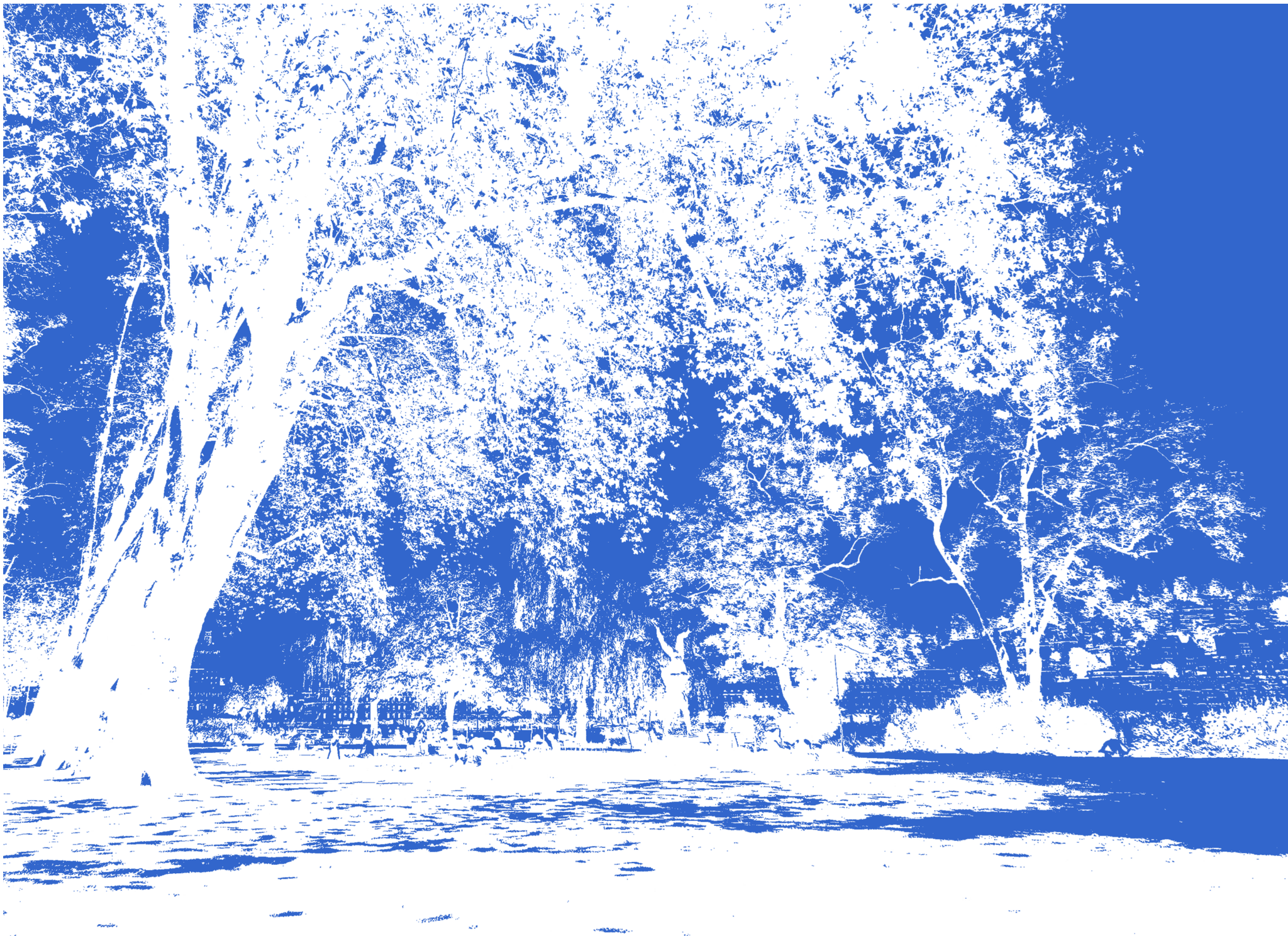
Machbarkeitsstudie Neugestaltung Inseli

Mai - Oktober 2021



Impressum

Auftraggeber
Stadt Luzern, Stadtplanung
Hirschengraben 17
6002 Luzern
Vertreten durch
Daniel Nüssli, Pascal Stolz

Prozessbegleitung
Basler&Hofmann AG
Miroslav Stojanovic
Oliver Taverner

Fachexpertin
manoa landschaftsarchitektur
Marie-Noëlle Adolph

Projektbearbeitung
Hager Partner AG Zürich
Monika Schenk
Mirjam Scharnofske

Inhalt

01 Management Summary

04

02 Ausgangslage & Vorgehen

06

03 Analyse

11

04 Variantenstudium

40

05 Lösungsansätze

44

06 Grobkostenschätzung

54

07 Nachweis MBS

55

08 Erkenntnisse

58

Anhang

01 Management Summary

Aufgrund der fehlenden Gewissheit, ob die divergierenden Anforderungen im Inseliperimeter umgesetzt werden können, wurde eine Machbarkeitstudie beauftragt. Dabei geht es insbesondere um die Anforderungen an das Inseli, die sich aufgrund

- der Inititiative («grünes Inseli»),
- der Bau- und Zonenordnung (Grünzone, Gewässerraum),
- des heutigen Baumbestandes (Baumschutz),
- der Määs inkl. Luna-Park (Versprechen während Abstimmung)
- und der bis zu sechs Caranhaltekanten (Versprechen während Abstimmung) ergeben.

Sechs mögliche Varianten wurden eruiert und im Dialogverfahren beurteilt. Drei Varianten sind grundsätzlich valabel und halten den einzelnen Anforderungen stand, allerdings nicht allen Anforderungen gleichzeitig und mit unterschiedlicher Akzeptanz je nach Anspruchsgruppe. Die Varianten wurden auf ihre Tauglichkeit in Bezug auf die 'Aufwertung als grüner Erholungsort', 'Baumerhalt', 'Verbleib der Mäas' und 'Anordnung von bis zu sechs Caranhaltekanten' vertieft untersucht und aufgrund des heutigen Wissenstandes wurden Chancen und Risiken abgewogen. Weiter wurden übergeordnete Einflüsse wie absehbare umliegende Grossbaustellen und die stadtklimatische Bedeutung des Inseli mitberücksichtigt. Die Machbarkeitsstudie dient dem Stadtrat als Entscheidungsgrundlage für das weitere Vorgehen.

Zusammengefasst in aller Kürze gilt es aufgrund der vorliegenden Erkenntnissen zwei Entscheidungen zu treffen:

1. Ob es auf dem Inseli eine schwer belastbare Mutifunktionsfläche geben soll oder nicht und wenn ja, wie gross diese sein darf. Es gilt sich zwischen drei Optionen zu entscheiden:

- Option ‚Grosser Platz': klare Vorteile für Lunapark, wenig Grünflächengewinn
- Option ‚Platz Süd': Kompromiss, Lunapark reduziert und etwas Grünflächengewinn
- Option ‚Grünes Inseli', Grosser Grünflächengewinn, Verzicht auf Lunapark

2. Die Art des Konkurrenzverfahrens zur Erlangung eines Projektvorschlages ist zu wählen.

- offener Wettbewerb, Studienauftrag mit Präqualifikationsverfahren oder leistungsorientierte Ausschreibung

02 Ausgangslage & Vorgehen

Das linke Seeufer ist einer der bedeutendsten Naherholungsräume der Stadt Luzern; die Bevölkerung, Arbeitende sowie Lernende nutzen den vielfältigen und fragmentierten öffentlichen Freiraum intensiv. Der wohl bekannteste Teil des linken Seeufers bildet das Inseli als grüne Freifläche mit den zwei Sommer-Buvettes und dem Carparkplatz.

Im Mai 2015 wurde die Initiative «Lebendiges Inseli statt Blechlawine» eingereicht. Diese verlangt eine Aufhebung des Carparkplatzes Inseliquai zugunsten einer Erweiterung der dort bestehenden Grünfläche. Der Stadtrat nahm die Initiative entgegen und beantragte dem Grossen Stadtrat, diese den Stimmberechtigten der Stadt Luzern zur Annahme zu empfehlen. Mit dem Bericht und Antrag 4/2017 vom 8. Februar 2017: «Initiative ‹Lebendiges Inseli statt Blechlawine›» aufgezeigt, wie die Initiative umgesetzt werden soll, und der Planungskredit von Fr. 600'000.– für einen Projektwettbewerb für das Inseli beantragt. Am 24. September 2017 nahm die Stimmbevölkerung die Initiative mit 51,6 Prozent an.
Die Arbeiten zur Vorbereitung des Wettbewerbs Inseli wurden im Herbst 2020 gestartet. Es zeigt sich, dass es eine grössere Herausforderung ist, als während der Abstimmung zur Initiative «Lebendiges Inseli» angenommen, sowohl die Initiative umzusetzen als auch die Määs auf dem Inseli unverändert zu belassen. Zudem ergeben sich laufend neue Erkenntnisse im Zusammenhang mit dem Jahrhundertprojekt Durchgangsbahnhof Luzern.

Nach Rücksprache mit diversen externen Fachexpert/innen kam die Stadt Luzern zum Schluss, dass es sinnvoll ist, zunächst eine Machbarkeitsstudie auszulösen. Die Machbarkeitsstudie soll die bereits gemachten Überlegungen zu den drei zentralen Themen Määs, Caranhaltekanten und Baumbestand auf ihre Machbarkeit überprüfen. Zudem soll sie die durch die Stadtverwaltung eingereichten Bedürfnisse an das Raumprogramm wie z. B. Veloabstellplätze, WC-Anlagen usw. überprüfen und aufzeigen, ob alles im

gewünschten Perimeter untergebracht werden kann. Dieses Vorgehen wird von den externen Fachexpert/innen bei komplexen Fragestellungen im öffentlichen Raum, wie dies beim Inseli der Fall ist, als üblicher Planungsschritt vor dem Wettbewerbsverfahren oder Studienauftrag empfohlen. Damit kann die Qualität der Wettbewerbsresultate erhöht und die nachfolgenden Planungsschritte erleichtert werden.

Im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie bestand auch nochmals die Möglichkeit, zentrale Anspruchsgruppen wie die Initianten, die Quartiervereine Hirschmatt/Neustadt und Tribschen/Langensand, die Määs sowie den LSVV einzubeziehen und deren Bedürfnisse zu schärfen.

Aufgaben und Ziele

Die Ziele, welche in der Machbarkeitsstudie verfolgt wurden

- Eine Gesamtheitliche Betrachtung
- Die Problemlösung und Vereinbarkeit der drei zentralen Themen Verkehr/Caranhaltekanten, Baumbestand und Määs / Weihnachtsmarkt
- Einbindung der unterschiedlichen Anspruchsgruppen mit vielseitigen Ansprüchen
- Die Machbarkeitsstudie soll die vielfältigen Anforderungen, welche an den Raum Inseli gestellt werden, visualisieren, überprüfen und den Spielraum für eine künftige Nutzung und Gestaltung aufzeigen
- Zielkonflikte und Konsequenzen aufzeigen
- Es sollen die durch die Stadtverwaltung eingereichten Bedürfnisse an das Raumprogramm (qualtitativ & quantitativ) wie z. B. Veloabstellplätze, WC-Anlagen usw. überprüft und aufgezeigt werden, ob alles im gewünschten Perimeter untergebracht werden kann
- Nachweis der «Machbarkeit», bzw. Realisierbarkeit erbringen
- Entscheid für weiteres Vorgehen durch Stadtrat Ende 2021 ermöglichen
- Anhand des Workshops soll die Mitarbeit aller zentraler Anspruchsgruppen und eine offene, sachliche Diskussion ermöglicht werden. Der Dialog, das gegenseitige Verständnis und Vertrauen schaffen stehen dabei im Fokus
- Die Machbarkeitsstudie befähigt die Auftraggeberin die Bestellung zu formulieren (Projektdefinition und nachfolgende Schritte).

Beteiligte

Organigramm

Auftraggeberin
Stadtrat Luzern

Projektleitung (PL)

Pascal Stolz	Stadtplanung (SPL)
Daniel Nüssli	Stadtplanung (SPL)

Workshop Teilnehmende

Stadt Luzern

Stefan Herfort	Umweltschutz (UWS) - WS I & II
Roland Koch	Tiefbauamt - Mobilität (MOB) - WS I & II
Mario Lütolf	Stadtraum und Veranstaltungen (STAV)
David Risi	Stadtgärtnerei (STG) - WS II & III

zentrale Anspruchsgruppen

Yannick Gauch	Vertretung Initianten*innen ‚Inseli-Initiative' (JUSO)
Elias Balmer	Vorstand JUSO Luzern - WS II & III
Markus Schulthess	Quartierverein Hirschmatt/Neustadt - WS I
Michael Hofmann	Quartierverein Tribschen/Langensand - WS II & III
Rico De Bona	IG Luz. Herbstmesse und Märkte (IG LHMM) - WS I & II
Josef Moser	IG Luz. Herbstmesse und Märkte (IG LHMM)
Dieter Geissbühler	La.schutzverband Vierwaldstättersee (LSVV) - WS I

Prozessbegleitung
Basler + Hofmann AG
Miroslav Stojanovic
Oliver Taferner

Fachexpertin
Manoa Landsch.architektur
Marie-Noëlle Adolph

Fachplaner
Hager Partner AG
Monika Schenk
Mirjam Scharnofske

Prozess

Warum braucht es eine Machbarkeitsstudie? / Welchen Zweck verfolgt die Machbarkeitsstudie?

Im Vorfeld der Machbarkeitsstudie bzw. nach der Sistierung des Wettbewerbsverfahrens, wurde die Frage nach der Zweckmässigkeit einer Machbarkeitsstudie aufgeworfen.

Machbarkeit:

Voraussetzung für ein gutes Ergebnis eines Wettbewerbs (Studienauftrags) ist eine seriöse Abklärung der Machbarkeit und der Rahmenbedingungen der Aufgabe.

Die Auftraggeberin stellt die Finanzierung ihres Vorhabens sicher und erstellt sinnvollerweise vor der Durchführung eines Wettbewerbs (Studienauftrags) eine Machbarkeitsstudie.

Die Machbarkeitsstudie gibt insbesondere Aufschluss über:

- Die baugesetzlichen Rahmenbedingungen, das vorgesehene Raumprogramm sowie die zu erwartenden Baukosten.

Eine Machbarkeitsstudie dient zum konzeptionellen und quantitativen Nachweis der Realisierbarkeit der Aufgabe und kann folgende Elemente umfassen:

- Arealgrösse, AZ, Geschosszahlen, Gebäudehöhen, Topographie, Verträglichkeit mit öffentlichen und privaten Interessen, genauer Perimeter und allfällige Spielräume, Erschliessung, Einholen der grundsätzlichen Zustimmung wichtiger Entscheidungsträger, Finanzierbarkeit, Grobschätzung der Baukosten, Klärung von Schnittstellen/ -mengen ...

