freiraumarchitektur

Testplanung linkes Seeufer Luzern

Erläuterungsbericht | 02. Juli 2020

Auftraggeber	Stadt Luzern Baudirektion Dienstabteilung Stadtplanung Hirschengraben 17 6002 Luzern
Verfasser	freiraumarchitektur gmbh Alpenquai 4 CH-6005 Luzern info@freiraumarchitektur.ch T +41 41 220 06 16 www.freiraumarchitektur.ch Markus Bieri, Dipl. Landschaftsarchitekt HTL BSLA SIA Joëlle Hofer, Landschaftsarchitektin BSLA Roman Lüssi, Landschaftsarchitekt BSLA Urban Equipe Erismannstrasse. 31 equipe@urban-equipe.ch CH-8004 Zürich www.urban-equipe.ch Sabeth Tödtli, Architektin BSc ETH, Urbanistin MA S2L GmbH Landschaftsarchitekten BSLA SIA Flurstrasse 56 info@S2L.ch CH-8048 Zürich www.s2l.ch Daia Stutz, Landschaftsarchitekt BSLA SIA, MLAUD Harvard GSD Jan Stadelmann, Landschaftsarchitekt BSLA SIA, MSc. Urbanistik Ernst Niklaus Fausch Partner AG Feldstrasse 133 info@enf.ch 8004 Zürich www.enf.ch Erich Niklaus, Dipl. Architekt ETH SIA Dorothea Rana, Dipl. Ing. Architektin TU Stadtplanung WAM Planer und Ingenieure AG Florastrasse 2 wam-so@wam-ing.ch 4502 Solothurn www.wam-ing.ch Reto Affolter, Dipl. Geograf UZH
Referenz	909 UFERSÜD
Beilagen	909_200702_TP linkes Seeufer_Anhang zu Erläuterungsbericht
Letzte Änderung	02.07.2020 / jh

Inhalt

1. Kontext **5**

1.1. Ausgangslage 5

1.2. Grundlagen 5

1.3. Auftrag und Zielsetzung 5

1.4. Rahmenbedingungen und Perimeter 6

1.5. Verfahrensablauf und Ergebnis 6

2. Ortsverständnis und Lesearten **8**

2.1. Zusammenfassung 8

2.2. Frei- und Grünräume 10

2.3. Städtebauliche Strukturen und Nutzungen 10

2.4. Erschliessung & Verkehr 11

2.5. Sozialräumliche Aspekte 12

3. Gesamtkonzept **13**

3.1. Gesamtkonzept 13

Hafenquai 14

Park am See - Ufschöttipark 14

Tribschennetz (Grid) 15

Segelhafen 15

Tribschenhornpark 15

Tribschenboulevard 15

3.2. Schlüsselbereiche und Vertiefungsgebiete 16

Grün anstatt grau - blechfreies Inseli 16

Aktives und aktiviertes Hafenareal 17

Der Park am See 20

Schattenachsen und Luftkorridore als Freiräume fürs Quartier 20

Alpenquai - die Schnittstelle zwischen Quartier und See 21

3.3. Laufen, rollen, fahren - Verkehrssituation linkes Seeufer 22

Laufen und Rollen 22

Fahren und Parkieren 23

Gemeinsames öffentliches Fahren 24

3.4. Gewässerschutz, Biodiversität, Stadtklima 25

3.5. Starke Freiraumvision, unabhängige Entwicklung 29

1. Kontext

1.1. Ausgangslage

Das linke Seeufer ist einer der bedeutendsten Naherholungsräume der Stadt und Agglomeration Luzern und geniesst in der Bevölkerung einen hohen Stellenwert. Im Gegensatz zum rechten Seeufer, wo sich primär Hotels, Museen und touristische Nutzungen konzentrieren, ist das linke Seeufer geprägt von einem umfangreichen Nebeneinander von Wohnen, Industrie, Arbeiten, Freizeit und Natur. Die Ansprüche der unterschiedlichen Nutzer*innen sind vielfältig und gross. Besonders zeichnet sich das linke Seeufer durch die zahlreichen seebezogene Nutzungen aus.

1.2. Grundlagen

Als Grundlage für die Testplanung linkes Seeufer diente eine von der Stadt Luzern erstellt Lagebeurteilung (*vgl. Testplanung linkes Seeufer - Lagebeurteilung 2019, Datum 30.09.2019*) mit den relevanten Planungen und Projekte am linken Seeufer und den Schlüsselerkenntnissen aus der Informationsveranstaltung und dem Workshop zur Testplanung „Linkes Seeufer und Gebiet Tribschen" vom 27. November 2018. Ein Bericht zum Thema Nutzeransprüche der Kinder wurde von der Quartierarbeit erarbeitet (*vgl. Analysebericht „Quartierspionage Linkes Seeufer, Mai 2019*). Zum Thema Verkehr wurde im Auftrag der Stadt Luzern eine Erschliessungsstudie erarbeitet (*vgl. Erschliessungsstudie linkes Seeufer und Gebiet Tribschen, 26.09.2019*). Unterschiedliche Unterlagen zum Projekt Durchgangsbahnhof Luzern dienten ebenfalls als Grundlage für die Testplanung (*vgl. Bericht zu potenziellen Entwicklungsflächen im Bahnhof Luzern, Januar 2015, Busterminal Luzern, 21. Dezember 2019 und Schlussbericht ESP Bahnhof Luzern, Juni 2013*).

1.3. Auftrag und Zielsetzung

Mit der Testplanung linkes Seeufer hat sich die Stadt Luzern das Ziel gesetzt, das linke Seeufer in seiner Gesamtheit zu betrachten und die unterschiedlichen Qualitäten vor Ort zu definieren. Für das Verfahren wurden 3 unterschiedliche Teams ausgewählt, die den Perimeter unter Berücksichtigung der vorgegebenen inhaltlichen Ziele und Leitfragen (*vgl. Programm - Testplanung linkes Seeufer, Kapitel 2.3 Inhaltliche Ziele und Kapitel, 30. September 2019*) bearbeiten und mit konkreten Fragestellungen (*vgl. Programm - Testplanung linkes Seeufer, Kapitel 2.4 Fragestellungen, 30. September 2019*) teilweise unterschiedliche Themen bearbeiten. Innerhalb der Testplanung wurden zwei Vertiefungsgebiete definiert (Inseli und technischer Sporn), wo unter Einbezug der unterschiedlichen Nutzungen und Ansprüche klare gestalterische Lösungen aufgezeigt werden sollen. Mit der Testplanung soll der erste Schritt zu einem gesamtheitlichen und langfristigen Entwicklungskonzept für das linke Seeufer gemacht werden.

1.4. Rahmenbedingungen und Perimeter

Der Bearbeitungsperimeter umfasst das linke Seeufer vom Europaplatz über den Inseliquai und Alpenquai mit dem Betonwerk der SEEKAG, dem Campus der Kantonsschule Alpenquai und bis zum Segelboothafen am Tribschenhorn.

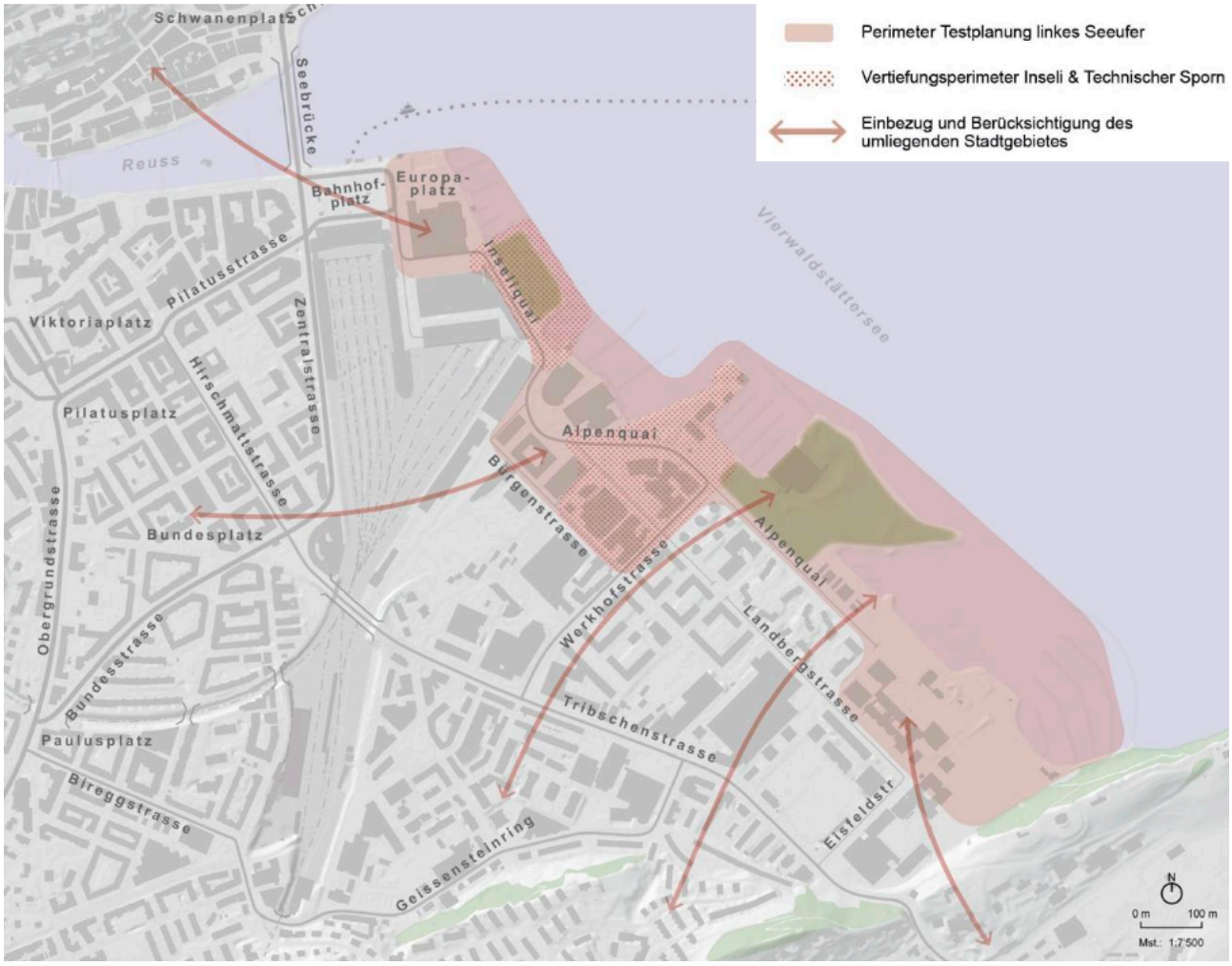

Abb.: Bearbeitungsperimeter Testplanung inkl.Vertiefungsgebiete Programm Testplanung linkes Seeufer, 30. September 2019

1.5. Verfahrensablauf und Ergebnis

Die Testplanung wurde als einstufige Testplanung im selektiven Verfahren durchgeführt. Das Verfahren beinhaltete eine Startveranstaltung, zwei Zwischenbesprechungen sowie eine Schlussbesprechung. Bei den Zwischenbesprechungen wurden jeweils die Strategien und Entwicklungsansätze in einem gemeinsamen Dialog zwischen Auftraggeber, dem Beurteilungsgremium und den Bearbeitungsteams präsentiert, diskutiert und die weiteren Bearbeitungsschritte durch den Auftraggeber formuliert. Die wichtigsten Ergebnisse werden am Schluss auf Plänen dargestellt und die wichtigsten Erkenntnisse in einem Erläuterungsbericht und anhand von vorgegebenen

themenspezifischen Fragestellungen seitens Auftraggeber festgehalten und beantwortet.

