als spannender Konzeptansatz gewertet. Hinsichtlich Umsetzbarkeit konnte dies aber im Rahmen der Testplanung nicht vertiefend geprüft werden.



Abbildung 19: Ufschöttli, Bootshallenterrasse, Alpenquai

Empfehlungen

- Die bestehenden Nutzungen funktionieren und haben sich bewährt. Eingriffe im Bereich der Ufschöttli sollen nur sehr zurückhaltend erfolgen.
- Um die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und den Zugang für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern, sollen die Parkplätze entlang des Alpenquais stark reduziert werden.
- Auf einen grundlegenden Ausbau oder eine Erweiterung des Gastronomieangebotes soll verzichtet und das Bestehende (z. B. die sanitären Anlagen) gestärkt werden. Aus Rücksicht auf die dahinterliegenden Quartiere, sowie zur Schonung der naturnahen Uferzonen, soll die Ufschöttli ein Erholungsort bleiben.

- Die Ufschötti soll zur Schaffung flacher Uferzonen und zur Förderung der Biodiversität an beiden Enden durch Aufschüttungen erweitert werden. Im Nordwesten und Südosten soll dabei der ökologische Mehrwert (Naturschutz) im Vordergrund stehen. In der mittigen Uferzone bleibt weiterhin der ausgedehnte Raum für die Erholung erhalten (Sandstrand). Bei den Aufschüttungen ist vorgängig zu prüfen, ob der hierdurch erzeugbare ökologische Mehrwert den Umfang dieser Massnahme rechtfertigt.
- Von der lagunenartigen Abgrabung (zwischen Ufschötti und Alpenquai) ist trotz hohem ökologischem Mehrwert abzusehen. Der hohe Nutzungsdruck stellt den ökologischen Mehrwert in Frage (Reduktion der Fläche für Naherholung, Litteringproblematik etc.).
- Der Motorbootsteg ist als ein möglicher Ort für eine ökologische Aufwertung zu prüfen. Flache Uferzonen bieten einen besonderen Reichtum an Lebensräumen oberhalb und unterhalb der Wasseroberfläche. Durch Aufschüttungen könnten hier möglicherweise entsprechende Flachwasserzonen geschaffen werden.
- Die Bootshallenterrasse soll als Rückzugsort erhalten bleiben, jedoch offener gestaltet werden. Es sollen zeitnah Massnahmen getroffen werden, damit ein Aufenthalt im Sommer angenehmer wird (z. B. Beschattung durch Sonnensegel, Pergola mit Pflanzenbewuchs, Berieselung mit Wasserdampf usw.). Um das Gefühl der Sicherheit zu gewährleisten, soll die Terrasse gegen die Ufschötti hin geöffnet und mit breiten Auf- und Abgängen versehen werden.

Zu prüfende Aspekte

- Der Aufwand von Aufschüttungen bei der Ufschötti (vorgelagert zum Motorboothafen sowie vor den Ruderclubs) ist hinsichtlich des hierdurch erzeugbaren ökologischen Mehrwerts vorgängig zu untersuchen. Zudem ist zu prüfen, ob eine Vereinbarkeit von direkt angrenzender bzw. ggf. auch überlagernden Erholungsnutzungen mit den ortsspezifischen ökologischen Qualitäten möglich ist, ohne bestehende Lebensräume zu stören oder ökologischen Qualitäten zu mindern. Zudem ist mit einem Wasserbauprojekt die grundsätzliche Machbarkeit dieser Massnahme – direkt angrenzend an den Motorboothafen – zu klären.
- Der Zustand der Motorbootshalle ist in Erfahrung zu bringen und die Tragfähigkeit im Hinblick auf bauliche Massnahmen zur Beschattung oder die Bepflanzung mit Bäumen zu prüfen.
- Gespräche Grundeigentümer und statische/bautechnische Machbarkeitsabklärung: Der aktuelle Zustand, die Nutzung, Zugänglichkeit und Beschattungsvarianten der Bootshallenterrasse sind zu prüfen.
- Verwaltungsinterne Abklärung: Die bestehenden Sanitäranlagen sind auf ihren Zustand hin zu prüfen und bei einer Sanierung attraktiver auszugestalten. Eine zusätzliche Sanitäranlage ist im hinteren Teil zu prüfen.

Weiteres Vorgehen

- Modellprojekte (Urban Lab): Die Reduktion der Parkplätze entlang des Alpenquais ist in einem ersten Schritt anzugehen und die Strasse für den Durchgangsverkehr zu sperren. In diesem Zusammenhang sollen auch die Veloparkplätze neu angeordnet werden.