Ablauf der Machbarkeitsstudie (MBS)



03 Analyse

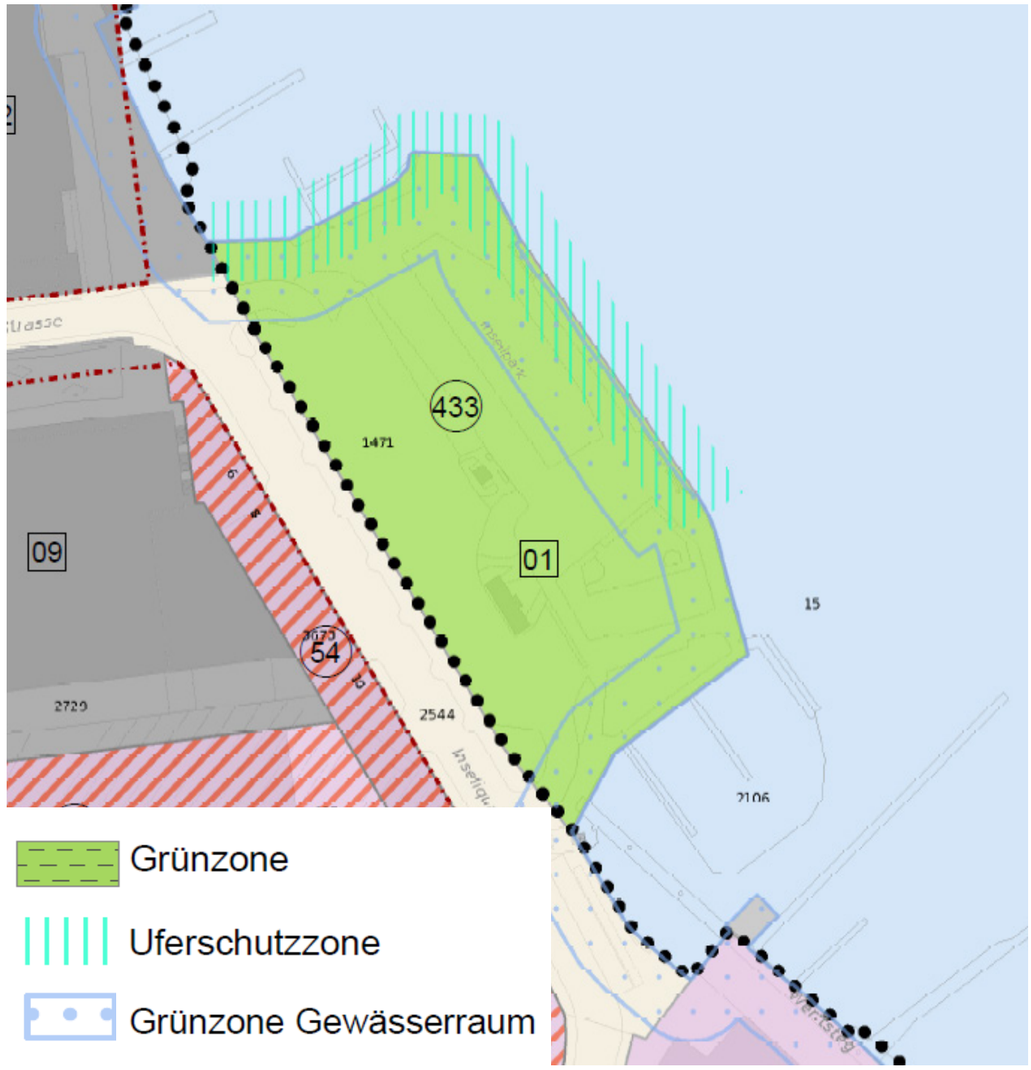
Das Inseli ist in der aktuellen Bau- und Zonenordnung der Stadt Luzern als Grünzone I (Parkanlagen, Spielplätze, nutzungsbezogene Infrastrukturbauten) deklariert. Durch die Verlegung des Carparkplatzes ins Areal Rösslimatt nach Kriens wird über ein Drittel der gesamten Inselifläche zum Potenzial für mögliche neue Grünflächen (gemäss Initiativziel). Die Ansprüche und Bedürfnisse an das Inseli sind vielseitig und stehen teilweise im Widerspruch zueinander. Um ein optimales Zusammenspiel der Nutzungen in diesem wichtigen Freiraum Luzerns und im Kontext eines grünen Inseli möglich zu machen, gilt es die Ansprüche und die Zielkonflikte zu verstehen, darzustellen und zu überprüfen.
Verkehrliche Änderungen durch den Wegfall des Carparkplatzes und der Ausweichroute der Tavolago AG in den Stosszeiten über den Carparkplatz, lassen neue Spielräume zu. Nichts desto trotz müssen die verkehrlichen Ansprüche ausserhalb der Grünzone abgewickelt werden, da an der aktuellen Zonenordnung festgehalten wird und diese dies nicht erlaubt. Weiter sollen an dieser prominenten Lage Erholungsangebote mit hoher Aufenthaltsqualität, Kinderspielplatz, nötigen Infrastrukturen (Buvetten, Toiletten, Lagerflächen) bereitgestellt und teilweise weiter ausgebaut werden. Gleichzeitig ist den ökologischen und stadtklimatischen Anforderungen an diesem zentralen Ort Rechnung zu tragen.
Hinzu kommen die saisonalen Veranstaltungen wie z. B. die Määs, welche auf grosszügige befestigte Aufstellflächen angewiesen sind.
Somit ist bereits heute klar, dass Synergien und Multifunktionalitäten auf den beschränkten Flächen des Inseli unabdingbar sind und zwingend aufeinander abgestimmt werden müssen.

Im folgenden Kapitel werden die unterschiedlichen Grundlagen, Ansprüche und Bedürfnisse aufgeführt und wo möglich bereits Empfehlungen für die weiteren Planungsschritte gemacht.

Rahmenbedingungen und Bestand

Bau- und Zonenreglement der Stadt Luzern





Auszug Bau- und Zonenordnung der Stadt Luzern (BZO)
**Stand Vorprüfung Oktober 2021*

Grünzone, Ordnungsnummer 01:
Parkanlagen, Spielplätze und nutzungsbezogene Infrastrukturbauten

Rahmenbedingungen und Bestand

Flächen in Zahlen



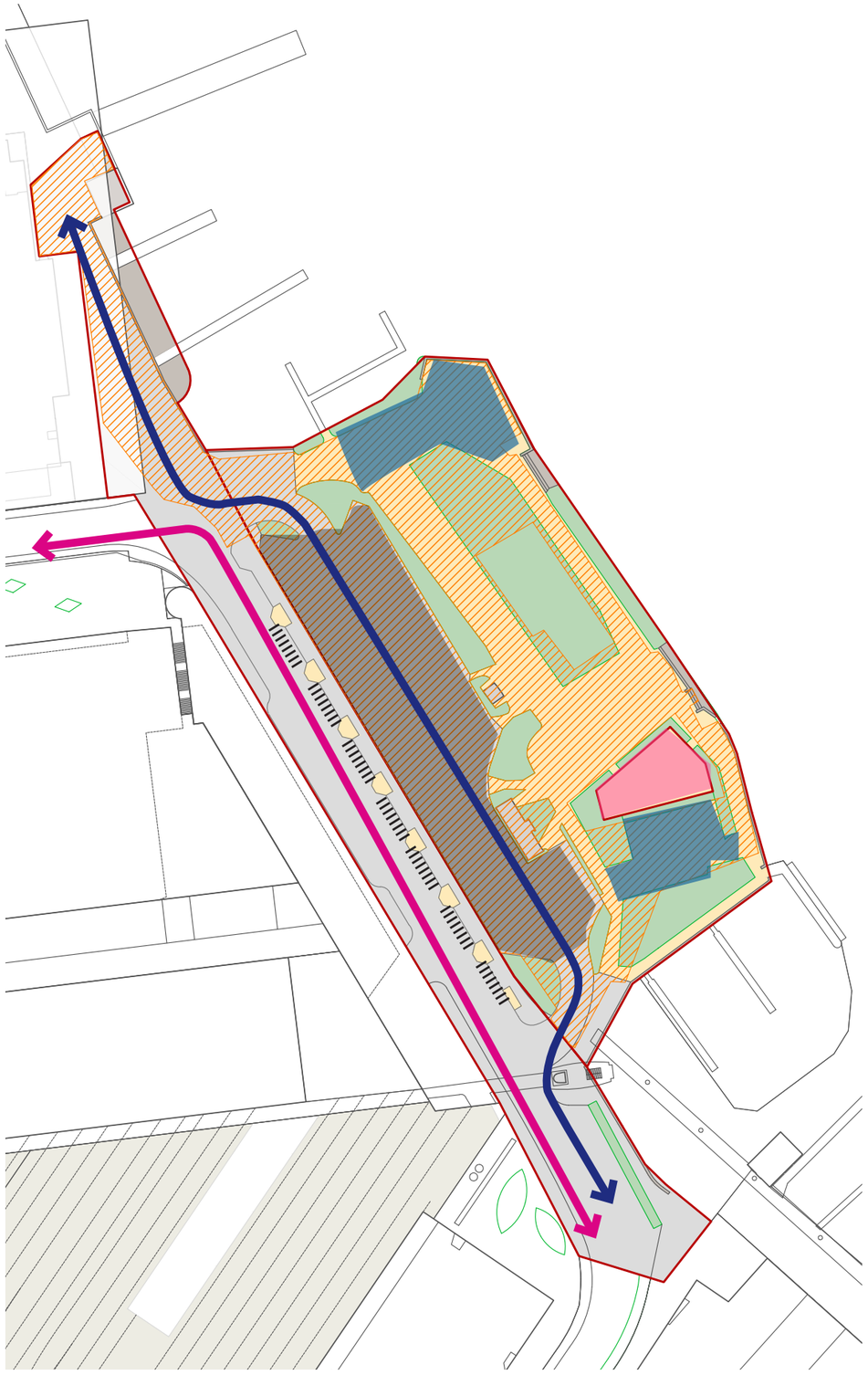
	Perimeter Gesamt (Inseliquai + Inseli)	**16'528 m2**
	Befestigte Fläche (Asphalt)	**8'876 m2**
	Carparkplatz	3'385 m2
	Asphalt Strasse / Trottoir	5'491 m2
	Unversiegelte Fläche (Kiesbelag, Polygonalplattenbelag)	**4'165 m2**
	Grünfläche (Wiesen, Stauden, Sträucher, Rasen)	**2'831 m2**
	Bebaute Fläche (Toilettenhäuser, Bootssteggebäude)	142 m2
	Ufermauern und Treppen	514 m2

IST
6'996m2
Grünfläche /
Unversiegelte Fläche

Potential
+3'385m2
Fläche Carparkplatz

Rahmenbedingungen und Bestand

Bedürfnisse und Raumprogramm in Zahlen IST und Soll



	IST		SOLL
	Fläche Veranstaltungen Määs (1/3 Aufstellfläche, 2/3 Bewegungsfläche)	ca. 7'700 m2	ca. 7'700 m2
	davon Fläche Inseliquai davon Fläche Inseli	ca. 1'700 m2 ca. 6'000 m2	ca. 1'700 m2 ca. 6'000 m2
	Spielplatz	325 m2	600 m2 Wunsch Stadtgärtnerei
	Platzbedarf Buvetten (Infrastruktur, Kernzone, Boulevardfläche)	1'172 m2	1'172 m2
↔	Ausweichroute Notfall / Tavolago	3.5 m	rechtlich nicht mehr zulässig
↔	Velohauptroute beidseitig	1.5 m	2x 2.5 m oder 4.0 m gemäss Standard Fuss-Veloverkehr Stadt Luzern
	Carparkplatz	3'385 m2	Carhaltekante ca. 300 m2
⫼	Stellplätze Velo + Moto (überdacht, entlang Inseliquai, fahrbahnorientiert)	ca. 200 m2	ca. 200 m2 neu angeordnet



Bedürfnisse Verkehr

Das Inseliquai ist aktuell als Gemeindestrasse 2. Klasse definiert und als Tempo 30 Zone ausgeschieden. Die bestehende Velohauptroute auf dem Inseliquai verläuft entlang des linken Seeufers bis zum Bahnhof und weiter in das Stadtzentrum. Diese soll in Zukunft weiter ausgebaut werden und bedingt entweder je 2.5 m Velostreifen auf beiden Seiten oder 4.0 m als Zweirichtungs-Veloweg.
Anstelle der 28 Carparkplätze sollen in Zukunft sechs Kurzzeit-Caranhaltekanten zum Ein- und Ausladen sowie ein Wartebereich für Reisende zur Verfügung gestellt. Sämtliche verkehrlichen Bedürfnisse, welche nicht als nutzungsbezogene Infrastrukturbauten für das Inseli gedacht sind, müssen entlang des Inseliquais angeordnet werden und dürfen nicht in der Grünzone liegen. Dies betriff neben der MIV-Führung auch die Veloroute entlang dem Inseli und die sechs Caranhaltekanten.

Im Verlauf der Machbarkeitsstudie wurden verschiedene Verkehrsvarianten unter Berücksichtigung der bestehenden Erschliessungsstudie "Linkes Seeufer und Gebiet Tribschen" (mrs, 2018) analysiert. Daraus wurden zwei mögliche Verkehrsvarianten erarbeitet, welche die neuen Bestimmungen und Erkenntnisse berücksichtigen. Sie zeigen, dass die verkehrlichen Ansprüche im zur Verfügung stehenden Raum ausserhalb der Grünzone mit Abstrichen untergebracht und die bestehende Platanenreihe ganz oder zu einem massgeblichen Teil erhalten werden können.

Bedürfnisse Verkehr

Ausgangslage und rechtliche Grundlagen



- Aufhebung Carparkplatz geplant

  Neu nur noch Carhaltekante mit 6 Carhalteplätzen

  und Wartebereich für Reisende

  -> nicht in der Grünzone

- Keine Ausweichroute Notfall / Tavolago

  (keine Verbindlichkeiten seitens der Stadt, keine Zonenkonformität)

- keine LSA zur Carausfahrt mehr notwendig

- Ausbau zur Velohauptroute

  (je 2.5 m Velostreifen oder 4.0 m Zweirichtungs-Veloweg)

  -> nicht in der Grünzone

- Arkadensituation bleibt Gehweg

  (Rücksprache SBB - rechtlich kein Trottoir!)

- Beim Übergang Frohburgstrasse / Inseliquai ist eine besondere Verkehrssituation angedacht

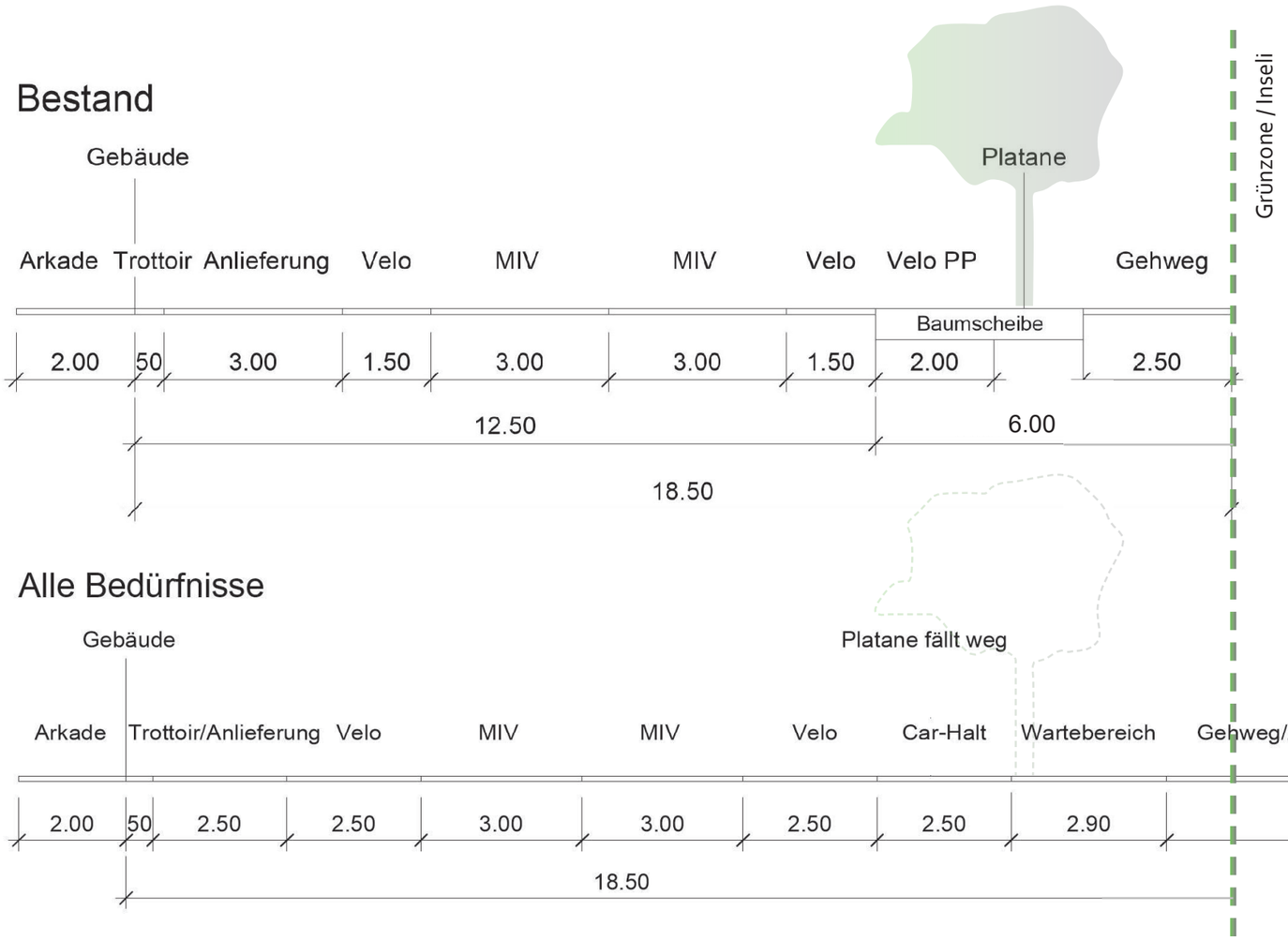
  (neue Situation erfordert gegenseitige Rücksichtnahme und erhöhte Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden)

Bedürfnisse Verkehr

Querschnitte und mögliche Aufteilung

- Inseliquai ist eine Gemeindestrasse 2. Klasse, aktuelle Strassenraumgestaltung entspricht nicht der Hierarchie (Erschliessungstrasse und Velohauptroute)
- Velohauptroute führt über den Inseliquai und ist Teil der Verbindung «linkes Seeufer» – Bahnhof –Stadtzentrum

Fazit: Eine Kumulation der unterschiedlichen Bedürfnisse unter Einhaltung der Normen und Standards ist aufgrund der angrenzenden Grünzone nicht möglich.