2. Ortsverständnis und Lesearten

2.1. Zusammenfassung

Das linke Seeufer ist historisch geprägt durch viele Veränderungen und Eingriffe, primär gesteuert durch die wasserbezogenen Verkehrsinfrastrukturen. Der Wandel ist fester Bestandteil seiner Identität. Das linke Seeufer bildet keine klare Uferlinie, sondern besitzt eine dynamische Uferzone. Linien verschiedener Entwicklungsstadien überlagern sich: ursprünglich ein Moor, dann eine stringente Uferlinie, heute bewegt, aufgebrochen und geschüttet mit zahlreichen Vor- und Rücksprüngen. Durch die bewegte Uferlinien bestehen viele verschiedene Blickbezüge und eine vielschichtige Wahrnehmung von Stadt und See. Die dynamische Uferzone bildet grosses Potenzial für die grossräumliche Betrachtung bis in die Quartierschicht der Stadt.

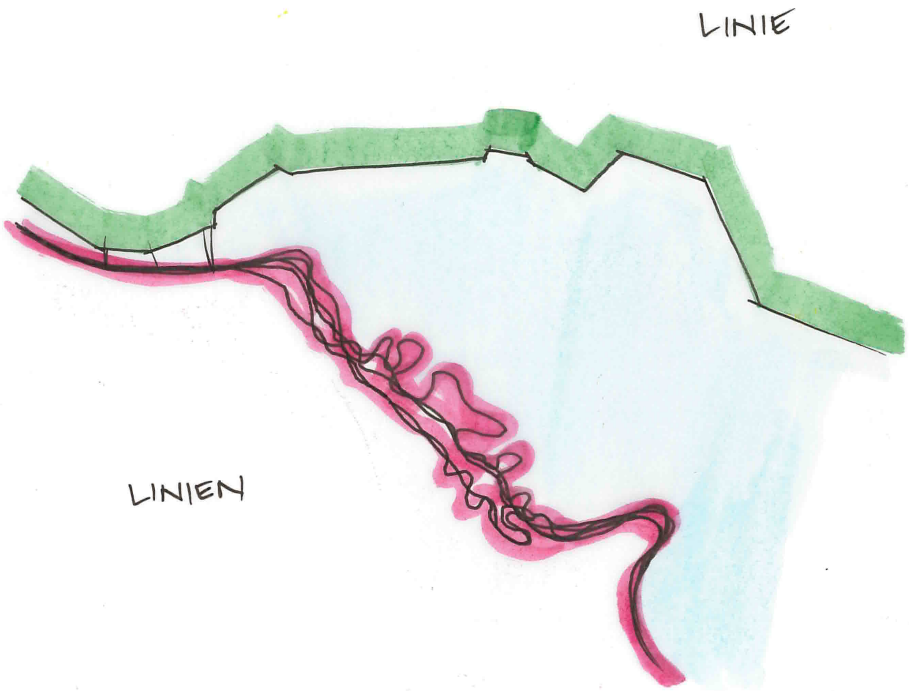

Abb.: Ufer des Wandels

Das linke Seeufer ist ein Ufer aus Sequenzen: Kein einheitlicher Raum, sondern eine Abfolge von vielen verschiedenen Orten mit eigener Identität und diversen Nutzungen und Funktionen. Sie bilden ein Sammelsurium unterschiedlichster Typologien: Historische Quaianlage, Infrastrukturplätze, Vorplatz und Schiffanlegestege, ein historisches Pärkchen, ein Steg, ein Parkplatz, ein Stadtpark, eine Schulanlage, ein historischer Park, ein Stück Kulturlandschaft, eine Badi. Die Qualität des linken Seeufers ist die Vielfalt an Orten, Stimmungen, Menschen und Möglichkeiten – eine programmatische Vielfalt mit hoher Intensität und Diversität der Nutzungen und der Ufschötti als einzig grosser innerstädtischer Park und wohl urbanster Raum in Luzern.

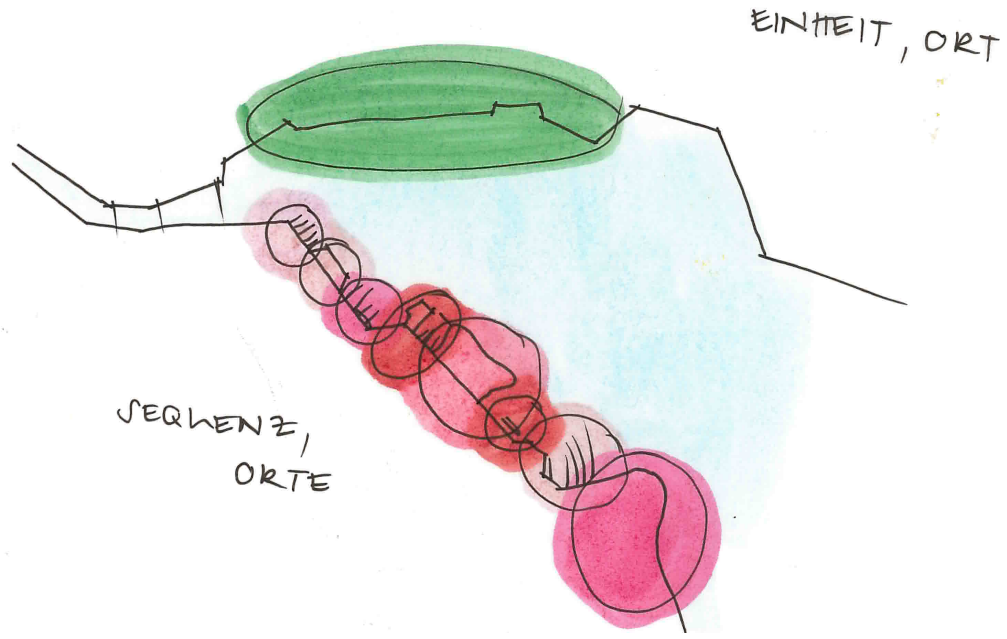

Abb.: Ufer der Sequenzen

Das linke Seeufer ist das aktive Infrastrukturufer der Seestadt Luzern mit sehr direktem Bezug zum Wasser: hier wird gearbeitet, produziert, verladen, Wassersport betrieben, verweilt, in See gestochen und gebadet. Es ist das Ufer der Stadtbevölkerung mit vielen lokale Geschichten und individuellen Erinnerungen, mit dem Inseli, einem der emotionalen Hotspots des öffentlichen Lebens in Luzern. Es ist das Ufer für viele unterschiedliche Nutzer*innen und deren Bedürfnisse für Aktivitäten mit viel Raum für Dynamik und Platz für Aneignung.

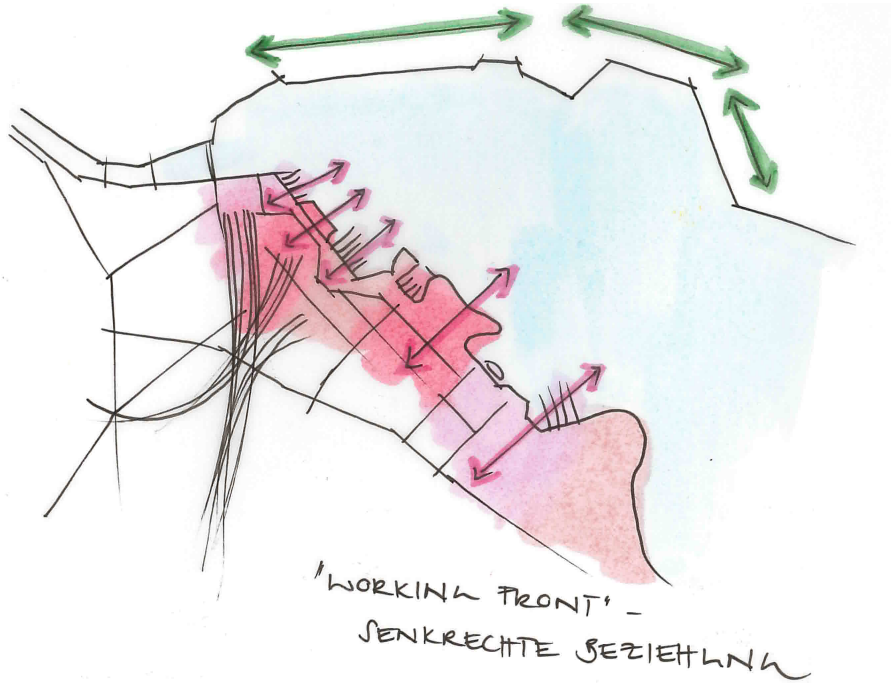

Abb.: Ufer der Aktivitäten

2.2. Frei- und Grünräume

Das linke Seeufer zeichnet sich durch einen hohen Grünraumanteil aus. Mit der Ufschötti als einer der wichtigsten städtischen Freiräume an zentraler Lage, dem Inseli und den Hafenanlagen sind unterschiedliche Freiräume entlang dem linken Seeufer vorhanden. Dennoch ist der öffentliche Zugang zum Wasser in grossen Bereichen aufgrund von industrieller Nutzung eingeschränkt oder fehlt komplett.