Clubgebäude Wassersport, Brutinseln, Gelände Kantonschule, Segelboothafen

Die Uferzone zwischen den Clubgebäuden Wassersport und dem Segelboothafen ist von naturnaher Ausprägung. Dieser Uferabschnitt bietet Wasservögeln einen wichtigen Rückzugsort und soll zwingend erhalten bleiben. Folglich wird eine Öffnung der Uferbereiche für die Nutzung als Badeort oder weiteren Freizeitaktivitäten nicht empfohlen. Eingriffe in dieser Zone sollen nur im Sinne der Biodiversitätsförderung erfolgen. Hingegen werden vorgeschlagene Massnahmen mit zusätzlich abgeflachten Ufern

und/oder einer Verlängerung der Uferlinie als verfolgenswerte Ansätze gewertet. Im Bereich der Kantonsschule und des Segelboothafens wurden von den Teams zwei Haltungen eingenommen: Zwei Teams führen den bestehenden Park bis zum Segelboothafen konsequent fort. Das dritte Team führt ein neues, prägendes und lineares Ordnungselement ein und nutzt dieses zur Anordnung von Freizeitnutzungen. Die Clubgebäude werden teilweise, wie bestehend, mit ihren privaten Aussenbereichen erhalten oder auch nahezu ohne abgezaunte Bereiche in den Park integriert.

Die bessere Zugänglichkeit des Tribschenhorns wurde durch eine klarere Verbindung und Orientierungspunkte thematisiert.

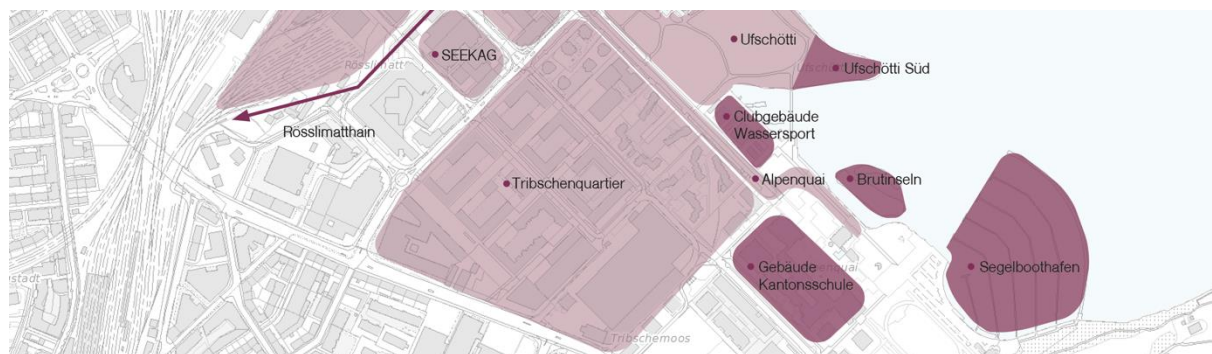


Abbildung 20: Clubgebäude Wassersport, Brutinseln, Gebäude Kantonsschule, Segelboothafen

Empfehlungen

- Eine öffentliche Zugänglichkeit im Bereich der Ruderclubs soll nicht angestrebt werden, da der Aufwand (Sicherheit und Schutz der Infrastruktur) nicht im Verhältnis zum Nutzen steht.
 - Die Wegleitung vom Ende der Ufschötti bis zum Segelboothafen und darüber hinaus Richtung Tribschenhorn soll klarer werden.
 - Die Ufschötti Süd und die Brutinseln sollen durch Uferschüttungen und Entfernung der Blockrandböschung ökologisch aufgewertet werden. Der Durchgang für die Ruderboote muss dabei weiterhin gewährleistet und ein möglicher Nutzungskonflikt vermieden werden.
 - Die Ufergestaltung im Bereich der Kantonsschule Alpenquai ist als wichtiges ökologisches Bindeglied zwischen den als Naturschutzzone ausgeschiedenen Brutinseln und den mehrheitlich naturnahen Aussenräumen der Kantonsschule zu überprüfen und weiter zu entwickeln.
 - Eine weitere Attraktivierung in Form von einem Gastronomie-Angebot sowie weiteren Bademöglichkeiten im Bereich des Segelboothafens wird nicht empfohlen. Das Gebiet soll zusammen mit dem Tribschenhorn einen ruhigen Gegenpol zur Ufschötti darstellen.
- Zu prüfende Aspekte