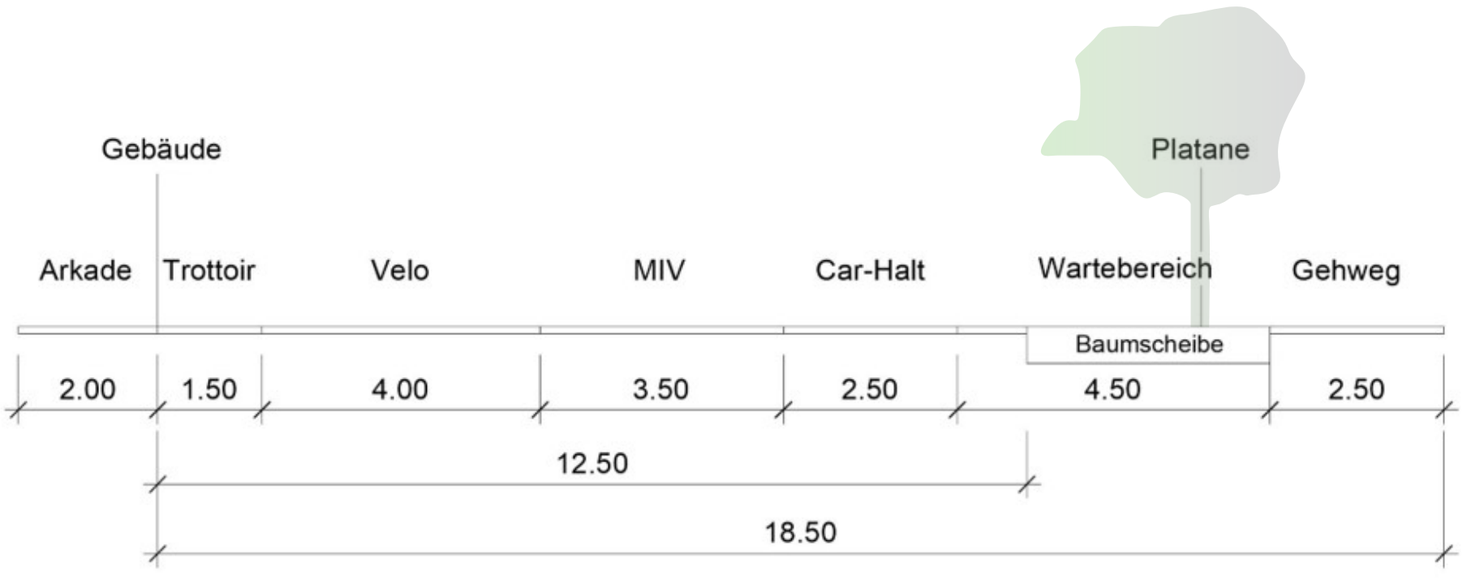


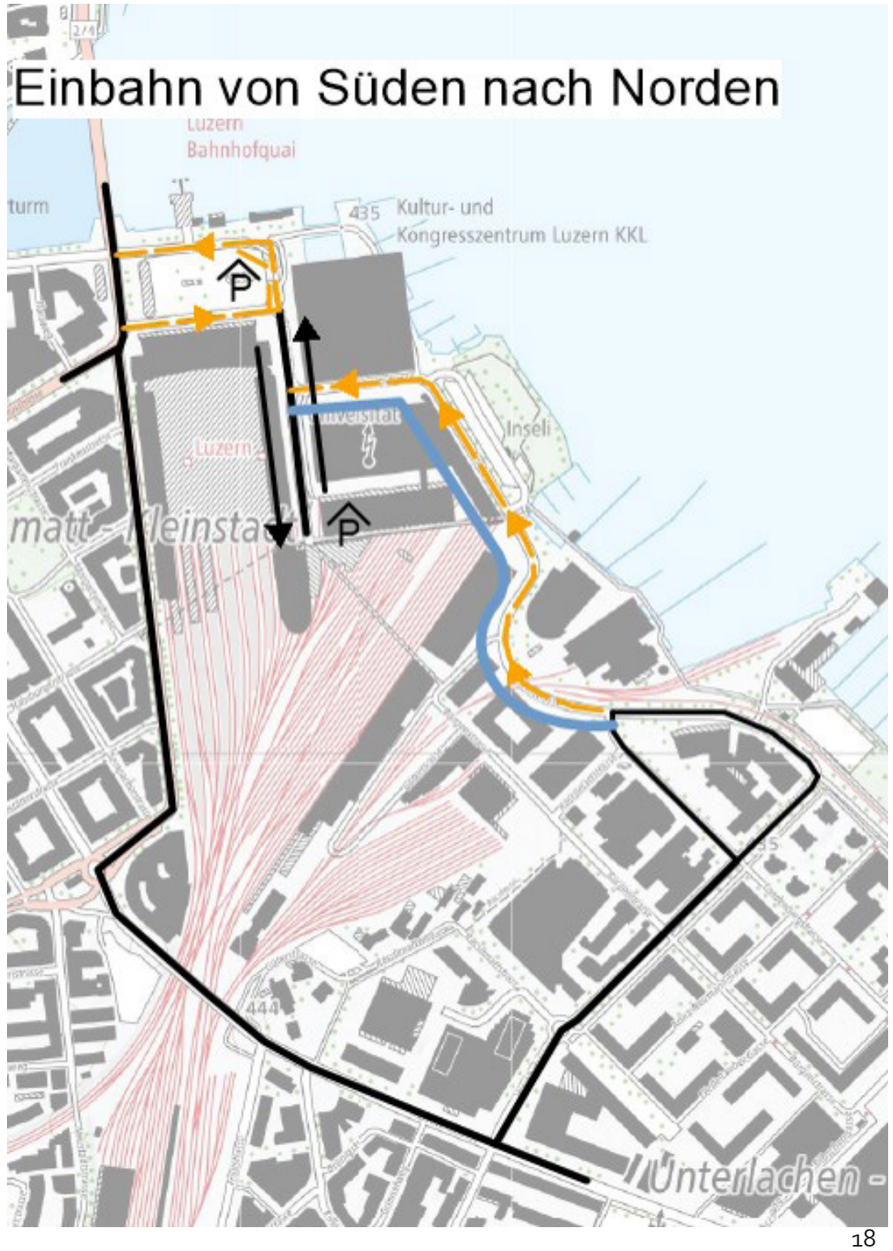
Verkehrsstrategien

Einbahnsystem von Süden nach Norden mit Zwei-Richtungs-Radweg

- Nur kurzer Abschnitt mit einem Zwei-Richtungs-Radweg möglich
- Anlieferung mit Verschwenk der Fahrbahn nach den Carhalteplätzen

Fazit: Wenig sinnvolle Aufteilung, viele Konflikte für den Veloverkehr





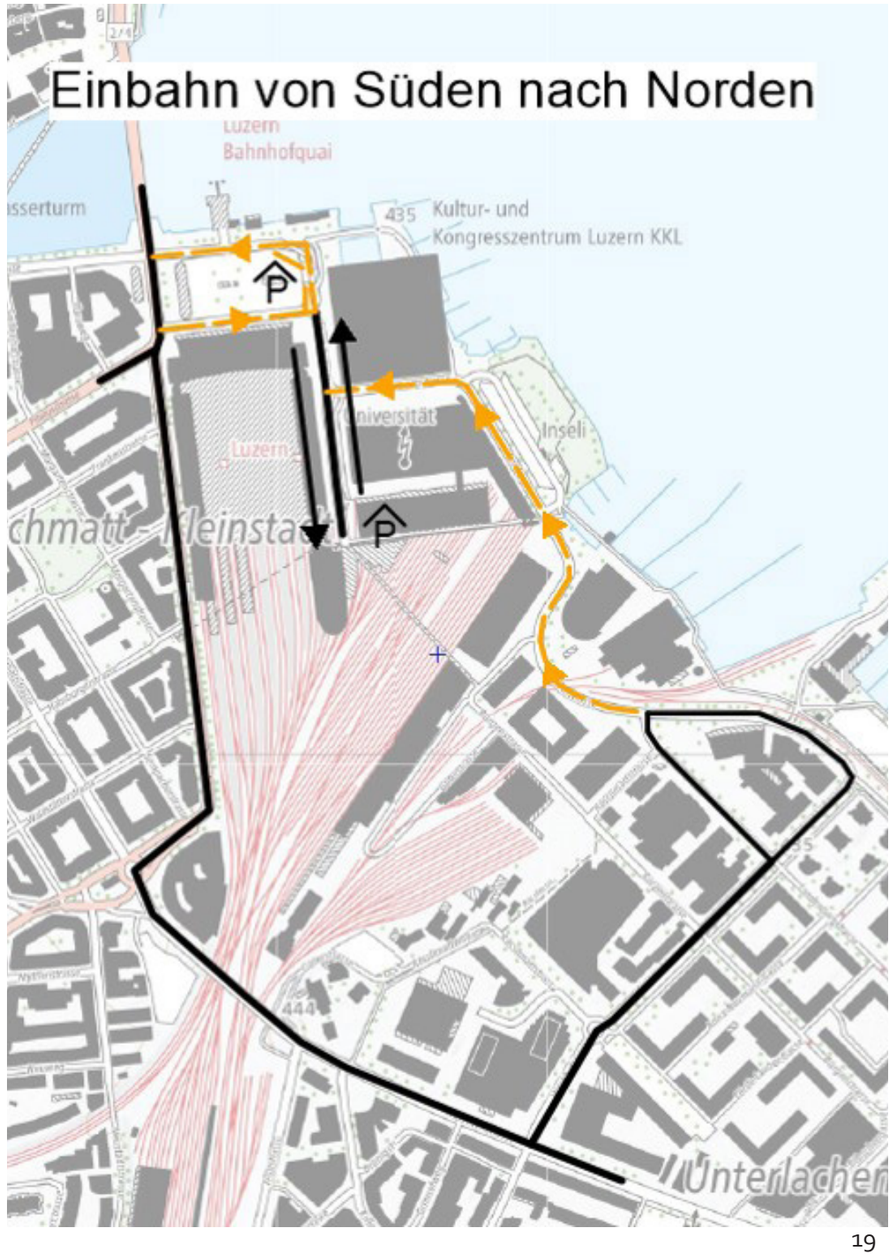
Verkehrsstrategien

Einbahnsystem von Süden nach Norden mit beidseitigen Velostreifen

- Anlieferung beim Gebäude gegenüber dem Inseli nicht mehr möglich
- Fussverkehrsführung bei Arkaden-Situation problematisch
- Anlieferung KKL kritisch (Wegfahrt an Einbahn gebunden)

Fazit: Kein Ersatzstandort für Anlieferung

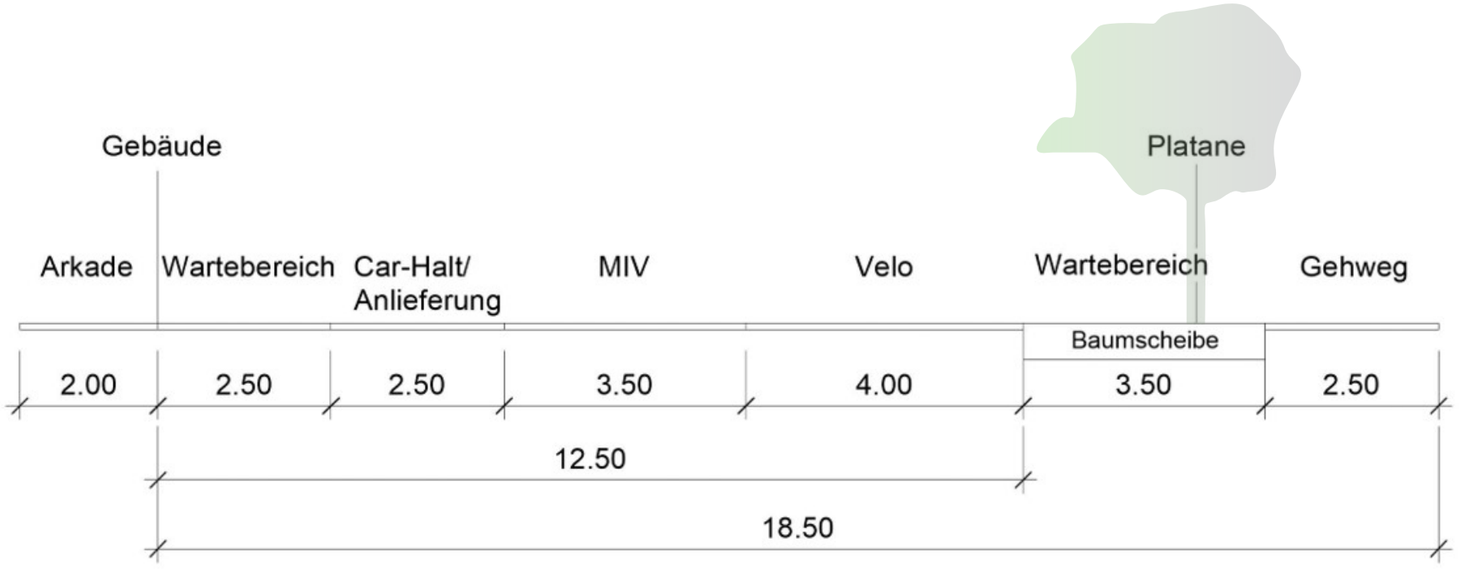


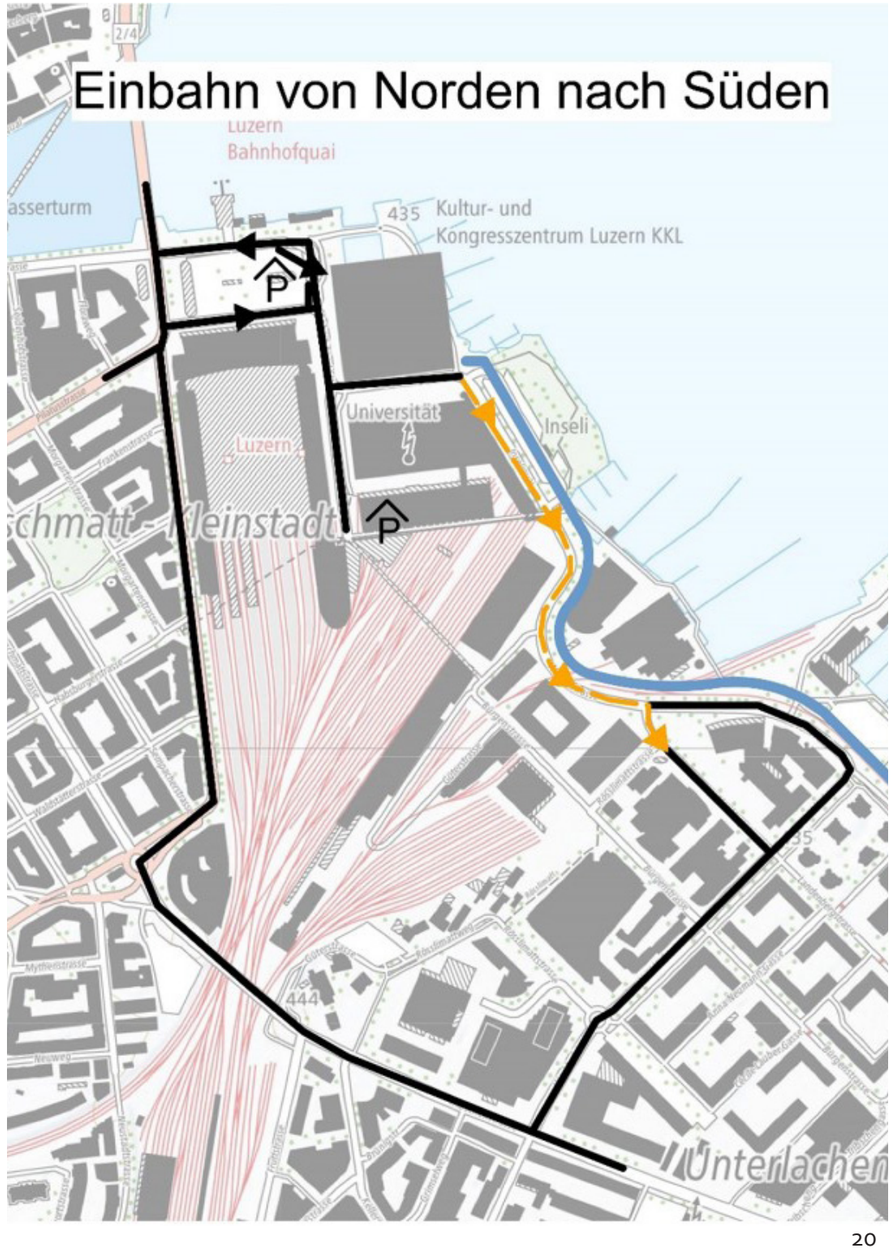


Verkehrsstrategien

Einbahnsystem von Norden nach Süden mit Zwei-Richtungs-Radweg

- Entflechtung Carhalteplätze und Velo
- Veloführung auf der Seeseite
- Kombination Carhalteplätze und Anlieferung
- Reduktion von MIV-Aufkommen, Erhöhung Durchfahrtswiderstand