- Eigenheit und Vielfalt des Ortes lässt sehr viel zu
- Hochwertige Grün- und Freiraumstrukturen vorhanden
- Grünräume befinden sich konzentriert entlang vom Seeufer oder zukünftig parallel zum Gleisfeld (Quartier Rösslimatt)
- Die Orientierung zwischen den Freiräumen entlang des Seeufers ist schwierig
- Europaplatz, Werft, und Campus Kantonsschule Alpenquai sind die mit dem Stadtgefüge verknüpften Orte am See
- Ufschötti als urbanster Raum in Luzern
- Uferlinie mit grossem Potential (aufgrund langer Abwicklung gegenüber der effektiven Luftlinie), jedoch wenig Zugänglichkeit des Ufers mit öffentlichem Charakter
- Stadtstrukturell: heutige Stadtkante ist alte Uferkante: die Uferlinie hat sich über die Jahre stark verändert
- Wenige Bezüge/Hinweise auf Wasser und See innerhalb vom Stadtraum vorhanden
- In der Quartiersschicht hinter dem Seeufer besteht ein grosses Potenzial für Biodiversitätsförderung und für das Thema Stadtklima
- Die ökologische Aufwertung von bestehenden Strukturen ist möglich (z.B.: Brutinsel)
- Druck und Ansprüche auf Freiräume am See nehmen stark zu

2.3. Städtebauliche Strukturen und Nutzungen

Die Vielfalt der Nutzungen und städtebaulichen Strukturen sind bezeichnend und leisten einen wichtigen Beitrag zur Identität des linken Seeufers. Die wasserbezogenen Betriebe wie die Schifffahrtsgesellschaft, die Schiffswerft und die SEEKAG sind einzigartige Identitätsträger mit industriellem Charakter am linken Seeufer. Sie beanspruchen mit ihrer Monofunktion grosse Bereiche des Ufer, die für die Öffentlichkeit nicht nutzbar sind.

- SGV (Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees) als wichtiger Identitätsträger am linken Seeufer
- SEEKAG Seeverlad + Kieshandels AG ist Teil der industriellen Nutzung

- Viele Monofunktionen vorhanden - Potenzial für mehr multifunktionalen Raum ist gross
- Unterschiedliche dynamische Nutzungen beleben das linke Seeufer . Die Ansprüche an das linke Seeufer sind divers (Erholungsraum am Ufer, Wohnen, Arbeitsplätze, Hochschulen, Sportraum, Kulturraum, Gastroraum, Industrie, Verkehr, Hafen)
- Die steigenden Sommertemperaturen (Thema Klimawandel) machen den Zugang zum Wasser noch wichtiger. Der Nutzungsdruck aufs Ufer nimmt zu
- Temporäre Nutzungen entlang des ganzen Seeufers sind wichtig (Määs, Openair- Kino, Zelt). Weitere Angebote schaffen, die dezentral liegen und das Seeufer beleben
- Die Werkhofstrasse und Landenbergstrasse haben wenig Erdgeschoss-Nutzungen und daher wenig Öffentlichkeitscharakter
- Die Überbauung Quartier Rösslimatt schafft neues Potenzial zusammen mit dem Werftareal

2.4. Erschliessung & Verkehr

Das Erschliessungssystem für das linke Seeufer ist vielfältig. Der MIV wird über die Tribschenstrasse, dann über die Werkhofstrasse an den Alpenquai geleitet. Seitliche Quartiererschliessungsstrassen vervollständigen das Netz. Der Veloverkehr wird primär auf den gleichen Strassen geführt wie der MIV, wobei die Anbindung an übergeordnete Velowege nur teilweise vorhanden ist. Der Fussgänger bewegt sich ebenfalls auf den Hauptachsen, hat aber innerhalb des Quartiers diverse Quartierwege zur Verfügung. Die Orientierung für den Langsamverkehr ist entlang vom See und im Quartier teilweise schwierig und Anknüpfungspunkte fehlen.

- Es ist kein grundsätzliches «Verkehrsproblem» vorhanden, die Defizite können «behoben» werden
- Die Stärkung des uferparallelen Langsamverkehrs ist wichtig
- Die MIV-Sperre zwischen Werft und KKL ist kein «Killerkriterium»
- Die MIV-Frequenzen sind nicht unbedingt das Problem, eine Koexistenz möglich
- Zwischen Europaplatz und Alpenquai dominieren Abstellplätze für Reisecars, PW's, Velos etc.
- Die Fahrbahnen sind in vielen Strassen zu breit für eine Tempo-30-Zone und somit unattraktiv für den Langsamverkehr: es gibt grosses gestalterisches Aufwertungspotenzial
- Die sehr breiten Strassenquerschnitte erlauben eine Aufwertung zugunsten des Langsamverkehrs. Die Gestaltung des Strassenquerschnitts soll nicht nur durch die verkehrstechnischen Anforderun-

gen definiert werden, sondern mit einer hohen Qualität für die unterschiedlichen Nutzer im Strassenraum überzeugen

- Die Verbindungen als Langsamverkehrs zur bestehenden ÖV-Achse auf der Tribschenstrasse sind zu verbessern und das neue Quartier (Rösslimatt) mit guten Zugängen anzubinden
- Eine zusätzliche ÖV Linie parallel zum linken Seeufer über die Landenbergstrasse bindet das Quartier stärker an
- Der Veloverkehr ist zu optimieren und übergeordnete Anknüpfungspunkte sind frühzeitig miteinzubeziehen (Anbindung Veloschnellachse Freigleis)
- In der Weghierarchie ist zwischen schnellen, direkten und langsamen Wegen (Flanierwege) zu unterscheiden
- Die Verbindungen für Fussgänger zwischen den Freiräumen entlang dem Ufer fehlen oder sind unklar

2.5. Sozialräumliche Aspekte

Die Dichte am linken Seeufer ist gering. Die Bevölkerung des linken Seeufers ist divers und von unterschiedlichen Nutzern geprägt.

- Viele unterschiedliche Nutzer*innen mit verschiedenen Ansprüchen (z.B.: Arbeitnehmer*innen, Schüler*innen, Quartierbewohner*innen, Freizeitnutzer*innen, Tourist*innen)
- Die Werft und der technische Sporn bilden eine Grenze zwischen dem industriellen (‚rough') Uferabschnitt und dem landschaftlichen, naturnahen Uferabschnitt
- Europaplatz bis Inseli gehört zum extern frequentierten Raum
- Nutzungsdruck auf Aussenraum bei KKL und Bahnhof sehr gross, wenig Aufenthaltsqualität vorhanden
- Ab dem technischen Sporn bis zum Tribschenhorn befindet sich das landschaftlich, naturnahe Stadtquartier, das „Luzerner Ufer"
- Zwischenzustände als grosse Potenzialräume
- Kein klares Quartierzentrum auszumachen, kein Treffpunkt, grundsätzlich wenig EG- Nutzungen im Quartier
- Bereits heute ist eine hohe Nutzungsvielfalt am linken Seeufer vorhanden, die jedoch noch erweitert und gestärkt werden kann (Mehr See, mehr Ufer, mehr Nutzungsmöglichkeiten). Das Ziel sind weniger Monofunktionen, sondern eine Koexistenz der Vielfalt zu ermöglichen
- Diverse neue Überbauungen im Quartier führen zu neuen Raumnutzern und Raumnutzerinnen mit neuen Nutzungsbedürfnissen.

Siehe ergänzende Abbildungen im separaten Dossier ‚Anhang zu Erläuterungsbericht' (909_200702_TP linkes Seeufer_Anhang) unter dem entsprechendem Kapitel.

3. Gesamtkonzept

3.1. Gesamtkonzept

Das Konzept des linken Seeufers sieht drei Konzeptgrundsätze vor, welche übergeordnet zur Anwendung kommen sollen:

- Mehr See! Die Uferbereiche sind aufzuwerten und ein verbesserter Zugang zum Wasser für Mensch und Natur ist anzustreben. Dadurch wird das steigende Nutzungsbedürfnis der Luzerner*innen berücksichtigt. Unterschiedliche Impulse werden als Fixpunkte und Orientierungspunkte entlang des Ufers geschaffen. Bei der Werft wird die Verknüpfung zwischen Hafenufer und Parkufer verbessert.

- Mehr Quartier & Nachbarschaft! Unter Berücksichtigung der verkehrstechnischen Anforderungen sollen die Quartiersfreiräume für Mensch und Natur aufgewertet werden. Räume für Aneignung und Experimente (von der Testnutzung der ‚*halle modulable*' bis zu eigeninitiativ durch die Quartierbevölkerung gestaltete Kleinflächen im Quartier) tragen zur Lebensqualität und zur Identifikation der Bewohner*innen mit ihrem Quartier bei, und ermöglichen dem Quartier, seinen eigenen Charakter zu entwickeln und sichtbar zu machen – unabhängig von den Plänen der Planer*innen.

- Mehr Grün! Insgesamt ist der Grünfaktor des linken Seeufers zu erhöhen. Wichtige Räume für eine ökologische Aufwertung des Quartiers und des Ufers werden geschaffen. Stadtklimatische Themen sind aufzugreifen und in der Gestaltung mitzudenken.

Konzeptskizze

Abb.: Skizze Gesamtkonzept

Das Konzept besteht darin, die spezifischen und einzigartigen Charakteristika der unterschiedlichen Uferabschnitte zu stärken und das linke Seeufer als zusammenhängender öffentlicher Freiraum zu festigen. Der industrielle *Hafenquai* und der landschaftliche *Park am See* bilden dabei die beiden wichtigsten Bereiche, die sich durch eine hohe Eigenständigkeit auszeichnen. Ein klar hierarchisiertes Netz aus baumgesäumten Strassenzügen – das *Tribschennetz* – gliedert das angrenzenden Wohnquartier und bindet es in den heterogenen Kontext ein. Im Südwesten und Südosten bilden der *Tribschenboulevard* resp. der *Tribschenhornpark* den räumlichen Abschluss.

Hafenquai

Der Hafenquai ist ein zusammenhängender Freiraum, der sämtliche industriellen und nautischen Ufernutzungen zusammenbindet und vom Bahnhofplatz bis zum Hafenareal führt. Als urbane Flanierzone, grosszügiger Bewegungs- und attraktiver Begegnungsraum richtet sich der Hafenquai dezidiert zum Wasser aus und bindet die zahlreichen bestehenden Stege, Piers und Plattformen mit ein. Die von der Schiffahrt geprägten Nutzungen bleiben bestehen und sind Teil der inszenierten Identität, wobei die Durchlässigkeit und die Zugänge zum Ufer für die Öffentlichkeit gezielt verbessert werden. Ein möglichst durchgängiger Bodenbelag, einheitliche Ausstattung sowie begleitende Baumreihen schaffen eine klare Ablesbarkeit und gute Orientierung. Der Werftsteg bleibt als Teil des Hafenquais erhalten resp. wird vergrössert und verbreitert, um seiner Rolle als wichtiger Verbindungsraum und einzigartiger Aussichtsplattform gerecht zu werden.