Weiteres Vorgehen

- Etappierte Umsetzung der ökologischen Massnahmen im Bereich der Ufschötti Süd und der Brutinseln

Tribschenquartier

Die grosszügigen Strassenräume im Tribschenquartier bergen ein umfassendes Potential. Sie sollen entsprechend unter Berücksichtigung der stadtklimatischen Aspekte aufgewertet werden. Mit der gezielten Setzung von schattenspendenden Bäumen in den Strassen wird zur Hitzeminderung beigetragen. Mit der Aufwertung wird angestrebt, die Aufenthaltsqualität für die Bevölkerung im Quartier zu er-

höhen, was auch den Nutzerdruck auf das Seeufer reduziert. Durch eine überarbeitete Verkehrsführung des motorisierten Individualverkehrs zwischen Werkhofstrasse und Bahnhof wird Raum für den neuen Werftplatz freigespielt.

Grundlegender Konsens findet die Idee der Konzentration des Hauptverkehrs auf die Werkhofstrasse und die damit einhergehende Verkehrsentslastung im Quartier. Auch der Vorschlag einer Reduktion der überdurchschnittlich hohen Anzahl oberirdischer öffentlicher Parkplätze am Alpenquai (wie sie von allen drei Teams ausgewiesen wurde) und innerhalb des Quartiers wird begrüsst. Diese verkehrlichen Massnahmen bilden den Rahmen für die Aufwertung des öffentlichen Raumes im Tribschenquartier. Die Quartierstrassen werden gezielt entlastet und in ihren freiräumlichen und stadtklimatischen Funktionen gestärkt. Im Quartier sind verstreute kleinteilige begrünte Freiflächen und Begegnungsorte sowie zusätzlichen Raum für Fuss- und Veloverbindungen entlang des Alpenquais angedacht. Die Neustrukturierung des motorisierten Individualverkehrs und der Parkierung wird durch eine schrittweise Umsetzung erfolgen. Auf einen konkreten Quartierfreiraum beschränkte temporäre Experimentierräume ermöglichen zudem das zeitnahe Austesten von Lösungen im Sinne von «Quick Wins».