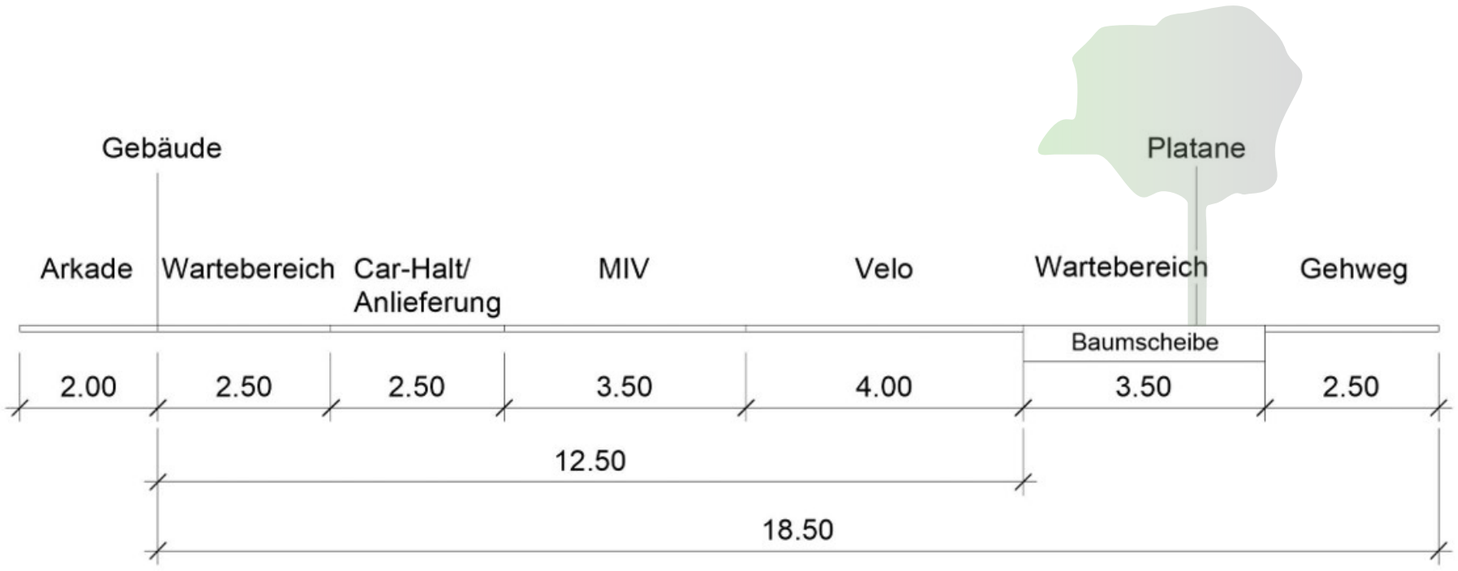


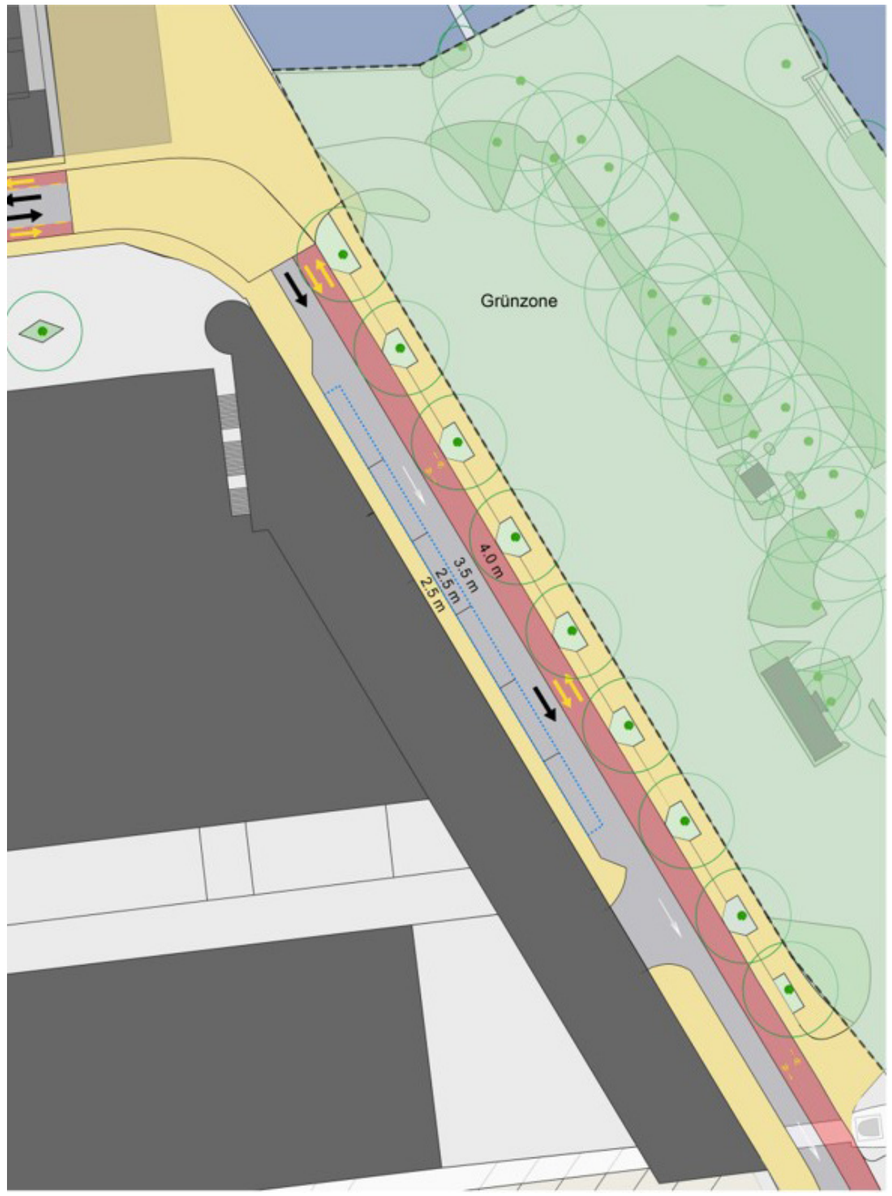


Verkehrsstrategien - Anordnung der 6 Car-Anhaltekanten

Variante "Nord-Süd-Einbahn"

- Anlieferung auf den Car-Halteflächen (ohne Manöver, Cars schliessen jeweils auf)
- Verbreiterung des Trottoirs im südlichen Bereichvv
- Beibehaltung der raumgliedernden Platanen
- gutes Zusammenspiel der verschiedenen Funktionen

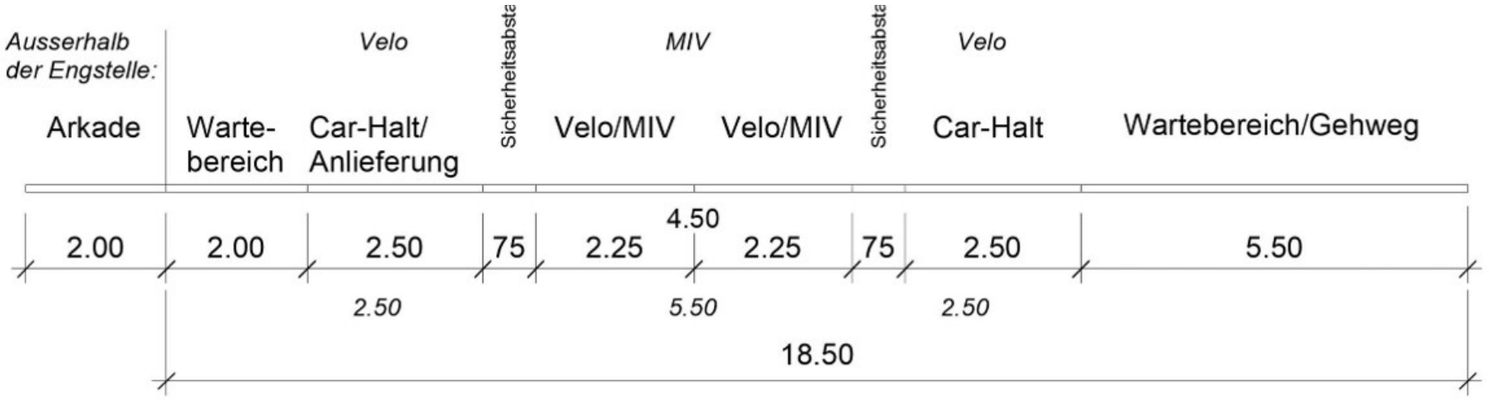


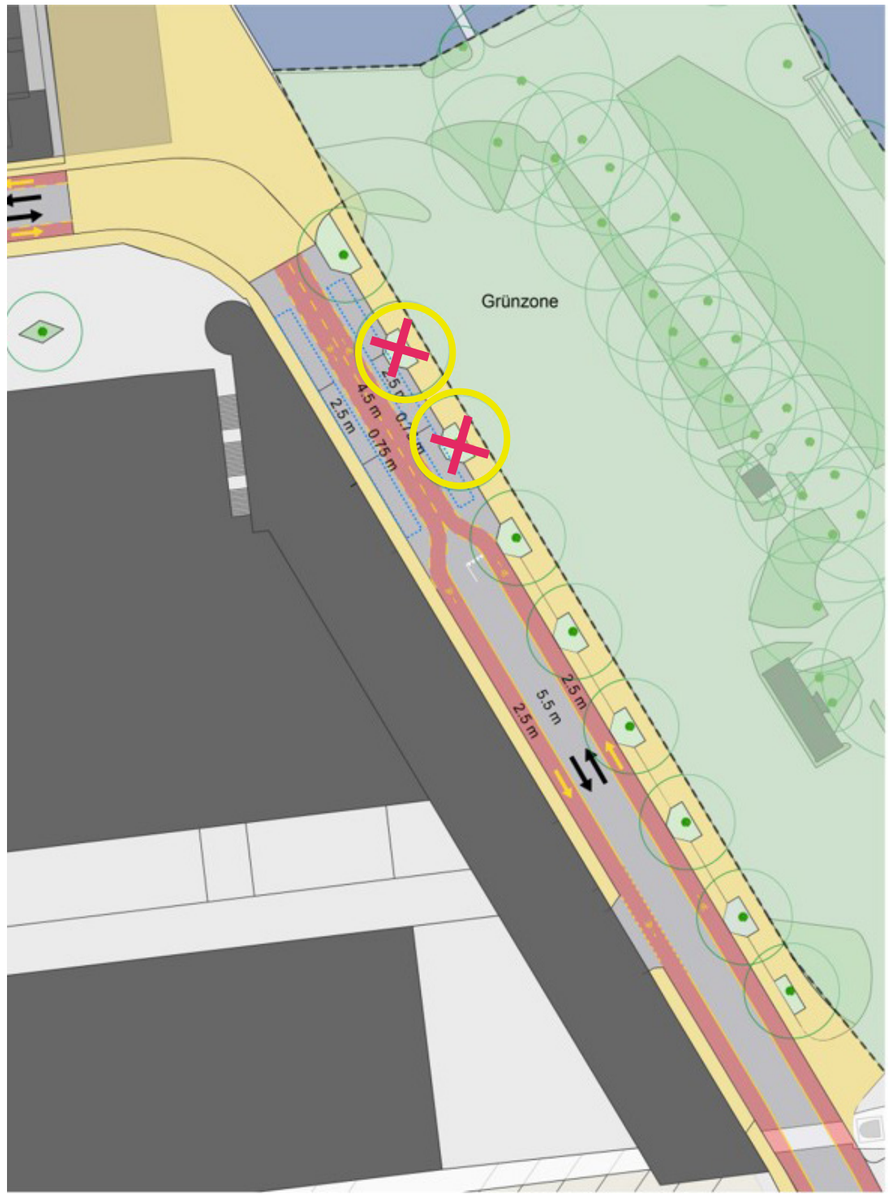


Verkehrsstrategien - Anordnung der 6 Car-Anhaltekanten

Variante "Bestand optimiert"

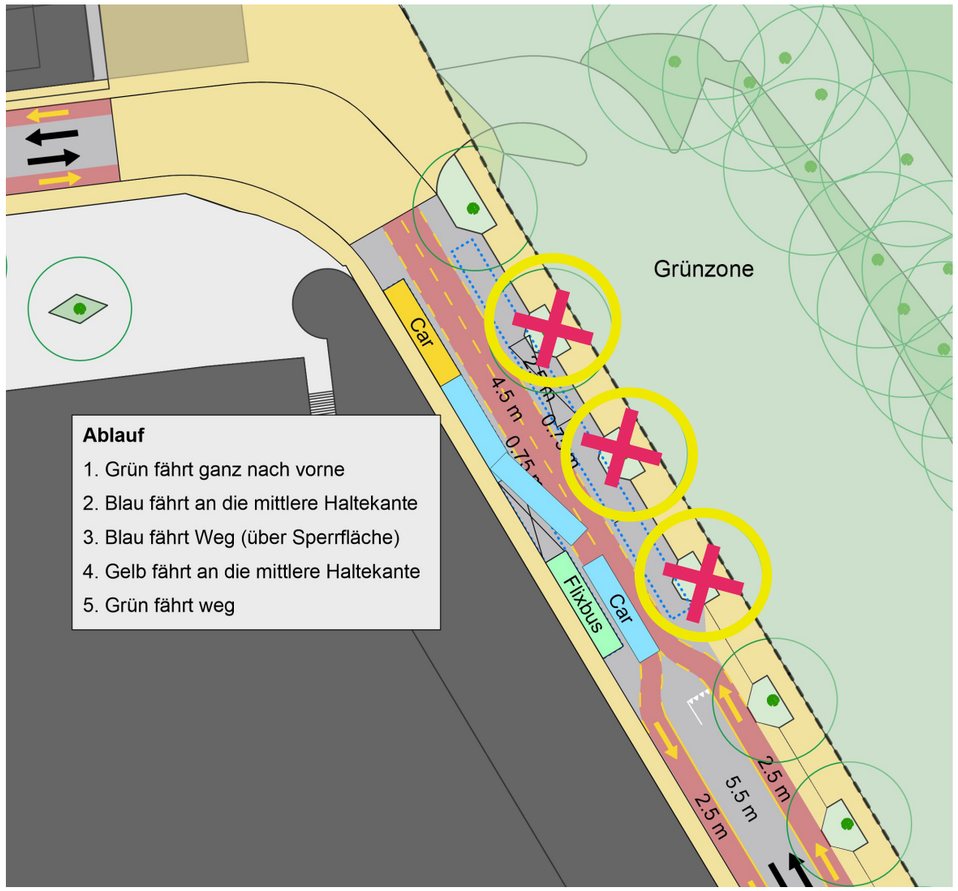
- Anfahrbarkeit aus beiden Richtungen möglich (ohne Manöver, Cars schliessen jeweils auf)
- 40 m Mischverkehr MIV/Velo im Bereich der Halteplätze
- Car-Haltefläche und Anlieferung kombiniert
- Car-Anhaltekanten auf beiden Seiten (Wegfall von 2 Platanen)