Der Hafenquai endet – oder beginnt – auf dem *Hafenareal*, ein grosszügiger Freiraum, der Schiffs- und Erholungsnutzung vereint und als Scharnier zum Park am See und zum Tribschennetz fungiert. Das Hafenareal ist unterteilt in *Gleisfeldpark, Spornterrasse* und *‚halle modulable*. Der Gleisfeldpark ist ein temporär zugänglicher Freiraum auf den Gleisen des Kiesverlads, welcher im Sinne einer nachhaltigen urbanen Logistik und als wichtiger Bestandteil des Ortscharakter erhalten werden soll. Die Spornterrasse besteht aus grossen Ufersitzstufen am zugänglichen Sporn und markiert einen einzigartigen Aufenthaltsraum am Wasser. Die ‚*halle modulable*' ist ein grosses Dach über einem offenen Platz, der als multifunktionaler Freiraum, Verantstaltungsort, Bootsplatz, Werkplatz, Skateranlage, Musikbühne etc. dient. Die ‚*halle modulable*' ist als neuer, zusätzlicher Freiraumtyp flexibel bespielbar und je nach Jahreszeit und Bedürfnis der Bevölkerung sehr variabel nutzbar. Sie funktioniert sowohl als geschützter Bootsplatz im Winter, als Open-Air-Kino im Sommer oder als unaufgeregter Alltagsraum. Die Programmierung soll in Rahmen einer Testnutzung eruiert werden.

Park am See - Ufschöttipark

Der Park am See – die heutige Ufschötti - reicht vom Hafenareal bis zum Segelhafen und ist ein Park mit vielfältigen Raumabfolgen. Die landschaftliche Grundstruktur mit weiten Rasenflächen und wertvollen Baumbeständen wird erhalten und gestärkt. Ein vielfältiges Freiraumangebot für Nah- und Nächsterholung ist genauso Bestandteil vom Park am See wie

die ökologische Aufwertung an der Hafenmole und der Uferbereich des Campus Kantonsschule.

Tribschennetz (Grid)
Das Tribschennetz besteht aus einem zusammenhängenden, orthogonalen Tribschennetz von baumgesäumten Strassenzügen, die das Quartier strukturieren und mit dem linken Seeufer verknüpfen. Der Fokus liegt auf der stadtklimatischen und freiräumlichen Aufwertung von bestehenden Strassenräumen, die entweder zu Luftkorridoren oder Schattenachsen weiterentwickelt werden. Quer zum Ufer verlaufende Strassen werden mit linearen Baumreihen ergänzt und dienen als übergeordnete Luftkorridore und ‚Wegweiser', während parallel zum Ufer verlaufende Strassenprofile aufgebrochen und mit üppig bepflanzten kleinen Plätzchen und Nischen versehen werden, die gleichzeitig schattenspenden Baumdächer und attraktive Aufenthaltsräume bilden (siehe auch Kapitel 3.4.). Ziel ist die Transformation der verkehrsdominierten Strassenzügen zu Stadträumen mit hoher Freiraumqualität und Räume für Aufenthalt und Nutzung. Das Tribschennetz bezieht sich nicht nur auf das Tribschenquartier, sondern auf die gesamte Quartierschicht am linken Seeufer.

Segelhafen
Der Segelhafen bildet das letzte Element des linken Seeufers und schliesst an den Park am See an. Der Fokus liegt auf der Öffnung der heute privaten Molen, die Teil der öffentlichen Uferzone werden. Ein neuer öffentlicher (Gastro-) Impuls aktiviert die Nutzung des Segelhafens für die Bevölkerung.

Tribschenhornpark
Der Tribschenhornpark bildet mit seiner markanten Topographie den räumlichen Abschluss am linken Seeufer. Die Zugänglichkeit soll durch klarere Verbindungen und Orientierungspunkte verbessert werden.

Tribschenboulevard
Das Rückgrat des Gesamtkonzept bildet der Tribschenboulevard. Als wichtigste Verkehrsachse und Haupterschliessung zum Quartier und zum linken Seeufer soll der Boulevard als qualitätsvoller Strassenraum mit Baumalleen gestärkt werden.

Siehe ergänzende Abbildungen im separaten Dossier ‚Anhang zu Erläuterungsbericht' (909_200702_TP linkes Seeufer_Anhang) unter dem entsprechendem Kapitel.

3.2. Schlüsselbereiche und Vertiefungsgebiete

Grün anstatt grau - blechfreies Inseli

Das Inseli ist ein wichtiger Freiraum am linken Seeufer und besitzt in der Bevölkerung einen sehr hohen Stellenwert. Es bildet eine spezifische Sequenz am Hafenquai und soll mit wenigen Eingriffen als hochwertiger Freiraum am See für die Bevölkerung erhalten und weiterentwickelt werden. Längerfristig wird das Inseli landseitig vergrössert und räumlich geklärt, indem die durch den Rückbau der Car-Parkplätze gewonnene Fläche dem Inseli zugesprochen werden. Der rahmende, sich platzartig aufweitende Kiesbelag wird formal beruhigt und die innenliegenden, fragmentierten Rasenflächen werden zu grossen Liegewiesen zusammengefasst. Sämtliche Bestandsbäume werden erhalten und die Ufermauern belassen. Die bestehenden dicken Strauchschichten zur Abgrenzung der Carparkplätze werden entfernt, sodass eine Transparenz entsteht. Uferseitig werden die Bepflanzungen ökologisch aufgewertet und die Sichtachsen zum See bewusster freigespielt. Landseitig schliesst das Inseli direkt an den neuen Hafenquai an, welcher eine grosszügige Längsverbindung parallel zum Seeufer bildet. Unterschiedliche saisonale Nutzungen (wie z.B.: die Buvette, die Volière, die Mäas oder Rudolfs Weihnacht) machen das Inseli zu einem beliebten Treffpunkt für unterschiedliche Nutzer*innen während dem ganzen Jahr.

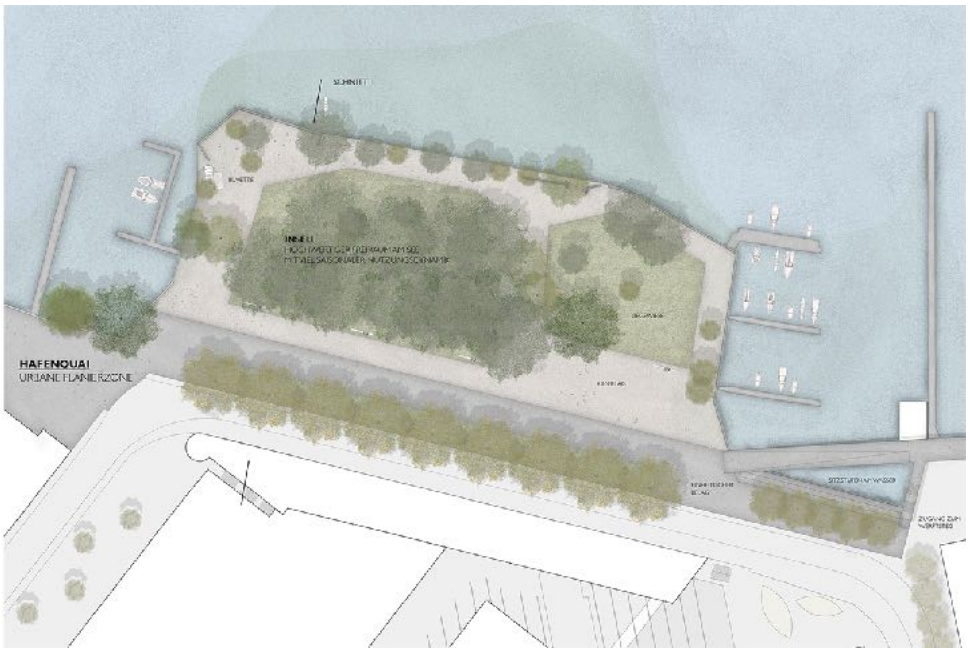

Abb.: Zielzustand Ausschnitt Inseli

Die Anzahl der Haltekanten für Reisecars wird auf 6 reduziert. Diese werden längs angeordnet und können wie bis anhin vom Bahnhof/Europaplatz her angefahren werden. Durch diese Massnahme wird der nötige Raum gewonnen für die neue, grosszügige Längsverbindung parallel zum Seeufer und den Übergang zum Inseli. Die Längsanordnung der Busse ermöglicht

zudem eine klare Differenzierung zwischen Carparkierung mit Warteräumen und Inseli mit Flanierbereichen.

Die heute ungünstig platzierten Velounterstände entlang des Inseliquais werden aufgehoben, zugunsten einer Neuaufteilung des Strassenquerschnittes. Die Vorzone der gegenüberliegenden Gewerbenutzungen im EG wird grosszügiger, die Velos fahren nur noch in Nordrichtung auf einem eigenen Velostreifen. Die Reduktion der Fahrbahnbreite wirkt sich günstig auf die Geschwindigkeiten im Tempo-30-Regime aus.

Im Bezug auf den Bau des Durchgangsbahnhofs ist das Inseli frühzeitig zu sichern als zentraler und wichtiger Freiraum der Stadt Luzern und die längsseitigen Uferverbindungen sind vor Baustart durchgängig zu sichern.

Aktives und aktiviertes Hafenareal

Die zentralen Elemente sind die 'halle modulable' beim Hafenareal, die Aufwertung des Sporns und der Werftsteg. Die 'halle modulable' ist der Schlusspunkt des Hafenquais, markiert aber auch den Übergang zum Park am See und ist mit seiner offenen, variablen Nutzung der Treffpunkt von Seepromenadenpublikum und Quartierbevölkerung. Bei einer Testnutzung auf dem Hafenparkplatz setzt nicht die Planung den Impuls, sondern die Bevölkerung: Durch diese Art der Umfrage nach Bedürfnissen und Ideen entsteht eine echte Mitwirkung durch das gemeinsame Machen und Ausprobieren, Verwerfen, Anpassen und Verbessern. Dabei finden sich nicht nur funktionierende, tragfähige, robuste Ideen, sondern auch engagierte Bevölkerungsgruppen, die sich als Trägerschaft der Ideen und als zuverlässige Ansprechspartner für die Planung/Stadt eignen. Für sie alle kann am Ende ein Dach gebaut werden – in Form einer 'halle modulable' – oder auch etwas ganz anderes. Die ‚halle modulable' soll für kleine, spontane Nutzungsideen genauso gut funktionieren wie für Grossevents. Es entsteht ein identitätsstiftender Ort, den sich die Menschen immer wieder aufs Neue aneignen können.