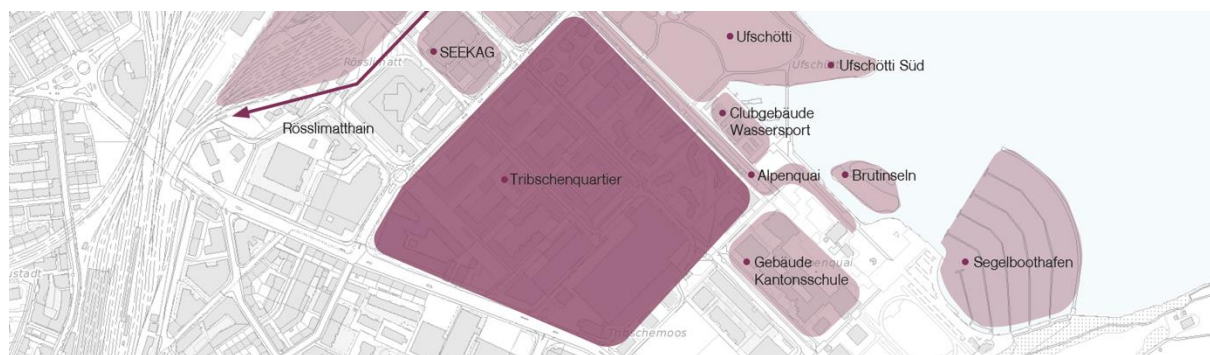


Abbildung 21: Tribschenquartier

Empfehlungen

- Das Konzept von Schattenachsen und Luftkorridoren soll vertieft werden (vgl. Beitrag Team freiraumarchitektur); senkrecht zum Seeufer verlaufende Strassen dienen als Luftkorridore, quer stehende als baumbesetzte Schattenachsen.
- Eine neue Verkehrsführung in Form einer Verkürzung der Werkhofstrasse und Einleitung in die Landenbergstrasse als Verbindung zum Bahnhof wird empfohlen.
- Durch die Umnutzung bzw. das Aufheben der Parkplätze sollen neue kleinteilige Frei- und Grünräume für die Quartierbevölkerung generiert werden, die bereits kurzfristig sowie ohne grössere Eingriffe möglich sind und einen positiven Beitrag für das Stadtklima leisten («Quick-Wins»).
- Das Schaffen von punktuellen und kleinteiligen Freiflächen und Begegnungsorten für die Quartierbevölkerung, u.a. zur Förderung des nachbarschaftlichen Austausches und als Treffpunkte für Familien mit Kindern, soll gemeinsam mit den Anwohnenden angegangen werden.
- Für den langsamen Fuss- und Veloverkehr wird empfohlen, eine gut ausgebaute, vom motorisierten Individualverkehr befreite und attraktive Verbindung anzulegen. Diese soll parallel zum Seeufer – unter Einbezug des Alpenquais, des Werftplatzes und des Werftstegs – angeordnet werden. Die Veloschnellroute soll entlang der Landenbergstrasse geführt und entsprechend ausgestaltet werden.
- Eine ÖV-Achse durchs Quartier wird aufgrund der zentralen Lage des Quartiers als nicht notwendig beurteilt. Ferner sind auch die hierdurch notwendigen starken Eingriffe in die Strassenraumgestaltung der Landenbergstrasse ein Argument gegen eine neue Buslinie. Die Einführung einer ÖV-Achse durch die Werkhofstrasse mit dem Durchgangsbahnhof kann jedoch sinnvoll sein oder zumindest als Veloachse eine direkte Verbindung zum Bahnhof ermöglichen.

- Die Parkierung vom motorisierten Individualverkehr im öffentlichen Raum soll reduziert und zeitlich beschränkt werden.

Zu prüfende Aspekte

- Wo sind mögliche Standorte für zusätzliche Baumpflanzungen im Quartier, bzw. wo nicht und welche Bäume eignen sich (Werkleitungen)? Wo liegen Flächen zur Förderung und besseren Vernetzung der urbanen Biodiversität?
- Wo können welche Parkplätze reduziert werden? Wo sind bestehende zwingend notwendig? Wo braucht es Zonen für Anlieferung, SpiteX, Kurzzeitbesucher und dergleichen?
- Ist ein temporäres Parkhaus notwendig oder ist die Reduktion der vorgesehenen Parkplätze aufgrund der grossen Anzahl an Parkierungsmöglichkeiten im Quartier gemäss Parkplatzreglement vertretbar?

Weiteres Vorgehen

- Projekt Baumkonzept: Erarbeiten eines Baumkonzeptes für das Tribschenquartier (Standorte inkl. Konflikte Nutzungen im Untergrund, Bestimmen von Baumtypen (Wert für Biodiversität, Klima, Unterhalt, Bewässerung, Gestaltung), Konflikte Parkierung etc.).

4.3 Nicht geprüfte Ansätze

Im Rahmen der drei Arbeiten der Testplanungsteams wurden folgende Themen nicht vertieft diskutiert:

- **Tribschenweg/Steg** (vgl. Postulat 438 und Interpellation 497)
Obschon die Verbindung des linken Seeufers zum Tribschenhorn nicht Bestandteil der Testplanung war, ergab das Verfahren, dass die ökologisch intakten Uferabschnitte in Richtung Tribschenhorn nicht durch eine neue Fusswegverbindung belastet werden sollen. Vielmehr zeigen die Teambeiträge, dass bereits durch eine bessere Sichtbarkeit und Ausgestaltung des bestehenden Weges eine Optimierung erreicht werden kann.
- **ÖV-Verbindung über den See**
Eine ÖV-Verbindung über den See war nicht Bestandteil der Aufgabenstellung des Testplanungsprogramms und wurde auch von keinem der Bearbeitungsteams eigenhändig thematisiert.
- **Langfristige strategische Freiraumreserve**
Im Rahmen der Testplanung wurde nicht thematisiert, ob die Stadt über den Zeithorizont von 2035 hinaus über ausreichend Freiraumreserven verfügt und damit auch nicht geprüft, ob entlang des linken Seeufers und im Tribschenquartier solche Flächen verfügbar sind.
- **Bootshafen**
Die bestehenden Nutzungen entlang des linken Seeufers wurden von den Teams nicht grundsätzlich hinterfragt. Es scheint bis auf weiteres genügend Entwicklungspotenzial vorhanden zu sein. Nimmt der Nutzungsdruck in Zukunft stark zu, kann der langfristige Umgang mit den privatisierten Uferbereiche (wie z.B. der Bootshafen) geprüft werden.
- **Tribschenquartier**
Der Fokus der Testplanung lag auf dem Seeufer und nicht auf dem Tribschenquartier. So wurden einzelne relevante Aussagen zum Tribschenquartier zwar von allen Teams gemacht, aber nur im Zusammenhang mit dem Seeufer und nicht gesamtheitlich. So können beispielsweise keine Empfehlungen hinsichtlich vbl-Depot (vgl. Postulat 401) formuliert werden.