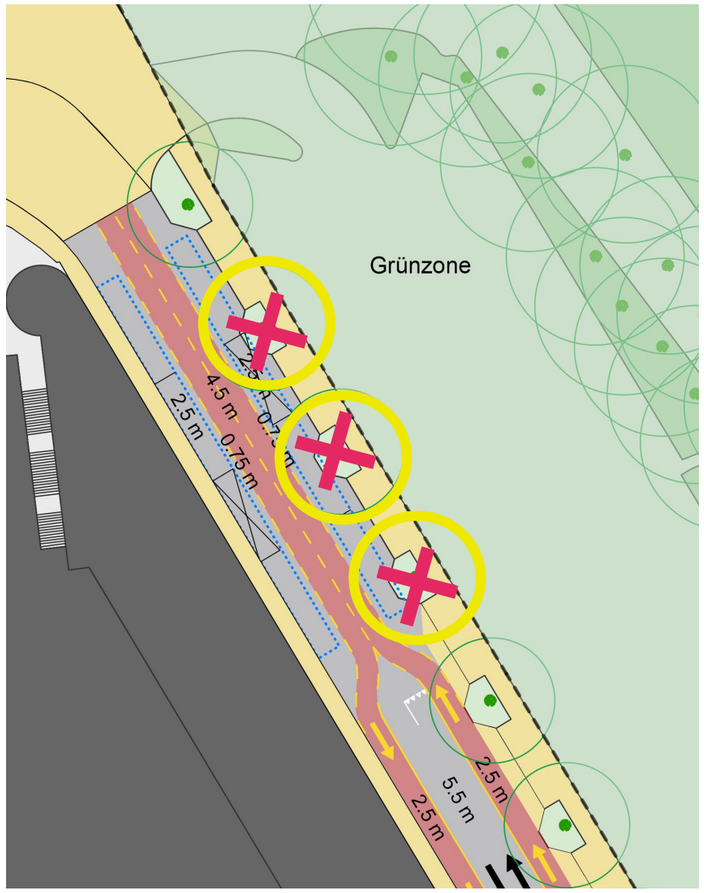


Verkehrsstrategien - Anordnung der 6 Car-Anhaltekanten

Zusammenstellung



Variante "Bestand optimiert"



Variante "Bestand optimiert"



Variante "Nord-Süd Einbahn"

- Haltezeit Cars: 1-2 min an den Haltekanten
- Mit Gepäck Standzeit ca. 5 min
- Nur eine Sperrfläche bei Variante "Einbahn Nord-Süd"
- für Entwicklung weiterer Möglichkeiten Rahmenbedingungen weiter festlegen

Fazit: Somit könnten zwei Cars jeweils aufschliessen und jeweils von der mittleren Haltekante ausscheren (siehe Bild links). Ein Anbieter wie FlixBus könnte dabei jeweils die vorderste Haltekante nutzen und dort länger stehen bleiben. Verlust von 3 Platanen bei Variante "Bestand-optimiert".

Verkehrsstrategien

Zusammenfassung



Chancen

- Funktionalität der zwei Verkehrs-Varianten
- Alle geforderten Verkehrsansprüche mit Abstrichen auf dem Inseliquai (MIV Einbahn oder Gegenverkehr, Carhaltekante einseitig oder doppelseitig, Velo Hauptroute, Wartebereiche und Fussgängerbereiche)
- Platanenreihe bleibt (mehrheitlich) erhalten
- Machbarkeit der Carhaltekante mit Abstrichen bestätigt (Sperrflächen ermöglichen Ein-und Ausscheren)

Risiken

- Ein-Bahnverkehr: Erschliessungskonflikt Parkhäuser, Erschliessung und Anlieferung SGV Schiffe
- Variante "Bestand-optimiert": Sicherheit Velos
- Variante "Bestand-optimiert": Wegfall 3 Platanen
- keine Wendemanöver Cars möglich (kein Platz auf Inseliquai)

-> **Verkehrsanordnung muss weiter vertieft werden.**



Gutachten und Berichte, Zielkonflikte

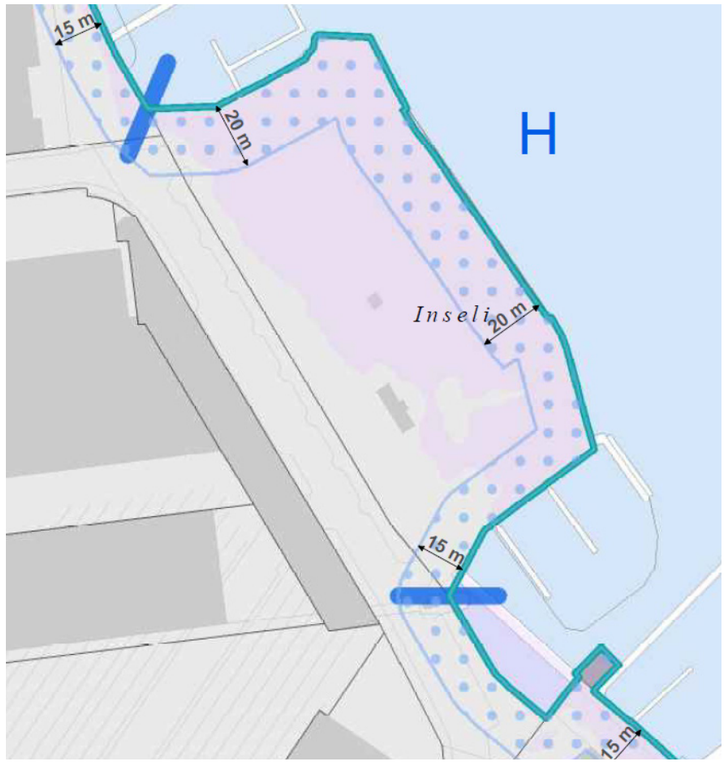
Zur Schutzwürdigkeit des Bestands und weiteren Ansprüchen an das Inseli wurden im Rahmen der Machbarkeitsstudie vertiefende Abklärungen durchgeführt. Diese betreffen folgende Aspekte:

- Ökologie / Ufergestaltung / Bootsanleger
- Bestandsbäume: Schutzstatus, Baumgutachten, Ökosystemleistungen (i-tree Assessment), Massnahmen/Empfehlungen
- Bestandsgebäude
- Vorhandene Skulpturen
- Werkleitungen
- Veranstaltungsflächen Määs

Die Untersuchungen zeigen klar den Wert des vorhandenen Baumbestandes und die zum Erhalt dieser Bäume nötigen Massnahmen wie z. B die Reduktion der heutigen Veranstaltungsflächen. Weiter lassen die Uferschutzzone und der Gewässerraum nicht alle Nutzungen entlang der Ufer zu.
Während die bestehenden Kleingebäude ersetzt und die Skulpturen neu platziert werden können, ist bei zusätzlichen Baumpflanzungen oder Installationen z. B. auf die Seewasserleitung Rücksicht zu nehmen.

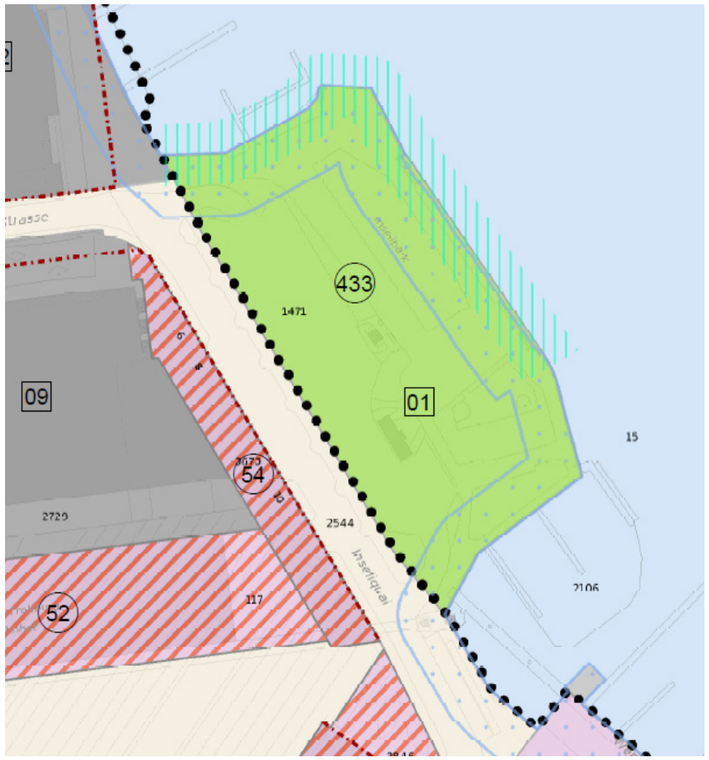
Ökologie und Ufergestaltung / Bootsanleger

Weitere Rahmenbedingungen aus Synthesebericht und Testplanung linkes Seeufer



Ausschnitt Gewässerraumplan

**Stand Vorprüfung Oktober 2021*



Auszug Bau- und Zonenordnung der Stadt Luzern (BZO)

**Stand Vorprüfung Oktober 2021*

- 15m Uferschutzzone (Land-Seeseitig ab Uferlinie)
- Gewässerraum 15m (Bestimmungen GSchV beachten)
- abschnittsweise Vorschüttungen
- Ufermauer sanierungsbedürftig
- Keine Badestelle, Konflikt mit Schifffahrt
- ökologische Aufwertung (bestehende Flachwasserzone)
- keine Inselausbildung (Vorgabe EK linkes Seeufer)
- Aufhebung z.T. Bootsanlager Süd
- Erhalt Taxibootanleger Nord

Gewässerschutzverordnung (GSchV)

Die Uferschutzzone dient gemäss Art. 22, BZR, der Erhaltung und der Förderung naturnaher, ökologisch und landschaftlich wertvoller Uferbereiche, weiterhin sind die Uferbereiche ökologisch und landschaftlich aufzuwerten bzw. neue Bauten und Anlagen sowie Terrainveränderungen sind nur zulässig, wenn sie den Zielsetzungen der Uferschutzzone nicht widersprechen.



Uferbefestigung heute



Vegetativ hochwertige Uferzone nördliches Ufer

Baumgutachten

Baumkonzept AG, August 2021

Prüfung Vitalität, Standsicherheit und Erhaltensfähigkeit durch Sichtkontrolle und Wurzelsondierung

- Generell alle Bäume schlechte Vitalität -> Massariapilz (Splanchnonema platani)
- Ergebnis Sondierung: Nur kleine Wurzelbereiche vorhanden (hoher Grundwasserspiegel und starke Verdichtung von oben)
- Netstaler Belag mit hohem ph Wert toxisch zur bestehenden Platanenreihe
- Zu kleine Baumscheiben Inseliquai, was zu Trockenstress führt

Empfehlung:

- **Entsiegelung der Flächen im Kronen-/Wurzelbereich**
- **Verschiebung der Rasenfläche unter Bäume und Unterpflanzung der Bäume**
- **Verschiebung Gehwegfläche weg von Bäumen**
- **zwischen bei den Baumscheiben Inseliquai unterirdische Verbindungen herstellen**



Doppelte Platanenreihe Inseli



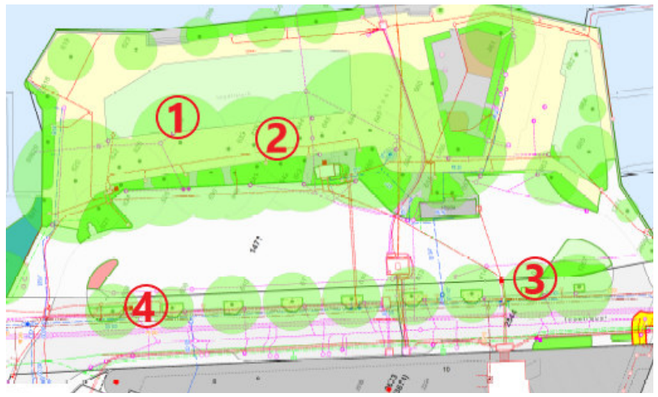
Bäume und Sträucher Uferbefestigung



Platanenreihe Inseliquai

Baumgutachten

Baumkonzept AG, August 2021





Sondierung 2 in unmittelbarer Baumnähe in Chaussierung



Die Hauptdurchwurzelung beschränkt sich auf einen Radius von 2 m



Sondierung 4 parallel zum Inseliquai



Stark verdichteter Oberboden



Humose durchwurzelte Sektoren



Links Bäume mit Rabatte, rechts in Chaussierung



Stark verdichteter Oberboden



Grundwasserpegel an der Grabensohle

Standort 02



Standort 04



Versiegelte Baumscheibe mit einer offenen Fläche von 16 m2



Solitäre Platane mit starkem Massariabefall



Pilzfruchtkörper Schuppiger Porling

Krankheitsbefall (heilbar durch Massnahmen)

Baumgutachten

Baumkonzept AG, August 2021

Empfehlung Stadtgärtnerei:

- grundsätzlich verbesserte Standortbedingungen
- Grabungsarbeiten mit gewissen Einschränkungen (Aufsicht von Baumpflegern)
- Massnahmen (z.B. verbesserte Substrataufbauten, grössere, verbundene Wurzelräume und veränderte Oberflächenbeläge bzw. Grünflächen im Wurzelbereich)
- Ausarbeitung angepasstes Nutzungs- und Erschliessungskonzept
- Baumstandorte von Bodendruck und -verdichtung möglichst zu entlasten
- Kennzeichnung weiterhin durch Ampelsystem -> bezieht sich auf Schutzstatus
- Der Baumbestand bleibt insgesamt im gleichen Schutzstatus wie bisher eingestuft
- i-Tree: Analyse und Bewertung der Ökosystemleistungen des Baumbestandes auf dem Inseli (Bericht Stand 2021)

  Fazit: Hoher Wert grosser, gewachsener Baumkronen / Erhöhung des Anteils an unversiegeltem Boden oder durchlässigen Flächen

Fazit: Die Baumstandorte sind unter Berücksichtigung des einzelnen Standorts und der ausgebildeten Wurzeln in Absprache mit der Stadtgärtnerei zu schützen.