Die Aktivierung des Sporns geschieht durch mehrere Elemente: die Öffnung des technischen Sporns (nicht nur Monofunktion durch Segelschule und Bootshafen, sondern Aufenthaltsqualität und Öffentlichkeit), der Gleisfeldpark und optional das Restaurant Marina. Dadurch wird ein weiterer Orientierungspunkt (Impuls) geschaffen, den man auch vom Inseli her sieht und einen zusätzlichen Seezugang für die Öffentlichkeit zum See bereitstellt.

Der Werftsteg ist als verbindendes Element heute schon wichtig und wird in Zukunft noch wichtiger. Deshalb soll er früher oder später neu gebaut werden.

Der Kiesverlad an so zentraler, städtischer Lage mag auf den ersten Blick etwas fremd wirken, ist aber gerade für den Charakter des Quartiers, welches auch sonst durch das abwechslungsreiche Nebeneinander von monofunktionalen Nutzungen geprägt, ein identitätsstiftender Bestandteil und somit erhaltenswert. Das Konzept funktioniert aber auch ohne.

Die Abhängigkeit des Konzeptes von umgebenden Nutzungen und Entwicklungen im Bereich Technischer Sporn und Betonwerk ist gering. Am wichtigsten sind die Reduktion der Abstellplätze für Personenwagen bei der Marina sowie die Verlegung der Car-Parkplätze.

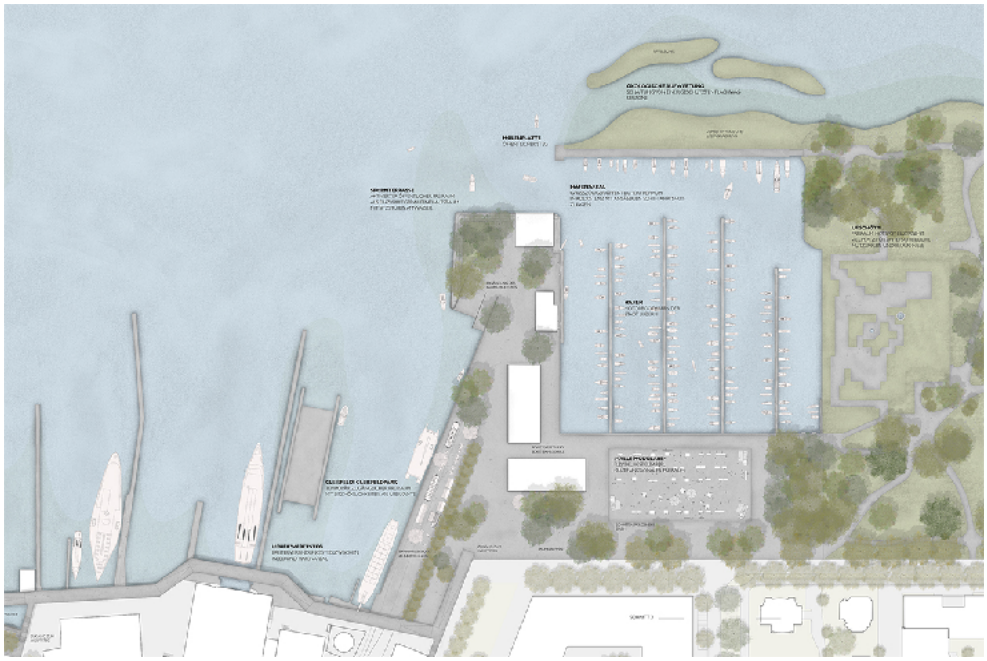

Abb.: Zielzustand Ausschnitt Hafenareal

Entwicklungsszenario - Schritt 1

- Aufhebung Parkplatz Hafen, wobei einzelne Abstellplätze zwecks Anlieferung, etc. neu angeordnet werden
- Hafenplatz aktivieren: Testnutzungen auf dem Parkplatz zwecks Vorbereitung der ‚*halle modulable*' = QUICK-WIN
- Sukzessive Reduktion der Parkplätze am Alpenquai: punktuell benötigt es auch langfristig einige Parkplätze = QUICK-WIN
- Umlenkung Verkehr Werkhofstrasse in die Landenbergstrasse, zwecks Entlastung der Uferzone
- Optionales, temporäres Parkhaus (mit Car-Parkplätzen im Erdgeschoss oder einer anderen EG-Nutzung)

Entwicklungsszenario - Schritt 2

- Sporn & Gleisfeldpark aktivieren und zugänglich machen = QUICK-WIN! Sporn inkl. Panoramabar/Spornterasse/Gleispark: Freizeitraum zum Verweilen, Apéro trinken, urban, weniger Grün als auf Inseli, improvisierter Charakter, Sitzgelegenheiten, Zugang zum Wasser, improvisierterer Charakter. Die Sichtbarkeit vom Inseli und Werftsteg ist wichtig.

Entwicklungsszenario - Schritt 3

- *‚halle modulable'* (oder Alternative dazu) bauen
- Übergang zum Park am See/ Ufschötti klären

Entwicklungsszenario - Schritt 4

- Umgestaltung des Hafenquais und Reduktion der Car-Parkplätze beim Inseli. Zuverlässiger, robuster Freiraum und Erholungsraum mit klarer Funktion und fixer Infrastruktur: Bänkli, Wiesen, WC, Buvette, schattenspendende Bäume.
- Ökologische Aufwertung im Hafen (Molenplatte) mit Zugang

Entwicklungsszenario - Schritt 5

Als direkte Vorbereitung DBL-Bauphase, die Massnahmen sind teilweise provisorisch/ temporär:

- Werftsteg temporär verlängern (zwecks Verladestelle Baustelle) & direkter Anschluss zur Passarelle (zwecks Anschluss Ufer und Quartier an Bahnhof)
- Weitere Verbesserungen der Verbindung Quartier und Bahnhof (z.B.: Zugang Passstellen in Quartier Rösslimatt)

Entwicklungsszenario - Schritt 6

- Städtebauliche Entwicklung am Alpenquai
- Städtebauliche Entwicklung im Gleisfeld
- Neuer Werftsteg für die bessere Verbindung Inseli und technischer Sporn
- Kaffee Seewind und Öffnung Segelhafen-Mole >> Gemütlich, ruhig, mit offenen und versteckten Aufenthaltsmöglichkeiten, öffentliche Gastronutzung zwecks regelmässiger Belebung und Sicherheits-Gefühl… Zuvorderst auf der Mole ein Turm/Skulptur/Dach o.ä. als sichtbares Symbol für die Zugänglichkeit.
- Öffnung der Hafenmole beim Segelhafen

Entwicklungsszenario - langfristig/ optional

- Ergänzende Nutzung/ Entwicklung auf dem Sporn (z.B.: „Restaurant Marina“ im ersten Stock) mit bestehender Nutzung im EG. Die Nutzung kann auch wechseln/ dynamisch sein und muss nicht zwingend öffentlich sein. Die Privatisierung/ Mononutzung soll reduziert werden.
- Entwicklung der Werftkultur im/um neues Gebäude beim Werftplatz für eine Zugänglichkeit des Seeufers auf Niveau Erdgeschoss.

Der Park am See

Die Ufschötti bietet als wichtigster und urbanster Freiraum in der Stadt Luzern viel Raum für die anthropozentrische Nutzung: dank einer Diversität an grossflächigen Nutzungsmöglichkeiten, einem grosszügigen Seezugang mit Strand und einer saisonaler Beach-Bar. Gleichzeitig bildet die Ufschötti einen grossen, zusammenhängenden Grünraum und trägt eine wichtige Funktion innerhalb des Stadtgrüns. Diese Qualitäten sind einzigartig und dürfen nicht angetastet werden. Die Parkanlage soll erhalten werden und die Wege an den Übergängen zum Hafenquai und zur Kanti sollen aufgewertet werden. Aufgrund dem stetig ansteigenden Nutzungsdruck soll der Strandbereich gegen Osten erweitert und für die Bevölkerung zugänglich gemacht werden. Denkbar sind weitere punktuelle Infrastrukturen (z.B.: Toiletten, Umkleide oder ähnliches). Mit der Entwicklung des Hafenareals soll gleichzeitig auch eine Verteilung und Umverlagerung des Nutzungsdrucks von der Ufschötti zum Hafenareal stattfinden. Durch die zusätzlichen Öffnungen am Hafen entsteht mehr Freiraum mit Nutzungen für die Bevölkerung.

Am nordseitigen Ufer, entlang der Hafenmole und am Südufer soll Platz entstehen für eine ökologische Aufwertung des Seeufers. Die peripheren Bereiche zeichnen sich durch eine geringere Frequentierung aus und können bei Notwendigkeit einfach abgegrenzt werden.

Im Park eingelagert befinden sich die bestehenden Wassersportnutzungen von Kanu- und Ruderclub. Diese bleiben bestehen, sollen aber stärker in den öffentlichen Parkraum integriert werden und mehr öffentlichen Charakter erhalten. Die bestehenden historischen Elemente an der Uferkante beim Campus Kanti werden aufgebrochen, weniger streng gelöst und als weiche, landschaftliche Gestaltung integral dem Parkraum zugeordnet. Zusammenhängende grosse Wiesenflächen bieten Potenzial für eine vielfältige Bespielung des Freiraums.

Schattenachsen und Luftkorridore als Freiräume fürs Quartier

Das Tribschennetz bildet die wichtige Verankerung und Abbildung des linken Seeufers mit dem Quartier. Die beiden unterschiedlichen Bausteine, bestehend aus Schattenachse und Luftkorridor bilden mit ihrer Gestaltung wichtige identitätsstiftende Elemente für die Orientierung und Verankerung im Quartier. Während in den senkrechten Luftachsen primär stadtökologische Themen und die Biodiversitätsansprüche erfüllt werden, erfüllen die Schattenachsen mit ihrer Umgestaltung neben den stadtökologischen Themen auch wichtige Bedürfnisse für die anthropozentrische Nutzung und den Bedarf nach mehr Aufenthalt. Durch das Aufbrechen der Fahrbahn, die Verkleinerung der versiegelten Vorzone und die Reduktion des Fahrbahnquerschnitts werden mehr Flächen für eine Bespielung frei. Die gewonnenen Flächen bilden ein grünes Band, wobei neben wichtigen neuen Flächen für Aufenthalt auch Raum für Flora und Fauna und die bestehende Velo- und Autoparkierung entsteht. Für eine möglichst grosse Nutzungsvariabilität werden die Flächen unterschiedlich ausgestaltet. Es gibt Bereiche mit hochwertigen extensiven Grünflächen und wenig vorinstallierte Möblierung,

wo Raum für eine Aneignung durch Eigeninitiative vorhanden ist. Genauso wichtig sind aber auch Bereiche mit einer festen Möblierung, die einheitlich im Stadtraum vorhanden ist und so klare Nutzungszuweisungen machen. Die quartierinternen Bereiche sind wichtige Räume für die Anwohner, die beim bestehenden und hohen Nutzungsdruck am Seeufer, der auch durch Auswärtige entsteht, Freiraumqualität in ihrem Stadtteil vorfinden.