5 Umgang mit den Ergebnissen aus der Mitwirkung

Ein wichtiger Teil der vorliegenden Planung bildet der aktive Einbezug der Luzerner Bevölkerung. Hierzu fand am 27. November 2018 – vorgängig zur Testplanung, als Projektinitiierung – eine erste Informationsveranstaltung mit Workshop statt. Eingeladen waren verschiedene Interessensvertretende aus dem Quartier, der Wirtschaft, Institutionen, Vereinen und Fachverbänden. Ziel hierbei war es, den Betroffenen das geplante Vorgehen vorzustellen und ihr Wissen zum Gebiet sowie ihre Bedürfnisse an die Entwicklung des linken Seeufers abzuholen.

Die ca. 50 Teilnehmenden wurden in vier Kleingruppen eingeteilt, welche jeweils ein Teilgebiet (Bahnhofplatz/Europaplatz/Inseli, Technischer Sporn/Schotterplatz, Ufschötti/Alpenquai, Kantonsschule/Segelbootshafen) am linken Seeufer genauer betrachteten und hierzu folgende Fragen diskutierten: Wie nutzen Sie persönlich diesen Raum? Was zeichnet diesen Raum aus? Wo sehen Sie Handlungsbedarf?

Die Ergebnisse aus der Mitwirkung flossen in die Testplanung bzw. in die Projektbeiträge der Bearbeitungsteams ein. Die Bedürfnisse und Einschätzungen der Öffentlichkeit sowie die fachlichen Erkenntnisse aus der Testplanung weisen eine hohe Kongruenz auf und die Mehrheit der dokumentierten Anliegen aus dem Workshop wurden sinngemäss in der Konkretisierung der Aufwertung des linken Seeufers berücksichtigt. Dahingehend soll zum Beispiel das Gebiet in seiner Nutzungsdiversität erhalten und gar gestärkt, das Inseli als Standort für die Buvetten belassen, die Fuss- und Veloverbindungen zwischen den Teilräumen im Gebiet verbessert sowie die naturnahen Seeuferbereiche ökologisch aufgewertet werden (vgl. Protokoll Informationsveranstaltung und Workshop zur Testplanung vom 27. November 2018).

Nachstehend sind die aus dem Workshop resultierten Anliegen aufgelistet, welche im Rahmen der Gebietsentwicklung linkes Seeufers nicht direkt berücksichtigt werden konnten, entweder weil sie keinen Bestandteil der Testplanung bildeten, noch vertieft geprüft werden müssen oder aufgrund der Testplanungsergebnisse qualifiziert verworfen wurden.

Nicht Bestandteil der Testplanung (z.B. im Rahmen der Testplanung zum DBL zu prüfen):

- Nutzung des Bahnhofsdaches (z. B. für die Verkehrsbetriebe Luzern, als Depot oder für Cars)
- Aufwertung des Bahnhofplatzes
- Umgang mit den Parkhäusern beim Bahnhof
- Anordnung eines Fernbusterminal beim Bahnhof
- Entflechtung Fussverkehr / Veranstaltungen auf dem Europaplatz

Noch vertieft zu prüfen:

- Erhalt der Bootanlegestelle beim Inseli (vgl. Empfehlungen Inseli und Inseliquai)
- Einführung einer ÖV-Linie im Gebiet (vgl. Empfehlung Tribtschenquartier)
- Aufhebung Carparkplätze bei der Kreuzung Rösslimattstrasse / Alpenquai (vgl. Empfehlung Tribtschenquartier)

In der Testplanung geprüft und qualifiziert verworfen:

- Erhalt bzw. Erhöhung der öffentlichen Parkierung entlang Alpenquai (vgl. Empfehlung Tribtschenquartier)

- Mehr bzw. zusätzliche Infrastruktur für die Bootsbenutzenden (vgl. Empfehlung Clubgebäude Wassersport, Brutinseln, Gelände Kantonsschule, Segelboothafen)
- Aufwertung des Platzes beim Segelclub Tribsenhorn als Aufenthaltsort (z.B. mit Gastronomieangebot ohne Konsumzwang) (vgl. Empfehlung Clubgebäude Wassersport, Brutinseln, Gelände Kantonsschule, Segelboothafen)