Unterpflanzung Sträucher und Stauden, Winterthur



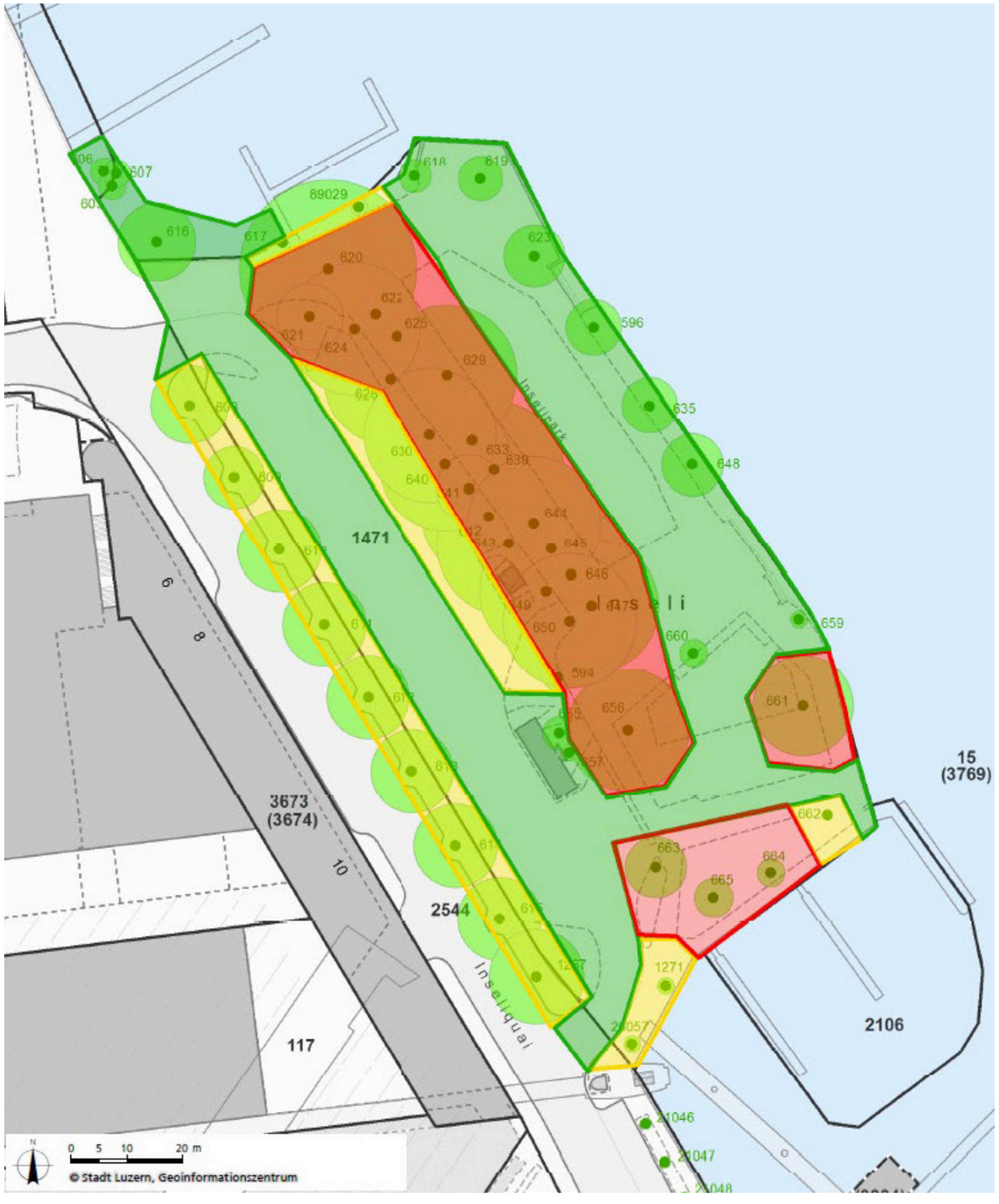
Unterpflanzung mittelhohe Vegetation, Winterthur



Unterpflanzung Wiesen-Rasenflächen, Koepnhagen

Schutzstatus Bäume Inseliquai und Inseli

Stadtgärtnerei Luzern, Dezember 2020





Rot = Baumbestand geschützt und zu erhalten

Orange = Baumbestand geschützt und grundsätzlich zu erhalten,
im begründeten Einzelfall kann ein Ersatz in Frage kommen zugunsten einer Ersatzpflanzung mit besseren Standortbedingungen

Grün = Baumbestand geschützt, ein Ersatz kann aber vorgesehen werden

Gebäudebestand

Identität und Parkfolie

Bestehende Toilettenanlage

- Entspricht nicht mehr den geltenden Gebäudestandards 2019.01 für öffentliche Bauten
- Gemäss DA Immobilien gibt es keine Standortvorgaben
- Gemäss Denkmalpflege - kein Schutzstatus

Toillettenanlage von 1947

- Gemäss Denkmalpflege - kein Schutzstatus
- Bemerkenswerte Qualität / Instandstellung analog alter Pläne wird von Denkmalpflege begrüsst

Fazit:

- Gebäude können ersetzt werden
- Anzahl Toiletten erhalten (6 Wandklosett Damen, 2 Wandklosett Herren, 8 Urinal, 1 IV)
- Neu: Putzraum min. 2 x 2m (für ein Gestell, Wandhalterungen und Ausguss mit mind. Kaltwasser)
- Neu: Lagerflächen für Buvetten



best. Toilettengebäude



best. Toilettengebäude



Toilettenanalge von 1947

Skulpturen

Spuren und Merkmale



Fazit:

- keine Standortgebundenheit
- Erhalt wünschenswert
- Einbezug Komission Kunst im öffentlichen Raum



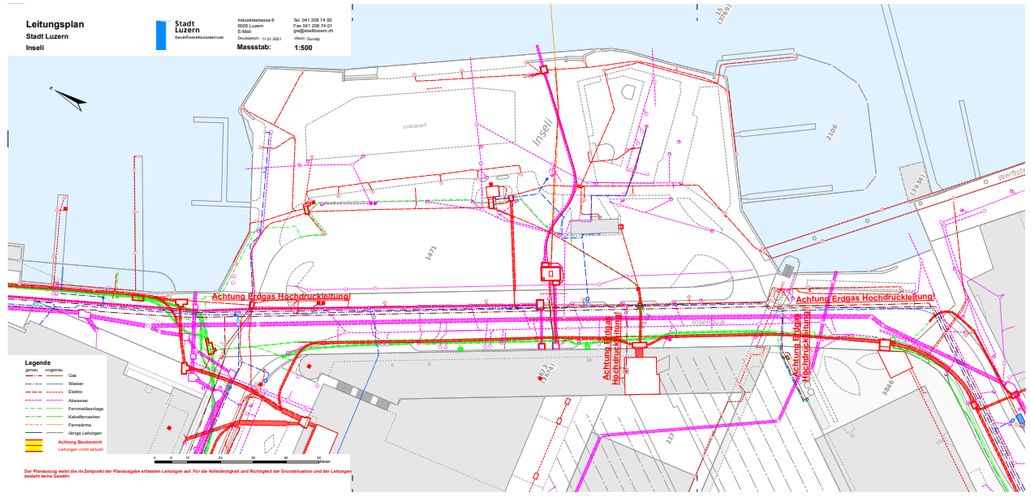




Werkleitungen

Versorgungsanschlüsse und Seeenergieleitung







Seeenergie Versorgung

- 10m Schutzbereich

  Fazit: Keine Bauten und Fundamente

- 6m Schutzbereich

  Fazit: Keine Veränderung Leitungsüberdeckung, keine Bäume

Veranstaltungsflächen

Bedarf Määs

- Kleine Buden und Fahrgeschäfte auf Wegen und Buvetteplätzen = **4‘300 m2**
- Grosse Fahrgeschäfte von 12-90 T Platzbedarf ca. plus Zufahrt = **3‘400 m2** (entspricht ca. heutiger CarPP)
- **Gesamtbedarf auf Inseli ca. 7‘700 m2** (Parzellengrössen Inseliquai 6‘000 m2+ Inseli 10‘500 m2)
- Reduktion der Fahrgeschäfte des Lunaparks aus Sicht Veranstalter DA Stadtraum und Veranstaltungen (STAV) denkbar



Planung 2021
Quelle: DA Stadtraum und Veranstaltungen (STAV)



Skizze mit möglicher Anordnung und einer Reduktion von 500m2 zur Planung 2021
Quelle: IG LHMM



Skizze mit möglicher Anordnung und einer starken Reduktion zur Planung 2021
Quelle: DA STAV



Multifunktionalität
befestigte Fläche / besondere Belastung

Flächen innerhalb der Grünzone, welche für den Nutzungsdruck von Veranstaltungen und insbesondere für Traglasten grosser Fahrgeschäfte (Lunapark) geeignet sind, bedingen einerseits einen entsprechenden Belag und Unterbau, sollen sich aber auch gut in den Grünraum einpassen und ausserhalb von Veranstaltungszeiten nicht als leere Abstellfläche wirken.
Im Folgenden werden beispielhaft eine Auswahl von Möglichkeiten vorgestellt, wie ein gut gestalteter Platz verträglich in die Grünzone integriert werden kann und gleichzeitig unterschiedliche Bespielungen im Laufe des Jahres ermöglicht.

Befestigte Flächen

geeignete Belagsoptionen

Beläge mit Fundation + tragfähiger Untergrund + fixierte Randabschlüsse

- Kies- oder Schotterbelag / Schotterrasen (wo länger etwas drauf steht, ist es nicht mehr grün)
- Natursteinbelag (gebunden mit entsprechend hoher Materialdicke)
- Natursteinpflästerung (mit ausreichend dicken Steinen)
- Verbundsteinpflästerung (mit ausreichend dicken Steinen)
- Asphalt
- Ortbeton
- Vermörtelungsbelag
- Spezialbeläge

Referenzbilder



Kies und Betonplatten



Kleinsteinpflaster



Betonplatten + Pflaster



Mix + Vegetation

Befestigte Flächen

nicht geeignete Belagsoptionen

Nicht empfohlen:

- Rasengittersteine oder Rasensteine

Begründung:

- Wintereinsatz - Salz - Schwund des Grünbewuchs längerfristig
- Schneepflugeinsatz schwierig
- Säuberung unsauber
- Unfallgefahr durch Stolperbereiche
- Unebenes Fahrgefühl für (IV) Personen, Kinderwagen (Tragen von hohen Schuhen)

Referenzbilder



Rasengitterstein



Rasenstein

Referenzen einer befestigten Multifunktionsfläche



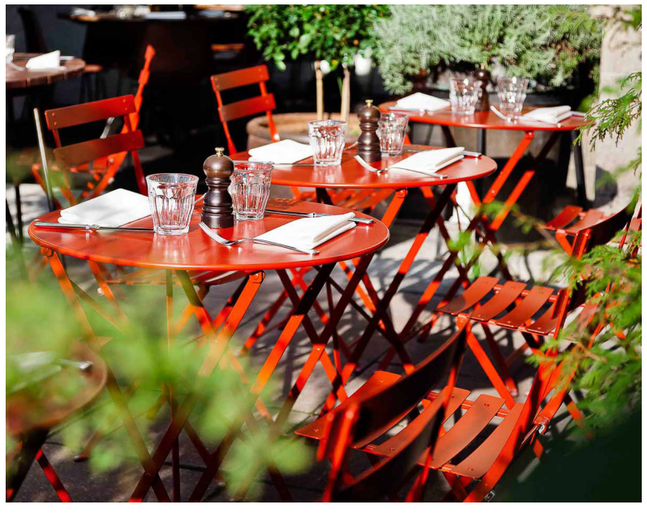
Bäume und Vegetation
Licht und Schatten



Wasser



Hochwertige, differenzierte Beläge



Möglichkeiten der Bespielung



Aufenthalt und Möblierung

Mögliche Bespielung der befestigten Fläche

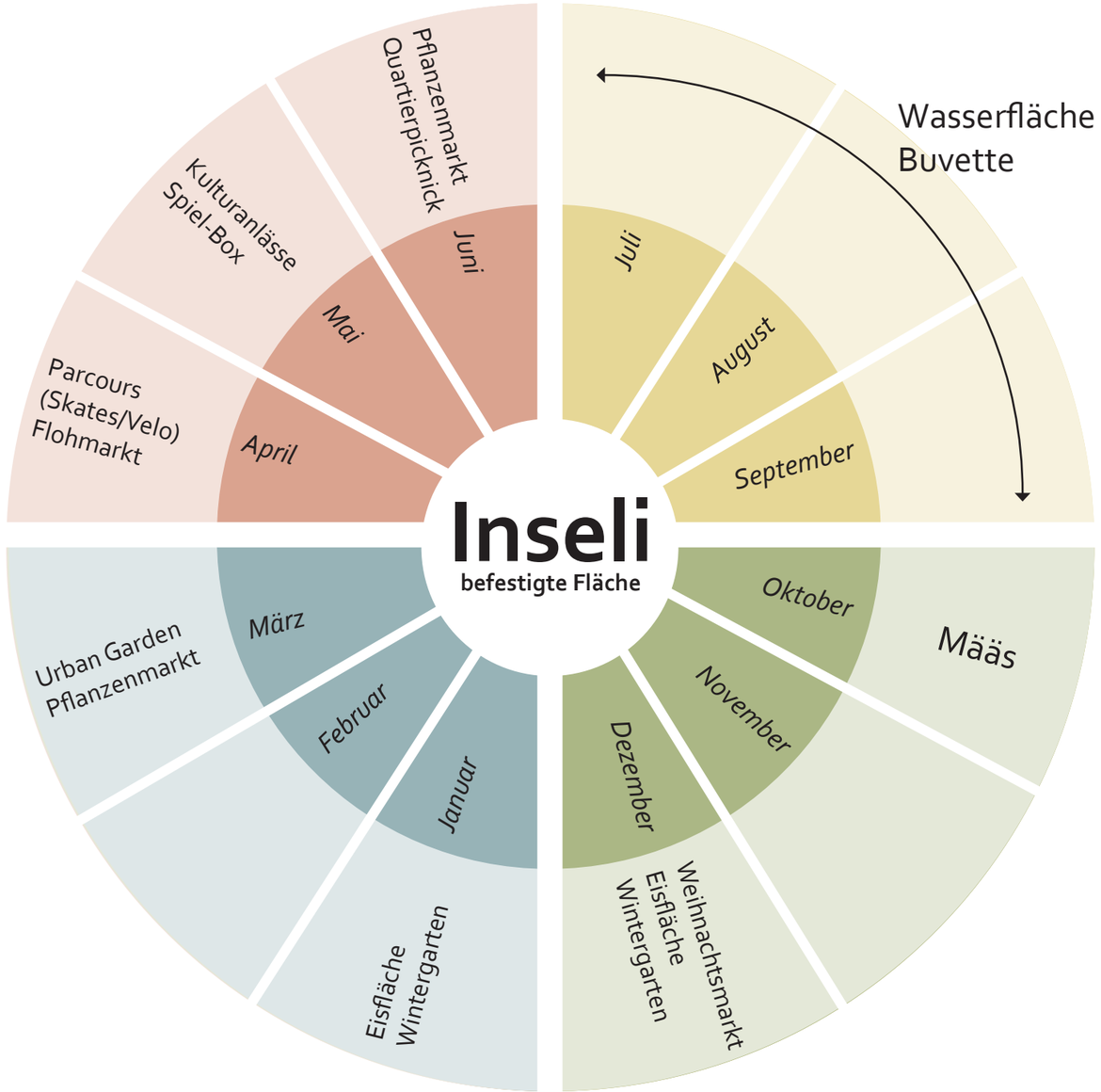
Temporäre, wiederkehrende Nutzungen im Jahreskreis







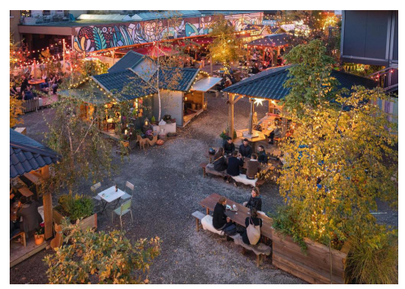


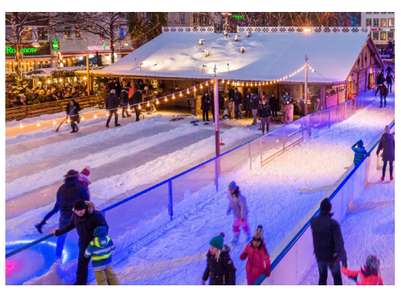


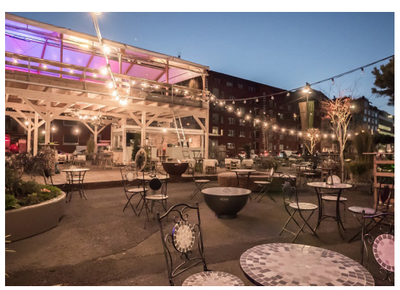














04 Variantenstudium

Als Ausgangslage wird der Bestand im Hinblick auf die Zonenkonformität, den Wurzel- und Baumschutz überprüft und dies als Grundlage für verschiedene Varianten zwischen eher platzartigen und eher parkartigen Ausformulierungen genommen.
Die heutige Grünfläche befindet sich zwischen der doppelten Platanenreihe und der nordöstlichen Ufermauer und wird rege als Spiel- und Liegewiese genutzt. Die Platanen stehen im chaussierten Bereich. Um die mächtigen Bäume längerfristig zu erhalten und deren Wurzeln zu schützen, ist es aufgrund der Baumanalyse nötig, den Bereich unter den Bäumen künftig zu begrünen (siehe Beispiele von Unterpflanzungen auf Seite 30) und den chaussierten Bereich aufzuheben. Diese Fläche wird in den folgenden Varianten als "Pflichtgrünfläche" ausgewiesen.
Die entwickelten Varianten nehmen die Thematik der Flächenaufteilung, Baumschutz und der Veranstaltungsflächen auf. Fünf Varianten wurden im zweiten Workshop vorgestellt und diskutiert. Die Spannbreite variiert von sehr befestigt bis zu einem sehr grünen Inseli. Der Erhalt der bestehenden Bäume und die Verortung und Proportionierung eines Platzes mit befestigter Fläche für den Lunapark sind die wichtigsten Drehpunkte.