Das Quartier verfügt bereits heute über ein weitgehend quartierverträgliches Erschliessungsnetz. Es gilt flächendeckend Tempo 30, und der motorisierte Individualverkehr wird durch ein konsequentes Regime von Stichstrassen auf den Haupt-Durchfahrtsachsen gehalten. Diese Qualität gilt es zu erhalten. Der Strassenraum soll zu Gunsten der Aufenthaltsqualität aufgewertet werden, mit mehr Grünfläche und Bepflanzung. Die bestehende oberirdische Parkierung ist auf die erforderlichen Besucherparkplätze zu beschränken. Dies gilt besonders für den Alpenquai, wo das Parkplatzangebot zwingend zu reduzieren ist, zu Gunsten von mehr Veloabstellplätzen. Priorität hat im Quartier generell der Fuss- und Veloverkehr, für den das Netz lückenlos, möglichst dicht und durchlässig sein soll. Zwischen- und Restflächen werden frei für quartiernahe Nutzungen und sind teilweise offen für die Aneignung aus dem Quartier (à la Pop-Up Parks) und teilweise räumlich definiert mit einer Möblierung für mehr Aufenthalt (z.B.: Bänke, Tische, etc.) und konkreten Nutzungen (z.B.: Tischtennis, Brunnen, etc.).

Zur Vermeidung von möglichen Konflikten sind die entsprechenden Flächen in der Entwicklung frühzeitig genau mitzudenken. In den Flächen mit Ruderal- und Pionierstandorten ist eine zusätzliche Dynamik durch die entstehende Nutzung der Flächen gewünscht, währenddem in den Bereichen mit höheren Grünstrukturen, z.B. innerhalb von Baumscheiben ein Betreten nicht durchlässig erwünscht wird. Im Bezug auf die Erschliessung sind vor allem die notwendigen Notzufahrten zu berücksichtigen, wobei auch diese so ausgestaltet werden können, dass sie einen ökologischen Mehrwert, resp eine temporäre Bespielbarkeit zulassen.

Alpenquai - die Schnittstelle zwischen Quartier und See

Der Übergang vom Tribschenquartier zum Seeufer Alpenquai bildet eine Zäsur zwischen der Hafenareal, dem Park am See und dem Tribschenquartier. Heute dominieren darauf zahlreiche Autoabstellplätze. Durch die Aufhebung vieler dieser Stellplätze und durch die Umlenkung des Verkehrs auf der Werkhofstrasse *(siehe dazu Kapitel „3.3 Erschliessung und Parkierung")* wird die Uferzone entlastet, Fuss- und Veloverkehr (Veloparkplätze) erhalten mehr Platz und der Alpenquai wird als öffentlicher Freiraum in seiner Qualität gestärkt. Im Zielzustand soll das bestehende Gebäude auf dem Alpenquai 4 durch ein neues städtebauliches Volumen ersetzt werden. Durch die Setzung erfolgt eine Klärung der Freiräume und deren Bedeutung zwischen dem Gleisfeld und dem Werftareal.

Siehe ergänzende Abbildungen im separaten Dossier ‚Anhang zu Erläuterungsbericht' (909_200702_TP linkes Seeufer_Anhang) unter dem entsprechendem Kapitel.

3.3. Laufen, rollen, fahren - Verkehrssituation linkes Seeufer

Das Verkehrsnetz kann bezüglich seiner Funktionen in Schichten gelesen werden, welche parallel zum Seeufer verlaufen. Unmittelbar entlang dem Seeufer, in der «Seeschicht I», befinden sich Flanierwege, welche den zu Fuss Gehenden vorbehalten sind. Daran angrenzend folgt die «Seeschicht II» mit dem Alpenquai als weitere Flanierachse, welche sich Fussgänger*innen und Velos teilen. Dahinter folgen das Wohngebiet Tribschen und die Mischzone Rösslimatt, mit ihrem Feinerschliessungsnetz mit Mischverkehr für Wohnen bzw. Industrie/Gewerbe. Die Haupterschliessung erfolgt mit einem System von Stichstrasse ab der Tribschenstrasse über die Werkhofstrasse.

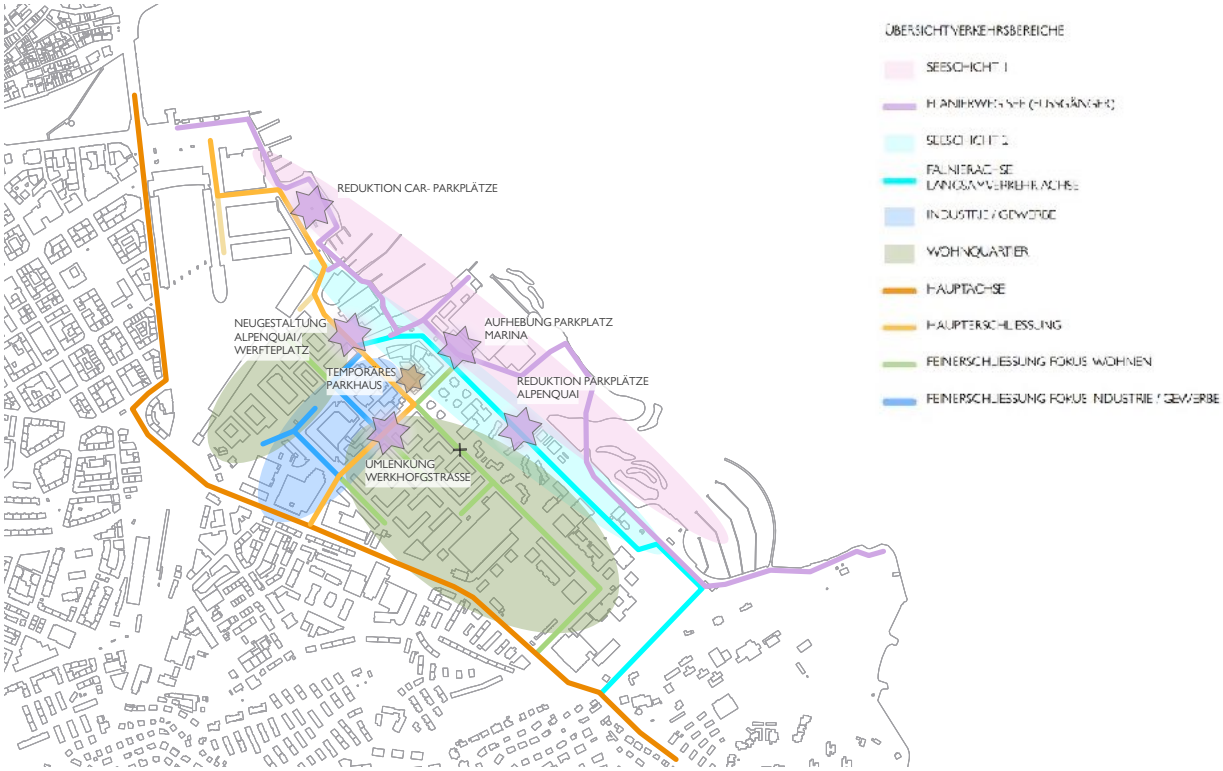

Abb.: Übersicht Verkehr

Laufen und Rollen

Zentrale Elemente des Fuss- und Radwegkonzeptes sind einerseits die drei uferparallelen Achsen (Wander-/Flanierweg/Werftsteg am Ufer, Alpenquai und Landenbergstrasse), andererseits die quer dazu verlaufenden Verbindungen, welche teilweise zu stärken und teilweise neu zu erstellen sind. Diese Querachsen verbinden das Quartier mit dem Naherholungsgebiet am Seeufer und mit den Bushaltestellen auf der Tribschenstrasse.

Der Wander-/Flanierweg/Werftsteg soll das Seeufer mit seinem wechselvollen Gepräge erlebbar machen. Um dies zu erreichen, werden die Fussgänger vom Europaplatz über das Inseli und die Werft bis zum Sporn möglichst nahe am Ufer geführt.

Der Alpenquai soll vom motorisierten Individualverkehr entlastet und für den Fuss- und Radverkehr attraktiver werden. Dies geschieht durch die Aufhebung möglichst vieler PKW-Abstellplätze und durch die Umlenkung des MIV auf der Werkhofstrasse auf Höhe der Einmündung Landenbergstrasse.

Die Landenbergstrasse ist die Velo-Hauptachse, welche die Schul- und Sportanlagen auf direktem Weg mit dem Bahnhofgebiet verbindet. Im Bereich der Wohnquartiere ist der Strassenraum geprägt durch viel Grün, Aufenthaltsqualität und wenig motorisierten Verkehr. Im Abschnitt Werkhofstrasse – Werfteplatz – Inseliquai gilt es, die Koexistenz durch einen sorgfältig umgestalteten, verkehrsberuhigten Strassenraum sicherzustellen.

Die Neubebauung der Rösslimatt eröffnet die Chance, attraktive Veloschnellachsen und Fussverbindungen von der Tribschenstrasse hin zum Hafenquai zu schaffen. Eine Anbindung der Freigleis-Veloschnellachse mittels Brücke über das Gleisfeld sollte unbedingt geprüft werden.

Fahren und Parkieren

Das Grundprinzip der heutigen Verkehrsführung MIV funktioniert gut, mit einem stabilen, quartierverträglichen Netz. Am Prinzip der Stichstrassen soll konsequent festgehalten werden. Das Netz soll nur für den Fuss- und Radverkehr und allenfalls für den ÖV durchlässig sein.

Die durchgängige Haupterschliessung über die Werkhofstrasse bis zum Europaplatz kann beibehalten werden. Eine Netztrennung im Bereich Werfteplatz/Inseliquai ist zwar denkbar, aber für das Funktionieren unseres Konzeptes nicht zwingend. Die Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden kann mit den bestehenden Verkehrsmengen, dem verkehrsberuhigten Regime und den Dosierungsmassnahmen gewährleistet werden. Die geplanten Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraumes verbessern die Situation zusätzlich.

Zwingend umzusetzen ist die Umlenkung des Durchgangsverkehrs auf der Werkhofstrasse am Knoten der Einmündung Landenbergstrasse. Damit kann der Alpenquai von unnötigem Verkehr entlastet und nachhaltig aufgewertet werden. Für diese Aufwertung ebenso zwingend ist die Aufhebung eines Grossteils der Car- und PW-Abstellplätze entlang des Alpenquais und bei der Marina. Das Angebot ist auf ein Minimum zu reduzieren, welches die Bedürfnisse der unmittelbar angrenzenden Nutzungen abdeckt.

Angesichts der bereits bestehenden öffentlichen Parkierungsanlagen im nahen Umfeld und mit Blick auf die Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern können diese Parkplätze ersatzlos aufgehoben werden. Im Bereich der heutigen Carparkplätze entlang der Landenbergstrasse wäre Platz vorhanden für ein temporäres Parkhaus, welches in einer Übergangsphase Parkraum für Cars im Erdgeschoss und für PW in den Obergeschossen bieten könnte. Diese Option könnte auch im Zusammenhang mit den Bautätigkeiten für den neuen Durchgangsbahnhof von Interesse sein.

Gemeinsames öffentliches Fahren

Das Tribschenquartier verfügt heute mit der starken Busachse auf der Tribschenstrasse über eine sehr gute ÖV-Anbindung an den Bahnhof Luzern. Das Quartier benötigt daher möglichst direkte und attraktive Fusswegverbindungen zu den Bushaltestellen.

Für das Gebiet Tribschen wurden in früheren Studien mögliche neue Tangentiallinien und neue Linien über den Inseliquai ins Quartier untersucht. Aus unserer Sicht könnte eine neue Stichlinie vom Bahnhof über die Landenbergstrasse bis zu den Sportanlagen das Quartier räumlich sehr gut abdecken und die bestehende Achse auf der Tribschenstrasse ergänzen bzw. entlasten.

Allerdings liegt der Bahnhof auch in sehr guter Reichweite von Fahrrädern und E-Bikes. Für den Bus müsste zudem eine Priorisierungslösung beim Inseliquai eingerichtet werden, was wohl nur mit einer MIV-Durchfahrtssperre möglich wäre.

Eine zusätzliche Buslinie ist zwar denkbar, wir erachten sie aber für unser Konzept nicht als zwingend. Der Fokus der Verkehrsmassnahmen im Quartier soll sich auf die Verbesserungen für den Fuss- und Radverkehr und die Wohn- und Aufenthaltsqualität richten.

Siehe ergänzende Abbildungen im separaten Dossier ‚Anhang zu Erläuterungsbericht' (909_200702_TP linkes Seeufer_Anhang) unter dem entsprechendem Kapitel.

3.4. Gewässerschutz, Biodiversität, Stadtklima

Das heutige Ufer im Bearbeitungsperimeter weist ein grosses Potenzial auf für die Themen von Gewässerschutz und Biodiversität. Die Abschnitte des linken Seeufers, welche heute noch als naturnah betrachtet werden können sind selten. Das Ufer wird grösstenteils als stark beeinträchtigt bis künstlich betrachtet und Abschnitte in denen ein natürlicher Austausch zwischen See und Land (mit grosszügigen Wasserwechselzone) stattfinden kann, fehlen gänzlich.
Das Potenzial und die Erfolgsaussichten für ökologische Aufwertungen sind trotzdem gross: Die heute bereits wertvolle Brutinsel als Ausgangspunkt (Grüner Impuls) - die natürlichen Untiefen im Luzerner Seebecken und eine intakte Unterwasservegetation mit dichten Armleuchteralgenteppichen bilden wichtige Ausgangspunkte für potentielle Aufwertungen.

Abb.: Ökologische Aufwertung am linken Seeufer

Für die ökologischen Aufwertungen wurden aufgrund der heute bestehenden Lebensräume, dem Nutzungdsdruck (see- und landseitig) und dem Potential für einen Aufwertungserfolg drei Uferabschnitte definiert:

Durch seeseitige Vorschüttungen soll im Bereich zwischen der nördlichen Ufschötti und der Hafenmole eine ökologisch wertvolle Wasserwechselzone und ein naturnaher Übergang zur heute bestehenden Flachwasserzone entstehen. Heute gilt das Ufer in jenem Bereich als stark beeinträchtigt - die Artenzusammensetzung unter Wasser ist in den ufernahen Bereichen mager und Blockverbauungen verhindern einen Austausch zwischen land- und wassergebundenen Lebensräumen. Der Übergang von Land- zu Wasserlebensräume (Wasserwechselzone) und die anschliessenden Flachwasserzonen sind jedoch wichtige ökologische Nischen und bilden unter anderem für Jungfische („Kinderstube") wichtige Rückzugsorte.

Die Entwicklung einer standorttypischen Röhrichtgesellschaft soll anhand des neu geschaffenen Standortes gefördert (allenfalls mit Pflanzungen initiiert) werden. Die Schüttung von unter Wasser liegenden „Riffs" soll zudem den Welleneinfluss auf das Ufer und dem Röhricht schwächen und somit zur natürlichen Stabilität des Ufers beitragen.

Weiter soll im südlichen Bereich der Ufschötti durch eine seeseitige Schüttung an das bestehende Terrain das Ufer abgeflacht werden. Aufgrund der heutigen Situation (steile Neigung und Blockverbauung) ist die Wasserwechelzone praktisch inexistent Die bestehende Flachwasserzone verfügt über ein grosses Potenzial - wird jedoch durch die Exposition (natürlicher Wellenschlag) und die bestehenden Nutzungen (Ruderclub) stark unter Druck gesetzt. Es soll ein naturnahes Ufer mit einer standortgerechten Ufergesellschaft entstehen. Initialpflanzungen sollen einen Impuls zur Förderung des Röhrichts bilden, unter Wasser geplante Riff-Schüttungen sollen den Entwicklungsbereich vor mechanischem Druck (durch Wellen und Bootsverkehr) schützen.
Die Grenzbereiche zwischen Renaturierung und intensiver Nutzung sollen durch mittels Besucherlenkung gelöst und wo notwendig mit Betretungsverboten verstärkt werden, damit für die diversen Lebewesen (z.B. Brutvögel) ein genügend grosser Puffer entsteht zwischen Badenden und Naturschutzzone.

In Kombination mit der Vorschüttung respektive Abflachung des südlichen Bereichs der Ufschötti soll die bestehende Brutinsel vergrössert werden. Im Zusammenhang mit Schüttungen, Initialpflanzungen und Baumfällungen im Uferbereich soll die Ausbreitung des heutigen Schilfgürtels gefördert werden. Durch die periphere Lagen dieser Standorte können die Bereiche bei Notwendigkeit einfacher abgegrenzt werden und Massnahmen für die Besucherlenkung sind einfacher umzusetzen.

Der Aussenbereich der Kantonsschule soll einen naturnahen Charakter erhalten. Heckenstrukturen, Krautsäume und Magerwiesen sollen das landseitige Ufer einen naturnah ausgebildeten Charakter zurückgeben.

Für die Umsetzung dieser Ziele sind frühzeitig die entsprechenden Behörden und Verbände zu involvieren, um den Anliegen von Naturschutz- und Gewässerschutzthemen entsprechend Rechnung zu tragen. Mit den anliegenden Betrieben mit wasserbezogenen Nutzungen (Werft, Seepolizei, Hafen, Ruder- und Kanuclub) sind frühzeitig Gespräche zu führen, welche Bedürfnisse für ein regulärer Betrieb zwingend notwendig sind und mit welchen Einschränkungen (Fahrzeiten, Geschwindigkeiten, Distanzen zu den ökologischen Bereichen) zu rechnen sind.

Anhand des Konzepts soll das Stadtklima in Hinblick auf die Zukunft für Anwohner, Besucher, Stadtfauna und -flora verbessert werden. Die Etablierung von Massnahmen zur Reduzierung von Hitzestaus, Durchlüftung von bestehenden Quartieren usw. erfordert ein genaues Studium der heutigen Gegebenheiten (z.B. anhand von Hitzekarten, bestehenden Luftkorridore usw.). Anbei werden einzelne Massnahmen erläutert, welche als Startimpuls für eine stadtklimaverträgliche Planung essentiell erscheinen.

Die Luftkorridore: Durch die Lage vom Vierwaldstättersee soll die natürliche Funktion des Sees als „Kühlungselement" ausgeschöpft werden. Die senkrecht zum Ufer liegenden Strassen sollen als Korridore zur Durchlüftung der hinten liegenden Quartiere ermöglichen.

Der Austausch der Luftmassen vom See zur Stadt (Nacht) und von der Stadt zum See (Tag) ist zu maximieren. Durch den Austausch von Luftmassen wird warme, „verschmutzte" Luft (z.B. durch Verkehr) abgeführt und frische, saubere Luft in die Quartiere gebracht.
Die Gestaltung der Strassenräume innerhalb dieser Luftkorridore wird mit Baumreihen (Hochstämme) ergänzt, welche einen Mindest-Schattenanteil gewährleisten und eine lineare Leitung der Luftmassen ermöglichen. Die neuen Baumreihen wirken sich ebenfalls positiv auf die Aufenthaltsqualität entlang dieser Korridore und spenden zudem Schatten entlang von Wegverbindungen, was im Sommer vor allem für ältere Generationen besonders wertvoll ist.
Die effektive Umsetzung und Planung soll anhand von Hitzekarten und Studien zum Thema Windkorridore und Durchlüftung weiter vertieft werden.

Die parallel zum Ufer liegenden Strassen (Schattenachsen) sollen den Beschattungsgrad entlang der Strassen und innerhalb der Quartiere erhöhen. Die Gehölze setzen sich aus unterschiedlichen Arten und Qualitäten für zusammen. Durch das Baumdach kann die Temperatur in Bodennähe reduziert werden. Gemäss Messungen kann durch die Beschattung eines Baumes die Temperatur unter der Krone um bis zu 15 Grad Celsius gesenkt werden. Nebst der sofortigen Kühlung wird durch eine natürliche Beschattung die Hitzespeicherung der Böden reduziert. Dies mindert wiederum die nächtliche Abstrahlung von Wärme.

Weiter steigert eine natürliche Beschattung die Aufenthaltsqualität für die Quartierbewohner und Spaziergänger (v.a. ältere Menschen). Im Zusammenhang mit den Baumpflanzungen sollen auch je nach Standort, Staudenbepflanzungen oder Krautsäume als Unterbepflanzungen vorgesehen werden. Ein üppiger Unterwuchs schützt den Baum, steigert seine Fähigkeit Wasser aufzunehmen und bildet für die Stadtfauna wichtige Vernetzungskorridore.