Situation Heute

Stand September 2021



Perimeter Gesamt 16'500 m2
(Inseliquai + Inseli)

Befestigte Fläche 8'900 m2
(Asphalt)

Carparkplatz 3'400 m2
Asphalt Strasse / Trottoir 5'500 m2

Unversiegelte Fläche 4'200 m2
(Kiesbelag, Polygonalplattenbelag)

Grünfläche 2'800 m2
(Wiesen, Stauden, Sträucher, Rasen)

Spielplatz 300 m2

Toilettenhäuser, Mauern, Treppen 300 m2

IST
7'300m2
Grünfläche /
Unversiegelte Fläche

Potential
+3'400m2
Fläche Carparkplatz

Voraussetzung Variantenstudium - Pflichtgrünfläche auf Inseli



Perimeter Gesamt 16'500 m2
(Inseliquai + Inseli)

Grünfläche 2'800 m2
(Wiesen, Stauden, Sträucher, Rasen)

Stadtgärtnerei / Baumgutachten
Empfehlung:
Verschiebung der Rasenfläche unter Bäume !

Neue Grünfläche min.2'800 m2
(Wiesen, Stauden, Sträucher, Rasen)

Variantenvergleich

Ausschluss von Variante 03 - Platz Nord, 04 - Promenade und 05 b - Grünes Inseli ohne Platanenreihe
Weiterverfolgung Variante 01 - Grosser Platz, 02 - Platz Süd und 05 - Grünes Inseli

befestigt → grün

Variante 01
Grosser Platz



7‘700 m2 Grün
3‘400 m2 Befestigt
5‘400 m2 Strasse

Variante 02
Platz Süd



8‘700 m2 Grün
2‘400 m2 Befestigt
5‘400 m2 Strasse

Variante 03
Platz Nord



8‘700 m2 Grün
2‘400 m2 Befestigt
5‘400 m2 Strasse

- Funktionalität mit Määs / Veranstaltungen nicht gegeben
- Bezug zum linken Seeufer fehlt
- Engstelle im Bereich Frohburgstrasse/Inseliquai während Grossveranstaltungen

Variante 4
Promenade



9‘900 m2 Grün
1‘200 m2 Befestigt
5‘400 m2 Strasse

- Konflikt Inseliquai (Verkehr / Määs)
- Wegfall Platanenreihe

Variante 05
Grünes Inseli



11‘100 m2 Grün
0 m2 Befestigt
5‘400 m2 Strasse

Variante 05 b
Grünes Inseli ohne Platanenreihe



11‘100 m2 Grün
0 m2 Befestigt
5‘400 m2 Strasse

- Wegfall Platanenreihe

05 Lösungsansätze

Im zweiten Workshop wurden die drei Varianten "Grosser Platz", "Platz Süd" und "Grünes Inseli" durch die Teilnehmer*innen zur Weiterverfolgung ausgewählt. Alle drei Varianten lassen die bestehende Platanenreihe entlang des Inseliquais bestehen. Nicht weiterverfolgt wurde eine Variante mit einem Platzbereich im nördlichen Teil sowie jene, welche eine Promenade anschliessend an das Inseliquai vorschlugen.

Die Variante «Platz-Süd» wurde gegenüber der Variante «Platz-Nord» bevorzugt, weil diese gemäss Einschätzung der zentralen Anspruchsgruppen einen stärkeren Bezug zum linken Seeufer gewährleistet und weniger Konflikte mit Zufahrten/Anlieferung KKL bzw. Europaplatz und möglicher Veranstaltungen birgt.

Die weiterverfolgten Varianten wurden präzisiert, die Flächenverteilung beziffert, Konsequenzen in Bezug auf die Veranstaltungsflächen und möglicher Ausweichstandorte aufgezeigt und schliesslich im dritten Workshop Chancen und Risiken benannt sowie die Akzeptanz seitens der zentraler Anspruchsgruppen abgefragt.

Variante 01 - Grosser Platz

mögliches Flächenlayout mit Materialisierung



Perimeter Gesamt — **16‘500 m2**
(Inseliquai 6‘000 m2+ Inseli 10‘500 m2)

Gewässerraum / Uferschutzzone
(genaue Bestimmungen siehe Seite 25)

Versiegelte Fläche — **5‘400 m2**
(Asphalt Strasse)

Befestigte Fläche — **3‘400 m2**
(Schotter, Naturstein, Verbundstein)

Unversiegelte Fläche — **4‘400 m2**
(Kiesbelag, Plattenbelag, Rasen)

Grünfläche — **2‘700 m2**
(Wiesen, Stauden, Sträucher, Rasen)

Spielplatz — **600 m2**

Buvette

Anmerkung:
Standort Toilettenhaus/Skulpturen/Brunnen/Treppen/Mauern etc. sind später im Wettbewerb zu definieren

NEU
+ 300 m2

+- 0 m2
Befestigte Fläche

Variante 01 - Grosser Platz

mögliches Määs-Layout



	Perimeter Gesamt (Inseliquai 6'000 m2+ Inseli 10'500 m2)	**16'500 m2**
	Befestigte Fläche (Kies,Schotter, Naturstein, Verbundstein)	**3'400 m2**
	Unversiegelte Fläche (Kiesbelag, Plattenbelag, Rasen)	**4'400 m2**
	Määs Insgesamt ca.	**7'700 m2**
	Warenmesse, kleine Aufsteller	2'200 m2
12 T +	Lunapark, grosse Aufsteller	ca. 5 - 6



Mögliche Verdichtungen Lunapark

Variante 01 - Grosser Platz

Chancen - Risiken - Akzeptanz



+ Chancen

+ Erhalt Platanenreihe + Unterpflanzung

+ mittige Grünfläche unter Platanen

+ Baumschutz-/Wurzelschutzzonen eingehalten

+ ganzjährige, multifunktionale Veranstaltungsfläche
(z.B. Määs, Strassentheater/Wanderzirkusse, Genuss-/Streetfood-Events, Velo-, Floh- oder Weihnachtsmärkte, Kunst-/Kultur-Events)

- Risiken

- Geringes Grünflächenpotential / befestigte Fläche > 3'400 m2

- kaum Platz für neue Bäume/Neupflanzungen

- Initiative nicht umgesetzt / politisches Risiko

- Begehrlichkeiten während Baustelle DBL

- langfristige Perspektive fehlt

■ Akzeptanz zentraler Anspruchsgruppen

Ausgezeichnet ++ Hoch + Neutral o Niedrig - Keine --

Initiant/innen	--
IG Luzerner Herbstmesse und Märkte	++
Quartiervertretung QV Tribschen/Langensand	-

Variante 02 - Platz Süd

mögliches Flächenlayout mit Materialisierung



Perimeter Gesamt — **16‘500 m2**
(Inseliquai 6‘000 m2+ Inseli 10‘500 m2)

Gewässerraum / Uferschutzzone
(genaue Bestimmungen siehe Seite 25)

Versiegelte Fläche — **5‘400 m2**
(Asphalt Strasse)

Befestigte Fläche — **2‘400 m2**
(Schotter, Naturstein, Verbundstein)

Unversiegelte Fläche — **2‘900 m2**
(Kiesbelag, Plattenbelag, Rasen)

Grünfläche — **5‘200 m2**
(Wiesen, Stauden, Sträucher, Rasen)

Spielplatz — **600 m2**

Buvette

Anmerkung:
Standort Toilettenhaus/Skulpturen/Brunnen/Treppen/Mauern etc. sind später im Wettbewerb zu definieren

NEU
+ 1'300 m2

- 1'000 m2
Befestigte Fläche

Variante 02 - Platz Süd

mögliches Määs-Layout



	Perimeter Gesamt (Inseliquai 6'000 m2+ Inseli 10'500 m2)	**16'500 m2**
	Befestigte Fläche (Schotter, Naturstein, Verbundstein)	**2'400 m2**
	Unversiegelte Fläche (Kiesbelag, Plattenbelag, Rasen)	**2'900 m2**
	Määs Insgesamt ca.	**7'700 m2**
	Warenmesse, kleine Aufsteller	2'200 m2
12 T +	Lunapark, grosse Aufsteller	ca. 3 - 4



Mögliche Verdichtungen Lunapark

Variante 02 - Platz Süd

Chancen - Risiken - Akzeptanz



+ Chancen

+ Erhalt Platanenreihe + Unterpflanzung
+ mittige Grünfläche unter Platanen
+ Baumschutz-/Wurzelschutzzonen eingehalten
+ Neupflanzungen Bäume möglich
+ Befestigte Fläche durch Buvettes/kleiner Veranstaltungen bespielbar

- Risiken

- Weniger Platz für Määs auf Inseli (- 1'000 m2)
- Überschneidung Määs - Grünfläche
- Wendebereich/Ausfahrt Mäasaufsteller

■ Akzeptanz zentraler Anspruchsgruppen

Ausgezeichnet ++ Hoch + Neutral o Niedrig - Keine --

Initiant/innen	o
IG Luzerner Herbstmesse und Märkte	+
Quartiervertretung QV Tribschen/Langensand	+

Variante 05 - Grünes Inseli

mögliches Flächenlayout mit Materialisierung



Perimeter Gesamt — **16‘500 m2**
(Inseliquai 6‘000 m2+ Inseli 10‘500 m2)

Gewässerraum / Uferschutzzone
(genaue Bestimmungen siehe Seite 25)

Versiegelte Fläche — **5‘400 m2**
(Asphalt Strasse)

Befestigte Fläche — **0 m2**
(Schotter, Naturstein, Verbundstein)

Unversiegelte Fläche — **5‘300 m2**
(Kiesbelag, Plattenbelag, Rasen)

Grünfläche — **5‘200 m2**
(Wiesen, Stauden, Sträucher, Rasen)

Spielplatz — **600 m2**

Buvette

Anmerkung:
Standort Toilettenhaus/Skulpturen/Brunnen/Treppen/Mauern etc. sind später im Wettbewerb zu definieren

NEU
+ 3'500m2

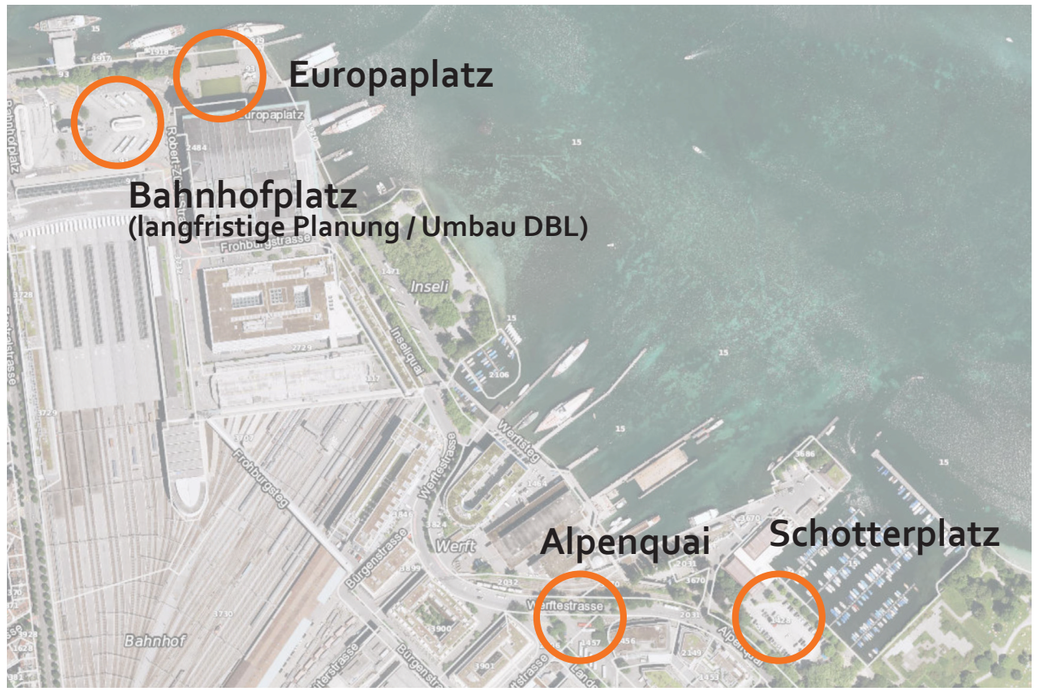
- 3'400 m2
Befestigte Fläche

Variante 05 - Grünes Inseli

mögliches Määs-Layout



	Perimeter Gesamt (Inseliquai 6'000 m2+ Inseli 10'500 m2)	**16'500 m2**
	Befestigte Fläche (Schotter, Naturstein, Verbundstein)	**0 m2**
	Unversiegelte Fläche (Kiesbelag, Plattenbelag, Rasen)	**5'300 m2**
	Määs Insgesamt ca.	**7'700 m2**
	Warenmesse, kleine Aufsteller	3'400 m2
12 T +	Lunapark, grosse Aufsteller	nicht möglich



Mögliche Verdichtungen und Alternativstandorte Lunapark

Variante 05 - Grünes Inseli

Chancen - Risiken - Akzeptanz



+ Chancen

+ Erhalt Platanenreihe + Unterpflanzung
+ mittige Grünfläche unter Platanen
+ Baumschutz-/Wurzelschutzzonen eingehalten
+ Neupflanzungen Bäume möglich
+ grosse unversiegelte Fläche
+ Ökologie / Aufwertung Stadtklima

- Risiken

- starke Einschränkung Määs / Veranstaltungen
- Erfolg Määs bedingt Durchmischung Lunaprak / Warenmääs

■ Akzeptanz zentraler Anspruchsgruppen

Ausgezeichnet ++ Hoch + Neutral o Niedrig - Keine --

Initiant/innen	++
IG Luzerner Herbstmesse und Märkte	--
Quartiervertretung QV Tribschen/Langensand	+

06 Grobkostenschätzung

b+p baurealisation ag / Basler&Hofmann AG, November 2021

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde eine Grobkostenschätzung (+/- 30%) nach eBKP H erstellt.

		(gerundet in CHF)
A	Grundstück	- CHF
B	Vorbereitung	870'000 CHF
C - G	Bauwerkskosten	350'000 CHF
I	Umgebung	4'150'000 CHF
J	Ausstattung Gebäude	60'000 CHF
V	Projektierungskosten *(exkl. Wettbewerb)*	1'650'000 CHF
W	Nebenkosten	100'000 CHF
Y	Reserve 5%	360'000 CHF
Z	MWST	580'000 CHF
	Anlagekosten A - Z	**8'120'000 CHF**

07 Nachweis Machbarkeit

Mit der Machbarkeitsstudie konnten die Anforderungen an die Nutzung und Gestaltung des Inseli und des Inseliquais präzisiert werden. Zielkonflikte und Konsequenzen wurden aufgezeigt und mögliche Lösungsvarianten erarbeitet sowie deren Akzeptanz, Vor- und Nachteile diskutiert und dargestellt.

- Die wesentlichen verkehrlichen Anforderungen können mit Abstrichen auf dem Inseliquai ausserhalb der Grünzone abgewickelt werden.
- Die bestehende Platanenreihe kann je nach Verkehrslösung, ganz oder zu einem grossen Teil erhalten werden.
- Die notwendigen Massnahmen zum Schutz des wertvollen Baumbestands können umgesetzt werden.
- Unterschiedliche Lösungsvarianten sind mit mehr oder weniger Veranstaltungsfläche bzw. weniger oder mehr Grünfläche denkbar.
- In der Variante mit einer grossen multifunktionalen Platzfläche, wo z.B. auch eine Anzahl schwerer Fahrgeschäfte der Määs platziert werden können, beträgt die Erweiterung der Grünfläche rund 300m2. In der Variante ohne multifunktionale Platzfläche, wo die Fahrgeschäfte der Määs an andere Standorte (Europaplatz, Bahnhofplatz etc.) verlagert werden müssten, wird die Grünfläche um rund 3'400 m2 vergrössert.
- Marktbuden und Restauration können temporär während der Määs in allen Varianten auf dem Inseli untergebracht werden. Ebenso ein vergrösserter Spielbereich sowie zwei Buvettes.
- Bei der Ausstattung und insbesondere der Platzierung von Anlagen ist der Gewässerabstand zu berücksichtigen.
- Die Kleingebäude können ersetzt werden, an der Anzahl Toiletten ist festzuhalten.
- Die Veloabstellplätze sind an geeigneter Stelle auf dem Inseli anzuordnen und im nächsten Planungsprozess zu lösen.