Es soll im Detail geprüft werden, wo in und in welchem Ausmass der Grünflächenanteil innerhalb des Perimeter vergrössert werden kann. Durch eine Steigerung der Strukturvielfalt mit Grünelementen (Staudenbeete, Krautsäume, Kleinsträucher usw.) wird die Evapotranspiration gesteigert und nachhaltig mit dem Wasserhaushalt umgegangen. In diesem Zusammenhang soll das Gespräch vor allem mit Privaten gesucht werden. Womöglich sollen Rasenflächen durch artenreichere Säume ersetzt werden. Durch zusätzliche Grünstrukturen und Grünflächen soll unter anderem auch der Anteil an versiegelten Flächen reduziert werden
Eine erhöhte Strukturvielfalt und Strukturmosaik schaffen zudem zusätzliche Lebensräume für diverse Vertreter der Stadtfauna.

Um die Wärmespeicherung und -abstrahlung von versiegelten Flächen zu verringern, soll die Materialisierung künftig in frühere Planungsphasen einbezogen werden. Wo möglich soll auf versiegelte Beläge verzichtet, resp, die Flächen reduziert oder durch helle Beläge (Rückstrahlung) ersetzt werden und Kiesbeläge gefördert werden. Die bestehenden Asphaltflächen stellen einen grossen Wärmespeicher innerhalb der Stadtstruktur dar, währenddessen versickerungsfähige, kiesige Beläge weniger Wärme aufnehmen. Ein weiterer Gewinn ist die lokale Versickerung des anfallende Regenwasser.

De facto sollen auch in Zukunft für Gebäude Materialien gewählt werden, welche einen hohen Rückstrahlungswert (Albedo) besitzen. Dachflächen sollen begrünt werden und Fassadenbegrünung soll wo möglich geprüft

werden. Denn nebst den positiven Einflüssen auf das Stadtklima können Dach- und Fassadenbegrünungen positive Einflüsse auf Stadtfauna haben.
Die Massnahmen sollen auch auf privaten Parzellen im Rahmen eines Beratungsangebotes diskutiert werden.

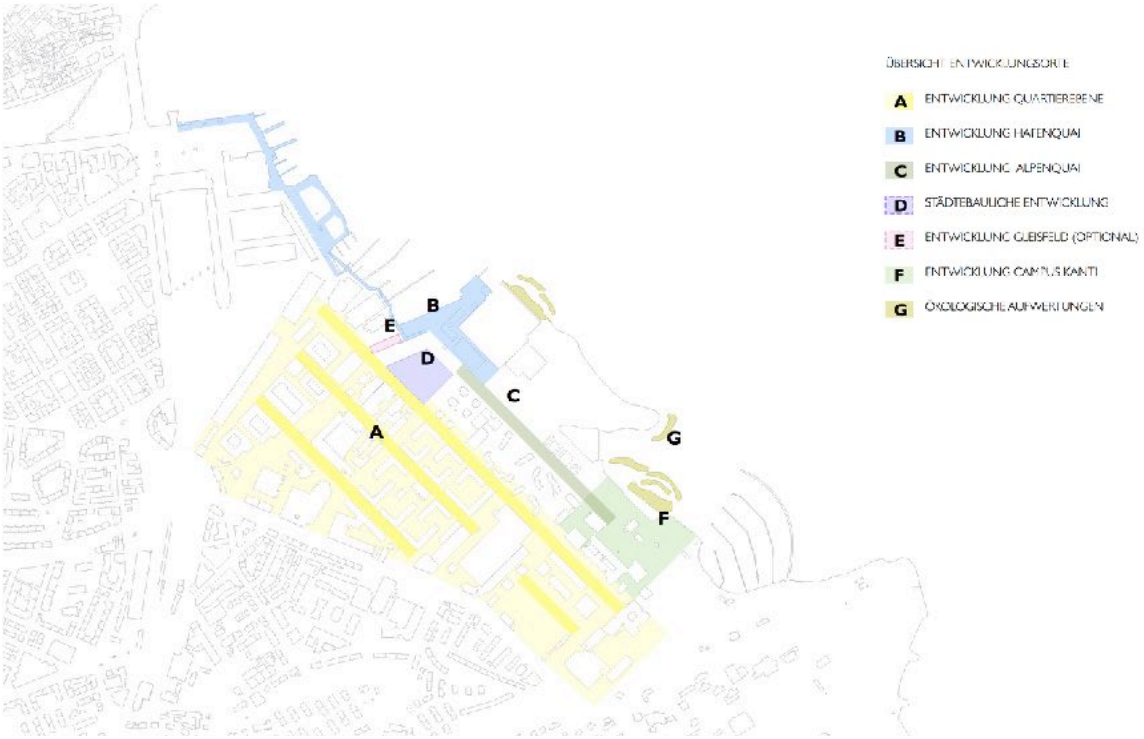

Abb.: Ökologische Aufwertung am linken Seeufer

Mit den oben genannten Massnahmen soll der Biodiversität und dem Stadtklima Rechnung getragen werden. Beide Themen sind liiert und müssen bereits in frühen Planungsphasen einen hohen Stellenwert einnehmen können. Es soll klar werden, dass selbst kleine Strassensanierungen zur Gelegenheit genutzt werden können, um den Versiegelungsanteil zu reduzieren, ein Baum oder ein Staudenbeet zu pflanzen. Wenn möglich sollen Quartierverbände oder Private in die Diskussionen eingebunden werden, um diese zu sensiblisieren. Denn nebst dem Benefiz für das Stadtklima und die Biodiversität schaffen oben genannte Massnahmen auch einen hohen Mehrwert bezüglich der Freiraum- und Aufenthaltsqualität für die Bewohner der Quartiere.

Für eine zukünftige Umsetzung sollen jedoch Richtlinien festgelegt, Massnahmenkataloge erarbeitet werden, welche der Stadt als Planungsinstrument/-grundlage für künftige Strassenprojekte, Wettbewerbe usw. genutzt werden kann.

Siehe ergänzende Abbildungen im separaten Dossier ‚Anhang zu Erläuterungsbericht' (909_200702_TP linkes Seeufer_Anhang) unter dem entsprechendem Kapitel.

3.5. Starke Freiraumvision, unabhängige Entwicklung

Das Konzept baut auf den vorhandenen Qualitäten und Potenzialen des öffentlichen Raumes auf. Zentral ist die robuste Gestaltung des Aussenraumes. Das sind einerseits der Hafenquai und der Park am See – ein durchgehender Weg entlang des Ufers mit Schwerpunkten und attraktiven Orten wie Perlen an einer Schnur – und andererseits das Tribschennetz, welches die Quartierstrassen in ein durchgehendes grünes Netz aus Luftkorridoren (senkrecht zum Seeufer) und Schattenachsen (parallel zum Seeufer) verwandelt.

Unabhängig von der Entwicklung des Hafenareals wird mit einer bewussten Etappierung dem Quartier und dem Zugang zum See vor allem in Zeiten der grossen DBL-Baustelle ganz klar Priorität gegeben. Es werden Inseln für die Natur, Kultur und Freizeit geschaffen, die auch während der Bauzeit unantastbar bleiben – genauso wie qualitative Übergänge zwischen diesen Inseln. In der Abfolge sind die Luftkorridore vor den Schattenachsen umzusetzen, da die Eingriffe weniger tief gehen: Währenddessen in den Schattenachsen stark in die Fahrbahngeometrie eingegriffen wird, führen die Luftkorridore mit einfacheren Massnahmen zu einem schnellen Erfolg.

In seiner Wirkung bauen die Schwerpunkte – Treffpunkte, Erlebnisorte mit Anziehungskraft und räumlicher Prägnanz – und ihre Vernetzung aufeinander auf. Deren Entwicklung ist aber weitgehend voneinander unabhängig. Wichtig ist die unterbruchfreie Durchgängigkeit für den Fuss- und Veloverkehr sowohl des Hafenquais, resp. Park am See's wie auch des Tribschennetzes, sowohl räumlich wie auch auf der Zeitachse.

Diese Durchgängigkeit ist denn auch die zentrale Rahmenbedingung für den Durchgangsbahnhof: während der ganzen Bauzeit sollen die Wege offen bleiben. Für den geplanten Endzustand sollte es das Ziel sein, die Achsen des Tribschennetzes im Bahnhofsgebiet weiter zu führen und dadurch eine bessere Anbindung des Quartiers an den Bahnhof zu schaffen.

<u>Entwicklungsszenario - Forderungen für die Bauzeit Durchgangsbahnhof</u>

- ökologisch & sozialräumlich aufgewertetes Quartier mit eigenständigen, qualitativ hochwertigen Freiräume bieten
- Das landschaftlich, naturnahe Seeufer soll weiterhin den Luzernern und Luzernerinnen und dem Quartier zugeschrieben sein
- Das Inseli als stets zugänglicher Freiraum / Erholungsraum erhalten und sichern
- Zugang vom KKL zum Sporn/Hafenareal via Inseli muss gewährleistet und attraktiv sein
- Der Sporn muss aktiviert sein, als Ort zum Verweilen, etwas trinken, ans Wasser sitzen, etc.
- Grundsätzlich mehr See für Mensch und Natur: punktuelle ökologische Aufwertungen am See sowie zusätzliche See-Zugänge für Menschen (Öffnung der Häfen / Molen)
- Optionales Provisorium Werftplatz: Werftplatz als provisorischer Bahnhofsplatz begreifen, mit entsprechenden Infrastrukturen: z.B. Velopark-

plätze, Lebensmittelgeschäft auf Werftareal oder unter Parkplatz, Anbindung an ÖV?

- Guter Zugang und Anbindung von Quartier zum Bahnhof (z.B. via Passarellen) gewährleisten

Unabhängig von der restliche Entwicklung sind auch die Umgestaltung und ökologischen Aufwertungen entlang des Seeufers. Sowohl die Aufwertungsbereiche bei der Hafenmole und Ufschötti, als auch die ökologische Erweiterung der Brutinseln und die Extensivierung des Campus Kantonsschule Alpenquai können losgelöst von den anderen Bausteinen angegangen werden.

Mit der Klarheit und Robustheit des Konzeptes einerseits und der grossen Flexibilität in der Umsetzung andererseits ist jede umgesetzte Massnahme ein wichtiger Baustein des Konzeptes. Die Reihenfolge spielt dabei eine untergeordnete Rolle.

Siehe ergänzende Abbildungen im separaten Dossier ‚Anhang zu Erläuterungsbericht' (909_200702_TP linkes Seeufer_Anhang) unter dem entsprechendem Kapitel.