Nachweis Machbarkeit

Verkehr

- **Aufhebung Carparkplatz**
- **Carhaltekante auf Inseliquai**
  (Änderungen Verkehrssituation)
- **Veloverbindung nicht in Grünzone**
- **Ausbau Velohauptroute**
  (getrennt in beide Richtungen - Konflikt-vermeidung Frohburgstrasse/seitlicher Carhalt)
- **Entflechtung Fuss- und Veloverkehr**
  (keine zwingende Begegnungszone da kaum flächiges Queren wegen Carhaltekante)

- **Zwei Verkehrsvarianten auf Inseliquai**
  - Variante "Nord-Süd Einbahnsystem"
  - Varinante "Bestand optimiert"
  (In der MBS nicht abschliessend überprüft und im nächsten Planungsprozess zu lösen)

Stadtklima/Biodiversität

- **Erhalt Platanenreihe Inseliquai**
  (Ausnahme Verkehrsvariante Bestand optimiert: Wegfall 3 Bäume an Haltekante)
- **Platanenreihe Inseliquai entsiegeln**
- **Zusammenschluss der Wurzelbereiche**
- **vegetative Unterpflanzung der Kronenbereiche**
- **Pflichtgrünfläche auf dem Inseli**
- **Hitzeminderung, Siedlungsklimaaspekte**
  (Erhöhung der Grünflächen / Entsiegelung der befestigten Flächen / durchlässigen Flächen)
- **Neupflanzungen / Erhalt Baumbestand**
- **Trennung zwischen Naherholungsraum** (Inseli) **und Erschliessungsfunktionen** (Inseliquai)

Uferbereich / Bootsanleger

- **Bepflanzung der Uferzone**
  (In der MBS nicht abschliessend überprüft und im nächsten Planungsprozess zu lösen)
- **Erhalt des äussersten Bootsstegs für Sharing-Angebot**
  (gemäss Absichten im Entwicklungskonzept linkes Seeufer)
- **Aufhebung der restlichen Stege im südlichen Bereich**
- **Taxibootsstege bleiben erhalten**

Sicherheit

- **Definition der genauen Sicherheitskorridore für Blaulichtorganisationen**
  (In der MBS nicht abschliessend überprüft und im nächsten Planungsprozess zu lösen)
- **Die Seezugangsleitung ist zu beachten**
  (10m Korridor)

Määs

- **Reduzierung der Aufstellflächen für Lunapark unausweichlich**
- **mögliche Verdichtungen Lunaparks in Bereichen Bahnhofplatz, Europaplatz**
  (In der MBS nicht abschliessend überprüft und im nächsten Planungsprozess zu lösen)
- **mögliche Ausweichorte im Bereich Schotterplatz Alpenquai oder Carparkplatz Landenbergstrasse**
  (In der MBS nicht abschliessend überprüft und im nächsten Planungsprozess zu lösen)

Bestand / Denkmalpflege

- **Individuelle Anordnung von Skulpturen und Brunnen**
  (In der MBS nicht abschliessend überprüft und im nächsten Planungsprozess zu lösen)
- **Einbezug der Kommission Kunst im öffentlichen Raum**
  (im nächsten Planungsprozess zu gewährleisten)
- **Unterhaltsbauten sind an geeigneter Stelle auf dem Inseli anzuordnen**
  (In der MBS nicht abschliessend überprüft und im nächsten Planungsprozess zu lösen)
- **Veloabstellplätze an geeigneter Stelle auf dem Inseli**
  (In der MBS nicht abschliessend überprüft und im nächsten Planungsprozess zu lösen)
- **Buvetten sind eigenständig und saisonal**
  (In der MBS nicht abschliessend überprüft und im nächsten Planungsprozess zu lösen)

08 Erkenntnisse

- Aus der Machbarkeitsstudie gehen drei Flächenlayouts hervor, die grundsätzlich realisierbar sind. Es können jedoch nicht alle Anforderungen gleichzeitig eingehalten werden. Damit konnte der gemeinsame Nachweis der Realisierbarkeit der zentralen Themen 'Aufwertung als grüner Erholungsort', 'Baumerhalt', 'Verbleib der Mäas' und 'Anordnung von bis zu sechs Caranhaltekanten' auf dem Inseli-Perimeter für einen anschliessenden Projektwettbewerb nicht erbracht werden.
- Es hat sich gezeigt, dass sich Freiraumnutzung, Baumerhalt und die Ansprüche der Mäas in der Flächennutzung überlagern lassen. Es ist aber auch klargeworden, dass die Reduzierung der Aufstellflächen für den Lunapark dafür zwingend ist.
- Die drei Flächenlayouts bringen je nach Interesse und Standpunkt verschiedene Chancen und Risiken mit sich. Eine für alle Anforderungen klare Bestlösung, die die vollumfängliche Akzeptanz aller beteiligten Anspruchsgruppen geniesst, gibt es nicht. Trotz grosser Kompromissbereitschaft aller bleiben Interessenskonflikte bestehen.
- Die Auslagerung der Caranhaltekanten und der Veloroute lassen sich im Strassenraumprofil des Inseliquai lösen. Im Bereich Inseliquai können für sämtliche Verkehrsteilnehmende mit Abstrichen genügend Flächen zur Verfügung gestellt werden.
- Das Programm und die Anforderungen an einen allfällig folgenden Wettbewerb konnten aufgrund von breiten und konstruktiven Diskussionen verifiziert und geschärft werden.
- Es hat sich gezeigt, dass unabhängig vom Variantenentscheid ein gestalterischer Spielraum für einen Wettbewerb ausreichend vorhanden ist. Der Perimeter für den Projektwettbewerb soll das Inseli (Grünzone) umfassen.

- Aufgrund von Vertiefungsstudien zum Zustand der bestehenden Bäume konnten Erkenntnisse gewonnen werden, mit welchen baulichen Massnahmen und Nutzungsverlagerungen die Vitalität der Bäume verbessert werden kann. Abhängigkeiten wurden erkannt, und daraus die Layouts entwickelt. Beispielsweise müssen die Flächen zwischen den Platanen für deren Erhalt entsiegelt werden oder bei einer Anordnung der Haltekanten im Bereich der Platanen müssen diese weichen.
- Es hat sich bestätigt, dass sowohl stadtklimatisch, räumlich-atmosphärisch als auch ökologisch der Erhalt der bestehenden Bäume sinnvoll ist, unabhängig von ihrem Schutzstatus.

Anhang

- Fragenkatalog

Fragenkatalog

MBS Neugestaltung Inseli

Beantwortung erfolgt in der Machbarkeitsstudie und den Workshops

08.10.2021

Nr.	Thema	Fragen	Antwort	Verantwortlich
1	Stadtklima/Biodiversität	Welche konkreten Möglichkeiten bestehen, um das Inseli so zu gestalten, dass sowohl seine Funktion als Naherholungsraum, die Biodiversität und das Stadtklima sowie als wichtige Fuss- und Veloverbindung gestärkt werden können?	- Erhöhung der Grünflächen / Entsiegelung der befestigten Flächen / durchlässigen Flächen - Neupflanzungen / Erhalt Baumbestand - Veloverbindung gemäss rechtlichen Rahmenbedingungen (Grünzone 01: Parkanlagen, Spielplätze, nutzungsbezogene Infrastrukturbauten) nicht in Grünzone möglich - Trennung zwischen Naherholungsraum (Inseli) und Erschliessungsfunktionen (Inseliquai)	
2	Verkehr	Wie kann die Velosicherheit im Gebiet des Inselis erhöht werden? Wo sind Entflechtungen zwischen Fuss- und Veloverkehr sinnvoll?	- Veloverbindung gemäss rechtlichen Rahmenbedingungen (Grünzone 01: Parkanlagen, Spielplätze, nutzungsbezogene Infrastrukturbauten) nicht in Grünzone möglich - Ausbau der Velohauptroute zur Konfliktvermeidung (insbesondere im Bereich der Caranhaltekanten) - Konsequente Entflechtung der Fuss- und Veloverbindung im Bereich Inseliquai nötig und möglich	
3	Stadtklima/Biodiversität	Welche Massnahmen sind für eine gesteigerte Biodiversität entlang dem Ufer notwendig?	Aufschüttung Uferzone, Bepflanzung - > im nächsten Planungsprozess zu lösen	
4	Stadtklima/Biodiversität	Welche ortsspezifischen Massnahmen sind für ein gutes Stadtklima notwendig?	- Hitzeminderung, Siedlungsklimaaspekte (Bepflanzungen, Beläge, Schatten und Sonnenbereiche, Wasser etc.)	
5	Sicherheit	Wie kann die öffentliche Sicherheit am Seeufer gesteigert werden?	kein Badebetrieb / im nächsten Planungsprozess zu lösen	
6	Määs	Wie kann den Bedürfnissen der Määs im Raum Inseli und Umgebung Rechnung getragen werden? Welche Anordnungen eignen sich? Wie müssen/können die Nutzung und Gestaltung der vorgeschlagenen Räume auf diese bedeutende temoräre Nutzung reagieren?	- Reduzierung der Aufstellflächen für den Lunapark zwingend - mögliche Verdichtungen des Lunaparks in den Bereichen Bahnhofplatz, Europaplatz - mögliche Ausweichorte im Bereich Schotterplatz Alpenquai oder Carparkplatz Landenbergstrasse	
7	Verkehr	Wie korrespondiert der Wartebereich bei den länglich angeordneten Caranhaltekanten mit den überlagernden Freiraumnutzungen, bzw. wie werden genügend Aufenthalts- und Durchgangsflächen generiert für die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden?	- Im Bereich Inseliquai können für sämtliche Verkehrsteilnehmende genügend Flächen zur Verfügung gestellt werden. - Die Bereiche zwischen den Platanen müssen für deren Erhalt entsiegelt werden. - Bei einer Anordnung der Haltekanten im Bereich der Platanen müssen diese weichen.	

Fragenkatalog

MBS Neugestaltung Inseli

Beantwortung erfolgt in der Machbarkeitsstudie und den Workshops

08.10.2021

Nr.	Thema	Fragen	Antwort	Verantwortlich
8	Uferbereich	Wie kann die Aufenthaltsqualität am Wasser unter Beachtung der Uferschutzzonen verbessert werden?	Aufschüttung Uferzone, Bepflanzung - > im nächsten Planungsprozess zu lösen sieh Punkt 3	
9	Verkehr	Welche Vorteile bringt eine Begegnungszone Mischverkehr im Bereich Inseli gegenüber dem heutigen Tempo 30-Regime?	- Eine Mischverkehrszone wird in der Variante "Bestand optimiert" auf einem kurzen Teilstück angedacht - Da sich im Bereich Inseliquai auch die Caranhaltekanten befinden, wird ein flächiges Queren verunmöglicht. Eine Begegnungszone ist somit für die zukünftige Gestaltung nicht zwingend.	
10	Verkehr	Wie kann die geplante Velohauptroute beim Inseliquai durchgeführt werden mit entsprechender Ausgestaltung der Fahrbahnen (je 2,5 Meter oder in beide Richtungen kombiniert 4 Meter)?	Die Velohauptroute muss getrennt in beiden Richtungen geführt werden (Zwei-Richtungs-Radweg oder je Ein-Richtungs-Radstreifen) um einen Konflikt mit dem seitlichen Carhalt und am Übergang Frohburgstrasse zu verhindern.	
11	Verkehr	Welche Voraussetzungen müssen gegeben sein, damit die Caranhaltekanten im Bereich der Fohrburgstrasse angeordnet werden können? Gibt dieses Layout keine neue Nutzungskonflikte im Sinne der Problemverlagerung?	- Vorgeschlagen werden zwei verschiedene Verkehrssysteme, wo alle Bedürfnisse auf dem Inseliquai abgewickelt werden. Variante "Nord-Süd Einbahnsystem" und Variante "Bestand optimiert". In beiden Varianten überwiegen die Chancen den Risiken. '- Ein "Ausweichen" mit den Caranhaltekanten auf die Frohburgstrasse ist somit nicht notwendig und auch nicht zielführend, da neue Konflikte entstehen (z.B. Anlieferung KKL/Post/Uni)	
12	Stadtklima/Biodiversität	Was sind die Konsequenzen der neuen Erkenntnisse zur Bodenbeschaffenheit im Wurzelbereich der bestehenden Bäume?	- Es wurden Baumwurzelsondierungen an vier Standorten vorgenommen. Ergebnis der Untersuchung ist eine Aufhebung der verdichteten Baumscheiben, ein unterirdischer Zusammenschluss der Wurzelbereiche und eine vegetative Unterpflanzung der Kronenbereiche.	
13	Stadtklima/Biodiversität	Können durch einzelne Fällungen und Ersatzpflanzungen an veränderter Lage Zielkonflikte wesentlich entschärft werden?	- Nein. - Dies führt zu keiner räumlichen Akzeptanz oder Mehrwert. Lediglich für eine optimierte Verkehrslösung, könnten zwei Bäume für den Bereich der Carhaltekante gefällt werden. Diese müssten an andere Stelle auf dem Inseli ersetzt werden.	

Fragenkatalog

MBS Neugestaltung Inseli

Beantwortung erfolgt in der Machbarkeitsstudie und den Workshops

08.10.2021

Nr.	Thema	Fragen	Antwort	Verantwortlich
14	Bestand	Was sind die Vor- und Nachteile des Erhalts oder Ersatzes der bestehenden WC-Anlagen?	- Die heutige WC Anlage weist keinen architektonisch erhaltenswerten Mehrwert auf. Somit könnten in einem kleinen Neubau die fehlenden Lagerflächen der Buvetten und ein Putzraum ergänzt werden. - Das alte Toilettenhaus wird heute als Lagerfläche genutzt und könnte ein neues Parkfolie mit neuer Funktion erhalten bleiben.	
15	Uferbereich	Was ist der mögliche Spielraum für die Gestaltung der Uferlinie? Was kann, soll oder darf nicht verändert werden?	Aufschüttung Uferzone, Bepflanzung - > im nächsten Planungsprozess zu lösen sieh Punkt 3	
16	Raumprogramm	Ist die Überdachung der Velo/Mofaabstellplätze notwendig (kurzfristige Nutzung)? Wenn ja welcher Anteil?	- Wurde in der MBS nicht abschliessend definiert. - Die Veloabstellplätze sind an geeigneter Stelle auf dem Inseli anzuordnen - Im nächsten Planungsprozess zu lösen	
17	Raumprogramm	Konkrete Angaben zu Splittsilo/Entsorgung (Dimensionen, Typ z.B. von Blumer Lehmann)?	- Wurde in der MBS nicht abschliessend definiert. - Die Unterhaltsbauten sind an geeigneter Stelle auf dem Inseli anzuordnen - Im nächsten Planungsprozess zu lösen	
18	Raumprogramm	Buvette/Toilette betrieblich zusammen oder getrennt?	- Buvetten sind eigenständig und werden saisonal aufgestellt. - Wurde in der MBS icht abschliessend definiert. - Im nächsten Planungsprozess zu lösen	
19	Raumprogramm	Buvetten: Was ist zwingend notwendig (Wasser-, Stromanschluss, usw.)?	- Anschlüsse ans Werkleitungssystem / Aufenthaltsflächen für Bestuhlung etc.	
20	Sicherheit	Was sind die Anforderungen an den Sicherheitskorridor (Feuerwehr, Blaulichtorganisationen)?	- Wurde in der MBS nicht abschliessend definiert, da das genaue Wegnetz in Bezug auf die zentralen Themen (Caranhaltekanten, Määs und Baumbestand) keine/geringe Auswirkungen hat. - Im nächsten Planungsprozess zu lösen	
21	Sicherheit	Gibt es kritische Objektschutzmassnahmen in Bezug auf die Naturgefahren (Bestand und Neubau)? Darf im Gefahren-Gebotsbereich (blau) gebaut werden? Dürfen Untergeschosse gebaut werden?	- Die Seezugangsleitung ist zu beachten (10m Korridor)	

Fragenkatalog

MBS Neugestaltung Inseli

Beantwortung erfolgt in der Machbarkeitsstudie und den Workshops

08.10.2021

Nr.	Thema	Fragen	Antwort	Verantwortlich
22	Denkmalpflege	Was sind die Rahmenbedingungen im Umgang mit den 3 Skulpturen und dem Brunnen?	- Die Skulpturen und der Brunnen können individuell wieder auf dem Inseli angeordnet werden - Einbezug der Kommission Kunst im öffentlichen Raum - Im nächsten Planungsprozess zu lösen	
23	Uferbereich, Bootsanlegestellen	Was sind die Rahmenbedingungen im Umgang mit den Bootsstegen (Objektstrategie Erhalt, Ersatz, Abbruch)?	- Erhalt des äussersten Bootsstegs für ein Sharing-Angebot (gemäss Absichten im Entwicklungskonzept linkes Seeufer) im südlichen Bereich des Inselis, Aufhebung der restlichen Stege im südlichen Bereich. - Taxibootsstege im Norden bleiben erhalten.	

